

Schriftelijke vragen – Rembrandtbrug, een brug te ver!

Zijn alle belangen bij de Rembrandtbrug wel voldoende tegen elkaar afgewogen?

De Rembrandtbrug houdt de gemoederen in Woerden flink bezig. Jarenlang wordt er gesproken over de komst van een brug die in eerste instantie bestond uit meer opties. De Rietveldbrug-(west), de Gildenbrug en de Rembrandtbrug. Vandaag de dag is de Rembrandtbrug als enige overgebleven en moet er een weloverwogen keus worden gemaakt tussen een westelijk en oostelijk variant.

Tot op de dag van vandaag is nog niet helemaal duidelijk waarom de **dure** Rembrandtbrug het best uit de bus is gekomen. In de gemeenteraad zijn er vaker discussies geweest over de financiën van deze brug. Dat de Rembrandtbrug een project is waar veel financiële onzekerheid bij komt kijken, is een gegeven. Zeker nu de grondstoffen, materialen en arbeidsuren steeds duurder worden.

Daarnaast moeten er bewoners/ondernemers worden uitgekocht. Een bedrag van minimaal € 31 miljoen (oplopend) voor een brug is in deze tijden van financiële onzekerheid een brug te ver. Los van de verschillende visies op de financiën hebben we ook te maken met een menselijk en ruimtelijk aspect. Dat dit niet losgetrokken kan worden van de financiën is ook een gegeven. Inwoners en ondernemers vragen zich af waarom de gemeente Woerden vasthoudt aan een brug en tegen welke prijs dit gebeurt. Woerden&Democratie is en blijft tegen de komst van de brug. Nu er democratisch is besloten dat er een brug moet komen, is het belangrijk dat dit voor gedupeerden zo min mogelijk schade met zich meebrengt. Gelet op bovenstaande legt Woerden&Democratie de volgende vragen voor aan het college:

1. Is het college bekend met de zorgen die er zijn bij inwoners en ondernemers omtrent de Rembrandtbrug? Zo ja, welke zorgen zijn er bekend en hoe gaat het college hiermee om?
2. Heeft het college een goed beeld van de inwoners uit Molenvliet en het Schilderskwartier die mogelijk de dupe worden van de Rembrandtbrug? Welke bezwaren zijn er en hoe gaat het college hiermee om?
3. Heeft het college een goed beeld van de ondernemers die de dupe worden bij het realiseren van de Rembrandtbrug? Zo ja, hoeveel ondernemers zijn dit en om welke ondernemers gaat het?
4. Welke variant is het meest nadelig voor de ondernemers en hun personeel? De westelijke of de oostelijke variant?
5. Heeft het college in beeld en laten onderzoeken welke gevolgen een eventuele Rembrandtbrug heeft voor het personeel van de bedrijven die door beide varianten worden gedupeerd? Hoe is dit meegenomen in het volledige project en welke verschillen zijn er gelet op de twee varianten?
6. Zijn er door het college gesprekken gevoerd met de ondernemers uit de vorige vraag? Met welk doel, in welk stadium bevinden zich deze gesprekken en verlopen deze op een constructieve manier?
7. Welk bedrag is er in de (voorlopige) begroting voor dit project gereserveerd om gedupeerde ondernemers te compenseren? Wil het college onder geheimhouding inzage geven in deze (voorlopige) begroting en is de verwachting dat hier meer geld voor moet worden uitgetrokken?
8. Is er bij het eventueel uitkopen van de bedrijven alleen uitgegaan van de onroerendgoedwaarden? Zo ja, vindt het college het ook redelijk dat gedupeerde bedrijven ook gecompenseerd moeten worden voor het elders vestigen en opbouwen?
9. Worden de gedupeerde ondernemers en bewoners geholpen bij het vinden van een alternatieve locatie binnen de gemeentegrenzen van Woerden?
10. Overweegt het college om ondernemers die geraakt worden door de Rembrandtbrug, verplicht uit te kopen als blijkt dat er geen overeenstemming wordt bereikt met de gevestigde (gedupeerde) bedrijven en bewoners?

Ruimtelijk aspect:

11. Heeft het college al een keuze gemaakt tussen de oostelijke en westelijke variant van de Rembrandtbrug? Zo ja, welke keuze werkt het college momenteel uit en wat is het verschil in (geschatte) kosten tussen de westelijke en oostelijke variant?
12. Is er door het college een onderbouwd verkeersplan over de gevolgen van de verkeersbewegingen als de Rembrandtbrug daadwerkelijk wordt gerealiseerd? Met welke (bestaande) factoren (rotonde, bedrijvigheid etc.) is er rekening gehouden?
13. Kan het college duiden hoe het verschil in verwachte verkeersbewegingen vanuit de provincie zich verhoudt tot de Verkeersvisie 2030? Is de Verkeersvisie 2030 representatief nu er in de stukken ook wordt uitgegaan van 2036?

Uit het ontwerp-bestemmingsplan is op te maken dat de aan te leggen weg over het terrein van een aantal bedrijven gaat.

14. Is er in het ontwerp-bestemmingsplan rekening gehouden met de inrichting van de Kuipersweg en Touwslagersweg gelet op het soort voertuigen die komen laden en lossen? Zo ja, op welke wijze en waaruit blijkt dit in de stukken en op basis van welke gegevens is/wordt hier rekening mee gehouden gelet op de beoogde situatie?
15. Is er gelet op het ontwerp-bestemmingsplan geen sprake van een volledige gebiedsontwikkeling? Zo ja, zijn alle ondernemers van het bedrijventerrein Barwoutswaarder geraadpleegd nu de verkeerssituatie drastisch wijzigt en is de raad hier voldoende over geïnformeerd?
16. In het ontwerpbesluit HW BP Rembrandtbrug gaat men uit van een 'rechtvaardiging' van een overschrijding van de gewenste voorkeurswaarde van 48 DB Lden, ter hoogte van de Kuipersweg 41, Barwoutswaarder 34 tot en met 50 en de Leidsestraatweg 227, terwijl men in het akoestisch onderzoek van Witteveen Bos (d.d. 3 december 2021) spreekt over het amoveren van woningen. Welke situatie is op dit moment van toepassing en levert het behoud van de woning(en) geen nadelig effect op voor de bewoners/gebruikers van deze woningen? In hoeverre voldoen de beoogde geluidsnormen aan de wettelijke vereisten en hoe verhouden deze zich tot de hogere grenswaarden met inachtneming van (bedrijfs-) woningen?

Malik Arbaj, Woerden&Democratie