

Van: [Klankbord Groep](#)
Aan: [Raadsleden](#)
Cc: [Klankbord Groep](#)
Onderwerp: Zienswijze Op Omgevingsvisie Woerden
Datum: donderdag 9 december 2021 21:05:02
Bijlagen: [image.png](#)



Geachte raadsleden,

Zie bijgevoegd onze concept zienswijze op Ontwerp Omgevingsvisie Woerden. In de Ontwerp Omgevingsvisie komen er 4700 woningen bij rondom het Stationsgebied. Er ontbreekt een veilige en logische verkeerstructuur voor auto's, fietsers en voetgangers. Via onze zienswijze willen we graag bereiken dat de gemeente dit aanpast. Deze zienswijze is momenteel al door 76 bewoners ondertekend via petitie. Wij zullen voor 16 december de zienswijze indienen namens alle bewoners van Woerden die dit ondersteunen. Via onderstaande link kan u aangeven of u hier ook achter staat. Bij voorbaat dank voor uw aandacht.

Met vriendelijke groet,
[naam] namens Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde





[Andere Omgevingsvisie Woerden met integraal verkeersplan - Petities.nl](#)

In de omgevingsvisie komen er 4.700 woningen bij rondom het Stationsgebied. Er ontbreekt een veilige en logische verkeerstructuur voor auto's, fietsers en voetgangers. Teken voor 16 december onze zienswijze zodat de gemeente dit nog kan aanpassen.

petities.nl



Zienswijze Omgevingsvisie Woerden

Dit is de zienswijze van de Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde op de Omgevingsvisie Woerden oktober 2021.

Samenvatting

De Omgevingsvisie Woerden geeft een uitgebreide kijk op de toekomstige mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Woerden. Deze visie roept bij de huidige bewoners van de Stationsomgeving, Snel en Polanen en Waterrijk vele vragen op met name met betrekking tot de geplande woningbouwlocaties en de verkeersstructuur. Nieuwe woningbouwlocaties met een behoorlijke verdichting rondom het Stationsgebied vergen een integrale aanpak in samenhang met de bestaande verkeersstructuur, waardevolle bestaande historische bebouwing en groenvoorzieningen. Het is noodzakelijk een algehele logische, veilige verkeersstructuur voor de auto, fietsers en voetgangers te ontwikkelen voordat de woningbouwplannen verder worden uitgewerkt. Deze algehele verkeersstructuur dient te worden ontworpen aan de hand van onderzoek naar de huidige en toekomstige verkeersbewegingen na realisatie van alle geplande woningen. Dit zal tevens vooraf inzicht geven in de te maken kosten om de verkeersstructuur aan te passen aan de huidige en toekomstige behoeften.

Onderstaand volgt onze zienswijze inzake participatie, verkeer, groen en speelvoorzieningen, bouwen in samenhang met de historische bestaande omgeving en het algehele kostenverhaal.

1. Afweging en participatie

In de tekst van de Omgevingsvisie zijn de volgende passages te vinden met betrekking tot de gemaakte afwegingen en participatie:

Blz 6 "In de Omgevingsvisie zijn diverse opgaven met een ruimtelijke impact op een evenwichtige manier afgewogen en samengebracht. Daarmee blijft het voor iedereen in de gemeente Woerden goed leven, wonen, leren, werken en ontspannen."

Blz 9 "Het totstandkomingsproces, waarin een veelheid aan belangen, bestaande plannen en toekomstige behoeftes zorgvuldig zijn afgewogen."

Blz 31. "Wij vinden het belangrijk dat inwoners zich thuis voelen, gekend worden en zich kunnen identificeren met hun leefomgeving, waarbij zij wonen, werken, zorgen en recreëren."

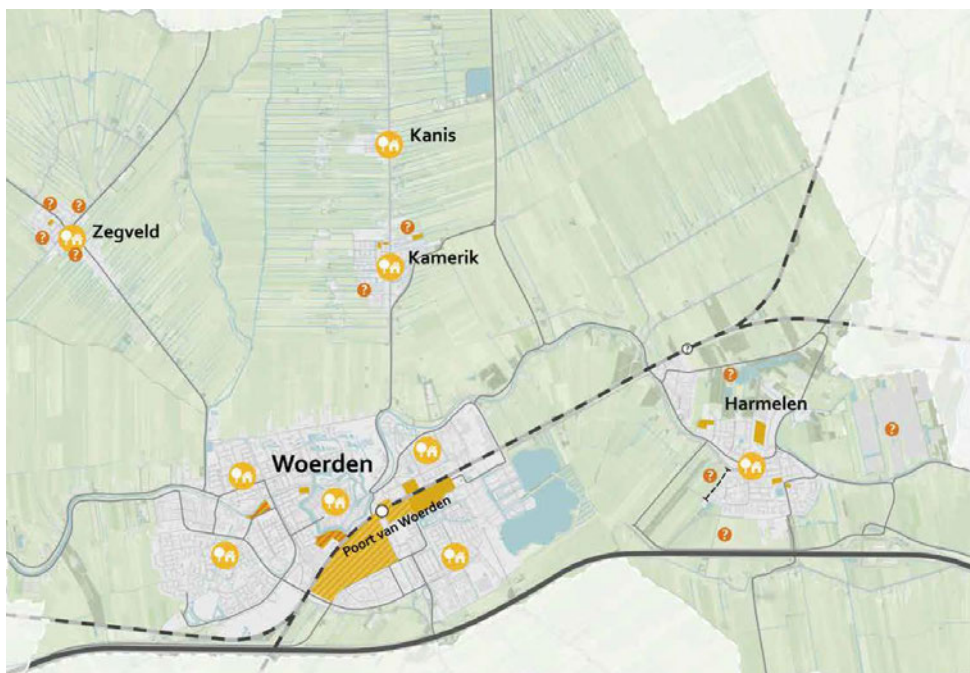
Blz 105 " Voor alle gebiedsontwikkelingsprocessen en projecten (bijvoorbeeld woningbouwontwikkeling) geldt dat hierover in overleg wordt getreden met de omgeving. Dit doen we via de reguliere participatieprocessen die we hiervoor organiseren."

Blz 107 " De opmerkingen en suggesties die participanten hebben gemaakt in het participatieproces voor deze Omgevingsvisie zullen ook opnieuw worden betrokken. Deze opbrengst is vastgelegd in het participatieverslag dat als bijlage bij deze visie is opgenomen."

Bij de Omgevingsvisie Woerden is een participatieverslag gevoegd. Dit betreft een samenvatting van een aantal opmerkingen van bewoners die in de lijn van reeds gemaakte keuzes ligt. De weergegeven opmerkingen komen selectief over, waardoor de samenvatting onvoldoende recht doet aan de zorgen die door de bewoners zijn geuit. Zo wordt niet concreet aangegeven op welke wijze de

verschillende belangen zijn afgewogen en welke opmerkingen en andere suggesties uit de participatie wel en niet zijn overgenomen.

1a Kunt u nader aangeven hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt waarbij alle suggesties uit de participatie zijn meegenomen of onderbouwd worden afgewezen en waaruit blijkt dat het voor iedereen in de gemeente Woerden goed blijft? De Klankbordgroep heeft bijvoorbeeld gevraagd waarom er geen discussie is gevoerd tijdens de participatie over de woningbouwlocaties in Woerden-stad net als bij de andere locaties. En hoe is de keuze tot stand gekomen om in deze dichtheden te bouwen. En er is aandacht gevraagd voor de verkeersstructuur die nodig is bij deze dichtheden. Geen van de punten zien wij terug komen in de Omgevingsvisie of het participatieverslag.



Blz. 109 “ De Poort van Woerden wordt nader uitgewerkt in de projecten Stationsgebied, Snellerpoort en Nieuw-Middelland. Dit gebied kent een samenhang met het gebied de Groene Brug (zie hieronder). Opgaven en oplossingsrichtingen op het gebied van verkeer (openbaar vervoer, auto, fiets, voetgangers), wonen, bereikbaarheid (ook van de binnenstad) worden in onderlinge samenhang nader uitgewerkt. ”

Waaruit blijkt de uitwerking in onderlinge samenhang? Er is bijvoorbeeld een los besluit genomen over het bestemmingsplan Snellerpoort, de omlegging van de Steinhagense weg en de onderdoorgang voor fietsers onder de Steinhagenseweg/Beneluxlaan. De bestaande verkeersstructuur voor auto's en fietsers in de wijk worden hierdoor aangetast en er zullen onveilige situaties ontstaan. Een goed voorstel om dit op te lossen is nog niet voorgelegd terwijl de werkzaamheden reeds van start gaan.

1b Kunt u aangeven waar de uitwerking van de onderlinge samenhang is geborgd? Tot nu toe worden lossen raadsbesluiten voorgelegd waaruit de onderlinge relaties niet naar voren komen.

2. Mobiliteit algemeen

In de tekst van de Omgevingsvisie zijn de volgende passages te vinden met betrekking tot de mobiliteit in het algemeen:

Blz 28/29. "De centrale ligging van Woerden en de uitstekende bereikbaarheid met de auto, per spoor en op de fiets zijn mede bepalend voor de identiteit van Woerden."

Blz 32. "We vinden het belangrijk dat wij ons snel en gemakkelijk kunnen bewegen in, van en naar Woerden, en dat mobiliteit voor iedereen toegankelijk en veilig is. De fiets speelt daarbij een centrale rol. De huidige ontsluiting van de gemeente voor auto, OV, fiets en te voet willen we versterken, zodat Woerden ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar blijft."

Deze uitgangspunten worden door ons, de huidige bewoners van Woerden en gebruikers van het gebied, onderschreven, evenals de ambitie om de huidige bereikbaarheid met de auto, per spoor en op de fiets te handhaven en zo mogelijk te versterken. Deze uitgangspunten zijn echter niet herkenbaar in de doorvertaling naar de plannen voor de bereikbaarheid van het stations en de omliggende wijken. Er wordt een forse verdichting voorgesteld bij het station waardoor de bereikbaarheid voor zowel de auto, per spoor en op de fiets voor huidige bewoners en gebruikers zal verslechteren. Er worden geen concrete voorstellen gedaan om de bereikbaarheid weer minimaal op het huidige niveau te brengen of te versterken.

2 Graag zien wij middels verkeersonderzoeken een nadere onderbouwing van het huidige beeld van de verkeersbewegingen en het beeld na realisatie van de woningbouwplannen en de oplossingen voor knelpunten die zullen ontstaan.

2.1 Fiets- en wandelstructuur

In de tekst van de Omgevingsvisie zijn de volgende passages te vinden met betrekking tot de fiets- en wandelroutes:

Blz 77. "De ruimte die de auto inneemt, gaat ook ten koste van veilige en comfortabele wandel- en fietsroutes. Dat willen we veranderen."

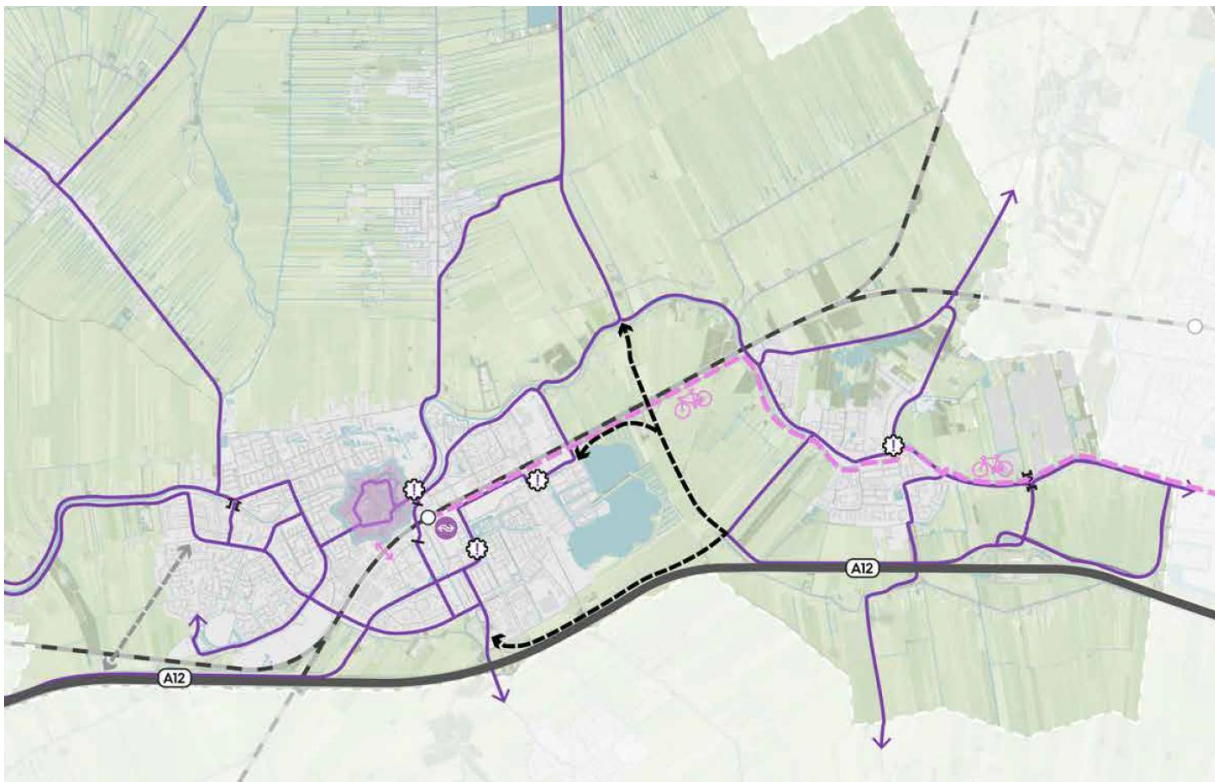
Blz. 80 "Dit bereiken we door in de eerste plaats te investeren in fietsinfra, voorrang te geven aan fietsers op hoofd fietsroutes en een fijnmaziger fietsnetwerk te realiseren met veilige, comfortabele en aantrekkelijke fietspaden.... Al deze maatregelen zijn vastgelegd in de verkeersvisie."

Blz. 89 "Vooral de veelvormigheid van het recreatief en utilitair (bijvoorbeeld woon-werkverkeer) fietsverkeer maakt dat extra aandacht nodig is voor onze fietsverbindingen. Naast nieuwe aantrekkelijke fietsverbindingen en het slechten van barrières is de breedte en kwaliteit van onze fietspaden een aandachtspunt. Deze ontwikkeling vraagt om aanpassingen en uitbreidingen van onze infrastructuur. Bestaande knelpunten en ontbrekende schakels kunnen daarbij als eerste worden aangepakt. Voorbeelden hiervan zijn het cultuurhistorische Jaagpad langs de Oude Rijn, onderdoorgang bij het spoor of A12, groenblauwe recreatieve (wandel)as Landgoed Bredius via de Singel naar Landgoed Linschoten.."

2.1a Waarom is er geen plankaart met uitbreiding fiets- en wandelroutes opgenomen in de Omgevingsvisie?

2.1b Kan in de Omgevingsvisie worden aangegeven hoe de veilige en fijnmazige fietsstructuur gaat worden gerealiseerd?

Er is wel een afbeelding Mobiliteit opgenomen op blz. 79 maar daar staat alleen de auto en snelfietsroute en een nieuwe fietsverbinding op. Het baart ons zorgen dat dit de enige ingrepen zijn die voor de fiets worden voorgesteld. Zeker in relatie met de geplande woningbouw is de huidige fietsstructuur ontoereikend om al het fietsaanbod te kunnen opnemen. Als Woerden een fietsstad wil blijven zal er een goed integraal plan moeten zijn voor de fiets- en wandelroutes alvorens men er duizenden woningen bij bouwt. Er wordt verwezen naar de verkeersvisie, maar hier is nog geen rekening gehouden met woningbouw in Middelland en het Stationsgebied. Daarnaast wordt in deze verkeersvisie alleen een visie voor de fiets- en wandelroutes beschreven, er staan geen maatregelen in.



2.1c Wat zijn de concrete maatregelen die worden voorgesteld voor het fiets- en wandelverkeer in relatie met de enorme toename van het aantal fietsers en voetgangers? En hoe sluiten deze maatregelen aan op de planning van de woningbouw?

In de strategienota verkeersvisie staat dat er een fietsnetwerkaart wordt opgesteld. En voor de voetgangers wordt een kaart opgesteld waar de genoemde voorzieningen voor voetgangers staan ingetekend. Deze kaarten zouden integraal onderdeel moeten zijn van de Omgevingsvisie.

2.1d De Klankbordgroep verzoekt u een kaart toe te voegen met de huidige knelpunten voor de fiets- en wandelroutes, de nieuwe knelpunten die ontstaan door de toevoeging van de woningbouwlocaties en de oplossingen voor die knelpunten.

2.2 Auto ontsluiting

In de tekst van de Omgevingsvisie zijn de volgende passages te vinden met betrekking tot de auto ontsluiting:

Blz 21 “De ontsluitingsstructuur heeft zich vooral ontwikkeld in noord-zuidelijke richting. In de stad is geen duidelijke ontsluitingsstructuur in oost-westelijke richting aanwezig.”

Blz 25. “Wanneer we doorgaan op de oude voet, kan bovendien het wegennet het verkeersaanbod simpelweg niet meer aan. Dat vraagt om een mobiliteitstransitie, waarbij niet de auto, maar de mens centraal staat. Woerden leent zich door haar centrale ligging en als compacte stad bij uitstek voor extra inzet op de fiets en het openbare vervoer.”

Blz. 41. “De aanleg van een oostelijke randweg, waar eerst nog nader onderzoek voor nodig is qua tracé en capaciteit (zie ook hoofdstuk 6 en 7), zorgt voor ontlasting van het wegennet binnen de stad en het centrumgebied.”

Blz 46. “Daarom is er voor een vlotte verkeersafwikkeling het omleiden van het autoverkeer via een oostelijke randweg wenselijk. In samenhang met de visieontwikkeling op het stationsgebied wordt nader onderzocht waar en hoe het tracé van deze nieuwe randweg kan worden gerealiseerd. Gezien de huidige en te verwachten toekomstige verkeerdruk op het gebied is het streven om de randweg vóór 2030 te kunnen realiseren.”

Blz 46. Opgave Poort van Woerden: “Onderzoek naar de relatie tussen een nieuwe oostelijke randweg en de verkeersafwikkeling bij het stationsgebied, de binnenstad en de Polanertunnel (knip Polanertunnel)”

Blz 76. “Bereikbaarheid is een belangrijke kernwaarde van de gemeente Woerden, evenals haar centrale ligging, zoals beschreven in hoofdstuk 4 en 5. Het wordt echter steeds drukker op de wegen, met name in het autoverkeer, en er ontstaan steeds meer files en opstoppingen binnen de bebouwde kom.

Blz 81. “Ook wordt in het centrum de Polanertunnel onder het spoor door in beide richtingen afgesloten voor autoverkeer. Dit kan pas gerealiseerd worden als het alternatief gereed is. Om te voorkomen dat de afsluiting te veel druk op de overige wegen [legt] is de aanleg van een Oostelijke randweg noodzakelijk. De gemeente Woerden gaat hiervoor een onderzoekstraject in, waarin verschillende tracés, mogelijke effecten en mogelijke financieringen worden onderzocht. Ook wordt er onderzoek verricht naar welke effecten het afsluiten van de Polanertunnel verder heeft op het wegennet en of er aanvullende maatregelen nodig zijn.”

In diverse passages wordt aangegeven dat een nieuwe oostelijke randweg wenselijk dan wel noodzakelijk is. De gemeente gaat dit onderzoeken. Onduidelijk is wat de koppeling is met de huidige knelpunten en toekomstige knelpunten voor het autoverkeer. Wel wordt gesteld dat het wegennet het verkeersaanbod simpelweg niet meer aan kan. Er moet in de Omgevingsvisie nog een relatie worden gelegd tussen de benodigde ingrepen in de autostructuur op basis van de huidige knelpunten en voor de nieuwe woningbouwontwikkeling. Het is niet verantwoord om gewoon te starten met woningen bouwen, terwijl een oostelijke randweg nog in de onderzoeksfase is.

2.2a De Klankbordgroep verzoekt u op basis van verkeersonderzoeken te onderbouwen wat de knelpunten voor de auto zijn in de huidige situatie, welke knelpunten ontstaan door de nieuwbouwlocaties en welke oplossingen mogelijk voor deze knelpunten zijn.

2.2b Daarbij moet een relatie worden gelegd tussen de toename van de woningbouw en de toename van het auto- en fietsverkeer.

Kaart Mobiliteit blz 79: op de kaart staan aandachtspunten voor de doorstroming van autoverkeer weergegeven. Gezien de prioriteit voor het fietsverkeer boven het autoverkeer zou je eerder een aandachtspunt veilige overstek fiets verwachten.

Er ontbreekt een aandachtspunt op deze kaart voor de fietsoversteek bij de rotonde middelland (zie rode ster op onderstaande afbeelding).

2.2b Zou u de fietsoversteek bij de rotonde middelland mee kunnen meenemen als additioneel aandachtspunt?



2.3 Openbaar vervoer

In de tekst van de Omgevingsvisie zijn de volgende passages te vinden met betrekking tot openbaar vervoer:

Blz 81 "Duidelijk is dat het invoeren van sturend parkeerbeleid afhankelijk is van het ontwikkelen van goede alternatieven om de mobiliteit te waarborgen: inwoners moeten een uitstekend alternatief voorhanden hebben als het moeilijker gemaakt wordt om met de auto naar hun bestemming te reizen."

Blz 82 " Verder wordt ingezet op P&R terreinen om de overstap van auto naar trein te faciliteren."

2.3a Waarom vervalt het P&R-terrein bij de Houttuinlaan als belangrijke functie om mensen vanuit de omgeving ook gebruik te laten maken van de trein?

2.3b Hoe wordt ingezet op P&R terreinen om de overstap van auto naar trein te blijven faciliteren?

2.3c Hoe wordt de bereikbaarheid per fiets van het station behouden in de bouwfase en in de eindfase als er in hoge dichtheid gebouwd gaat worden rondom het station?

De fietsstructuur rondom het station is nu al overbelast. Er vallen regelmatig fietsers zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde van het station door de onoverzichtelijke situatie. Er is sprake van veel soorten fietsverkeer zoals wielrenners, mensen op bakfietsen, scholieren van de Minkema of op weg naar andere middelbare scholen in de stad, ouders die hun kinderen naar school of de kinderopvang brengen met kinderen achterop of naast zich, maaltijdbezorgers, ouderen op elektrische fietsen, pedelacs en brommers. Soms op weg van en naar de binnenstad en soms op weg naar het station. Ook is sprake van voetgangers en auto's die een weg proberen te vinden. De toevoeging van een stukje snelfietsroute heeft de situatie nog onveiliger gemaakt.

Er is in de visie van Woerden een voorstel gedaan om een bredere fietstunnel onder het spoor te realiseren. Deze optie is op korte termijn niet reëel gezien de problematiek van het afsluiten van de Polanertunnel. Daarnaast geeft een brede tunnel nog geen oplossing voor de routes van en naar het station en de binnenstad. De fietspaden zullen hier ook breder gemaakt moeten worden.

Er kunnen geen woningen op korte termijn worden bijgebouwd als de fietsstructuur niet wordt verbeterd. Het gebied rondom het station is al overbelast. Daarnaast zullen meer routes van de nieuwe woningbouwlocaties naar de binnenstad op korte termijn moeten worden gerealiseerd om het stationsgebied te ontlasten. De verbinding vanuit Middelland staat wel op de kaart maar onduidelijk is op welke termijn deze gerealiseerd kan worden en hoe de routes lopen. Een verbetering van de routes van en naar de Cattenbroekertunnel zou ook een verlichting kunnen geven voor het fietsverkeer rond het station.

2.3d Wat is de oplossing voor de fietsers op korte termijn rondom het station gezien de bouwwerkzaamheden in Middelland die al zijn gestart of in Snellerpoort op korte termijn zullen starten?

2.4 Parkeren

In de tekst van de Omgevingsvisie is de volgende passage te vinden met betrekking tot parkeren:

Blz 81 " Het parkeerbeleid is hiervoor belangrijk: hiermee streven we een autoluwe binnenstad na, breiden we de gebieden met parkeerregulering uit en hanteren we lagere parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen, mits voldaan wordt aan vooraf gestelde voorwaarden."

2.4a Hoe wordt een waterbedeffect voorkomen waarbij de parkeerdrukke van de autoluwe binnenstad zich naar de omliggende buurten zoals het stationsgebied verplaatst?

2.4b Wat zijn de vooraf gestelde voorwaarden voor lagere parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen en wat zijn de oplossingen voor het parkeren van bestaande bewoners en gebruikers van de gebieden?

2.4c Hoe gaan deze normen worden bijgesteld, indien blijkt dat in de praktijk toekomstige bewoners van de nieuwe ontwikkelingen meer auto's hebben?

3 Groen en speelvoorzieningen

In de tekst van de Omgevingsvisie zijn de volgende passages te vinden met betrekking tot groen- en speelvoorzieningen:

Blz 21. "Ondanks deze groene kwaliteiten van de stad constateren we dat vooral bij de nieuwe inbreidingslocaties er een kwantitatief tekort aan groene recreatieve ruimte en speelvoorzieningen kan ontstaan."

3.1 Hoe gaat het kwantitatieve tekort aan groene recreatieve ruimte en speelvoorzieningen worden opgelost bij huidige en toekomstige inbreidingslocaties?

Blz. 88. "De focus voor ontwikkeling ligt op de groen-blauwe as tussen Brediuspark en Landgoed Linschoten. Deze as zorgt voor een directe groene en aantrekkelijke verbinding vanaf het station naar het buitengebied ten noorden en ten zuiden van Woerden, waarmee Woerden haar functie van poort naar het Groene Hart versterkt."

Blz. 93 "In de nieuwe hoogstedelijke wonen-werklocaties Stationsgebied en Nieuw-Middelland is een aantrekkelijke, groene openbare ruimte een essentieel aspect voor de kwaliteit van de leefomgeving. Ruimte om te spelen, bewegen en te ontmoeten en te ontspannen is onlosmakelijk verbonden met de leefbaarheid van hoogstedelijke gebieden. Een aanvullende mix aan werk-, meeting- en leisurfuncties ondersteunt deze 'buiten zijn-beleving' verder. Het onderscheidt deze hoogstedelijke gebieden bovendien van andere woonwijken."

3.2 Huidige groene recreatieve ruimte rondom Oude Minkema en andere groenstroken op de Minkemalaan worden nauwelijks onderhouden. Hoe gaat de gemeente de additionele groene recreatieve ruimten en speelvoorzieningen in het Stationsgebied onderhouden?

3.3 Bij de Visie Stationsgebied lijken er wel genoeg recreatieve routes te worden gemaakt maar wordt er ook rekening gehouden met speelvoorzieningen voor jonge en oudere kinderen?

Blz. 89 "Voor recreatief varen in brede zin, van sloepen tot kanoën en van suppen tot pleziervaart, is het belangrijk dat de huidige doorvaarthoogte minimaal wordt behouden en waar mogelijk wordt verbeterd. Behoud van het vaarnetwerk is wenselijk bij de Poort van Woerden, waar de Linschoten wordt ontsloten."

3.4 Hoe staat dit in verhouding met de voorgestelde brug over de wetering in de Visie Stationsgebied? Hier staat een vlakke brug getekend.

3.5 Graag dit aanpassen in de Visie Stationsgebied want een brug met de juiste doorvaarthoogte past niet in de bestaande situatie.



4. Inpassing van nieuwbouw in de bestaande omgeving

In de tekst van de Omgevingsvisie zijn de volgende passages te vinden met betrekking tot de inpassing van nieuwbouw in de bestaande omgeving:

Blz. 33. "Wij vinden de cultuurhistorische waarden in de gemeente Woerden en het omliggende landschap belangrijk voor onze identiteit."

Blz. 35 "Gebiedsgericht en met menselijke maat. Hoe we een gebied inrichten, moet passen bij de identiteit, de kenmerken en de kwaliteiten van dat gebied. Ook moet het aansluiten bij de plaatselijke gebiedskenmerken en behoeftes en leefwereld van de inwoners."

Blz 40. "De uitdaging bij het bouwen in hoge dichtheid is om de "Woerdense maat", zoals onder anderen beschreven in de visie voor het stationsgebied, te behouden.

Blz 58. "Het realiseren van betaalbare, voldoende beschikbare en geschikte woningen voor iedereen binnen onze gemeente, met een toereikend voorzieningenaanbod en ruimtelijk en functioneel passend bij de identiteit en waarden van de gemeente Woerden."

Cultuurhistorische Waardenkaart Woerden (concept)



De legenda bij de kaart met cultuurhistorische waarde is lastig leesbaar. Voor zover zichtbaar wordt in de kaart de wetering en een groot deel van de bebouwing van de Linschoterweg en de Van der Valk Boumanlaan aangeduid als waardevol.

4a Kunt u de kaart met cultuurhistorische waarde duidelijker maken?

Blz 61. Voorbeelduitwerking Stationsgebied Woerden



Opvallend is dat in de plankaart van de Visie Stationsgebied de bestaande bebouwing heel lichtgrijs staat ingetekend. De nieuwe bouwblokken zijn in de zogenaamde "Woerdense maat". De vraag is of deze bouwblokken wel aansluiten bij de historische bebouwing van de Linschoterweg en de Van der Valk Boumanlaan. Dit is ieder geval niet inzichtelijk gemaakt in de tekening.

4b Kunt u aan de hand van een plankaart met bouwhoogte van bestaande bebouwing en nieuwe bebouwing inzichtelijk maken hoe de nieuwe bouwblokken ingepast zullen worden in samenhang met de waardevolle historische bebouwing op de Linschoterweg en Van der Valk Boumanlaan?

4.1 Woningaantal en fasering

In de tekst van de Omgevingsvisie zijn de volgende passages te vinden met betrekking tot de woningaantallen en fasering van de woningen:

Blz 58. “Er wordt gestreefd om tot 2030 gemiddeld 300 woningen per jaar te realiseren.”

Blz. 59 tabel

Plancapaciteit: beschikbaar, benodigd & tekort 2020-2040

	Totale beschikbare plancapaciteit	Benodigde plancapaciteit 2020 t/m 2030	Benodigde plancapaciteit 2030 t/m 2040	Plancapaciteit tekort/overschot 2020 tot 2030	Plancapaciteit tekort/overschot 2030 tot 2040	Plancapaciteit tekort totaal 2020 tot 2040
Woerden-stad	4.430	2.500	1.930	+1930	0	0
Harmelen	260	350 + 150	270	-240	-270	-510
Kamerik en Kanis	60	150	120	-90	-120	-210
Zegveld	65	100	80	-35	-80	-115
Gemeente Woerden	4815	3.250	2.400	1715	-470	-835

NB: 750 woningen in Stationsgebied zijn hierin meegerekend. Voor Nieuw-Middelland is met 2100 woningen gerekend.

NB: Alleen voor Harmelen plussen we de achterstanden op omdat, anders dan in de andere kernen, heel lang niet gebouwd is: opplussen met 15 per jaar voor Harmelen over een periode van 10 jaar

NB: Haanwijk (90), Kamerik NO3 (60) en Zegveld ZW (55) zijn NIET opgenomen in de plancapaciteit wegens ligging buiten de rode contour en daarmee onzekerheid ontwikkeling

Blz.61. “De Poort van Woerden biedt ruimte aan circa 4700 woningen met bijbehorende voorzieningen. Tot 2030 zullen hier de meeste woningen worden ontwikkeld.”

De tabel op blz 59 klopt niet. De plancapaciteit tekort/overschot 2030 tot 2040 is niet nul maar 1930 negatief. Dit omdat in de periode 2020-2030 een overschot aan bouwplannen is van 1930 positief.

Uit de tabel blijkt dat in de periode 2020-2030 een behoefte is van 2500 woningen in Woerden-stad. Uit de tabel blijkt dat alle 4430 woningen gepland staan in de periode 2020-2030 zodat er in die periode een overschot ontstaat van 1930 woningen. Het is dus niet nodig om in de periode 2020-2030 zoveel woningen te bouwen. Daarnaast is de benodigde auto ontsluiting zeker niet voor 2030 gereed.

4.1a De klankbordgroep verzoekt u om in de periode 2020-2030 geen overcapaciteit aan woningen te realiseren maar deze door te schuiven naar de periode 2030-2040. Graag een lager bouwtempo aanhouden en eerst een goede fietsstructuur en auto ontsluiting ontwikkelen.

Vervolgens staat er dat De Poort van Woerden ruimte biedt aan circa 4700 woningen. Dat zijn dus circa 300 woningen meer dan de benodigde capaciteit van 4430 woningen.

4.1b De Klankbordgroep verzoekt u niet meer woningen te bouwen dan de benodigde plancapaciteit.

4.1c De Klankbordgroep verzoekt u de planning van de woningbouw aan te passen op die van de benodigde auto ontsluiting en fietsstructuur.

5. Kostenverhaal

De nieuwe woningbouwlocaties vergen investeringen in de auto ontsluiting, fietspadenstructuur en recreatief groen op bovenplans niveau. Om de kosten voor auto ontsluiting, hoofdfietsstructuur en recreatief groen te kunnen verhalen op de nieuwe woningen is het nodig om dit te borgen in de Omgevingsvisie. Het kostenverhaal kan dan via de omgevingsplannen worden gerealiseerd. Zonder koppeling aan de nieuwe woningbouwlocatie kunnen de kosten niet worden verhaald en worden deze kosten onterecht afgewenteld op de bestaande inwoners.

5.0 De Klankbordgroep verzoekt u een paragraaf over het kostenverhaal toe te voegen aan de Omgevingsvisie.

Met vriendelijke groet,

[naam], [naam] en [naam]

Namens de klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde,

