

Samenvattende analyse en conclusies Brug Woerden-West

Concept 17 september 2019

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.1.1	Context	3
1.1.2	Doel van het project.....	3
1.1.3	Scope.....	4
1.1.4	Regionaal project.....	4
1.2	Doel van de planstudie	4
2.	Beoordelingskader	5
3.	Participatie.....	5
3.1	Vormgeving participatie	5
3.1.1	Participatie heeft project veranderd.....	6
4.	Brug Woerden-West in de ruimere gebiedscontext	9
4.1	Ontwikkelingen Woerden-West	9
4.1.1	Woningbouw	10
4.1.2	Economie.....	10
4.1.3	Landschap en cultuurhistorie.....	11
4.1.4	Recreatie	11
4.2	Mogelijke ontwikkelingsrichtingen Woerden-West	11
4.2.1	Scenario 1: Maximale openheid, consoliderende ontwikkeling.....	12
4.2.2	Scenario 2: Ontwikkeling van specifieke zones.	12
4.2.3	Scenario 3: Brede ontwikkeling naar het westen	13
4.3	Verkeer en mobiliteit in de ruimtelijke context	13
4.3.1	Woerden in de regio	13
4.3.2	Verkeer door of om de stad?	14
4.3.3	Welke keuzes passen bij verkeer door de stad?	15
4.3.4	Bruglocatie in relatie tot eventuele randweg op termijn.....	15
4.4	Hollandbaan als hoofdonsluitingsroute	16
5.	Effectbeoordeling alternatieven.....	16
5.1	Toelichting samenvattende effectbeoordeling	17
5.1.1	Verkeer en Vervoer	17
5.1.2	Gebiedskwaliteit.....	17
5.1.3	Gebiedsontwikkeling.....	18
5.1.4	Toekomstbestendigheid	18
5.1.5	Milieu en leefbaarheid omgeving tracé.....	18
5.1.6	Kosten.....	18
6.	Voor welke brug te kiezen?	19
6.1	Wanneer kiezen voor een Gildenbrug?	19
6.2	Wanneer kiezen voor een Rietveldbrug?	19
6.3	Wanneer kiezen voor een Rietveldbrug-West?	20
6.4	Wanneer kiezen voor een Rembrandtbrug?	21
7.	Regionale verbinding: Molendijktracé	22
8.	Medebekostiging	23

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In april 2019 heeft de gemeenteraad op voorstel van het college en passend bij het coalitieakkoord, de opdracht verleend naar een verbetering van de ontsluiting aan de westkant van Woerden. Dit had als aanleiding is er momenteel maar één oeververbinding is over de Oude Rijn aan de westzijde van de stad en al het verkeer hier overheen moet. Daardoor is de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk zeer druk en kwetsbaar voor verstoringen. Dit blijft zo, ook als het nu lopende project op dit traject is uitgevoerd.

Een westelijke randweg is jarenlang gezien als antwoord op dit vraagstuk. Voor een westelijke randweg is echter onvoldoende draagvlak. De wens om de drukke en kwetsbare route te ontlasten en een robuuster verkeersnetwerk te maken met alternatieve routes is gebleven. Dit is de reden om het project westelijke ontsluiting Woerden te starten. Het gaat over de uitwerking van nut en noodzaak van één of meerdere extra bruggen met aansluitende wegtracés en de beste locatie. Daarom is het project uitgevoerd onder de naam Brug Woerden-West.

Context en doel van het project

In de Startnotitie die de gemeenteraad heeft vastgesteld is de context en doel van het project als volgt geformuleerd.

1.1.1 Context

Er is al lange tijd discussie in Woerden en de regio over een westelijke randweg. In 2018 zijn in opdracht van de gemeenteraad zeven varianten voor een westelijke randweg onderzocht. De uitkomsten van die onderzoeken zijn aanleiding om onderscheid te maken tussen de lokale ontsluiting van Woerden-West op korte termijn en een aparte regionale verbinding voor de langere termijn. De ruimtelijke ontwikkeling van Woerden en daarmee ook van Woerden-West zal in het licht van de omgevingsagenda en de omgevingsvisie worden gezien en afgewogen. In die bredere afweging zal de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling een rol spelen. Een aanpak in de vorm van twee projecten past in die dynamische context. Het lokale project heeft tot doel om, door het realiseren van een extra brug over de oude Rijn en een goede aansluiting op het lokale wegennet, direct verkeersproblemen van Woerden west op te lossen. Het regionale project verkent of het realiseren van een oeverkruising en verbinding tussen zuidelijke randweg en N458 via de Molendijk eraan bijdraagt dat regionaal verkeer zonder bestemming in Woerden minder het wegennet van Woerden belast. Het gaat om het ontwikkelen van een variant die op regioschaal als gewenst wordt gezien. Daarmee kan het voor een groot deel op regionale bekostiging rekenen.

1.1.2 Doel van het project

Doel van het project Westelijke ontsluiting Woerden is het verbeteren van de westelijke ontsluiting van Woerden door een goede en veilige doorstroming van het verkeer te realiseren. Ook willen we aansluiten op de Verkeersvisie:

- Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg geleid.
- Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt.

In de praktijk gaat veel van het verkeer in het westen van Woerden over de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan en de Boerendijk, wat leidt tot opstoppingen en overlast op deze route. Dit komt door het beperkte aantal bruggen over de Oude Rijn, die het noorden en zuiden van Woerden verbinden. Als gevolg krijgt het verkeer van en naar de wijken in Woerden-Noord en -West te maken met oponthoud.

Daar komt bij dat ook het regionale verkeer dat uit het noordelijke achterland richting het zuiden naar Woerden of de A12 rijdt (en omgekeerd) van dezelfde route gebruik maakt. Door een extra brug te maken over de Oude Rijn en deze aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur, worden de routes ontlast en kan een betere bereikbaarheid van wijken en bedrijventerreinen in Woerden-West worden gerealiseerd.

Daarnaast is het van belang de betrouwbaarheid van het netwerk te verbeteren. Als de Kwakelbrug gestremd is, krijgt het verkeer te maken met grote omrijdroutes. Dat is voor al het verkeer in Woerden en voor de leefbaarheid problematisch. Voor de hulpdiensten is dit echt een groot probleem, omdat dan niet meer aan de aanrijtijden voldaan kan worden. Dit is in tegenspraak met de Verkeersvisie: 'De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dicht bij het gemelde incident kunnen komen'.

De wens is het verkeer in Woerden-West te spreiden over meerdere routes, om zo de doorstroming te verbeteren, de verkeersveiligheid te vergroten en de overlast te beperken en evenwichtiger te verdelen. Daarbij zullen ook de routes van het vrachtverkeer worden gezien. Ontvlechting van vrachtverkeer en fietsverkeer is daarbij een belangrijk aandachtspunt om daarmee de verkeersveiligheid van de fietser te vergroten.

1.1.3 Scope

De doelstelling vertaalt zich in twee aparte projecten. een lokaal en een regionaal project.

Lokaal project: brug

Een extra westelijke oeverkruising over de Oude Rijn, om de verkeersdruk op andere bruggen en hoofdroutes te ontlasten en om robuuster een netwerk te krijgen (alternatief bij afsluiting/stagnatie).

We werken de volgende alternatieven, met aansluiting op de Hollandbaan. vergelijkenderwijs uit:

- Brug aansluitend op de Gildenweg en vervolgens de Hollandbaan;
- Brug en verbinding met de Hollandbaan ten oosten van rioolwaterzuivering.

De Gildebrugvariant heeft, met de kennis van nu (april 2019), de voorkeur.

1.1.4 Regionaal project

Verkenning of het realiseren van een oeverkruising en verbinding tussen zuidelijke zandweg en N458 via de Molendijk eraan bijdraagt dat regionaal verkeer zonder bestemming in Woerden minder het wegennet van Woerden belast. Het gaat om het ontwikkelen van een variant die op regioschaal als gewenst wordt gezien en daarom ook voor een groot deel op regionale bekostiging kan rekenen.

De twee aparte projecten hebben elk een eigen tempo en dynamiek, waarbij we de samenhang in het oog houden.

1.2 Doel van de planstudie

Het doel van de uitgevoerde planstudie is dat de gemeenteraad zo snel mogelijk een goed onderbouwde afweging en keuze kan maken uit tracéalternatieven voor een lokale weg met een oeverkruising(brug) tussen Rietveld en Hollandbaan.

Het gaat dus niet om een uitvoeringsontwerp, maar om een zodanig stevige vergelijking van alternatieven dat de gemeenteraad een onderbouwde keuze kan maken en financiële beslissingen kan nemen. Na die keuze kan de gekozen voorkeursvariant verder uitgewerkt worden en procedures doorlopen. Hierna kan uitvoering plaatsvinden.

Het streven is naar zoveel mogelijk draagvlak vanuit de bevolking.

Gegeven het uitgangspunt dat er een verbinding komt hebben we belanghebbenden veel ruimte gegeven om door middel van participatie mee te denken en invloed uit te oefenen op de uitwerking van de alternatieven. Dit kan gaan over welke functies de verbinding kan vervullen, hoe deze eruit

gaat zien en welke voor kansen en uitdagingen deze geeft. Ook waren nog verschillende invullingen en subvarianten voor de ruimtelijke inpassing mogelijk. We ontwikkelen het project samen met de inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties in Woerden.

2. Beoordelingskader

De geformuleerde alternatieven worden uitgewerkt en moeten daarna vergeleken en beoordeeld worden. In de startnotitie zijn de hoofdlijnen van een beoordelingskader geformuleerd. In het proces van participatie is het beoordelingskader geconcretiseerd en uitgewerkt. De essenties zijn in onderstaande figuur samengevat.

Beoordelingskader

Verkeer en vervoer

- a. Doelstelling Rembrandtlaan – Boerendijk
- b. Reistijd in Woerden
- c. Afwikkelingskwaliteit kruispunten
- d. Regionaal verkeer
- e. Vaarweg verkeer
- f. Fietsverkeer

Gebiedskwaliteit

- a. Monumentale kwaliteit
- b. Landschappelijke kwaliteit
- c. Amoveren woningen/bedrijven
- d. Archeologie
- e. Ontwerpkwaliteit

Gebiedsontwikkeling

- a. Invloed op gebiedsontwikkeling (schuifruimte/revitalisering/meekoppelkansen)

Toekomstbestendigheid

- a. Doorontwikkeling naar randweg
- b. Relatie met mogelijke ontwikkeling Woerden-west

Milieu en leefbaarheid

- a. Bodem- en waterkwaliteit
- b. Luchtkwaliteit
- c. Geluidsbelasting
- d. Externe veiligheid
- e. N2000

Kosten

- a. Investeringskosten (planvoorbereiding, vastgoed, realisatiekosten)
 - b. Life cycle kosten (beheer en vervangingskosten)
-

Figuur 1: beoordelingskader

3. Participatie

3.1 Vormgeving participatie

De participatie hebben we zo ingericht dat er balans ontstaat tussen verschillende soorten inbreng en diverse soorten van betrokkenheid. Onderstaande schema geeft aan met welke groeperingen en met welk doel is gewerkt aan diverse onderwerpen.

De participatie is intensief geweest. Er was veel waardering dat op allerlei manieren ruimte was voor inbreng en meedenken. Er was bij sommigen ook kritiek op het participatieproces. De verhouding tussen de groepen was niet voor iedereen voldoende helder. Ook klonken geluiden dat het gemeentelijke projectteam teveel de regie heeft doordat er niet één adviesgroep was maar een reeks aan beïnvloedingsmogelijkheden. Voor de ondernemersverenigingen was dit één van de aanleidingen om niet langer in de adviesgroep te blijven deelnemen. Overigens heeft dit een constructieve samenwerking niet in de weg gestaan.

Participatie



Figuur 2: opzet participatietraject

Het feit dat we resultaten en verslagen van groepen en nieuwsberichten etc. snel online hebben gezet heeft ertoe geleid dat velen het proces hebben kunnen volgen. Voor iedereen was informatie snel beschikbaar en bewoners waren soms eerder geïnformeerd dan college en gemeenteraad. Dat was soms wettelijk, maar heeft bijgedragen aan zoveel mogelijk transparantie.

Door een gezamenlijk 'evenement' te organiseren in oktober, hopen we ook zichtbaar te maken dat het gemeentelijk projectteam een eigen verantwoordelijkheid heeft in de studie en het rapporteren over het resultaat, maar dat we alle groepen ook de ruimte geven om aan te geven wat ze van het resultaat vinden. Ze kunnen daarbij aangeven of hun inzichten voldoende in de resultaten zijn verwerkt.

Want dat is de inzet: participatie leidt tot een betere uitkomst.

3.1.1 Participatie heeft project veranderd.

De participatie heeft het project als volgt veranderd.

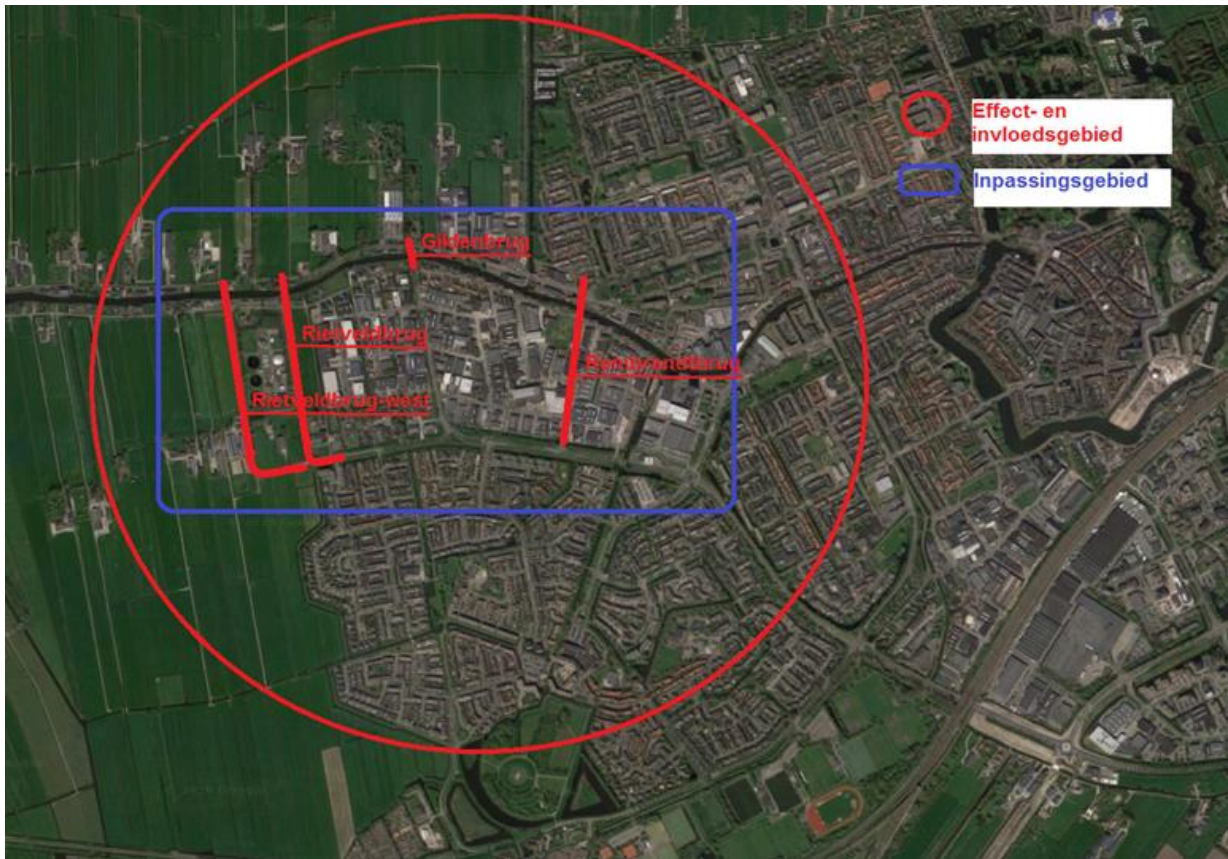
Er zijn alternatieven voor de locatie van een brug aangedragen die om uitwerking vroeg. Dat dwingt tot selectief zijn in de mate van uitwerking, maar ook tot scherp kijken naar de onderliggende overwegingen en drijfveren achter de alternatieven.

Er zijn nu vier alternatieven:

- Gildenbrug (in startnotitie geduid als voorlopig voorkeursalternatief);
- Rietveldbrug (ten oosten van de RWZI).

Daaraan toegevoegd in de participatie:

- Rietveldbrug-West (ten westen van de RWZI, aansluitend op Hollandbaan). Van een westelijke ligging zijn nog meer varianten op individuele basis, welke alle uitgaan van een intensieve westelijke gebiedsontwikkeling. We gaan daar kwalitatief op in. Uitwerking heeft alleen zin als een keuze voor een intensieve westelijke ontwikkeling aan de orde is.
- Rembrandtbrug (een brug met wegverbinding van Rembrandtlaan naar Kuipersweg).



Figuur 3: effect- en invloedsgebied brugtracés

De uitwerking van de extra varianten is minder ver gevorderd, vooral die van de Rembrandtbrug. We hebben de essenties in kaart gebracht die een principiële keuze of verdere uitwerking zinvol is mogelijk maken.

De participatie stuurde het debat richting de samenhang tussen de essenties van het verkeerskundige vraagstuk, de locatie van een extra brug en de relatie met de ruimtelijke ontwikkeling. Dit gaf een aantal verrassende inzichten, die we hieronder beschrijven.

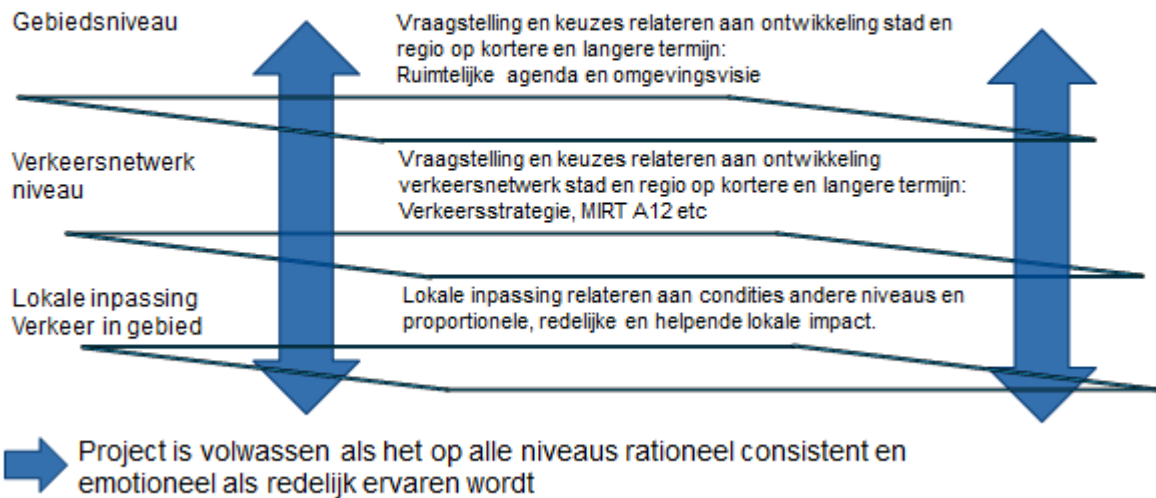
Voor het aanpakken van de verkeersproblematiek in de stad en de route Rembrandtlaan-Boerendijk is een brug en de ligging van de brug heel belangrijk. Een westelijke randweg (verbinding Hollandbaan-zuidelijke randweg) - die om andere reden relevant kan worden gevonden - zal nauwelijks bijdragen aan oplossen van dat verkeersvraagstuk.

Ook is duidelijker geworden dat hoe dichterbij het centrum ligt, hoe meer effect hij heeft. Dit maakt het alternatief Rembrandtbrug nu nog relevanter.

Van een ja-nee-debat is een beweging ontstaan naar anders kijken naar het vraagstuk en naar meer openheid naar een grotere variantie aan verstandige oplossingen. De oproep uit diverse groeperingen om samenhang aan te brengen tussen hoofdkeuzes in de omgevingsvisie (waar en wat ruimtelijk te ontwikkelen), de verkeersvisie en de locatie van een extra brug blijkt van groot belang. De opgave is om die samenhang te vertalen in samenhangende keuzes over de essenties. Op die manier blijken achteraf geen verkeerde keuzes te zijn gemaakt, maar hoeft niet te worden verwacht met besluitvorming tot volledige helderheid is bereikt in een dynamische en onzekere wereld.

Deze rapportage gaat daarom uitgebreider dan eerder was voorzien in op de diverse niveaus waarop alternatieven moeten worden beoordeeld.

Niveaú's in argumentatie



Figuur 4: schematische weergave argumentatieniveaú's

In deze rapportage maken we de samenhang tussen de bovenstaande zichtbaar. Het mondt uit in de volgende type adviezen voor de besluitvorming: 'Als je op gebiedsniveau voor ontwikkelingsrichting A kiest, dan past daar die ontwikkeling B in het verkeersnetwerk bij en daar past locatie C voor een extra brug bij'.

Op dit moment bestaat er geen is er niet een duidelijk draagvlak voor een bepaald alternatief. Dat heeft voor een deel te maken met ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving van mensen. de sloop van woningen en aantasting van de monumentale en cultuurhistorisch waardevolle omgeving van het Rietveld. Maar ook is nadrukkelijk geuit: 'Als we ervaren dat een brug op een bepaalde plek echt bijdraagt aan een goed ontwikkeling van Woerden, dan kunnen we begrip hebben voor pijnlijke keuzes'. Dit begrip is er nu nog niet, omdat nog niet duidelijk is dat de keuzes op gebied van ruimtelijke ontwikkeling, verkeer en locatie voor een brug weloverwogen en in samenhang worden genomen.

Dit was uitgebreid onderwerp van gesprek in de adviesgroep. Omdat de ondernemers onvoldoende het vertrouwen hadden dat de samenhangen voldoende tot hun recht zouden komen in de besluitvorming, hebben zij hun deelname aan de adviesgroep opgezegd.

De vraag om samenhangende keuzes te maken wordt door alle betrokken gesteld. Vandaar dat we daar nadrukkelijk aandacht aan zijn gaan geven in de uitwerking.

Onderstaand een impressie van de kansen en zorgen die per brugalternatief zijn geuit tijdens het participatieproces.

Veel van de onderwerpen komen terug in het feitelijke onderzoek dat hieronder is samengevat.

Belangrijkste elementen draagvlak

	Rietveldbrug west	Rietveldbrug	Gildenbrug	Rembrandtbrug
	Kans: brug aanleggen zonder sloop woningen	Kans: opmaat naar randweg, ontsluiting bedrijven	Twijfel over bijdrage aan verkeersoplossing	Kansen: - goede verkeersoplossing - kans binnenstedelijke ontwikkeling - Sloop is hier kans op verbetering
	Zorg: Perspectief agrariërs buitengebied	Zorg: sloop en aantasting woningen	Ernstige aantasting monumentale omgeving Rietveld	Zorg: ruimte voor bedrijventerrein
	Kans/zorg: ontwikkeling Oude Rijnzone en buitengebied	Zorg: brug schaadt prachtige omgeving	Verkeersafwikkeling Gildenweg problematisch	Zorg: haalbaarheid
	Zorg: Rietveld wordt weer hoofdontsluitingsweg	idem	Zorg: aantasting woonomgeving barwoutswaarder	Zorg: dit gebied in participatie minder betrokken
	Zorg: Brug zonder duidelijkheid over ontwikkelingen weinig zinvol	idem	Zorg: bruggen te dicht op elkaar; opstoppingen	
Draagvlak	-	-	--	+?

23-08-2019

Figuur 5: kansen en zorgen per brugalternatief

4. Brug Woerden-West in de ruimere gebiedscontext

In het participatieproces is de vraag naar het achterliggende verhaal achter de brugalternatieven sterk geagendeerd. Hoe past de extra brug in de westelijke ontsluiting van Woerden en hoe past dat in de ontwikkeling van Woerden op korte en langere termijn? Ook werd duidelijk dat enkel een verkeersanalyse onvoldoende aansluit op de beleving van mensen. Een brug is onderdeel van een verkeersnetwerk en dat is onderdeel van een gebiedsontwikkeling. Een consistent verhaal op alle niveaus is de enige manier om tot een samenhangend en gedragen besluit te komen.

Alleen zo kunnen de vier potentiële locaties voor een brug goed worden beoordeeld. Daarbij is gebleken dat bepaalde weinig geobjectiveerde beeldvorming aanleiding zijn tot blokkades in de besluitvorming in het verleden. Andere zienswijzen en verhalen kunnen ruimte geven voor nieuwe perspectieven en oplossingen.

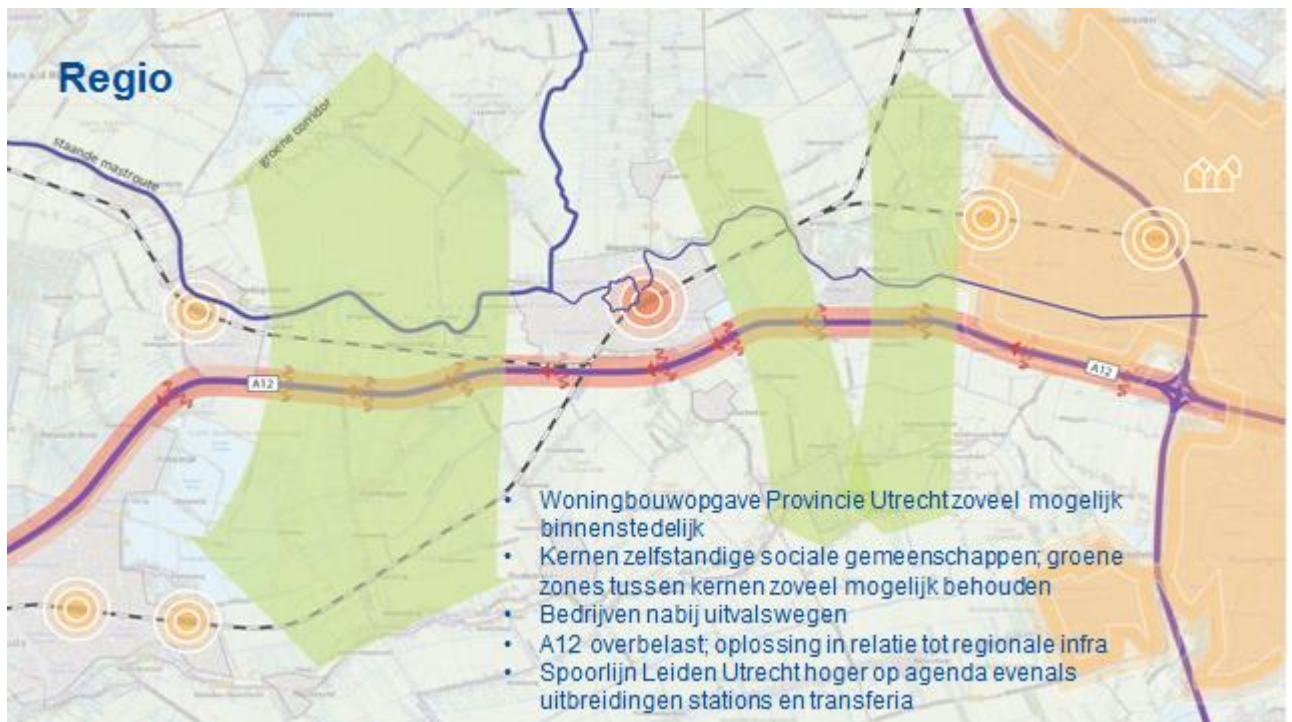
Werkwijze

We sluiten aan bij wat het laatste jaar in de politiek is gebeurd. We stappen af van eindbeeldplanning en gaan uit van een onzekere toekomst. Daarin kijken we of we telkens verstandige stappen kunnen zetten, waarbij we vooruit kijken naar die onzekere toekomst om later geen spijt te krijgen van de gezette stappen.

We leggen dus niet in één keer vast wat we op lang termijn willen (bijvoorbeeld een westelijke randweg op een al vastgelegde locatie), maar denken na over verstandige eerste stappen om de verkeersafwikkeling van Woerden-West goed te laten verlopen. Hierbij houden we rekening met meerdere ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied in de richting van duurzame verstedelijking in Woerden.

4.1 Ontwikkelingen Woerden-West

Onder andere in het kader van de Omgevingsvisie wordt nagedacht over de mogelijke ontwikkelingen in Woerden. Onderstaande kaart geeft hiervan een impressie. We zoomen hier in op de betekenis voor Woerden-West.



Figuur 6: impressie regionale ontwikkelingen

4.1.1 Woningbouw

Woningbouw zal naar verwachting primair binnenstedelijk in Woerden plaats vinden. Woningbouw buiten de kernen is eventueel daarna te verwachten. Een onzekere factor is de woningbouwopgave uit de regio die de Provincie Utrecht gaat benoemen of Woerden op zich wil nemen. Ambtelijk heeft ook de provincie een voorkeur voor binnenstedelijk ontwikkelen boven bouwen in het open gebied. Bouwen in het buitengebied van Woerden-West staat op gespannen voet met de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het Groene Hart, maar dat geldt ook voor andere groene zones en kan op eng moment toch aan de orde zijn.

Wat betreft de binnenstedelijke woningbouw zijn locaties in voorbereiding en ontwikkeling. Hiermee kan Woerden nog jaren vooruit. Voor de langere termijn worden ook in Woerden-West woningbouwlocaties benoemd, zoals de transformatie van het bedrijventerrein Pannenbakkerijen naar woningbouw. Ook het gebied tussen de Oude Rijn en de Hoge Rijndijk kan geleidelijk transformeren naar woningbouw. De oostzijde van Barwoutswaarder kan gezien worden als een overgangsgebied van woningbouw en dienstverlening naar (te revitaliseren) bedrijventerrein. Dit is een langdurig proces, maar op termijn wel een logisch vervolg van binnenstedelijke ontwikkeling. Naast alle voordelen van een compacte stad op het gebied van efficiënt ruimtegebruik en draagvlak voor voorzieningenniveau en duurzaamheid, betekent het ook een toename van verkeersintensiteit in de stad.

4.1.2 Economie

Uitgangspunt is dat locaties voor bedrijventerreinen worden gezocht buiten de kernen en in de zone langs de A12, om overlast en onnodige voertuigkilometers te voorkomen. Op kortere termijn speelt de zogenoemde Schuifruimtediscussie. Er worden locaties gezocht voor 6-9 hectare bedrijventerrein, om zo bedrijven die willen groeien uit bestaande bedrijventerreinen te plaatsen en de bestaande terreinen vervolgens te revitaliseren. In Woerden-West zijn twee mogelijke locaties: het Werklint bij Nieuwerbrug en de locatie Parallelweg-West (Van Ooijen-locatie). De locatie Werklint heeft weinig draagvlak bij gemeente Bodegraven en in de kern Nieuwerbrug. Zij gaan ervan uit dat de Oude Rijnzone zich als open landschap met natuur en cultuurhistorie ontwikkelt. Daarin past in die zienswijze geen grootschalige bedrijvigheid zoals het Werklint meer. Deze opstelling past bij het beleid van de provincies Zuid-Holland en Utrecht tot nu toe.

Een bedrijventerrein in de zone tussen de A12 en de spoorlijn naar Alphen aan de Rijn en Leiden is denkbaar, maar ligt ook gevoelig vanuit het landschap en cultuurhistorie. De ligging voldoet wel aan de genoemde uitgangspunten van bereikbaarheid. Er zijn andere locaties die meer voor de hand liggen om eerst ontwikkeld te worden, maar een keuze is nog niet gemaakt.

Het bedrijventerrein Barwoutswaarder is een te revitaliseren terrein. De behoefte aan revitalisering is het grootste aan de oostzijde van het bedrijventerrein. Tussen het terrein en de RWZI ligt een te ontwikkelen zone die nog niet gebruikt wordt, maar al wel de bestemming bedrijventerrein heeft en ontwikkeld kan worden als er helderheid is over een tracé voor brug Woerden-West.

4.1.3 Landschap en cultuurhistorie

Het gebied ten westen van Woerden is agrarisch open landschap en maakt onderdeel uit van 'Het Venster'; de laatste open verbinding van redelijk formaat tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het Groene Hart. Door dit landschap loopt de Oude Rijnzone als een cultuurhistorisch waardevol lint. Het beleid voor het gebied is het versterken van de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van de oeverwallen van de Oude Rijnzone. Dit gaat zowel over de zone rond de Oude Rijn als de doorzichten.

Provincie Zuid-Holland en gemeente Bodegraven-Reeuwijk maken expliciet de keuze om actief de zuidzijde van de Oude Rijn landschappelijk en cultuurhistorisch te versterken. Dit blijkt uit het uitplaatsen van bedrijven uit deze zone en de wijze waarop de plannen voor het dorp Nieuwerbrug zijn uitgewerkt op initiatief van de Werkgroep Innovatie Nieuwerbrug (WIN). Vandaar dat een Werklint volgens deze partijen niet past in de gewenste ontwikkeling. Aan de Utrechts/Woerdense zijde is dat nog geen actief beleid.

Feit blijft dat de ontwikkeling in de agrarische sector doorgaat. De boerenbedrijven aan de zuidzijde van de Oude Rijn zijn op langere termijn mogelijk niet allen levensvatbaar. Het hele agrarische gebied ten zuiden van de Oude Rijn kan op termijn door enkele boeren worden benut. De andere boerderijen verliezen mogelijk hun oorspronkelijke functie. Wonen, bed and breakfast, recreatie, natuurbeheer en kleinschalige energieprojecten etc. zijn mogelijke toekomstige functies en activiteiten. Actief overleg met betrokkenen over de invulling van de zuidzijde van de Oude Rijn en over eventuele functieverandering in het hele open gebied is vanuit dit perspectief wenselijk en kan helpen in het gezamenlijk werken aan een ontwikkelingsperspectief.

4.1.4 Recreatie

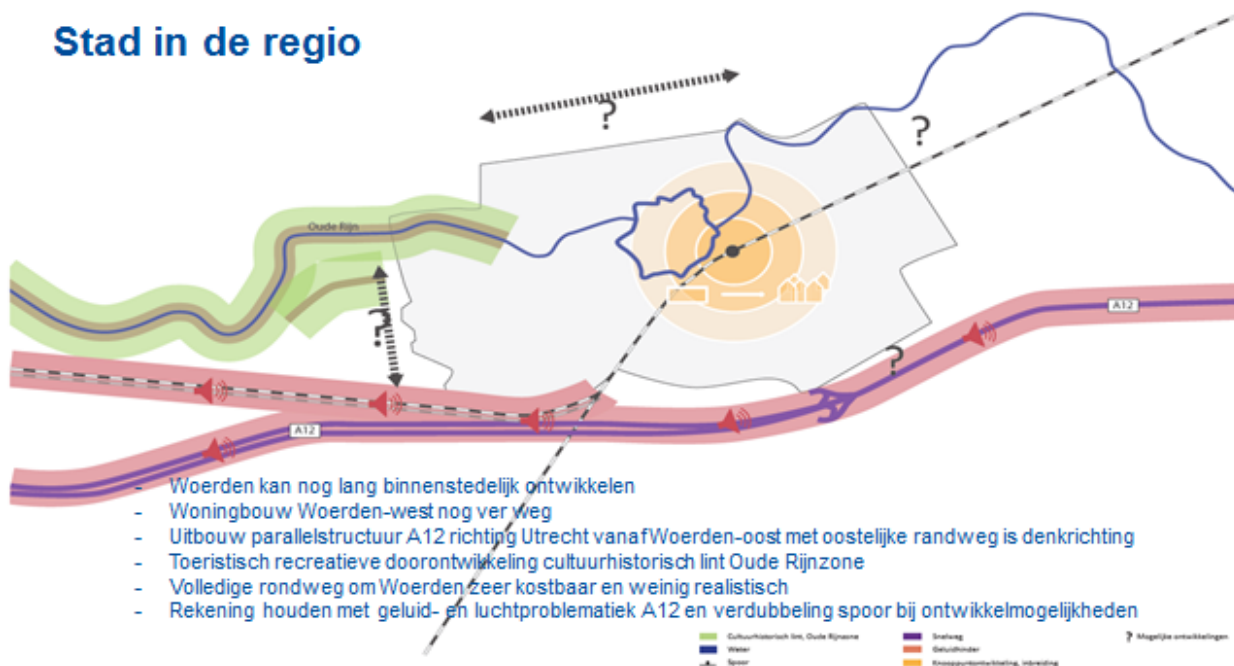
De Oude Rijnzone is ook een belangrijke zone voor recreatieve ontwikkeling. In elk geval vindt hier recreatievaart plaats. De Oude Rijn is een staande mastroute. De hoofdroute loopt vanaf de Grecht naar de Oude Rijn. Naarmate de zone, wat betreft autoverkeer en aanliggende bedrijven, rustiger wordt, kan recreatie hier verder tot ontwikkeling komen. Denk bijvoorbeeld aan fietsroutes, aanlegplaatsen, beperkt horeca en ligweiden/strandjes. Vanuit het participatietraject zijn er door betrokkenen in het gebied ook gedachten geuit om aan de zuidzijde van de Oude Rijn voor recreatievaart doorsteken te maken naar het open achterland. Of dit kansrijk en wenselijk is, is nog onduidelijk en hangt af van het totale ontwikkelingsperspectief van het gebied.

De zone aan de zuidwest-zijde van Molenvliet wordt ook genoemd als mogelijk recreatief te ontwikkelen gebied.

4.2 **Mogelijke ontwikkelingsrichtingen Woerden-West**

De genoemde ontwikkelingen zijn met onzekerheden omgeven. We zullen met die onzekerheid moeten omgaan en proberen keuzes te maken waarvan in meerdere mogelijke scenario's geen spijt ontstaat. Om hier zicht op te krijgen hebben we drie mogelijke gebiedsscenario's gezien, welke we hieronder beschrijven.

Stad in de regio



Figuur 7: positie stad in de regio

4.2.1 Scenario 1: Maximale openheid, consoliderende ontwikkeling.

Woerden-West blijft een open venster in het Groen hart; er vindt geen woningbouw richting het westen plaats. De bestaande bedrijfslocatie aan de Parallelweg-West wordt zo klein mogelijk gehouden en groen ingepast. De Oude Rijn ontwikkelt zich als een landschappelijk en cultuurhistorische zone met kwaliteiten die toeristisch en recreatief kunnen worden benut. In dit scenario gaat dat langzaam, omdat de Barwoutswaarder als weg blijft functioneren waaraan diverse bedrijven liggen. Het lijkt mogelijk om met schaalvergroting de agrarische functie in dit gebied te behouden. Recreatie, natuur, waterberging(?) etc. kunnen mogelijk nieuwe functies zijn in deze open zone. Ook in dit scenario treden geleidelijk veranderingen in het gebied op die om een ontwikkelingsperspectief en gezamenlijk handelen vragen. Dat geldt voor de agrarische zones, maar ook verder. Zo kan worden ingespeeld op de spoorverdubbeling van de lijn Utrecht-Leiden, welke op enig moment te verwachten is. Een westelijke ontsluiting van de wijk Molenvliet is denkbaar door bijvoorbeeld parallel aan en tegelijkertijd met de spoorverdubbeling een ontsluitingsweg te realiseren met een nieuwe ongelijkvloerse onderdoorgang.

4.2.2 Scenario 2: Ontwikkeling van specifieke zones.

De zones tussen spoor en snelweg en langs de Oude Rijn ontwikkelen complementair; daartussen blijft een open middengebied.

Ook in dit scenario wordt voor langere termijn geen woningbouw voorzien ten westen van Woerden. Hoogstens een paar specifieke bijpassende woningen in het agrarisch bouwlint op de historische oeverwal.

In dit scenario worden twee ontwikkelzones actief opgepakt. De zone tussen snelweg en spoorlijn wordt voor een deel bestemd voor bedrijfsvestiging. Dit met de argumentatie dat van een werkelijk open venster van ene zijde van de snelweg naar het open gebied aan de zuidzijde van de snelweg feitelijk geen sprake meer is in de zone waar de zuidelijke randweg en de A12 hoog liggen. Door de bedrijfszone ten zuiden van de spoorlijn te houden en deze groen aan te kleden, kan de impact op het landschap enigszins worden verzacht.

Het is ook mogelijk in deze zone nabij Molenvliet een transferium te realiseren met een lokale en regionale functie. Dit kan worden gecombineerd met de spoorverdubbeling die op termijn gaat plaatsvinden.

De tweede zone die in dit scenario wordt ontwikkeld, is de oude Rijnzone aan de zuidzijde. Deze zone wordt nu echt als landschappelijk cultuurhistorische gebied met hoge kwaliteit ontwikkeld. Dit

betekent het geleidelijk, maar wel actief, uitplaatsen van meer grootschalige bedrijven en het geleidelijk laten verdwijnen van grootschalige opstallen uit deze zone. De weg Barwoutswaarder aan de zuidkant van de Oude Rijn wordt stapsgewijs omgevormd tot fietspad met bestemmingsverkeer als gast. Dit betekent dat een andere vorm van ontsluiting aan de zuidzijde nodig is, afhankelijk van eventuele functieverandering in het open gebied. Een ontsluiting van de Barwoutswaarder naar de Molendijk bij Nieuwerbrug zou hierin een goede stap zijn, als dit gepaard gaat met het nog autolouwer maken van de Barwoutswaarder.

4.2.3 Scenario 3: Brede ontwikkeling naar het westen

Woerden-West krijgt in dit scenario te maken met woningbouw en ontwikkelt zich zo in volle breedte naar het westen. Een deel van het open gebied krijgt woningen en aan de zuidzijde tussen snelweg/randweg en spoor is er ruimte voor bedrijfsontwikkeling en eventueel een transferium met lokale en regionale functie. De Oude Rijnzone kan zich ontwikkelen als in scenario 2. Er kan een open gebied blijven tussen Woerden en Bodegraven, maar het wordt in dit scenario wel substantieel kleiner.

In het kader van de omgevingsvisie is het van belang richting te kiezen ten aanzien van mogelijke scenario's. Het is geen werkbare strategie om de toekomst in een blauwdruk te vangen. Wel is het van belang met elkaar een hoofdrichting te kiezen waarin alle belangen evenwichtig ruimte krijgen. Veel zaken kunnen dan nog open blijven en keuzes kunnen stap voor stap worden gemaakt.

4.3 Verkeer en mobiliteit in de ruimtelijke context

4.3.1 Woerden in de regio

De vraag is hoe het verkeersnetwerk in Woerden en in de regio zich zal ontwikkelen bij de geschetste scenario's voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Van daaruit kan de vraag worden beantwoord wat de meest geëigende keuze is voor de ligging van een brug in Woerden-West.



Figuur 8: situatie Woerden-West

Ook hier zoomen we eerst uit naar de regio en vervolgens weer in naar Woerden en Woerden-West. De verkeersontwikkeling in de regio en mogelijke ontwikkelingen in de verkeersnetwerken worden onderzocht door de Rijksoverheid in het kader van het Rijks Meerjarenprogramma Infrastructuur,

Ruimte en Transport (MIRT). Voor de regio Woerden gaat het om de MIRT-verkenning Ring Utrecht en het MIRT (voor)onderzoek A12. Vooral het laatste traject geeft nu al inzicht aan het Rijk, de provincies Utrecht en Zuid-Holland en betrokken gemeenten.

De verkeersgroei in de regio gaat snel. Dit is gerelateerd aan de economische groei en woningbouw en bedrijvigheid in de regio. Het Hoofdwegennet van het Rijk faciliteert die groei. Bij Utrecht was tot voor kort de planning de komende jaren de verruiming van de A27 uit te voeren. Aan de westzijde wordt tussen Rotterdam en Gouda de A20 uitgebreid. Voor de tussenliggende A12 betekent dit een nog intensiever gebruik en verder toenemende filevorming. De recente rechterlijke uitspraken over het stikstofdossier maken uitbreidingen van het hoofdwegennet onzekerder.

Uit het vooronderzoek naar oplossingen voor de A12 tussen Gouda en Utrecht komt het volgende naar voren.

Een extra rijstrook aanleggen op de A12 in beide richtingen verbetert de doorstroming op de A12. Tegelijkertijd neemt hierdoor de verkeersdruk op de hoofdaansluitingen bij Woerden en de Meern alleen maar toe. De doorstroming om de stad uit te komen in de ochtendspits en de stad in te komen tijdens de avondspits verslechtert verder.

Als oplossing hiervoor is ook een variant te bezien waarin de parallelstructuur langs de A12 wordt uitgebreid. Zo kunnen meerdere uitvalswegen in Woerden worden gerealiseerd die aansluiten op deze parallelstructuur. Vanuit de parallelstructuur kan men dan op verschillende plaatsen op de hoofdrijbaan komen. Hier wordt bijvoorbeeld gedacht aan een parallelstructuur van Bodegraven tot Utrecht ten noorden en zuiden van de A12. Realisatie hiervan is nog zeer onzeker en ver weg in de tijd, maar de studie geeft wel duidelijk de denklijnen en voorkeuren aan vanuit het perspectief van het Rijk en provincies.

Vanuit dit perspectief ligt de volgende ontwikkeling voor de hand. Vooralsnog wordt het bestaande wegennet zo goed mogelijk gebruikt. Vanuit Woerden gaat 70% van het verkeer richting Utrecht en 30% richting Den Haag/Rotterdam en de grootste woningconcentraties zijn eveneens in Woerden-Centrum en -Oost gelegen. Daarom wordt het realiseren van een oostelijke ontsluiting (in het verlengde van de Steinhagenseweg) richting een parallelbaan van de A12 als meest logische stap gezien. Het realiseren van zo'n oostelijke ontsluiting zou de verkeersdruk richting de hoofdaansluiting van de A12 verlichten. Daardoor kan eventueel een westelijke randweg (in het verlengde van de Hollandbaan) nog langer worden uitgesteld. Het Rijk en de provincie Utrecht zullen niet zo snel een westelijke ontsluiting op de agenda zetten. Deze zal meer afhangen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in Woerden-West.

Het voorgaande bevestigt dat het realiseren van een brug vooralsnog vooral de lokale problematiek bedient en dat het realiseren van een westelijke ontsluiting een bijpassende mogelijkheid is, welke ook later kan worden gerealiseerd. Dat zal vooral afhangen van de ruimtelijke ontwikkeling in Woerden-West.

Een brug over de Oude Rijn moet bij voorkeur passen in elk van de geschetste toekomstscenario's.

4.3.2 Verkeer door of om de stad?

Uitgangspunt is dat college en gemeenteraad besloten hebben om eerst de lokale problematiek in Woerden-West aan te pakken zonder westelijke randweg. Dat betekent een keuze om het verkeer door de stad te leiden met een robuuster netwerk, waardoor het verkeer zich beter kan verdelen en minder gevoelig wordt voor problemen op één route.

Een nieuwe te realiseren brug sluit in alle alternatieven aan op de Hollandbaan. De spreiding van het verkeer over meerdere routes door de stad leidt tot een betere doorstroming, mits de capaciteit op punten waar sommige verkeersstromen weer bij elkaar komen zodanig is of wordt verruimd dat daar geen problemen ontstaan.

De keuze past het best bij een scenario waarin Woerden-West zich (vooralsnog) weinig of beperkt ontwikkelt. Het is een bewuste keuze om Woerden-West compact te houden en het open gebied zo min mogelijk aan te tasten. Deze keuze kan ook op langere termijn gepaard gaan met voortschrijdende binnenstedelijke ontwikkeling wanneer aan de oostzijde van Woerden op termijn wel een ontsluitingsweg wordt gerealiseerd.

Op enig moment kan dus alsnog worden gekozen om verkeer om de stad te leiden, in plaats van er doorheen. Dit kan meerdere redenen hebben:

- omdat het verkeer door de stad, ondanks de nieuwe brug en weg, toch vast blijft lopen;
- omdat we vinden dat het verkeer door de stad teveel overlast geeft en die de nadelen van verkeer om de stad heen leiden te boven gaan;
- omdat ontwikkelingen in Woerden-West die een verbinding om de stad wenselijk maken gewenst zijn.

Een keuze van verkeer door de stad heen is het meest passend bij een scenario met weinig of zeer beperkte ontwikkeling in Woerden-West. Bij een meer intensieve ontwikkeling ligt een westelijke ontsluiting op enig moment voor de hand. Een oostelijke ontsluiting lijkt echter eerder prioriteit te hebben.

4.3.3 Welke keuzes passen bij verkeer door de stad?

- Een brug over de Oude Rijn zo dicht bij het centrum, zodat deze de overbelaste route Rembrandtlaan-Boerendijk ontlast.
- Daar waar routes druk blijven zorgen voor capaciteitsverruiming
- Veel aandacht voor fietsers en voetgangers op de drukke hoofdroutes door de stad. Ontvlechten van autoverkeer en andere verkeerssoorten waar mogelijk en aanleg van goede fietspaden.
- Inzetten op verduurzamen mobiliteit. Stimuleren fietsverkeer, duurzamer autoverkeer, goed openbaar vervoer, ruimtelijke kwaliteit, openbaar groen, stil asfalt etc., om zo te zorgen dat compact en intensief gebruik van de stad toch gepaard gaat met beheersen van overlast en kwaliteitsvergroting.

4.3.4 Bruglocatie in relatie tot eventuele randweg op termijn

Een brug dicht bij de stad levert een grote bijdrage aan oplossen van het verkeersvraagstuk van de route Rembrandtlaan-Boerendijk en daarmee het verkeer in het hart van de stad.

De vraag wordt veel gesteld of dit ook voor de verdere toekomst een goede keuze is. Als op termijn een westelijke randweg wenselijk zou zijn, wat is dan de meest gewenste ligging van een brug?

Tot nu toe zijn de ideeën voor een randweg altijd gecombineerd met een brug over de Oude Rijn aan de rand van de stad en met een ligging dicht tegen de wijk Molenvliet. We hebben met het oog op toekomstvastheid van een bruglocatie naar de afzonderlijke delen van een eventuele randweg gekeken en komen tot de onderstaande conclusies.

- *Een westelijke randweg ontlast route Rembrandtlaan-Boerendijk niet.* Een westelijke randweg - opgevat als een weg tussen Hollandbaan en zuidelijke randweg – kan een functie hebben, maar draagt niet bij aan het verlichten van de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan-Boerendijk. Een randweg geeft vooral een kortere route naar het westen voor verkeer uit de wijk Molenvliet en bedrijventerrein Barwoutswaarder. Daarmee wordt de druk minder op het traject Waardsebaan naar de rotonde naar de zuidelijke randweg, maar niet op het verkeer nabij het centrum. Die functie van de westelijke randweg kan eenvoudiger anders bereikt worden.
- *Een westelijke randweg is vooral zinvol bij westelijke gebiedsontwikkeling.* Een westelijke randweg kan een functie hebben voor een gebiedsontwikkeling in Woerden-West. Het gaat dan vooral over een verbinding Hollandbaan-zuidelijke randweg.
- *Een eventuele randweg bij voorkeur combineren met een brug dicht bij stad.* Afhankelijk van het soort gebiedsontwikkeling is een oostelijke ligging van een brug in veel gevallen nog steeds te verkiezen boven een westelijke ligging. Een nabij het centrum gelegen brug

haalt het verkeer van de Rembrandtlaan en leidt dat via de Hollandbaan naar de zuidelijke randweg of naar de westelijke randweg.

- *In plaats van een randweg zijn ook andere ontsluitingen op Molenvliet mogelijk.* Een westelijke ontsluiting van de wijk Molenvliet kan ook zuidelijk van de wijk, richting de spoorlijn. Een combinatie met een eventueel transferium en spoorverdubbeling kan een extra ontsluiting opleveren, zonder dat daarvoor een westelijke randweg hoeft te worden ontwikkeld.
- *Ligging van een randweg aanpassen aan gebiedsontwikkeling.* Een westelijk randweg kan passen bij een gebiedsontwikkeling. De ligging van zo'n randweg kan anders zijn dan doorgaans op de kaart is getekend. Dat zal afhangen van het soort gebiedsontwikkeling. Een belangrijk nadeel van de doorgaans getekende ligging is een complexe sporkruising met een zeer hoog en kostbaar viaduct.

4.4 Hollandbaan als hoofdontsluitingsroute

In eigenlijk alle geschetste gebiedsscenario's bestaat de wens de N458 (Rietveld) niet tot de hoofdritsweg van Woerden te laten functioneren. De provincies hebben ook gekozen om deze provinciale weg af te waarderen tot een route waarover maximaal 60 km/uur mag worden gereden, met zoveel mogelijk fietspaden. Voor een deel liggen die fietspaden op de smalle rijweg. De keuze om de weg niet te verbreden ten koste van landschap of woningen past bij de gewenste ontwikkeling van de Oude Rijnzone tot landschappelijke en cultuurhistorische route.

Om zo min mogelijk inbreuk te maken op deze route zou een extra brug over de Oude Rijn zo dicht mogelijk bij de bebouwde kom van Woerden moeten liggen. Een ligging meer naar het westen maakt het deel ten oosten van de brug weer tot een ontsluitingsweg. Dit maakt een veilige afwikkeling van een forse stroom verkeer met gescheiden fietspaden nodig. Het deel tussen brug en stad moet dan als (een overgang naar) de stedelijke zone worden gezien en betekent feitelijk een verschuiving van de bebouwde kom naar het westen.

In alle scenario's speelt de Hollandbaan een hoofdrol. In de situatie dat verkeer in de stad wordt afgewikkeld, is het een belangrijke verbinding tussen Woerden-West en centrum-zuid, A12 en de aansluiting naar de zuidelijke randweg.

Als een westelijke randweg aan de orde komt, blijft de Hollandbaan zeer belangrijk, maar keren een aantal verkeersstromen om. De Hollandbaan is (veel beter dan het Rietveld) geschikt om als grote stedelijke ontsluitingsweg te functioneren. De capaciteit kan vergroot worden door aanpassing van kruispunten, zoals nu bij de kruising met de Waardsebaan gebeurt. Zo'n aanpassing is ook wenselijk bij de kruising met de Molenvlietbaan. Verdere stappen zouden (op termijn) gezet kunnen worden door fiets en auto meer uit elkaar te halen.

Concluderend kan worden gesteld dat vanuit de vraagstelling van het project gezien het beste gekozen kan worden voor een brug dicht bij de stad. Dat is zonder gebiedsontwikkeling ten westen van Woerden de beste keuze, het is ook zonder westelijke randweg de beste keuze en het blijft ook met gebiedsontwikkeling en met een westelijke randweg een goede keuze. De spanning in de besluitvorming is, dat hoe dicht bij de stad een bruglocatie wordt gezocht, hoe complexer de ruimtelijke opgave en inpasbaarheid. In de effectennota zijn de kenmerken van de diverse alternatieven in beeld gebracht, waarbij de Rembrandtbrug pas later in het proces is ingebracht en nu nog het minst is uitgewerkt.

5. Effectbeoordeling alternatieven

In de effectrapportage is het volledige beoordelingskader beoordeeld. Hieronder is de uitgebreide scoretabel per thema samengevat.

Tabel 1: samenvattende scoretabel

Thema	Gildenbrug	Rietveld-brug	Rietveld-brug-west	Rembrandt-brug
Verkeer en Vervoer <i>Doelstelling ontlasten Rembrandtlaan – Boerendijk</i>	+	-	--	++
Verkeer en Vervoer <i>Verkeersinrichting en verkeerswerking brugtracé</i>	-	+	+	+
Gebiedskwaliteit	--	-	-	+
Gebiedsontwikkeling	-	+?	+?	+?
Toekomstbestendigheid Bij eventuele westelijke randweg	-	+	+	++
Milieu en Leefbaarheid <i>omgeving brugtracé</i>	-	-	-	-
Kosten	Basis	Iets duurder	Nog iets duurder	Initieel veel duurder

5.1 Toelichting samenvattende effectbeoordeling

5.1.1 Verkeer en Vervoer

Doelstelling ontlasten route Rembrandtlaan-Boerendijk

Het belangrijkste criterium is de score op de meegegeven doelstelling: het ontlasten van de route Rembrandtlaan – Boerendijk. Hoe dichterbij de brug bij stad ligt, hoe beter deze scoort. De Rembrandtbrug scoort daarom het beste van de alternatieven, ervan uitgaande dat de gebiedstransformatie het inpassen van een drukke verkeersverbinding mogelijk maakt. De Rietveldbrug en zeker de Rietveldbrug-West dragen maar beperkt bij aan deze doelstelling. De Gildenbrug draagt redelijk bij op dit criterium.

Verkeersinrichting en verkeerswerking brugtracé

De Gildenbrug is ingepast in de complexe omgeving van het Rietveld en het bedrijventerrein Barwoutswaarder. Het voldoet verkeerskundig aan de eisen, maar het blijft wringen tussen eisen die landschap en bedrijventerrein stellen en de verkeerskundige inrichting. Dit is de reden voor de negatieve score. De andere tracés zijn nieuwe tracés en deze laten zich optimaal inrichten en scoren daarom positief. Voor de Rembrandtbrug is dit alleen zo met een keuze voor een stevige bijpassende gebiedstransformatie, omdat inpassen in de bestaande structuur niet goed mogelijk is.

5.1.2 Gebiedskwaliteit

De bruggen zijn zeer ingrijpend in hun omgeving. Het inpassen nabij rijks- en gemeentelijkmonument en dwars door het goed functionerende deel van het bedrijventerrein is het meest ingrijpend. Daarom scoort de Gildenbrug op dit onderdeel negatief, ondanks dat in het ontwerp veel aandacht is besteed aan de ruimtelijke inpassing. De Rietveldbrug scoort ook negatief. Dit vanwege de ingreep in

het cultuurhistorische landschap, zij het in een mindere mate. Ook is de inpassing naast de RWZI niet zo ingrijpend als door het bestaande bedrijventerrein. Rietveldbrug-West leidt niet tot sloop van woningen, maar gaat buiten de bebouwde kom en buiten de rode contour het Groene Hart in. Daarom dezelfde negatieve score.

5.1.3 Gebiedsontwikkeling

De beoordeling van de alternatieven hangt sterk af van de veronderstelde gebiedsontwikkeling. De Rietveldbrug draagt weinig bij aan de meegegeven doelstelling, maar kan wel functie krijgen als gekozen wordt voor een intensievere gebiedsontwikkeling in Woerden-West. Datzelfde geldt voor Rietveldbrug-West, als gekozen wordt voor bijvoorbeeld de ontwikkeling van een bedrijventerrein aan de westzijde van de RWZI. In die gevallen scoren deze alternatieven positief. Omdat een dergelijke ontwikkeling niet voorzien en onzeker is, staat er ook een vraagteken bij. De Rembrandtbrug kan alleen maar in combinatie met gebiedsontwikkeling worden gerealiseerd. Deze ontwikkeling is niet vastgelegd, maar onzeker, en daarom is een vraagteken aan de beoordeling toegevoegd.

De Gildenbrug scoort hierin negatief, omdat het niet bijdraagt aan een gebiedsontwikkeling en voor het goed functioneren van bedrijventerrein Barwoutswaarder. Het wordt eerder als een belemmering gezien door de ondernemers.

5.1.4 Toekomstbestendigheid

Bij toekomstbestendigheid is nagegaan of de brug te combineren is met een eventuele westelijke randweg en bijpassende ruimtelijke ontwikkeling. De Gildenbrug scoort hierop negatief, omdat het veel drukker worden van dit tracé problematisch is. Er zijn dan keuzes en investeringen nodig om bedrijfspanden anders in te richten en eraansluitingen te laten verdwijnen. De Rembrandtbrug scoort goed op dit punt. Het is op korte termijn een complex alternatief, maar past goed bij zowel binnenstedelijke ontwikkeling als bij een eventuele meer westelijke ontwikkeling met een westelijke randweg in combinatie met binnenstedelijke ontwikkeling. De alternatieven Rietveldbrug(-West) zijn hierop ook positief gescoord, omdat deze juist aan betekenis winnen bij een westelijke ontwikkeling en randweg. Deze beoordeling staat los van de vraag of die bijpassende ontwikkelingen gewenst of kansrijk zijn.

5.1.5 Milieu en leefbaarheid omgeving tracé

Alle tracés hebben negatieve milieueffecten op hun directe omgeving. Naar verwachting blijven de effecten binnen de wettelijke grenzen, behalve dat een beperkt aantal woningen met bovenwettelijke geluidsbelasting te maken krijgt. Hier zijn aanvullende maatregelen nodig. Over stikstof kunnen we nog geen uitspraken doen. Tegenover de negatieve milieueffecten in de nabijheid van het nieuwe tracé staat een positief effect elders, doordat daar verkeer verminderd.

5.1.6 Kosten

Aan de kostenramingen wordt nog gewerkt. Wel hebben we voldoende inzicht om de relatieve verschillen te duiden. Het Gildenbrugtracé wordt aanmerkelijk duurder dan in de variantenstudie in 2017 is geraamd. Het zal duurder worden dan het gereserveerde budget van € 12 miljoen. Dit komt doordat de grond en vastgoedkosten destijds werden onderschat, evenals de omvangrijke extra maatregelen naast het aanleggen van een brug zelf. Ook de kosten van het aanpakken van de kruising Hollandbaan-Molenvlietbaan is in de kosten van alle alternatieven opgenomen. De Rietveldbrug wordt iets goedkoper dan eerder geraamd, maar nog wel duurder dan de Gildenbrug. De Rietveldbrug-West is weer iets duurder door het langere tracé en door de noodzakelijke aankoop van een volledig boerenbedrijf en bijbehorende grond. Deze meerkosten kunnen bij een eventuele gebiedsontwikkeling in hetzelfde gebied worden terugverdiend. De Rembrandtbrug is qua aanleg van brug en weg niet duurder dan de andere bruggen, maar doordat de inpassing de aankoop van een aantal bedrijven vereist, zijn de initiële kosten veel groter. Deze kunnen bij een gebiedstransformatie voor een deel weer worden terugverdiend. Initieel zullen deze hogere kosten wel gemaakt moeten worden.

Op basis van de effectenanalyse en de bredere gebiedsverkenning komen wij in het volgende hoofdstuk tot de volgende conclusies ten aanzien van de keuze van een goede bruglocatie.

6. Voor welke brug te kiezen?

Samenvattend kan gesteld worden dat de keuze van een goede locatie van een brug primair wordt bepaald door de gewenste ontwikkelingsrichting in de stad. Voor een goede keuze zijn daarover eerst uitspraken op hoofdlijnen nodig. Van daaruit kunnen andere aspecten als kosten-baten, leefomgeving etc. meegewogen worden.

Achtereenvolgens zijn de volgende keuzes mogelijk:

6.1 Wanneer kiezen voor een Gildenbrug?

Het alternatief Gildenbrug kan worden gekozen als gekozen wordt voor een redelijke bijdrage aan de het verlichten van de verkeersdruk (ca 35% vermindering) op de route Rembrandtlaan-Boerendijk tegen relatief beperkte kosten.

Tegenover de relatief goede verhouding tussen doelbereik en kosten staan nadelen die geaccepteerd moeten worden:

- *Aantasting monumentale omgeving en sloop woningen.* Het aanleggen van een brug bij het meest monumentale deel van het Rietveld is een forse ingreep in dit historische landschap. De keuze om rijksmonument en gemeentelijk monument te sparen, in combinatie met het minimaliseren van het aantal te slopen woningen, levert een wegverbinding op met bochten die zowel verkeerskundig als landschappelijk niet echt fraai zijn. Het is op dit moment echter de minst slechte inpassing die mogelijk is op die plek.
- *Ontsluitingsweg door bedrijventerrein die ondernemers niet helpt.* Door de aanleg van een brug wordt de Gildenweg een gebiedsontsluitingsweg. Door herinrichting kan dit werkbaar en verkeersveilig gemaakt worden voor fietsers en voetgangers. Wat betreft aantallen verkeersbewegingen uit de zijstraten voorzien we met het voorspelde gebruik van de Gildenweg geen directe problemen. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein verbetert sterk, maar ondernemers zien dit niet als doorslaggevend voordeel. Ze geven aan te verwachten dat dit hun bedrijfsvoering belemmert.
- *Doorontwikkeling naar hogere intensiteiten is lastig en gaat gepaard met extra investeringen.* Bij doorontwikkeling naar een intensiever gebruik, bijvoorbeeld door de aanleg van een westelijke randweg, zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om doorstroming en veiligheid te garanderen. Dan zullen in elk geval de erfaansluitingen, die er nu nog kunnen blijven, afgesloten moeten worden. Dat is een forse opgave, ook in het veranderen van aanliggende panden en het gebruik ervan.

6.2 Wanneer kiezen voor een Rietveldbrug?

De keuze voor een Rietveldbrug is passend bij een gebiedsontwikkeling in Woerden-West. Woerden-West wordt erdoor ontsloten en in combinatie met een westelijke randweg heeft de brug eveneens een functie. Een Rietveldbrug helpt op zichzelf niet veel voor het ontlasten van de Rembrandtlaan. De bijdrage is circa 15 %. Een Rietveldbrug heeft vooral betekenis in combinatie met een westelijke randweg. Een westelijke randweg heeft zonder gebiedsontwikkeling ook slechts een beperkte bijdrage aan de verkeersafwikkeling in de stad.

Zelfs bij de ontwikkeling van een randweg zou een brug dichterbij de stad de voorkeur hebben boven de Rietveldbrug. Dit omdat een brug dichterbij de stad meer bijdraagt aan het verlichten van de verkeersdruk op de Rembrandtlaan en omdat de Hollandbaan geschikter is als ontsluitingsweg dan het Rietveld. Als een Rembrandtbrug of Gildenbrug om andere redenen dan de verkeersafwikkeling niet wenselijk of haalbaar zijn, is de Rietveldbrug de te overwegen optie.

Voordeel van een Rietveldbrug is dat deze direct kan functioneren als oostelijke ontsluiting van bedrijventerrein Barwoutswaarder.

Bij een keuze voor een Rietveldbrug moeten de volgende nadelen worden geaccepteerd:

- De kosten van de Rietveldbrug zijn iets hoger dan die van de Gildenbrug en de brug heeft een lager doelbereik: 15% in plaats van 35% ontlasting van de route Rembrandtlaan-Boerendijk. Ook in combinatie met een westelijke randweg wordt de bijdrage aan die doelstelling niet groter.
- In mindere mate dan bij de Gildenbrug is ook hier aantasting van een cultuurhistorisch landschap aan de orde. De burgermeesterswoning van de vroegere gemeente Rietveld kan blijven staan, maar de omgeving ervan wordt wel aangetast door een brug en zware infrastructuur. Ook zal een woning moeten worden gesloopt en roeivereniging De Krom zal (gedeeltelijk) moeten worden verplaatst.
- Het Rietveld moet ook over een nog langer stuk dan bij de Gildenbrug worden opgewaardeerd tot ontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden. Dit is het terugdraaien van de afwaardering die eerder heeft plaatsgevonden.
- Het draagvlak voor woningbouw en extra bedrijventerrein en een westelijke randweg in Woerden-West zijn beperkt. Een keuze voor een Rietveldbrug heeft als risico dat die westelijke gebiedsontwikkeling niet tot stand komt en daardoor een beperkte functie heeft.
- Als binnenstedelijke woningbouwontwikkeling tot stand komt, bijvoorbeeld op de Pannenbakkerijen en intensivering in Woerden-Noord, zal de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan-Boerendijk opnieuw fors toenemen en zal hiervoor een oplossing gevonden moeten worden. De Rietveldbrug zal dan beperkt een rol spelen in het opvangen van die toename van het verkeer.

Als Woerden wil inzetten op een verdere westelijke gebiedsontwikkeling en de nadelen van de alternatieve bruglocaties als zwaarwegender worden ervaren, kan dit een reden zijn om voor de Rietveldbrug te kiezen.

6.3 Wanneer kiezen voor een Rietveldbrug-West?

Alternatief Rietveldbrug-West kan worden gekozen om een grotere gebiedsontwikkeling in Woerden-West mogelijk te maken dan bij de Rietveldbrug en om de noodzaak van de sloop van woningen te verminderen. Dit alternatief is bij de participatie ingebracht.

De argumenten voor en tegen zijn op hoofdlijnen dezelfde als bij de Rietveldbrug, maar met de volgende verschillen:

- De bijdrage aan de doelstelling het ontlasten van de route Rembrandtlaan-Boerendijk is nog beperkter (ca 10%), terwijl de kosten hoger en de risico's groter zijn (slappe grond, vervuiling, waarde aan te kopen gronden).
- Er hoeven geen woningen te worden gesloopt. De roeivereniging kan op haar plek blijven en de historische omgeving rond de burgermeesterswoning wordt minder aangetast. Daar staat tegenover dat een agrarisch bedrijf moet worden opgekocht, schuren daarvan afgebroken en dat het Rietveld over een nog langer deel een drukkere ontsluitingsweg wordt.
- Een nog intensievere/ westelijker gebiedsontwikkeling in het buitengebied van Woerden, bijvoorbeeld in de vorm van een bedrijventerrein ten westen van de RWZI, is een nog grotere inbreuk op de door de Provincies ingezette ontwikkelingsrichting van de Oude Rijnzone. Dit kan op nog grotere weerstand rekenen dan de ontwikkeling die de Rietveldbrug mogelijk maakt. Gebiedsontwikkeling in deze zone kan in financiële zin waarde toevoegen, wat de meerkosten ruimschoots goed maakt en het rendement van de investering verhoogt. De keuze draait om de vraag naar de wenselijkheid van de gebiedsontwikkeling.
- Het risico dat de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan-Boerendijk weer gaat toenemen door ontwikkelingen is bij deze keuze nog groter.

6.4 Wanneer kiezen voor een Rembrandtbrug?

De Rembrandtbrug levert verreweg de grootste bijdrage aan verminderen van de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan-Boerendijk: een vermindering van ongeveer 50%.

Daarnaast heeft dit brugalternatief een aantal andere voordelen:

- Het verkeersontlastende effect is zo sterk dat het ook sterker doorwerkt in de doorstroming in het centrum van Woerden dan bij de andere alternatieven.
- Deze brug kan een impuls zijn voor een revitalisering van de binnenstedelijke Rijnzone en voor binnenstedelijke verdichting. Zo kan de brug functioneren als ontsluiting van de woningbouwontwikkeling van de Panenbakkerijen. In dit alternatief moeten woningen gesloopt worden, wat voor bewoners ingrijpend is. Voor het gebied als geheel zal het in dit geval een kwaliteitsimpuls en niet een achteruitgang betekenen.
- Deze brug laat het Rietveld als cultuurhistorisch waardevolle zone ongemoeid en ontlast deze.
- De keuze voor deze bruglocatie past bij het beleid van het Rijk en Provincie voor binnenstedelijk bouwen, duurzaamheid en mobiliteit voorkomen en beperken door compacte ruimtelijke ontwikkeling. Hierdoor zijn voor dit alternatief provinciale bijdragen en procedurele ondersteuning mogelijk bespreekbaar.

De genoemde voordelen zijn groot. De opgave is complex en vraagt grote investeringen, waarbij de kosten voor de toekomstige baten uit gaan.

De nadelen van dit alternatief zijn als volgt:

- Relatief hoge initiële kosten. De brug en verkeersinfra zelf zullen niet duurder zijn dan bijvoorbeeld bij de Gildenbrug. Om een goede verkeersontsluiting te realiseren is een ingrijpende gebiedstransformatie nodig. De noodzaak voor goede verkeersontsluiting in Barwoutswaarder is al aanleiding voor het project revitalisering Barwoutswaarder, maar de transformatie die de brug en wegverbinding nodig maakt zal wezenlijk groter zijn. Dit geeft hoge aankoopkosten van grond en vastgoed en het bouwrijp maken van gronden. Op termijn kan een transformatie van de Oude Rijnzone en de oostelijke Barwoutswaarder een kwaliteitsimpuls voor de stad betekenen. Deze komt ook tot uitdrukking in hogere vastgoedwaarden etc. Initieel vraagt dit wel een grote investering en het aangaan van relatief grote risico's. Die kunnen (voor een deel) gedekt worden (via kostenverhaal) uit grondexploitaties.
- De vraag is of de brug op korte termijn gerealiseerd kan worden. De haalbaarheid daarvan moet worden uitgezocht. De inzet kan zijn om vrij snel de brug te realiseren als impuls voor de gebiedsontwikkeling. Dit kan betekenen dat de brug de eerste jaren nog niet zijn optimale verkeersaansluiting en -afwikkeling heeft.
- Voor ondernemers kan dit alternatief een kans en een risico zijn.
- Het oostelijk deel van de Oude Rijnzone en Barwoutswaarder zal transformeren van bedrijventerrein naar woningbouw en bijbehorende functies. Het bedrijventerrein Barwoutswaarder zal hierdoor gerevitaliseerd kunnen worden en een duidelijk beter ondernemersklimaat opleveren. Een goede balans tussen ontwikkeling bedrijventerrein en woningbouw is hierbij een cruciaal uit te werken aandachtsveld. Het aantal hectares bedrijventerrein zal afnemen op de Barwoutswaarder. Om ondernemerschap in Woerden te ondersteunen zullen daarom extra bedrijventerreinen moeten worden ontwikkeld bovenop de hectares schuifruimte die al gezocht wordt. Dit is een lastige opgave. Het zoeken van woningbouwlocaties zal eveneens lastig zijn.

In een pakketaanpak, waarin gekozen wordt voor binnenstedelijk ontwikkelen en transformeren, zal de steun van andere overheden voor het vinden van bedrijfslocaties groter zijn. Het draagvlak bij ondernemers voor dit alternatief en de bijbehorende ontwikkelingsrichting zal naar verwachting afhangen van de zekerheden en kansen die voor hen hierin te realiseren zijn.

7. Regionale verbinding: Molendijktracé

Naast het onderzoek naar een lokale brug is een verkenning uitgevoerd voor een regionale verbinding.

Voorwaarde voor de gemeente Woerden was medebekostiging door andere overheden. Daarvoor is regionaal draagvlak cruciaal. Er is bij andere overheden geen draagvlak voor het Molendijktracé.

Dat komt voor uit de volgende overwegingen:

Ontwikkeling Oude Rijnzone

De Oude Rijnzone ontwikkelt zich steeds meer als een cultuurhistorisch landschap met kleinschaligheid en toeristische attractiviteit. Grootschalig bedrijvigheid en grootschalige opstallen verdwijnen geleidelijk uit dit landschap. Deze ontwikkeling is ook beleid bij de gemeente Woerden. De provincies Utrecht en Zuid- Holland hebben dit beleid verkeerskundig vertaald in het afwaarderen van de N458 (Rietveld). Dat is nu bewust een smalle weg met fietsstroken voor een deel op de rijbaan, waarbij het landschap voorrang krijgt boven ruimte voor verkeer. Een regionale verkeersverbinding wordt gezien als een inbreuk op deze beleidsrichting.

Ontwikkeling Nieuwerbrug in relatie tot ontwikkeling Oude Rijnzone

De Werkgroep Innovatie Nieuwerbrug (WIN) heeft met de Nieuwerbrugers en de gemeente een ontwikkelingsrichting voor hun kern opgesteld. Hierin is het beoogde karakter van het dorp getypeerd en uitgewerkt in een ruimtelijk inrichtingsplan. Alles is gericht op het realiseren van kleinschaligheid en leefbaarheid, passend bij het eerder aangegeven karakter van de Oude Rijnzone Nieuwerbrug. Ondanks dat een nieuwe brug en een Molendijktracé veel sluipverkeer uit de kern zou kunnen wegnemen, zien de Nieuwerbrugers 'een dergelijke wegverbinding als een bedreiging. Het zou een andere ruimtelijke en verkeersontwikkeling zou stimuleren. Ze zien dit bevestigd in de voor hen eveneens bedreigende plannen die Woerden weer op de kaart zet voor de ontwikkeling van het Werklint als bedrijfslocatie.

Een regionale verkeersverbinding

Zoals de verkeersanalyse laat zien, zal een Molendijktracé niet heel veel bijdragen aan het oplossen van de verkeersproblematiek van Woerden, maar ook niet aan de verkeersproblematiek van andere overheden. Verkeerskundig gezien zou Nieuwerbrug hiervan het meeste voordeel hebben, maar dit wordt zo niet ervaren. Provincie Utrecht onderkent dat verkeer dat door de aanleg van de zuidelijke randweg niet meer over het Rietveld rijdt, maar weer over het Rietveld naar de A12 zal gaan. Dat is niet een door hen gewenste ontwikkeling.

Ontwikkeling regionaal verkeersnetwerk

De Rijksoverheid en Provincies Utrecht en Zuid Holland onderzoeken, in relatie tot de problematiek van de A12, welke regionale verkeersstructuur kan bijdragen aan een oplossing voor regionale verkeerstromen. Daar komen andere prioriteiten uit voort dan een Molendijktracé. Voor Bodegraven-Reeuwijk heeft het oplossen van de problemen op de aansluiting N11-A12 prioriteit. In dat kader wordt wel onderzocht of het doortrekken van de zuidelijke randweg langs de A12 richting Bodegraven kan bijdragen aan een goede afwikkeling van verkeer. Het realiseren van een brug over de Oude Rijn bij Nieuwerbrug zien zij als het stimuleren van een sluiproute. Het Rijk en de Provincies zien de verkeersproblematiek van Woerden, met name rond de centrum-aansluiting op de A12. Ze zijn bereid mee te denken of een andere wegenstructuur, met name aan de oostzijde van Woerden, kan bijdragen aan een oplossing. Het nut van een Molendijktracé wordt ook door hen niet gezien of prioriteit gegeven.

Naast dit gebrek aan draagvlak zou een regionale verbinding ook veel meer gaan kosten dan de eerder berekende € 18,5 miljoen. Dit komt doordat niet volstaan kan worden met het realiseren van een brug en een nieuwe wegverbinding naar de bestaande Molendijk. Als dat gebeurt, is ook een

ongelijkvloerse spoor kruising nodig en een verbreding van de bestaande Molendijk. Dat is zeer kostbaar. Het project gaat hierdoor in de orde van grootte van € 30-€ 45 miljoen kosten.

Vanwege dit gebrek aan draagvlak, te weinig bijdrage aan een verkeersoplossing en de zeer hoge kosten is deze verkenning niet verder uitgewerkt.

8. Medebekostiging

Afgelopen maanden hebben we geleerd dat het buitengewoon zinvol is om samen met de Woerdenaren en andere overheden naar de problematiek van Woerden en de regio te kijken. Met elkaar komen we tot inzicht in samenhang en mogelijke ontwikkelingsrichtingen.

De meest kansrijke en waardevolle richtingen zijn niet altijd de meest eenvoudige of goedkope. Wel is gebleken dat er goede kansen liggen om als Rijk, regionale overheden en op hoofdlijnen gezamenlijke koers te kiezen, waarin ook bereidheid kan groeien om elkaar te helpen in zowel draagvlak, expertise, procedures als financieel. Een programmatische aanpak onder de noemer 'duurzame verstedelijking' biedt kansen die het uitwerken waard zijn.