

Inhoudsopgave

- 1. Context**
- 2. Doel project**
- 3. Scope en onderzoekkaders**
- 4. Raakvlakken**
- 5. Planning**
- 6. Aanpak**
- 7. Team en organisatie**
- 8. Kosten en budget**
- 9. Projectbeheersing en contractmanagement**

1. Context

In de praktijk rijdt veel van het verkeer in het westen van Woerden over de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan en de Boerendijk. De oorzaak hiervan is dat in Woerden-West slechts één brugverbinding is die Noord en Zuid verbindt. Deze route wordt veel gebruikt door zowel verkeer uit de stad Woerden zelf als verkeer uit het noordelijk achterland dat zich voornamelijk naar de A12 verplaatst en andersom. De huidige drukte op de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan en de Boerendijk leidt tot opstoppingen en overlast op deze route. Vanwege toenemende verstedelijking, welvaart en autonome groei zal het in de toekomst alleen maar drukker worden op deze route. Deze overlast en oponthoud is problematisch voor de leefbaarheid en heeft tevens tot gevolg dat hulpdiensten niet meer aan de aanrijtijden kunnen voldoen. Daarnaast is met slechts één brugverbinding in Woerden-West de robuustheid van het verkeersnetwerk zwak. Bij het uitvallen van deze brugverbinding krijgt het verkeer te maken met grote omrijdroutes en forse vertragingen.

De raad heeft daarom op 4 april 2019 opdracht gegeven voor een vergelijkend onderzoek naar een verbinding tussen het Rietveld en de Hollandbaan. In de opdracht waren twee alternatieven benoemd, te weten; de Gildenbrug en Rietveldbrug, met de mogelijkheid om vanuit participatie onder voorwaarden extra alternatieven in te brengen. Gedurende het participatieproces zijn twee nieuwe alternatieven ingebracht, namelijk de Rietveldbrug-West en de Rembrandtbrug. De Rietveldbrug-West was relatief eenvoudig uit te werken tot nagenoeg het niveau van de door de raad benoemde alternatieven, omdat deze qua complexiteit redelijk vergelijkbaar is met de Rietveldburg. Het Rembrandtbrugalternatief is vanwege de complexe inpassing en ruimtelijke samenhang alleen op hoofdlijnen uitgewerkt. Alhoewel duidelijk is geworden dat dit alternatief verkeerskundig het meest bijdraagt aan de doelstelling van de opdracht, namelijk het ontlasten van de Rembrandtlaan - Jozef Israëlslaan – Boerendijk, is dit alternatief nog niet op het niveau uitgewerkt dat er conform het door de raad vastgestelde beoordelingskader (zie de startnotitie van april 2019) een beoordeling kan plaatsvinden. Pas na een nadere uitwerking van het Rembrandtbrugalternatief kan een gelijkwaardige afweging worden gemaakt tussen de vier alternatieven.

2. Doel project

Projectdoelstelling

De doelstelling van het project is om met een nieuwe brug aanzienlijk bij te dragen aan een robuust verkeersnetwerk in Woerden-West. Daarnaast leidt een nieuwe brugverbinding tot minder verkeer op de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan en de Boerendijk.

Doelstelling nadere uitwerking Rembrandtbrug alternatief

De doelstelling is om het alternatief Rembrandtbrug zodanig uit te werken dan er voldoende en gelijkwaardige informatie is en de effecten op het door het raad vastgestelde beoordelingskader kunnen worden beschreven zodat de raad een weloverwogen afweging kan maken tussen de vier alternatieven.

3. Scope en onderzoekkaders

De scope van de nadere uitwerking van het alternatief Rembrandtbrug blijft binnen de volgende kaders:

- Er worden geen nieuwe alternatieven meer toegevoegd;

- We verkennen binnen het alternatief Rembrandtbrug enkele voor de hand liggende tracé-varianten. Na een eerste verkenning worden maximaal 2 kansrijke varianten uitgewerkt, liefst 1.
- De kansrijke varianten worden technisch uitgewerkt tot op het huidige niveau van de Gildenbrug en Rietveldbrug
- Er wordt een kostenraming opgesteld die op technisch vlak ongeveer eenzelfde detailniveau heeft als de Gildenbrug en Rietveldbrug met een ramingsonzekerheid van ca 25%
- Van de kansrijke varianten wordt een gefaseerde aanpak verkend die een zo spoedig mogelijke realisering van de brug mogelijk maakt
- De kansrijke varianten worden zoveel mogelijk in samenhang met de revitalisering Barwoutswaarder ontworpen.
- Er wordt alleen conditionerend bureauonderzoek uitgevoerd om potentiële 'showstoppers' in kaart te brengen, de kostenraming op het beoogde detailniveau te krijgen en de effecten te kunnen beschrijven.
- Er wordt enkel een globale stedenbouwkundige uitwerking gemaakt met bijbehorende businesscase om de haalbaarheid te bepalen van de minimaal aan het tracé gerelateerde herontwikkeling
- Er worden alleen maatregelen voorgesteld om de belangrijkste tweede orde-effecten te compenseren of minimaliseren.
- Er worden verkennende gesprekken gevoerd met de provincie Utrecht over samenwerking en mogelijkheden tot cofinanciering bij programma-aanpak.
- De participatie-aanpak wordt voortgezet waarbij naast de adviesgroep direct belanghebbenden worden betrokken bij de nadere uitwerking.

4. Raakvlakken

De projectdoelstelling heeft relaties met andere projecten.

- Project revitalisering Bedrijventerrein Barwoutswaarder: De tracévarianten lopen door het bedrijventerrein. De raakvlakken, kansen en risico's over en weer krijgen voldoende aandacht.
- Project schuifruimte: vanwege mogelijke aankoop van bedrijven zal bekeken moeten worden of er aanvullende bedrijfslocaties gezocht moeten worden en in hoeverre dit inhoudelijk iets betekent voor het project Schuifruimte.
- Omgevingsagenda Woerden en omgevingsvisie. Deze trajecten hebben een eigen aanpak en tijdpad. We bezien de onderlinge relaties en afhankelijkheden. De nadere uitwerking Rembrandtbrugalternatief zal zo worden vorm gegeven dat we tracé-mogelijkheden helder maken zonder teveel vooruit te lopen op keuzes te maken in de omgevingsvisie.

5. planning

Planning nadere uitwerking Rembrandtbrug:

december '19 - januari '20:	Aanbesteding ingenieursdiensten
februari – mei:	Ontwerp, effectbeoordeling en participatie
mei – juni:	College besluit voorkeursalternatief
juni – juli :	Raadsbesluit voorkeursalternatief

Na raadsbesluit voorkeursalternatief:

2020/2021:	Planuitwerkingsfase
Eind 2021:	Vaststelling omgevingsplan (bestemmingsplan) door raad
2022:	Aanbesteding en grondverwerving
2023:	Start realisatiefase

Deze planning is ambitieus. Tempo vinden we belangrijk; zorgvuldigheid eveneens. Spanning tussen deze twee kan leiden tot aanpassing van dat tijdspad. Mocht daar sprake van zijn dan zal dit tijdig aan de raad worden gemeld.

Aanpak

Inhoudelijke activiteiten

Om de doelstelling te behalen worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

- *Tracéverkenning*: Om de kansrijke varianten te bepalen is het nodig om eerst een grove analyse te maken van de mogelijke varianten. Deze eerste analyse zal voornamelijk gaan om de effecten op de conditionerende thema's, kosten en de samenhang met de revitalisering.
- *Technisch ontwerp kansrijke varianten*: 1 of 2 kansrijke varianten zullen technisch worden uitgewerkt zodat er goed zicht is op de maakbaarheid, de werking van het tracé en de kosten.
- *Uitvoeren conditionerende onderzoeken*: milieuthema's kunnen een grote invloed hebben op de kosten en tijd en vormen daarom altijd een groot risico. Om inzicht te krijgen in het potentiële risico en de kostenraming scherp te krijgen is conditionerend onderzoek noodzakelijk. In deze fase zullen net als bij de Gildenbrug en Rietveldbrug bureauonderzoek worden uitgevoerd naar; archeologie, bodem, cultuurhistorie, kabels en leidingen en cultuurhistorie.
- *Effectbeschrijving*: om tot een gelijkwaardige beoordeling te komen zal aan de hand van het bij de Gildenbrug en Rietveldbrug gehanteerde beoordelingskader effecten worden beschreven.
Voorstellen tweede orde-effecten: Een tracé heeft gevolgen voor de gebouwde omgeving. Gevolgen zijn bijvoorbeeld het aankopen van bedrijven en dus verdwijnen er bedrijven. Om de bedrijven te kunnen behouden binnen de gemeente zal moeten nagedacht worden over alternatieve bedrijfslocaties. Voor het compenseren of minimaliseren van de belangrijkste tweede orde-effecten zullen voorstellen worden uitgewerkt.
- *Stedenbouwkundige uitwerking en businesscase*: Om een tracé te kunnen realiseren is het nodig woningen en bedrijven aan te kopen. Echter zal blijken dat niet het volledig aangekochte perceel gebruikt zal worden voor de realisatie van het tracé. Om inzicht te geven in de mogelijke opbrengsten (en de daarmee samenhangende kostenraming) van de resterende aangekochte gronden, is het nodig een globale stedenbouwkundige schets te maken vanuit het beoogde toekomstperspectief. M.a.w. wat leveren de resterende gronden financieel gezien op?
- *Verkenning naar cofinanciering*: Cofinanciering is denkbaar, maar binnen een programma-aanpak. De Rembrandtbrug past in een visie op binnenstedelijke gebiedsontwikkeling en revitalisering van bedrijventerreinen. Ook de provincie Utrecht spreekt nadrukkelijk de voorkeur uit voor binnenstedelijke gebiedsontwikkeling boven bouwen in het buitengebied. Door op dit niveau de gesprekken met de provincie aan te gaan is cofinanciering voor een Rembrandtbrug niet ondenkbaar en zal worden verkend.

Omgeving en Participatie

Een Rembrandtbrug heeft een grote impact op het gebied en de bewoners en bedrijven die daar persoonlijk door geraakt worden. Zorgvuldigheid en oog voor de belangen en zorgen van degene die we hiermee raken is essentieel. Zorgvuldige en tijdige communicatie is belangrijk om mensen goed mee te nemen in het proces en mee te laten denken over de invulling van de tracé varianten en het onderzoek. Zij kennen immers de omgeving als geen ander. Met deze kennis wordt het plan beter en kunnen we de juiste nuance aanbrengen. Deze aanpak leidt uiteindelijk tot vertrouwen en begrip voor de keuzes die worden gemaakt en draagt bij aan een soepele planprocedure.

Een zorgvuldig proces met participatie maakt ook dat bij de volgende fase van bestemmingsplan/omgevingplan de gemeente beschikt over gegronde basis voor gemaakte keuzes die de kwetsbaarheid in de ruimtelijke procedures op dit punt minimaliseert.

Net zoals in fase 1 kiezen we voor een open en transparante aanpak waarin we de omgeving goed meenemen. Het online platform blijft het centrale communicatie- en informatiepunt. Op dit platform worden besluiten, onderzoeken en ontwerpen gepubliceerd en kondigen we bijeenkomsten aan en geven daarover ook terugkoppeling.

Naast het online platform zullen we beginnen met een startbijeenkomst om het proces en onderzoek toe te lichten. Gedurende het onderzoek willen we de direct belanghebbende drie keer betrekken tijdens zogenaamde ateliersessies. Tijdens deze sessies informeren we de deelnemers over de voortgang in het proces, de tussentijdse resultaten en gaan we in gesprek over verschillende onderwerpen. Om deze ateliersessies heen plannen we met minimaal iedereen die potentieel geraakt wordt door een variant een persoonlijk gesprek.

De adviesgroep waarmee in de vorige fase op een prettige constructieve manier mee is samengewerkt willen we betrekken bij het onderzoek. Ze adviseren het project tussentijds op de inhoud en het proces. Ook zullen ze een eindadvies uitbrengen. We streven ernaar om de adviesgroep te laten bestaan uit de partijen waarmee we ook de vorige fase zijn gestart, namelijk; dorp-/wijkplatforms Molenvliet, Rijn oevers, Zegveld en Schilderskwartier, POVW/OKW Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond en Stichting Hugo Kotenstein.

Daarnaast zal er overleg zijn met bestuurlijke partners als het OMU, hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en provincie Utrecht.

6. Team en organisatie

Opdrachtgeverschap

Bestuurlijk opdrachtgever: Arjan Noorthoek

Opdrachtgever: Jessica Rateland

Kernteam

Het projectteam staat onder leiding van Huib van der Kolk.

Er wordt evenals in de vorige fase gewerkt met een integraal projectmanagementmodel vorm te geven door een compact team, waarin de volgende aspecten expliciet onderscheiden

worden: projectmanagement, omgevingsmanagement, technisch management, contractmanagement en projectbeheersing. Daarnaast zullen vanuit de eigen organisatie adviseurs op specifieke onderdelen een bijdragen leveren. Er zal eveneens externe deskundigheid worden ingeschakeld.

Regieteam

Het project Brug Woerden-West is een integraal project en raakt verschillende domeinen en heeft raakvlakken met andere projecten en processen. Het is belangrijk dat er vanuit deze verschillende domeinen regie wordt gevoerd op het proces en de inhoud. Het regieteam bestaande uit directeur Ruimte en de teammanagers van R&B, RBP en RP en projectleider zullen maandelijks bij elkaar komen om het proces en de voortgang te bewaken en de inhoud te bespreken. Teamhoofden Financiën en Juridische zaken/Inkoop zullen agendalid zijn en waar nodig aanschuiven.

Overleg met wethouder en college

Wekelijks zal wethouder Noorthoek door de internopdrachtgever en projectleider worden bijgepraat over de ontwikkelingen en de inhoud van het onderzoek. Met wethouder De Weger zal periodiek overleg worden georganiseerd vanwege de samenhang tussen de ruimtelijke dossiers en Brug woerden-west. Waar nodig zullen themabijeenkomsten met het college worden belegd.

7. Kosten en budget

Financiën

Grote projecten kennen grote risico's en vragen om zorgvuldige besluitvorming. Om die reden kent ook het project Brug Woerden-West een uitgebreide voorbereidingsperiode zodat risico's worden verkleind en er weloverwogen besluiten kunnen worden genomen. De kosten die voor de nadere uitwerking van de Rembrandtbrug gemaakt moeten worden zijn daarmee een voorinvestering en dragen bij aan een efficiënte en kwalitatieve plan- en realisatiefase.

Om de voorgestelde uitwerking te kunnen uitvoeren, is een extra voorbereidingsbudget benodigd. Dit budget is geraamd op € 285.000. Het investeringsbudget van €12 miljoen, dat voor de aanleg van één van de alternatieven gereserveerd is, komt in 2022 beschikbaar. Voorgesteld wordt het extra voorbereidingsbudget ad € 285.000 naar voren te halen (conform het eerdere voorbereidingskrediet van € 580.000) en per direct beschikbaar te stellen.

De consequentie van het naar voren halen van dit budget is dat de kapitaallasten voor dit budget, voor de jaren 2020-2022, niet gedekt zijn in de begroting. Vanaf 2023 is hier in de begroting structureel rekening mee gehouden. Voorgesteld wordt om de rentelasten die met het naar voren halen van het voorbereidingsbudget gemoeid zijn, ook incidenteel te dekken binnen het eigen programma Verkeer en vervoer. Uitgaande van een rentepercentage van 2% bedraagt de rentelast circa € 5.700 per jaar in de jaren 2020 t/m 2022, dus in totaal circa € 17.100.

Vervolgfase

Naast bovengenoemde activiteiten en kosten zullen we ons voorbereiden op de volgende fase. Dit betekent dat we een aanbesteding voorbereiden om te komen tot een selectie van een ingenieursbureau waarmee we de planuitwerkingsfase doorlopen (detailontwerp en formele procedures) en het uitvoeringscontract opstellen. De aanbesteding zal zodanig plaats vinden dat alleen een verplichting hoeft te worden aangegaan nadat de raad een besluit heeft genomen over het voorkeursalternatief en daar budget voor heeft vrijgemaakt. Doordat we nu al de aanbesteding voorbereiden voor de planuitwerkingsfase, voorkomen we dat dit na het voorkeursbesluit maanden van vertraging kost.

8. Projectbeheersing en contractmanagement

Het project werkt op basis van een door ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever goedgekeurd plan van aanpak.

Vervolgens zal specifieke aandacht zijn voor projectbeheersing:

- Voortdurende monitoring of de middelen om de prestatie te leveren aanwezig zijn.
- Opstellen en bewaken van de planning, op hoofdlijnen, met risicobuffers en detailuitwerking in de eerstkomende maanden.
- Opstellen risicodossier en maandelijks updaten en monitoren van de beheersmaatregelen.
- Opstellen en bewaking van contracten, vooralsnog alleen met bureaus.

Risico's

- de uitwerking van de Rembrandtbrug vanwege ruimtelijke inpassing en samenhangende ruimtelijke context complex is en de kans bestaat dat er meer tijd nodig is om tot een voldoende gedeeld inzicht te komen met bewoners en ondernemers
- de uitwerking van het ontwerp en/of conditionerend onderzoek meer tijd in beslag neemt
- het uiteindelijke detailniveau niet behaald wordt vanwege de resterende onzekerheden
- de Provincie Utrecht onvoldoende of te laat aanhaakt in het proces waardoor vertraging optreedt
- de aanbesteding van ingenieursdiensten belemmeringen geeft.