



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

Vraag 1.

In het raadsvoorstel wordt aangegeven dat in een volgende fase een grondexploitatie wordt ingericht. Het gebied omvat diverse gronden die in gemeentelijk eigendom zijn, dus dat is een logische stap. Over de financiële inrichting hebben wij een aantal vragen.

- Is of wordt overwogen om een gebiedsfonds in te richten zoals bij Middelland, waarom wel of niet?*
- Zijn er kaders voor welke kosten binnen de exploitatie moeten vallen van de gronden en welke niet? Waarom wel of niet? Gaan we die op een later moment nog stellen?*
- Welk deel van de bijdrage van 7,1 miljoen van het Rijk kan worden aangewend voor het stationsgebied, ook gelet op de termijnen die aan de bijdrage zijn verbonden?*

Antwoord vraag 1.a

Conform de vigerende Nota Kostenverhaal 2014 moet bij nieuwe ontwikkelingen in Woerden een bijdrage worden voldaan ten behoeve van de gemeentelijke bovenwijkse voorzieningen. Deze bijdrage komt ten goede aan de Reserve Infrastructurele Werken. Op termijn kan deze Reserve ook worden ingezet voor de benodigde grote infrastructurele ingrepen – waaronder de verbrede onderdoorgang – in het Stationsgebied.

De ontwikkeling van fase 1, het zuidoostelijk deelgebied van het Stationsgebied, is door de aanwezigheid van overwegend gemeentelijke grondposities – en daarmee de mogelijkheid voor actief grondbeleid – anders dan de organische gebiedsontwikkeling van Nieuw-Middelland. De noodzaak voor een gebiedsfonds, als middel om financiën te reserveren, is daarmee minder aanwezig. Een en ander wordt nog verder uitgewerkt in de grondexploitatie voor fase 1. Hierbij zullen de mogelijkheden die een gebiedsfonds bieden ook worden verkend.

Voor het realiseren van collectieve parkeervoorzieningen wordt in het kader van de onlangs door uw Raad vastgestelde Kadernota Parkeren onderzocht hoe ontwikkelaars financieel kunnen bijdragen, ook in het Stationsgebied. Dit wordt mogelijk uitgewerkt in een in te stellen mobiliteitsfonds.

Antwoord vraag 1.b

Op dit moment ligt de visie voor het Stationsgebied als geheel voor. In de vervolgstap waarbij voor fase 1 het stedenbouwkundig plan en de grondexploitatie worden opgesteld zal ook de ontwikkelstrategie verder worden uitgewerkt. De plangrens van het deelgebied bepaalt of kosten binnen of buiten de grondexploitatie vallen. Het is de verwachting dat fase 1 door de uitgifte van (voornamelijk) gemeentelijke gronden een neutraal of beperkt positief resultaat kan laten zien. Dit resultaat kan worden ingezet voor o.a. het realiseren van de verbrede onderdoorgang en/of de langzaam verkeer traverse over de sporen. Wat betreft de grote infrastructurele ingrepen wordt na vaststelling van de visie een lobby voor cofinanciering opgestart.

Bij de uitwerking van de ontwikkeling van fase 1 in een stedenbouwkundig plan en een grondexploitatie zal het college de Raad betrekken. Bovendien zal het college te zijner tijd het stedenbouwkundig plan en de grondexploitatie ter besluitvorming aan uw Raad voorleggen.

Antwoord vraag 1c.

Bij de toekenning van de bijdrage in het kader van de Regeling Woningbouwimpuls is door het Rijk uitgegaan van een gebiedsontwikkeling die binnen 10 jaar is gerealiseerd. Om die reden is vanuit het Stationsgebied alleen fase 1, het zuidoostelijk deelgebied meegenomen. Het totaalbedrag is toegekend op basis van de aanvraag van de gehele Poort van Woerden, dus Nieuw-Middelland, Stationsgebied en Snellerpoort samen. De onderverdeling van de toegekende middelen naar de drie ontwikkelgebieden binnen de Poort van Woerden wordt nog uitgewerkt.

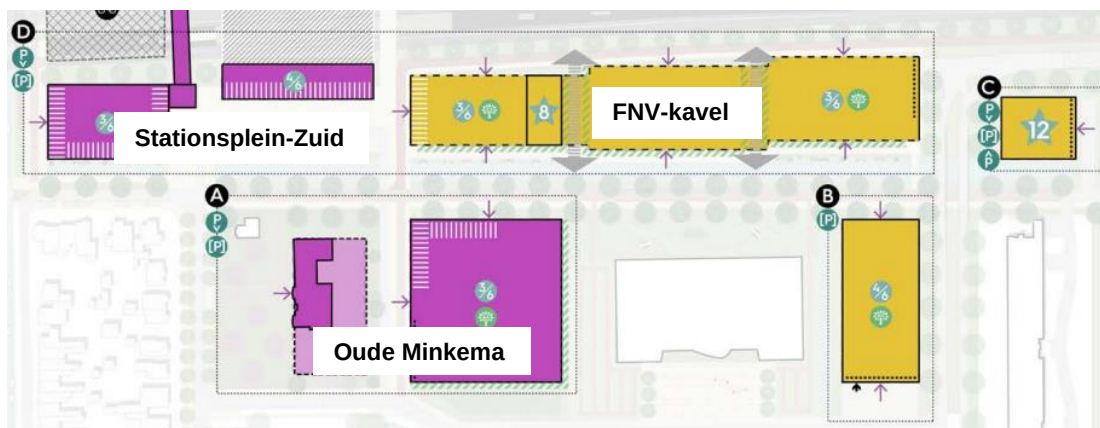
Vraag 2.

In het raadsvoorstel wordt aangegeven dat de volgende stap na het vaststellen van de stedenbouwkundige visie het uitwerken van een stedenbouwkundig plan is, waarbij het gebied Zuid-oost de prioriteit heeft.

- Kan op een rij gezet worden in de tijd welke plandocumenten gemaakt moeten worden en welke processtappen doorlopen moeten worden in de komende periode (dit is deels al opgenomen in het raadsvoorstel en welk tijdsbeslag dat heeft (maanden, jaren), totdat de eerste bouwkvavels kunnen worden uitgegeven?
- Is het mogelijk hierin te versnellen door een stedenbouwkundig plan te combineren met het uitwerken van een bestemmingsplan op basis van de stedenbouwkundige visie?
- Zijn er andere versnellingsmogelijkheden in de planvorming van het gebied Zuid-oost?

Antwoord vraag 2.a

Fase 1, het zuidoostelijk deel van het Stationsgebied, is onderverdeeld in een aantal verschillende bouwkvavelden. Deze indeling is in onderstaande figuur weergegeven, met in de zwarte cirkels de 'naam' van het bouwkvveld (A tot en met D).



De uitwerking van de bouwkvelden (in kavelkompassen) en de openbare ruimte gebeurt integraal en in samenhang, door een stedenbouwkundig plan (en inrichtingsplan openbare ruimte) op te stellen voor het gehele zuidoostelijke deelgebied. In onderstaande figuur is weergegeven hoe wij de stappen die daarbij moeten worden gezet inschatten in de tijd. De stappen in de figuur zijn van toepassing op de ontwikkeling van de bouwkvelden A, B, C en D.

Indicatieve planning ontwikkeling Stationsgebied Woerden - fase 1



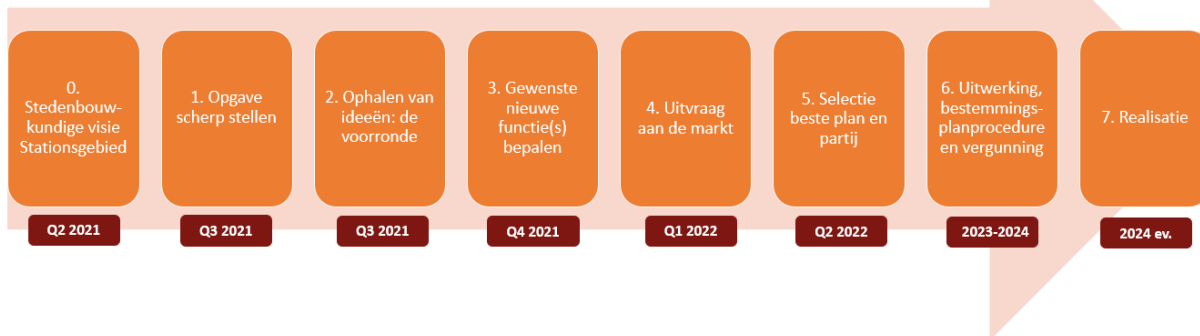
Voor ontwikkeling van de bouwkvelden A en B zal (daarnaast) een iets aangepast proces worden doorlopen. Beide bouwkvelden maken, vanwege de samenhang in onder andere ruimtelijk en



programmatisch opzicht, ook onderdeel uit van het stedenbouwkundig plan fase 1. Zij volgen daarnaast, parallel aan het opstellen van het stedenbouwkundig plan, in het begin ook hun eigen traject.

Bouwweld A is het Oude Minkema en de naastgelegen kavel. Voor ontwikkeling van dit bouwweld is bij het raadsvoorstel over de stedenbouwkundige visie een memo (D/21/014490) opgenomen met daarin een voorstel voor de te doorlopen stappen. Dit volgt bovenstaande stappen, maar daaraan wordt aan het begin nog een aantal stappen toegevoegd. Deze aanvullende stappen zijn bedoeld om te komen tot de gewenste nieuwe functie(s). In onderstaande figuur is de indicatieve planning van de uitvoering van de werkzaamheden weergegeven.

Indicatieve planning stappen ontwikkeling Oude Minkema Woerden



Bouwweld B is als enige kavel in fase 1 niet in eigendom van de gemeente maar van een ontwikkelaar. Met deze ontwikkelaar zijn wij in gesprek om te komen tot een intentieovereenkomst voor het realiseren van woningbouw. Dit bouwweld kan als eerste worden ontwikkeld in fase 1; basis hiervoor is de stedenbouwkundige visie. De indicatieve planning voor deze ontwikkeling is onderstaand opgenomen. De tijdsplanning van deze stappen is een inschatting, onder voorbehoud van het sluiten van overeenkomsten. De woningen van dit bouwweld zullen dus naar verwachting als eerste worden opgeleverd in het Stationsgebied.

Indicatieve planning initiatief bouwweld B



Antwoord vraag 2.b

De hierboven opgenomen indicatieve planningen gaan uit van de snelst mogelijke ontwikkeling, waarbij uiteraard voldoende recht wordt gedaan aan de kwaliteit van de ontwikkelingen, maar ook participatie, inspraak etc.

Voor de bouwwelden A en B wordt, zoals bij de beantwoording van 2a. is toegelicht, gedeeltelijk een alternatief proces doorlopen. De ontwikkeling van beide bouwwelden loopt voor een deel parallel in de tijd met het opstellen van het stedenbouwkundig plan voor geheel fase 1 en maakt hier ook integraal onderdeel van uit. Voor A en B zullen naar alle waarschijnlijkheid ook (postzegel-)bestemmingsplannen worden opgesteld. De stappen in de indicatieve planning op p2 van deze notitie lopen voor A en B dus niet geheel volgtijdelijk, maar voor een deel parallel.



Antwoord vraag 2.c

Bij het uitwerken van plannen voor woningbouw volgen wij de strategische woningbouwplanning, deze is leidend. Binnen de strategische woningbouwplanning wordt voor de Poort van Woerden afstemming gezocht in ontwikkelstrategie, ontwikkelvolgorde en planning van projecten.

Voor fase 1 van het Stationsgebied is de ontwikkelvolgorde van de bouwvelden B, A, C en D. A en B volgen hierbij voor een deel een 'eigen' proces, zie de beantwoording van de voorgaande vragen. Deze kunnen sneller ontwikkeld worden dan C en D omdat hier minder afhankelijkheden aanwezig zijn (bijv. van de aantakking op nieuwe en bestaande infrastructuur) en het onder andere hierdoor minder complex is. Het volgen van een eigen 'postzegel'-bestemmingsplanprocedure kan bij de versnelling ook een rol spelen.

Bij de bouwvelden C en D is, vanwege de ligging nabij het spoor, de complexiteit dusdanig hoog dat integraliteit in alle opzichten voorop wordt gesteld. Aspecten als externe veiligheid, geluid, planning en realisatie ongelijkvloerse kruising spelen hierbij een grotere rol dan bij de bouwvelden A en B. Voor de bouwvelden C en D zien wij op dit moment geen versnellingsmogelijkheden.

Vraag 3.

Bij de thema-avond over verkeer (dd. 29 april jl.) is aangegeven dat er ook verkeerskundige analyses zijn gemaakt van de gevolgen van een eventueel afsluiten van de Polanertunnel. Deze hebben wij niet aangetroffen bij deze stukken. Kan de raad deze toegezonden krijgen evenals analyses van onderzochte oplossingsrichtingen in Woerden-oost?

Antwoord vraag 3.

Bij het onderzoek naar het toekomstig wegennet, zoals besproken tijdens de thema-avond op 29 april jl., zijn ook de effecten van het afsluiten van de Polanertunnel in beeld gebracht. De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in het iReport Toekomstig Wegennet. Dit iReport is met de stukken van de thema-avond naar de raad gestuurd en staat inmiddels ook op de website: <https://www.woerden.nl/inwoners/verkeersvisie-2030>. Indien er vragen zijn over het onderzoek of de rapportage, kunt u rechtstreeks contact opnemen met Mark van Baaren, senior beleidsadviseur verkeer, via baaren.m@woerden.nl.

Tijdens de thema-avond op 29 april jl. heeft de heer van Baaren ook aangegeven dat samen met de provincie verder onderzoek is opgestart naar de effecten van het afsluiten van de Polanertunnel. Ook worden hierbij mogelijke oplossingen in beeld gebracht.

Vraag 4.

In het memo reservering noord-zuid fietstunnel is toegelicht waarom het college voorstelt de ruimte die bij het plan Campina is overgelaten voor een tunnel voor langzaam verkeer onder het spoor door niet te benutten. Wat zijn de (geschatte) investeringskosten van een dergelijke tunnel als besloten zou worden deze wel te realiseren?

Antwoord vraag 4.

De investeringskosten zijn in een verkenning in het jaar 2008 geraamd op minimaal € 5,5 mln. (prijsspeil 2008). Anno 2021 valt deze raming naar verwachting veel hoger uit, onder andere vanwege de benodigde lengte van de fietstunnel (die niet alleen onder de sporen maar ook onder de Beneluxlaan door zou moeten) en prijsindexatie.