

Nota van zienswijzen behorend bij de ontwerp-structuurvisie Middelland-Noord

1. Inleiding

Voor de transformatie van Middelland-Noord is een ontwerp-structuurvisie opgesteld. Deze ontwerp-structuurvisie is een vervolg op de in juni 2017 door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelingsvisie Middelland. De ontwikkelingsvisie vormt de basis voor de transformatie van het noordelijk deel van Middelland naar nieuw gemengd stedelijk woongebied. Ter uitwerking van de visie zijn nadere spelregels opgenomen in een Ontwikkelingskader Middelland, zodat een eenduidig kader voor de transformatie van Middelland-Noord ontstaat.

Op 5 februari 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met de ontwerp-structuurvisie Middelland-Noord, bestaande uit het Ontwikkelingskader Middelland-Noord, de Woonvisie Woerden Middelland-Noord, de Parkeervisie Middelland-Noord, de Nota Reserve Gebiedsfonds Middelland en de reeds door de raad vastgestelde Ontwikkelingsvisie Middelland.

2. Zienswijzen

De ontwerp-structuurvisie Middelland-Noord heeft van 14 februari 2019 tot en met 27 maart 2019 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld hun zienswijze kenbaar te maken. Van deze gelegenheid maakten gebruik:

1. Transportbedrijf G. Snel, Blekerijlaan 2-12 (geregistreerd onder nummer 19.006459)
2. Weebers vastgoed advocaten namens St. Antonius Ziekenhuis (geregistreerd onder nummer 19.006698)
3. Stichting Hugo Kotestein (geregistreerd onder nummer 19.006892)
4. CIG Vastgoed, eigenaar Bleek 1 (geregistreerd onder nummer 19.006896)
5. Bewoners van de Linschoterweg (geregistreerd onder nummer 19.006627)
6. Van Riet (geregistreerd onder nummer 19.006682)

3. Kern zienswijzen

Wij vatten elke zienswijze per punt kernachtig samen en voorzien deze tevens puntsgewijs van een reactie. Daarbij geven wij aan of het punt wel of geen aanleiding geeft om de structuurvisie aan te passen. De zienswijzen worden in hun totaliteit beoordeeld.

3.1 Transportbedrijf Snel

De kern van de zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

3.1.1 Werkingsgebied van de structuurvisie

De terreinen van Snel (inclusief Bijenkorf-terrein) zijn niet in het werkingsgebied opgenomen. De gecombineerde operaties aan de Blekerijlaan en de Middellandbaan zijn onlosmakelijk van elkaar in gebruik. Vooralsnog heeft het bedrijf geen plannen om te verhuizen.

Reactie

De constatering dat de terreinen niet in het gebied zijn opgenomen heeft betrekking op de Nota Reserve Gebiedsfonds Middelland waar is gemeld dat het noordwestelijk deel van Middelland vooralsnog niet onder de werking van het gebiedsfonds valt. Dat houdt verband met de opmerking in het ontwikkelingskader waar op pagina 39 (ontwerp-structuurvisie) is gemeld dat voor dit deel nog geen specifieke gebiedsdoelen en spelregels zijn opgenomen, maar dat de uitwerking van dat deel plaatsvindt op het moment dat zich concrete initiatieven voordoen.

Het noordwestelijk deel maakt echter wel degelijk onderdeel uit van het gebied dat in de ontwerp-structuurvisie is aangemerkt als gebied dat kan transformeren naar gemengd stedelijk woongebied. Dat is onder andere aangeduid in de eerder vastgestelde Ontwikkelingsvisie (bijvoorbeeld pagina 16), evenals in de omschrijving van de begrenzing van Middelland-Noord (Ontwikkelingskader, pagina 39). De opmerking dat het bedrijf geen voornemens of plannen heeft om te verhuizen is niet van invloed op de structuurvisie. Het principe is dat de transformatie organisch plaatsvindt waarbij initiatieven van eigenaren centraal staan.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.1.2. Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering van Snel brengt het nodige vrachtverkeer met zich mee naar de bedrijfsingang/-uitgang aan de Blekerijlaan. Transportbedrijf Snel verzoekt om geen maatregelen te treffen die de bedrijfsvoering zouden kunnen beperken waaronder een eventuele herinrichting van de Blekerijlaan en extra voorwaarden omtrent het geluid op de terreinen en bij het af- en aanrijden van vrachtwagens.

Reactie:

Op het moment dat zich initiatieven voordoen, wordt bij de beoordeling van de haalbaarheid tevens onderzocht hoe deze initiatieven zich ruimtelijk en planologisch verhouden tot bestaande functies in het gebied.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.2 St. Antonius Ziekenhuis

De kern van de zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

3.2.1. Algemeen

In de ingekomen zienswijzen wordt opgemerkt dat het St. Antonius Ziekenhuis een groot aantal overleggen met de gemeente en met andere stakeholders heeft bijgewoond. Zowel in het kader van de totstandkoming van de Ontwikkelingsvisie uit 2017 als in de daaropvolgende periode. Benadrukt wordt dat het St. Antonius Ziekenhuis graag met de gemeente in gesprek blijft om nader invulling te geven aan de herontwikkeling van de locatie. In de zienswijzen worden diverse opmerkingen geplaatst over de lopende overleggen en gemaakte afspraken. Verder verzoekt het St. Antonius Ziekenhuis om de ontwerp-structuurvisie op enkele onderdelen te wijzigen.

Reactie

De punten die zijn ingebracht tegen de ontwerp-structuurvisie worden hieronder weergegeven en voorzien van een reactie. De overige onderwerpen over gemaakte afspraken en lopende overleggen zullen separaat in een brief worden beantwoord en in verder overleg worden besproken. Deze onderwerpen hebben namelijk geen betrekking op de inhoud van de ontwerp-structuurvisie, maar op het proces waarbij het St. Antonius Ziekenhuis betrokken is. Op basis van de reactie van het St. Antonius Ziekenhuis blijkt bijvoorbeeld dat er ten aanzien van meerdere onderwerpen geen gedeeld beeld bestaat over de gevolgde procesgang, de inhoud van de gesprekken en de afspraken die zijn gemaakt.

3.2.2 Kernbegrippen en Identiteit & Profiel

De "kernbegrippen" en "Identiteit & Profiel" moeten in lijn worden gebracht met de omschrijving van de andere buurten/deellocaties. Door de uitgebreide omschrijving worden de ontwikkelingsmogelijkheden onevenredig ingeperkt. Tevens verdient het aanbeveling om duidelijk te maken dat er ook met betrekking tot de woningaantallen naar optimale invulling wordt gestreefd.

De eis van minimaal 25% sociale woningbouw wordt wel genoemd bij het ziekenhuisterrein en niet bij andere buurten. Afdoende zou zijn om te verwijzen naar paragraaf 3.1 van de Woonvisie.

Reactie

Het onderdeel 'Principes Ziekenhuisterrein' (pagina 72 ontwerp-structuurvisie) is een nadere toelichting op de aspecten 'Identiteit & profiel' en 'Kernbegrippen' zoals onder andere omschreven op pagina 65. Omwille van de eenduidigheid met de gebiedsbeschrijving van andere delen van Middelland is het akkoord om de nadere toelichting van pagina 72 achterwege te laten. De essentie van de spelregels en gebiedsdoelen is reeds op andere plekken van de ontwerp-structuurvisie voldoende beschreven. De aanduiding van de bouwhoogtes, onder het kopje 'spelregels voor herontwikkeling' blijft wel gehandhaafd. Ook bij andere deelgebieden zijn deze spelregels opgenomen. In de zienswijze wordt terecht opgemerkt dat het percentage van 25% sociaal wel bij het ziekenhuisterrein en niet bij de andere buurten wordt genoemd. Omwille van de eenduidigheid zal de zin "Minimaal 25% van de woningen wordt gebouwd in de sociale sector." op pagina 72 komen te vervallen. Zoals het St. Antonius Ziekenhuis aangeeft, is deze eis van 25% reeds geregeld via de Woonvisie.

Dit punt geeft aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

Omwille van de eenduidigheid zal de zin "Minimaal 25% van de woningen wordt gebouwd in de sociale sector." op pagina 72 komen te vervallen. Tevens zal om dezelfde reden het onderdeel 'Principes Ziekenhuisterrein' (pagina 72 ontwerp-structuurvisie) komen te vervallen.

3.2.3 Voorbeelduitwerking

Door de concept-spelregels kan verkeerde beeldvorming ontstaan en daarmee ruimte worden weggenomen om te komen een hoogwaardige invulling van het Ziekenhuisterrein.

De voorbeelduitwerking moet worden vervangen door een (nog in nader overleg met de gemeente) vast te stellen indicatieve voorbeelduitwerking van KuiperCompagnons.

Reactie

De gedachte achter een voorbeelduitwerking is dat deze meer dan de abstracte spelregelkaarten inzicht biedt in hoe de ontwikkeling zou kunnen worden. Het is geen eindbeeld en het doel is dan ook meer inspiratie en verbeelding. Het mag niet gezien worden als een letterlijke invulling. Voor alle initiatiefnemers geldt dat zij zelf aan de slag gaan met hun eigen adviseur, om het plan op basis van alle ingrediënten uit de structuurvisie, verder te concretiseren en uitvoerbaar te maken. Dat dit leidt tot een andere uitwerking mag duidelijk zijn. Er is geen aanleiding om op dit moment een andere voorbeelduitwerking op te nemen.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.2.4 Extra bouwlagen en hoogteaccenten

Op de spelregelkaart is geen enkele aanduiding te vinden waar een hoogteaccent mag worden gerealiseerd. Op de spelregelkaart graag 4-6 bouwlagen opnemen en meerdere hoogteaccenten van 7-10 bouwlagen.

Reactie

Voor het terrein van het ziekenhuis is aan de Polanerbaan en de Middellandbaan (de hoofdverkeersontsluitingen) een hoogte opgenomen van 4-6 bouwlagen. Aan de minder belangrijke verkeersaders Zaagmolenlaan en Blekerijlaan is deze hoogte 3 tot 5 bouwlagen. Dit is ook op deze manier weergegeven op de spelregelkaart op pagina 73 van de ontwerp-structuurvisie. Ook voor het noordelijk deel van de campus zijn de bouwhoogten op de spelregelkaart opgenomen. Er is geen aanleiding om daar wijzigingen in aan te brengen. Er is in de spelregels voor het deel ten zuiden van

de Zaagmolenlaan ook aangegeven dat er op een beperkt aantal locaties hoogteaccenten (van 7 tot 10 bouwlagen) mogelijk zijn, mits stedenbouwkundig goed onderbouwd. Deze zijn op pagina 72/73 van de ontwerp-structuurvisie in de tekst opgenomen en niet op de kaart.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.2.5 Kostenverhaal

De centrale campusgedachte op basis van de huidige bebouwing omzoomd door groen en/of woningen in een groene setting leidt grotendeels tot het 'wegbestemmen' van de huidige planologische mogelijkheden, zonder dat daarvoor voldoende ontwikkelingspotentie in de plaats komt. De gebiedsondersteunende parkachtige voorzieningen worden geprojecteerd op gronden van het ziekenhuis terwijl er geen zicht is op de wijze waarop kostenverrekening van deze binnenplanse voorzieningen plaatsvindt op de initiatiefnemers in het plangebied.

Er wordt verzocht om het inzichtelijk maken en juridisch en technisch borgen van de eventueel noodzakelijke binnenplanse verrekening van kosten en/of het vertalen in inbrengwaarden en opbrengstpotentie van deze voorzieningen. Dit met het doel om een gelijke uitgangssituatie voor de initiatiefnemers te creëren, ter voorkoming van rechtsonzekerheid, alsook teneinde tot volledig kostenverhaal te (kunnen) komen.

Gelet op de verwachte looptijd van de gebiedsontwikkeling verdient het aanbeveling om het plangebied aan te wijzen als een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte en de juridische verankering van de Nota Reserve Gebiedsfonds Middelland hierop aan te passen.

Reactie

Door het gebruik van postzegelplannen vindt geen binnenplanse verevening plaats. Wel worden de kosten van zogenaamde planstructurele voorzieningen op alle initiatiefnemers verhaald middels de methodiek zoals beschreven in de Nota Reserve Gebiedsfonds Middelland.

De groene inrichting van een locatie is onderdeel van het woonrijp maken en wordt conform spelregel 6 van genoemde Nota door en voor rekening van de initiatiefnemer gerealiseerd. Dit geldt ook voor het ziekenhuisterrein. Mocht bij de planontwikkeling blijken dat er sprake is van een voorziening die naar aard en omvang overduidelijk een planstructurele voorziening is zoals bedoeld in de Nota Reserve Gebiedsfonds Middelland, dan kan deze opgenomen worden in de Nota en kunnen de kosten daarvan op alle initiatiefnemers worden verhaald. Bij de in de Nota opgenomen spelregels (paragraaf 6) is rekening gehouden met de mogelijkheid om de Nota Reserve Gebiedsfonds Middelland aan te passen.

Als vervolg op de structuurvisie wordt onderzocht of het voor de ontwikkeling van Middelland van meerwaarde is indien voor het gehele plangebied een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte wordt opgesteld. Een besluit hierover is geen onderdeel van de nu voorliggende structuurvisie.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.3 Stichting Hugo Kotestein

De kern van de zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

3.3.1 Lokale woningvraag

Volgens de structuurvisie wordt er onder meer gebouwd voor de bovenlokale woningvraag. Woerden moet zicht echter richten op de lokale behoefte aan woningen zodat ook een deel van Middelland gereserveerd kan blijven voor de zakelijke sector.

Reactie

Kijkend naar de woningbehoefte van de Gemeente Woerden (waarin ook een kleine plus voor de gebruikelijke instroom uit de regio zit) dan is de locatie Middelland nodig om aan de plaatselijke

woningbehoefte te voldoen. De ontwikkeling van Middelland zou mogelijk ook een deel van de vraag uit de regio kunnen opvangen. Dit hangt af van het tempo waarin gebouwd wordt. De recente woningbehoeftecijfers geven een woningbehoefte aan van 300 woningen per jaar van 2018 tot 2023 en 200 woningen per jaar van 2023 tot 2028.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.3.2 Schuifruimte

Voor het verhuizen van de bedrijven is schuifruimte benodigd. Deze kan moeilijk worden gevonden in de polders die grote cultuurhistorische en recreatieve waarde hebben. Laat een groter deel van Middelland zijn zakelijke functie houden.

Tevens wordt verzocht om Middelland Noordwest (terrein Bijenkorf, Snel e.a.) een bedrijfsterrein te laten blijven voor de reeds gevestigde bedrijven of als schuifruimte voor te verplaatsen bedrijven.

Reactie:

Middelland-Noord wordt gezien als gebied dat geschikt is voor transformatie naar gemengd stedelijk woongebied. Het gebied is vanwege zijn ligging nabij openbaar vervoer en voorzieningen aantrekkelijk voor wonen en, tot op zekere hoogte, kantoren (werken). De schuifruimte richt zich vooral op de lokale maakindustrie (productiebedrijven). Dergelijke bedrijven hebben relatief gezien minder baat bij een ligging nabij openbaar vervoer en voorzieningen. Voor deze bedrijven wordt momenteel via haalbaarheidsonderzoeken gezocht naar geschikte locaties. De reeds gevestigde bedrijvigheid op Middelland Noordwest is in de gelegenheid om haar bedrijvigheid hier voort te zetten, tenzij de vastgoedeigenaren anders besluiten.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.3.3 Horeca en detailhandel

Gezien de geringe afstand tot de binnenstad leidt ruimte voor het vestigen van horeca en detailhandel op Middelland-Noord tot te veel concurrentie voor de binnenstad.

Reactie

In de structuurvisie is de ambitie uiteengezet dat Middelland zich ontwikkelt tot een gemengd stedelijk woongebied. Het accent ligt daarbij op de woonfunctie, maar om een voldoende gemengd en levendig gebied te krijgen wordt ook ingezet op het realiseren van andere functies en voorzieningen. Telkens zal daarbij een zorgvuldige afweging plaatsvinden hoe dit zich verhoudt met bestaande functies en voorzieningen elders in Woerden.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.3.4 P+R terrein

Woerden heeft ideale railverbindingen met de Randstad. Stimuleer mensen om het openbaar vervoer te gebruiken en reserveer daarom meer ruimte voor de herontwikkeling van het P+R terrein bij het station.

Reactie

In de structuurvisie wordt inderdaad ingezet op duurzame vormen van mobiliteit (pagina 41). Wat betreft het zuidelijk parkeerterrein bij het station is in de structuurvisie aangegeven dat dit gebied onderdeel uitmaakt van een uit te werken visie voor het stationsgebied. In het kader van die stedenbouwkundige visie wordt ook onderzocht hoe het zuidelijke parkeerterrein bij het station een meer toekomstbestendige invulling kan krijgen en hoe het gebruik van openbaar vervoer verder gestimuleerd kan worden.

Vooruitlopend op die op te stellen visie wordt momenteel in het kader van de Poort van Woerden een mobiliteitsanalyse uitgevoerd. Daarin wordt het effect geanalyseerd van de verschillende voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeerssysteem in het projectgebied van de Poort van Woerden (globaal begrensd door de Oudelandseweg in het noorden, de Middellandbaan in het zuiden, de Blekerijlaan in het westen en de Steinhagenseweg/Beneluxlaan in het oosten). De resultaten van de mobiliteitsanalyse zijn de basis voor de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige visie voor de stationsomgeving.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.3.5 Groenstructuren

Leg behoud van de groenstructuren heel goed vast in het structuurplan en opvolgende beleidsdocumenten. Vaak verdwijnen ze in de loop van het traject voor infrastructurele werken.

Reactie

Deze zijn goed vastgelegd in het nu geldende bestemmingsplan en in de ontwerp-structuurvisie en zijn voornamelijk gemeentelijk eigendom.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.3.6 Verbinding langzaam verkeer

Geef veel voorrang aan het realiseren van een verbinding onder de spoorbaan door naar de Singel voor langzaam verkeer. Deze verbinding had 30 jaar geleden al gemaakt moeten worden.

Het Sluipwijkpad omvormen naar een doorgaande route voor langzaam verkeer is een positieve ontwikkeling. Verknoei deze verbetering niet met te dichtbij komende hoogbouw.

Reactie

Op het moment dat Middelland zich ontwikkelt tot gemengd stedelijk woongebied, is een langzaam verkeersverbinding met de binnenstad essentieel voor zowel het functioneren van Middelland als de binnenstad. Om deze reden is ook een langzaam verkeersverbinding naar de overzijde van het spoor opgenomen in de structuurvisie. Het daadwerkelijke moment van realisatie wordt niet in de structuurvisie vastgelegd. Dat zal nauw verbonden zijn met het tempo en de volgorde van ontwikkelingen in Middelland.

Het Sluipwijkpad is bedoeld als recreatieve wandelroute en niet als doorgaande route voor langzaam verkeer. Deze route is niet bedoeld voor de ontsluiting van de woningen of eventuele andere functies die in de zone tussen de Jaap Bijzervetering en Polanerbaan worden gerealiseerd. Zowel de nieuwe bebouwing als nieuwe ontsluiting moet binnen de te ontwikkelen kadastrale percelen plaatsvinden. Wat betreft de beoogde bebouwing aan het Sluipwijkpad geldt het uitgangspunt dat deze kleinschalig en afwisselend van karakter moet zijn.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.3.7 Nieuwbouw langs spoor

Nieuwbouw langs de spoorbaan moet niet te hoog en niet te grootstedelijk worden gemaakt. Dit past niet bij de schaal van Woerden en harmonieert niet met de blik vanuit de trein op de oude binnenstad.

Reactie

Er zijn voor het gebied spoorzone regels opgesteld voor de hoogteaccenten. Deze regels hebben als doel dat er voldoende diversiteit in hoogte en variëteit in bebouwing ontstaat in de spoorzone. Zo kan er gebouwd worden in hoge dichtheid zonder dat dit te grootstedelijk wordt.

Vanuit de benadering van de context op stadsniveau, is de ligging van de spoorzone in de directe nabijheid van het station van belang. De nabijheid van het station wordt optimaal benut door hier te bouwen met een hogere dichtheid. Woerden heeft voor de komende jaren een forse woningbouwopgave en wil hier binnenstedelijk (nabij station en binnenstad) invulling aan geven. Zorgvuldig, intensief en meervoudig, en daarmee duurzaam ruimtegebruik zijn vanuit die optiek noodzakelijk. Er zal daarbij een onderscheid ontstaan in de beleving van de binnenstadzijde en Middellandzijde vanaf het spoor gezien.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.3.8 Bebouwing en hoogteaccenten

Het verschuiven van de bebouwing in diverse deelgebieden naar de buitenrand is een winstpunt. De wijk wordt dan meer een verblijfsgebied.

In de structuurvisie worden veel plekken aangegeven waar hoogbouw mogelijk is. Als er op termijn op de bouwlocaties ten zuiden van het centrum (Defensie-eiland, Monaterrein, Middelland-Noord en Snellerpoort) zoveel hoogteaccenten komen, zal de toekomstige skyline van Woerden er uit zien als een aaneengesloten lint van hoogbouw. De torens en molen van de stad Woerden zullen we dan niet meer zien.

Reactie

Het aanbrengen van hoogteaccenten heeft betekenis voor de stedenbouwkundige opzet van de wijk. Een hoogteaccent kan bijdragen aan een bepaalde vorm van stedelijke gelaagdheid, waardoor een gebied meer variatie krijgt. Ook kan het hoogteaccent dienen als nieuw oriëntatiepunt in de stad en bijdragen aan stedelijke verdichting. Een hoogteaccent is een uitzondering op de regel en zal dan ook niet leiden tot een aaneengesloten lint van hoogbouw. Het hoogste in Middelland voorgestane hoogteaccent is 11 lagen hoog (circa 35 meter) en is daarmee altijd nog beduidend lager dan de torenspits van de Bonaventurakerk (77 meter). De locaties voor hoogbouw liggen met name langs belangrijke infrastructuur in het gebied en nabij het station. Dit heeft inderdaad tot gevolg dat de skyline van Woerden in de loop der tijd zal veranderen en anders beleefd zal worden.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.3.9 Ontwikkelingstempo

Door de gemengd stedelijke ontwikkeling kan veel druk worden weggenomen van andere delen van Woerden. Maak het tempo van ontwikkelen niet te hoog. Reserveer in het gebied ook voor de vraag naar woon- en bedrijfsruimte over 20 jaar.

Reactie

In de structuurvisie en de eerder vastgestelde ontwikkelingsvisie is het uitgangspunt dat de transformatie naar een gemengd stedelijk woongebied organisch plaatsvindt. Het tempo en de volgorde van de ontwikkeling wordt in belangrijke mate beïnvloed door initiatieven van eigenaren en daarmee ook door de vraag in de markt. In ieder geval zal de transformatie van Middelland-Noord stapsgewijs plaatsvinden en zal het gebied niet alleen ruimte bieden aan woningen, maar ook aan werkfuncties en andere functies.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.4 CIG Vastgoed

De kern van de zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

3.4.1 Parkeren ter plaatse van De Bleek 1

In de structuurvisie is opgenomen bij de parkeerregels dat ten aanzien van transformatie en nieuwbouw, parkeren uit het zicht van de straat moet plaatsvinden. De transformatie en gedeeltelijke nieuwbouw is voorzien met parkeerplaatsen op maaiveld niveau (in een groene setting). Het parkeren uit het zicht is (in ieder geval bij transformatie) technisch en financieel niet haalbaar.

Daarnaast vindt slechts een functiewijziging plaats en dat kan geen verandering brengen in de bestaande parkeersituatie. Het verzoek is om op te nemen in de structuurvisie dat ter plaatse van De Bleek 1 wel degelijk bovengronds mag worden geparkeerd en dat deze parkeerplaatsen zichtbaar mogen zijn vanaf de straat.

Reactie

Voor alle gebieden in Middelland-Noord (De Bleek, Campus, Spoorzone en Weteringzone) geldt het beginsel dat parkeren uit het zicht van de toekomstige openbare ruimte moet worden opgelost. Het beoogde kwaliteitsniveau is gelijkwaardig bij zowel transformatie van bestaande kantoorgebouwen naar woningen als bij sloop-nieuwbouw. We begrijpen dat dit bij gebouwtransformatie niet ondergronds of half verdiept kan. Wel zijn er mogelijkheden om bijvoorbeeld een parkeergarage te realiseren of op andere manieren parkeren uit het zicht op te lossen.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.4.2 Zoekgebied openbare verbinding

Het is niet duidelijk wat de aanduiding “zoekgebied openbare verbinding” beoogt. Op het terrein waar deze aanduiding is gegeven is nieuwbouw van woningen voorzien. Het verzoek is om de aanduiding “zoekgebied openbare verbinding” niet op te nemen ter plaatse van De Bleek 1 in de vast te stellen structuurvisie.

Reactie

Het zoekgebied openbare verbinding, houdt in dat er ergens ter plaatse van deze aanduiding een openbare straat moet komen, die De Bleek verbindt met het terrein waar nu de Bijenkorf is gehuisvest. Het ontwikkelen van Middelland tot gemengd stedelijk woongebied, maakt het belangrijk om alle nieuwe woongebieden en de voorzieningen via een fijnmazig netwerk goed met elkaar te verbinden. Dat geldt bij uitstek voor de wat omvangrijkere percelen in Middelland, waaronder De Bleek 1.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.4.3 Financiële spelregels

Uit de Nota reserve Gebiedsfonds Middelland volgt dat initiatiefnemers een exploitatiebijdrage verschuldigd zijn van 2,5% van de marktwaarde van het nieuw te realiseren vastgoed. Worden hieronder ook sociale huurwoningen verstaan? De gemeente blijkt jaarlijks het plangebied te kunnen wijzigen en de investeringen in het openbaar gebied als de hoogte van de exploitatiebijdrage voor nieuwe initiatieven jaarlijks kan aanpassen. Dit is niet transparant en hierbij is geen sprake van een gelijk speelveld.

Reactie

Ook wanneer er sociale huurwoningen worden gerealiseerd, geldt de regel dat 2,5% van de marktwaarde afgedragen moet worden. In dat opzicht is er sprake van een gelijk speelveld. In de Nota reserve Gebiedsfonds Middelland is aangegeven wat bij aanvang het werkingsgebied van het gebiedsfonds is. Door de dynamiek van de ontwikkeling, die inherent is aan de organische aanpak, kan er aanleiding zijn om nieuwe delen van Middelland-Noord aan het werkingsgebied toe te voegen en/of nieuwe voorzieningen aan toe te voegen. In de nota is bepaald dat de principes en systematiek

dan ook van toepassing zijn. Een eigenaar kan uit de op het moment van ontwikkelen geldende nota afleiden welke bijdrage dient te worden voldaan. Na betaling wijzigt de hoogte van de bijdrage niet meer (spelregel 7 Nota).

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5 Bewoners Linschoterweg

De kern van de zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

3.5.1 Communicatie en betrokkenheid van omwonenden

De bewoners zijn niet betrokken geweest bij de zogenaamde co-creatie. Omwonenden zijn niet betrokken bij het opstellen van de ontwerp-structuurvisie.

Reactie

Bij de co-creatie bijeenkomsten die hebben plaatsgevonden, zijn omwonenden inderdaad niet direct betrokken geweest. Voorafgaand aan de officiële terinzagelegging van de ontwerp-structuurvisie is in februari 2019 een bewonersavond georganiseerd voor de Linschoterweg en Van der Valk Boumanlaan. Op het moment dat concrete initiatieven in de zone tussen de Polanerbaan en de Jaap Bijzerwetering vorm krijgen, zullen de bewoners van de Linschoterweg en Van der Valk Boumanlaan opnieuw worden uitgenodigd voor een bewonersavond.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.2 Bouwvolume en bouwhoogte

Op dit moment hebben de panden aan de Polanerbaan verschillende bouwhoogten. De gevels direct grenzend aan de Wetering zijn maximaal 2 laags en de gevels aan de Polanerbaan zijn overwegend 3 of 4 laags. Er is op één plek, op een ruime afstand van de Wetering en de Linschoterweg, een hoogteaccent aanwezig waar de bebouwing 5 laags is. In de structuurvisie wordt ruimte geboden voor volstrekt andere bouwhoogtes.

De volgende bezwaren zijn er tegen de bouwhoogtes:

a. In strijd met het landelijke karakter van de Linschoterweg en de Jaap Bijzerwetering. In de welstandsnota wordt de Linschoterweg aangemerkt als een bijzonder historisch lint.

De structuurvisie moet worden aangepast zodat de bouwhoogten beter passen bij het landelijke karakter. Daarom het verzoek om bij de Weteringzone:

- 1) Alle bouwhoogten vast te stellen op 2-3 lagen en geen hoogteaccenten toe te passen;
- 2) Vast te stellen dat alleen kleinschalig en afwisselend wordt gebouwd;
- 3) Vast te stellen dat gebouwd wordt in lijn met de huidige nokhoogten aan de Linschoterweg;
- 4) Vast te stellen dat zoveel mogelijk schuine pannendaken worden toegepast;
- 5) Vast te stellen dat alle panden grenzend aan de wetering in de weteringzone een voordeur op de begane grond hebben en grondgebonden zijn;
- 6) Vast te stellen dat een eenduidig beeld langs de wetering en de Linschoterweg wordt nagestreefd. Dus geen onderbrekingen in het landschappelijk karakter met bijvoorbeeld flats of hoogbouw.

b. Vanuit de landschappelijke inpassing het hoogte accent op het FNV terrein zoveel mogelijk naar achteren te verplaatsen, zover mogelijk weg van de horeca en de Jaap Bijzerwetering. De hoogte moet beperkt worden zoals ze op dit moment aanwezig is, maximaal 5 lagen.

De hoogten zoals deze op dit moment zijn aangegeven hebben een negatief effect voor de bewoners op zon, licht, geluid, privacy en uitzicht. De landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit en de belangen van bestaande bewoners moeten leidend zijn. Via het Gebiedsfonds kan het historisch lint, de Linschoterweg en de Jaap Bijzerwetering worden versterkt en doet het recht aan de bestaande situatie.

Reactie

Ad a: Het vraagstuk omtrent de bouwhoogte van het perceel kent vanuit de ruimtelijke ordening een benadering op meerdere schaalniveaus. De zienswijze gaat met name in op de benadering vanuit de context van de directe omgeving en minder vanuit de context op stadsniveau.

Context op stadsniveau:

Vanuit de benadering van de context op stadsniveau, is de ligging van de Weteringzone in de directe nabijheid van het station van belang. De nabijheid van het station wordt optimaal benut door hier te bouwen met een hogere dichtheid. Woerden heeft voor de komende jaren een forse woningbouwopgave en heeft op dit moment alleen binnenstedelijke bouw mogelijkheden (binnen de door de provincie vastgestelde rode contour). Zorgvuldig, intensief en meervoudig, en daarmee duurzaam ruimtegebruik zijn vanuit die optiek gewenst. Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren wordt gestuurd op goede fiets- en voetgangersverbindingen met het station.

Context directe omgeving:

Vanuit bovenstaand uitgangspunt, namelijk verdichten in de nabijheid van het station, is er gekozen voor verdichting aan de Polanerbaan en juist een lagere bouwhoogte aan de oostkant van de Weteringzone. Bij de nieuwbouw in de Weteringzone wordt rekening gehouden met de reeds aanwezige lage bebouwing aan de Linschoterweg. Bij bouwontwikkelingen aan de zijde van de Jaap Bijzerwetering is om die reden een bouwhoogte variërend tussen de 2 en 4 bouwlagen toegestaan. Dit is een hoogte die de mogelijkheid biedt voor een kleinschalig en afwisselend laagbouwbeeld langs de wetering. Om te voorkomen dat er bebouwing met een aangesloten volume van 4 bouwlagen komt, zal op pagina 62 (ontwerp-structuurvisie) toegevoegd worden dat de bebouwing langs de Jaap Bijzerwetering een variatie in hoogte moet hebben tussen 2 en 4 bouwlagen. Tevens zal dit ook aangepast worden op de voorbeelduitwerking die is opgenomen op pagina 60 van de ontwerp-structuurvisie.

Aan de zijde van de Polanerbaan, op ruimere afstand van de Jaap Bijzerwetering, is een grotere hoogte mogelijk namelijk tussen 4 en 6 bouwlagen. Deze hoogte is passend bij de doorgaande route, die een entree vormt naar de binnenstad en het station van Woerden. Daarnaast is één hoogteaccent van 8 bouwlagen mogelijk op de noordwestelijke hoek van de weteringzone. Deze vormt een stedenbouwkundig accent op de hoek van de kavel. Deze hoogtes zijn passend bij deze nieuwe ontwikkeling.

De onderdelen 1 t/m 3 van het verzoek met betrekking tot bouwhoogten bij de Weteringzone zijn hierboven beantwoord.

Onderdeel 4: De beoogde uitstraling van de woningen wordt op een later moment bepaald middels een beeldkwaliteitsplan, gekoppeld aan iedere afzonderlijke ontwikkeling. Uitgangspunt hiervoor is dat Middelland een eigentijds karakter krijgt. Schuine daken met pannen zijn daarbij een mogelijkheid maar geen eis. Qua maat en schaal zal met name de voorwaarde van een voldoende afwisselende bebouwing bijdragen aan de stedenbouwkundige afstemming op de overzijde.

Onderdeel 5: Deze specificering zullen wij verwerken in die zin dat we hier het woord meerderheid aan toevoegen en de zin iets naders formuleren:

“De meerderheid van de te ontwikkelen bebouwing grenzend aan de wetering in de Weteringzone heeft een voordeur op de begane grond en is grondgebonden”;

Onderdeel 6: In de zone grenzend aan de wetering is dit met bovenstaande specificering geborgd. De hogere bebouwing van 4 tot 6 bouwlagen ligt in de zone langs de Polanerbaan en het hoogteaccent in de noordwesthoek.

Ad b: Hier is ook sprake van een gewenste verdichting in de nabijheid van het station. Daarnaast is het hoogteaccent zo gepositioneerd dat hiermee de hoek van de Polanerbaan wordt geaccentueerd. Het verder naar achteren leggen van het accent, is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst.

Het doel is uitdrukkelijk om de bestaande kwaliteit van met name het dijklichaam aan de westzijde van de Jaap Bijzerwetering te versterken. Het doel is hier een recreatieve wandelroute aan te leggen en de landschappelijke lijn van noord naar zuid op die manier als kwaliteit in het gebied te versterken en een recreatieve functie te geven. De middelen uit het gebiedsfonds zullen hiertoe aangewend worden.

Dit punt geeft aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

In de structuurvisie zal de tekst op pagina 62 worden aangepast, door toevoeging van de volgende teksten:

“De meerderheid van de te ontwikkelen bebouwing grenzend aan de wetering in de Weteringzone heeft een voordeur op de begane grond en is grondgebonden”.

“De te ontwikkelen bebouwing grenzend aan de wetering in de Weteringzone krijgt een gevarieerde bouwhoogte tussen de 2 en 4 bouwlagen.”

Verder wordt de voorbeelduitwerking voor de Weteringzone (pagina 60 ontwerp-structuurvisie) aangepast zodat het principe zichtbaar wordt dat de bebouwing aan de wetering een hoogte heeft die varieert tussen de 2 en 4 bouwlagen.

3.5.3 Architectonische inpassing Weteringzone

De Linschoterweg is in de Welstandsnota aangemerkt als historisch lint met bijzondere waarde. De uitgangspunten uit de Welstandsnota moeten in acht worden genomen, waaronder als belangrijkste punten: afwisselende en individuele bebouwing, hellende daken, en bouwmassa en gevelopbouw hebben klein stedelijk karakter.

Reactie

De welstandsnota heeft betrekking op het beschermen van bestaand stedelijk gebied. De Linschoterweg en de Van der Valk Boumanlaan zijn opgenomen als historische linten met als doel het karakter van de huidige bebouwing te waarborgen. Middelland is een welstandsvrij gebied. Echter zodra er sprake is van nieuwe ontwikkelingen, zoals bedoeld in de structuurvisie, wordt er gewerkt met beeldkwaliteitsplannen. Deze zijn bedoeld om de nieuwe plannen te kunnen toetsen op het gebied van beeldkwaliteit. Op basis van een vastgestelde structuurvisie zal voor Middelland een nota met beeldkwaliteitsprincipes worden opgesteld, die ingaat op onder andere de architectuurprincipes en principes voor de overgangen tussen openbaar en privé gebied. Voor alle ontwikkelingen geldt dat 2 jaar na oplevering van de gebouwen Middelland weer valt onder welstandsvrij regime. In een nadere mondelinge toelichting op de zienswijze is gevraagd of het deel van de bebouwing langs de wetering welstandsplichtig kan worden en blijven. Deze vraag zal bij de ontwikkeling van de nota met beeldkwaliteitsprincipes worden onderzocht.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.4 Fietsbrug Jaap Bijzerwetering

De fietsbrug levert een gevaarlijke verkeerssituatie op want de Linschoterweg heeft een klein wegprofiel dat door auto's, fietsers en wandelaars wordt gebruikt. Tevens zijn de percelen waarop de brug is geprojecteerd, eigendom van de bewoners. De fietsbrug zal tevens ten koste gaan van een aantal parkeerplekken. Tevens heeft de brug een direct negatief effect op de huidige leefomgeving. Een alternatief is om de bestaande brug te gebruiken en deze goed te ontsluiten op het plangebied.

Reactie

De zienswijze is ons duidelijk, evenals de zorg dat de komst van een brug als ongewenste effect kan hebben dat de parkeerdruk bij de Linschoterweg toeneemt. Tegelijkertijd realiseren wij ons ook dat deze brug een belangrijke verbinding voor fietsers en voetgangers kan vormen tussen de verschillende delen van Woerden. Dat geldt onder andere voor de verbinding tussen Middelland en de stationsomgeving. Tijdens de verdere planontwikkeling van zowel de stationsomgeving als Middelland wordt onderzocht wat de beste manier is om op de in de structuurvisie voorgestelde plek een verbinding voor langzaam verkeer te realiseren, waarbij ook in nauwe samenspraak met omwonenden de effecten en mogelijke oplossingen inzichtelijk worden gemaakt.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.5 Ecologie, groen en beplanting

Het huidige groen langs de Jaap Bijzerwetering en rondom het plangebied van de Weteringzone bestaat uit een combinatie van bosplantsoen, riet en knotwilgen. Het bosplantsoen heeft een grote ecologische waarde, geeft de omgeving een landelijk uitstraling en onttrekt het bedrijventerrein aan het zicht. De structuurvisie dient de waarde en kwaliteit van de groenstrook te benoemen. Er moet voldaan worden aan de Wet Natuurbescherming.

Er zal een route voor langzaam verkeer langs de wetering worden gecreëerd. Het moet duidelijk zijn dat dit pad alleen bedoeld is voor voetgangers en met name een recreatieve functie heeft.

Reactie

De groenstructuur van de Jaap Bijzerwetering wordt als structuur gerespecteerd. Er is geen garantie te geven dat er geen beplanting gerooit wordt. Er zal een inventarisatie gemaakt worden van het groen, waaronder de kwaliteit van de bomen. Ook zal in het kader van de bestemmingsplanprocedure altijd een onderzoeksplicht gelden. Dat betekent dat er een flora- en faunaonderzoek moet worden gedaan. Uit dat onderzoek zal blijken welke maatregelen er nodig zijn om de aanwezige flora en fauna te beschermen.

In de structuurvisie zullen we meer expliciet opnemen dat het pad een recreatief voetpad is, dus niet bedoeld voor fietsers en andere voertuigen.

Dit punt geeft aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

In de structuurvisie zal op pagina 62 de tekst over het pad langs de wetering worden aangepast:

“Belangrijke verbinding die bedoeld is als recreatief voetpad en niet voor fietsers en andere voertuigen.” De bestaande zin “Optimaal afgestemd op langzaam verkeer” vervalt.

3.5.6 Nota Parkeervisie

De belangen van de bewoners en het parkeren in de Linschoterweg is niet meegenomen in de Parkeervisie. Het verzoek is om deze als zodanig mee te nemen in de visie voordat deze wordt vastgesteld. Een voorstel is om parkeren aan de Linschoterweg alleen voor bewoners in te stellen door middel van bijvoorbeeld een parkeervergunning.

Reactie

De parkeervisie geeft richting aan het parkeren bij nieuwe ontwikkelingen en transformaties. Het parkeren in bestaand gebied is hierin niet meegenomen. In het kader van de Poort van Woerden wordt een verkeersonderzoek uitgevoerd waarin het effect van de verschillende voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeerssysteem van Woerden worden geanalyseerd. Het resultaat van dit onderzoek is een rapportage waarin de huidige en toekomstige verkeersknelpunten zijn gedefinieerd en waarin een voorstel is gedaan voor oplossingsrichtingen voor de verschillende verkeersaspecten. Het parkeren (in de breedste zin van het woord) wordt als afzonderlijk aspect binnen deze verkeersstudie beschouwd. De resultaten van de mobiliteitsanalyse zijn de basis voor de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige visie van de stationsomgeving.

In de zienswijze wordt aangegeven dat er gedacht kan worden aan een parkeervergunningensysteem in de Linschoterweg. Medio 2019 wordt het parkeerbeleid van de gemeente Woerden opgesteld. Hiertoe wordt niet alleen beleid gevormd dat betrekking heeft op parkeren in het centrum, maar ook in de schilwijken. Binnen het parkeerbeleidsplan worden gebieden aangewezen die in aanmerking komen voor parkeer-regulerende maatregelen.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.7 Verkeerssituatie

Er is geen rapportage over het effect op de algehele verkeersafwikkeling van Middelland-Noord in Woerden. Er zijn in de huidige situatie al behoorlijke stremmingen en knelpunten. Het verzoek is om de verkeersafwikkeling en de benodigde maatregelen mee te nemen in de besluitvorming en maatregelen te nemen in de infrastructuur voordat woningen worden gebouwd in het plangebied.

Reactie

Zie voor de beantwoording van dit punt de reactie onder 3.5.6.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.8 milieuaspecten

Als gevolg van de toename van verkeersdruk zal de luchtkwaliteit afnemen. Is er een analyse gemaakt van de impact van de structuurvisie op de luchtkwaliteit bij de huidige knelpunten?

Reactie

In de structuurvisie is inderdaad inhoudelijk geen onderbouwing opgenomen over luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit analyse volgt in het kader van de uitvoering van concrete ruimtelijke plannen.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.9 Nota Reserve gebiedsfonds

Kan de recreatieve kwaliteit bij het water (pagina 60) worden opgenomen in de Nota Reserve Gebiedsfonds om zodanig realisatie mogelijk te maken?

Reactie

Deze opmerking heeft betrekking op de suggestie die in de voorbeelduitwerking is gedaan om een aanlegplek voor boten te realiseren langs de Jaap Bijzerwetering. De suggestie van een aanlegplek is bedoeld ter inspiratie en is geen uitgangspunt. Mede om die reden is er ook geen aanleiding om deze onderdeel te maken van het Gebiedsfonds. In het Gebiedsfonds is daarentegen wel rekening gehouden met de aanleg van een langzaam verkeersroute ter plaatse van het Sluipwijkpad. Naar aanleiding van zienswijze 3.5.5 wordt in de Nota reserve Gebiedsfonds Middelland opgenomen dat de route over het Sluipwijkpad uitsluitend voor voetgangers is bedoeld.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.10 Stedelijke dichtheid

Er is gekozen voor een hoge bebouwing met hoogte accenten. Er zijn geen financiële overwegingen voor de hoogte van de hoogbouw en er wordt gebouwd voor veronderstelde bovenlokale vraag om woningbouw. De hoogbouw moet met name niet bij de percelen zoals het FNV-terrein en de Weteringzone plaatsvinden. Hoogbouw heeft minder impact op omwonenden en de landschappelijke waarde op andere plekken (bijv. terrein van Snel). De hoogteaccenten die hoger zijn dan 6 bouwlagen moeten uit het plan worden gehaald.

Reactie

Het aanbrengen van hoogteaccenten heeft betekenis voor de stedenbouwkundige opzet van de wijk. Het hoogteaccent kan bijdragen aan een bepaalde vorm van stedelijke gelaagdheid, waardoor een gebied meer variatie krijgt. Ook kan het hoogteaccent dienen als oriëntatiepunt in de stad. Tot slot draagt het bij aan een verbreding van het woningaanbod. Als er voldoende vrije ruimte aanwezig is, zoals bijvoorbeeld langs de brede Polanerbaan dan kan een hoogteaccent ook bijdragen aan stedelijke verdichting.

De locaties voor hoogbouw liggen met name langs belangrijke infrastructuur in het gebied en nabij het openbaar vervoer van station Woerden.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.11 Stadsgezicht

De hoogteaccenten in de Spoorzone zijn niet gekwalificeerd. Hierdoor kan ook niet worden vastgesteld of er effect is op de molenbiotoop. Woerden heeft een stadsgezicht dat beschermd moet worden. Vanuit deze gedachte moeten de hoogteaccenten in het hele gebied worden beperkt. Om de stedenbouwkundige afweging zorgvuldig te maken moet er eerst hoogbouw beleid worden vastgesteld voordat de structuurvisie kan worden vastgesteld.

Reactie

Rond de molen is geen molenbeschermingszone opgenomen. Er zijn geen regels die voorwaarden stellen aan de toegestane hoogte en bebouwing rondom de molen.

Voor het gebied spoorzone geldt dat er regels opgesteld zijn voor de hoogteaccenten. Deze regels hebben als doel dat er voldoende diversiteit in hoogte en variëteit in bebouwing ontstaat in de spoorzone. Zoals reeds eerder vermeld is er de keuze gemaakt om in de nabijheid van het station in een hogere dichtheid te bouwen. In de diverse gebiedsvisies, wordt steeds een afweging gemaakt waar wel of geen hoogteaccenten worden toegepast. Het gaat om accenten, dus verbijzonderingen in de bebouwing. In dat kader vindt voldoende ruimtelijke afweging plaats en een hoogbouwvisie is dan ook niet noodzakelijk.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.12 Woningvoorraad en geschikte percelen

In de ontwikkelingsvisie wordt gesproken over bouwen voor doelgroepen die gebonden zijn aan Woerden. De huidige plannen gaan uit van hoogbouw, terwijl er bij de lokale bewoners voornamelijk vraag is naar grondgebonden woningen. De financiële haalbaarheid van het plan en de grondprijzen moeten niet worden afgewenteld op het woongenot van de bewoners van de Linschoterweg.

Reactie

De komende jaren wordt er een grote groei van 1- en 2-persoonshuishoudens verwacht. Een groot deel van deze huishoudens zal behoefte hebben aan een appartement. Er is dus niet alleen vraag naar grondgebonden woningen.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.13 Waterkering en watertoets

De weteringzone ligt nabij een primaire watergang en een analyse van de bebouwing nabij de watergang en waterkering is van belang. Hoogbouw in de beschermingszone heeft niet de voorkeur in verband met negatieve gevolgen voor de waterkering.

Reactie

Het is ons bekend dat zich bij de Jaap Bijzerwetering een regionale waterkering bevindt die in beheer is bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Met het Hoogheemraadschap vindt ook overleg plaats bij de verdere uitwerking van de structuurvisie. Met betrekking tot de regionale waterkering wordt er onderscheid gemaakt in een waterstaatswerkzone en een beschermingszone. In de waterstaatswerkzone mag niet gebouwd worden; in de beschermingszone gelden wel regels, maar mag wel gebouwd worden. In de ontwerp-structuurvisie zijn de regels over de waterstaatswerkzone en beschermingszone gerespecteerd. Op onderstaande afbeelding is de ligging van de genoemde zones weergegeven (waterstaatswerkzone in roze en beschermingszone in blauw).



Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.5.14 Diversen

De tekeningen op pagina 26 en 53 zijn niet in lijn met de teksten over de principes van het Sluipwijkpad en tegenstrijdig met de Parkeervisie.

Reactie

De tekeningen op pagina 26 en 53 schetsen een mogelijk beeld van de ontwikkeling van het huidig P&R/parkeerterrein aan de zuidkant van het NS-station. De ontwikkelingsrichting voor deze locatie wordt verder uitgewerkt als onderdeel van de stedenbouwkundige visie op het stationsgebied. De passage met betrekking tot de parkeerregulerende maatregelen (zoals genoemd in de parkeervisie) hebben met name betrekking op de overgangsfase. In die overgangsfase kan het denkbaar zijn dat het parkeerterrein nog in gebruik is, terwijl op nabijgelegen locaties in Middelland al ontwikkelingen zijn gerealiseerd. Om die reden is in de parkeervisie aangegeven dat op het parkeerterrein dan parkeerregulerende maatregelen nodig zijn.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.6. Van Riet

De kern van de zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

3.6.1 Tunnel

Ontsluiting door middel van een fiets- en looptunnel onder het spoor om de verbinding met de binnenstad te verbeteren is een onverantwoorde investering. Als deze kosten niet drukken op de

gebiedskosten is dat een enorme besparing op de opslag die moet worden toegepast en anderzijds kan dit bedrag worden aangewend om Snel Transport te verplaatsen. Dit zou een essentiële bijdrage leveren aan het woonklimaat op Middelland-Noord.

Reactie

Bij de uitwerking van de plannen wordt een afweging gemaakt op welke wijze de langzaam verkeersverbinding naar de overzijde van het spoor wordt gerealiseerd. In de structuurvisie wordt nog niet aangegeven dat dit door middel van een tunnel plaatsvindt. In de Nota Gebiedsfonds is in paragraaf 3.1 ook benoemd dat deze verbinding van betekenis is voor geheel Woerden en dat deze daarom (op het moment dat besloten wordt tot realisatie) deels gefinancierd wordt uit de Reserve Infrastructurele Werken en andere bijdragen.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.6.2 Klimaat

- a. Ten aanzien van CO₂ worden er in de zienswijze enkele maatregelen genoemd om vast te leggen. Tevens moet in de klimaatvisie het aantal vierkante meters grond worden vastgelegd, dat niet door een gebouw of bestrating mag worden belegd
- b. De verwachting van het aantal personen dat er komt te wonen kan worden omgezet naar CO₂ productie per persoon
- c. in de klimaatvisie ontbreekt een richtlijn ten aanzien van geluid met betrekking tot warmtepompen en windmolens.

Reactie

De structuurvisie vormt een ruimtelijk kader voor de transformatie van Middelland naar gemengd stedelijk woongebied. In de structuurvisie is het thema klimaatadaptatie een belangrijk gebiedsdoel waar in de uitwerking van concrete bouwprojecten op gestuurd wordt. Het verzoek dat in de zienswijze naar voren is gebracht om aandacht te besteden aan dit thema heeft dus een prominente plek gekregen in de structuurvisie. Veel van de verschillende suggesties die in de zienswijze naar voren zijn gebracht om de CO₂-uitstoot te verminderen overstijgen echter het niveau van Middelland en zijn in dit stadium niet ruimtelijk-relevant om op te nemen in de structuurvisie voor Middelland.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.6.3 Winkelvoorzieningen

Er moeten geen winkels in het gebied komen ter bescherming van de attractiviteit van de bestaande winkelvoorzieningen in Woerden. Het is economisch niet noodzakelijk en de afstand vanuit Middelland-Noord naar het centrum is minder dan die voor bewoners die wonen in een andere wijk.

Reactie

In de structuurvisie is de ambitie uiteengezet dat Middelland zich ontwikkelt tot een gemengd stedelijk woongebied. Het accent ligt daarbij op de woonfunctie, maar om een voldoende gemengd en levendig gebied te krijgen wordt ook ingezet op het realiseren van andere functies en voorzieningen. Telkens zal daarbij een zorgvuldige afweging plaatsvinden hoe dit zich verhoudt met bestaande functies en voorzieningen elders in Woerden. Daarbij geldt ook dat de komst van winkelvoorzieningen nauw samenhangt met het aantal woningen dat in Middelland wordt gerealiseerd en in welk tempo dat plaatsvindt.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.6.4 Parkeergebied

Het FNV gebouw wordt getransformeerd naar appartementen en de parkeergarage zal een overschot aan parkeerruimte hebben. Door de gemeente moet een blauwe zone worden ingevoerd die geldt van s avonds 22.00 uur tot s morgens 07.00 uur. Hierdoor wordt voorkomen dat er geparkeerd wordt op de openbare weg en de parkeergarage niet exploitabel is.

Reactie

Als onderdeel van de structuurvisie voor Middelland-Noord is in samenwerking met een extern verkeerskundig adviesbureau een gebiedspecifieke parkeervisie opgesteld. Omdat bij de transformatie van Middelland stevig wordt ingezet op (ruimtelijke) kwaliteit, worden diverse maatregelen genomen om gemotoriseerd verkeer uit de openbare ruimte te weren. Hiertoe worden diverse maatregelen ingezet, te weten: er worden geen parkeerplaatsen gefaciliteerd in de openbare ruimte, er wordt een vorm van parkeerregulering ingesteld en de openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat die niet uitnodigt tot parkeren. Het instellen van een parkeerverbodzone of een blauwe zone behoort tot de mogelijkheden om auto's uit de openbare ruimte in Middelland te weren.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.6.5 Horecavoorzieningen

Gezien de horecavoorzieningen in de binnenstad moet een horecagelegenheid beperkt worden tot misschien een kleine unit. Het toestaan van horeca t.b.v. ontbijt en lunch voor bewoners en gebruikers van kantoren moet beperkt blijven tot enkele gelenheden.

Reactie

Op dit moment bevinden zich in Middelland-Noord reeds enkele horecagelegenheden. Wanneer het gebied zich transformeert ontstaat de mogelijkheid om nieuwe horeca toe te voegen. Van belang is dat die nieuwe horeca van betekenis moet zijn voor Middelland en niet concurrerend is voor bestaande horeca in Woerden. Om die reden zal bij nieuwe initiatieven een zorgvuldige afweging plaatsvinden.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

3.6.6 Milieucategorieën

Middelland-Noord wordt een combinatie van wonen, kantoren en bedrijven. Diverse bedrijven hebben een milieucategorie. Deze categorie verhindert om binnen een bepaald afstand woningbouw toe te staan. De gemeente moet dan extra toestemming geven om deze woningen dichter binnen de zonerings te laten bouwen.

Reactie

De structuurvisie geeft richting aan de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein Middelland in Woerden. Het schetst de ambitie om de kwaliteit van Middelland te verbeteren en een duurzaam en toekomstbestendig deel van Woerden van te maken. Na vaststelling van de structuurvisie is voor de initiatieven onder andere een haalbaarheidstoets en vervolgens een planologische wijziging nodig. Onderdeel van de haalbaarheidstoets is de beoordeling van de bestaande (planologische) bedrijvigheid en de ligging ten opzichte van nieuwe woningen (namelijk milieuzonering). Hierbij worden belemmeringen in kaart gebracht en worden oplossingen beoordeeld. Uiteindelijk wordt dit vastgesteld in het bestemmingsplan. De gemeente zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten onderbouwen/motiveren dat ter plaatse van de toekomstige woningen sprake is van een goed of aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Dit punt geeft geen aanleiding om de structuurvisie aan te passen.

4. Conclusie

De ingekomen zienswijzen hebben deels geleid tot een aanpassing van de tekst en de voorbeelduitwerking in hoofdstuk "het ontwikkelingskader".

Tevens worden er ambtshalve nog een aantal wijzigingen doorgevoerd in de tekst van de structuurvisie en de nota gebiedsfonds. Deze zijn opgenomen in de staat van wijzigingen.

Burgemeester en wethouders

Woerden, 3 september 2019

Bijlagen

- ingediende zienswijzen met bijlagen
- staat van wijzigingen structuurvisie Middelland-Noord