

6.2 COTHEN

6.2.1 Huidige situatie

De hoofdstructuur van Cothen is bepaald door het ontstaan van het dorp aan de Kromme Rijn. Het dorp vormt als het ware onderdeel van een kralensnoer van nederzettingen langs de Kromme Rijn, van Wijk bij Duurstede tot Utrecht. Het dorpscentrum ligt markant op de oeverwal van de Kromme Rijn. Daardoor is er aan de noordzijde een sterke relatie tussen dorp en landschap. In het landschap rondom Cothen is het meanderende verloop van de rivier nog afleesbaar, met afwisselend grasland en boomgaarden.

De hoofdstructuur van Cothen wordt gevormd door de Dorpstraat en Kerkweg, die parallel aan de Kromme Rijn lopen. Deze wegen vormen de basis voor de dorpsstructuur. De rivier vormt in Cothen een bijna verscholen onderdeel van de hoofdstructuur die slechts op enkele plekken zichtbaar is. In het dorp zijn een aantal bijzondere patronen en plekken aan te wijzen die bijdragen aan de identiteit van kern. Dit zijn plekken waar de relatie tussen stedenbouwkundige structuren en landschappelijke patronen ervaarbaar is. Voorbeelden hiervan zijn de 'brink' met de boomgaard, de driesprong kruisingen, de kromming in de wegen en de snijpunten van de hoofdstructuur met de Kromme Rijn. De kern is beschermd dorpsgezicht.

Knelpunt binnen de kern is het bedrijventerrein. Dit is verouderd en slechts door de kern bereikbaar. Bovendien verstoort het de relatie met het landschap. In het dorpshart ligt een voormalig garagebedrijf (terrein Stooker) dat voor herstructurering in aanmerking komt. De plek leent zich uitstekend voor kleinschalige seniorenhuisvesting, eventueel in combinatie met dorpsse voorzieningen. Ook het gebied rondom het Dorpshuis leent zich voor transformatie naar woningbouw.



6.2.2 Kwaliteiten en diskwaliteiten

Kwaliteiten

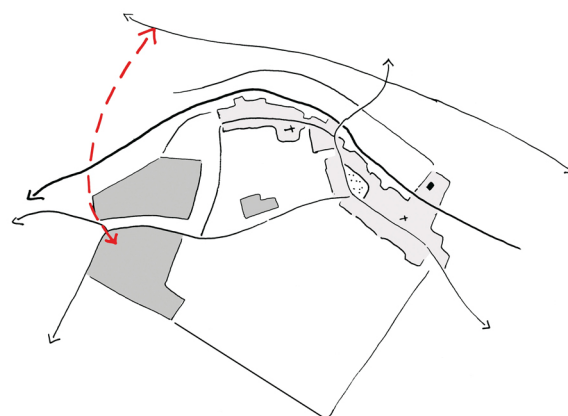
- historische dorpskern;
- ligging aan de Kromme Rijn;
- bijzondere patronen en plekken.

Diskwaliteiten

- de Kromme Rijn is bijna onzichtbaar;
- ligging en overlast van het bedrijventerrein;
- Transformatie verscheidene terreinen binnen de bebouwde kom naar woningbouw.
- Rommelige of onduidelijke structuur in de verschillende woonbuurten



Kwaliteiten



Structuurbeeld



Structuurdragers



Landschap

6.2.3 Opgaven

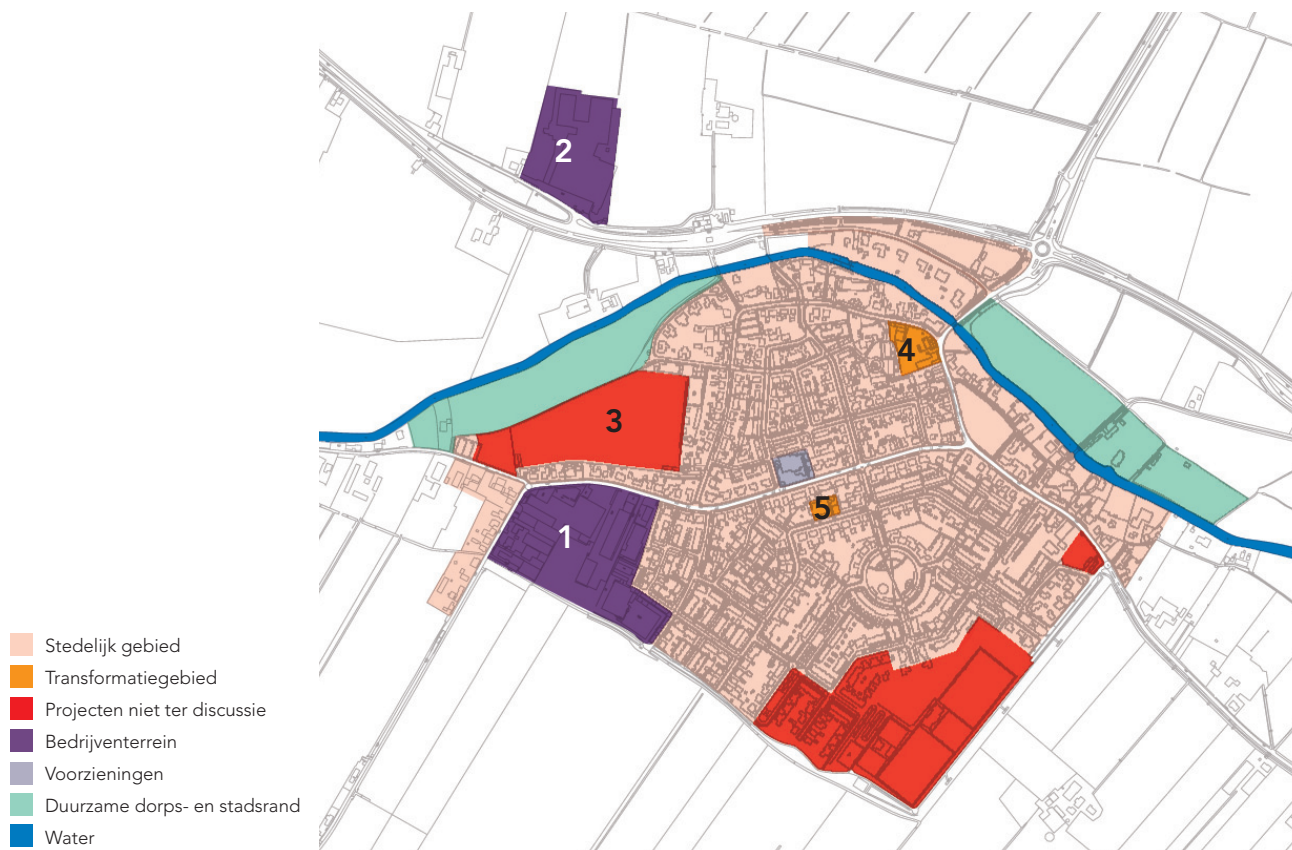
Een aantal ingrepen in en rond de bebouwde kom van Cothen kan een verbetering betekenen van de gehele dorpsstructuur.

Bedrijventerrein Cothen (1)

Het bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein Cothen in de huidige situatie is storend. Hier zal een oplossing voor moeten worden geboden. Ook in Cothen geeft de gemeente geen grond met bedrijfsbestemming meer uit. Het bedrijventerrein Cothen zal daarom in de toekomst alleen ruimte bieden aan kleine bedrijven (met een nader te bepalen maximum bedrijfsoppervlakte) en een maximale milieucategorie (categorie 2-bedrijven of daaraan gelijk gesteld).

Koelhuis van Dijk (2)

Dit terrein (Koelhuis van Dijk) heeft in de loop der jaren bijna dezelfde omvang gekregen als bedrijventerrein Cothen. Het koelhuis is oorspronkelijk gerelateerd aan de agrarische bedrijvigheid in het buitengebied, met name de fruitteelt. Echter recentelijk hebben zich ook bedrijven gevestigd die geen relatie hebben met het agrarisch gebruik in het buitengebied, zoals een autobedrijf. Het terrein koelhuis van Dijk mag in de toekomst niet verder transformeren naar een 'regulier'



bedrijventerrein. De gevestigde bedrijven worden evenwel niet uitgeplaatst, maar het bouwvolume mag ook niet toenemen. Wel moet het terrein beter landschappelijk worden ingepast in de omgeving: de uitstraling van de gebouwen naar de N227 en het landschap moet verbeteren.

De Kamp (3)

Het sportterrein wordt omgevormd tot duurzaam woongebied met een bijzondere watersysteem in de vorm van wadi's en een aantrekkelijke openbare ruimte in de vorm van een centraal plantsoen. Een sterke kwaliteit van het nieuwe woongebied is de ligging aan de Kromme Rijn. Het verdient sterk de voorkeur de dorpsrand een openbare toegankelijke kwaliteit te geven

Stookerterrein (4)

De herstructurering van het terrein van autobedrijf Stooker kan mogelijkheden bieden aan wonen en specifiek op deze locatie seniorenwoningen. De ligging op een driesprong vraagt een bijzondere behandeling van deze 'entree' van het dorp. De bebouwing moet passen in de kleinschalige opzet van de kern. Een herinrichting van de dorpsstraat met een meer bij het beschermde dorpsgezicht passende bestrating en 'historische' inrichting valt te overwegen.

Beatrixschool (5)

De openbare Beatrixschool zal verhuizen naar de Brede School "het Veldhuis" in de nieuwbouwwijk de Zuidoosthoek. De invulling van deze vrijgekomen locatie is een opgave.

6.4 INFRASTRUCTUUR

6.4.1 Huidige situatie

De relatie tussen stad en rivier is van oudsher relatief sterk, maar de rivier speelt tegenwoordig nauwelijks een rol in het mobiliteitsvraagstuk. Het meeste vervoer binnen de gemeente vindt plaats over de weg. Regionaal ligt Wijk bij Duurstede relatief geïsoleerd ten opzichte van belangrijke stedelijke gebieden en hoofdinfrastructuren in relatie tot de ontsluiting van Wijk bij Duurstede. Geografisch ligt Wijk bij Duurstede op de rand van de provincie Utrecht; de Nederrijn/Lek vormt de grens met de provincie Gelderland.

Verkeer over water

De ligging van Wijk bij Duurstede aan het kruispunt van twee waterwegen, namelijk de Lek / Nederrijn en het Amsterdam Rijnkanaal, is bijzonder. Op beide waterwegen vindt veel scheepvaart plaats. Naast vrachtverkeer komt ook pleziervaart veelvuldig voor. Waterwegen vormen belangrijke economische structuren. Het water biedt verkeersmogelijkheden voor zowel bedrijven als voor het vervoer van mensen. Daarnaast kan water bijdragen aan recreatie en cultuur in en om de stad.

De waterwegen vormen echter barrières voor vervoer over de weg. Het is van belang deze barrières te minimaliseren en Wijk bij Duurstede goed te ontsluiten waardoor de geïsoleerde ligging zoveel mogelijk wordt verminderd. Ook het Amsterdam-Rijnkanaal vormt een barrière die de geïsoleerde ligging van Wijk versterkt.

Verkeer over de weg

Wijk bij Duurstede is vanaf het Rijkswegennetwerk te bereiken via afslag Bunnik of Maarsbergen op de A12 of afslag Maurik op de A15. Vanaf afslag Bunnik leidt de N229 naar Wijk bij Duurstede. Ter hoogte van Wijk bij Duurstede wordt deze route in westelijke richting om Wijk heen geleid richting Maurik en Tiel. Met het pontje is de overzijde van de rivier te bereiken. Via de N320 en de N835 is vervolgens de A15 te bereiken. Door het karakter van Wijk als forensengemeente vormt de doorstroming op de N229 richting de A12 in de spitsuren een knelpunt. Vanaf afslag Maarsbergen bereikt men Wijk bij Duurstede via Leersum en de Amerongerwetering.

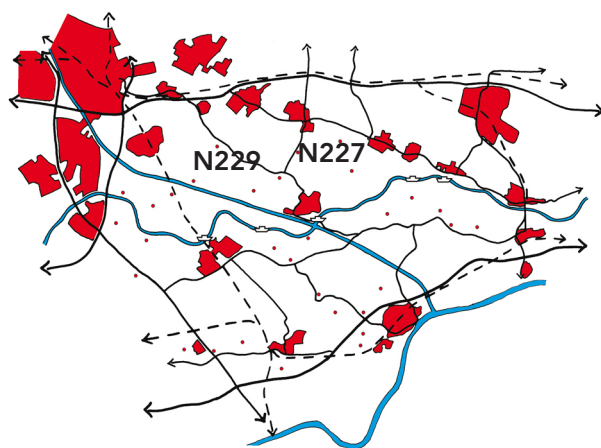
Cothen en Langbroek zijn te bereiken vanaf de N229. De N227 sluit hier op aan en vormt de hoofdontsluiting van Langbroek en is de doorgaande route via Doorn naar Amersfoort. Deze weg heeft een doorgaand karakter. Dit tracé dwars door de kern Langbroek wordt dan ook als zeer storend ervaren. Voor een goede ontsluiting en verbetering van de kern moet de weg worden ontlast. In dit kader wordt ook een betere ontsluiting naar de A12 via Leersum onderzocht.



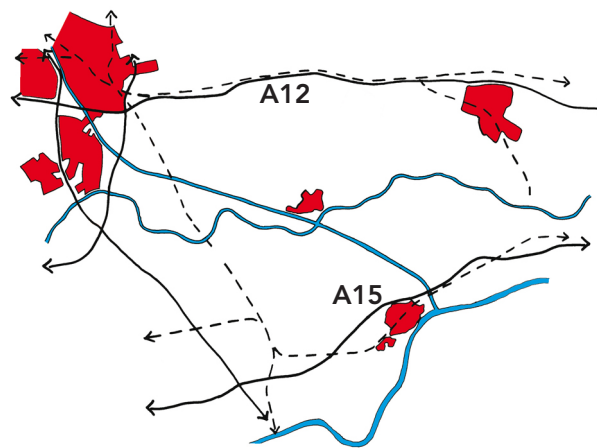
Infrastructuur



Vervoerslijn over water in regionale context



Regionale context



Regionale context infrastructuur

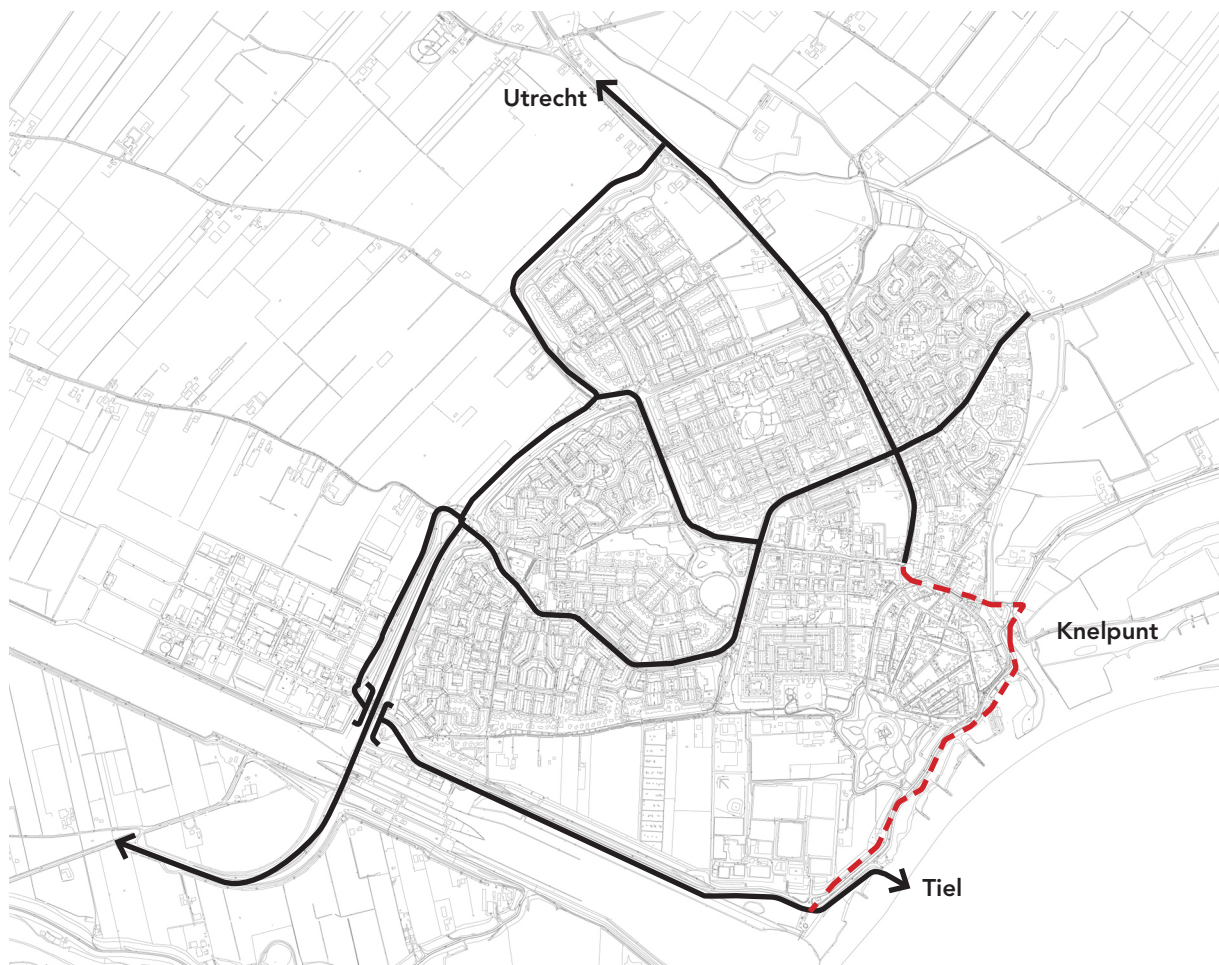
Cothen heeft één ontsluiting op de N229 ter hoogte van de N227 en één ontsluiting op de N229 ter hoogte van de Groenewoudseweg. Het bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein Cothen kan het bedrijventerrein alleen dwars door het dorp bereiken. Dit levert hinder op voor de inwoners van Cothen. In 2009 is de kruising met de N229 vervangen door een rotonde met een fietstunnel, waardoor het fietsverkeer vanuit noordelijke richting een veilige oversteek heeft verkregen.

Naast de ontsluiting via de provinciale wegen richting Utrecht en Doorn en de A12 is het belangrijk de verbinding naar Houten en het zuiden richting Tiel en de A15 te optimaliseren. De ontsluiting van de bedrijventerreinen van Wijk bij Duurstede en Cothen is een wezenlijke opgave. De realisatie van nieuwe wegverbindingen die de woongebieden ontzien zullen verder moeten worden onderzocht. In Cothen kan een afname van verkeersoverlast worden bereikt door een transformatie van het bedrijventerrein naar kleinschaliger bedrijven.

De verkeerstructuur in Wijk bij Duurstede bestaat uit gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen de woonwijken zijn alle erftoegangswegen met een 30 km regime. De gebiedsontsluitingswegen verbinden de woonwijken met het bovenliggende wegennet.

De functie van de Steenstraat in deze structuur is enigszins dubbel. Hoewel het een erftoegangsweg is, functioneert deze als gebiedsontsluitingsweg.

De Korte Singel is een knelpunt in de verkeersstructuur. Gezien zijn breedte en de woningen er langs is dit eigenlijk een erftoegangsweg. Veel verkeer vanaf het veer en vanaf de dijk vanuit Amerongen perst zich dagelijks hier door heen. Met name het verkeer van en naar het veer uit de binnenstad en de wijken De Engk, Frankenhof, De Heul, De Noorderwaard en ook een deel van de Geer maakt gebruik hiervan. Daarnaast zijn de primaire parkeervoorzieningen voor de binnenstad aan het Walplantsoen via de Korte Singel ontsloten.



huidige verkeerstructuur

6.4.2 Kwaliteiten en diskwaliteiten

Kwaliteiten

- Ligging aan het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek;
- Directe ontsluiting vanaf A12;
- Pontje over de Nederrijn.

Diskwaliteiten

- Onwenselijk hoge verkeersintensiteit bij enkele wegen, zoals de Singel-noord en de Willem Alexanderweg;
- Barrière werking van enkele wegen, zoals de N227;
- Fileprobleem N229 door forensenverkeer richting Utrecht.

6.4.3 Opgaven

Er dient onderzoek te worden gedaan naar de ontsluiting van de gemeente, waarbij alle modaliteiten en verkeersrichtingen worden meegenomen. Belangrijke opgaven in dit onderzoek zijn:

Ontlasting N227, Langbroek

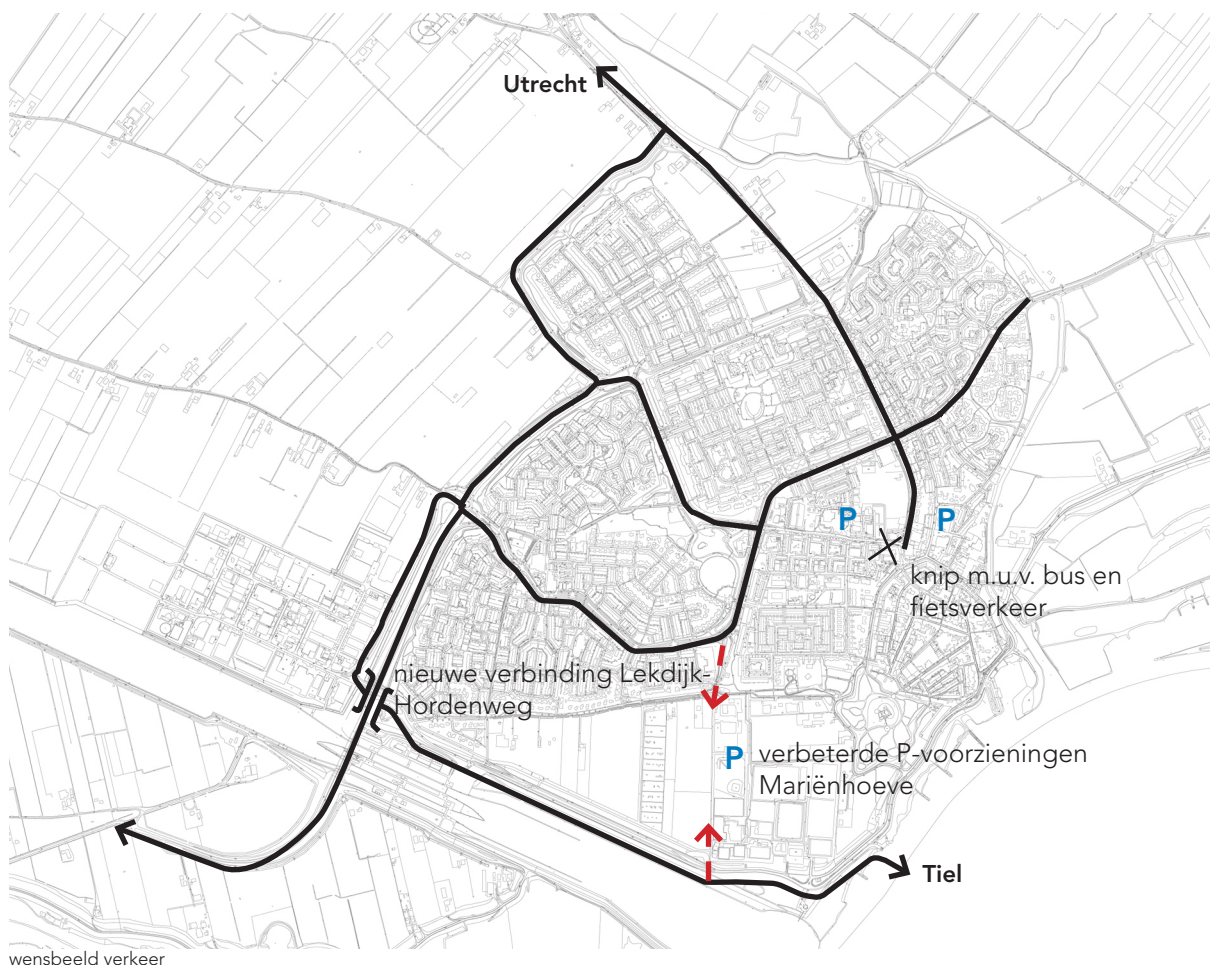
Voor een goede ontsluiting en verbetering van de kern Langbroek moet de N227 worden ontlast. In dit kader dient ook een betere ontsluiting naar de A12 via Leersum te worden onderzocht.

Ontlasting Dorpsstraat en Willem Alexanderweg, Cothen

Het bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein Cothen kan het bedrijventerrein alleen dwars door het dorp bereiken. Dit zorgt voor overlast in het dorp. Ontlasting van de Dorpsstraat en de Willem Alexanderweg zijn daarom een belangrijke opgave. Één van de oplossingen is een schaalverkleding van het bedrijventerrein door in de toekomst alleen ruimte te bieden aan kleine bedrijven.

Ontlasting Singel-Noord, Wijk bij Duurstede

In de visie Singel-Noord is een ontwikkeling voorzien op het Walplantsoen waardoor een groot deel van de parkeerplaatsen voor binnenstadsbezoek komt te vervallen. De Zandweg tussen de Steenstraat en de Singel is in feite een poort naar de binnenstad. Parkeervoorzieningen voor binnenstadsbezoek zouden feitelijk voor deze poort gerealiseerd moeten worden. De ontwikkelingen op de kop van de Hoogstraat/Steenstraat (ontsloten via de Zandweg) en de ontwikkelingen bij het postkantoor (ontsloten via de Steenstraat) bieden mogelijkheden om voldoende parkeervoorzieningen voor de binnenstad te realiseren. Een knip in de Steenstraat voor autoverkeer ter hoogte van Albert Heijn kan doorgaand verkeer over de route Steenstraat-Zandweg voorkomen en verlaagt daarmee de druk op de Steenstraat, waardoor deze beter als erftoegangsweg kan functioneren. De realisatie van een nieuwe verbinding tussen de Lekdijk en de Hordenweg langs sportpark Mariënhoeve zal het verkeer van de dijk en het veer naar diverse woonwijken kunnen opvangen, waardoor de Korte Singel ontlast kan worden ten gunste van de leefbaarheid e veiligheid rond de binnenstad. Deze verbinding biedt ook een goede ontsluiting van sportpark Mariënhoeve en mogelijkheden voor het realiseren van goed bereikbare parkeerplaatsen voor Mariënhoeve en andere voorzieningen in de omgeving.



wensbeeld verkeer