



Bijlage 11. Gebiedscontext

Bijlage 11. 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 helpt 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 was tot blokkades in de besluitvorming in het verleden. Andere zienswijzen en verhalen kunnen ruimte geven voor nieuwe perspectieven en oplossingen.

Werkwijze

We hebben daarom een werkwijze gekozen waarbij we niet uitgaan van eindbeeldplanning maar 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. Daarbij bekijken we welke brug het beste past in bepaalde of meerdere ontwikkelperspectieven.

1.1 Ontwikkelingen in 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 1: impressie regionale ontwikkelingen

1.1.1 Woningbouw

Woningbouw zal naar verwachting in eerste instantie primair binnenstedelijk in Woerden plaatsvinden. 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. In het provinciale beleid heeft binnenstedelijk ontwikkelen een voorkeur 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. Dat geldt echter ook voor andere groene zones en kan op enig moment toch aan de orde zijn.



Wat betreft 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. Welke kansrijk zijn, is nu nog niet duidelijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor een transformatie van het bedrijventerrein Pannenbakkerijen naar woningbouw. Ook het gebied tussen de Oude Rijn en de Hoge Rijndijk zou geleidelijk kunnen transformeren naar woningbouw. De oostzijde van Barwoutswaarder zou kunnen ontwikkelen 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.

1.1.2 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-Reeuwijk en in de kern Nieuwerbrug. Zij gaan ervan uit dat de Oude Rijnzone zich als open landschap met natuur en cultuurhistorie ontwikkelt. In die zienswijze past geen grootschalige bedrijvigheid zoals het Werklint. 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 vanwege 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 wanneer er helderheid is over een extra brug en tracé in Woerden-West.

1.1.3 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 Utrechtse/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, 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.

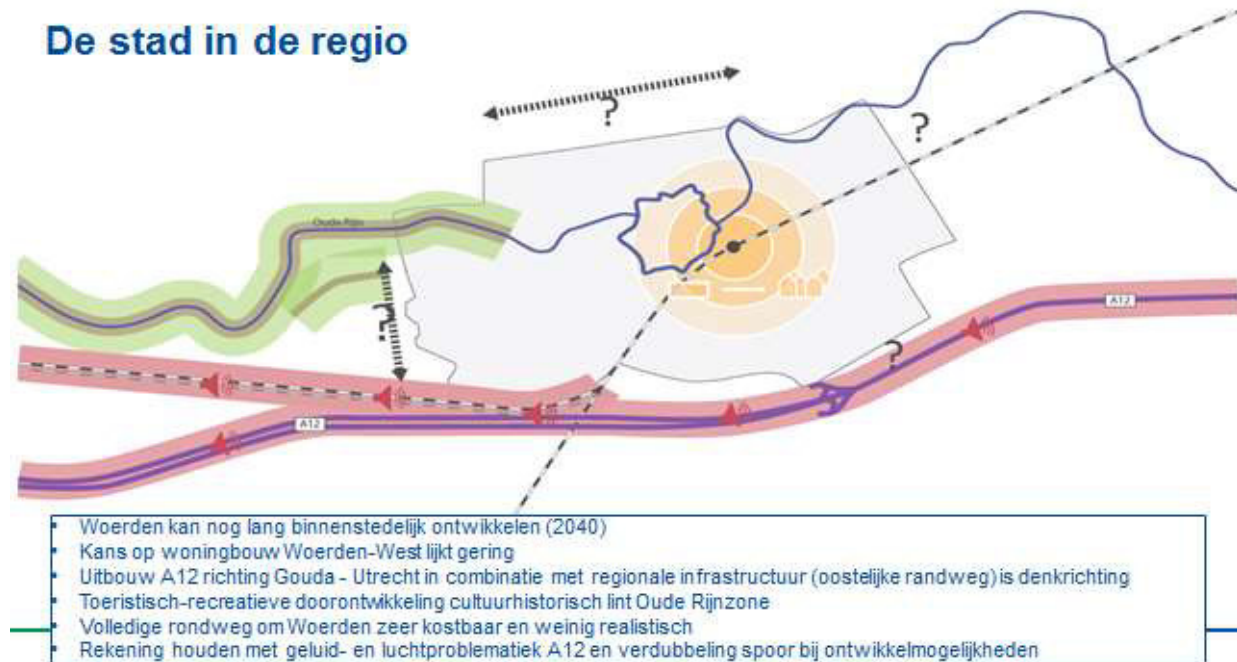
1.1.4 Recreatie

De Oude Rijnzone is ook een belangrijke zone voor recreatieve ontwikkelingen. Er vindt hier recreatievaart plaats. De Oude Rijn is een staande-mast-route. 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 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 zuidwestzijde van Molenvliet wordt ook genoemd als mogelijk recreatief te ontwikkelen gebied.

1.2 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. Deze beschrijven we hieronder.



Figuur 2: positie stad in de regio

1.2.1 Scenario 1: Maximale openheid, consoliderende ontwikkeling

Woerden-West blijft een open venster in het Groene 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.

1.2.2 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 op 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 meerdere 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.

1.2.3 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 bestaan tussen Woerden en Bodegraven, maar 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.

1.3 Verkeer en mobiliteit in de ruimtelijke context

1.3.1 Verkeerontwikkeling 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. We zoomen eerst uit naar de regio en vervolgens weer in naar Woerden en Woerden-West.



MIRT-verkenning Ring Utrecht en vooronderzoek A12

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, woningbouw en bedrijvigheid in de regio. Het hoofdwegennet van het Rijk faciliteert die groei. Bij Utrecht stond tot voor



kort op 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 rechterlijke uitspraken over het stikstofdossier in 2019 maken uitbreidingen van het hoofdwegennet onzekerder.

Uit het vooronderzoek naar oplossingen voor de A12 tussen Gouda en Utrecht zijn zowel een extra rijstrook in beide richtingen als een parallelstructuur mogelijk. Een extra rijstrook in beide richtingen aanleggen op de A12 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 gezien 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 ten zuiden van de A12. Ook andere varianten zijn mogelijk. De analyse van dit type varianten is niet meer dan een eerste vingeroefening. Realisatie hiervan is 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. De grootste woningconcentraties zijn eveneens in Woerden-Centrum en -Oost gelegen. Daarom wordt Rijksoverheid en provincie Utrecht het realiseren van een oostelijke ontsluiting 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. Het Rijk en de provincie Utrecht zullen vanuit verkeersperspectief niet zo snel een westelijke ontsluiting op de agenda zetten. Deze zal meer afhangen van een eventuele ontwikkeling in Woerden-West.

Het voorgaande bevestigt dat het realiseren van een brug vooralsnog vooral de lokale Woerdense verkeersproblematiek bedient. Het realiseren van een westelijke verkeersontsluiting is een ontwikkeling die in elk alternatief mogelijk is en altijd nog gerealiseerd kan worden. Verkeerskundig bekeken is dat vooral interessant bij een ruimtelijke ontwikkeling in Woerden-West. Een brug over de Oude Rijn moet bij voorkeur passen in elk denkbaar toekomstscenario's.

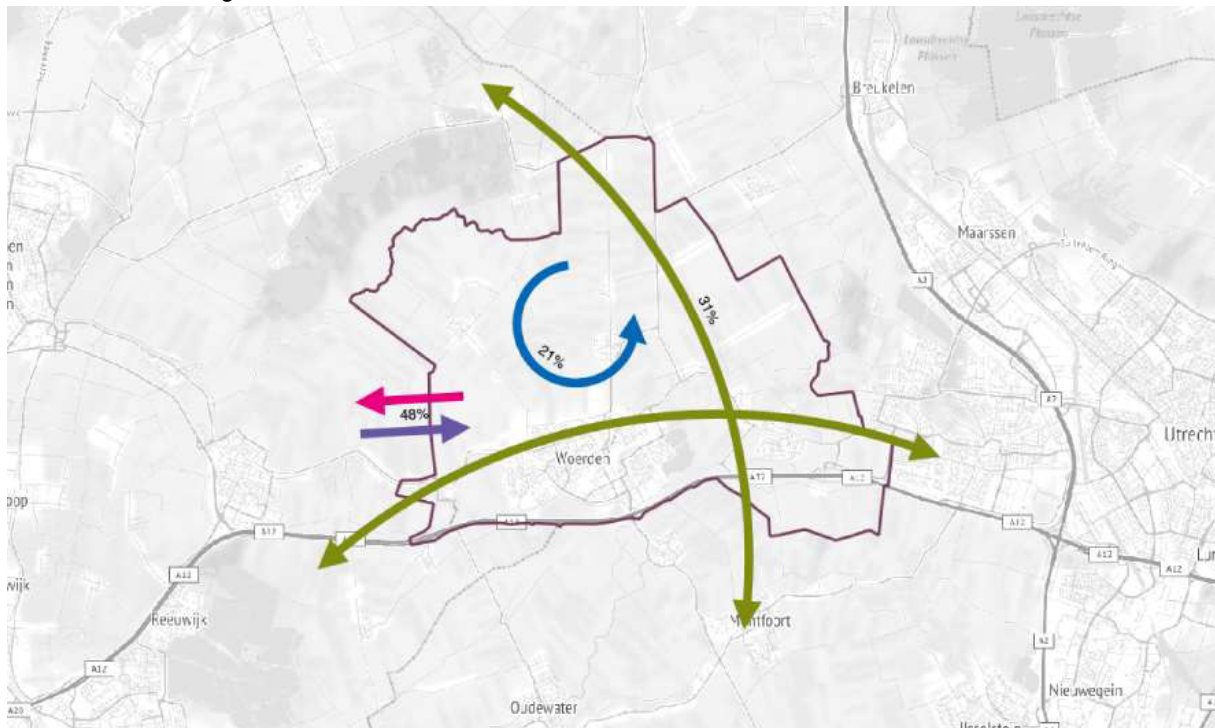
1.3.2 Verkeer door of om de stad?

Het college en gemeenteraad hebben besloten hebben om de lokale verkeersproblematiek in Woerden-West op de route Rembrandtlaan – Boerendijk – Jozef Israëlslaan aan te pakken en wil daarbij aansluiten bij de reeds vastgestelde verkeersvisie en strategie nota. Zoals de verkeersvisie zegt en ook in de startnotitie is benoemd is de wens;

- 1) Om automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg te leiden.
- 2) Dat automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd zich zo snel en direct mogelijk kunnen verplaatsen binnen de gemeente.

Zoals gezegd gaat 70% van het verkeer richting Utrecht en 30% richting Den Haag/Rotterdam. Het verkeer uit Woerden-West met een bestemming in de richting Den Haag/Rotterdam zal zich veelal via Boerendijk en Hollandbaan naar de zuidelijke randweg verplaatsen. Het verkeer uit Zegveld en deels uit de omgeving Schilderskwartier rijdt voornamelijk via Rietveld naar de afslag A12 bij Nieuwerbrug of N11. Het verkeer dat een bestemming heeft in de richting van Utrecht zal zich, ook bij een eventuele randweg, verplaatsen via de hoofdontsluitingswegen door Woerden naar de oprit van de A12 bij Woerden. In het verkeersonderzoek westelijke randweg (Bonotrafic, 15 februari 2018)) is de verhouding

van de verkeersstromen binnen, van/naar en door de gemeente Woerden onderzocht en afgebeeld op onderstaand weergave.



Figuur 3: verhouding verkeersstromen gemeente Woerden

Het aandeel doorgaand verkeer bedraagt 31%. Van het doorgaande verkeer is 40% afkomstig uit de richting Vleuten, 20% afkomstig van de A12-West en 20% uit de richting Linschoten/Montfoort. 40% betreft verkeer van en naar Woerden en 21% betreft verkeer binnen Woerden (Bron: Bonotarfic 2018 blz 21).

Gezien de hoofdverkeerstromen in Woerden en de wens uit de verkeersvisie heeft een zo direct mogelijke route de voorkeur. Dit resulteert in een route waardoor verkeer zich snel en direct via hoofdverbindingroutes zowel binnen de gemeente als naar provinciale of autosnelwegen kan verplaatsen.

Dat betekent vanuit dat perspectief bekeken een voorkeur voor een zo oostelijke gelegen brug, waardoor het verkeer zich snel, direct en beter kan verdelen en minder gevoelig wordt voor problemen op één route. 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. Om die reden is het ook noodzakelijk om de rotonde aan de Molenvlietbaan – Hollandbaan te veranderen in een kruispunt met verkeerslichten. Dat geldt in alle alternatieven.

1.3.3 Bruglocatie in relatie tot een eventuele randweg

Een brug dicht bij de stad levert een grote bijdrage aan het oplossen van het verkeersvraagstuk van de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – 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?

In eerdere onderzoeken zijn de plannen 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 het netto-effect van een randweg gekeken in combinatie met de vier brugalternatieven. We komen daarbij op de volgende conclusies:

- De locatie van de brug is niet bepalend voor het verkeerseffect van een westelijke randweg op de hoofdverbindingroutes in Woerden. Alleen op enkele specifieke - naar de brug toeleidende - wegen maakt een randweg wel verschil.
- Een westelijke randweg ontlast de Jozef Israëlslaan - Boerendijk met circa 10% en de Hollandbaan tussen de rotonde Molenvlietbaan (Gamma) en kruising Waardsebaan – Hollandbaan met ca 25%. De verkeersintensiteit op de Rembrandtlaan neemt in die situatie daarentegen weer toe omdat deze route dan gebruikt wordt als toeleidende weg naar de randweg. Dat is ook de reden waarom de Jozef Israëlslaan en Boerendijk weer iets rustiger worden. Het verkeer klappt daar als ware om.
- Een randweg geeft vooral een kortere route naar het westen voor verkeer uit Zegveld en omgeving, de wijk Molenvliet en bedrijventerrein Barwoutswaarder. Daarmee wordt de druk minder op het traject Waardsebaan naar de rotonde naar de zuidelijke randweg.
- Een eventuele randweg is bij voorkeur te combineren met een brug dicht bij stad. Een nabij het centrum gelegen brug haalt het verkeer van de Rembrandtlaan en Boerendijk en leidt dat via de Hollandbaan naar de huidige aansluiting van de A12 bij de Europabaan of naar de westelijke randweg.

1.3.4 Hollandbaan als hoofdonthutingsroute

De provincies Zuid-Holland en Utrecht zien de provinciale weg N458 (Rietveld) niet als een provinciale hoofdroute. De beoogde gebiedsontwikkeling is behoud van het open cultuurhistorische landschap met beperkte ontwikkelingen met name op toeristisch-recreatief gebied. Om die reden is er eerder voor gekozen de N458 af te waarden tot een route waarover maximaal 60 km/uur mag worden gereden. Voor een deel is de smalle rijweg voorzien van fietsstroken op de rijbaan. Het gebruik van deze weg als hoofdonthutingsweg is vanuit die optiek geen wenselijke ontwikkeling en past niet bij de gewenste ontwikkeling van de Oude Rijnzone tot landschappelijke en cultuurhistorische route.

Om hierop zo min mogelijk inbreuk te maken 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 onthutingsweg. Hierdoor is een veilige afwikkeling van verkeer met gescheiden fietspaden nodig. Het deel tussen de 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 de verkeersafwikkeling van Woerden-West speelt de Hollandbaan een hoofdrol. In de huidige situatie – en ook met een extra brug - is het een belangrijke verbinding tussen Woerden-West en centrum-Zuid, de A12 en de aansluiting naar de zuidelijke randweg. De functie van de Hollandbaan wordt alleen maar groter in combinatie met een eventuele westelijke randweg. Alhoewel deels verkeersstromen omdraaien zal de Hollandbaan bij elk brugalternatief de belangrijkste verkeersader zijn naar een eventuele randweg en niet Rietveld.

Concluderend kan worden gesteld dat vanuit de vraagstelling van het project gezien, een brug dicht bij de stad de meeste wenselijke optie is. Dit bezien vanuit de huidige visie op de ontwikkeling van een landschappelijke en cultuurhistorische Oude Rijnzone, de hoofdrol van de Hollandbaan in het huidige verkeersnetwerk, ongeacht de bruglocatie en tevens bij de doorontwikkeling naar een eventuele westelijke randweg.