Project Brug Woerden-West

gemeente WOERDEN

Eindrapportage

augustus 2020

Woerden, hoofdstad van het Groene Hart

DEFINITIEF

Samenvattende analyse en conclusies Brug Woerden-West

Augustus 2020

Inhoud

1. Inleiding ... 3
1.1 Aanleiding ... 3
1.1.1 Context ... 3
1.1.2 Doel van het project ... 3
1.1.3 Probleemstelling ... 3
1.1.4 Scope ... 4
1.2 Doel van de planstudie ... 4
2. Beoordelingskader ... 5
3. Participatie ... 5
3.1 Vormgeving participatie ... 5
3.2 Participatie heeft het project veranderd ... 7
3.3. Algemene reacties participatie per alternatief ... 7
4. Brug Woerden-West in de ruimere gebiedscontext ... 8
5. Verkeer en mobiliteit in de ruimtelijke context ... 9
5.1 Verkeerontwikkeling in de regio ... 9
5.2 Verkeer door of om de stad? ... 10
5.3 Bruglocatie in relatie tot een eventuele randweg ... 11
5.4 Hollandbaan als hoofdontsluitingsroute ... 12
6. Effectbeoordeling alternatieven ... 12
6.1 Toelichting samenvattende effectbeoordeling ... 13
6.1.1 Verkeer en vervoer ... 13
6.1.2 Gebiedskwaliteit ... 15
6.1.3 Gebiedsontwikkeling, meekoppelkansen en toekomstbestendigheid ... 15
6.1.4 Milieu en leefbaarheid omgeving tracé ... 16
6.1.5 Kosten ... 16
7. Maatschappelijke kosten-batenanalyse ... 18
7.1 Resultaten MKBA ... 18
7.2 Toelichting MKBA ... 19
8. Voor welke brug te kiezen? ... 20
8.2 Wanneer kiezen voor een Gildenbrug? ... 20
8.3 Wanneer kiezen voor een Rietveldbrug? ... 21
8.4 Wanneer kiezen voor een Rietveldbrug-West? ... 22
8.5 Wanneer kiezen voor een Rembrandtbrug? ... 22
9. Medebekostiging ... 23
10. Planning en vervolgstrategie ... 24
10.1 Planning ... 24
10.2 Vervolgstrategie ... 24
10.2.1 Volgens planning realiseren ... 25
10.2.2 Uitstel ... 25
10.2.3 Strategisch faseren ... 25

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In april 2019 heeft de gemeenteraad, op voorstel van het college en passend bij het coalitieakkoord, de opdracht verleend voor onderzoek naar nieuwe brug in Woerden-West. Dit had als aanleiding dat 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 momenteel lopende project ter verbetering van de doorstroming op dit traject is uitgevoerd.

Een westelijke randweg is jarenlang gezien als antwoord op het bovenstaande vraagstuk. Voor een westelijke randweg is momenteel echter onvoldoende politiek draagvlak. De wens om de drukke en kwetsbare route te ontlasten en een robuuster verkeersnetwerk met alternatieve routes te maken, is gebleven. Dit is de reden om het project Brug Woerden-West te starten. Het gaat over de uitwerking van nut en noodzaak van een brug met een aansluitend wegtracé en de beste locatie.

Context en doel van het project
In de Startnotitie die de gemeenteraad op 4 april 2019 heeft vastgesteld, is de context en het doel van het project, zover dat gaat over het lokale project, als onderstaand geformuleerd. Inmiddels heeft de raad op 23 januari 2020 ten aanzien van het regionale Molendijktracé ermee ingestemd dit te laten vervallen als regionale verbinding en het alternatief Rembrandtbrug gelijkwaardig aan de andere alternatieven te onderzoeken.

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 bezien en afgewogen. In die bredere afweging zal de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling een rol spelen. 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.

1.1.2 Doel van het project
De doelstelling van het project is om met een nieuwe brug en hoofdontsluitingsroute tussen Rietveld/Leidsestraatweg en Hollandbaan, de intensiteiten op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk te reduceren, zodat er een goede doorstroming en een veilig en robuust verkeersnetwerk in Woerden-West ontstaat en bijdraagt aan de verkeersvisie en strategienota:

- Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingsroutes 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.

1.1.3 Probleemstelling
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 zowel de bestemming Woerden heeft als zich naar de A12 verplaatst en andersom. Vanwege de hoge intensiteiten op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk, de vele conflicten met andere verkeersstromen (kruisingen) en het gebrek aan

een alternatieve brugverbinding is de route te druk, met files en vertragingen tot gevolg. 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 het verkeersnetwerk met slechts één brugverbinding in Woerden-West zwak. Bij het uitvallen van deze brugverbinding krijgt het verkeer te maken met grote omrijdroutes en forse vertragingen.

1.1.4 Scope

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

Lokaal project

Een extra brug over de Oude Rijn om de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk te ontlasten en leidt tot een robuust netwerk.

In de startnotitie zijn twee alternatieven benoemd voor nadere uitwerking en vergelijkend onderzoek. Het betreft de volgende alternatieven;

- Gildenbrug: brug en tracé aansluitend op de Gildenweg en vervolgens de Hollandbaan;
- Rietveldbrug: brug en verbinding met de Hollandbaan ten oosten van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI).

Gedurende het participatieproces zijn in de zomer van 2019 door de adviesgroep twee nieuwe alternatieven aangedragen. Het betreft de volgende alternatieven;

- Rietveldbrug-West: brug en verbinding met de Hollandbaan ten westen van de RWZI.
- Rembrandtbrug: brug en verbinding tussen de kruising Leidsestraatweg – Rembrandtlaan en Hollandbaan – Kuipersweg.

Binnen de opdracht was het mogelijk om de Rietveldbrug-West gelijkwaardige te onderzoeken. De Rembrandtbrug is na opdrachtverlening van de raad op 23 januari gelijkwaardig onderzocht. Samenvattend zijn er in het onderzoek vier alternatieven gelijkwaardig onderzocht.

Regionaal project

De raad heeft op 23 januari 2020 ten aanzien van het regionale Molendijktracé ermee ingestemd dit te laten vervallen als regionale verbinding. Daarmee is niet uitgesloten dat op termijn een andere regionale verbinding onderzocht kan worden. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft in het kader van de MIRT-verkenning A12 Gouda - Utrecht onder andere de gedachte van een parallelstructuur aan de noordzijde van de A12 tussen Bodegraven en Niewerbrug (aansluitend op de zuidelijke randweg) ingebracht als mogelijke oplossing voor het regionale verkeer. In deze rapportage wordt verder niet meer ingegaan op het onderzoek naar een regionale verkeersoplossing.

1.2 Doel van de planstudie

Het doel van de planstudie is dat de gemeenteraad zo snel mogelijk een goed onderbouwde afweging en keuze kan maken uit tracéalternatieven voor een lokale weg met een brug tussen Rietveld/Leidsestraatweg en Hollandbaan. Concreet betekent dit een verkenning naar verschillende alternatieven, waarbij alle voor deze afweging relevante effecten worden onderzocht. Op basis van deze effectbeoordeling per alternatief kan de gemeenteraad een onderbouwde keuze maken en financiële beslissingen nemen. Na die keuze kan het gekozen voorkeursalternatief verder worden uitgewerkt naar een definitief ontwerp en vervolgens in de formele planprocedures worden gebracht. Uiteindelijk kan dan tot realisatie worden overgegaan.

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 ging bijvoorbeeld over welke functies de verbinding kan vervullen, hoe het ontwerp eruit gaat zien en welke kansen en uitdagingen deze geeft. Ook zijn nog verschillende invullingen en subvarianten voor de ruimtelijke

inpassing onderzocht. Het onderzoek is samen met de inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties in Woerden tot stand gekomen.

2. Beoordelingskader

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

Tabel 1: beoordelingskader

Thema	Beoordelingscriterium
Verkeer en vervoer	Verdeling intensiteiten over het wegennet (mate waarin het alternatief voldoet aan de doelstelling om het verkeer via de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk te minimaliseren)
	Reistijd
	Regionaal verkeer
	Vaarweg verkeer
	Fietsverkeer
Gebiedskwaliteit	Monumentale kwaliteit
	Landschappelijke kwaliteit
	Aantal te slopen woningen/bedrijven
	Doorsnijding hoge verwachtingswaarde archeologie
	Ontwerpkwaliteit
Gebiedsontwikkeling	Ontwikkelingen als bijvoorbeeld schuifruimte, uitbreiding/ revitalisering Barwoutswaarder en meekoppelkansen
Toekomstbestendigheid	Robuustheid van het alternatief in relatie tot een volledige randweg
	Robuustheid van het alternatief in relatie tot mogelijke ontwikkelingen in Woerden-West
Milieu en leefbaarheid	Bodem- en waterkwaliteit
	Luchtkwaliteit
	Geluidbelasting
	Externe veiligheid
	Sociale veiligheid
	Natuur: Aantasting Natura-2000 gebied Nieuwkoopse plassen en soorten

3. Participatie

3.1 Vormgeving participatie

De participatie hebben we zo ingericht dat er balans is ontstaan tussen verschillende soorten inbreng en diverse soorten betrokkenheid. Figuur 1 geeft een overzicht van de verschillende participatiegroepen. Het participatietraject is intensief geweest. Er was veel waardering voor dat op allerlei manieren ruimte was voor inbreng en meedenken.

Adviesgroep	Directe omgeving	Over-De-Brugteam
Doel Adviseren op proces en inhoud ***Deelnemers*** • Wijk/dorpsplatforms; Rijnoevers, Zegveld, Schilderskwartier, Molenvliet. • VVN, • Fietsersbond • Hugo Kotenstein. ***Toevoeging fase Rembrandtbrug:*** • Bewoner Barwoutswaarder Rembrandtbrug namens Rijnoevers, • Vertegenwoordiger Watersport Sector • Vertegenwoordiger Bomenkwartier	***Doel*** Informeren en meedenken over ontwerp en onderzoeksuitkomsten ***Deelnemers*** • Iedereen die een belanghebbend is of geïnteresseerd. ***Betrokken middels;*** • Informatiebijeenkomsten • Ateliersessie • 1 op 1 gesprekken • Online platform • Socialmedia en infopagina ***Wijziging fase Rembrandtbrug*** • Vooral online participatie vanwege maatregelen Covid-19	***Doel*** Ideeën en voorstellen met positief effect op leefomgeving ***Deelnemers*** • 8 betrokken bewoners uit omgeving Rietveldbrug en Gildenbrug ***Wijziging fase Rembrandtbrug:*** • Geen vast team maar openbare Over-de-brug-sessies en deels online.

Figuur 1: vormgeving participatie

Het feit dat we onderzoeksresultaten, ontwerpen, verslagen van groepen en nieuwsberichten etc. snel online hebben gezet, heeft ertoe geleid dat iedereen het proces goed kon volgen. Voor iedereen was informatie snel beschikbaar en bewoners waren soms eerder geïnformeerd dan het college en de gemeenteraad. Zo stond de conceptrapportage eerder op het online platform dan dat het stuk bij het college en de raad lag. Dat was soms wennen, maar heeft bijgedragen aan zoveel mogelijk transparantie.

Als afsluiting van de eerste fase hebben we op 9 oktober 2019 als gemeentelijk team onze bevindingen gepresenteerd en hebben de participatiegroepen hun advies kunnen presenteren. Aan bewoners en ondernemers is een reactie gevraagd, in aanwezigheid van diverse raadsleden. Zo hebben we ook zichtbaar gemaakt 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 hebben daarbij kunnen aangeven of hun inzichten voldoende in de resultaten zijn verwerkt. Want dat was de inzet: participatie leidt tot een betere uitkomst.

In de tweede fase waarin we het tracé Rembrandtbrug verder hebben ontwikkeld en onderzocht zijn we doorgegaan met de participatie. Doordat we deels in een nieuwe omgeving te werk gingen is de adviesgroep uitgebreid met een bewoner aan de Barwoutswaarder ter hoogte van de Rembrandtbrug die namens dorpsplatform Rijnoevers deelnam. Ook hebben we een vertegenwoordiger uit de wijk Bomenkwartier en een vertegenwoordiger van de watersportsector bereidt gevonden deel te nemen. Ook is ervoor gekozen om in plaats van een vast Over-De-Brugteam openbare Over-De-Brugsessies te organiseren. In maart werden we geconfronteerd met de gevolgen van de coronacrisis. De participatie is toen met digitale middelen verder gegaan. We hebben online presentaties gehouden en filmpjes met tussentijdse uitkomsten en voorstellen op internet gezet en was er een wekelijks online spreekuur. Ook hebben we op 28 mei een online informatiebijeenkomst georganiseerd. Helaas moeten we constateren, alhoewel de filmpjes en het platform goed bekeken worden, we weinig reacties hebben ontvangen en de online informatiebijeenkomst door weinig mensen is bezocht.

Met de adviesgroep heeft overleg middels online vergadering plaatsgevonden. Het voorstel is dat een vertegenwoordiging van de participatiegroepen nog een keer in gesprek gaan met de raad over de voorliggende resultaten en hun adviezen.

3.2 Participatie heeft het project veranderd

De participatie heeft het project veranderd. Niet alleen heeft dit geleid tot twee nieuwe alternatieven, maar ook tot een uitgebreid beoordelingskader waarop de effecten van elk alternatief zijn onderzocht, goede voorstellen en ideeën omtrent de leefbaarheid (bijlage 15) van het gebied en betere ontwerpen (bijlage 13).

In twee fasen zijn de alternatieven zoveel mogelijk gelijkwaardig uitgewerkt. Alleen de advisering van het Over-De-Brugteam over Rietveldbrug-West heeft niet plaatsgevonden. Richting betrokkenen en in de tussentijdse rapportage aan de raad heeft het college aangegeven dat, als de raad na afronding van het onderzoek naar het alternatief Rembrandtbrug van mening is dat het alternatief Rietveldbrug-West een serieuze kans maakt om gekozen te worden als voorkeursalternatief, dan zal het projectteam voorafgaand aan de definitieve besluitvorming over het voorkeursalternatief aanvullende participatie organiseren ten aanzien van dit alternatief.

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 op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk is een brug en de ligging van de brug belangrijk. Een westelijke randweg (verbinding Hollandbaan-Zuidelijke randweg) - die om andere redenen relevant kan worden gevonden - zal maar beperkt bijdragen aan het oplossen van dat verkeersvraagstuk.

- Duidelijk is geworden dat hoe dichter de brug bij het centrum ligt, hoe meer effect hij heeft. Dit maakt het alternatief Rembrandtbrug zeer relevant.

- Van een ja-nee-debat is een beweging ontstaan naar anders kijken naar het vraagstuk en naar meer openheid over een grotere variatie aan 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 verbindingen is van 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. Ook hoeft niet te worden gewacht met besluitvorming tot volledige helderheid is bereikt in een dynamische en onzekere wereld.

3.3. Algemene reacties participatie per alternatief

Dat er intensief participatie heeft plaats gevonden, neemt niet weg dat welk alternatief er ook gekozen wordt, dit ingrijpende gevolgen heeft voor de leefomgeving van mensen, de sloop van woningen, bedrijven en aantasting van de monumentale en cultuurhistorisch waardevolle omgeving van de Oude Rijn en de daarbij komend de reeds aanwezig onzekerheid omtrent de besluitvorming. Toch is ook is nadrukkelijk geuit: “Als we ervaren dat een brug op een bepaalde plek echt bijdraagt aan een goede ontwikkeling van Woerden, dan hebben we begrip voor pijnlijke keuzes”.

In figuur 2 een impressie van de kansen en zorgen die per brugalternatief zijn geuit tijdens het participatieproces.

Gildenbrug	Rietveldbrug	Rietveldbrug west	Rembrandtbrug
Zorg: twijfel over bijdrage aan verkeersoplossing	Zorg: geringe bijdrage verkeersoplossing Kans & zorg : opmaat naar randweg, ontsluiting bedrijven	Zorg: geringe bijdrage verkeersoplossing Kans: brug aanleggen zonder sloop woningen	Kansen: - goede verkeersoplossing - sloop is hier ook kans op revitalisering
Zorg: ernstige aantasting monumentale omgeving en sloop woningen Rietveld	Zorg: sloop woningen en aantasting omgeving monument	Zorg: Perspectief agrariërs buitengebied	Zorg: sloop meerdere woningen en aantasting woonomgeving
Zorg: verkeersafwikkeling Gildenweg	Zorg: brug schaadt prachtige omgeving	Kans/zorg: ontwikkeling Oude Rijnzone en buitengebied	Zorg: ruimte voor bedrijventerrein En overgangsfase voor bedrijven. Ondudelijkheid over variant: oost of west
Zorg: aantasting woonomgeving Barwoutswaarder	idem	Zorg: Rietveld wordt weer hoofdontsluitingsweg	Zorg: financiële haalbaarheid
Zorg: bruggen te dicht op elkaar; opstoppingen	idem; in mindere mate	Zorg: Brug zonder duidelijkheid over bijpassende ontwikkelingen weing zinvol	Zorg: Overlast op Hollandbaan tussen Kuipersweg-Waardse baan

Figuur 2: kansen en zorgen per brugalternatief

4. Brug Woerden-West in de ruimere gebiedscontext

Vanwege de maatschappelijke behoefte naar samenhang tussen de essenties van het verkeerskundige vraagstuk, de locatie van een extra brug en de relatie met de ruimtelijke ontwikkeling, gaat deze rapportage in op de diverse niveaus waarop alternatieven moeten worden beoordeeld.

Figuur 3: schematische weergave argumentatieniveau 's

In de eindrapportage van november 2019 is uitgebreid ingegaan op de ruimere gebiedscontext van het project. Die analyse is nu opgenomen als bijlage 11.

De relatie tussen keuze van de ligging van een brugverbinding en de ruimtelijke ontwikkeling blijft relevant. Wel is, naar de laatste inzichten, die relatie minder bepalend dan gedacht.
Dat komt omdat:

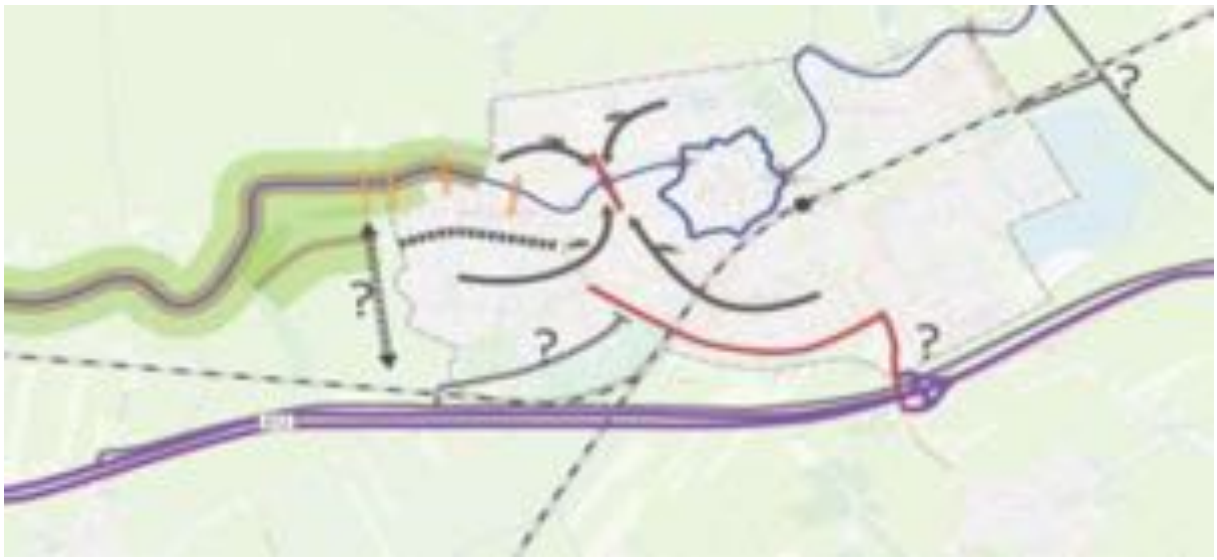
- Uit de verkeersanalyse blijkt dat welke ruimtelijke ontwikkeling in Woerden (-West) we ook veronderstellen, een brug zo dicht mogelijk bij de kern van de stad het meest bijdraagt aan de beoogde verbetering van de verkeersafwikkeling in Woerden-West.
- De locatie niet/nauwelijks bepalend is voor het verkeerseffect van een op termijn misschien te realiseren westelijke randweg. Ook zal een randweg altijd primair gebruikt worden als verbinding tussen de Hollandbaan en de zuidelijke randweg. De Hollandbaan is in alle gevallen de belangrijkste verkeersader van en naar een westelijke randweg en niet Rietveld.

- Gebiedsontwikkelingen ten oosten of westen van de RWZI en ten westen van Molenvliet vragen in de eerste plaats een ontsluiting vanuit de Hollandbaan. Een brug over de Oude Rijn is daaraan een toevoeging, maar niet noodzakelijk.
- Het tracé Rembrandtbrug is in de eerdere rapportage sterk gerelateerd aan een uitgebreide binnenstedelijke gebiedstransformatie. Het nader uitgevoerde onderzoek maakt duidelijk dat die relatie niet zo sterk gelegd hoeft te worden. Een tracé Rembrandtbrug vergt een ruimtelijke doorbraak door het bedrijventerrein en het bebouwingslint aan de Barwoutswaarder die fors en tegelijkertijd beperkt is. Het biedt een basis voor een revitalisering van het bedrijventerrein met perspectief op doorontwikkeling. Daarom kan dit tracé ook zonder verdere binnenstedelijke gebiedstransformatie een zinvol tracé zijn. Mocht in de omgevingsvisie toch gekozen worden voor een binnenstedelijk gebiedstransformatie van Pannebakkerijen en oostelijke deel bedrijverterrein Barwoutswaarder, dan is de ligging van de Rembrandtbrug wel een passende en wenselijke ontsluiting van die gebieden voor het verkeer.

5. Verkeer en mobiliteit in de ruimtelijke context

5.1 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.



Figuur 4: situatie Woerden-West

<u>MIRT-verkenning Ring Utrecht en vooronderzoek A12</u>
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 paralelstructuur 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 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 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.

5.2 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 hoofdverbindingsroutes 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 (Bonotraffics, 15 februari 2018) is de verhouding van de verkeersstromen binnen, van/naar en door de gemeente Woerden onderzocht en afgebeeld in figuur 5.

Figuur 5: 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 (Bonotraffics 15 februari 2018, blz 21).

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

Dat betekent vanuit dat perspectief bekeken een voorkeur voor een zo oostelijk mogelijk 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.

5.3 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 hoofdverbindingsroutes 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 klapt 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.

5.4 Hollandbaan als hoofdontsluitingsroute

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 waarderen 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 hoofdontsluitingsweg 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 ontsluitingsweg. 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 burg - 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. Hoewel verkeersstromen deels 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.

6. Effectbeoordeling alternatieven

In de effectrapportage zijn aan de hand van het beoordelingskader de effecten volledige beschreven. In dit hoofdstuk wordt per thema een samenvatting van de beoordeling van de alternatieven gegeven.
Het beoordelingskader biedt een beoordeling vanuit het specifiek Woerdense perspectief en bevat, naast de financieel waardeerbare zaken, vooral de niet-financieel waardeerbare thema's. Denk hierbij aan de niet financiële kant van milieueffecten en overlast, van landschappelijke kwaliteit en

cultuurhistorie, van ontwerpkwaliteit en perspectief voor gebiedsontwikkeling. Naast de effectbeoordeling is een Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Die beziet alleen de financieel waardeerbare zaken vanuit een nationaal perspectief.

6.1 Toelichting samenvattende effectbeoordeling

6.1.1 Verkeer en vervoer

<u>Doelstelling ontlasten route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk</u>
Het belangrijkste criterium is de beoordeling op de meegegeven doelstelling: het ontlasten van de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk. De verkeersmodellen laten zien dat hoe dichter de brug bij stad ligt hoe beter deze bijdraagt aan deze primaire doelstelling. De Rembrandtbrug scoort daarom het beste van de alternatieven. De alternatieven Rietveldbrug en Rietvelbrug-West dragen zeer beperkt bij aan de doelstelling. De Gildenbrug draagt redelijk bij op dit criterium. Het beoordelingscriterium reistijd blijkt niet onderscheidend en geen enkel alternatief leidt tot een significante toename van regionaal doorgaand verkeer. Zie bijlage 4 en 6.

De Rietveldbruggen hebben vooral een lokale verkeersfunctie van en naar het bedrijventerrein en de wijk Molenvliet en als ontsluiting naar Bodengraven en N11 via Rietveld. De Gildenbrug kent ook een vooral lokale functie maar heeft wel een groter doelbereik. De Rembrandtbrug heeft naast de genoemde functie ook een functie voor verkeer met bestemming elders in Woerden en als hoofdontsluiting naar de A12.

	Rembrandtlaan	Jozef Israëlslaan	Boerendijk (Hoge Rijndijk - Kwakelbrug)	Boerendijk (Esdoornlaan - Chrysantstraat)
Rietveldbrug-west	-12%	-10%	-12%	-8%
Rietveldbrug	-12%	-11%	-13%	-8%
Gildenbrug	-17%	-19%	-21%	-5%
Rembrandtbrug	-22%	-36%	-40%	-21%

Figuur 6: percentages ontlasting per alternatief

Het aspect fietsverkeer wordt op vele aspecten beoordeeld. De verkeersveiligheid voor fietsverkeer is bij de Rietveldbruggen het grootst. De meest directe route voor fietsverkeer is de Rembrandtbrug. Het fietspad langs de Gildenweg bij een Gildenbrug is vanwege het aantal (onoverzichtelijke) kruisingen minder veilig en scoort daarom beperkt negatief.

Voor vaarverkeer is elke extra brug een belemmering. Gezien de drukte de op recreatieve vaarroute bij de Rietveldbruggen en Gildenbrug is dit de meest ongunstige plek voor een brug. De Rembrandtbrug ligt in een minder drukbevaren deel van de Oude Rijn en kent vanwege de binnenstedelijke ligging een openingsregiem. Wel is ligging dicht bij de Blokhuisbrug een aandachtpunt voor het bedieningsregime. Dit alternatief scoort het minst negatief.

Druktebelevingskaart

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de gewenste maximum-intensiteiten op wegen in Woerden. De gewenste intensiteit wordt bepaald aan de hand van onder andere de functie van de weg in het stedelijk netwerk, de functie van de weg in het gebied in relatie tot verkeersveiligheid en overlast en de gewenste doorstroming. Dit resulteert in een wegencategorisering die duidt hoeveel verkeer maximaal gewenst is. Met deze wegencategorisering als basis zijn de verwachte verkeersintensiteiten in 2030 zonder realisatie van een brug bekeken. Dit leidt tot de in figuur 6 gepresenteerde uitkomst als referentiesituatie. Dit is een zogenaamde druktebelevingskaart. Hoe roder de weg kleurt, hoe meer de weg aan of over de gewenste intensiteit zit. Uit die analyse blijkt dat de beoogde doelstelling namelijk het ontlasten van de Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk zeer relevant en noodzakelijk is.

Figuur 7: druktebelevingskaart referentiesituatie

Vervolgens zijn per brugalternatief de verwachte intensiteiten beoordeeld op het wegencategoriserings-plan. Dit resulteert in de onderstaande druktebelevingskaarten (figuur 8).

Figuur 8: Druktebeleving per alternatief in 2030

Hieruit kan geconcludeerd wordt dat de Rietveldbruggen niet het gewenste effect hebben, de Gildenbrug de meest kritische wegen oranje in plaats van rood doet kleuren en de Rembrandtbrug het grootse effect heeft. Wel wordt in dat alternatief de Hollandbaan weer iets drukker en kleurt daarom oranje. Dat komt niet zozeer door minder doorstroming, maar door meer (geluids)overlast en kritische situaties tussen fietsverkeer en autoverkeer op de drukste spitsmomenten. Hier zullen mogelijk en als dat wenselijk is compenserende maatregelen moeten worden getroffen. De uitkomsten van het onderzoek naar geluid laat zien dat de geluidsbelasting met 1 DB toeneemt, maar ruim onder landelijke normen blijft.

6.1.2 Gebiedskwaliteit

De bruggen betekenen een forse ingreep in hun omgeving. Woningen en/of bedrijfspanden moeten wijken, landschappelijke en monumentale kwaliteit gaat verloren en de structuur van de stad verandert. Al met al een impactvolle en ingrijpende maatregel. Het alternatief Gildenbrug scoort op dit thema het meest negatief, ondanks dat in het ontwerp veel aandacht is besteed aan de ruimtelijke inpassing. Dit komt doordat de plek van de brug het minst logisch is in het stedelijk netwerk, de sloop van woningen en de aantasting van de landschappelijke en vooral de monumentale kwaliteit. De Rietveldbrug scoort ook negatief. Dit vanwege de sloop van woningen en 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 langs de Oude Rijn, maar wel tot sloop van een boerderij (woning en bedrijf). Het tracé gaat bovendien buiten de bebouwde kom en buiten de rode contour in het Groene Hart. Daarom dezelfde negatieve score. Een Rembrandtbrug doorsnijdt eveneens de Oude Rijnzone. Dit leidt tot sloop van meerdere woningen aan de Barwoutswaarder en bedrijfspanden op het bedrijventerrein. De aantasting van het landschap en de monumentale kwaliteit is bij de Rembrandtbrug nauwelijks relevant. De plek en de nieuwe structuur maken het een logische verbinding in het stedelijk netwerk.

Op elke plek zijn archeologische vondsten te verwachten. Omdat de Gildenbrug in een gebied ligt dat al veel vergraven is en een kleinere kans geeft op aantreffen van waardevolle archeologische restanten, scoort dit alternatief op dit criterium het minst negatief.

6.1.3 Gebiedsontwikkeling, meekoppelkansen en toekomstbestendigheid

<u>Gebiedsontwikkeling en meekoppelkansen</u>

Hiermee wordt de geprogrammeerde ontwikkeling bedoeld waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden en de wijze waarop een alternatief kansen kan meekoppelen. De Gildenweg scoort als enige negatief, omdat de nieuwe verbinding niet goed past bij de functie van het bedrijventerrein. De Rietveldbrug draagt niet wezenlijk bij aan een bepaalde ontwikkeling, maar belemmert ontwikkelingen ook niet. De Rembrandtbrug scoort zeer positief, omdat dit een eerste wenselijke stap is in het project Revitalisering. Het alternatief Rietveldbrug-West zou een uitbreiding van het bedrijventerrein aan de westzijde van de RWZI kunnen ontsluiten, maar over de wenselijkheid daarvan is geen duidelijkheid.

<u>Toekomstbestendigheid in relatie tot een westelijke randweg</u>

Zoals in paragraaf 4.1.4. benoemd, is de Hollandbaan de belangrijkste ontsluitingsroute naar een eventuele westelijke randweg. Voor elk alternatief is een doorontwikkeling naar een westelijke randweg mogelijk. De doorontwikkeling naar een westelijke randweg bij de Gildenbrug gaat wel gepaard met investeringen in de Gildenweg, omdat deze weg niet geschikt is voor de hoeveelheid verkeer die er dan over zal gaan rijden. Gedacht moet worden aan circa € 2-3 miljoen aan aanvullende investeringen. De overige bruggen vergen geen nadere investering en zijn ‘randweg proof’. Omdat de Hollandbaan de belangrijkste ontsluitingsroute is naar een randweg en de wens is om Rietveld te ontlasten vanwege de ontwikkeling van de landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle Rijnzone, is de Rembrandtbrug een de meeste wenselijke combinatie. Echter rijdt dan wel een weer een deel van het verkeer vanuit Zegveld meer door de stad. Alleen de Gildenbrug scoort negatief, de overige bruggen positief.

Het effect van een eventuele toekomstige randweg wordt niet bepaald door de ligging van de brug. De verkeerseffecten van een randweg zijn bij alle brugalternatieven op hoofdverbindingswegen nagenoeg hetzelfde. De randweg ontlast de Boerendijk, Waardsebaan en en Hollandbaan ten zuiden van de rotonde Molenvlietbaan enigszins, maar leidt ook tot toename van verkeer op de Rembrandtlaan, Molenvlietbaan/Hoge Rijn dijk en de Hollandbaan ten noorden van de rotonde Molenvlietbaan. Er zijn wel verschillen te zien op specifiek naar de brug toeleidende wegen. In figuur 9 zijn de netto-effecten van een westelijke randweg per alternatief in een grafiek weergeven. Zie tevens bijlage 4.

Figuur 9: verschillen op diverse wegen

<u>Toekomstbestendigheid in relatie tot mogelijke ontwikkelingen in Woerden-West</u>
Uit het participatietraject is het criterium robuustheid in relatie tot de ontwikkeling van Woerden-West benoemd als belangrijk om in het beoordelingskader op te nemen. De ontwikkelingen in Woerden-West betreft woningbouw zijn echter nog heel onzeker. Zowel binnenstedelijke woningbouw, bijvoorbeeld transformatie van omgeving Pannebakkerijen en in de Oude Rijnzone, als woningbouw ten westen van Woerden, dan wel een uitbreiding van een bedrijventerrein is denkbaar, maar zijn nog niet in beeld. De alternatieven zijn daarom beoordeeld in de mate waarin het mogelijk is voor beide gebiedsontwikkelingen te kunnen kiezen.

De Rembrandtbrug scoort hierin als enige positief. De overige alternatieven neutraal. De Rembrandtbrug scoort positief, omdat deze verbinding tevens als belangrijke ontsluitingsroute kan dienen voor verkeer uit een eventuele nieuw woongebied Pannebakkerijen en in de Oude Rijnzone. Hierdoor rijdt dit verkeer niet ook weer over de Rembrandtlaan - Boerendijk. De overige alternatieven scoren neutraal, omdat deze minder bijdragen aan een ontwikkeling zowel ten westen van Woerden als binnenstedelijk. De oriëntatie van verkeer vanuit een eventuele westelijke uitbreiding/ontwikkeling zal primair gericht zijn op de A12 (zuid) en de stad Woerden (oost). Een extra ontsluiting (noord) naar Bodengraven en N11 middels een brug en aansluitend op Rietveld is mogelijk. Echter is het sterk de vraag of dit wenselijk is, gezien de eerdergenoemde landschappelijke en cultuurhistorische Oude Rijnzone.

6.1.4 Milieu en leefbaarheid omgeving tracé
Alle tracés hebben negatieve milieueffecten op hun directe omgeving. De geluidseffecten blijven binnen de wettelijke grenzen en leiden veelal tot 1 DB toename, behalve dat een beperkt aantal woningen direct rondom de brug met bovenwettelijke geluidsbelasting te maken krijgt. Hier zijn waarschijnlijk aanvullende maatregelen nodig. Over stikstof kunnen we nog geen uitspraken doen, al lijkt het risico klein dat dit tot problemen zal leiden. Tegenover de negatieve milieueffecten in de nabijheid van het nieuwe tracé staat veelal een positief effect elders, doordat daar minder verkeer zal rijden. Alle bruggen leiden tot minder voortuigkilometers en daarom tot minder emissies. Deze positieve effecten zijn niet meegenomen in de beoordeling, de negatieve effecten wel.

6.1.5 Kosten
Voor alle alternatieven zijn kostenramingen gemaakt. Onderstaand een overzicht van de kosten per alternatief en de belangrijkste aanvullende financiële aspecten. Elk getal in de raming kent uitgangspunten en nuances die zijn beschreven in bijlage 12.

Tabel 2: Samenvattende kostenraming per alternatief

Investeringskosten *(netto in mln.)*					
	Rietveldbrug-West *	**Rietveldbrug**	**Gildenbrug**	**Rembrandtbrug**	
				West	**Oost**
Brug	7,1	7,0	7,1	6,0	6,0
Aansluitende infra	2,9	2,9	2,6	2,7	3,2
Grond, vastgoed en planschade	5,2-5,8	3,9	1,9	12,5	10,0
Kruispunt Hollandbaan-Molenvlietbaan	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Inpassing en gebiedskwaliteit	0,6	1,3	1,3	0,5	0,5
Totale kosten	17-18	**16,5**	**14,5**	**23,3**	**21,3**
Waarde grond onder tracé		**Ca 0,5 mln.**			
Onzekerheid	Circa 30% = Circa 6 mln.	Circa 25% = Circa 4 mln.	Circa 25% = Circa 3,5 mln.	Circa 25% = Circa 6 mln.	Circa 25% = Circa 5,5 mln.

Aanvullende aspecten

Tabel 3: belangrijkste aanvullende financiële aspecten

Aanvullende financiële aspecten				
Life Cycle kosten brug en weg	Brug plus 600 meter nieuw areaal op slappe ondergrond	Brug plus 450 meter nieuw areaal op slappe ondergrond	Brug (en vernieuwd bestaand areaal Gildenweg)	Brug plus 200 meter nieuw areaal
Kosten brugbediening	Ca 0,1 mln./jaar Niet onderscheidend	Ca 0,1 mln./jaar Niet onderscheidend	Ca 0,1 mln./jaar Niet onderscheidend	Ca 0,1 mln./jaar Niet onderscheidend
Gerelateerde grondwaarden	- Waarde 'restgrond' aan te kopen agrarische perceel afhankelijk van gebiedsontwikkeling. Vooralsnog agrarische bestemming. - Grond ten oosten RWZI te verkopen als bedrijventerrein	Aankoopkosten grond bedrijventerrein niet in kosten; al ten laste reserve. Wel apart gepresenteerd in tabel - Restgrond naast tracé te verkopen als Bedrijventerrein	1-3 mln. Op termijn erfaansluitingen laten opheffen door transformatie gebouwen - Grond ten oosten RWZI te verkopen als bedrijfsgrond.	- Aankoopkosten voor tracé is onderdeel van de raming. - Eerste fase revitalisering BWW ingezet. - Basis voor verdere stappen - Grond ten oosten RWZI te verkopen als bedrijfsgrond
Bijpassende Gebiedsontwikkeling	Meerkosten en ligging kunnen ontsluitingsweg bieden voor eventueel ontwikkelen (bedrijventerrein) ten westen van RWZI.	Biedt extra ontsluiting bij beperkte doorontwikkeling bedrijventerrein Barwoutswaarder En woningbouw	Gaat niet knellen bij beperkte gebiedsontwikkeling Woerden-West. Dan werkbaar en geen meerkosten.	Kan alleen in combinatie met eerste stevige stap in revitalisering kerngebied Bedrijventerrein Barwoutswaarder. Helpt bij mogelijke verdere stappen in revitalisering of transformatie maar die zijn niet nodig en vrij te kiezen.

7. Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Aanvullend op de effectrapportage die de specifieke effecten uit het - in participatie tot stand gekomen- beoordeling vanuit Woerdens perspectief beschrijft is een Maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld.

7.1 Resultaten MKBA

Het gaat hier om een beoordeling door een andere bril. Deze beziet alleen de financieel waardeerbare effecten vanuit een nationaal perspectief. Twee voorbeelden: 1) Opbrengst van accijnzen zijn vanuit Woerdens perspectief niet erg van belang. In de MKBA zijn het nationale baten. 2) Verkeersveiligheid is bij het beoordelingskader benaderd als vraagstuk van ontwerp van veilige kruispunten, van het goed uit elkaar houden van fietsers en (vracht)verkeer etc. met als resultaat een zo verkeersveilig mogelijk tracé, waarbij de alternatieven onderling beoordeeld worden op waar dat het beste lukt. In de MKBA gaat het meer om verkeersveiligheid in termen van: type wegen zowel binnen als buiten Woerden waarop het drukker of rustiger wordt. Een alternatief scoort goed als op relatief onveilige wegen het rustiger wordt door het alternatief.

In een MKBA worden alle financieel waardeerbare effecten volgens een door de Rijksoverheid nationaal vastgestelde methodiek gewaardeerd. De MKBA is daarom aanvullend op de effectrapportage en niet vergelijkbaar en niet gelijkwaardig. Het is aan de raad om alle aspecten te wegen.

De uitkomsten staan in tabel 4 en worden kort toegelicht. Voor een uitgebreide toelichting zie het aparte rapport MKBA Brug Woerden-West in bijlage 16.

Tabel 4: overzicht van de kosten per alternatief en belangrijkste aanvullende financiële aspecten

	Gildenbrug		Rietveldbrug		Rietveldbrug- West		Rembrandtbrug-Oost		Rembrandtbrug-West	
	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag
Directe kosten										
Investeringskosten	€ -14,3	€ -14,3	€ -16,4	€ -16,4	€ -17,9	€ -17,9	€ -21,7	€ -21,7	€ -24,0	€ -24,0
Beheer en onderhoudskosten	€ -2,6	€ -2,6	€ -2,6	€ -2,6	€ -2,6	€ -2,6	€ -2,4	€ -2,4	€ -2,3	€ -2,3
Bedieningskosten	€ -2,1	€ -2,1	€ -2,1	€ -2,1	€ -2,1	€ -2,1	€ -2,1	€ -2,1	€ -2,1	€ -2,1
Directe baten										
Reistijd	€ 12,1	€ 11,5	€ 6,4	€ 6,1	€ 6,4	€ 6,1	€ 14,2	€ 13,4	€ 14,2	€ 13,4
Reis-betrouwbaarheid	€ 7,0	€ 6,7	€ -3,9	€ -3,7	€ -3,9	€ -3,7	€ 6,3	€ 6,0	€ 6,3	€ 6,0
Robuustheid	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,0	€ 0,1	€ 0,0	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,1
Wachttijd brug recreatievaart	€ -0,3	€ -0,3	€ -0,3	€ -0,3	€ -0,3	€ -0,3	€ -0,1	€ -0,1	€ -0,1	€ -0,1
Wachttijd brug verkeer	€ -0,2	€ -0,2	€ -0,1	€ -0,1	€ -0,1	€ -0,1	€ -0,3	€ -0,2	€ -0,3	€ -0,2
Indirecte effecten										
Economische effecten	€ 1,9	€ 1,8	€ 0,3	€ 0,2	€ 0,3	€ 0,2	€ 2,0	€ 1,9	€ 2,0	€ 1,9
Accijnzen	€ 1,4	€ 1,4	€ 2,4	€ 2,4	€ 2,4	€ 2,4	€ 2,5	€ 2,5	€ 2,5	€ 2,5
Externe effecten										
Klimaat	€ 4,4	€ 4,4	€ 7,0	€ 7,0	€ 7,0	€ 7,0	€ 7,6	€ 7,6	€ 7,6	€ 7,6
Luchtvervuiling	€ 1,0	€ 1,0	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,8	€ 1,3	€ 1,3	€ 1,3	€ 1,3
Geluid	€ 2,0	€ 2,0	€ 0,7	€ 0,7	€ 0,7	€ 0,7	€ 2,0	€ 2,0	€ 2,0	€ 2,0
Verkeersveiligheid	€ 8,5	€ 8,0	€ 13,9	€ 13,1	€ 13,9	€ 13,1	€ 11,6	€ 11,0	€ 11,6	€ 11,0
Totale kosten	**€ -19,0**	**€ -19,0**	**€ -21,1**	**€ -21,1**	**€ -22,5**	**€ -22,5**	**€ -26,1**	**€ -26,1**	**€ -28,3**	**€ -28,3**
Totale baten	**€ 38,0**	**€ 36,5**	**€ 27,2**	**€ 26,2**	**€ 27,2**	**€ 26,2**	**€ 47,3**	**€ 45,5**	**€ 47,3**	**€ 45,5**
Netto contante waarde	**€ 19**	**€ 17**	**€ 6**	**€ 5**	**€ 5**	**€ 4**	**€ 21**	**€ 19**	**€ 19**	**€ 17**
B/K verhouding	**2,0**	**1,9**	**1,3**	**1,2**	**1,2**	**1,2**	**1,8**	**1,7**	**1,7**	**1,6**

7.2 Toelichting MKBA

Alle bedragen in de tabel zijn netto contante waarden. Dat wil zeggen dat alle kosten en baten naar één jaar – in dit geval 2021 - zijn omgerekend door middel van een zogenoemde discontovoet (rente met risico-opslag). De bedragen zijn inclusief BTW, in tegenstelling tot de kostenramingen die exclusief BTW zijn, omdat de gemeente btw-compensatie ontvangt. Dit verklaart waarom de bedragen in de tabel afwijken van de eerdergenoemde kostenbedragen in deze rapportage.

Tegenover de contant gemaakte kosten voor investeringen, beheer en onderhoud en bediening van de brug, staan de maatschappelijke baten. De baten bestaan uit directe baten, indirecte effecten en externe effecten. De directe baten bestaan uit baten als gevolg van verbeterde reistijden en reis-betrouwbaarheid. Wachttijden bij bruggen worden daarin negatief gewaardeerd. De verschillen in directe baten worden vooral bepaald door de reistijdwinsten en reisbetrouwbaarheid. De relatief grote reistijdwinsten bij de Gildenbrug, en nog sterker bij de Rembrandtbrug, ontstaan doordat deze het meest tot kortere routes leiden, waardoor reistijdwinst ontstaat. De spreiding over meerdere routes leidt tot betere doorstroming en daardoor grotere reisbetrouwbaarheid. De Gildenbrug en Rembrandtbrug scoren hierin ook het beste, maar het verschil komt vooral door betrouwbaarheid buiten het Woerdense gebied.

Bij de indirecte effecten gaat het om de effecten die de betere verbindingen en routes hebben op de algemene economie. Omdat hier geen detailonderzoek naar gedaan is, zijn de effecten benaderd

volgens een vaste methode. In dit project wordt, in lijn met aannames in recente studies voor gebiedsontsluitingswegen, verondersteld dat de indirecte effecten 10% van de totale bereikbaarheidseffecten bedragen. Zo is het verschil in uitkomsten bepaald. De effecten op accijnzen zijn bepaald op basis van voertuigkilometers en voertuigtype.

Tot slot zijn er de externe effecten. Het gaat hier om een financiële waardering van de effecten op luchtverontreiniging (klimaat: CO2) en andere vormen van luchtverontreiniging ($PM_{2,5}$, PM_{10}, SO_2 en NO_x), verkeersveiligheid en geluidsoverlast. Ook hier is het effect van de alternatieven bepaald met behulp van kengetallen en de toename of afname van voertuigkilometers en het type wegen waar de kilometers worden gemaakt. Alle alternatieven zorgen ervoor dat slimmere routes ontstaan en zorgen ervoor dat minder voertuigkilometers worden gemaakt, wat gunstig is voor de milieueffecten. De uitstoot neemt bij alle alternatieven af, de verkeersveiligheid verbetert en de geluidsbelasting vermindert. Lokaal kan dit heel anders zijn, zoals de effectbeoordeling hiervoor heeft laten zien, maar de realisatie van een nieuwe brug is in het geheel bezien goed voor het milieu. Het effect is het grootst bij de Rembrandtbrug, maar ook de Rietveldbruggen doen het op verkeersveiligheid en verplaatsen van luchtverontreiniging naar minder kwetsbare gebieden relatief goed.

De beste totale kosten-baten verhouding heeft de Gildenbrug. Dit komt doordat de kosten ervan relatief laag zijn en de baten in verhouding daarmee hoog. De Rietveldbruggen hebben een baten-kosten-verhouding van ongeveer 1, de waarde waarop baten en kosten gelijk zijn. De Rembrandtbrug scoort met een baten-kosten verhouding van 1,5-1,6 beter dan de Rietveldbruggen. Ondanks de als geheel hogere baten, scoort de Rembrandtbrug in verhouding van baten en kosten wat lager dan de Gildenbrug, omdat de kosten relatief hoog zijn. De meeste toegevoegde waarde heeft de Rembrandtbrug. Met €42 miljoen totale baten ligt dat ruim boven de andere alternatieven. Doordat echter de kosten ook aanzienlijk hoger zijn dan de andere alternatieven, ligt de totale netto contante waarde op hetzelfde niveau als de Gildenbrug.

Hierbij moet opgemerkt worden dat het om alleen een financiële waardering gaat. Alle niet financieel te waarderen elementen die in de effectbeoordeling wel zichtbaar zijn gemaakt, zijn hierin niet meegenomen en meegewogen. Voor een afweging is het van belang zowel de financiële als de niet-financiële elementen te betrekken.

8. 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 en de bijpassende structuur van het verkeersnetwerk. Daarnaast kunnen andere aspecten als kosten-baten-verhouding, leefomgeving, betaalbaarheid draagvlak etc. meegewogen worden. Onderstaand is per alternatief samengevat wat een keuze voor een alternatief in essentie inhoudt. Zo geven we een handreiking voor de besluitvorming die uiteindelijk een politieke weging van alle mogelijke aspecten zal zijn.

8.2 Wanneer kiezen voor een Gildenbrug?

Het alternatief Gildenbrug vermindert de verkeersdruk op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk met 21% op de Boerendijk en 17% op de Rembrandtlaan, voor een bedrag van €14,5 miljoen. Behalve de relatief lage kosten kent de Gildenbrug geen voordelen.

Nadelen die geaccepteerd moeten worden zijn:

- *Aantasting monumentale omgeving en sloop woningen.*
  Het aanleggen van een brug bij het meest monumentale deel van Rietveld is een forse ingreep in dit historische landschap. De keuze om het 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 fraai zijn. Het is op dit moment echter

de minst slechte inpassing die mogelijk is op die plek. Tegen meerkosten is de bocht bij het accountantskantoor flauwer te maken door aanpassing van het pand ter plaatse.

- *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, al blijven de vele conflictpunten niet wenselijk. Wat betreft het aantal verkeersbewegingen uit de zijstraten, voorzien we met het voorspelde gebruik van de Gildenweg geen directe doorstromingsproblemen. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein verbetert door een verbinding aan de noordzijde, maar ondernemers zien dit niet als een te waarderen voordeel. Ze geven aan te verwachten dat de nieuwe verkeerstroom de logistiek en het functioneren van 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 nu nog kunnen blijven, afgesloten moeten worden. Dat is een forse opgave, ook in het veranderen van aanliggende panden en het gebruik ervan. De kosten om de Gildenweg 'randweg proof' te maken zijn circa € 2-3 miljoen en zijn niet opgenomen in de kostenraming.

- *Minste draagvlak*
  Het alternatief Gildenbrug kent een relatief klein draagvlak. Dit blijkt uit de vele gesprekken die het projectteam heeft gevoerd met diverse belanghebbenden. Men ziet dit tracé niet als wenselijk vanwege de aantasting van de waardevolle monumentale en cultuurhistorische omgeving. Ook past de functie van de weg niet bij het gebruik van de Gildenweg.

8.3 Wanneer kiezen voor een Rietveldbrug?

Het alternatief Rietveldbrug is geen robuuste oplossing voor het verkeerprobleem op de Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk. Wel reduceert het alternatief Rietveldbrug de verkeersdruk op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk met 13% op de Boerendijk en 12% op de Rembrandtlaan. Het tracé is goed door te ontwikkelen naar een eventuele westelijke randweg. Doordat er grotendeels een nieuwe weg wordt gerealiseerd in een open terrein, kan de weg optimaal worden aangelegd en kent, met uitzondering van Barwoutswaarder en de inrit van de RWZI, geen zijwegen. Het zware vrachtverkeer van de bedrijven bij Nieuwerbrug kan ook gebruikmaken van deze weg en ontlast daarmee een stukje Barwoutswaarder en de Gildenweg.

Nadelen die geaccepteerd moeten worden zijn:

- *Aantasting cultuurhistorisch landschap*
  Ook hier is aantasting van een cultuurhistorisch landschap aan de orde. De burgemeesterswoning 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.

- *Opwaardering Rietveld*
  Rietveld wordt weer opgewaardeerd tot hoofdontsluitingsroute, hetgeen haaks staat op beleid van de provincie om de Oude Rijnzone cultuurhistorisch en landschappelijk te behouden en te ontwikkelen.

- *Geringe verkeerskundige bijdrage is een risico voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkelingen*
  Als binnenstedelijke woningbouwontwikkeling tot stand komt, bijvoorbeeld op de Pannebakkerijen en intensivering in Woerden-Noord, zal de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk opnieuw fors toenemen en zal hiervoor een oplossing gevonden moeten

worden. De Rietveldbrug zal dan nauwelijks een rol spelen in het opvangen van die toename van het verkeer.

8.4 Wanneer kiezen voor een Rietveldbrug-West?

Alternatief Rietveldbrug-West kan interessant zijn bij een uitbreiding van het bedrijventerrein ten westen van de RWZI, maar is geen robuuste oplossing voor het verkeerprobleem op de Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk. Wel reduceert het alternatief Rietveldbrug de verkeersdruk op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk met 13% en met 12% op de Rembrandtlaan. Het tracé is goed door te ontwikkelen naar een eventuele westelijke randweg. Doordat er grotendeels een nieuwe weg wordt gerealiseerd in een open terrein, kan de weg optimaal worden aangelegd. Kosten voor het tracé zijn € 17-18 miljoen. Dit alternatief is door de adviesgroep tijdens het participatietraject ingebracht met als belangrijkste reden het zoveel mogelijk voorkomen van sloop van woningen. Daaraan voldoet het alternatief niet.

Nadelen die geaccepteerd moeten worden zijn:

- *Aantasting landschappelijke kwaliteit*
  In dit alternatief wordt de monumentale kwaliteit niet aangetast, maar wel de landschappelijke kwaliteit. Het tracé ligt buiten de rode contouren en er wordt in een open landschap aangelegd. Dit staat in conflict met de landschappelijke waarden van het gebied.

- *Opwaardering Rietveld*
  Rietveld wordt weer opgewaardeerd tot hoofdontsluitingsroute hetgeen haaks staat op beleid van de provincie om de Oude Rijnzone cultuurhistorisch en landschappelijk te behouden en te ontwikkelen.

- *Geringe verkeerskundige bijdrage is een risico voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkelingen*
  Als binnenstedelijke woningbouwontwikkeling tot stand komt, bijvoorbeeld op de Pannebakkerijen en intensivering in Woerden-Noord, zal de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk opnieuw fors toenemen en zal hiervoor een oplossing gevonden moeten worden. De Rietveldbrug zal dan geen rol spelen in het opvangen van die toename van het verkeer.

- *Risico's bodem*
  De risico's zijn vanwege slappe grond, mogelijke vervuiling en aan te kopen gronden groter.

- *Sloop woning en bedrijf*
  Realisatie betekent de sloopt van een agrarisch bedrijf en woning.

- *Eventuele westelijke uitbreiding bedrijventerrein is inbreuk op beleid provincie*
  Een nog intensievere/ westelijker gebiedsontwikkeling in het buitengebied van Woerden, bijvoorbeeld in de vorm van een bedrijventerrein ten westen van de RWZI, is een inbreuk op de door de provincies ingezette ontwikkelingsrichting van de Oude Rijnzone. Gebiedsontwikkeling in deze zone kan in financiële zin waarde toevoegen, wat de meerkosten ruimschoots goedmaakt en het rendement van de investering verhoogt. De keuze draait om de vraag naar de wenselijkheid van de gebiedsontwikkeling.

8.5 Wanneer kiezen voor een Rembrandtbrug?

De Rembrandtbrug levert verreweg de grootste bijdrage aan het verminderen van de verkeersdruk op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk met 40% en op de Rembrandtlaan met 23% en heeft naast en lokale functie ook betekenis voor verkeer met een bestemming elders in Woerden of de A12. Daarnaast draagt het alternatief bij aan de gewenste revitalisering van het bedrijventerrein en leid tot een impuls van de gebiedskwaliteit en duurzaamheid op het bedrijventerrein. Zowel de logistiek op het bedrijventerrein als de doorstroming op de nieuwe hoofdontsluitingsweg blijven goed functioneren. Daarnaast is het een

ontsluiting die op termijn waardevol is voor een eventuele binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Het maatschappelijk draagvlak voor het alternatief is het grootst. Het alternatief is kansrijk voor cofinanciering door de provincie. De Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) kijkt positief aan tegen deze ontwikkeling en zou zowel een inhoudelijke als financieel risicodragende rol willen spelen in een eventuele vervolgfase.

Het alternatief kent twee varianten. De kosten voor variant Oost zijn €21,3 miljoen en €23,3 miljoen voor variant West.

Nadelen die geaccepteerd moeten worden zijn:

- *De kosten*
  De kosten bedragen € 21,3-23,3 miljoen voor respectievelijk de oostelijke en de westelijk variant. De brug en verkeersinfrastructuur zelf zijn iets minder duur dan bijvoorbeeld bij de Gildenbrug. Wel is, om een goede verkeersontsluiting te realiseren, een ingrijpende aankoop van woningen en bedrijven nodig. Die zijn zo gekozen, dat er een wezenlijke bijdrage aan de revitalisering wordt geboden. Daarmee wordt gelijk ook een basis gelegd en waarde gecreëerd voor mogelijke vervolgstappen in revitalisering en/of transformatie. Hier wordt verder niet op vooruit gelopen.

- *Ingrijpend voor bewoners*
  Dit alternatief treft het grootste aantal bewoners die moeten verhuizen. De bewoners hebben aangegeven hier erg tegenop te zien en behoefte te hebben aan onafhankelijke, maar wel door de gemeente betaalde hulp in het proces. Ook bij de andere alternatieven is dit zo, maar bij dit alternatief is speelt dit in grotere mate.

- *Complexe opgave*
  De opgave is complex en vraagt grote investeringen, waarbij de kosten voor de toekomstige baten uit gaan.

- *Mogelijk gefaseerde aanpak*
  Hoge kosten maken mogelijk een gefaseerde realisatie nodig. Dat kan betekenen dat er een langere voorbereidings- en/of realisatietermijn wordt genomen om kosten in de tijd te spreiden. De uitvoering kent dezelfde termijn als de andere alternatieven. De keuze hiervoor is een politiek besluit.

- *Kansen, maar ook risico's ondernemers*
  Voor sommige ondernemers is dit alternatief een kans, voor anderen een risico. De ondernemersverenigingen en de OMU zien het als een kans voor de revitalisering, maar voor individuele ondernemers zijn er ook risico's.

- *Afname oppervlakte bedrijventerrein*
  Het bedrijventerrein Barwoutswaarder zal door revitalisering een duidelijk beter ondernemersklimaat kunnen krijgen. Intensivering van de her te ontwikkelen gronden is mogelijk. Wel zal het aantal hectares bedrijventerrein afnemen op de Barwoutswaarder. Mocht het huidige aantal hectares willen handhaven, dan zal extra oppervlakte bedrijventerreinen moeten worden ontwikkeld.

9. Medebekostiging

Afgelopen anderhalf jaar 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 ontwikkelrichtingen. 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 een op hoofdlijnen gezamenlijke koers te kiezen.

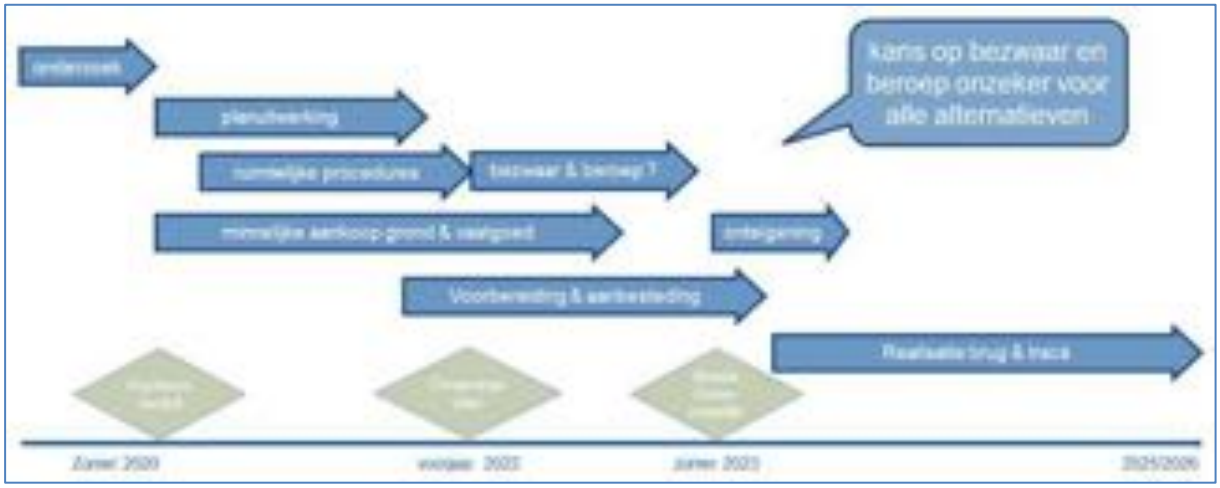
De afgelopen maanden zijn we intensief in gesprek geweest met de OMU. In hun brief (bijlage 17) geven zij aan dat het tracé Rembrandtbrug kansen biedt voor de revitalisering/herstructurering van bedrijventerrein Barwoutswaarder, waaraan zij graag hun bijdrage leveren, zowel in de vorm van professionele als van risicodragende partij.

Door gesprekken over de meerwaarde van alternatieven voor elkaars doelstellingen kan ook de bereidheid groeien om elkaar te helpen in zowel draagvlak, expertise, procedures als financieel. Een programmatische aanpak onder de noemer 'duurzame verstedelijking' is in ontwikkeling om op die kansen in te spelen. Alleen het alternatief Rembrandtbrug maakt een reële kans op medebekostiging door andere overheden.

10. Planning en vervolgstrategie

10.1 Planning

Onderstaande planning in figuur 10 geeft een indicatie van het vervolgproces. Deze is voor alle alternatieven in principe gelijk.



Figuur 10: indicatie van het vervolgproces

10.2 Vervolgstrategie

Voor de feitelijke invulling van het proces naar realisatie zijn meerdere strategieën mogelijk. In figuur 11 zijn drie mogelijke strategieën in essentie benoemd. De strategieën zijn op hoofdlijnen beschreven en geven denkrichtingen aan.

Figuur 11: mogelijke strategieën

10.2.1 Volgens planning realiseren

Ons land bevindt zich in een periode waar de coronacrisis en zijn doorwerking in de economie en het maatschappelijk leven speelt. Een mogelijke benadering voor het project is om juist in zo'n periode de investeringen voor en met bedrijven en in infrastructuur in stand te houden. Dat zou ervoor pleiten om het project volgens planning of mogelijk nog sneller te realiseren. Daarbij zou het interessant zijn om binnen de mogelijkheden van de aanbestedingswet een aanpak met lokale ondernemers te ontwikkelen die voorziet in zelfrealisatie en daarmee een zekere voorrang en ondersteuning biedt aan Woerdense bedrijven. Hierbij zou de provincie Utrecht aangesproken kunnen worden om samen op te trekken in deze vernieuwende werkwijze

10.2.2 Uitstel

Een andere mogelijkheid is om de realisatie van het project uit te stellen als er nu onvoldoende middelen voor zijn en andere prioriteiten gesteld moeten worden. Deze mogelijkheid kan aan de orde zijn. Aan te bevelen is om in zo'n situatie nu al een keuze voor een alternatief te maken. Anders is er langdurige onzekerheid voor bewoners en bedrijven, wat tot hoge emotionele en financiële schade leidt. De maatschappelijk schadelijkste beslissing is het niet nemen van een beslissing. Zelfs met de keuze voor een alternatief heeft deze optie van uitstel een groot risico op afstel en later weer opnieuw moeten beginnen. Dat laatste zal maatschappelijk steeds moeilijker zijn.

10.2.3 Strategisch faseren

Een derde mogelijkheid is strategisch faseren: nu al een besluit nemen over het alternatief en dit alternatief ook zo snel mogelijk verankeren in een bestemmingsplan of omgevingsplan. De uitvoering moet echter om financiële redeneren in vooraf zoveel mogelijk vastgelegde stappen gedaan worden. Dit in een fasering die bruikbare tussentijdse resultaten oplevert, maar de investering spreidt over een langere periode, bijvoorbeeld tot 2030. Zo ontstaat helderheid voor iedereen, is er duidelijkheid wie wanneer moet handelen en wordt de financiële last gespreid in de eerste jaren.

CONTACT

Gemeente Woerden
Blekerijlaan 14, 3447GR Woerden
tel. 14 0348
www.woerden.nl

@gemeentewoerden
gemeentewoerdenofficieel

Foto voorzijde: [naam]