beantwoording technische vragen
D/21/014452

datum	10 mei 2021
portefeuillehouder	Arjan Noorthoek
contactpersoon	Judith van Wijk
fractie(s)	CU-SGP
onderwerp	**Raadsvoorstel Stedenbouwkundige visie Stationsgebied (D/21/014452)**

Vraag 1.
In hoeverre is de stedenbouwkundige visie stationsgebied (en met name de spelregelkaart) bindend en afdwingbaar, na besluitvorming? Mede gelet op de duur van de ontwikkeling (15-20 jaar).

Antwoord vraag 1.
De stedenbouwkundige visie is geen planologisch product volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Deze stedenbouwkundige visie vormt voor de gemeente de basis, of het kader voor de uitwerking. Met die uitwerking starten we in fase 1, het zuidoostelijk deelgebied. Hiervoor wordt een stedenbouwkundig plan opgesteld, inclusief inrichtingsplan voor de openbare ruimte en kavelkompassen voor ontwikkeling van de bouwvelden. De spelregelkaart uit de visie is hierbij uitgangspunt. Deze kavelkompassen worden aan ontwikkelaars als kader meegegeven voor hun ontwikkeling. Ook volgt dan de stap van het planologisch vastleggen van de ontwikkeling van een bouwveld, via een bestemmingsplan of omgevingsplan. Dit zijn planologische producten waar niet (zomaar) van kan worden afgeweken.

Het kan zijn dat in de planperiode van 15 a 20 jaar voortschrijdend inzicht ontstaat over delen van de gebiedsontwikkeling. Als dat het geval is zal uw Raad daar bij betrokken worden. De visie is immers het uitgangspunt en als daarvan moet worden afgeweken is het aan uw Raad om daar een besluit over te nemen. Dat betekent dat als onderdelen van een uitwerking, om welke reden dan ook, afwijken van de visie, deze altijd duidelijk gemotiveerd aan uw Raad ter besluitvorming zullen worden voorgelegd. U kunt daar als Raad dan dus zelf een besluit over nemen.

Vraag 2.
In het raadsvoorstel en de bijlagen wordt herhaaldelijk gesproken over 'de Woerdense maat' als het gaat om de bebouwing.

a. *Kunt u de volgende termen nader definiëren en/of concretiseren:*
   - Woerdense maat
   - Tussenschaal / intermediate scale
b. *Kan een opsomming worden gegeven van de voorwaarden/kaders die bovengenoemde termen (als uitgangspunt) met zich mee brengen voor het stationsgebied?*

Antwoord vraag 2.a
Bij het opstellen van de visie zijn wij de wens om dit gebied volgens de Woerdense maat en schaal te ontwikkelen vaak tegengekomen: 'Het moet wel passen bij de stad, en bij deze plek in de stad.' Iedereen die we ernaar vroegen kwam echter met een andere invulling daarvan: de één wil juist hoogbouw, de ander liever lage bebouwing. De één losse torens in het groen, de ander bouwblokken met gezamenlijke tuinen en weer een ander grondgebonden woningen in rijen. De één een autovrij gebied, de ander ruim baan voor de auto.
We hebben geprobeerd de wensen en ideeën samen te voegen en hier 'de Woerdense maat en schaal' uit te destilleren. In de visie is dit voor ons in de eerste plaats het ruimtelijk raamwerk van groen en blauw, met daarin de versterking van de Jaap Bijzerwetering, het Singelpark en de nieuwe Klimaatroute. Daarnaast krijgen de Woerdense monumenten in dit gebied, het Oude Minkema en het stationsgebouw, een belangrijke betekenisvolle plek aan een mooi plein of park. Er ontstaat ruim baan voor de fiets en de voetganger, de auto krijgt minder ruimte. Bebouwing wordt toegevoegd in een stedelijke dichtheid, in de vorm van bouwblokken met (halfopen of gesloten) binnentuinen en een afwisselende bouwhoogte van 3 tot 6 lagen. Hoogteaccenten kunnen een plek, begin- of eindpunt markeren. Er zijn ook plekken waar het beter past bij de omgeving als de bebouwing wat lager blijft (2 a 3 lagen). Het station heeft zijn vervoers- en overstapfunctie, maar is ook een uitnodigende entree tot de stad en het land daarachter. En als het gaat om voorzieningen en functies zien wij de eigenheid van een stationsgebied, met ruimte om te wonen en te werken maar ook ruimte voor levendige plekken waar wat te beleven is en waar een

drankje of een hapje te halen is. Deze laatste categorie zien wij wel in aanvulling op de voorzieningen in de binnenstad.

De tussenschaal, of intermediate scale (M) is de schaal die zich bevindt tussen de L-(of large, of grote) maat, en de S-(of small, of kleine) maat. Geduid in de omgeving van het Stationsgebied bedoelen we hiermee de maat tussen die van de torens van het gebied Woerden Centraal en de lage lintbebouwing aan de Linschoterweg en de Van de Valk Boumanlaan.
In de stedenbouwkundige visie Stationsgebied zoeken we die tussenschaal nadrukkelijk op: met een afwisselende bouwhoogte van 3 tot 6 lagen, waarbij ruimte is voor een (beperkt) aantal hoogteaccenten maar ook voor plekken met lagere bebouwing. Hiermee proberen we zo goed mogelijk aan te sluiten op de omgeving, en het Stationsgebied als geheel een eigen plek te laten zijn, maar wel een plek die hier past.

Antwoord vraag 2.b
Bij het concretiseren van de termen bij vraag 2a. zijn de belangrijkste aspecten genoemd. In de spelregelkaart zijn deze aspecten weergegeven per locatie in het gebied. Deze spelregelkaart is uitgangspunt bij de uitwerking, zie ook het antwoord op vraag 1.
In het stedenbouwkundig plan en de kavelkompassen zullen nadere ruimtelijke randvoorwaarden worden opgesteld om binnen de bouwvelden ‘de Woerdense maat’ en herkenbaarheid/ eigenheid te duiden. Denk aan zaken als de mate van afwisseling in hoogte, verspringingen in de gevels, de maatvoering van de hoogteaccenten (voldoende rankheid), randvoorwaarden in architectuur, de levendigheid en invulling of vergroening van de begane grond verdieping (om anonimiteit te voorkomen), etc.

Vraag 3.
In het raadsvoorstel wordt aangegeven dat ‘een neutraal resultaat voor de grondexploitatie haalbaar lijkt’. Met betrekking tot de keuzes die gemaakt kunnen worden aan de hand van de grondexploitatie wordt, naar eigen zeggen, aangesloten bij de motie ‘Grip op grondexploitaties.’ In deze motie is ook de wens uitgesproken om een positieve bijdrage uit het grondbedrijf.
a. In hoeverre is een positief resultaat voor de grondexploitatie stationsgebied haalbaar?
b. Indien dit niet haalbaar is, waarom niet?

Antwoord vraag 3.a.
De vastgoed- en gebiedsontwikkeling in het Stationsgebied is onderverdeeld in drie deelgebieden. Voor fase 1, het zuidoostelijk deel, wordt naar verwachting op korte termijn het eerste deel van de grondexploitatie geopend. Op basis van de eerste globale haalbaarheidsberekeningen, opgesteld parallel aan de totstandkoming van de stedenbouwkundige visie lijkt voor deze grondexploitatie – los van de grote infrastructurele ingrepen uit de totaal visie – een neutraal resultaat haalbaar, mogelijk zelfs een beperkt positief resultaat. De uitwerking van de vastgoedontwikkelingen van de fasen 2 en 3 volgen op termijn. Hierbij zal ook worden gestreefd naar een positief resultaat.

Fase 1 maakt echter onderdeel uit van het gehele Stationsgebied, en dus van het totaal van de stedenbouwkundige visie. Hierin zijn ook drie grote infrastructurele ingrepen voorzien: de verbrede onderdoorgang, de fietsenstalling onder de sporen en de voetgangersbrug over de sporen aan de oostzijde. Deze ingrepen bevinden zich ín het Stationsgebied maar zijn niet enkel bedoeld voor bewoners en gebruikers van het Stationsgebied, ze zijn bedoeld voor de hele stad. Deze infrastructurele ingrepen moeten nog verder wordt uitgewerkt, maar kunnen alleen gerealiseerd worden als hiervoor aanvullende financiering wordt verkregen van andere provincie, Rijk en/ of andere partijen. Hiervoor wordt een lobbytraject opgestart. De gemeente zal ook een deel van de kosten dragen. Dit zal verder moeten worden uitgewerkt.

Kortweg betekent bovenstaande dat, indien we voor het gehele Stationsgebied één grondexploitatie zouden willen openen, deze een fors negatief resultaat zou hebben. Oorzaak hiervoor zijn de grote infrastructurele ingrepen. Met het geld dat per saldo wordt verdiend in de vastgoedontwikkeling kunnen we de grote ingrepen niet volledig zelf betalen. We stellen nu dus voor om voor de vastgoedontwikkelingen een grondexploitatie te openen (met een neutraal, of zelfs beperkt positief resultaat), en om voor de infrastructurele ingrepen aanvullende financiering te gaan zoeken.

Het ligt voor de hand dat de ontwikkeling van fase 1 sneller zal gaan dan de infrastructurele ingrepen. Het is wenselijk om een eventueel positief resultaat van de grondexploitatie van fase 1 in te zetten voor de toekomstige dekking van het gemeentelijke aandeel van o.a. de verbrede onderdoorgang of navolgende fasen 2 en 3 van de gebiedsontwikkeling. De meest gebruikelijke weg voor inzet van dit resultaat voor een bovenwijkse voorziening (zoals de verbrede onderdoorgang), is via een storting in de Reserve Infrastructurele Werken.

Antwoord vraag 3.b.
Kijkend naar enkel de vastgoedontwikkeling in het Stationsgebied wordt een (beperkt) positieve grondexploitatie, mede door de inbreng van gemeentelijke gronden, haalbaar geacht. Daarnaast zijn vanuit de visie op het Stationsgebied infrastructurele ingrepen nodig voor de hele stad. Voor deze ingrepen wordt dekking gezocht middels cofinanciering. Zie ook het antwoord op vraag 3a.
In de komende periode zal duidelijk moeten worden in hoeverre volledige dekking kan worden gevonden.

Vraag 4.
Voor het realiseren van de grote infrastructurele ingrepen heeft de gemeente zelf onvoldoende financiële middelen. Voorgesteld wordt om een lobbytraject op te starten voor aanvullende financiering bij andere overheden en/of partijen. Tegelijkertijd wordt gestart met de uitvoering van fase 1.

a. Er bestaat een risico dat de aanvullende financiering niet wordt verkregen. Hoe groot acht u dit risico? Waarop is deze inschatting gebaseerd?
b. Indien de aanvullende financiering niet wordt verkregen, welke gevolgen heeft dit voor de (verdere) uitvoering van de stedenbouwkundige visie stationsgebied en de reeds uitgevoerde fase(n)?

Antwoord vraag 4.a.
Provincie, NS en ProRail ondersteunen de ambities van de gemeente bij de ontwikkeling van het Stationsgebied. Een onderzoek naar aanvullende financiering en het lobbytraject moeten beide worden opgestart. Eerste verkennende gesprekken hebben hierover reeds plaatsgevonden. De visie is hierbij een belangrijk startpunt: de gemeente moet kunnen aangeven waarvóór zij aanvullende financiering nodig heeft.
Woerden speelt een belangrijke rol in zowel het knooppuntenbeleid van de provincie als in de centrale Randstad. De ruimte om binnenstedelijk zowel een deel van de woningbouwopgave te kunnen oplossen als ook langzaam verkeer de hoofdrol te geven én groen en water veel nadrukkelijker een plek te geven is aanwezig. Wij schatten in dat dat veel kansen biedt. Omdat we echter pas aan het begin staan van het lobbytraject kunnen wij moeilijk inschatten hoe groot het risico is dat we deze financiering niet ontvangen. Om de Raad hier optimaal bij te betrekken stellen wij voor aan het eind van elk kalenderjaar aan u te rapporteren over de stappen die zijn gezet, de behaalde resultaten en de vervolgplanning.

Antwoord vraag 4.b.
Een mogelijk gevolg van het niet verkrijgen van aanvullende financiering is dat niet volledig uitvoering kan worden gegeven aan de visie. Ook is het mogelijk dat op dat moment de verdere ontwikkeling van woningbouw stagneert of zelfs wordt gestopt. Het verbreden van de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers bij het station is naar onze mening namelijk echt een noodzakelijke ingreep. Zonder grote ingrepen in deze noord-zuidverbinding is het toevoegen van een grote hoeveelheid woningen in de Poort van Woerden onmogelijk. De ambities voor het verbeteren van de bereikbaarheid, verbindingen en samenhang zijn op dat moment niet of niet volledig gerealiseerd. Dit inzicht maakt juist de lobby zo noodzakelijk. Wij betrekken uw raad daarbij. Als blijkt uit het onderzoek en de lobby dat deze aanvullende financiering niet of niet volledig kan worden gevonden zullen wij hierover aan uw raad rapporteren. Wij zullen dan ook op zoek gaan naar oplossingen.

Fase 1 (zuidoostelijk deelgebied) en een deel van fase 2 (noordelijk deelgebied) kunnen worden ontwikkeld zonder grote ruimtelijke afhankelijkheid van deze ingrepen. De langzaam verkeersaansluiting tussen Stationsgebied en Nieuw-Middelland aan de zuidzijde van het spoor kan worden verbeterd maar zal bij behoud van de Polanertunnel voor autoverkeer slechts suboptimaal kunnen worden uitgevoerd. Ook de oplossing voor fietsparkeren bij het station zal dan moeten worden aangepast en onder of in bouwblokken moeten worden gerealiseerd.

Mogelijke maatregelen om dit te voorkomen zijn onder andere een integrale aansturing van zowel de korte- als de langetermijnontwikkeling en voldoende inzetten op onderzoek en lobby naar aanvullende financiering zodat toezeggingen van provincie, Rijk en/ of andere partijen kunnen worden verkregen.
Deze situatie is overigens niet uniek voor Woerden. alle binnenstedelijke ontwikkelingen in ons land, met name bij OV-knooppunten, hebben hiermee te maken. Vandaar dat de rijksoverheid en de provincie middelen ter beschikking stellen, zoals subsidies als de Woningbouwimpuls van het Rijk en de Challenge Middenhuur van de provincie.