



**Bijlage 14: ontwikkelperspectief**



## Alternatief Rembrandtbrug

### Stedenbouwkundige inpassing en relatie met revitalisering

Naast een verkeerskundig ontwerp was het bij het alternatief Rembrandtbrug noodzakelijk ook een beeld te geven van de stedenbouwkundige inpassing en impact in de directe omgeving van het tracé.

Om dit tracé te realiseren moeten meer dan bij de andere alternatieven diverse woningen en bedrijfspanden worden aangekocht en dat beïnvloedt het gebied ook in structuur en functioneren.

Om die reden is verkend wat de directe impact van inpassing van het tracé in het gebied kan betekenen en is ook een doorkijk gegeven welke kansen en mogelijkheden dit geeft voor een verdere stap in de revitalisering van het bedrijventerrein.

Onderstaand de stedenbouwkundige inpassing van de tracé zoals die in het kader van het project Brug Woerden-West zou kunnen worden gerealiseerd. Voor een toelichting op het verkeerskundig ontwerp wordt verwezen naar bijlage 4 en 6

*Kaartbeeld: Stedenbouwkundig beeld en inpassing varianten West en Oost*



Naast deze stedenbouwkundige inpassing hebben we ook een beperkte denkbare doorkijk gegeven hoe de directe omgeving van het tracé zich verder zou kunnen ontwikkelen als onderdeel van de revitalisering Barwoutswaarder. Die verkenning is in onderstaande beelden samengevat.

*Kaartbeeld: Denkbare toekomstige doorontwikkeling*

*Stedenbouwkundig beeld en inpassing varianten West en Oost*



Wat betreft de stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing en betekenis het volgende.

Ook bij de Rembrandtlaan heeft het realiseren van een brug invloed op de stedelijke omgeving.

De rotonde bij de brug en de brug zelf ontlasten andere routes van veel verkeer, maar deze plek wordt wel meer een verkeersknooppunt aan de westkant van de stad. Een goede groene inrichting en aandacht voor het mitigeren van geluid en lichteffecten is daarbij belangrijk.

De brug biedt stedenbouwkundig een markeringspunt voor de toekomst. Het is van belang aansluitend in het kader van bijvoorbeeld de omgevingsvisie vast te stellen hoe de noordelijke oever van de Oude Rijn zich verder zou kunnen ontwikkelen. De locatie van de brug is zodanig dat het een ontsluiting kan bieden voor welke ontwikkeling dan ook van het gebied bij de Pannenbakkerijen.

Aan de zuidzijde van de Oude Rijn creëert de brug en het tracé een nieuwe structuur. Voor de verkeersontwikkeling van de stad levert dit een passende en helpende aanvulling op van het verkeersnetwerk. Tegelijkertijd is het niet vanzelfsprekend een ontsluitingsroute door een bedrijventerrein te realiseren. Als dat toch gebeurt dan is het van belang dat ook zo te doen dat het helpt voor de gewenste revitalisering en herstructurering van het bedrijventerrein en dat het een eventuele transformatie naar andere functies op termijn niet in de weg zit.

Als snel was duidelijk dat het realiseren van een ontsluitingsweg zoveel mogelijk tussen de bestaande panden van de Kuipersweg door niet een goede combinatie kon opleveren voor verkeer en bedrijventerrein. Daarom is zowel met een oostelijke en een westelijke variant

gezocht naar een grotere ingreep in de structuur en het aanliggende vastgoed die een goede combinatie kan opleveren van een ontsluitingsweg en een verbetering van de structuur en vernieuwing van vastgoed en openbare ruimte die de gewenste revitalisering oplevert.

Gezocht is naar een ligging die logisch is voor het verkeersnetwerk, logisch is voor de structuur van het bedrijventerrein, die helpt om nu doodlopende straatjes op te heffen en die vernieuwing van verouderd vastgoed zou kunnen opleveren en een aanzat geeft voor een logische doorontwikkeling na dit project.

De brug vormt een nieuwe entree van de stad. In de verdere planvorming kunnen we met elkaar die poortfunctie ruimtelijk verder invulling geven. Vooralsnog hebben we daarom hier een groene invulling bij getekend zowel aan de noordzijde als de zuidzijde van de brug. Dit kan ook nog anders vorm krijgen als dat gewenst is.

De aankoop van de bedrijfspanden tussen brug en kruispunt met de Kuipersweg is in eerste instantie vooral een noodzakelijke doorbraak die als bijkomstig voordeel een doodlopend stukje bedrijfsgebied opheft. Om hier een goede invulling aan te geven is het inrichten van dit stuk weg als een laan met bomen en groen van belang. Op termijn en in stappen kan de ruimte aan weerszijde van de laan mogelijk een andere invulling krijgen die de nieuwe weg meer benut als etalage.

In de weergegeven denkbare doorontwikkeling van de westelijke en oostelijke variant ontstaat tussen de brug en de kruising met de Kuipersweg aan de westzijde (het terrein van Van der Hoeven) een mogelijkheid om daar nieuwe bedrijfspanden te realiseren die passen bij de nieuwe entree van het gebied en bij de visie op het gebied zoals ontwikkeld voor de revitalisering. De in bovenstaande figuur gegeven invulling is niet meer dan indicatief.

Bij variant Oost is aangegeven hoe aan de oostzijde een doorsteek gerealiseerd kan worden tussen kruising met de Kuipersweg en de Barwoutswaarder. Door dit in te richten als erfaansluiting kan in de doorontwikkeling nog een doodlopende structuur worden opgeheven en een goed functionerende openbare ruimte worden gecreëerd. Deze doorontwikkeling is ingetekend bij de oostelijke variant omdat die dan weinig meerkosten geeft om te realiseren. Ook in de westelijke variant is zo'n doorontwikkeling denkbaar.

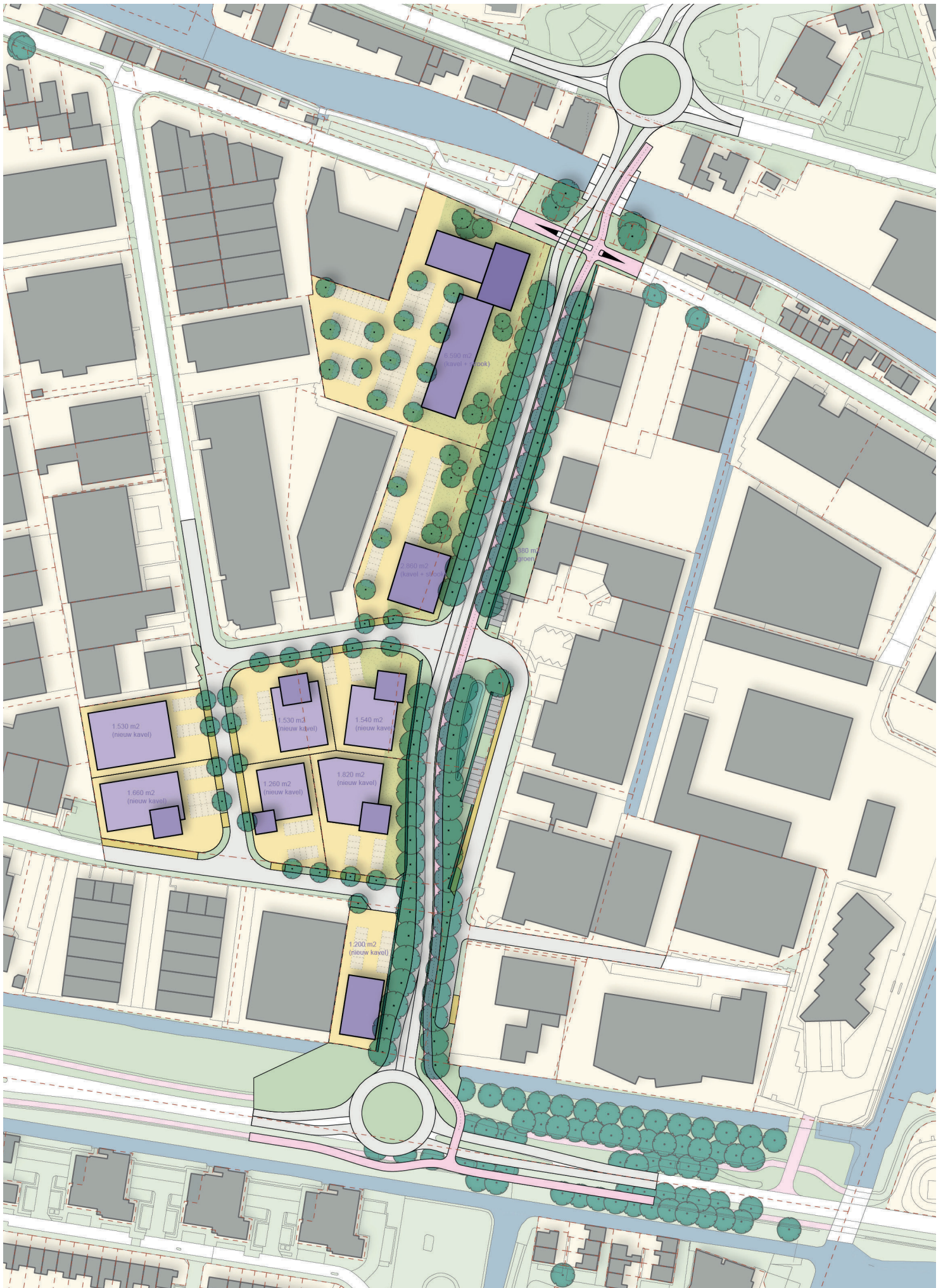
Wat betreft het gebied tussen kruising Kuipersweg en de Hollandbaan zijn de overwegingen als volgt. Naast financiële overwegingen voor een keuze uit de varianten Oost of West spelen ook een aantal inhoudelijke overwegingen. We geven hier de stedenbouwkundige en ruimtelijke argumenten. In bijlage 12 zijn de economische overwegingen weergegeven. Bij een westelijk tracé zal het pand van borrelhapjesfabriek van A-Ware en het autobedrijf van PHG aangekocht moeten worden. Dat is kostbaar, maar zou het begin kunnen vormen van de lang gewenste verbetering van de structuur aan de westzijde. Bij realisatie van dit westelijke tracé ontstaan er restgrond die al in die eerste fase benut kunnen worden voor kleinschaliger bedrijven. Als denkbare en gewenste doorontwikkeling zou later ook de kaasopslag van Bouter aangekocht kunnen worden en kan de Kuipersweg doorgetrokken worden naar de Daggeldersweg. Dan is er een echte structuurverbetering, logische zichtlijnen en ontstaan er kavels van de gewenste omvang en kan het gebied vernieuwen en veranderen van karakter. Dit zijn de potentiële voordelen van de Westelijke variant dat zo'n ontwikkeling in gang worden gezet. In het westelijk tracé blijft de situatie van de panden aan de oostzijde zoals die is. Mogelijk wordt een actualisatie van die panden wel gestimuleerd doordat de gemeente de openbare ruimte daar verbetert. Het bestaande deel Kuipersweg wordt in die situatie een ventweg naast de nieuwe weg met groen, parkeerruimte en logistieke ruimte, zodat de ruimtelijke kwaliteit toeneemt en bedrijven en weg goed met elkaar kunnen functioneren.

Bij de Oostelijke Variant ontstaat op een andere manier een impuls voor revitalisering. De oostelijke variant maakt dat de verouderde panden aan de oostkant moeten worden aangekocht. Daar is helaas ook het vernieuwde pand van Twinsport bij. Bij een oostelijke tracé komen meer restgronden vrij dan bij een westelijk tracé. Dit verklaart ook voor een deel de lagere totale kosten. Aan de oostzijde kunnen op deze vrijkomende gronden nieuwe bedrijfspanden worden gerealiseerd die de nieuwe weg als 'etalage' kunnen benutten, maar die hun logistiek niet aan de nieuwe weg hebben, maar wat betreft verkeer georiënteerd zijn op de zijstraten. In deze situatie is daarom een aparte ventweg niet nodig. De zijstraat die gecreëerd wordt bij de kruising met de Kuipersweg is tegelijkertijd de basis voor toekomstige ontwikkelingen. In de eerste plaats de basis voor een doorsteek naar de Barwoutswaarder zoals eerder genoemd. In de tweede plaats op langere termijn als ontsluiting naar het oosten waar een aanpassing in de structuur gewenst is. Dit nog los van de vraag of dat gaat om modernisering van het bedrijventerrein of om eventuele (gedeeltelijke) transformatie naar andere functies.

In de Oost variant blijft A-ware en krijgt A-Ware een nieuwe toegang tot de bestaande logistieke ingangen en andere parkeerruimte om een conflict tussen weg en bedrijfslogistiek te voorkomen.

Beide varianten bieden een impuls aan de revitalisering. Van de ingreep aan de oostkant gaat een meer directe werking uit. Dat maakt dat de OMU een voorkeur heeft voor de variant Oost.

Een keuze uit de varianten vraagt het wegen van de financiële, economische en ruimtelijke aspecten. Dat kan gebeuren tegelijk met of nadat de keuze gemaakt is of het alternatief Rembrandtbrug wordt gekozen of niet.



**Stedenbouwkundige inpassing | variant**  
 Studie Rembrandtbrug, gemeente Woerden

schaal: 1:500  
 datum: 26-03-2020  
 status: concept

projectleider: NLROBJ  
 ontwerp: NLMINC  
 projectnr.: 370960



