

Raadsvoorstel

Opsteller

Wijk, Judith van

Vergadering van

13 april 2021

Kenmerk

Z/21/011598 / D/21/014452

Portefeuillehouder

Arjan Noorthoek

Portefeuille

Stationsgebied: Visie en ontwikkeling

Onderwerp

Stedenbouwkundige visie Stationsgebied

Samenvatting

We stellen de raad voor om de Stedenbouwkundige visie Stationsgebied vast te stellen en om het college opdracht te geven de visie uit te werken in een stedenbouwkundig plan voor fase 1, het zuidoostelijk deelgebied. Hiermee kunnen concrete initiatieven en (bouw)plannen tot ontwikkeling komen. Om de grote infrastructurele ingrepen bij het spoor mogelijk te maken moeten daarnaast een onderzoek en lobbytraject worden opgestart naar aanvullende financiering.

Gevraagd besluit

1. de Stedenbouwkundige visie Stationsgebied vast te stellen;
2. het college opdracht te geven deze visie uit te werken in een stedenbouwkundig plan voor fase 1, het zuidoostelijk deelgebied;
3. het college opdracht te geven de grondexploitatie fase 1 uit te werken;
4. het college opdracht te geven te onderzoeken hoe de bovenplanse infrastructurele ingrepen aanvullend kunnen worden gefinancierd door provincie, rijk en/of andere partijen en de benodigde lobby op te zetten;
5. het college opdracht te geven aan het eind van elk kalenderjaar te rapporteren aan de raad over het onderzoek en de lobby zoals vermeld bij punt 3;
6. de ruimtereservering voor een fietstunnel (noord-zuid) onder de sporen aan de oostzijde van het Stationsgebied en in het verlengde van de Jan van Beierenlaan te laten vervallen;
7. het college opdracht te geven de stappen voor ontwikkeling van het Oude Minkema in gang te zetten zoals beschreven in de Memo stappen voor ontwikkeling Oude Minkema (opgenomen als bijlage met nummer D/21/015647).

Inleiding**Waarom wordt dit voorstel nu voorgelegd?**

In de omgeving van station Woerden spelen allerlei ontwikkelingen. Zo is er volop sprake van plannen voor en realisatie van woningbouw, zoals in het plan WITT (voormalige Pels-terrein), Nieuw-Middelland en Snellerpoort. Dit hele gebied maakt in de komende decennia een transformatie door en een flink aantal woningen zal worden toegevoegd. Ook 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, gaat de gemeente ook met het gebied rondom het station aan de slag. Dit biedt ook de kans om de stationsomgeving (als schakel tussen de genoemde ontwikkelingen) te verbeteren voor de komende tientallen jaren. Een visie is hiervoor de eerste stap.

Op 12 februari 2019 heeft de raad de Startnotitie Poort van Woerden vastgesteld (19R.00128). Hierin is opgenomen dat een stedenbouwkundige visie zal worden opgesteld voor het stationsgebied. Het ontwerpteam (SVP Architectuur en Stedenbouw, Okra Landschapsarchitecten en Cross Architecture) is in november 2019 gestart met het proces om te komen tot een visie. Eerste stap was het uitvoeren van een analyse van het gebied. Na diverse participatiemomenten in de afgelopen periode en uitwerking van tussenproducten is op 25 juni 2020 het voorkeursmodel voor de ontwikkeling door u als raad vastgesteld (20R.00375). De bouwstenen, die samen het voorkeursmodel vormen, zijn in de afgelopen periode uitgewerkt tot een stedenbouwkundige visie. De visie vormt het kader voor de ontwikkeling van de deelgebieden. Fase 1, het zuidoostelijk deelgebied, kan op basis van de visie als eerste worden uitgewerkt tot een meer concreet stedenbouwkundig plan voor bebouwing en openbare ruimte.

Participatieproces

Hoe is dit voorstel tot stand gekomen

Medio 2019 is, tijdens een meedenkavond, met circa 100 belangstellenden gezamenlijk nagedacht over de toekomst van het stationsgebied. Deze bijeenkomst leverde veel bruikbare input op voor de vervolgstappen.

Op 29 januari 2020 heeft vervolgens het 'Werkatelier ontwikkeling stationsgebied' plaatsgevonden met ruim 130 bewoners, bedrijven en andere geïnteresseerden. Met de aanwezigen is aan tafels gesproken over de bouwstenen en modellen. De ideeën, tips en opmerkingen die zijn verzameld hebben we gebruikt voor aanscherping van de bouwstenen en voor het opstellen van het voorkeursmodel. Het voorkeursmodel is in mei 2020 in een video toegelicht en raadpleegbaar gemaakt voor alle geïnteresseerden. Hierover is met de direct omwonenden, maar ook via (sociale) media gecommuniceerd. Uw raad heeft dit voorkeursmodel vastgesteld op 25 juni 2020. Hierna is dit voorkeursmodel uitgewerkt tot concept visie.

Gedurende dit proces hebben we op drie momenten de stand van zaken gepresenteerd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Erfgoed, op 19 februari, 22 april en 4 november 2020. De Commissie heeft positief gereageerd op de gekozen landschappelijke structuur en op het raamwerk en heeft een aantal aandachtspunten meegegeven voor de uitwerking. Tevens heeft een Denktank, bestaande uit vertegenwoordigers van onder andere de ondernemersverenigingen, de ondernemers in de binnenstad, de Veiligheidsregio, de makelaarswereld en het onderwijs, driemaal geadviseerd over de verschillende stappen in het totstandkomingsproces van de visie. Op 30 november 2020 heeft een digitale informatiebijeenkomst plaatsgevonden via een livestream. Ongeveer 190 geïnteresseerden hadden zich hiervoor aangemeld. De concept stedenbouwkundige visie is toegelicht en het proces en de vervolgstappen zijn geschetst. Tijdens de toelichtingen konden de aanwezigen vragen stellen en een reactie geven via het programma Mentimeter. Ook zijn belangstellenden in de gelegenheid gesteld naderhand nog een reactie te geven, per email of telefonisch. In totaal zijn tijdens en na deze bijeenkomst meer dan 250 reacties binnengekomen. Reacties zijn, net als de groep deelnemers, zeer divers. Van *'graag veel woningen bouwen'* en *'aandacht voor groen, water en recreëren'* tot *'sluit de plannen goed aan op de maat en schaal van de bestaande woningen'* en *'wat een prachtige fietsverbindingen'*. Van de bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt; deze zijn bij de visie gevoegd en ook verzonden aan de deelnemers. De livestream van de bijeenkomst op 30 november 2020 is terug te kijken op www.woerden.nl/stationsgebied. Hier is ook alle informatie te vinden over de achtergronden van de visie, het proces, de bouwstenen en het voorkeursmodel.

Gedurende het gehele traject heeft de gemeente nauw samengewerkt met de provincie, NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester. Zij zijn belangrijke partners bij de ontwikkeling van het Stationsgebied en wij hebben op regelmatige basis met hen afgestemd over de ambities, de koers en de visie. Een vertegenwoordiger van de provincie is tevens vaste deelnemer aan de ambtelijke projectgroep Stationsgebied. NS, ProRail en de provincie hebben als blijk van ondersteuning van de ambities en de stedenbouwkundige visie een brief gestuurd aan de gemeente; deze zijn opgenomen als bijlagen bij de stedenbouwkundige visie.

Met alle opgehaalde reacties is het eindconcept van de Stedenbouwkundige visie Stationsgebied vervolgens afgerond.

Wat willen we bereiken

De Stedenbouwkundige visie is de eerste stap in de ontwikkeling van het Stationsgebied. De visie legt ook de basis voor het verbeteren van de langzaamverkeersverbindingen tussen Snel & Polanen en Nieuw-Middelland, en zet de stip op de horizon voor het echt verbeteren van de langzaamverkeersverbinding van de stad aan de zuidzijde van het spoor met de binnenstad. Dus zowel oost-west als noord-zuid.

Deze visie legt de basis voor uitwerkingen in stedenbouwkundige- en inrichtingsplannen voor het openbaar gebied. Hiermee kunnen delen van het gebied worden ontwikkeld: bouwplannen kunnen worden gestimuleerd, gemeentelijke gronden kunnen tot ontwikkeling worden gebracht en we kunnen verder werken aan de verbetering van de kwaliteit van

verbindingen, bereikbaarheid en openbare ruimte. De stedenbouwkundige visie vormt hiervoor het ruimtelijk raamwerk, of de hoofdstructuur. Hierin zijn op hoofdlijnen uitspraken opgenomen over de invulling van het Stationsgebied. Het gaat daarbij dan over openbare ruimte, programma, ontsluiting, verbindingen, functies, bouwvolumes, bouwhoogtes, beeldkwaliteit, etc.. Met de visie kan de stad een belangrijke stap zetten in de richting van de stedelijke ontwikkeling, verbetering en verdichting van dit gebied.

Wat gaan we daarvoor doen

De Stedenbouwkundige visie Stationsgebied geeft het startschot voor de korte- en langetermijnontwikkeling van het gebied. Deze visie zorgt ervoor dat elke stap die we zetten, een stap is in de goede richting. We werken met elk stap(je) toe naar het einddoel van het realiseren van alle ambities in dit gebied.

Op de korte termijn kunnen deelgebieden worden uitgewerkt en concrete initiatieven en bouwplannen worden geïnitieerd. De onderdoorgang van de sporen is de sleutel voor echte verbetering van de verbinding voor fietsers en voetgangers, oost-west tussen de gebieden Nieuw-Middelland en Snel & Polanen, en noord-zuid tussen Woerden-Zuid en de binnenstad. In de visie is de ambitie opgenomen de Polanertunnel op termijn af te sluiten voor autoverkeer en de onderdoorgang flink te verbreden voor fietsers en voetgangers. Ook is het de ambitie aan deze onderdoorgang één centrale fietsenstalling onder de sporen te koppelen en een voetgangersbrug over de sporen te realiseren aan de oostzijde van de perrons. Dit zijn grote ingrepen waar aanvullende financiering voor nodig is van provincie, Rijk en/of andere partners.

Argumenten

1. De Stedenbouwkundige visie Stationsgebied vast te stellen.

1.1. de stedenbouwkundige visie is tot stand gekomen met gebruikmaking van de input die vanuit de bewoners, bedrijven en andere geïnteresseerden is opgehaald.

Het Stationsgebied 'is van iedereen'. In het traject om te komen tot de visie hebben we op diverse momenten en manieren de brede omgeving betrokken: belangstellenden konden meedenken, input leveren en reageren. Dit werd dan ook veel gedaan. Avonden waren druk bezocht, mails werden gestuurd en er werd volop gestemd bij de polls tijdens de livestream. Dit alles leverde een wisselend beeld op. Opvallend was de consensus over de idee om op termijn de Polanertunnel voor autoverkeer af te sluiten: fietsers en voetgangers moeten prioriteit krijgen in het gebied. Voorwaarde is wel dat dan een alternatieve ontsluiting voor autoverkeer beschikbaar moet zijn. Ook het toevoegen van woningen en andere functies werd breed gedragen, net als het vlot doorgaan van de ontwikkeling: 'ga maar bouwen!' Er zijn ook zorgen geuit: bijvoorbeeld over de autobereikbaarheid, de parkeerdruk in de omliggende wijken en de maat en schaal van bebouwing. Met inachtneming van de input ligt nu een ambitieuze visie voor waarin het Stationsgebied van Woerden een enorme ontwikkeling en kwaliteitsslag doormaakt.

1.2. de visie is een logische uitwerking van het vastgestelde voorkeursmodel.

De bouwstenen die samen het voorkeursmodel vormen zijn allemaal verder uitgewerkt in de visie. Net als bij het voorkeursmodel zetten we in de visie in op de Woerdense maat en schaal, maar gaan we ook voor ambitie. Voetgangers en fietsers krijgen maximaal de ruimte, de auto krijgt een kleinere rol in het gebied. De kwadranten van het gebied blijven per auto bereikbaar, de autoverbindingen ertussen komen echter te vervallen. Automobilisten zullen gebruik moeten maken van de toekomstige oostelijke ontsluiting of van de Wulverhorstbaan. Daarmee wordt de fiets aantrekkelijker, waardoor meer automobilisten voor lokale verplaatsingen van de fiets gebruik zullen gaan maken. De verbrede onderdoorgang onder de sporen verbindt voor voetgangers en fietsers letterlijk en figuurlijk het noorden en zuiden van Woerden. De toekomstige ontwikkeling van het station en de bijbehorende voorzieningen kunnen hier mooi op aansluiten. In de spelregelkaart voor de bouwvelden leggen we met deze visie ook een aantal uitgangspunten vast voor de uitwerking: bijvoorbeeld het ruimtelijk raamwerk (waar komen groen, blauw, grijs en rood?), globale bouwvolumes en bouwhoogtes, functies, en de structuur van verbindingen. De precieze uitwerking hiervan volgt in de deelgebieden.

1.3. de stedenbouwkundige visie geeft invulling aan de voor het Stationsgebied geformuleerde ambities en doelstellingen.

De visie is ambitieus en is kaderstellend voor de ontwikkeling. Hiermee beantwoordt hij aan de doelstellingen zoals vastgesteld in de Startnotitie Poort van Woerden:

a. De bereikbaarheid per OV, auto en fiets duurzaam te versterken door aanpassingen in de diverse infrastructurele

voorzieningen;

- b. Verbindingen tot stand te brengen tussen de projecten Snellerpoort, Stationsgebied en Middelland en tussen deze projecten en de binnenstad (oost-west én noord-zuid);
- c. Bouwprogramma in het Stationsgebied te faciliteren: welke functies en voorzieningen zijn gewenst en realistisch?
- d. De samenhang tussen de projecten Snellerpoort, Stationsgebied en Middelland te verbeteren door afstemming te bewerkstelligen tussen de ruimtelijke en programmatische invulling.

2. Het college opdracht te geven deze visie uit te werken in een stedenbouwkundig plan voor fase 1, het zuidoostelijk deelgebied.

2.1. een stedenbouwkundig plan vormt de basis voor bouwaanvragen en bestemmingsplanwijzigingen en de inrichting van het openbaar gebied; de voorliggende visie is abstracter en vormt het ruimtelijk raamwerk voor de ontwikkeling.

We kunnen snel aan de slag met fase 1. De FNV-kavel en het voormalige Minkemagebouw maken onderdeel uit van deze eerste fase, net als het Stationsplein Zuid. In de verdere uitwerking maken we bouwveloppen/ kavelpaspoorten voor de bouwvelden. Ook komen in de uitwerking aspecten als (gedetailleerder) programma en functies, inrichting van de openbare ruimte, ontsluiting en verbinding, uitwerking van milieuaspecten, klimaatmaatregelen, groen en water, etc. aan de orde.

3. Het college opdracht te geven te onderzoeken hoe de bovenplanse infrastructurele ingrepen aanvullend kunnen worden gefinancierd door provincie, Rijk en/of andere partijen en de benodigde lobby op te zetten.

3.1. deze grote ingrepen zijn noodzakelijk om de ambities te kunnen realiseren, maar de gemeente heeft niet voldoende financiële middelen.

Het verbreden van de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers, het realiseren van een fietsenstalling onder de sporen en een voetgangersbrug over de sporen zijn kostbare ingrepen. Bovendien zal moeten worden onderzocht welke ingrepen nodig zijn om als alternatieve ontsluiting te kunnen dienen als de Polanertunnel wordt afgesloten voor autoverkeer. Nieuwe infrastructuur is kostbaar. De gemeente heeft voor al deze ingrepen aanvullende financiering nodig van andere partijen, zoals provincie en Rijk. Hoe we als gemeente deze financiering verkrijgen moet worden uitgewerkt, net als het verder opzetten van de benodigde lobby.

4. Aan het eind van elk kalenderjaar te rapporteren aan de raad over het onderzoek en de lobby zoals vermeld bij punt 3.

4.1. op die manier blijft uw raad optimaal betrokken bij dit onderzoek.

Voordat dergelijke ingrepen kunnen worden gerealiseerd moet nog veel werk worden verzet. Om uw raad bij dit onderzoek en de lobby 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 vervolplanning.

5. De huidige ruimtereservering voor een fietstunnel (noord-zuid) onder de sporen aan de oostzijde van het Stationsgebied en in het verlengde van de Jan van Beierenlaan te laten vervallen.

5.1. een dergelijke fietstunnel verdient in de prioritering niet de voorkeur.

Voor fietsers moet het netwerk van infrastructuur zo fijnmazig mogelijk zijn. We bereiken dit doel door de in de visie voorgestelde ingrepen en de nieuwe fietsinfrastructuur in de directe omgeving: het verbreden van de onderdoorgang, het verbeteren van de fietsverbinding naar Nieuw-Middelland, het doortrekken van het snelfietspad in het Stationsgebied, het realiseren van een nieuwe voetgangersbrug over de sporen aan de oostzijde (waar fietsers aan de hand overheen kunnen worden meegenomen) en het realiseren van een ongelijkvloerse fietskruising bij de nieuwe Beneluxlaan. Een fietstunnel op de locatie van de ruimtereservering, in het verlengde van de Jan van Beierenlaan, bedient niet de hoofdstroom van de fietsers in dit deel van de stad. De verwachting is daarom dat het gebruik zeer beperkt zou zijn. Een fietstunnel is bovendien heel kostbaar en levert ruimtelijke complicaties op met de nieuwe ongelijkvloerse kruising bij de Beneluxlaan. Zie voor meer informatie de memo in de bijlage bij dit raadsvoorstel met documentnummer D/21/015542.

1. De stedenbouwkundige visie Stationsgebied vast te stellen.

1.1. *Niet alle verbeteringen kunnen al op korte termijn worden gerealiseerd.*

In deze visie zijn oplossingen opgenomen waarmee de ambities kunnen worden gerealiseerd op de korte én op de lange termijn. Niet alles kan snel: voor een aantal ingrepen zijn we afhankelijk van meer onderzoek, aanvullende financiering, andere partijen/ overheden, etc. Het college stelt uw raad voor met vaststelling van deze stedenbouwkundige visie een stevige stip op de horizon te zetten en de langjarige gebiedsontwikkeling te starten.

2. Het college opdracht te geven deze visie uit te werken in een stedenbouwkundig plan voor fase 1, het zuidoostelijk deelgebied.

2.1. *Uitwerking van fase 1 (waar ca. 450-500 woningen kunnen worden gerealiseerd zonder grote infrastructurele ingrepen) kan de haalbaarheid van de onderdoorgang, fietsenstalling en voetgangersbrug onder druk zetten.*

Onderzoek, lobby en uitwerking van de grote ingrepen heeft tijd nodig. Dit zijn ingrepen waarmee we de ambities op de langere termijn kunnen realiseren. Spoedig uitwerken en realiseren van fase 1 is noodzakelijk vanwege de woningnood maar tegelijkertijd risicovol: de kans bestaat dat de ontwikkeling van het Stationsgebied daarna wordt gestopt en dat de inspanningen voor het realiseren van een goede langzaamverkeersverbinding worden gestaakt. Redenen die daarvoor zouden kunnen worden aangevoerd zijn bijvoorbeeld dat de financiële haalbaarheid onder druk staat, of dat het college of de raad dan van mening is dat de noodzaak niet meer aanwezig is. Effect daarvan is dan echter ook dat de ambities voor het verbeteren van de bereikbaarheid, verbindingen en samenhang niet of niet volledig zijn gerealiseerd.

Mogelijke maatregelen om dit stoppen van de ontwikkeling na fase 1 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.

3. Het college opdracht te geven te onderzoeken hoe de bovenplanse infrastructurele ingrepen aanvullend kunnen worden gefinancierd door provincie, Rijk en/ of andere partijen en de benodigde lobby op te zetten.

3.1. *Uit dit onderzoek en deze lobby kan blijken dat de financiering niet (volledig) kan worden gevonden.*

Deze visie zet de stip op de horizon stevig neer. Wij zien dan ook grote kansen in deze ontwikkeling met positieve effecten voor de stad; hiervoor is deze visie de eerste stap. De gemeente heeft echter zelf niet voldoende financiële middelen om de noodzakelijke grote infrastructurele ingrepen (alleen) te realiseren. Hiervoor is aanvullende financiering nodig en wij vragen u hiernaar een onderzoek en lobby te starten. Wij betrekken uw raad daarbij. Als blijkt uit voornoemd onderzoek en 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, zoals eerder gezegd, 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.

Voorwaarde voor het sluiten van de Polanertunnel voor autoverkeer is dat een alternatieve route voor doorgaand verkeer aan de oostkant van Woerden beschikbaar is. Naar onze verwachting is dit niet voor het jaar 2030 gerealiseerd. Zolang aan die voorwaarde niet is voldaan, zal de Polanertunnel in gebruik moeten blijven voor autoverkeer. Tevens kan dit van invloed zijn op het tempo van de woningbouw in de Poort van Woerden, omdat het autoverkeer dan vast blijft lopen op de verkeersontsluitende wegenstructuur in het oostelijke deel van Woerden. Realisatie van een oostelijke ontsluiting blijft voor de ontwikkeling van Woerden van wezenlijk belang.

Het verbreden van de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers bij het station is naar onze mening echt een noodzakelijke ingreep: het toevoegen van zoveel woningen aan de zuidzijde van het spoor is onmogelijk zonder (grote) ingrepen in deze noord-zuid verbinding. De verwachte toekomstige grote hoeveelheden fietsers en voetgangers kunnen niet uit de voeten met de huidige fiets- en voetgangersinfrastructuur rond het station en de sporen. Indien geen toezeggingen worden gedaan voor (aanvullende) financiering kan het gevolg zijn dat op dat moment de verdere ontwikkeling van woningbouw stagneert of zelfs wordt gestopt.

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

De stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied is de stip op de horizon waarbij de ambities voor de lange termijn het beste kunnen worden gerealiseerd. De financiële gevolgen van het voorgestelde besluit zijn onderstaand onderverdeeld in een aantal onderwerpen.

Grote infrastructurele ingrepen

Voor het realiseren van de *grote infrastructurele ingrepen*, te weten de verbrede onderdoorgang, de fietsenstalling onder de sporen (voor gebruikers van het station) en de voetgangersbrug over de sporen aan de oostzijde, heeft de gemeente zelf niet voldoende financiële middelen. De eerste globale ramingen voor deze drie ingrepen samen komen uit ruim boven de honderd miljoen euro. De onzekerheidsmarges en risico-opslagen bij dergelijke ramingen in zo'n vroegtijdig stadium zijn heel groot: bij een stedenbouwkundige visie is het gebruikelijk rekening te houden met een forse financiële bandbreedte. Het overgrote deel van de kosten voor de grote ingrepen valt binnen de directe omgeving van het station. Hiervoor zal (aanvullende) financiering moeten worden gezocht bij andere overheden en/ of andere partijen. Het besluit om deze visie vast te stellen is voor wat betreft deze grote ingrepen dus een besluit om het lobbytraject op te starten en hierover jaarlijks te rapporteren naar uw raad.

Vastgoedontwikkeling

De *vastgoedontwikkeling* (voornamelijk woningbouw) in het Stationsgebied is onderverdeeld in drie deelgebieden. Voor fase 1 wordt naar verwachting op korte termijn een grondexploitatie geopend. Dit betreft het zuidoostelijk deelgebied, inclusief het voormalige Minkemagebouw en de FNV-kavel. De kosten voor de eerste vervolgstap voor fase 1, het opstellen van een stedenbouwkundig plan, worden in deze grondexploitatie opgenomen. Uit de eerste globale haalbaarheidsberekeningen die zijn opgesteld parallel aan de stedenbouwkundige visie lijkt een neutraal resultaat haalbaar; dit zal verder moeten worden uitgewerkt in de volgende stap. Deze grondexploitatie, en daaropvolgend die van de volgende fasen, zullen aan uw raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Aan de hand daarvan kunt u concretere keuzes maken over ambities, kwaliteit, risico's, financiële effecten, schuldquote, etc. Dit sluit aan bij de motie 'Grip op grondexploitaties'. De stedenbouwkundige visie en de overige nu voorliggende stukken kunnen derhalve nog niet worden gezien als invulling hiervan en leiden nu niet tot definitieve keuzes.

Begin 2021 heeft de gemeente voor de Poort van Woerden (Nieuw-Middelland, Snellerpoort en Stationsgebied) van het Ministerie van BZK een subsidie in het kader van de Woningbouwimpuls ontvangen van 7,1 miljoen euro. Een deel hiervan is bestemd voor het realiseren van meer betaalbare woningen in fase 1 van het Stationsgebied. De uitwerking van de vastgoedontwikkelingen in de fasen 2 en 3 (respectievelijk het noordelijk en zuidwestelijk deelgebied) volgen op termijn.

Openbare parkeervoorzieningen

Tot slot zijn in de deelgebieden ook *openbare parkeervoorzieningen* opgenomen, voor bezoekers van bewoners, bezoekers van andere functies in het Stationsgebied, bezoekers van de binnenstad en voor P+R. Door in te zetten op betaald parkeren en dubbelgebruik van parkeerplaatsen is het uitgangspunt een minimaal budgetneutrale parkeerexploitatie. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende fasen van het project.

Voor de werkzaamheden die moeten worden verricht voor de ontwikkeling van het Stationsgebied heeft uw raad reeds in 2020 bij het vaststellen van de MPG2020 een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld ten laste van de algemene reserve grondbedrijf (ARG). De kosten voor het voorbereidingskrediet worden opgenomen in de nog op te stellen grondexploitatie fase 1.

Communicatie

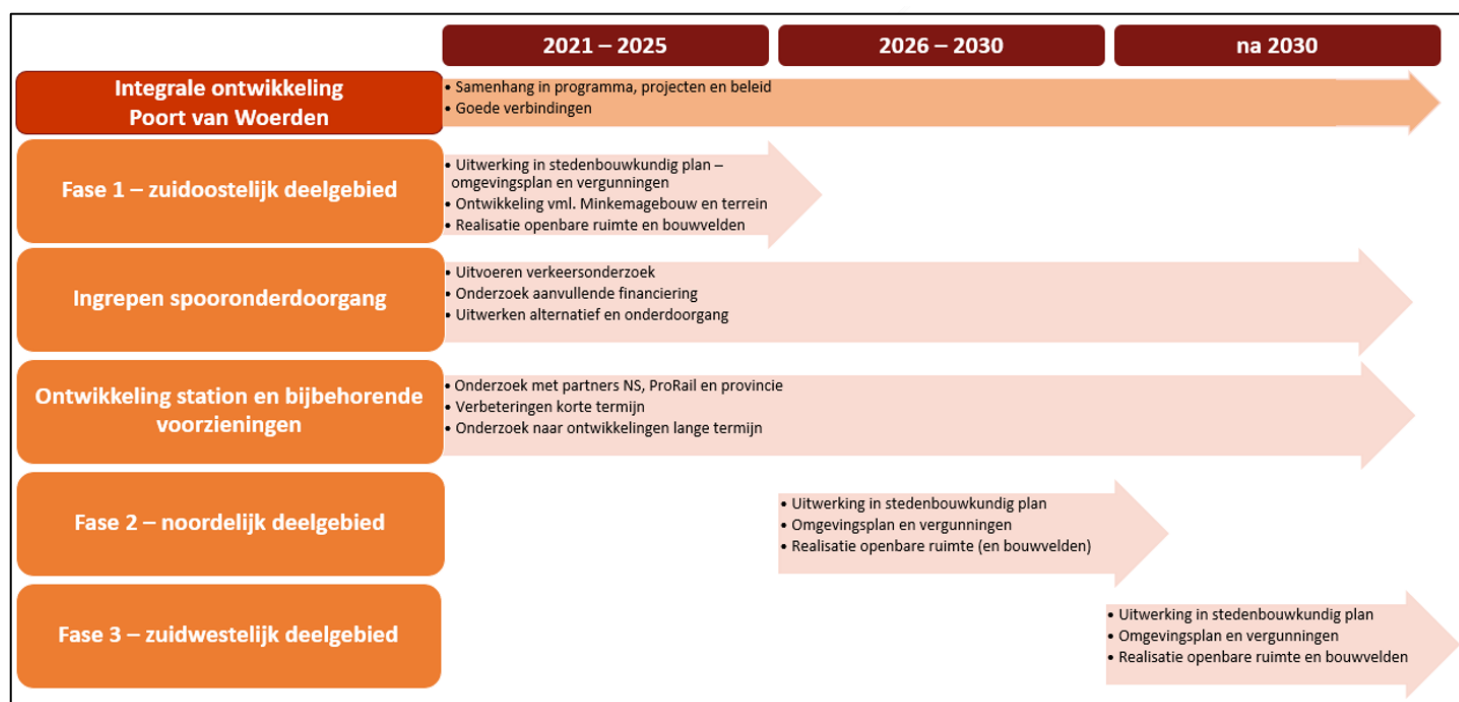
Voorafgaand aan besluitvorming in de gemeenteraad worden via diverse kanalen betrokken bewoners, bedrijven en andere geïnteresseerden per email geïnformeerd over het collegebesluit over de stedenbouwkundige visie en de behandeling in uw raad zodat zij op de hoogte zijn en eventueel nog kunnen inspreken.

Het raadsbesluit zal te zijner tijd tevens bekend worden gemaakt via een bericht op de gemeentelijke website en digitaal aan de bewoners, bedrijven en andere geïnteresseerden.

Vervolgproces

De ontwikkeling van het Stationsgebied zal niet in één keer worden uitgewerkt en gerealiseerd, maar zal gefaseerd verlopen. Hierbij horen vervolgstappen voor de korte- en langetermijnontwikkelingen. Deze lopen in de komende periode samen op: de uitwerking van fase 1, het zuidoostelijk deelgebied (inclusief het voormalige Minkema en de FNV-kavel) en de volgende stappen in de richting van het realiseren van de lange termijn ambities.

In onderstaand schema zijn de volgende stappen globaal weergegeven.



Figuur: indicatieve planning ontwikkeling Stationsgebied

Vervolgstappen korte termijn ontwikkelingen

- Ontwikkeling voormalige Minkemagebouw (en naastgelegen bouwveld): samen met gemeenteraad en bevolking ontwikkelproces vormgeven. Een uitgebreidere omschrijving van de stappen die hiervoor moeten worden gezet is te vinden in de bijlage bij dit raadsvoorstel met documentnummer D/21/015647.
- Stedenbouwkundige plan fase 1 (zuidoostelijk deelgebied) opstellen. Aandachtspunt is participatie en communicatie omwonenden. De inschatting is dat het stedenbouwkundig plan voor fase 1 begin 2022 gereed is. Uw raad zal te zijner tijd worden gevraagd om hierover een besluit te nemen. Onderdelen van dit plan zijn ook:
 - Verbeteren verbinding Nieuw-Middelland: uitwerking van een brug voor fietsers, voetgangers en mogelijk bussen over de Jaap Bijzerwetering;
 - Verbeteren verbinding Snellerpoort: aansluiting op ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan;
 - Kavelkompassen voor bouwvelden;
 - In kavelkompassen en inrichting openbare ruimte verder uitwerking geven aan zo goed mogelijk natuurinclusief en klimaatadaptief ontwerp en inrichten (water, groen en klimaatlabel);
 - Uitwerken van parkeeroplossingen conform Parkeervisie Stationsgebied (zie ook volgende alinea).
- Opstellen grondexploitatie fase 1, zuidoostelijk deelgebied: parallel aan het opstellen van een stedenbouwkundig plan voor fase 1 stellen we een grondexploitatie op. Uw raad zal te zijner tijd worden gevraagd om hierover een besluit te nemen.
- Ontwikkeling kavel Minkemalaan: (verkenning) aangaan intentieovereenkomst vanwege potentie om snel te starten met deze ontwikkeling.
- Onderzoek met NS en ProRail naar verbeteren voorzieningen voor toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het station en de voorzieningen: uitvoeren onderzoek en korte termijn verbeteringen realiseren.
- Ontwikkelstrategie vormgeven voor gemeentelijke gronden.

Parkeren in het gebied

Het toevoegen van woningen en andere functies in het gebied brengt ook een parkeervraag met zich mee, zowel voor fietsen als voor auto's. Om goed in deze parkeervraag te kunnen voorzien is voor het Stationsgebied een Parkeervisie opgesteld. Deze is opgenomen als bijlage bij de stedenbouwkundige visie en bij dit raadsvoorstel (D/21/015645). De Parkeervisie Stationsgebied geeft voor de nieuwe gebiedsontwikkeling uitvoering aan de Kadernota Parkeren die onlangs in uw raad is vastgesteld (D/21/008151) en aan de Nota Parkeernormen die binnenkort bij uw raad voorligt.

De hoofdpunten in de Parkeervisie Stationsgebied zijn:

- centrale, goed bereikbare en voldoende fietsenstallingen;
- een autoluw Stationsgebied: geen parkeren op straat maar in (gezamenlijke) gebouwde parkeervoorzieningen;
- parkeerregulering in (samenpraak met) de omgeving om overlast te voorkomen;
- zoveel mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen: een parkeerplaats kan in de tijd door diverse mensen worden gebruikt, bijvoorbeeld bewoners, bezoekers van de binnenstad, etc.;

- parkeren als onderdeel van de mobiliteitsoplossing met inzet op deelmobiliteit;
- een gereduceerde parkeereis (dus een lager aantal te realiseren parkeerplaatsen) als wordt voldaan aan een aantal voorwaarden.

In de volgende fase wordt de Parkeervisie Stationsgebied verder uitgewerkt.

Vervolgstappen lange termijn ontwikkeling

- Onderzoek verkeerssysteem en -structuur.
- Onderzoek aanvullende financiering.
- Lobby provincie, Rijk en/ of andere partijen.
- Samenwerking NS, ProRail en provincie.

Bevoegdheid raad

De raad is bevoegd om over dit voorstel een besluit te nemen op grond van artikel 147, tweede lid, gelezen in samenhang met artikel 108 van de Gemeentewet.

Bijlagen

1. Eindconcept Stedenbouwkundige visie Stationsgebied - D/21/015646
2. Eindconcept Bijlagenboek Stedenbouwkundige visie Stationsgebied - D/21/015544
3. Parkeervisie Stationsgebied - D/21/015645
4. Memo reservering noord-zuid fietstunnel - D/21/015542
5. Memo Stappen voor ontwikkeling Oude Minkema - D/21/015647
6. Concept raadsbesluit - D/21/015540