

Stationsgebied Woerden

Stedenbouwkundige visie

maart 2021

Bijlagenboek

c/s SVP OKRA



Colofon

TEAM



SVP

OKRA

PUBLICATIEDATUM

maart 2021

ADRES

SVP architectuur en stedenbouw
't Zand 17, 3811 GB Amersfoort

E-MAIL

info@svp-svp.nl

IN OPDRACHT VAN

Gemeente Woerden

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag worden gegeven.

VOORBEHOUD

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

PROJECTTEAM

Marjolijn Loozen - SVP

Mike Wissing - SVP

Marcel Brouwer - CROSS Architecture

Marinda van der Wal - CROSS Architecture

Wim Voogt - OKRA Landschapsarchitecten

Gerrit-Jan van der Wal - OKRA Landschapsarchitecten

Inhoudsopgave

Bijlagenboek

1. Brieven Provincie, NS & ProRail
2. Ruimtegebruik
3. Verslagen bijeenkomsten
4. Modellen, afweging bouwstenen en analyse



1. Brief Provincie



PROVINCIE :: UTRECHT

Gemeente Woerden
i.a.v. College van B&W
Postbus 45
3440 AA Woerden

DATE 15 maart 2021
NUMMER UTSP-413662093-44
UW BRIEF VAN -
UW NUMMER -
BIJLAGE -

TEAM BO / MOB
REL. ERENTIE
DOORKESUMMER
E VAL. ADRES
ONDERWERP

Geacht college,

Op 29 oktober jl. hebben uw wethouders Noordhoek en De Weger in het bestuurlijk afstemmingsoverleg Poort van Woerden onze gedeputeerden Van Mullekom en Schaddeloo bijgepraat over de stedenbouwkundige visie Poort van Woerden (d.d. september 2020). Met dit document laat u de ideeën zien die u heeft voor de ontwikkeling van het stationsgebied en Middelland voor de komende decennia. Ook de honorering uit de 2^e tranche van de woningbouwimpuls onderstreept dit en wij zijn blij met deze toekenning.

De stedenbouwkundige visie geeft in onze ogen blijk van durf en ambitie. Wij hebben waardering hiervoor en ondersteunen uw ambities ten aanzien van het met elkaar verbinden van de gebieden ten noorden en zuiden van het spoor, het verbeteren van de verblijfskwaliteit, het op termijn vernieuwen van het station om de groeiende reizigersstromen te verwerken en de toevoeging van woningen en andere functies. Hiermee wordt de positie van Woerden als regionale knoop binnen de Metropoolregio Utrecht versterkt. In dit kader is het ook positief dat u binnen de stedenbouwkundige visie een fasering hebt opgenomen waarin in fase 1, met een planhorizon voor de komende 5 jaar, aan de zuidzijde van het station ongeveer 500 woningen gerealiseerd kunnen worden. In combinatie met de ontwikkeling van Middelland betekent dit dat Woerden op lange termijn met de toevoeging van zo'n 4500 woningen een grote bijdrage levert aan de regionale woningbouwopgave.

Binnen deze opgave begrijpen wij uw wens om te bouwen naar de Woerdense maat en schaal echter willen wij u oproepen om rond het station in hoge dichtheden te bouwen met daarbij oog voor een groene dooradering van het gebied. Daarnaast vinden wij de realisatie van betaalbare woningen (minstens 50% of meer in het sociale- en middensegment) een belangrijk speerpunt. Afsluitend roepen wij u op om te verkennen of u in deze fase van de planvorming reeds kan inzetten op klimaatneutraal en circulair bouwen.

Het idee om (op termijn) de Polanertunnel voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten ten faveure van de verblijfskwaliteit en de verbinding voor voetgangers en fietsers getuigt van lef. De ingreep is fors maar biedt interessante mogelijkheden om het stationsgebied, Middelland en de binnenstad van Woerden op een betere wijze met elkaar te verknopen. Wij zien ons wel genooddacht twee kanttekeningen te plaatsen bij deze maatregel.

Ten eerste moeten wij als concessieverlener voor het stads- en streekvervoer u wijzen op de mogelijke gevolgen voor het openbaar vervoer. Op dit moment maken diverse buslijnen gebruik van de Polanertunnel. Afsluiting van de tunnel zou betekenen dat deze doorgaande busverbindingen tussen de gebieden ten noorden en zuiden van het station niet meer mogelijk zijn. Hetzelfde geldt voor directe verplaatsingen met de Regiotaxi. Dit gemis kan gegeven de beschikbare exploitatiebudgetten niet eenvoudigweg worden opgevangen door buslijnen te verleggen naar andere routes en kan dus mogelijk ten koste gaan van het bedieningsniveau voor busreizigers in en rondom Woerden. Bovendien kan het feit dat een deel van de buslijnen aan de noordzijde van het station en een ander deel aan de zuidzijde van het station hanteert verwarring opleveren, voor overstappers tussen buslijnen is het bijzonder oncomfortabel. Wij verzoeken u om zich hiervan rekenschap te geven bij uw afwegingen en besluiten omtrent de Polanertunnel.

Ten tweede stelt u dat de aanleg van één of meerdere rondwegen noodzakelijk is om de Polanertunnel te kunnen afsluiten. Wij zijn echter niet op voorhand van overtuigd van de noodzaak, dan wel wenselijkheid van nieuwe rand- of rondwegen. Nieuwe wegen aan de randen van Woerden zorgen voor nieuwe doorsnijdingen van het landschap en werpen barrières op voor de gebieden aan weerszijden van deze wegen. Deze wens heeft een brede impact op de ruimtelijke kwaliteit. Bovendien kunnen nieuwe rand- of rondwegen een extra verkeersaantrekkende werking hebben op (inter)regionaal verkeer dat eigenlijk op het snéwegennet thuishoort. Vanuit deze optiek willen wij nauw betrokken worden bij nader onderzoek naar de mogelijkheden tot afsluiting van de Polanertunnel en de mogelijke gevolgen hiervan. Wij stellen onze aanwezige kennis en expertise ter beschikking en zullen bekijken of ook een financiële bijdrage aan het onderzoek tot de mogelijkheden behoort.

Om de ambities uit de stedenbouwkundige visie gestalte te geven is samenwerking tussen gemeente, Rijk, provincie en andere partijen zoals NS en ProRail noodzakelijk. In dat kader willen wij graag met u en de andere partijen in gesprek blijven bij de verdere planvorming en -uitwerking. U kunt blijven rekenen op onze steun om de woningbouwopgave te realiseren. Ook trekken wij graag in het bredere verband voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Utrecht (U Ned) samen met u op om de opgaven en kansen met betrekking tot de woningbouw en ontwikkeling van het station als regionale poort zoals beschreven in het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij verder vorm te geven.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter

Secretaris



1. Brief NS & ProRail



Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Woerden
T.a.v. de heer A. Noorthoek
de heer T. de Weger
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

Datum 7 december 2020
Oms kenmerk T2020-280562638-1089
Onderwerp Poort van Woerden

Geachte wethouders Noorthoek en de Weger,

Eind oktober zijn de spoorse partijen in het bestuurlijk afstemmingsoverleg Poort van Woerden op een prettige en constructieve wijze bijgepraat over de concept stedenbouwkundige visie van de gemeente.

De visie bevat o.a. lange termijn ambities voor de ontwikkeling van het stationsgebied, waarin condities gecreëerd worden om het station en de stationsomgeving geleidelijk te kunnen transformeren en daarmee aan te sluiten op de kwalitatieve verandering in de directe omgeving.

Het huidige station Woerden wordt via een reizigers-monitor geregeld gecontroleerd door NS en ProRail. En de score die ruim 75% van de reizigers in 2019 het station gaf is een 7 of meer. Recente ingrepen aan het station die zijn gedaan betreffen het faciliteren van een conference centre [NS Stations] en het schilderen van de perronkappen en traverse [ProRail]. Station Woerden is een monumentaal station waar we trots op zijn.

Gevoed vanuit de grote woningbouwontwikkelingen aan de zuidzijde van het station c.q. het spoor is het oplossen van de verkeerslogistiek in dit gebied randvoorwaardelijk. De aanpak hiervan zal de kwaliteit van de openbare ruimte in de directe nabijheid van het station positief beïnvloeden.

De plannen waarbij balans en gevoel voor de Woerdense maat van belang zijn vinden de spoorse partijen gedegen en ambitieus.

Uw verzoek om de besluitvorming van de stedenbouwkundige visie te ondersteunen en verder mee te denken in de verdere planvorming honoreren wij graag. Daarbij opgemerkt dat NS en ProRail op basis van onze expertise op dit vlak, ruimte claimen in de verdere toekomstvastheid van uw plannen voor het station(sgebied).

Toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van station en stationsomgeving spelen een rol van belang. Bij de voorgestelde omgevingsupgrade uit de visie hoort een toegankelijk en aantrekkelijk station(somgeving) met nadrukkelijke aandacht voor voetgangers en fietsers.

Wij kunnen, vanuit ervaringen in andere projecten maar ook op basis van ons vigerend beleid en het instrumentarium spoorsector [Spoorbeeld bureau Spoorbouwmeester] leveren als input voor de doelstellingen, ambities en probleemstelling. Concreet leveren ProRail en NS, in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester graag een inhoudelijke bijdrage aan een vervolg onderzoek en de haalbaarheid van benoemde zaken uit de visie die in directe relatie tot het station staan. Enerzijds doen we dat *inkind*, door het leveren van kennis en expertise. Anderzijds kan ProRail daarnaast een beperkte, nog nader af te stemmen, financiële bijdrage leveren aan het tot stand brengen van zo'n vervolg onderzoek, wat de vorm van een Quickscan Station Woerden zou kunnen krijgen.

We staan positief tegenover de integrale aanpak van de gemeente en denken vanuit onze rol graag mee over de relatie tussen de lange termijn gebiedsambities van uw college en de toekomstvast ontwikkeling van het station en haar directe omgeving. We maken graag op korte termijn een afspraak op ambtelijk niveau om hier nader invulling aan te geven.

Met vriendelijke groet,

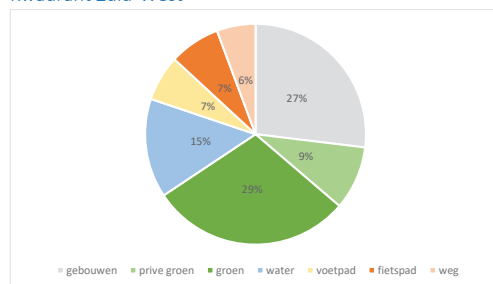

Wim van der Wal
Regiodirecteur NS Randstad-Noord


Hans van der Wal
Regiodirecteur ProRail Randstad Noord

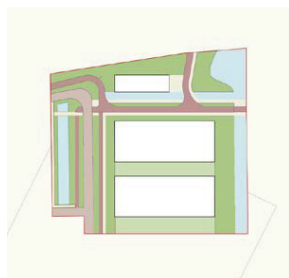
Stationsgebied Woerden

2. Ruimtegebruik

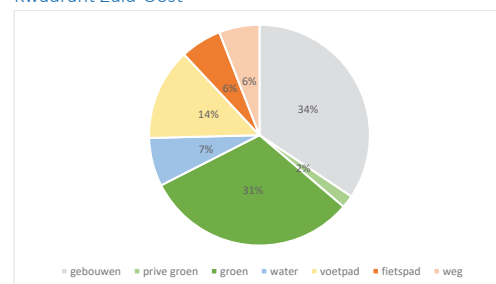
Kwadrant Zuid-West



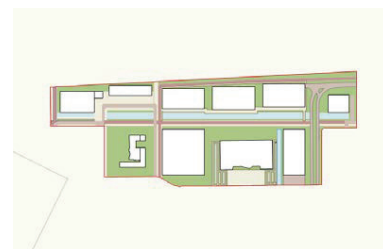
Gebouwen: 7042 m2
 Privé groen: 2446 m2
 Groen: 7688 m2
 Water: 3799 m2
 Voetpad: 1754 m2
 Fietspad: 1948 m2
 Weg: 1486 m2
Totaal: 26163 m2



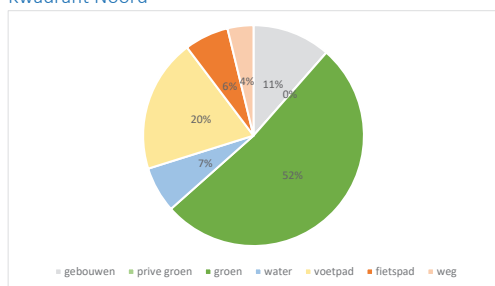
Kwadrant Zuid-Oost



Gebouwen: 21646 m2
 Privé groen: 1173 m2
 Groen: 19690 m2
 Water: 4469 m2
 Voetpad: 8471 m2
 Fietspad: 3797 m2
 Weg: 3733 m2
Totaal: 62979 m2



Kwadrant Noord



Gebouwen: 4176 m²

Privé groen: 0 m²

Groen: 18924 m²

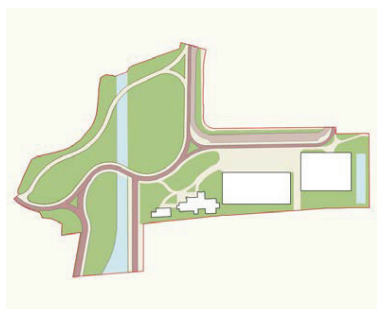
Water: 2446 m²

Voetpad: 7116 m²

Fietspad: 2363 m²

Weg: 1384 m²

Totaal: 36408 m²



Visueel verslag van opgehaalde ideeën op de meedenkavond



3. Verslag Meedenkavond - 8 mei 2019

Kort verslag Meedenkavond 8 mei 2019

Op woensdag 8 mei 2019 vond de Meedenkavond Toekomst Stationsgebied Woerden plaats. Ongeveer 100 belangstellenden deelden hun ideeën, wensen en ook zorgen over de toekomst van het stationsgebied. Van snelfietsroute, ondergronds parkeren, slanke, hoge torens en bloemenvelden tot tiny houses en parkeervergunningen; aan creativiteit geen gebrek. De aanwezigen konden aan zogenaamde thematafels hun ideeën vrijuit bespreken. Samen met medewerkers van de gemeente legden ze deze ook vast, zodat het input kan gaan vormen voor een visie die vanaf dit najaar wordt opgesteld. Onderstaand een visueel verslag van opgehaalde ideeën op de meedenkavond.

In de omgeving van station Woerden spelen allerlei ontwikkelingen. Zo is volop sprake van plannen voor en realisatie van woningbouw en werkt de gemeente samen met de provincie aan een snelfietspad parallel aan de spoorlijn tussen Woerden en Utrecht. Om deze en andere ontwikkelingen goed op elkaar te laten aansluiten, is de gemeente ook bezig met de toekomst van het stationsgebied in Woerden. Dit biedt de kans om de stationsomgeving te verbeteren voor de komende tientallen jaren.

Via het emailadres stationsgebied@woerden.nl kunnen nog steeds ideeën en wensen worden ingestuurd. We verzamelen alle input en in de tweede helft van de zomer doen we hier uitgebreider verslag van.

Brede tunnel lost veel problemen op

Realistisch en faseerbaar

Beter toegankelijk voor iedereen

Autoluw

Maat en schaal past bij Woerden

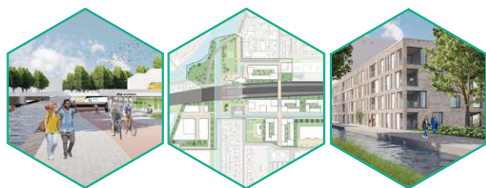
Rustig, strak en overzichtelijk

Ruimte voor bootjes!

Sluit aan op oude structuren

Autoluw maar wel bereikbaar

idol



De Blauwe Poort

Maak een tweede fietsoversteek bij Snellerpoort

Denk aan een plek voor de fietsen van het Minkema College

Kijk goed naar het watersysteem

Hou de Linschoterweg rustig!

Meer groene verblijfsplekken toevoegen met kunst en cultuur

Bioscoop, kleine horeca, kantoren of supermarkt toevoegen (niet concurreren)

Bebouwing met karakter toevoegen

Speelsheid toevoegen aan het landschap

Is er wel genoeg ruimte voor de bus en fiets?

Eerst de tunnel van de Polanerbaan sluiten en doorgaand verkeer omleiden!

Goede basisvoorzieningen maken!

Rijrichting noordzijde tegen de klok in houden

Tip!

Bioscoop, kleine horeca, kantoren of supermarkt toevoegen (niet concurreren)

Autoluw maar wel bereikbaar

Het stadsbalkon is te hoog!

Twee toegangen naar het spoor maken

Actieve plinten maken

Mobiliteit Staatsliedenkwartier meenemen

Tip!

Eerst de tunnel van de Polanerbaan sluiten en doorgaand verkeer omleiden!

Denk aan een plek voor de fietsen van het Minkema College

Minder toegankelijk voor wie slecht ter been is

Goede basisvoorzieningen maken!

Geen autoverkeer door de Minkemalaan

De gebouwen zijn te hoog! 6/7 lagen maximaal

Sociaal onveilig door de verschillende niveau's!

Rijrichting noordzijde tegen de klok in houden

Privacy van omwonende komt in het geding

Minder bebouwing aan de noordkant

Hou de Linschoterweg rustig!



De Groene Poort

Balans tussen groen en gebouwen

Station met twee voorzijden

Al het parkeren is mooi weggewerkt

Fijn dat langzaam verkeer voorrang krijgt!

Mooie zichtlijnen

Visitekaartje voor de stad

Groen is top!

Gewaagd concept

Het daklandschap is een goede plek voor waterberging

Nodigt uit om te verblijven

Heel fijn al die overgangen!

Autoverkeer goed gescheiden

idol

3. Verslag Werkatelier - 29 januari 2020

Op woensdag 29 januari 2020 is op het gemeentehuis van Woerden een werkatelier georganiseerd voor inwoners, bedrijven en (andere) gebruikers van het stationsgebied. Een groep van ca. 140 belangstellenden bezocht deze avond om mee te denken over de eerste scenario's die voor het stationgebieds zijn geschetst. Het was een productieve avond met veel enthousiasme om aan de slag te gaan met het gebied. De sessie begon met het informeren van alle belangstellenden over de actuele stand van zaken en het proces dat de aankomende maanden plaats zal vinden. Een analyse met bouwstenen en twee scenario's werden vervolgens gepresenteerd door de ontwerpbureau's die namens de gemeente zijn aangesteld om tot een visie te komen.

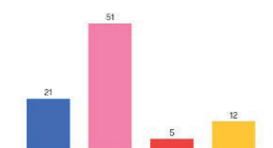
Na deze presentatie werden de twee scenario's in groepen van 10-15 belangstellenden besproken. Vragen zoals: wat vindt u hier van? Mist u misschien iets? Wat zou u graag nog willen meegeven? werden hier besproken. Deze informatie is verzameld door de gespreksleiders en aangevuld met reactieformulieren en persoonlijke mails. Dit levert een zeer uitgebreide en waardevolle lijst met reacties op. In dit document zijn deze reacties samengevat tot een groep 'tips en tops' per scenario.

De aankomende periode gaan we de scenario's aanscherpen met behulp van alle opgehaalde informatie. Eén voorkeurscenario zal vervolgens worden uitgewerkt door het ontwerpteam. Te zijner tijd komen wij graag bij u terug om uw feedback hierover te horen. Hartelijk dank voor uw inbreng en wij zien u graag op een volgende bijeenkomst.

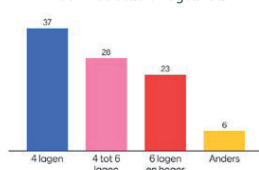
Met vriendelijke groet,

Namens het college van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Woerden
[naam],
projectmanager Stationsgebied Woerden

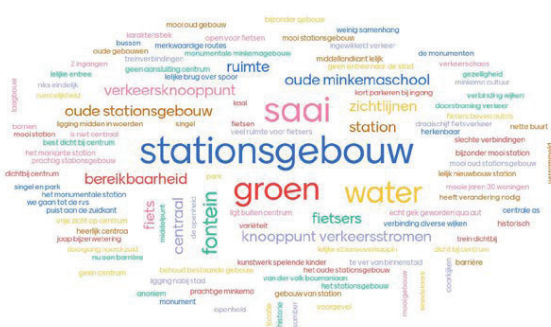
Wie moet prioriteit krijgen in het stationsgebied?



Wat vindt u een goede gemiddelde bouwhoogte voor het stationsgebied?



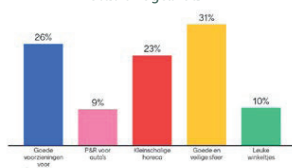
Wat vindt u bijzonder aan het stationsgebied?



Voor welke doelgroep zouden we in elk geval moeten bouwen in het stationsgebied?



Wat vindt u belangrijk voor een goed functionerend stationsgebied?



Fasering

- Hoe ziet de fasering van de ontwikkeling eruit?
- Zorg voor een realistische planning en fasering, zodat alles wordt uitgevoerd
- Denk aan tijdelijke oplossingen voor de knelpunten, zoals verkeersveiligheid, betere routes voor fietsers, leefbaarheid, bomen

Poort van Woerden

- Samenwerking met NS, ProRail, Provincie en andere partijen is belangrijk
- Zorg voor integraliteit met projecten Snellerpoort en Nieuw-Middelland, zoals bijv. de aansluitingen

Fietzers en voetgangers

- Prioriteit voor fietsers en voetgangers
- Verkeersveiligheid voor langzaam en snelfietsverkeer is belangrijk
- Maak een goede aansluiting op het snelfietspad richting Utrecht

Fietsenstalling bij het station

- Maak een centrale plek die bereikbaar is vanuit de noord- en zuidkant
- Wanneer wordt deze gerealiseerd?
- Optie om vanuit de fietsenstalling ook toegang te krijgen tot de perrons
- Tijdelijke oplossingen/verbeteringen, zoals:
 - loskoppelen onderdoorgang en fietsenstalling
 - fietsparkeren nu al verbeteren
 - handhaving op foutgeparkeerde fietsen

Oude Minkemacollege

- Zoek een goede nieuwe bestemming voor het voormalige Minkema-gebouw
- Toegankelijkheid voor bezoekers is belangrijk

Autoverkeer en Polanertunnel

- Zorgen over sluiten Polanertunnel:
 - bereikbaarheid diverse woonwijken in de buurt
 - bereikbaarheid A12 en binnenstad
 - bereikbaarheid hulpdiensten
- Wanneer zou de tunnel kunnen worden afgesloten voor autoverkeer?
- Auto is te gast in het stationsgebied (bijv. Minkemalaan)
- Zorgen over toename van het autoverkeer in omliggende straten

OV: Station(gebouw)/Bus

- Afwikkeling busverkeer en inrichting busstation aan noord- en zuidzijde
- Capaciteit van het station in de toekomst
- Verbeter de uitstraling en geef een andere functie aan het stationsgebouw
- Een extra oostelijke toegang tot de perrons is gewenst

Autoparkeren

- Parkeren voor OV-reizigers vlakbij het station
- Parkeerbeleid in omgeving instellen vanwege parkeerdruk: parkeerregulering en betaald parkeren bezoekers
- Voor nieuwe bewoners minder parkeerplaatsen realiseren
- Ook parkeerplaatsen maken voor bezoekers van de binnenstad
- Deelmobiliteit stimuleren

Voorzieningen

- Stationsgebied moet bruisen!
- Stimuleer levendigheid in het gebied: zoals ruimte voor kunst en cultuur, (kleine) winkels, horeca, bioscoop, sociale functies en werkplekken
- Rode loper naar de binnenstad
- Zorg ook voor recreatie en de beleefbaarheid van groen en water

Woningbouwprogramma/Bouw

- Doelgroepen: starters, sociale woningbouw (30%), maar ook duurder segment
- Verschillende meningen over woonlandschap: Woerdense maat en schaal en hoogte
- Beeldkwaliteit is een aandachtspunt

Milieu/Duurzaamheid

- Geluidswerende voorzieningen: spoor, geluidsscherm, aan gebouw
- Hoe wordt duurzaamheid meegenomen, zoals aansluiting elektrische auto, etc.

3. Verslag Informatieavond - 30 november 2020

Op maandag 30 november 2020 was er een digitale informatiebijeenkomst voor bewoners, bedrijven en (andere) gebruikers van het Stationsgebied van Woerden. Zo'n 190 belangstellenden hadden zich aangemeld om de livestream bij te wonen. Wij kijken terug op een geslaagde bijeenkomst! De aanwezigen ontvingen veel informatie en via het programma Mentimeter hebben wij ook veel reacties opgehaald.

De avond begon met een korte toelichting van wethouder Arjan Noorthoek over de aanleiding voor de ontwikkeling van het Stationsgebied. Projectmanager [naam] schetste de stappen die tot nu toe zijn gezet, de actuele stand van zaken en het proces voor de komende maanden. De conceptvisie voor het Stationsgebied werd vervolgens gepresenteerd door [naam], namens het ontwerpteam dat de gemeente heeft aangetrokken voor het opstellen van de visie. Tijdens de toelichtingen konden de aanwezigen vragen stellen en een reactie geven via Mentimeter. Ook konden zij naderhand nog reageren per e-mail. Dit heeft een uitgebreide en waardevolle lijst met reacties opgeleverd. In dit document leest u hiervan een samenvatting.

De komende periode gebruiken we de opgehaalde informatie om de conceptvisie definitief te maken. De gemeenteraad zal vervolgens een besluit nemen over de definitieve visie.

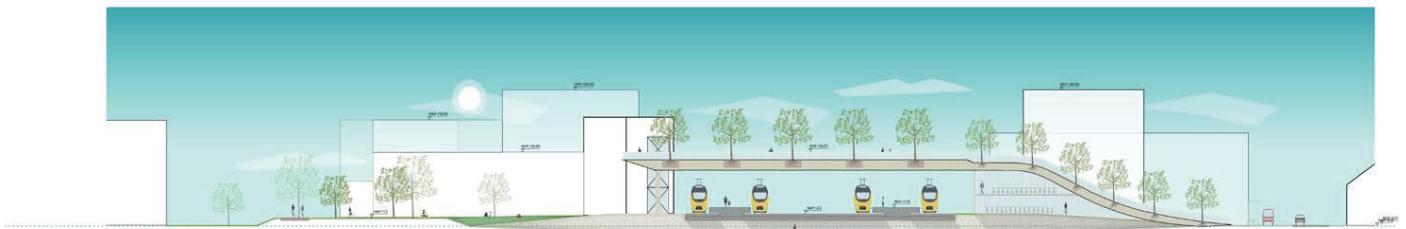
Hartelijk dank voor uw inbreng en wij zien u graag bij een volgende bijeenkomst.

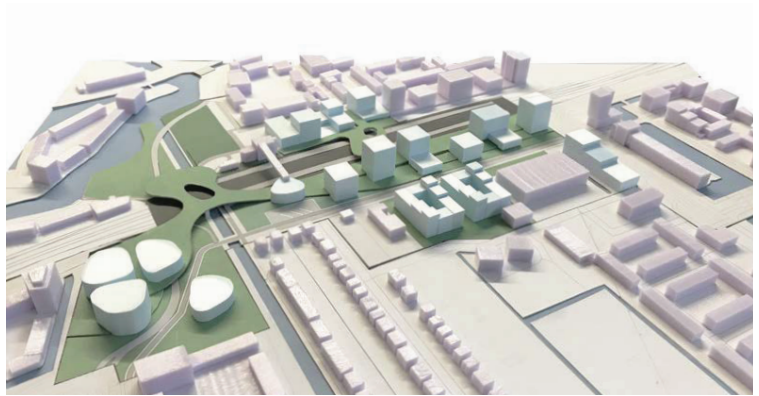
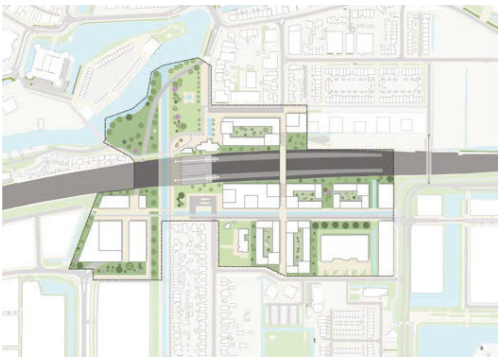
Met vriendelijke groet,

Namens het college van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Woerden

[naam], projectmanager Stationsgebied Woerden

4. Modellenstudie Groene Poort



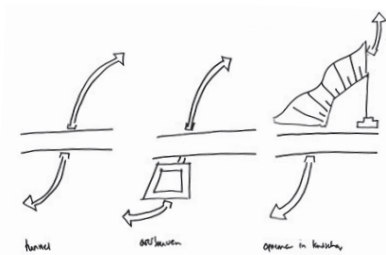


4. Modellenstudie Blauwe Poort

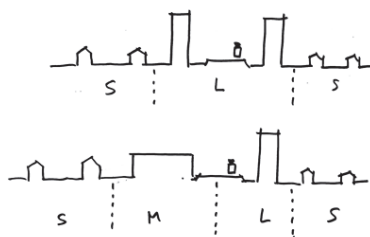




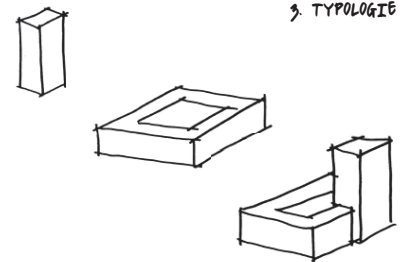
1. TUNNEL



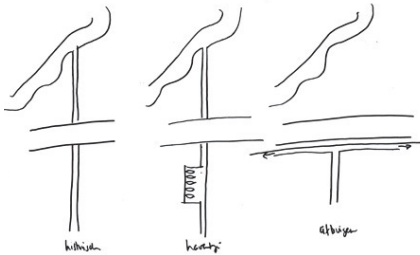
2. SCHAAAL



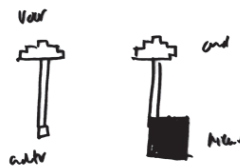
3. TYPOLOGIE



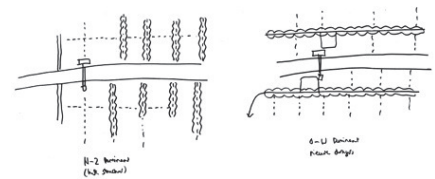
4. WETERING



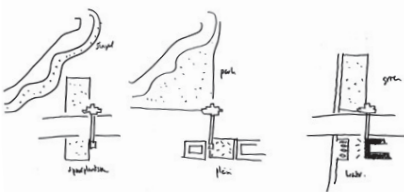
5. STATION



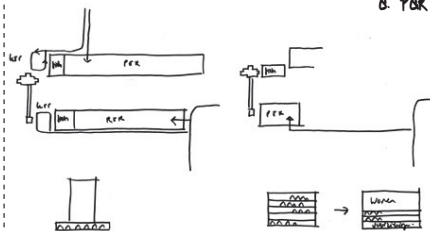
6. STRUCTUUR



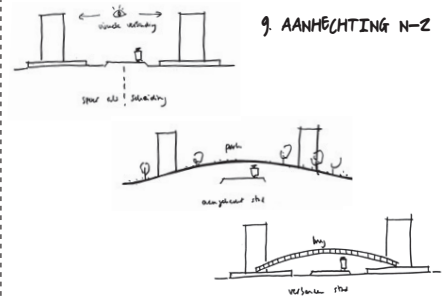
7. OPENBARE RUIMTE



8. PAK



9. AANHECHTING N-Z



4. Afweging modellen en bouwstenen

Inleiding

In de modellenstudie die in de afgelopen periode is uitgevoerd is een aantal bouwstenen onderscheiden die een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van het Stationsgebied. Deze bouwstenen worden onderstaand toegelicht en van een advies voorzien. Het geheel aan bouwstenen vormt het voorkeursmodel voor de ontwikkeling.

Tunnel

Al vanaf de analysefase was duidelijk dat de inpassing van de Polanertunnel een cruciale rol speelt bij de toekomstige kwaliteit van het Stationsgebied. Maar ook dat de discussie over wel of niet handhaven van de tunnel een complex en gevoelig onderwerp is. Immers, de consequenties van het mogelijk opheffen van de tunnel op termijn rijken veel verder dat het Stationsgebied alleen. Duidelijk is ook dat er nu al grote problemen zijn met de afwikkeling van verkeer in en rondom het Stationsgebied. Bovendien zal er, met de ontwikkeling van Nieuw-Middelland, Snellerpoort en het Stationsgebied zelf, alleen maar meer programma en dus verkeersbewegingen bij komen. In beide modellen (Groene en Blauwe Poort) is een variant met en zonder tunnel onderzocht; deze bouwsteen was per model niet onderscheidend.

Ruimtelijke kwaliteit verbinding noord-zuid én oost-west

De tunnel vormt momenteel een enorme verkeersader én barrière in het gebied. Niet alleen tussen de binnenstad en het station, maar ook aan de zuidzijde van het spoor tussen Nieuw Middelland en de zuidzijde van het station. De tunnel heeft daarmee een grote impact op de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte. Aan de noordzijde doorsnijdt de tunnel het oorspronkelijke singelplantsoen en vervolgens stijgt de weg weer snel om de Jaap Bijzerwetering te kruisen. Hierdoor wordt ook het spoorplantsoen afgesneden van het singelplantsoen. En wordt het bovendien onmogelijk om de

nieuwe fiets- en voetgangersverbinding, die via het Defensie-eiland naar het station loopt, goed te verknopen met andere routes. De beleving van historie en groen in het gebied kan alleen weer worden teruggebracht als de tunnel wordt opgeheven; dan kunnen op maaiveldniveau gebieden weer logisch met elkaar worden verbonden. Onderzocht is ook of de tunnel kan worden opgenomen in nieuwe bebouwing. Aan de zuidzijde van het spoor is dat een mogelijkheid, aan de noordzijde gaat dit echter ten koste van het waardevolle (historische) groen en is hiervoor te weinig ruimte aanwezig.

Verkeerskundige afwegingen

Door de aanwezigheid van de tunnel heeft de auto het primaat in het Stationsgebied; dit gaat ten koste van goede verbindingen voor fietsverkeer en voetgangers. Bovendien faciliteert de tunnel voor een deel doorgaand autoverkeer, deels ook verkeer vanuit de omliggende dorpen dat naar de A12 gaat. Dit is dus verkeer wat geen bestemming heeft in het gebied zelf, maar wel een grote negatieve invloed heeft op de afwikkeling van verkeer rondom de binnenstad en het Stationsgebied. De huidige reeds overbelaste situatie aan de noordzijde van het station, in combinatie met de toename van verkeer als gevolg van de woningbouw in Middelland-Noord en Snel-lerpoort, levert bij het kruispunt Utrechtsestraatweg – Stationsweg - Oudelandseweg een onoplosbare knoop op. Immers, uiteindelijk moet het verkeer zich afwikkelen over kleine historische linten die niet gemaakt zijn voor een dergelijke hoeveelheid verkeer.

Voetgangers en fietsers worden op dit moment zeer slecht bediend in het Stationsgebied. De routes zijn te krap gedimensioneerd, routes zijn lang en onlogisch en door de aanwezigheid van de autotunnel moeten extra veel hoogtemeters worden gemaakt.

Voorstel voor de bouwsteen Tunnel

De logistieke knoop van het Stationsgebied is alleen te ontrafelen als (op termijn) het doorgaande autoverkeer uit het Stationsgebied en langs het centrum wordt geweerd. Dat kan door alternatieve routes langs de randen van Woerden aan te leggen en de tunnel op te heffen. In het Stationsgebied kunnen de verschillende delen van de stad dan opnieuw met elkaar worden verbonden op een logische manier, waarbij de kwaliteit van groen en water maximaal wordt benut. Het Stationsgebied is in die toekomstige situatie vanuit alle vier de kanten bereikbaar, maar auto's kunnen op deze plek niet onder het spoor door. Met deze keuze is de boodschap, ook aan hogere overheden, dat verder verdichten van de stad, binnenstedelijk bouwen, alleen mogelijk is als goede alternatieve routes voor de afwikkeling van het autoverkeer worden aangelegd. Dit is echter een kostbare zaak en vraagt om een lange adem.

Schaal en bebouwingstypologie

Schaal en bebouwingstypologie hangen met elkaar samen. Uiteindelijk is de keuze hierin ook bepalend voor de stedenbouwkundige structuur van het gebied. Maak je een groen gebied met losse gebouwen/torens, zoals in het model Groene Poort is onderzocht, of kies je voor een stedenbouwkundige structuur met straten en pleinen, zoals in model Blauwe Poort? In het laatste geval is de bebouwing gemiddeld lager en zijn hogere elementen onderdeel van een groter bouwblok.

Aansluiting op de omgeving: 'large', 'medium' en 'small'

Naast de Woerdense maat en schaal is ook van belang hoe de nieuwe bebouwing in het gebied aansluit op de verschillende karakteristieke omgevingen van het Stationsgebied. In het noordwestelijke kwadrant is dat de kleinschalige structuur en korrel van de binnenstad, waar met het Defensie-eiland een vertaling is gemaakt naar een nieuwe Woerdense maat en schaal met kloeki blokken. In het noordoostelijke kwadrant hebben we te maken met een deels bestaande bebouwingwand met relatief weinig uitstraling en de prominente nieuwe torens die een reeks langs het spoor vormen. Met deze nieuwe maat en schaal, 'large', is Woerden een nieuwe fase in gegaan waarbij stedelijke ambities zichtbaar worden gemaakt. Ten zuiden van het spoor zal in Nieuw-Middelland ook in een relatief hoge dichtheid worden gebouwd, evenals in Snellerpoort. Hier zal een afwisseling van blokken en hogere elementen

worden toegepast. Aan de zuidzijde van het spoor hebben we echter ook te maken met de historische bebouwing langs de Jaap Bijzervetering. Ook hier spreken we weer van 'small'. Kortom, een gebied met een grote diversiteit aan bebouwingsschalen. Als nieuwe ontwikkelingen de verbinding moeten maken, dan is het zoeken van de 'intermediate scale' met de omgeving een belangrijke opgave. Op deze manier kan verdichting worden opgezocht. Maar wel op een manier die passend is bij Woerden.

In het model Groene Poort wordt de aanhechting met de omgeving vooral gezocht in het openbaar gebied. De hogere, losse elementen leveren weliswaar veel ruimte op tussen de gebouwen, maar de bebouwing zelf heeft weinig relatie met de omgeving. In het model Blauwe Poort sluit de stedenbouwkundige structuur beter aan op de omgeving en ontstaan betere ruimtes/routes waar ook de sociale veiligheid en de interactie tussen bebouwing en het openbaar gebied beter te borgen is. Wel zouden we meer van de groene omgevingskwaliteit in deze stedenbouwkundige structuur willen brengen, tussen maar ook in de blokken op betekenisvolle plekken. Zo kunnen we voor deze bouwsteen het beste van de twee modellen combineren.

Voorstel voor de bouwstenen Schaal en Bebouwingstypologie

Kies in het Stationsgebied voor een 'intermediate scale' (M), en zoek de aanhechting op met de omgeving vanuit de verschillende deelgebieden. Maak straten, pleinen en fijne plekken met een menselijke maat en schaal tussen de nieuwe gebouwen. Dat is echt Woerdens. Maar verlies de groene kwaliteit van het model Groene Poort niet door het gebied te steenachtig en stedelijk te maken. Dat kan door plekken tussen gebouwen groen in te richten en ruimte voor groen te reserveren in de nieuwe profielen.

De Wetering

De Wetering is één van de oudste elementen in het gebied. De Wetering is nu een ondergeschikt element in het gebied en weinig beleefbaar en waarbaar. Er ligt een enorme kans, zeker in samenhang met het opheffen van de Polanertunnel en het verbreden van de onderdoorgang onder het spoor, om deze historische as weer de belangrijkste noord-zuid verbinding te maken. Aan de noordzijde wordt de watergang, als er geen autoverkeer meer is tussen het station en de singel, onderdeel van een groot, groen verblijfsgebied. Aan de zuidzijde vormt het een belangrijke identiteits-

drager van het nieuwe te ontwikkelen gebied rondom het station en kunnen beide oevers ieder een eigen accent krijgen. Het aanpassen van het profiel van de Wetering, in samenhang met de stedenbouwkundige structuur, moet in de volgende fase nader worden onderzocht. Dan kan bijvoorbeeld water worden verbreed voor een haventje of kan aan één van beide zijden een ecologische oever worden gecreëerd, zodat bij piekbelastingen meer water kan worden geborgen. Door én in te zetten op water als identiteitsdrager (model Blauwe Poort) én groene betekenisvolle plekken te maken (model Groene Poort) kan Woerden haar kwaliteit als Poort naar het Groene Hart (waar ook zowel water als groen de belangrijkste landschappelijke kenmerken en kwaliteiten zijn) ook zichtbaar maken in het Stationsgebied.

Voorstel voor de bouwsteen De Wetering

Maak van de Jaap Bijzervetering een belangrijke drager in het gebied en onderzoek de recreatieve potentie van de watergang door het maken van aanlegplekken voor sloepjes etc.

Stationsgebouw

Een goed station is een visitekaartje voor de stad. Of je nu weggaat of aankomt, je moet je thuis voelen. Woerden is één van de weinige steden waar nog steeds een heel specifieke kwaliteit, namelijk een monumentaal stationsgebouw, in gebruik is. Het monumentale stationsgebouw is een visitekaartje voor de stad maar is als gebouw, ondanks de aanpassingen die zijn gedaan, niet geschikt als modern en toekomstbestendig stationsgebouw. Wel is in de loop der jaren het beeld verrommeld door de aanbouwen die gedaan zijn. De niveauverschillen tussen het gebouw en het omliggende maaiveld, binnen het gebouw en de toegankelijkheid van de sporen via de traverse zijn verre van ideaal. De huidige achterkant van het station aan de zuidzijde vormt een schril contrast met de voorzijde, de noordzijde is één van de minst uitnodigende plekken die Woerden op dit moment heeft. Aan de zuidzijde landt de traverse in een stijgpunt met lift, maar ontbreekt alle allure van de voorzijde. Het is letterlijk en figuurlijk een achterdeur. In de huidige situatie, waarbij de zuidzijde van het spoor grotendeels nog een soort niemandsland is met braakliggend terrein van Snellerpoort, is dat misschien nog te verklaren. Maar in de toekomstige situatie, met de ontwikkeling van Nieuw-Middelland en Snellerpoort en de gronden direct grenzend aan het station,

ontstaat een nieuwe situatie die vraagt om een gelijkwaardige entree aan de zuidzijde. Handhaven van het huidige station en een nieuwe entree maken aan de zuidzijde van het spoor is een optie, maar de kans doet zich voor om met de verbreding van de onderdoorgang een nieuw, toekomstbestendig station te maken. Hierbij zijn alle functies gecentreerd, goed te bereiken vanuit alle kwadranten en dragen bij aan de aantrekkelijkheid van Woerden als poort naar het Groene Hart. Een nieuwe centrale fietsenstalling onder het spoor toegankelijk zowel vanaf het noorden als het zuiden, nieuwe entrees naar de perrons en commerciële ruimtes langs de route/plinten vormen de ingrediënten van het nieuwe stationsgebouw. Hiermee schuift het station een stukje op richting de binnenstad en Nieuw-Middelland. Een voetgangersbrug meer oostelijk kan een tweede entree tot de perrons mogelijk maken waarmee ook de oostzijde en Snellerpoort goed bediend zijn. Deze tweede toegang is niet noodzakelijk maar heeft wel een grote meerwaarde voor de oostzijde van Woerden. En zo kan de volledige lengte van de perrons optimaal benut worden.

Het oude stationsgebouw kan een nieuwe functie krijgen, bijvoorbeeld als grand café of vergader/werk accommodatie. Het gerenoveerde en in oude glorie herstelde gebouw ligt dan prachtig in het gerestaureerde spoorplantsoen en krijgt de plek die het verdiend.

We denken dat een eigentijds entreegebouw, wellicht onderdeel van een naastgelegen complex, een mooi contrast kan vormen met de monumentale voorzijde. Zo kunnen de beide stationsgebouwen een weerspiegeling zijn van de context, met aan de noordzijde de monumentale binnenstad en aan de zuidzijde de nieuwe stadsdelen.

Voorstel voor de bouwsteen Stationsgebouw

Grijp het moment aan om tegelijkertijd met het verbreden van de onderdoorgang een nieuw, compact en alzijdig station te maken in Woerden ter plekke van de Jaap Bijzervetering. Een station dat optimaal bereikbaar is en voorzien van alle gemakken en voorzieningen die bij een toekomstbestendig station horen. Ga het gesprek aan met NS en ProRail om tegelijkertijd met de investering voor de nieuwe spoorbrug werk met werk te maken en naar een toekomstbestendige oplossing te gaan die past bij de stedelijke ambities van Woerden. Geef het station een gelijkwaardige voor- en

achterkant. Maak afspraken met NS over het herbestemmen en renoveren van het oude stationsgebouw. Probeer het in de oude glorie te herstellen zodat dit weer echt een visitekaartje voor Woerden wordt. Maak aan de zuidzijde van het spoor een nieuw stationsgebouw als aanlanding voor de traverse (eventueel als onderdeel van een nieuw te ontwikkelen bouwblok aan deze zijde van het spoor). Hiermee krijgt de zuidzijde van het station haar eigen gezicht. Een voetgangersbrug aan de oostzijde kan op termijn een tweede entree tot de perrons vormen.

Structuur

Voor wat betreft de stedenbouwkundige structuur hebben we te maken met een aantal bestaande lijnen in het gebied. Deels komen deze voort uit de oorspronkelijke landschappelijke structuur, deels zijn het nieuw geïntroduceerde lijnen. In het model Groene Poort is een grote ingreep gedaan in de vorm van een nieuw landschappelijk element dat het gebied een eigen, nieuwe structuur geeft. In het model Blauwe Poort is de oorspronkelijke (orthogonale) structuur van het gebied aangezet en verder uitgebreid. In beide modellen is een nieuwe oost-west lijn geïntroduceerd die de verbinding vormt tussen Nieuw-Middelland en Snellerpoort.

Het voortbouwen op de bestaande landschappelijke structuren voelt het meest logisch en maakt het ook makkelijker om aan te sluiten op omliggende gebieden. Daarentegen was de grote ingreep van het model Groene Poort wel een ingreep die impact had en het gebied een sterke en eigen identiteit gaf. We kiezen er voor om de orthogonale structuur te handhaven als subtielere structuur, maar daar wel een sterke hiërarchie in aan te brengen door in te zetten op een verbindend assenkruis. De Jaap Bijzerwetering en de nieuwe watergang in oost-west richting vormen twee ijzersterke langzaam verkeersassen met maximale aandacht voor verblijfskwaliteit. Dit kruis verbindt de delen van de stad met elkaar en geeft zo ook een typisch Woerdense identiteit van watergangen met (brede) groene oevers. Aan het assenkruis kunnen grotere (groene) verblijfsplekken liggen die verschillende plekken aanduiden en accenten leggen.

Voorstel voor de bouwsteen Structuur

Gebruik de landschappelijke, historische structuur als organiserend en verbindend grid in het gebied. Gebruik daarvoor bestaande lijnen maar voeg ook nieuwe beteke-

nisvolle lijnen toe. Breng een hiërarchie aan in het grid van lijnen en maak een sterk verbindend assenkruis dat de vier delen van de stad logisch met elkaar verbindt.

Openbare ruimte

Op veel plekken rondom het station is nu een teveel aan ruimte. Maar niet alleen dat, de ruimte heeft ook weinig tot geen verblijfskwaliteit. We willen ruimte houden, maar dat wel op de juiste plek leggen. Bovendien willen we zorgen dat de ruimte functioneel wordt en niet alleen kijkgroen, maar ook verblijfsgroen wordt. Aaneengesloten groen zoals in het model Groene Poort heeft die kwaliteit, ook in het hart van het gebied waar de intensiteit van gebruikers het hoogste zal zijn. In de structuur van Blauwe Poort is duidelijk onderscheid tussen het singelgroen en spoorplantsoen aan de noordzijde van het spoor en een nieuwe groene verblijfsplek aan de zuidzijde van het station. Hier ligt ook het oude Minkemacollege in een groene tuin als pareltje in het gebied en ook de typische lintbebouwing komt zo goed tot haar recht.

Voorstel voor de bouwsteen Openbare ruimte

Zet in op verbindend groen en durf groot te denken zoals in model Groene Poort. Door de onderdoorgang onder het spoor niet alleen aan de oostzijde (stationszijde) te verbreden maar ook aan de westzijde kan de Jaap Bijzerwetering met twee brede groene oevers de verbinding maken tussen noord en zuid. Zo ontstaat een groter aaneengesloten openbaar gebied rondom het nieuwe station onder de verbrede onderdoorgang waar verschillende plekken liggen die ieder hun eigen sfeer en kwaliteit kunnen krijgen. De verdere invulling van deze aaneengesloten ruimte is onderdeel van de uitwerking van het voorkeursmodel. Hierbij kan de mate van samenhang en verschil tussen noord en zuid verder worden onderzocht.

Parkeren

De logistieke afwikkeling van voetgangers, fietsers, autoverkeer, bussen en kiss&ride rondom het station is een belangrijk opgave. Vanuit de vier kwadranten willen we het Stationsgebied bereikbaar maken, waarbij het noordwestelijke kwadrant (binnenstadzijde) het meest luw zal zijn qua programma. In de drie andere kwadranten zullen alle voorzieningen in min of meer gelijke mate aanwezig moeten zijn (P&R, kiss&ride, fietsparkeren, bushalteren). Dit moet ook verder worden uitgewerkt. Ten

aanzien van het parkeren zijn verschillende opties denkbaar. Parkeren kan bijvoorbeeld ondergronds plaatsvinden, in een bouwblok of meerlaags parallel langs het spoor. In ieder kwadrant zal de meest ideale oplossing moeten worden onderzocht.

Voorstel voor de bouwsteen Parkeren

Denk bij het oplossen van de logistiek in vier kwadranten en zoek passende oplossingen bij de verdere uitwerking van het voorkeursmodel in ieder afzonderlijk kwadrant. Maak ook bij gebouwde parkeervoorzieningen toekomstbestendige oplossingen die flexibel zijn en aanpasbaar in de tijd.

Aanhechting noord-zuid

In het Stationsgebied is het essentieel de barrière van het spoor te slechten. Dat kan op verschillende manieren: bovenlangs of onderlangs. Maar ook het aantal passages en vooral de kwaliteit van de passages is belangrijk. Voor voetgangers en fietsers geldt dat hellingbanen aan bepaalde eisen moeten voldoen. Met name aan de noordzijde is de ruimte krap. In model Groene Poort, waarbij over het spoor heen wordt gegaan, is onvoldoende ruimte om de fietser echt goed omhoog te halen. Een hybride oplossing met de bestaande fietssituatie, gecombineerd met een spectaculaire voetgangersbrug, is in dit model het hoogst haalbare. In het model Blauwe Poort kunnen we de fietspassage (bij de Wetering) verbreden, hoeft je minder ver te dalen en dus zijn de hellingbanen korter.

Voorstel voor de bouwsteen Aanhechting noord-zuid

In het voorkeursmodel willen we het beste van de twee modellen combineren. Een verbrede onderdoorgang, maar niet alleen aan de stationszijde ten oosten van de Wetering, maar ook aan de westzijde. Zo kan ook vanuit Nieuw-Middelland een goede fietsverbinding naar de binnenstad worden gemaakt. Ook voegen we een tweede verbinding toe, meer oostelijk. Deze gaat wel bovenlangs en zou een voetgangersbrug kunnen zijn, geïntegreerd met groen om een aantrekkelijke nieuwe route te vormen, en eventueel een tweede toegang tot de perrons.

Conclusie van de studie

Het onderzoeken van de bouwstenen heeft veel inzicht gegeven in het functioneren van het gebied. De beide modellen laten de extremen zien: begin opnieuw en kies voor spektakel óf gebruik wat er al is en bouw daar verder op voort. In het voorkeursmodel kiezen we voor 'groen' én 'blauw', immers, als stad midden in het groene hart zijn water en groen de belangrijkste assets van Woerden als fijne woon- en werkstad. We zetten in op Woerdense maat en schaal, maar gaan ook voor ambitie. Een spectaculaire verbrede onderdoorgang verbindt letterlijk en figuurlijk het noorden en zuiden van Woerden, waarmee de stad weer 'heel' wordt in de beleving van voetgangers en fietsers en een toekomstbestendig en aantrekkelijk nieuw Stationsgebied ontstaat.



Die nieuwe torens, is dat nog Woerdens?



Fijn die snelle fietsroutes naar de wijken



Niet echt fijne oversteekplek voor voetgangers



Dit groen kan je helemaal niet gebruiken



Er is helemaal geen stationsplein aan de achterkant



Er is helemaal geen stationsplein aan de achterkant



Wel erg veel fietsen.....



Ligt die fietsenstalling wel op de juiste plek?



En in de fietsenstalling staan juist plekken leeg



De P&R voorziening staat lang niet vol



Is dit de Woerdense maat en schaal?



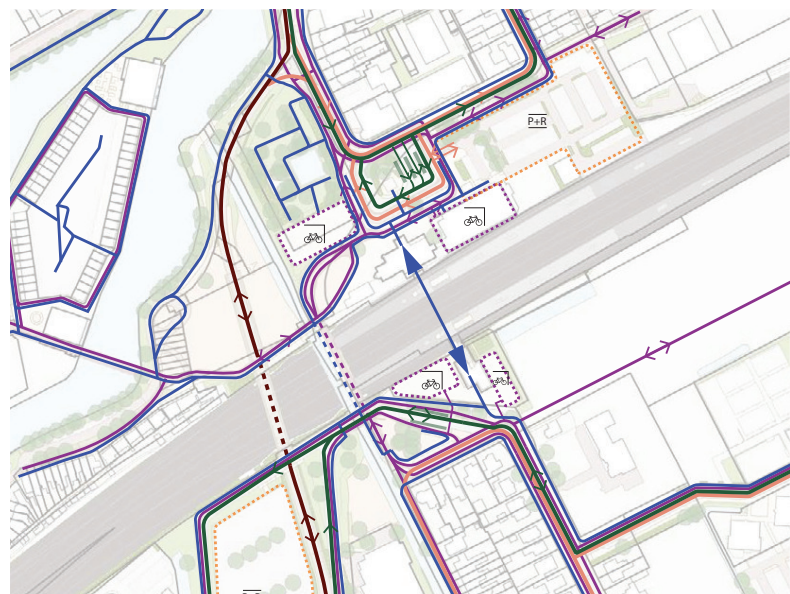
Vanuit de stad is dit de voorkant van het station

4. Stedenbouwkundige analyse

Stations zijn meer en meer de belangrijkste knopen van de stad. Was vroeger de afrit van de snelweg een belangrijk visitekaartje, nu is dat het station en de stationsomgeving. Kijk maar naar de investeringen die de afgelopen jaren in stationsgebieden zijn gedaan. Een goed station maakt dat een stad een aantrekkelijke woon- en werklocatie is. Voor Woerden geldt dat zeker. Utrecht ligt op steenworp afstand én wonen midden in het Groene Hart, welke andere stad (!) kan dat zeggen. En een goed Stationsgebied is natuurlijk meer dan alleen het station.

In onze deze analyse staan we achtereenvolgens stil bij de volgende onderwerpen:

- Wat zien we nu in het gebied?
- Hoe is het zo gekomen?
- Welke trends en ontwikkelingen zijn relevant?
- Waaraan moet een goed stationsgebied voldoen?



Stationsgebied Woerden

Historie

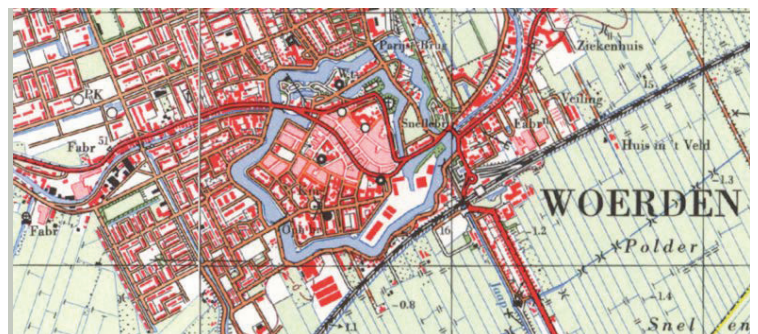
Woerden is ontstaan aan de Rijn en lag aan de noordgrens van het Romeinse rijk. Het is daarmee een onderdeel van de Limeslijn. Er is 2000 jaar lang strijd om de macht geweest in Woerden met constante verbouwingen van de vesting als gevolg. Woerden heeft ook een rol gespeeld in de geschiedenis van de Hollandse waterlinies. Uiteindelijk komt er behoefte aan een spoorlijn. Woerden is destijds als stop verkozen boven Oudewater vanwege de toenmalige aanwezigheid van defensie en de vrouwengevangenissen. Het spoor werd buiten de historische stad aangelegd. Het werd gescheiden van de stad en de omgeving industrialiseerde. Vooral de zuivelindustrie vestigde zich rondom het station. Aanvankelijk is er nog een aantrekkelijk stationspark voor het monumentale stationsgebouw en is de Wetering nog kaarsrecht.

Vanaf 1950 gaat het mis. Dit begint met een weg vanuit de zuidzijde die niet langs de wetering ligt vanwege een gemaal, en vervolgens een noodgedwongen knik maakt bij het station. Door de tunnel onder het spoor volgt weer een knik. Ook de Polanerbaan biedt wat dat betreft geen solas. Door de tijd heen trekt alles krom en is de infrastructuur overal geknikt. Toch zitten deze routes allemaal op dezelfde locatie. Ze moeten allemaal op dezelfde plek het spoor passeren. Dat past dus ook niet meer.

Met name tijdens de laatste 40-50 jaar is het er dus niet op vooruitgegaan. Bij aanvang van het project werd al genoemd dat het een geschiedenis van pleisters betreft. Er is dus een verplichting aan de stad en de geschiedenis om er dit keer echt werk van te maken.

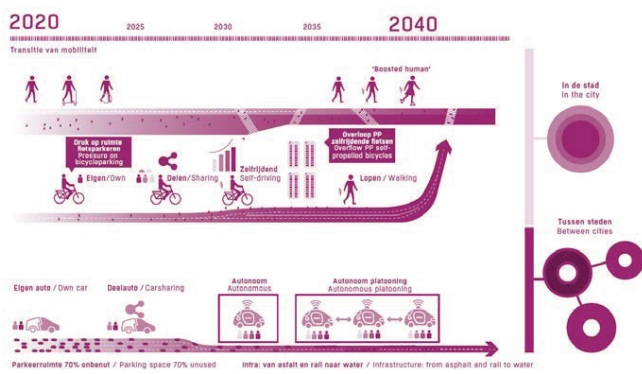


Begin 20^e eeuw



Halverwege 20^e eeuw





De ontwikkeling van mobiliteit (bron: onderzoek Stad van de Toekomst)



Een eerste quickscan laat goed de beloopbaarheid van het gebied zien, alles binnen 5 minuten te bereiken!

Trends en ontwikkelingen

Er spelen diverse trends en ontwikkelingen die een grote invloed hebben op de toekomst van onze steden, hoe we die gebruiken en dus hoe we die vorm moeten geven. Onderstaand een aantal ontwikkelingen waarvan wij denken dat ze ook relevant zijn voor de Woerdense opgave:

Veranderende mobiliteit:

De auto wordt minder belangrijk in de stad. Niemand weet precies hoe snel, maar de rol van de auto verandert in de stad. Dat heeft grote gevolgen voor het ruimtegebruik in de stad, de auto gaat minder ruimte innemen en daardoor komt er meer ruimte om te fietsen, te lopen, maar ook voor water en groen. Tussen steden en knooppunten maken we gebruik van OV-systemen en deelauto's, binnen de stad kunnen we alles lopen en fietsen, mits de routes aantrekkelijk en snel zijn.

De betekenis van groen en water en de waarde daarvan voor vastgoed

Wordt de positie van de auto steeds minder belangrijk, water en groen worden juist steeds belangrijker. We moeten omgaan met extreme piekbuien maar ook met warme periodes en hittestress in de stad. Tien jaar geleden hadden we het hier nog nauwelijks over maar vandaag de dag is klimaatbestendig ontwerpen een belangrijk uitgangspunt.

Mooie toekomstigheid is dat de waarde van vastgoed 10% hoger ligt als je uitkijkt op water en groen dus het is ook nog eens goed voor het rendement in plannen.

De stad is meer dan alleen het historische centrum.

De druk op onze historische binnensteden is groot. Hier wil men wonen, winkelen, recreëren, musea bezoeken, etc. Maar de stad heeft nog zoveel meer te bieden. Naast de historische binnenstad kunnen ook andere knopen in de stad ontwikkeld worden tot aantrekkelijke verblijfsgebieden. Door hier juist in te zetten op andere onderscheidende kwaliteiten valt er ook echt wat te kiezen.

Deze ontwikkelingen zien wij als kansen voor Woerden om door een andere bril naar het Stationsgebied te kijken.

