

Notitie Rembrandtbrug project Brug Woerden-West

Concept 17 september 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.	Conclusie en advies	10

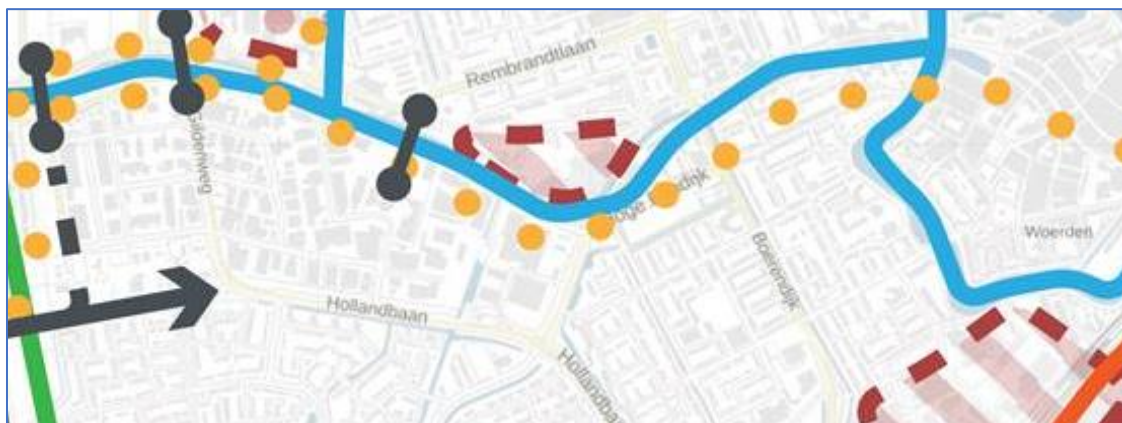
1. Aanleiding

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

In dit onderzoek is in eerste instantie op basis van het coalitieakkoord ingezoomd op de alternatieven Gildenbrug (doortrekking van de Gildenweg met een brug naar het Rietveld) en Rietveldbrug (met een nieuwe weg langs de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en een brug ter hoogte van de roeivereniging). Vanuit het participatietraject is, naast een alternatief ten westen van de RWZI (Rietveldbrug-West), ook een alternatief ingediend welke de Rembrandtlaan en de Hollandbaan verbindt. De aanleiding om dit alternatief serieus te beschouwen is;

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 cultuurhistorisch waardevolle lint en de monumenten langs Rietveld.

In de kaarten voor de Ontwikkelingsvisie is ook een mogelijke brug aansluitend op de Rembrandtlaan aangegeven. Het doortrekken van die verbinding naar de Hollandbaan zou een zeer effectieve manier kunnen zijn om de verkeersdruk op de Rembrandtlaan-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 derhalve een oplossing die vooral tot hoge kosten leidt en daarom niet wenselijk is. Er speelt echter een combinatie van factoren waardoor het toch voordelig 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 locatie voor transformatie naar woningbouw. Een dergelijke transformatie leidt tot aanzienlijk verkeersbewegingen en nog meer drukte op de route Rembrandtlaan – Boerendijk.
2. Ook het gebied ten zuiden van de Oude Rijn leent zich door de nabijheid van het water én het centrum goed 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. Er zijn mogelijkheden om extra bedrijvenlocaties te realiseren en een aantal bedrijven de mogelijkheid te bieden om daar te vestigen.
5. De ontwikkeling kan, afhankelijk van de gekozen ligging van het tracé, een impuls geven in een verdergaande revitalisatie van het bedrijventerrein Barwoutswaarder.

Om deze redenen is een eerste verkenning uitgevoerd naar de transformatiemogelijkheden van dit gebied. De uitkomsten van deze verkenning zijn in deze notitie opgenomen. Als eerste stap zijn daartoe enkele op deze locatie denkbare stedenbouwkundige modellen opgesteld. Deze zijn vervolgens wat verder uitgewerkt en in de maat gezet om een eerste berekening van kosten en opbrengsten mogelijk te maken. Anders dan bij de andere in de effectanalyse beschouwde 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 gebiedsexploitatie. Er staan dus ook opbrengsten tegenover. Hiervoor wordt een eerste indicatie opgesteld (nog niet gereed).

Tot slot gaat de 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

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 pompemaal. 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 bouwvallen op verschillende manieren kunnen worden ingevuld. In de schetsverkaveling zijn (deels) gesloten bouwblokken van 3 a 4 lagen voorgesteld met (half) verdiept parkeren.



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 en 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.

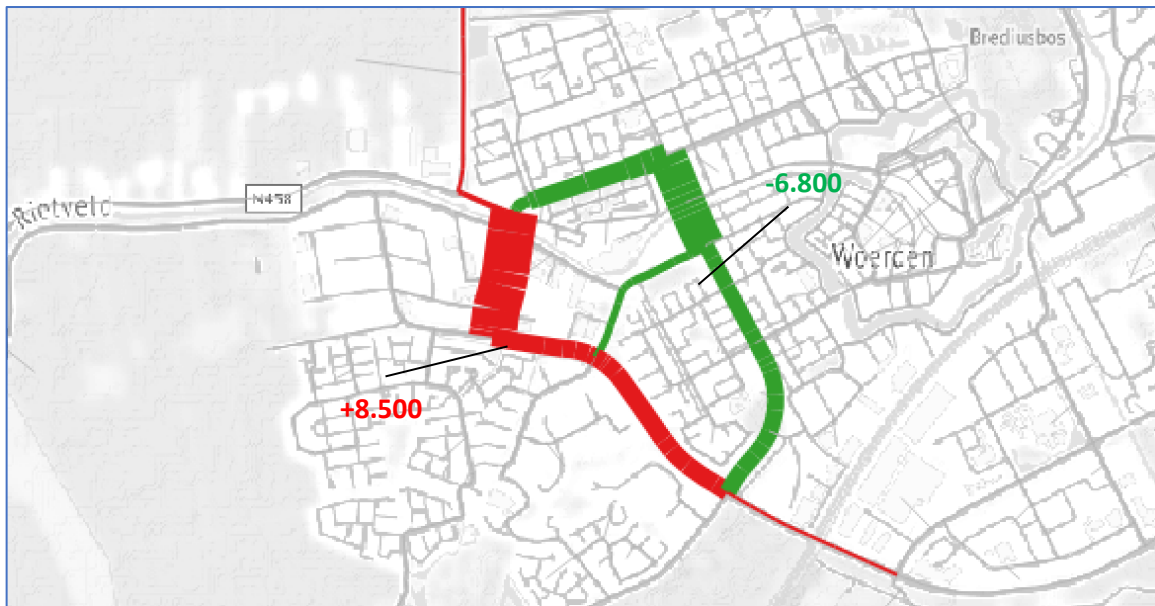
3. Haalbaarheid van het perspectief

Wordt op hoofdlijnen verkend. Volgt.

4. Effecten van het perspectief Rembrandtbrug

4.1 Verkeer

Uit de modelberekening blijkt dat er in 2030 ongeveer 8.500 motorvoertuigen per etmaal via de Rembrandtlaanbrug gaan rijden. Het aanleggen van een brug op deze locatie leidt tot een afname van circa 7.000 motorvoertuigen op de Boerendijk/Jozef Israëlslaan, een reductie van ongeveer 50% ten opzichte van de situatie in 2030 zónder extra brug over de Oude Rijn.



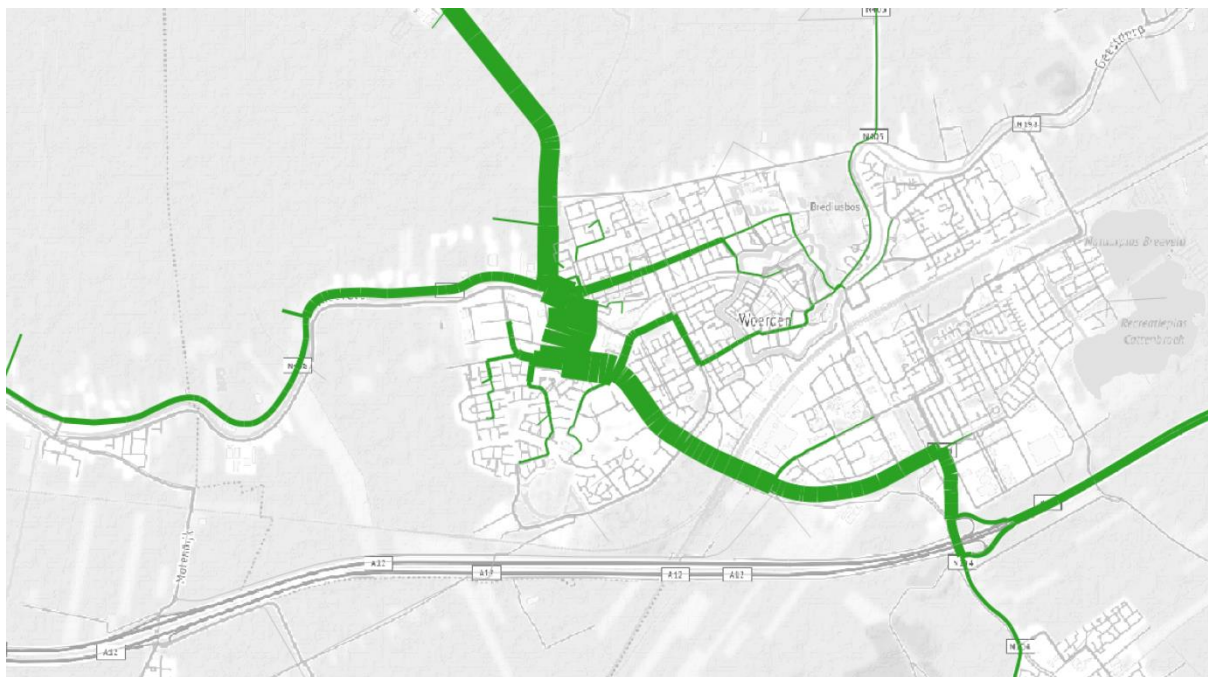
Figuur 3: verschilplot alternatief Rembrandtlaanbrug

Uit figuur 3 blijkt dat er veel verkeer via de Barwoutswaarder naar de Hoge Rijndijk/Molenvlietbaan gaat rijden. Dat is niet gewenst, waardoor er maatregelen (een gehele of gedeeltelijke afsluiting) getroffen moeten worden om dat te voorkomen. De gewenste route is namelijk via de Kuipersweg – Hollandbaan. De intensiteiten op deze wegen nemen dan ook fors toe, namelijk ook met zo'n 8.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de Hollandbaan tussen de Molenvlietbaan en de Waardsebaan neemt het verkeer met circa 3.000 voertuigen per dag toe ten opzichte van de 11.000 voertuigen die er in de huidige situatie rijden. Overigens is in deze cijfers de verkeersproductie van deze transformatie nog niet meegenomen.

Behalve de reeds genoemde afname op de Boerendijk/Jozef Israëlslaan, zien we ook op de Rembrandtlaan een afname van ruim 3.000 motorvoertuigen. Op de Hoge Rijndijk/Molenvlietbaan neemt het verkeer met ongeveer 300 voertuigen per etmaal af. Op de Boerendijk, tot slot, neemt het verkeersaanbod tussen de Hoge Rijndijk en de Hollandbaan met circa 3.000 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 (+8.500 en -6.800) 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 dat verkeer met een herkomst en bestemming op Barwoutswaarder gebruikt maakt van de brug. Daarnaast rijdt er het nodige verkeer wat van Zegveld naar de A12 in oostelijke richting en andersom over de brug. Verder kiest ook verkeer in Woerden zelf een andere route om de bestemming te bereiken: zo zien we verkeer vanaf de brug via de Hoge Rijndijk en Boerendijk naar het centrum rijden.

Andere effecten verkeer en vervoer

Kijkend naar de criteria zoals opgenomen in de effectrapportage Brug Woerden-West ontstaat voor de Rembrandtbrug het volgende beeld:

Thema	Beoordelingscriterium	Rembrandt-brug	Toelichting beoordeling
Verkeer en vervoer	Verdeling intensiteiten	++	Zie de toelichting bij de figuren 1 en 2 hierboven.
	Reistijd (<i>volgt</i>)	Volgt	
	Afwikkelingskwaliteit kruispunten	+	Door een betere verdeling van het verkeer is een goede afwikkelingskwaliteit te bereiken
	Duurzaam veilige inrichting	+	Nieuwe infrastructuur, dus duurzaam veilige inrichting in uitgangspunt
	Regionaal verkeer	0	
	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

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 geen effect op de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het lint.
	Aantal te amoveren woningen/bedrijven	- -	Voor de transformatie moet een aantal bedrijven verplaatst worden. Er is een locatie beschikbaar (Bijleveld)
	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
Gebieds-ontwikkeling	Raakvlakprojecten / meekoppelkansen	+	De transformatie biedt kansen voor een verdergaande 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.
	Robuustheid t.o.v. ontwikkeling Woerden-West	- / +	Indien aan de westzijde van Woerden nieuwe woningbouw wordt voorzien kan bij gelijktijdige ontwikkeling een 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	+	Woningbouw leidt tot minder risico's voor bodem- en waterkwaliteit dan bedrijventerreinen.
	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 wel 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 kansen om milieu- en leefbaarheid in dit deel van Woerden te versterken.

5. Conclusie en advies

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 voordelen:

- Het verkeersontlastend effect is zo sterk dat het ook sterker doorwerkt in de doorstroming in het centrum van Woerden dan bij de andere alternatieven.
- Deze brug is een impuls voor een transformatie naar een binnenstedelijke Rijnzone en voor binnenstedelijke verdichting. Zo kan de brug functioneren als ontsluiting van de woningbouwontwikkeling van de Pannenbakkerijen. 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 bespreekbaar.

De genoemde voordelen zijn aanzienlijk. 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 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. 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.

VARIANTENSTUDIE WOERDEN

REFERENTIEBEELDEN

