



Notitie Rembrandtbrug Project Brug Woerden-West

November 2019



Inhoud

1. Aanleiding	3
2. Perspectief voor de langere termijn	4
3. Haalbaarheid van het perspectief	5
4. Effecten van het perspectief Rembrandtbrug	5
4.1 Verkeer	5
4.2 Overige effecten	8
4.2.1 Gebiedskwaliteit	8
4.2.2 Gebiedsontwikkeling	8
4.2.3 Toekomstbestendigheid	9
4.2.4 Milieu en leefbaarheid	9
5. Financiële aspecten	10
6. Conclusie en advies	11

1. Aanleiding

In het voorjaar van 2019 is de gemeente Woerden een nieuw onderzoek gestart naar mogelijke locaties voor een nieuwe brug en een aansluitende wegverbinding tussen het Rietveld en de Hollandbaan. Het doel van deze nieuwe verbinding is het ontlasten van de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk en het creëren van een robuuster wegennet. De aanleiding tot dit onderzoek, de doelstelling, wijze van uitvoering en resultaten zijn beschreven in de Effectrapportage Brug Woerden-West (november 2019).

In dit onderzoek is in eerste instantie op basis van de raadsopdracht van april 2019 ingezoomd op de alternatieven Gildenbrug en Rietveldbrug. Vanuit het participatietraject is, naast een alternatief ten westen van de RWZI (Rietveldbrug-West), door de Adviesgroep ook een alternatief ingediend welke de Rembrandtlaan en de Hollandbaan verbindt. De aanleidingen om dit alternatief serieus te beschouwen zijn:

1. de constatering dat het probleemoplossend vermogen van een nieuwe verbinding toeneemt naarmate de verbinding dichterbij het centrum ligt;
2. de constatering dat er geen duidelijk draagvlak voor één van de andere alternatieven is, mede gezien de effecten op het landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle lint en de monumenten langs Rietveld.

In indicatieve kaarten die zijn gemaakt in het kader van de omgevingsvisie is ook een mogelijke brug aansluitend op de Rembrandtlaan geduid een te doordenken alternatief passend bij bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen. Het realiseren van een brug op die plaats met een verbinding naar de Hollandbaan zou een effectieve manier kunnen zijn om de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk te verminderen.



Figuur 1: brugalternatieven

Een verbinding tussen de Rembrandtbrug en de Hollandbaan doorsnijdt het oostelijk deel van bedrijventerrein Barwoutswaarder. Op het eerste gezicht lijkt dit een oplossing die vooral tot hoge kosten leidt en daarom niet wenselijk is. Bij verdere beschouwing speelt echter een combinatie van factoren waardoor het toch van belang lijkt om dit alternatief nader te verkennen:

1. Het terrein van de dakpannenfabriek aan de noordzijde van de Oude Rijn is al enige tijd in beeld als mogelijke toekomstige locatie voor transformatie naar woningbouw. Een dergelijke transformatie zou op termijn leiden tot aanzienlijk meer verkeersbewegingen en nog meer drukte op de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk.
2. Ook het gebied ten zuiden van de Oude Rijn leent zich in de toekomst, door de nabijheid van het water en het centrum, voor de ontwikkeling van een aantrekkelijke woonomgeving. Hierdoor is het potentieel te transformeren gebied groter dan alleen het terrein van de dakpannenfabriek.
3. Transformatie past binnen de beleidsvoorkeur van inbreiden boven uitbreiden bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties. De ontwikkeling van woningen op deze plek draagt bij aan het gebruik van de winkels en andere voorzieningen in het centrum van Woerden.

4. De ontwikkeling kan, afhankelijk van de gekozen ligging van het tracé, een impuls geven in een verdergaande revitalisatie van het bedrijventerrein Barwoutswaarder. Daarbij moet worden bezien welke mogelijkheden er zijn om extra bedrijvenlocaties te realiseren en een aantal bedrijven de mogelijkheid te bieden om daar te vestigen.

De mogelijke verkeerskundige bijdrage in combinatie met genoemde aanvullende overwegingen vormen de redenen dat een eerste verkenning is uitgevoerd naar de mogelijkheden van een tracé door dit gebied en een bijbehorende gebiedsontwikkeling.. De uitkomsten van deze verkenning zijn in deze notitie opgenomen. Als eerste stap zijn daartoe enkele op deze locatie denkbare tracés en bijpassende stedenbouwkundige ontwikkelingen geduid.. Deze zijn vervolgens iets verder uitgewerkt om een eerste berekening van kosten en opbrengsten mogelijk te maken. Anders dan bij de andere alternatieven (Gildenbrug, Rietveldbrug, Rietveldbrug-West) zijn de kosten voor de brug en de verbinding hier geen losse investeringen, maar vormen ze een onderdeel van de gebiedsontwikkeling.. Er staan dus op enig moment ook opbrengsten tegenover.

Tot slot gaat deze notitie op hoofdlijnen in op de verkeerskundige en overige (woon- en leefmilieu) effecten van een dergelijke ontwikkeling.

2. Perspectief voor de langere termijn

In dit hoofdstuk is schetsmatig weergegeven wat mogelijke denkrichtingen en uitgangspunten zijn om uiteindelijk een eerste berekening te maken en om varianten te kunnen schetsen. Het geeft een eerste en globaal perspectief van een mogelijke transformatie op deze locatie.

Noordzijde van de Oude Rijn

Langs de noordelijke oever van de Oude Rijn zijn bouwblokken mogelijk in een groene, parkachtige omgeving. Parkeren is op een centraal gelegen locatie voorgesteld, zodat de rest van het gebied vrij van auto's kan blijven.

Zuidzijde van de Oude Rijn

De basis van de stedenbouwkundige hoofdopzet kan worden gebaseerd op de historische verkaveling van het noord-zuid gerichte slotenpatroon. Deels zijn deze nog herkenbaar in het gebied. Een belangrijk historisch element daarbinnen is het oude pompgemaal. Ter hoogte van dit gemaal is een groene ruimte voorgesteld voor een ordening in oost-westelijke richting.

Met bovenstaande opzet is een stedenbouwkundige structuur gecreëerd waarbinnen bouwvakken op verschillende manieren kunnen worden ingevuld. In de schetsverkaveling zijn (deels) gesloten bouwblokken mogelijk van meerdere lagen met (half) verdiept parkeren maar andere invullingen zijn ook mogelijk.

Het perspectief kan op diverse wijzen worden uitgewerkt.

Daarbij zijn uiteenlopende keuzes mogelijk over de denkbare transformatie op langere termijn, de mate waarin woningbouw wenselijk is dan wel een gerevitaliseerd bedrijventerrein. In de huidige fase is daarnaar geen verder onderzoek uitgevoerd.



Figuur 2: varianten ontsluitingsstructuur

In de bovenstaande afbeelding zijn de twee meest voor de hand liggende ontsluitingsstructuren weergegeven. In één van de opties wordt de Rembrandtlaan via de Kuipersweg aangesloten op de Hollandbaan. Dit levert de meest directe verbinding, maar mogelijk ook het grootste te transformeren gebied op. De oostelijke variant maakt gebruik van het terrein van de gemeentewerf. Dit kan een permanente variant zijn, maar ook een fasering in een gehele transformatie.

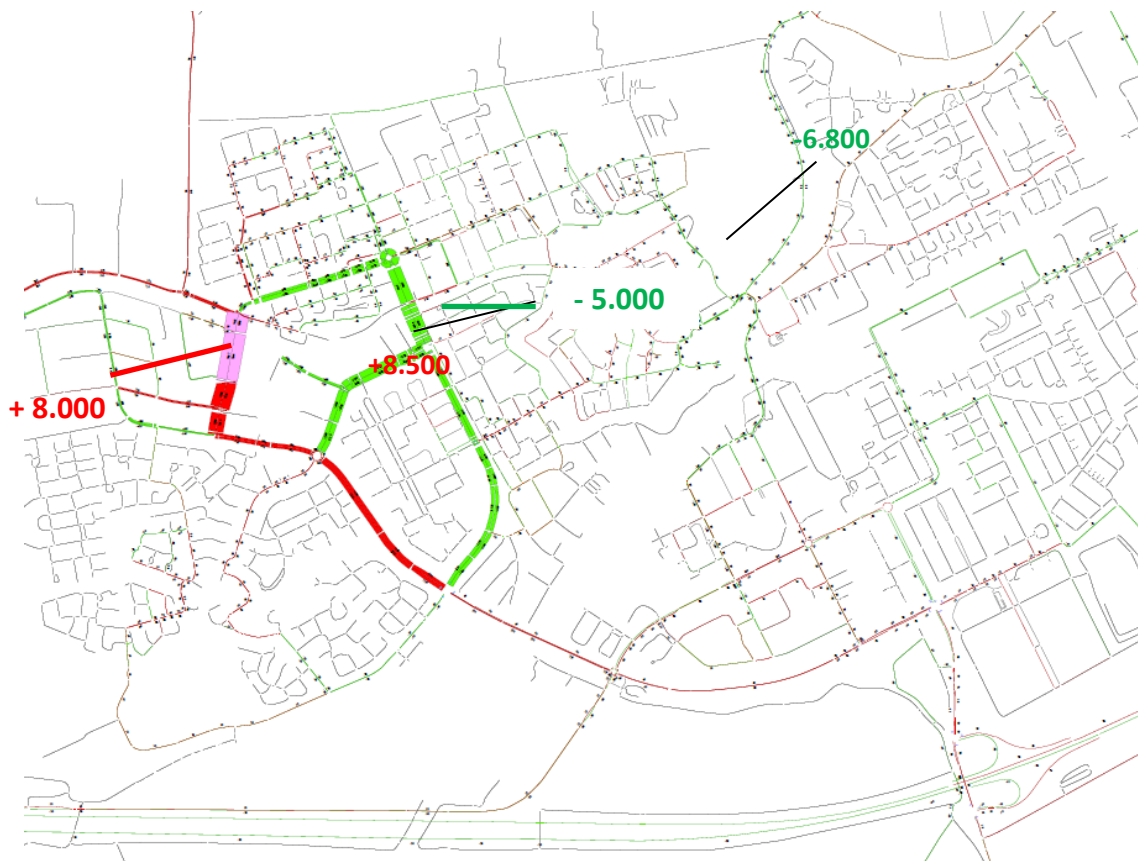
3. Haalbaarheid van het perspectief

Een eerste verkenning levert op dat er samenhang is tussen tracékeuze en de beoogde gebiedsontwikkeling. Tegelijkertijd is het niet nodig heel ver vooruit te lopen op toekomstige ontwikkelingen. Een werkbare aanpak kan zijn om tracé te kiezen dat ook in de aankoop van bedrijfspanden haalbaar en betaalbaar is en zo goed mogelijk past bij de revitaliseringsaanpak van het bedrijventerrein Barwoutswaarder. De verdere gebiedsontwikkeling en eventuele verdergaande (gedeeltelijke) transformatie op termijn naar bijvoorbeeld woningbouw kan volgen uit de keuzes en afwegingen later in de omgevingsvisie en verder uitwerking krijgen op langere termijn, waarbij het natuurlijk verloop en ontwikkeling in het bedrijventerrein en langs de Oude Rijnzone worden gevolgd. Een aanpak die de ontwikkelingen volgt en beperkt stuurt lijkt naar huidig inzicht het meest werkbaar en haalbaar te zijn. In een volgende fase zal dit verder kunnen worden uitgewerkt.

4. Effecten van het perspectief Rembrandtbrug

4.1 Verkeer

Uit de modelberekening met het nieuwe verkeersmodel van gemeente Woerden blijkt dat in 2030 ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal via de Rembrandtbrug gaan rijden. Dit los van de verkeerseffecten van een toekomstige gebiedsontwikkeling in dit gebied. Het aanleggen van een brug op deze locatie leidt tot een afname van circa 5.000 motorvoertuigen op de Boerendijk/Jozef Israëlslaan, een afname van ongeveer 45% ten opzichte van de situatie in 2030 zónder extra brug over de Oude Rijn.



Figuur 3: verschilplot alternatief Rembrandtlaanbrug

De intensiteiten op deze wegen nemen dan ook fors toe, namelijk ook met ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Hollandbaan tussen de Molenvlietbaan en de Waardsebaan neemt het verkeer met circa 2.500 voertuigen per dag toe ten opzichte van de 11.000 voertuigen die er in de huidige situatie rijden.

Behalve de reeds genoemde afname op de Boerendijk/Jozef Israëlslaan, zien we ook op de Rembrandtlaan een afname van ongeveer 2.500 motorvoertuigen. Op de Hoge Rijndijk/Molenvlietbaan neemt het verkeer met ongeveer 4.000 voertuigen per etmaal af. Op de Boerendijk, tot slot, neemt het verkeersaanbod tussen de Hoge Rijndijk en de Hollandbaan met circa 2.000 voertuigen af.

Deze verschuivingen van intensiteiten vallen goed te verklaren doordat er een nieuwe, directe route ontstaat naar bedrijventerrein Barwoutswaarder. Voor verkeer van en naar Zegveld is de route naar de A12 directer, ook verkeer vanaf het Rietveld kan via deze brug directer en dus sneller naar de A12 in oostelijke richting rijden.

De toe- en afnames (+8.000 en -5.000) zijn niet één op één gelijk, omdat verkeer een samenhangend geheel is. Er treden ook tweede orde effecten op: doordat de intensiteiten op de Boerendijk veranderen, gaat verkeer op andere plekken ook andere routes kiezen. Verkeer verdeelt dus zich anders over het totale wegennet in de gehele gemeente Woerden.



Figuur 4: *selected link* alternatief Rembrandtlaanbrug

De *selected link* in figuur 4 laat zien welk verkeer gebruik maakt van de Rembrandtbrug. Verkeer met een herkomst en bestemming op Barwoutswaarder maakt gebruik van de brug. Daarnaast rijdt er brugverkeer van Zegveld naar de A12 in oostelijke richting en andersom. Verkeer vanuit Molenvliet met een oriëntatie op het westen maakt gebruik van de brug, evenals verkeer vanuit het westen met een bestemming in Woerden.

Andere effecten verkeer en vervoer

Kijkend naar de criteria zoals opgenomen in de effectrapportage Brug Woerden-West ontstaat voor de Rembrandtbrug een eerste indicatief beeld dat nader zal moeten worden uitgewerkt en gevalideerd:

Thema	Beoordelingscriterium	Rembrandt-brug	Toelichting	indicatieve beoordeling
Verkeer en vervoer	Verdeling intensiteiten	++	Zie de toelichting bij de figuren 1 en 2 hierboven.	
	Reistijd	0	Alle alternatieven blijven binnen de maximale reistijd van 2 keer de <i>freelflow</i> tijd en zijn dus niet onderscheidend.	
	Afwikkelingskwaliteit kruispunten	+	Door een betere verdeling van het verkeer is een goede afwikkelingskwaliteit te bereiken.	
	Duurzaam veilige inrichting	+	Nieuwe infrastructuur, dus duurzaam veilige inrichting is uitgangspunt.	
	Regionaal verkeer	0	Geen van de alternatieven trekt extra regionaal verkeer aan en is dus niet onderscheidend.	
	Vaarwegverkeer	+	Geen nieuwe brug in de hoofdvaarroute langs Woerden. Wel in route naar het centrum. De transformatie biedt wellicht kans om hier een kleine jachthaven voor bezoekers te ontwikkelen.	
	Fietsverkeer	+	Door nieuwe infrastructuur goed inpasbaar.	

4.2 Overige effecten

Een goede effectbeoordeling is alleen op te stellen na een verdere uitwerking van het tracé. Op basis van de tot nu ingevoerde eerste verkenning is een eerste indicatieve beoordeling uitgevoerd.

4.2.1 Gebiedskwaliteit

Thema	Beoordelingscriterium	Rembrandt-brug	Toelichting beoordeling
Gebiedskwaliteit	Monumentale kwaliteit	0	Er is geen effect op rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten.
	Landschappelijke kwaliteit	0	Er is beperkt effect op de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het lint.
	Aantal te amoveren woningen/bedrijven	-	Voor de inpassing van brug en tracé moet een aantal woningen worden gesloopt en bedrijven verplaatst worden.
	Archeologie	Pm	Er is voor deze locatie een nader bureauonderzoek nodig om een beoordeling te kunnen maken.
	Ontwerpkwaliteit	+	Kansen voor een nieuwe ontwerpkwaliteit voor dit deel van Woerden.

Het perspectief biedt kansen voor een herkenbare en moderne toevoeging aan de westzijde van Woerden en daarmee aan een toename van de gebiedskwaliteit in dit deel van de stad.

4.2.2 Gebiedsontwikkeling

Thema	Beoordelingscriterium	Rembrandt-brug	Toelichting beoordeling
Gebiedsontwikkeling	Raakvlakprojecten / meekoppelkansen	+	De tracéinpassing kan met een beperkte of grotere gebiedstransformatie kansen bieden voor een herontwikkeling van de Oude Rijnzone in Woerden.

Het perspectief vormt een gebiedsontwikkeling in zichzelf en biedt kansen aan omliggende gebieden vanuit de toename van het aantal inwoners in dit deel van Woerden.

4.2.3 Toekomstbestendigheid

Thema	Beoordelingscriterium	Rembrandt-brug	Toelichting beoordeling
Toekomstbestendigheid	Robuustheid t.o.v. Randweg	+/-	Een eventuele Randweg versterkt de ontwikkeling van het transformatiegebied doordat de bereikbaarheid van het gebied toeneemt. De Hollandbaan wordt dan naar verwachting wel fors drukker, waardoor er een barrière ontstaat tussen Molenvliet (wonen) en Barwoutswaarder (werken). Er moet aandacht worden besteed aan verkeersveilige oversteekvoorzieningen, die de doorstroming van het autoverkeer zo min mogelijk hinderen.
	Robuustheid t.o.v. ontwikkeling Woerden-West	- / +	Indien aan de westzijde van Woerden nieuwe woningbouw wordt voorzien, kan bij gelijktijdige ontwikkeling ongewenste concurrentie ontstaan. Indien het alleen om bedrijven gaat vergroot het de uitplaatsingsmogelijkheden van bedrijven in de transformatiezone.

Het perspectief leidt in potentie tot een toekomstbestendige ontwikkeling van dit gedeelte van Woerden.

4.2.4 Milieu en leefbaarheid

Thema	Beoordelingscriterium	Rembrandt-brug	Toelichting beoordeling
Milieu en leefbaarheid	Bodem- en waterkwaliteit	+	Revitalisering of woningbouw leidt tot minder risico's voor bodem- en waterkwaliteit dan het huidige bedrijventerrein.
	Luchtkwaliteit	0	Lokaal een beperkte afname door toename van het verkeer. Langs route Boerendijk een toename door afname van verkeer.
	Geluidsbelasting (aanpassing volgt)	0	Geen relevante toename van verkeer en daarmee van geluid langs de linten Rietveld en Barwoutswaarder. Toename geluid door meer verkeer over Hollandbaan naar A12 is te mitigeren met stiller asfalt.
	Veiligheid (extern)	-	Potentieel kleine toename risico door toename inwoners in omgeving LPG-station langs de Hollandbaan.
	Veiligheid (sociaal)	+	Door woonomgeving meer toezicht op fietsroutes langs de Oude Rijn in dit deel van de stad.
	Natuur (N2000)	0	Momenteel een knelpunt vanwege de landelijke stop op

			vergunningverlening. Naar verwachting is over circa een jaar duidelijk op welke wijze dit project vergunbaar kan worden gemaakt. Dat leidt dus niet tot een vertraging.
	Natuur (soorten)	0	Mogelijk beschermde soorten aanwezig, maar voldoende tijd voor nader onderzoek. Ontwikkeling biedt ook kansen voor toename aantal soorten.

Het perspectief biedt naar eerste inzicht kansen om milieu- en leefbaarheid in dit deel van Woerden te versterken.

5. Financiële aspecten

De kostenraming van het alternatief Rembrandtbrug is globaal en voor een deel afgeleid van de raming van de kosten van de andere alternatieven. Gelet op de onzekerheden in het alternatief Rembrandtbrug wordt hier een hoog en een laag scenario gepresenteerd en niet één raming.

Indicatieve raming Rembrandtbrug in mln. euro's per 1 januari 2020

	Rembrandtbrug	
	Laag scenario	Hoog scenario
Brug	7,0	7,1
Aansluitende infra	2,5	2,8
Grond, vastgoed en planschade	8,9	15,5
Kruispunt Hollandbaan Molenvlietbaan	1,5	1,5
Inpassing en gebiedskwaliteit	0,0	1,3
Totale kosten	20	28
Onzekerheid	?	?

**Kosten m.u.v. grond, vastgoed en planschade zijn afgeleid van Gildenbrug en Rietveldbrug*

Toelichting Investeringskosten

De investeringskosten bestaan uit de volgende vaste onderdelen ;

- *Een brug*: De kosten van het aanleggen van de brug. Het gaat ook hier waarschijnlijk om een brug met drie rijstroken fietspad en voetpaden.
- *Aanpassingen aansluitende wegen*: het gaat hier om de kosten van aanleg van het nieuwe tracé aansluitend op de brug. Bij de Rembrandtbrug hebben we vanwege de onzekerheid twee scenario's opgenomen hier over.
- *Herinrichting kruispunt Molenvlietbaan-Hollandbaan*: Dit kruispunt is nu al overbelast. In alle alternatieven - ook bij de Rembrandtbrug - wordt dit kruispunt drukker. Het aanleggen van een brug zonder dit knelpunt aan te pakken leidt tot extra problemen zowel in capaciteit als veiligheid voor fietsers en voetgangers. In alle alternatieven is in de kostenraming de herinrichting van dit kruispunt opgenomen.
- *Ruimtelijke inpassing en gebiedskwaliteit*
Een brug en weg realiseren is een ingreep in het gebied die om een zorgvuldige ruimtelijke inpassing vraagt. De landschappelijke inpassing vereist investeringen in brugontwerp en wegtracé. Bij de Rembrandtbrug hebben we dit nog niet verkend en is de onzekerheid vertaald in twee scenario's.
- *Grond- en vastgoedkosten*
Bij het alternatief Rembrandtbrug is naast de civiele investering die in omvang vergelijkbaar is met de andere alternatieven, een initiële grond- en vastgoedaankoop nodig die veel groter dan in de andere alternatieven. Er is een eerste inschatting gemaakt van de bandbreedte waartussen die initiële kosten liggen.

Bij het vergelijken van de kosten van alternatieven moet daarom niet alleen worden gekeken naar de initiële investeringskosten, maar ook naar de invloed die de tracé op korte en op langere termijn hebben op verdien capaciteit en waarde van gronden en vastgoed.

Kosten en baten in tijdsperspectief gebiedsontwikkeling

Gepresenteerde kosten zijn de directe investeringen in grond en vastgoedkosten.

Deze zijn in die zin van belang dat de opgebracht moeten kunnen worden. Zowel op de kortere termijn als de langere termijn. Daarnaast is van belang te weten welke kansen er zijn tot medebekostiging door derden. Met name door andere overheden..

Het realiseren van een Rembrandtbrug betekent het aankopen van bedrijfspanden voor het tracé en gaat daarom altijd gepaard met een meer of minder ingrijpende gebiedstransformatie. Dat kan zowel geherstructureerd bedrijventerrein zijn maar ook meer of minder transformatie naar woningbouw. Nagegaan moet worden of in welke mate de aankoopkosten om het tracé (stapsgewijs) te kunnen realiseren ten laste kunnen komen van een grondexploitatie voor dat gebied, nog los van welk type ontwikkeling. Eerste berekeningen geven aan dat een aanpak waarin ruim de tijd wordt genomen waardoor de transformatie zoveel mogelijk op basis van vrijwilligheid en op natuurlijke moment kan plaats vinden hiervoor de beste mogelijkheden biedt.

Van belang is in de gebiedsontwikkeling niet alles aan alles koppelen.

Het project Brug kan met een minimale aankoop zo onafhankelijk mogelijk van de gebiedsontwikkelingsprojecten worden gerealiseerd. Ten gevolge van de realisatie van een gebiedsontwikkeling (grondexploitatie) kunnen buiten het ontwikkelingsgebied (exploitatiegebied) aanpassingen in bijvoorbeeld de infrastructuur noodzakelijk zijn. Deze kosten kunnen direct ten laste van een grondexploitatie worden gebracht. Een nieuwe brug zal ook voor een deel van een mogelijke gebiedsontwikkeling nodig om niet nog meer drukte op de Rembrandtlaan en Boerendijk te creëren. Het is daarbij dus aannemelijk dat een deel van de investeringskosten voor de brug nu, later als bovenwijkse voorzieningen ten laste kunnen worden gebracht van de grondexploitatie.

Voor bedrijven betekent de Rembrandtbrug enerzijds een grondige revitalisering met mogelijkheden, maar ook een netto vermindering van lokale ruimte voor bedrijven en een grote onzekere verandering. Dit betekent dat in samenwerking met de bedrijven en provincie Utrecht gezocht moeten worden naar alternatieve bedrijfslocaties bij voorkeur binnen de gemeente Woerden. Dat is een relatief complexe opgave.

6. Conclusie en advies

De Rembrandtbrug levert verreweg de grootste bijdrage aan verminderen van de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk: een vermindering van ongeveer 45%. Dat is gemiddeld meer dan twee keer zoveel als de andere alternatieven.

Daarnaast heeft dit brugalternatief een aantal andere voordelen:

- Het verkeer ontlastende 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 het bedrijventerrein Barwoutswaarder en de binnenstedelijke Rijnzone en voor binnenstedelijke verdichting. Zo kan de brug op termijn functioneren als ontsluiting van een mogelijke woningbouwontwikkeling van de Pannenbakkerijen.
- In dit alternatief moeten woningen gesloopt worden, wat voor bewoners ingrijpend is. Voor het gebied als geheel zal het realiseren van het tracé een bijpassende herontwikkeling vragen, die uiteindelijk een kwaliteitsimpuls en niet een achteruitgang kan 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 Utrecht met een voorkeur voor binnenstedelijk bouwen, duurzaamheid, het voorkomen en beperken van mobiliteit door compacte ruimtelijke ontwikkeling. Hierdoor zijn voor dit alternatief provinciale bijdragen en procedurele ondersteuning mogelijk bespreekbaar.

De genoemde voordelen zijn groot, maar ook onzeker. 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 verkeersinfrastructuur zelf zullen niet duurder zijn dan bijvoorbeeld bij de Gildenbrug. Wel is, om een goede verkeersontsluiting te realiseren, een ingrijpende gebiedstransformatie nodig. De noodzaak voor een 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 mogelijk voor een deel gedekt worden 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 worden. 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.

VARIANTENSTUDIE WOERDEN

REFERENTIEBEELDEN

