**Beantwoording technische vragen De Woerdense VVD – Voorkeursmodel ontwikkeling stationsgebied**
**11 juni 2020**

**Verkeer**

1. Zijn er verkeerskundigen betrokken geweest bij het opstellen van het voorkeursmodel? Zo ja, wat was hun rol in het proces? Als zij nog niet betrokken zijn geweest, gebeurt dit wel in het vervolgproces richting stedenbouwkundige visie? Zo nee, waarom niet?

   *Ja. Wij hebben een verkeerskundige in het ambtelijke projectteam. Op specifieke onderwerpen (bijv. parkeren) stemmen wij aanvullend af met andere gemeentelijke verkeerskundigen.*

2. Is voor de realisatie van dit voorkeursmodel de aanleg van een westelijke of oostelijke randweg noodzakelijk? Wordt de Polanertunnel pas buiten gebruik gesteld als er randwegen zijn aangelegd?

   *Een goede alternatieve ontsluitingsstructuur is noodzakelijk om de Polanertunnel te kunnen afsluiten. Of dit een randwegstructuur is en zo ja, waar dan, of zo nee, wat dan wel, wordt in de komende periode verder onderzocht.*

3. Het sluiten van de Polanertunnel kan alleen als er een 'goede alternatieve ontsluitingsstructuur aan de randen van de stad' is aangelegd. Wanneer is daar sprake van? Is een dergelijke ontsluitingsstructuur te realiseren en zo ja, op welke termijn? Wat betekent dit voor de haalbaarheid van dit project?

   *Zie de beantwoording van vraag 2. Wanneer daar sprake van is zal worden onderzocht, eveneens hoe en op welke termijn.*
   *We stellen een visie op voor het stationsgebied voor de komende 10 – 20 jaar. Daarin zullen onderdelen op korte termijn en onderdelen op lange(re) termijn kunnen worden gerealiseerd. Eerder gaven we aan dat we inschatten dat het sluiten van de Polanertunnel een onderdeel is dat in de laatste categorie valt. In de tussentijd kan een groot deel van het stationsgebied al worden ontwikkeld en verbeterd. Het college van B&W heeft nu de ambitie uitgesproken de stad op dit knooppunt te verbeteren en doorgaand autoverkeer op termijn te weren uit dit gebied. Hiervoor wil zij sluiting van de tunnel gaan onderzoeken. In de stedenbouwkundige visie gaan wij met een faseringsplan aangeven welke stappen op welk moment moeten worden gezet.*

4. Aangegeven is dat aan de realisatie van een alternatief voor de Polanertunnel nog geen termijn kan worden gekoppeld. Desalniettemin blijft het wel een (majeur) onderdeel van het voorkeursmodel en de stedenbouwkundige visie. Hoe beïnvloedt het de visie als het uiteindelijk planologisch, financieel, politiek of anderszins onhaalbaar blijkt om een alternatieve ontsluiting te realiseren?

   *Dat weten we nu nog niet. We gaan in de komende periode de visie opstellen en zullen daarbij aangeven welke stappen op welk moment moeten worden gezet. Hierbij zullen we ook aandacht besteden aan dit scenario. Zie ook de beantwoording van de vragen 3 en 5.*

5. In hoeverre bevatten het voorkeursmodel en de stedenbouwkundige visie (straks) maatregelen die ook met een continuering van de Polanertunnel van meerwaarde zijn? Hoe essentieel is het afsluiten van de Polanertunnel voor het realiseren van de stedenbouwkundige visie?

   *Zoals eerder aangegeven kan een groot deel van het stationsgebied worden ontwikkeld en verbeterd terwijl de Polanertunnel in gebruik is. De meest optimale situatie voor fietsers en*

*voetgangers, voor de verbindingen tussen noord en zuid en oost en west, wordt bereikt als de Polanertunnel kan worden afgesloten. Als de Polanertunnel in gebruik blijft is er weinig fysieke ruimte om grote verbeteringen aan te brengen ter hoogte van de huidige fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor. Ook het knelpunt bij het overbruggen van de verschillende hoogtes (over het water van de Jaap Bijzerwetering heen maar onder het spoor door) kan in de huidige situatie slechts beperkt worden verbeterd.*

*Voor het optimaal bereiken van de doelen zoals die door uw raad zijn vastgesteld in de startnotitie van februari 2019 is het in onze ogen essentieel om nu na te denken over de rol van autoverkeer in het stationsgebied. Bij deze tussenstap op weg naar de stedenbouwkundige visie voor het stationsgebied vragen wij u deze uitdaging aan te gaan en dit verder te gaan onderzoeken. Niet alleen de verbindingen voor langzaam verkeer, maar ook andere argumenten spelen hierbij een rol zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit, het geluidsniveau, de verblijfskwaliteit, etc.*

6. Zijn er plannen om de Utrechtsestraatweg en de ring in de binnenstad te verbeteren? Hoe hangen deze plannen samen met de voorgestelde ontwikkeling?

   *Zie de beantwoording van vraag 8.*

7. Wat is de samenhang met ontwikkeling van de nieuwe Steinhagenseweg?

   *Zie de beantwoording van vraag 8.*

8. Is er al gekeken naar een verkeersafwikkeling via bijvoorbeeld Geestdorp?

   *Momenteel wordt met behulp van het Woerdense verkeersmodel een (gemeentebrede) verkeersstudie uitgevoerd, waarin speciale aandacht is voor het toekomstig wegennet. Daarin wordt onder andere gekeken naar de verkeerseffecten van de diverse ontwikkelingen die momenteel in Woerden spelen. Vanuit deze studie wordt vervolgens bepaald welke maatregelen nodig zijn om Woerden met de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen veilig, leefbaar en bereikbaar te houden. Zo ook op de Utrechtsestraatweg, de Steinhagenseweg en de 'centrumring'. Verder wordt binnen de verkeersstudie gekeken naar het effect van diverse scenario's (zo ook het afsluiten van de Polanertunnel). De resultaten van de verkeersstudie worden later dit jaar aan uw raad gepresenteerd.*

9. Hoe verhouden het voorgestelde voorkeursscenario en voornemens voor de stedenbouwkundige visie zich tot de Verkeersvisie 2030?

   *De visie op het verkeer is dat zoveel mogelijk verplaatsingen per fiets plaatsvinden. Het fietsgebruik zal dan ook meer gaan worden gestimuleerd. Het optimaal verbeteren van de fiets- en voetgangersverbindingen in het stationsgebied ligt hiermee in lijn. De beste manier om dat te doen is door het op termijn afsluiten van de Polanertunnel. Voor autoverkeer moet een goed alternatief worden geboden, omdat het streven is (eveneens conform de Verkeersvisie 2030) dat automobilisten binnen 10 minuten op elk tijdstip van de dag een provinciale of autosnelweg kunnen bereiken.*

**Plannen**

10. Hoe zijn de ontwikkelingen bij de NS en wat is de rol van deze derde partij?

    *Als u meer in het algemeen de ontwikkelingen bij de NS bedoelt dan kunnen wij het eerste deel van uw vraag niet beantwoorden.*

*NS is als één van de partners, naast provincie en ProRail, nauw bij dit project betrokken. We stemmen ambtelijk en bestuurlijk af over ambities, functies, ontwikkelingen, etc.. Ze denken mee en hebben een positieve grondhouding. Bij de ontwikkeling van het stationsgebied en de verschillende functies die daar deel van uitmaken maakt elke partij wel een eigenstandige afweging.*

11. Hoe lang wordt vastgehouden aan deze visie als er ontwikkelingen zijn die nopen tot een andere route? Hoe flexibel wordt de fasering uitgewerkt, in aanmerking genomen dat er diverse omstandigheden zijn die hierop invloed kunnen uitoefenen en tot aanpassing kunnen nopen?

    *Een visie is een vergezicht, een weergave van ambities. Daarna volgt uitwerking in verschillende stappen. In de uitwerking kan (uiteraard gemotiveerd) worden afgeweken van een visie, maar daar besluit uw raad over. Hetzelfde geldt voor een faseringsplan. We streven ernaar dit adaptief te maken, zodat het kan meebewegen met omstandigheden. Het is daarnaast gebruikelijk dat een visie na verloop van tijd wordt geactualiseerd, als de omstandigheden daar om vragen. Ook hierover besluit uw raad.*

12. Hoe sterk is de invloed van externe factoren? M.a.w. hoe adaptief is dit document?

    *De invloed van externe factoren kan sterk zijn, net als bij andere gebiedsontwikkelingen. Als u met 'dit document' in uw vraag de visie bedoelt, zie de beantwoording van vraag 11.*

13. Kunnen er meer scenario's worden gemaakt dan de huidige twee voorgelegde modellen en combinatievariant? Is er bijvoorbeeld een scenario denkbaar waarin autoverkeer op een andere wijze wordt afgewikkeld, d.w.z. anders dan het sluiten van de Polanertunnel?

    *Het college van B&W heeft de ambitie uitgesproken de stad op dit knooppunt te verbeteren en doorgaand autoverkeer op termijn te weren uit dit gebied. Dat is het vergezicht waar we eerder over spraken. Hiervoor wil zij sluiting van de tunnel gaan onderzoeken. We weten nu nog niet wat de resultaten gaan zijn van een dergelijk onderzoek. In het voorkeursmodel is het vergezicht opgenomen. We stellen daarmee dus voor dat we de lat hoog leggen, ten behoeve van het Woerdense langzaam verkeer, van de verbindingen en van de lucht-, verblijfs- en ruimtelijke kwaliteit.*

    *Als uit de onderzoeken blijkt dat een alternatieve ontsluitingsstructuur niet haalbaar is, dan is het een optie de ambitie bij te stellen.*

14. Waardoor wordt de terughoudendheid van NS en ProRail m.b.t. een voetgangersbrug veroorzaakt?

    *NS en ProRail zijn niet terughoudend over een voetgangersbrug. Wel over een tweede toegang tot de perrons vanaf een voetgangersbrug. Die terughoudendheid hebben ze ook bij andere stations, niet alleen in Woerden. Daarbij spelen diverse factoren een rol zoals beveiliging, voorzieningen als fietsenstallingen, etc.*

15. Wat wordt verstaan onder in oude glorie herstellen van het oude stationsgebouw?

    *Dat wordt in de komende periode, samen met NS (en ProRail en provincie) uitgewerkt. Het zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat het gebouw wordt aangepast.*

**Parkeren en auto**

16. Wat is de positie van de auto in het voorkeursmodel? Hoe wordt de toegankelijkheid - in de brede zin des woords - van het stationsgebied voor automobilisten gewaarborgd?

*In het voorkeursmodel is uitgangspunt dat het stationsgebied per auto vanuit alledrie de kwadranten (noordoost, zuidoost en zuidwest) goed bereikbaar is. Aan alledrie de zijden worden bovendien K+R-plekken voorzien, net als parkeervoorzieningen (P+R).*

**Proces**

17. Er zijn circa 130 mensen geconsulteerd. Welke visies zijn in deze participatie naar voren gebracht? Is er ook met ondernemers gesproken? Zo ja, welke input hebben zij meegegeven?

    *Bij de bijeenkomst in het gemeentehuis op 29 januari 2020 waren circa 130 geïnteresseerden aanwezig. Daarbovenop hebben nog verschillende mensen digitaal input geleverd en is een denktankbijeenkomst georganiseerd met een aantal vertegenwoordigers van partijen zoals GroenWest, POVW, Woerden Marketing, onderwijs, Veiligheidsregio, etc.. Bij deze bijeenkomst waren ondernemers vertegenwoordigd, maar ook op 29 januari jl. waren ondernemers aanwezig.*

    *Van de visies die naar voren zijn gebracht (door geïnteresseerden, ook door ondernemers) was hoofdpunt dat breed werd gedeeld de wens het gebied autoluw te maken, maar wel per auto bereikbaar te houden. Ook werden bijvoorbeeld genoemd: meer functies, meer (beleefbaar) groen en water, levendigheid, balans in bouwhoogtes, goed toegankelijk station, ruimte voor fietsers en voetgangers en aandacht voor Woerdense maat en schaal.*

18. Is de Vestingraad bij de totstandkoming van dit voorstel betrokken geweest en zo ja, wat was zijn rol?

    *Ja. Een vertegenwoordiger van de Vestingraad is aanwezig geweest bij de bijeenkomst van de denktank.*

19. In hoeverre kan de raad wat nu wordt vastgelegd later nog bijsturen of wijzigen? Met name bij vaststelling van de stedenbouwkundige visie, maar ook daarna: hoe ‘definitief’ worden principes en andere elementen in het voorkeursscenario met dit raadsbesluit vastgelegd? Kunnen we bouwstenen toevoegen (op een later moment)?

    *De raad kan later op diverse momenten nog bijsturen of onderdelen wijzigen.*
    *Met de kennis van nu en na een zorgvuldig proces hebben we deze set bouwstenen voorgelegd. We laten daarmee ook een aantal principes achter ons; we gaan nu bijvoorbeeld niet de verbinding noord-zuid bij het station over het spoor heen (zoals in het model Groene Poort) verder uitwerken. We kiezen nu voor de verbinding via de verbrede onderdoorgang en nemen dit als uitgangspunt voor de visie.*

    *Na de stedenbouwkundige visie worden voor deelgebieden stedenbouwkundige plannen opgesteld. Deze hebben de visie als basis. Als daar door omstandigheden van moet worden afgeweken, beslist uw raad daar over.*

20. In het document staat dat de omgeving wordt geïnformeerd. Hoe moeten wij dit zien?

    *Wij hebben onlangs de omgeving geinformeerd over de bouwstenen en het voorkeursmodel. Dat hebben wij gedaan door een nieuwsbericht te sturen naar onze maillijst met geïnteresseerden. Op deze maillijst zijn niet alleen direct omwonenden opgenomen, maar alle geïnteresseerden die op de hoogte willen blijven van de ontwikkelingen. Dat geldt dus Woerden-breed maar ook nog daarbuiten. In dit nieuwsbericht is een link opgenomen naar een video met uitleg en links naar de*

*stukken. Het nieuwsbericht is ook opgenomen op de gemeentelijke website en op social media zijn er berichten over geplaatst.*
*In de totstandkoming van de stedenbouwkundige visie gaan wij in de komende periode ook nog met geïnteresseerden in gesprek om reacties en input op te halen. In welke vorm dat kan (fysiek of digitaal) is afhankelijk van de omstandigheden.*

**Kosten**

21. Wat zijn beoogde partners die financieel zullen bijdragen?

    *Het project bevindt zich in een te vroeg stadium om daar nu al uitspraken over te kunnen doen.*

22. Wat zijn de kosten in een eerste (zeer grove) raming voor de uitvoer conform voorstel?

    *We hebben een combinatie van bouwstenen en een voorbeelduitwerking voorgelegd. Deze combinatie van bouwstenen wordt in de komende periode uitgewerkt. Hierbij hoort ook inzicht in kosten en opbrengsten. De kosten en opbrengsten zijn van zoveel verschillende keuzes afhankelijk (bijvoorbeeld op welke wijze worden parkeervoorzieningen gerealiseerd) dat wij daar nu geen raming van hebben.*

23. Zijn er ook verdienmogelijkheden binnen het plan?

    *Ja.*

24. Wordt er bij het faseringsplan ook aandacht besteed aan de kosten en baten van de te onderscheiden fases?

    *Ja.*