



# EEN IMPULS VOOR HET STATIONSKWARTIER

Vernieuwd stedenbouwkundig plan Campina-terrein Woerden



---

# EEN IMPULS VOOR HET STATIONSKWARTIER

## Vernieuwd stedenbouwkundig plan Campina-terrein Woerden





# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>	<b>3. Het stedenbouwkundig plan</b>	<b>25</b>
<b>In het kort</b>	<b>4</b>	3.1 Inleiding	25
<b>Inleiding</b>	<b>11</b>	3.2 De ruimtelijke opzet	27
<b>1. Context</b>	<b>13</b>	3.2.1 <i>Bouwblokken langs de Johan de Wittlaan</i>	27
<b>2. Visie; de uitgangspunten</b>	<b>15</b>	3.2.2 <i>Bebouwingszone langs het spoor</i>	29
2.1 Waarom een visie?	15	3.2.3 <i>Bebouwing aan het stationsplein</i>	37
2.2 De ruimtelijke hoofdstructuur	15	3.2.4 <i>Openbare ruimte</i>	37
2.3 Verankeren in de stad	16	3.3 De planfacetkaarten	46
2.4 Ontsluiting	16	3.3.1 <i>Geluid</i>	46
2.5 Parkeren en openbare ruimte	17	3.3.2 <i>Programma</i>	48
2.6 Het stationsplein	18	3.3.3 <i>Ontsluiting en parkeren</i>	51
2.7 Functies	19	3.3.4 <i>Ontsluiting langzaamverkeer en de     reservering onder het spoor</i>	52
2.8 Aansluiten op het spoor; geluid, externe veiligheid en een beeldmerk	20	3.3.5 <i>Hoogtes</i>	54
2.9 Bebouwingshoogte	21	3.3.6 <i>Architectuur en beeldkwaliteit</i>	56
2.10 Conclusie: de visie	23	3.3.7 <i>Water</i>	59
		3.3.8 <i>Bezinning</i>	60
		3.3.9 <i>Duurzame energievoorzieningen</i>	60
		3.3.10 <i>Externe veiligheid</i>	61
		3.3.11 <i>Flexibiliteit</i>	62
		3.3.12 <i>Fasering en tijdelijke situatie</i>	62



# Voorwoord

---

## Een nieuw plan, stevig gefundeerd op het oude

Aan de transformatie van het voormalige Campina-terrein in Woerden ligt een – reeds in 2006 opgesteld en op 19 juli 2007 door de gemeenteraad vastgesteld – breed gedragen en ambitieus plan ten grondslag. Insteek was (en is) om op deze centrale en goed bereikbare plek, in de nabijheid van het historische centrum een hoogwaardige en intensief, stedelijke woonbuurt te maken, met een autovrij en groen karakter. Een woonbuurt die een aantrekkelijke blikvanger gaat vormen voor de reizigers op het spoor, bij de entree van de stad. En een buurt die een aangename nieuwe openbare ruimte en onderscheidend woonmilieu gaat toevoegen aan Woerden. Een woonbuurt die bovendien de aanzet gaat geven voor toekomstige veilige én aangename fietsverbindingen naar het station.

Deze ambities staan nog steeds, maar in de tussentijd is er wel het nodige veranderd. De woningmarkt is in een aantal jaren tijd aanzienlijk verkleurd. En na het vaststellen van het stedenbouwkundig plan zijn er ook in en om de Campina-locatie zelf verschillende nieuwe inzichten gekomen en belangrijke keuzes gemaakt, die het noodzakelijk maken het oorspronkelijke plan tegen het licht te houden.

Samen met gemeente is daarom in de afgelopen periode gewerkt aan het vernieuwen en up-to-date maken van het oorspronkelijke plan. De oorspronkelijke ambities zijn nadrukkelijk behouden. De overtuiging is dat deze ook in de ‘nieuwe werkelijkheid’ de meest wenselijke en inspirerende invulling vormen voor dit bijzondere gebied. Binnen de belangrijke kwaliteiten en hoofdlijnen van het oorspronkelijke plan is echter gezocht naar aanpassingen, optimalisaties en verbeteringen, om in te spelen op nieuwe omstandig-

heden. De inzet is daarbij om een efficiënter plan te maken, met een woningbouwprogramma dat beter aansluit op de huidige vraag.

Het verleidelijke toekomstbeeld, van een groen-stedelijke woonbuurt met veel ruimte voor de wandelaar en fietser en een zelfbewust gezicht naar de reiziger op het spoor blijft daarbij het uitgangspunt.

Gekozen is om de opzet van de stedenbouwkundige visie en het stedenbouwkundig uitwerkingsplan in lijn te houden met het oorspronkelijke verhaal. Dat wil zeggen dat visie en (vernieuwd) stedenbouwkundig plan in één (het onderhavige) rapport aan u worden gepresenteerd. De visie zegt daarbij iets over het plangebied, maar plaatst de ontwikkeling van het Campina-terrein tegelijkertijd in een groter verband. Daarbij is gekeken hoe het gebied verankerd kan worden in zijn omgeving, welke kansen de betreffende ontwikkeling biedt voor de stationsomgeving, het Staatsliedenkwartier en zelfs de stad Woerden als geheel en welke randvoorwaarden en ambities gelden. De visie vormt vervolgens de basis voor het vernieuwde stedenbouwkundig plan. Het vernieuwde stedenbouwkundig plan is tot stand gekomen in een ontwerpgroep, waarin naast Hollands Midden B.V., de gemeente Woerden en KuiperCompagnons waren vertegenwoordigd. Visie en plan zullen vervolgens aan omwonenden en geïnteresseerden worden gepresenteerd., waarbij zij kunnen reageren op het voorliggende stedenbouwkundig plan. De officiële inspraak vindt vervolgens plaats binnen de bestemmingsplanprocedure.

## In het kort

In 2005 is de Campina-fabriek in Woerden gesloopt. De vrijkomende locatie, naast het station en nabij het historische centrum, is een geweldige plek om te wonen. Met een herontwikkeling van het Campina-terrein kan een 'gat' in de stad worden gevuld, kunnen woningen in de nabijheid van het station en centrum worden toegevoegd en daarmee het gebruik van openbaar vervoer en voorzieningen in de stad worden gestimuleerd.

Daarnaast ontstaat met de herontwikkeling de unieke mogelijkheid om op deze plek voor treinreizigers de entree van Woerden een nieuw gezicht te geven en de ontsluitingsstructuur voor fietsers en auto's in deze hoek van de stad te verbeteren. Er liggen bovendien mogelijkheden om ruimte te reserveren voor een mogelijke verbinding tussen Snellerpoort en het Staatsliedenkwartier in de verre toekomst. De uitwerking en uitvoering van deze mogelijke toekomstige verbinding vormen geen onderdeel van dit plan.

Om die redenen is vooruitlopend op de planvorming voor het stedenbouwkundig plan, een stedenbouwkundige visie opgesteld waarin het plan in een groter verband is bekeken en waarbij met een schuin oog is gekeken naar de transformatie van de naastgelegen bedrijfskavels aan de Johan de Wittlaan ('Campinaast') en de transformatie van de bestaande P&R plaatsen. Zoals eerder vermeld is de 'oorspronkelijke' visie en het stedenbouwkundig plan Campina-terrein vastgesteld in 2007.

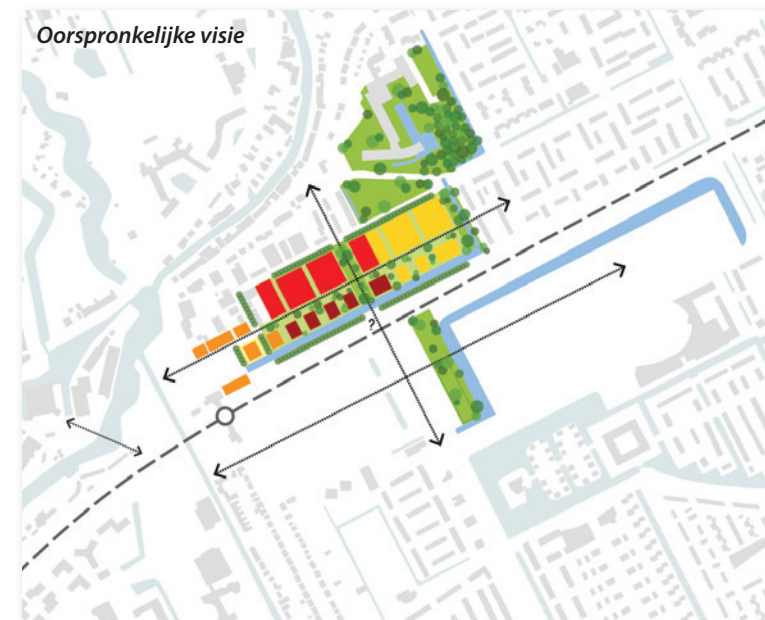
De belangrijkste stedenbouwkundige waarden van het stedenbouwkundig plan voor het Campina-terrein in Woerden zijn:

- Een groen, hoogwaardig ingericht en grotendeels autovrij maaiveld, met een ontspannen fiets- en wandelroute richting het station.

- Een hoogte opbouw van de bebouwing die reageert op de stedenbouwkundige context; van laag aan de zijde van de Johan de Wittlaan, naar hoog aan het spoor.
- Volwaardig en representatief gezicht naar het spoor, geen hoge geluidsschermen, maar een groene wal met afwisselende appartementengebouwen.
- Een helder onderscheid tussen openbaar en privé, alzijdige blokken op de groene wal en alzijdig georiënteerde, gesloten bouwblokken aan de zijde van de Johan de Wittlaan.
- Een groene reservering als onderbreking van het ritme van de woonblokken en als mogelijke toekomstige locatie voor een doorsteek naar Snellerpoort.
- Een sterke afwisseling en differentiatie in de architectuur, tussen de verschillende blokken langs het spoor en aan de oostzijde van de groene reservering en tussen de verschillende individuele woningen in de lage blokken langs de Johan de Wittlaan.

Uitgangspunt in het plan van 2006 was een intensief, stedelijk plan met appartementen en enkele stadswoningen en een autovrije openbare ruimte en hoogwaardige inrichting. De insteek is dat het voorgestelde intensieve programma logisch is op deze goed bereikbare en centrale plek, maar dat dit hand in hand dient te gaan met een hoge kwaliteit van de openbare ruimtes. Het parkeren is om die reden voor een groot deel gebouwd opgelost, zodat het openbare maaiveld voor de voetganger en de fietser is.

Sinds de vaststelling van het stedenbouwkundig plan zijn er echter verschillende ontwikkelingen geweest die aanleiding geven het plan opnieuw tegen het licht te houden.



### Aanleidingen voor een vernieuwd plan:

- De markt voor met name (dure) appartementen is sterk teruggelopen. Er is besloten om daarom het woningbouw-programma terug te brengen, minder in te zetten op appartementen en meer de nadruk te leggen op eengezins-woningen, zorg en betaalbare appartementen. Voor de appartementen wordt al in een vroeg stadium van de planvorming gezocht naar eindafnemers.
- In het verlengde daarvan moet het plan op onderdelen efficiënter worden opgezet, met name als het om de gekozen parkeeroplossingen gaat. De geheel verdiepte parkeergarages onder de tweedelijns bebouwing en de uit meerdere delen bestaande parkeergarage onder de groene wal in het oorspronkelijke plan vragen een te grote investering voor het teruggeschroefde programma. Daarbij dienen de appartementengebouwen op de groene wal goed uitge-





lijnd te worden met de constructie van de parkeergarage, zonder dat dit ten koste gaat van de afwisseling en variatie.

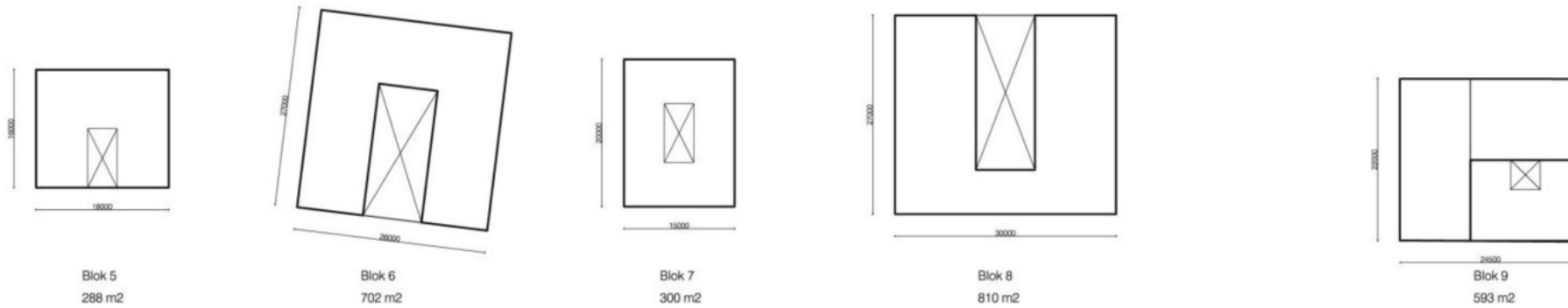
- Er heeft nader overleg plaatsgevonden met Synchron (eigenaar 'Campinaast') over de aansluiting van het plan. Aan deze zijde is meer afstand en ruimte gewenst.
- De ruimtelijke reservering voor een verbinding met een tunnel onder de spoorlijn is gewijzigd van een verbinding voor auto's in een reservering voor een mogelijke toekomstige onderdoorgang voor langzaam verkeer.

#### **Wat is er veranderd in het vernieuwde plan?**

*Ten behoeve van de 'leesbaarheid' van de genoemde veranderingen en overeenkomsten tussen het oorspronkelijke plan en het huidige plan zijn van beide plannen afbeeldingen opgenomen.*

Belangrijke vernieuwingen die in het verlengde van bovenstaande aanleidingen zijn voorgesteld in voorliggend stedenbouwkundig plan:

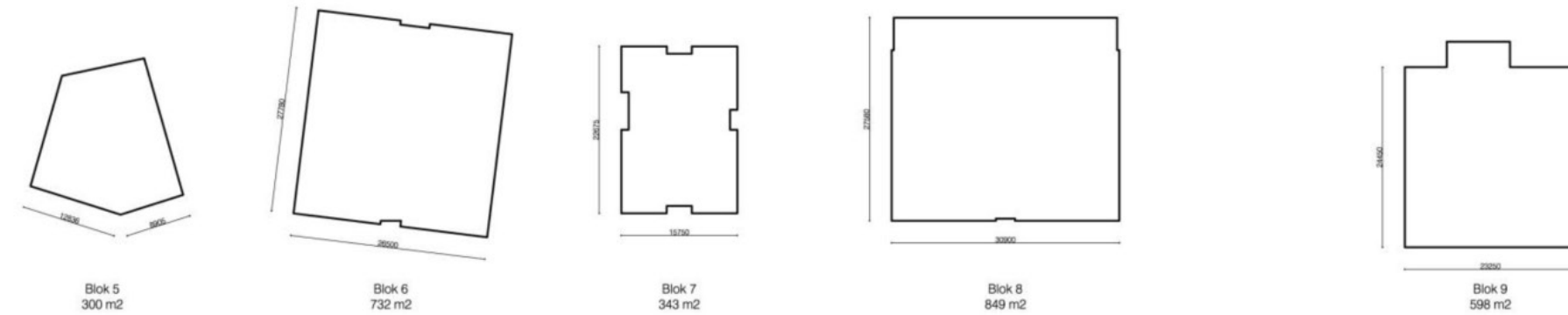
- In de tweedelijns bebouwing langs de Johan de Wittlaan wordt alleen nog ingezet op grondgebonden woningen. Met het verminderen van het aantal woningen kan hier bovendien worden ingezet op parkeren op maaiveld, maar wel zorgvuldig ingepast binnen de blokken en derhalve uit het zicht van de openbare ruimte. De insteek is om in te zetten op een rij woningen als afronding van de bestaande woningen aan de Johan van Oldenbarneveldlaan en twee grotere, gesloten bouwblokken met daartussen intieme woonstraatjes.
- In de eerste lijn langs het spoor wordt ingezet op appartementen. Beoogd wordt te bouwen voor een diversiteit van doelgroepen; naast zorgappartementen (door woonzorgpartijen te realiseren) wordt ook gedacht aan appartementen voor starters en koop- en/of huurappartementen in de vrije sector.



stedenbouwkundige randvoorwaarden juni 2007

Lengte gevel 113,5 m1

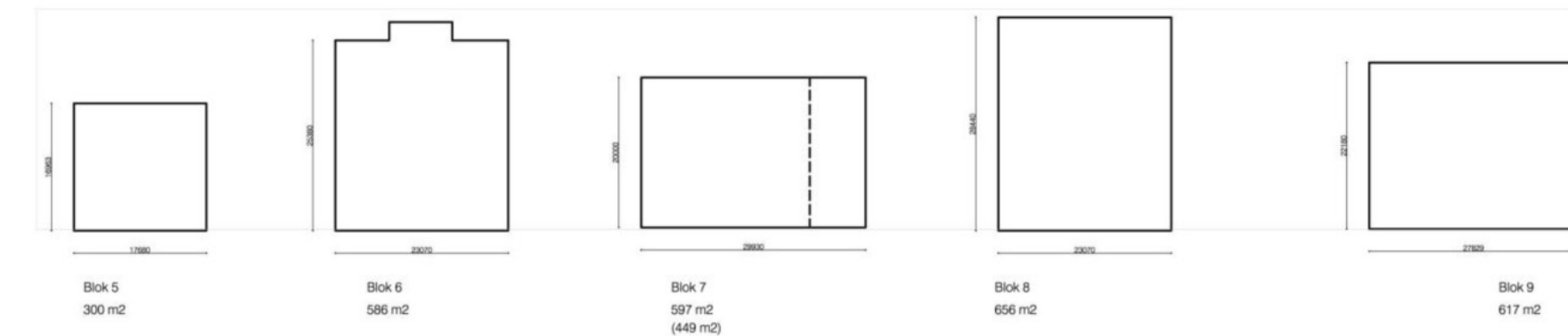
Oppervlakte grondvlak 2693m<sup>2</sup>



contouren op basis van VO's 2008

Lengte gevel 118,1 m1

Oppervlakte grondvlak 2822m<sup>2</sup>



Contouren op basis van ingediende plan december 2011

Lengte gevel 121,6 m1

Oppervlakte grondvlak 2756 m<sup>2</sup>



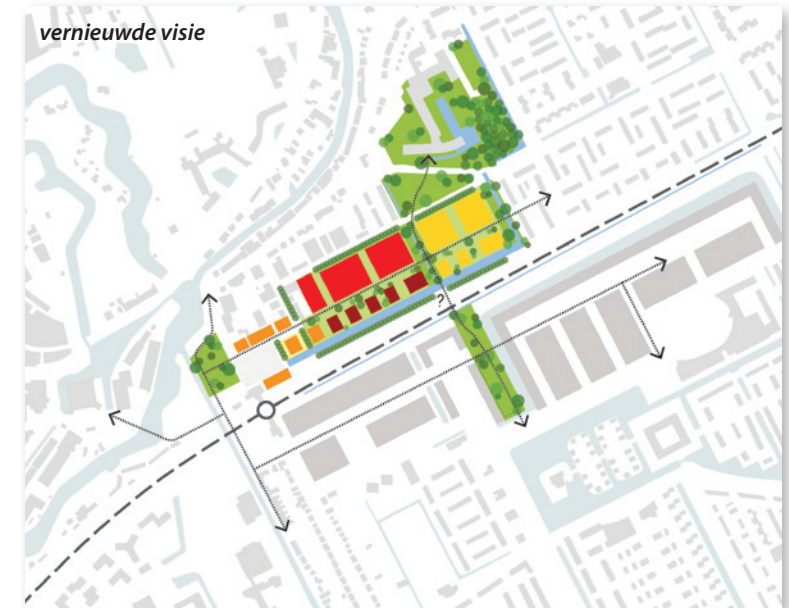
Contouren op basis van 5,4 m1 (april 2012)

Lengte gevel 116,9 m1

Oppervlakte grondvlak 2540m<sup>2</sup>

- Daarnaast is de relatief grote, loze ruimte tussen de begane grond van de appartementen en het dak van de parkeergarage in de groene wal opgewaarderd tot een volwaardige woonlaag voor de appartementengebouwen op de wal. Dit was mogelijk door de parkeergarage iets te verdiepen en de appartementengebouwen totaal 1 meter hoger te maken.
- Om volledig aan het door de gemeente gestelde ambitieniveau voor wat betreft geluid te voldoen, zal het scherm op de rand van de parkeergarage, tussen de gebouwen, 2,50 tot 3 meter hoog worden. In het oorspronkelijke plan was het scherm 1 meter hoog waarmee grotendeels aan de ambitiewaarden werd voldaan. Deze toename in hoogte van het scherm is het gevolg van meer rail-verkeerlawai, een aangescherpte wettelijke rekenmethode en de veranderde opzet van het plan. De geluidwerende voorziening (scherm) op de parkeerkelder zal tussen de 1,50 en 3,00 meter hoog worden. Met een hoogte van 3,00 meter worden de geluidsambities voor het achterliggende openbaar gebied behaald. Tegelijk ontstaat er dan een barrière in de beleving vanaf hetzelfde openbaar gebied naar het spoor. Een scherm van 1,50 meter hoog verdient daarom stedenbouwkundig de voorkeur. De beslissing of deze 1,50 meter dan wel 3,00 meter hoog zal worden, wordt in de uitwerking genomen. Ook wordt dan besloten of er gevarieerd kan worden tussen de verschillende gebouwen in hoogte van het scherm. Tenslotte wordt onderzocht of het scherm terug kan liggen, wat goed is voor de variatie in beeld. Maatwerk en variatie in het stedenbouwkundig, landschappelijk en architectuurbeeld is het achterliggende motief bij de uitwerking. Mogelijk wordt het scherm uitgevoerd in een geluidabsorberend materiaal. Voor de woningen waar na het treffen van schermmaatregelen niet wordt voldaan aan de geluidsambitie, kan door middel van bouwkundige oplossingen (bijvoorbeeld afschermdes balustrades) alsnog aan de ambities worden voldaan.

- Via het huidige P+R terrein aan de westzijde en het braakliggende kavel van tuincentrum Pels aan de oostzijde lekt geluid verder het plangebied van Campina in. Het is niet zeker wanneer de plannen op deze twee locaties worden gerealiseerd. Daarom zal voor een aantal woningen en appartementen aan zowel de oost- als westzijde van het plan een hogere waarde moeten worden vastgesteld. Deze hogere waarde zal echter alleen voor de woningen worden vastgesteld waar dit echt noodzakelijk is en niet vermeden kan worden. Verder moeten deze woningen en appartementen ook dan zowel stedenbouwkundig als qua architectuur een kwalitatief goede uitstraling hebben.
- De parkeergarage in de groene wal kan door het verder verdiepen ook iets breder gemaakt worden en daarmee meer ruimte bieden voor parkeren en bergingen.
- De parkeergarage in de groene wal wordt niet meer onderbroken ter plaatse van de reservering ten behoeve van efficiëntie en om het aanwezige geluidlek hier op te lossen.
- De reservering wordt gepositioneerd op de overgang van Campina en 'Campinaast'. Daarmee wordt op een vanzelfsprekende manier enige afstand gecreëerd tussen beide ontwikkelingsgebieden. Daarnaast wordt op een groter schaalniveau beter aangesloten op de aanwezige groenstructuren en het aanwezige langzaam verkeersnetwerk. Tenslotte is het spoor op deze locatie smaller, zodat een eventuele toekomstige ondertunneling minder kostbaar is en beter aansluit op de nieuwe langzaamverkeersroute tussen Staatsliedenkwartier en het stationsplein.
- Bezoekers voor de appartementen in de eerste lijn parkeren niet meer in de verdiepte garage in de tweede lijn, maar in de zone langs het spoor. De loopafstand wordt daarmee beperkt en de sociale veiligheid en beheersbaarheid vergroot. De appartementen krijgen een 'volwaardige' entree aan de spoorzone. In de spoorzone



komt een woonstraat die door middel van een 'lusje' wordt aangesloten op de bestaande verkeersstructuur.

#### Wat is er hetzelfde gebleven?

- Een belangrijk deel van het openbaar gebied binnen de nieuwe woonbuurt blijft autovrij en parkeervrij. De woonstraatjes tussen de bouwblokken, de fietsroute en het talud van de groene wal zijn derhalve nog steeds het domein van de voetganger en de fietser.
- Ruggengraat van het plan blijft een nieuwe fietsroute tussen Cort van der Lindenstraat/Staatsliedenkwartier en stationsplein Noord. Aan de zijde van de Johan de Wittlaan wordt een overgang gemaakt naar de rest van het Staatsliedenkwartier door middel van een serie lagere blokken met nu dus alleen grondgebonden woningen. Aan de spoorzijde bevindt zich een zone met daarin opgenomen een



---

parkeergarage en daarboven een afwisseling van slanke en hogere torens met bredere en lagere appartementenblokken.

- Het beeld naar het spoor wordt vooral bepaald door de zeer afwisselende bebouwing (appartementen in verschillende hoogtes; geen langgerekte meerlaagse bebouwing), door het water in de spoorzone en door de overwegend groene overgang naar de feitelijke spoorlijn. In deze zone is nu ook een ontsluitingsweg opgenomen voor bezoekers en bezoekersparkeren.
- De randvoorwaarden ten aanzien van de beeldkwaliteit voor de uitwerking van de openbare ruimte en voor de architectuur blijven in hoofdlijnen hetzelfde. Zo zal ook in het 'herziene' plan de bebouwing langs het spoor bestaan uit onderling verschillende appartementengebouwen (naar vorm, kleur en materialisering) en zal de bebouwing in de tweede lijn gerealiseerd worden in min of meer gesloten bouwblokken en bestaan uit een aaneenrijging van individuele, grondgebonden woningen. Onder meer vanwege het gekozen principe om te kiezen voor een aanpak 'à la carte' (bewoners krijgen in deze aanpak een belangrijke stem) zullen in dit gebied beslist mengvormen te zien zijn van woningen met en zonder kap en woningen met dwarskappen en langskappen.
- De 'voormalige' reservering blijft als openbare, groene ruimte een aange-name onderbreking van de reeks woonblokken. Weliswaar op een iets andere locatie (ligt nu op de overgang tussen het onderhavige plan en het nog te ontwikkelen plan voor Campinaast), maar doordat deze hier aanhaakt op de bestaande groenstructuren ontstaat een meer aaneengesloten groengebied.
- Binnen deze groene zone blijft ruimte voor een mogelijke toekomstige aansluiting onder het spoor door naar Snellerpoort. Echter, deze mogelijke doorgang zal alleen voor langzaam verkeer zijn en daarmee aanzienlijk minder impact hebben op

de uitstraling en het functioneren van de openbare ruimte op het Campina-terrein dan de oorspronkelijke verbinding voor autoverkeer.

- De insteek is om op basis van het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan een vernieuwd plan te maken dat een vergelijkbaar verleidelijk woonmilieu oplevert, maar tevens klaar is voor de nieuwe werkelijkheid.



# Inleiding

De ontwikkeling van de locatie van het Campina-terrein dient twee belangrijke doelen:

1. Het creëren van een hoogwaardige woonomgeving nabij het station en het centrum van Woerden.
2. Het geven van een impuls aan de stationsomgeving en het Staatsliedenkwartier.

De locatie van de voormalige Campina-fabriek bevindt zich op een unieke plek in Woerden; direct naast het station en het spoor, midden in de stad, vlak bij het centrum en in de overgang naar het Staatsliedenkwartier.

Deze unieke positie brengt bijzondere kansen met zich mee:

- Kansen om aan de diversiteit van woonmilieus in Woerden een nieuw, bijzonder en intensief woonmilieu toe te voegen, waarbij ook zorg een plek kan krijgen.
- Kansen om met nieuwe woningen maximaal te profiteren van de nabijheid van de openbaar vervoersknoop rond het station en daarmee het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.
- Kansen om nieuwe woningen in Woerden een plek te geven zonder nieuwe grootschalige infrastructuur aan te hoeven leggen.
- Kansen om de voorzieningen in het centrum te stimuleren.
- Kansen om met de ontwikkeling van het gebied een impuls te geven aan het stationsgebied; het verplaatsen van de grootschalige bedrijfsfuncties uit het hart van de stad en het verbeteren van de relaties tussen stationsgebied en omgeving (voornamelijk het Staatsliedenkwartier).
- Tenslotte ligt de locatie aan één van de drukste sporen van Nederland (de spoorweg tussen Utrecht, Rotterdam, Amsterdam en Den Haag) en op een zeer prominente plek in de stad. Dagelijks passeren 10.000-en mensen het gebied, met de trein, met de bus, in de auto, met de fiets of lopend vanuit het station. De invul-

ling van deze locatie kan derhalve een belangrijke bijdrage leveren aan het beeld van Woerden. Hoe ervaart men in de toekomst Woerden? Verborgen achter een doorgaand geluidsscherm?

De positie in de stad en ten opzichte van het spoor maakt het Campina-terrein echter ook een uitdagend gebied om te ontwikkelen:

- De locatie ligt zoals gezegd pal naast één van de meest intensief gebruikte spoorwegen van Nederland. Er zal dus terdege rekening gehouden moeten worden met geluid en externe veiligheid.
- De omliggende stationsomgeving vormt bovendien niet alleen een belangrijke knoop voor het openbaar vervoer, maar wordt tevens doorsneden door verschillende belangrijke ontsluitingsroutes voor de auto; het Snellerbrug-circuit en de Utrechtsestraatweg. De bestaande ontsluitingsstructuur is al langer onderwerp van studie en onderzoek, waarbij onder andere gekeken wordt naar de mogelijkheden om het sluipverkeer over de Johan de Wittlaan te beperken en de ontsluiting voor langzaam verkeer tussen centrum/station en Staatsliedenkwartier te verbeteren. Tevens is de wens uitgesproken door de gemeente Woerden om ter plaatse van het stationskwartier ruimte te reserveren voor een mogelijke toekomstige langzaamverkeersverbinding tussen Snellerpoort en het station en centrum.
- Tenslotte betreft het natuurlijk een bestaande locatie, midden in de stad. Er zal dus terdege rekening gehouden moeten worden met bestaande woningen. Een goede aansluiting op de omgeving is noodzakelijk.
- De ligging nabij het fantastische oude/historische stadshart van Woerden.

In voorliggend document zal daarom allereerst kort iets worden gezegd over de context van het plan (in hoofdstuk 1).

Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 de stedenbouwkundige visie op het stationskwartier toegelicht waarin voornamelijk aandacht zal worden besteed aan de voorgestelde ruimtelijke hoofdstructuur, de verankering met de omgeving en de ambities bij de ontwikkeling van het Campina-terrein. De visie beschrijft in feite de belangrijkste uitgangspunten voor het stedenbouwkundig plan. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het uitgewerkte stedenbouwkundig plan gepresenteerd en verklaard. Allereerst de ruimtelijke opzet (bebouwing en openbare ruimte) en vervolgens een verklaring van het plan aan de hand van verschillende facetten. Geluid is daarbij een belangrijk onderdeel. Naast een beknopte paragraaf met daarin de belangrijkste ambities ten aanzien van de geluidsbelasting in het gebied, is separaat een geluidsonderzoek opgesteld met de gemaakte onderzoeken, berekeningen en resultaten. De principes die in het oorspronkelijke plan van 2006 als uitgangspunt zijn genomen gelden in principe nog steeds, maar zijn uiteraard wel opnieuw doorgerekend. Andere aspecten die nadere aandacht krijgen in dat hoofdstuk zijn bijvoorbeeld de openbare ruimte, het parkeren, de ontsluiting, de architectuur en het programma.



STAATSLIEDENKWARTIER

CAMPINATERREIN

STATIONSOMGEVING

"CAMPINAAST"



# 1. Context

In de visievorming voor het Campina-terrein is het belangrijk ook het stationsplein en de directe omgeving mee te nemen; deze bepalen mede de context voor ontwikkelingen op het Campina-terrein en zijn van belang bij de geluidswerende maatregelen die getroffen moeten worden.

Het Campina-terrein ligt ten oosten van het centrum van Woerden, net buiten de vestingwerken, direct aan het P&R-terrein van het stationsplein. Vanuit het plangebied is het ongeveer 800 tot 900 meter lopen naar het Kerkplein in het hart van de binnenstad. Het terrein vormt min of meer de overgang tussen de stationsomgeving en het Staatsliedenkwartier, een naoorlogse uitbreidingswijk die ligt ingeklemd tussen de spoorlijn en de Oude Rijn.

De stationsomgeving ten noorden van het spoor kenmerkt zich door een grote afwisseling aan sferen, functies en typologieën. Het beeld loopt hier uiteen van kleinschalige lintbebouwing langs de Oude

Rijn, bedrijfspanden langs het spoor, infrastructuur rond het station tot een verpleegtehuis en een hertenkamp. Het gebied mist een sterke hoofdstructuur waardoor het enigszins chaotisch aandoet. Het ligt bovendien ingeklemd tussen de Oude Rijn en de spoorlijn en ligt daardoor gevoelsmatig enigszins geïsoleerd in de stad, ondanks de centrale positie. De Utrechtsestraatweg slingert er langs en vormt nu de belangrijkste verankering met de rest van de stad.

Het Staatsliedenkwartier ten oosten van de planlocatie is veel eenvormiger, een typische woonwijk uit de jaren 60 en 70, met relatief veel laagbouw en een groen karakter. De Cattenbroekerlaan, Vossenschanslaan en Utrechtsestraatweg vormen de belangrijkste structuren in dit gebied en verzorgen tevens de hoofdontsluiting.

Het Campina-terrein is gelegen tussen de spoorlijn en de Johan de Wittlaan. Het terrein wordt van het stationsplein gescheiden door een rij woningen langs de Johan van Oldenbarneveltlaan en een



parkeerterrein bij het station. De oostgrens wordt gevormd door een drietal (voormalige) bedrijfskavels. Het idee is om een toekomstige ontwikkeling (functiewijziging en transformatie) ter plaatse van deze kavels in de toekomst niet te blokkeren en als gedachte mee te nemen in de ontwikkelingen van het Campina-terrein. Het huidige plangebied is ongeveer 3 hectare groot, een oppervlakte die wordt bepaald door de eigendomsgrens. De feitelijke oppervlakte voor het in potentie te bebouwen gebied kan kleiner zijn in verband met eisen ten aanzien van externe veiligheid en een reservering voor een mogelijke toekomstige onderdoorgang onder het spoor.

Het stationsplein is geen plein in de klassieke zin van het woord. De bebouwingsrand rond het plein is rommelig en aan de kant van het centrum wordt de ruimte niet begeleid door bebouwing, maar loopt het over in de open groene ruimte van de vesting.

Functioneel gezien bestaat het stationsplein uit vier onderdelen:

1. Het P&R-terrein in het verlengde van de Johan van Oldenbarneveldtlaan.
2. Het busstation ten noordoosten van de entree van het station.
3. De fietsenstallingen.
4. Een soort 'rommelzone' tussen deze functies en het spoor.

Ondanks de nabijheid en de openheid aan de kant van de vesting heeft het station van Woerden een slechte relatie met dit centrum. Dichte begroeiing blokkeert het zicht vanaf het stationsplein op het Kasteel en de Bonaventurakerk en de wandelroute tussen station en centrum loopt in een historisch te verklaren, maar onlogische bocht, via de drukke Snellerbrug en de Oostdam. Deze tekortkoming is ook door de gemeente reeds onderkend; in de plannen voor het Defensie-eiland is voorzien in een korte en directe route naar het centrum. Vier belangrijke hoofdwegen komen op dit punt samen:

- De Utrechtsestraatweg
- De Polanerbaan
- De Oudelandseweg
- De Oostdam

Deze vormen, samen met de Spoorlaan en Johan van Oldenbarneveldtlaan, het zogenaamde 'Snellerbrug-circuit'. De Utrechtsestraatweg is binnen dit circuit een belangrijke doorgaande verkeersontsluiting en vormt door het intensieve gebruik een barrière tussen het stationsgebied en het centrum. De Oude Rijn is in ruimtelijk opzicht een belangrijke kwaliteit, maar versterkt dit nog verder.

Een andere barrière in het gebied wordt gevormd door het spoor. Er zijn in de stationsomgeving maar twee mogelijkheden om de overzijde van het spoor te bereiken:

- Via het station zelf.
- Via gescheiden-verkeerstunnels ten westen van het station.

De 'volgende' mogelijkheid om het spoor te kruisen wordt gevormd door de fietstunnel ter plaatse van Cattenbroekerlaan en Cattenbroekerdijk, op een afstand van ongeveer 900 meter van het station. Deze verbinding heeft slechts een zeer beperkte betekenis voor de verbinding tussen de gebieden Snel en Polanen en het centrum voor langzaam verkeer, maar verbindt wel Snel en Polanen en het Staatsliedenkwartier.



Aan de overzijde van het spoor ligt Snellerpoort, een nu nog leeg gebied, te midden van de uitbreidingswijken van de stad. Grasvelden, slootjes en schapen domineren hier nog het beeld, terwijl aan de zuidzijde Snel en Polanen en, iets verderop, ook Waterrijk verrees.

Er liggen, nog nader uit te werken, plannen voor de ontwikkeling van kantoren en vooral woningen in dit gebied. Direct langs het spoor en nabij het station is relatief grootschalige bebouwing voorzien en centraal in de plannen voor Snellerpoort is een water- en groenzone opgenomen, die de overgang markeert tussen het westelijke en oostelijke deel en als structuur doorloopt tot aan het waterrijke gebied tussen Steinhagenseweg en Eilandenkade.



## 2. Visie; de uitgangspunten

### 2.1 Waarom een visie?

In 2006 is de planvorming voor de Campina-locatie aangevangen met een grondige inventarisatie / analyse van de plek en de positionering in de stad. Aan de hand daarvan is een stedenbouwkundige visie gemaakt voor het gehele gebied tussen station en Staatsliedenkwartier. In februari 2006 is deze afgerond en vastgesteld.

In de visie wordt het gebied in zijn context bekeken, waarbij aspecten als hoofdstructuur, bouwhoogte, verkeer, parkeren en milieutechnische zaken als geluid en externe veiligheid aan bod zijn gekomen. Tevens is er gekeken naar de aansluiting van de nieuwe ontwikkelingen op het naastgelegen stationsplein, de spoorlijn en het Staatsliedenkwartier en is daarin de 'visie Spoorzone' meegenomen.

In dit vernieuwde stedenbouwkundig plan is de visie in principe niet wezenlijk veranderd, maar heeft een aantal van de eerder benoemde planaanpassingen wel een (beperkte) bijstelling van de hoofdopzet tot gevolg gehad. Belangrijk in dat verband zijn het verschuiven van de reservering naar de overgang tussen Campina en 'Campinaast', de omschakeling van een autoverbinding naar een mogelijke langzaamverkeersverbinding onder het spoor en, door realisatie van min of meer alzijdig georiënteerde bebouwing met appartementen in de eerste lijn, de transformatie van de spoorzone tot een aantrekkelijke openbare ruimte. De formele entree van de appartementengebouwen (de plaats van de brievenbus) blijft aan de binnenzijde liggen. Deze aspecten zijn in voorliggende visie meegenomen en onderbouwd.

Het doel van deze visie is om de Campina-locatie niet als een geïsoleerd eiland in de stad te ontwikkelen, maar als een onlosmakelijk



onderdeel van zijn omgeving. De ontwikkeling van het Campina-terrein kan in dat verband nog steeds gezien worden als een eerste stap in de geleidelijke transformatie van het gehele gebied tussen het stationsplein en het Staatsliedenkwartier. De samenhang met de omgeving en de kansen/mogelijkheden voor de stationsomgeving dienen daarom benoemd en meegenomen te worden. De visie beschrijft de belangrijkste uitgangspunten voor de stedenbouwkundige uitwerking van het gebied.

De visie vangt aan met een uitgebreide ruimtelijke en functionele inventarisatie en analyse van Woerden, de stationsomgeving/ het Staatsliedenkwartier en van het plangebied zelf. Aan de hand van deze inventarisatie en analyse zijn verschillende conclusies getrokken en voorstellen gedaan voor de stationsomgeving en het Campina-terrein. Deze zullen puntsgewijs worden besproken.

### 2.2 De ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur in het gebied tussen het station en het Staatsliedenkwartier is gefragmenteerd en niet duidelijk herkenbaar. Het gebied vormt meer een verzameling geïsoleerde stedelijke fragmenten dan een samenhangend geheel. In de visie wordt daarom voorgesteld de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied meer prominent en continu te maken door belangrijke openbare ruimten met elkaar in contact te brengen. Het idee is dat op die manier een herkenbaar ruimtelijk raamwerk ontstaat; een kapstok waaraan bestaande en nieuwe stedelijke fragmenten kunnen worden opgehangen, zonder dat daarmee het karakter en de leesbaarheid van het gebied verloren gaat.



voorstel hoofdstructuur

Verschillende ruimtelijke elementen vormen tezamen een continue hoofdstructuur:

- De Johan de Wittlaan, die als groene as tot aan de Johan van Oldenbarneveltlaan wordt bevestigd.
- Het stationsplein wordt een duidelijk begrensd en aangenaam ingericht plein met een functie als openbaar vervoersknooppunt én verblijfsruimte.
- De Utrechtsestraatweg vormt de belangrijkste ontsluitingsroute en koppelt het historische lint langs de Oude Rijn met de groene vestingwerken. Deze lijn vormt samen met de spoorlijn de grens van het gebied.
- Centraal over de Campina-locatie loopt een nieuwe lijn vanaf het stationsplein naar het Staatsliedenkwartier. Deze verbindt (voor voetgangers en fietsers) de woonwijk en de hier gevestigde voorzieningen direct met het station.
- Een serie dwarsstructuren (Johan van Oldenbarneveltlaan, Paulus Buyslaan) koppelt deze verschillende elementen tot één continu systeem.



verankering hoofdstructuur

Binnen deze ruimtelijke hoofdstructuur krijgt de ontwikkeling van een nieuwe woonbuurt op de Campina-locatie op een logische manier een plek; omsloten door de spoorlijn, de Johan de Wittlaan en het stationsplein en doorsneden door de nieuwe lijn tussen het stationsplein en het Staatsliedenkwartier.

### 2.3 Verankeren in de stad

De Oude Rijn en spoorlijn vormen twee langgerekte barrières binnen Woerden. Juist rond het station doet zich dit gelden omdat de twee lijnen hier dicht bij elkaar komen. Het station en de stationsomgeving liggen daardoor enigszins geïsoleerd van het centrum en de rest van de stad. Aangezien het station het knooppunt van openbaar vervoer in de stad vormt, wordt voorgesteld de ruimtelijke en fysieke relaties tussen stationsomgeving en de rest van Woerden te verbeteren. In samenhang met de visie Spoorzone lijken een tweetal plaatsen kansrijk om deze barrières te slechten en de nieuwe hoofdstructuur van het gebied te verankeren aan de rest van de stad:

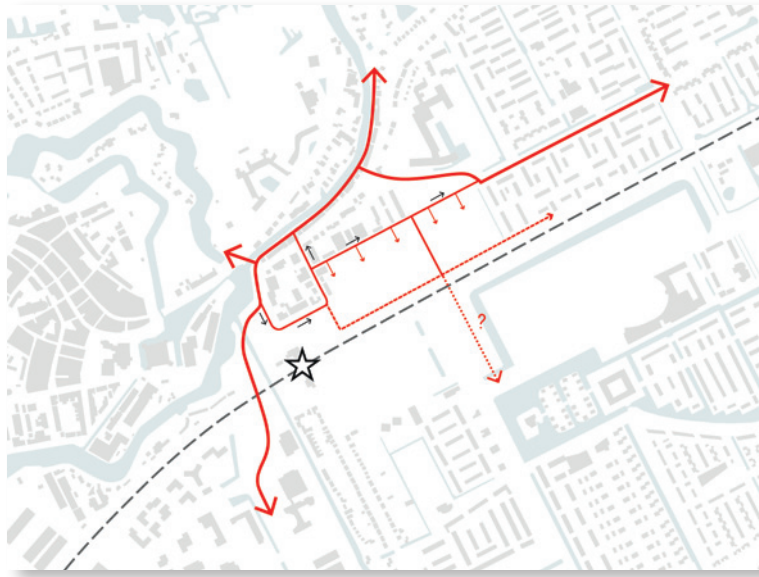
1. Een directe en herkenbare looproute van het station naar het centrum. Een voor de hand liggende plek is direct in het verlengde van de Wilhelminaweg, langs de Bonaventurakerk en het kasteel. In de huidige plannen voor het Defensie-eiland is een brug en route opgenomen die deze twee landmarks van Woerden en het Defensie-eiland fysiek en visueel met het station kan gaan verbinden.
2. Op termijn zou een heldere langzaamverkeersroute gerealiseerd kunnen worden tussen de Utrechtseweg, het vernieuwde Zuwe zorgcentrum en via de bestaande Herteweide onder het spoor door naar de groene schakelzone in het masterplan Snellerpoort. Deze route zou Snel en Polanen, Waterrijk en Snellerpoort een logische (langzaamverkeers)verbinding geven met de stationsomgeving en het centrum en het Staatsliedenkwartier en stationskwartier een goede relatie met het winkelcentrum van Snel en Polanen.

### 2.4 Ontsluiting

In het verlengde van de verankering in de stad is natuurlijk de ontsluiting van het gebied van belang.

#### Gemotoriseerd verkeer

De meest voor de hand liggende ontsluitingsstructuur voor de toekomst is het toevoegen van een nieuwe ontsluitingslus rondom het plangebied; vanaf de Johan de Wittlaan, via de oostzijde in de overgang naar 'Campinaast', via de spoorzone naar het verlengde van de Johan van Oldenbarneveltdlaan, die dan over het huidige P&R-terrein wordt doorgetrokken. Op die manier wordt het Campina-terrein op een logische manier onderdeel van de lokale verkeersstructuur en worden zowel de eerstelijns-, als tweedelijnsbebouwing goed ontsloten. Door de ontsluitingslus 'buiten om' te leggen rijden er binnen de openbare ruimte van het woongebied geen auto's. Uiteraard zal daarbij de herontwikkeling van de P&R-locatie een



voorstel ontsluiting gemotoriseerd verkeer

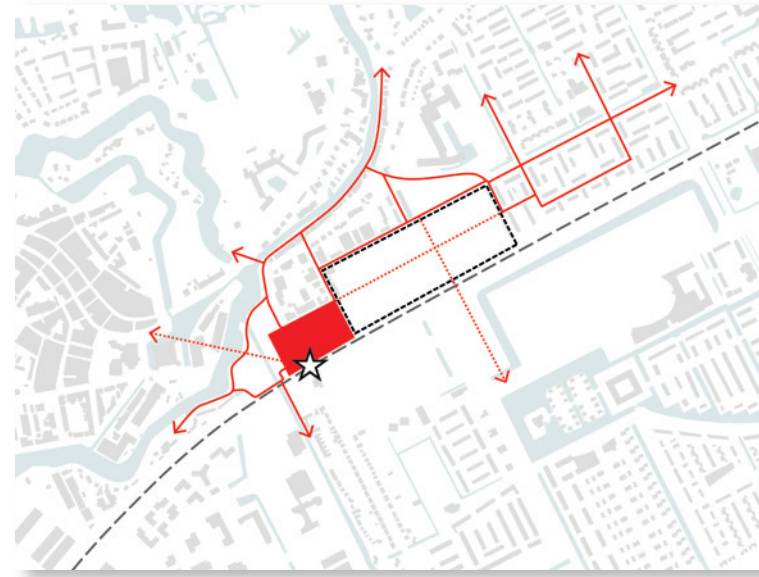
onmisbare rol spelen. Zolang deze nog niet wordt opgepakt zal volstaan worden met een keerlus aan de spoorzijde en zal deze route via het Campina-terrein alleen voor calamiteiten, fietsers en voetgangers worden aangesloten op het stationsplein.

In de huidige situatie is er regelmatig sluipverkeer over de Johan de Wittlaan, omdat mensen vanaf de Utrechtsestraatweg proberen om te rijden als het bij de kruising met de Stationsweg-Oostdam vast staat. Voorstel is om de Johan de Wittlaan daarom eenrichtingsverkeer te maken vanaf de Johan van Oldenbarneveldlaan naar het oosten.

### Langzaamverkeer

Wat betreft het langzaam verkeer zal het voornamelijk van belang zijn een helder, veilig en fijnmazig netwerk van langzaamverkeersroutes te maken tussen centrum, stationsomgeving en rest van de stad.

De beschreven ingrepen in de ruimtelijke hoofdstructuur zijn daarom voornamelijk van belang voor het langzaam verkeer:



voorstel ontsluiting langzaam verkeer

- Een directe en herkenbare route van station naar het centrum (via Defensie-eiland).
- Een route vanuit het Staatsliedenkwartier, door het plangebied Campina, naar het station.

Een op termijn eventueel te realiseren route vanuit Snel en Polanen, Snellerpoort en Waterrijk onder het spoor door, naar zorgcentrum Zuwe en het station en historische centrum.

## 2.5 Parkeren en openbare ruimte

De ambitie bij de ontwikkeling van het Campina-terrein is om naast het station een aangename en intieme woonomgeving te creëren, een relatief rustige verblijfsplek in de levendige stationsomgeving. De uitstraling en kwaliteit van het gebied kunnen aanzienlijk verhoogd worden door het bewoners-parkeren niet in het openbaar gebied op te lossen, maar uit het zicht van de openbare ruimte in een garage langs het spoor en (op eigen parkeerplaatsen aansluitend aan de achtertuinen van de grondgebonden woningen), aan de binnenzijde van de bouwblokken. Zo kan een groot deel van het



parkeren en openbare ruimte

gebied autovrij worden gemaakt. Bezoekers voor de tweedelijns bebouwing parkeren langs de Johan de Wittlaan en de bezoekers voor de eerstelijns bebouwing in de spoorzone. Op die manier ontstaat in de rest van het woongebied een rustige en hoogwaardige openbare ruimte die zich bij uitstek leent om te wandelen, spelen of fietsen. De woonomgeving wordt daarmee een verlengstuk van de woning in plaats van alleen een stallingsplaats voor de auto.

Bijkomende voordelen zijn het efficiënte dubbele ruimtegebruik en het relatief eenvoudig in te voeren parkeerregime. Er is formeel nog geen beslissing over het in voeren van een parkeerregime, maar dit is wel belangrijk om te voorkomen dat parkeerplaatsen in de buurt bezet worden door bezoekers van het station, of dat P&R-plaatsen permanent bezet worden door bewoners.

De parkeerhoven binnen de bouwblokken (kunnen) worden ontsloten vanaf de Johan de Wittlaan en de parkeergarage langs het spoor vanaf de oostzijde. Mogelijk dat in de toekomst, bij het doorontwikkelen op de P&R-locatie, ook aan de stationszijde een ontsluiting kan worden gemaakt.

## 2.6 Het stationsplein

Het station vormt het verzamelpunt voor openbaar vervoer in het gebied en het stationsplein de entree van de stad. Het huidige stationsplein kenmerkt zich met name door het extensieve gebruik en de aaneenschakeling van stallingen, parkeerplaatsen en haltes. Het heeft geen duidelijke begrenzing van bebouwing en een vrij rommelige inrichting. Het beschikt daarmee als ontvangstruimte voor de stad niet over de gewenste uitstraling. Momenteel worden op het niveau van inrichting van de openbare ruimte enkele verbeteringen uitgevoerd.

In de visie wordt voorgesteld het stationsplein een meer aangename maat te geven door het P&R-parkeren aan de oostzijde een plek te geven in een (verdiepte) parkeergarage en boven op deze garage



een nieuwe bebouwing aan het stationsplein te realiseren. Daarbij valt te denken aan een centrum-ondersteunende en/of stationsge-relateerde (publieks)functie op de begane grond in een combinatie met wonen op de verdiepingen.. Deze locatie is in die zin onderdeel van de visie en is in het stedenbouwkundig plan voor het Campina-terrein ook meegenomen in de verbeelding. Het behoort echter niet tot de planlocatie 'Campina-terrein'.

In navolging daarvan zou ook de bestaande bebouwing aan de noordzijde van het stationsplein op termijn een meer voorname uitstraling kunnen krijgen. Het parkje aan de westzijde, in aansluiting op de vestingwerken, zou opnieuw ingericht kunnen worden, zodat vanuit het station een prominent uitzicht op de oude binnenstad ontstaat. De toekomstige looproute vanaf het station naar het Defensie-eiland zal die relatie nog verder versterken. In de huidige plannen voor het Defensie-eiland is de brug tussen Defensie-eiland en Singel reeds meegenomen.

## 2.7 Functies

Er dienen zich rond het station vier nieuwe potentiële ontwikkelingslocaties aan:

- o Snellerpoort
- o Defensie-eiland
- o P&R-terrein - Stationsplein
- o Campina-terrein

Elk van deze ontwikkelingszones krijgt een eigen programmatische invulling mee, zodat de verschillende toekomstige ontwikkelingen elkaar aanvullen en versterken.

- In Snellerpoort zijn, aan de zuidzijde van het station, vooral woningen en aanvullend maatschappelijke functies, kantoren en voorzieningen gedacht. Naar het oosten toe wordt geheel uitge-

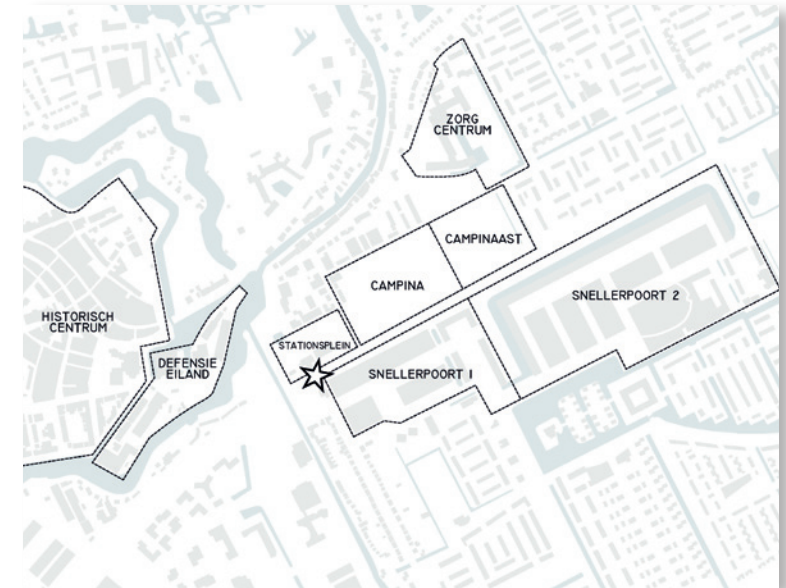
gaan van wonen (totaal ca. 770 woningen). De uitvoering van dit project is vooralsnog stilgelegd in verband met de verminderde vraag op de woningmarkt.

- Het Defensie-eiland wordt in potentie meer gezien als onderdeel van een 'veelkleurige en levendige' binnenstad. De bestaande plannen gaan hier uit van een meer stedelijk programma met een kleinschalig karakter; een mix van woningen, voorzieningen en culturele functies.
- Het P&R-terrein en Campina vormen tezamen een overgang van het multifunctionele en levendige stationsgebied naar het rustigere woongebied van het Staatsliedenkwartier. Op en om het Stationsplein liggen daarom goede mogelijkheden voor een mix van kantoren en voorzieningen, bij voorkeur gemengd met wonen.
- Het Campina-terrein ligt meer in de luwte en lijkt daarom met name geschikt voor woningen, in aansluiting op de Staatsliedenkwartier. Kleinschalige kantoorfuncties of zorgvoorzieningen, zeker op maaiveldniveau en aan de zijde van het spoor en het Stationsplein, kunnen een goede aanvulling vormen.

Ten aanzien van de woningbouw op het Campina-terrein wordt gedacht aan een mix van verschillende wooncategorieën en doelgroepen, met daarbij een belangrijk aandeel voor de sociale woningbouw, vooral ten behoeve van jonge (alleenstaande) starters en ouderen. Tevens biedt de locatie kansen voor een combinatie van wonen en zorg, in aansluiting op het nabijgelegen Zorgcentrum Woerden.

Over de exacte aantallen is in de visie nog geen uitspraak gedaan. Hier zal in een verdere uitwerking handen en voeten aan gegeven moeten worden.

Kijkend naar de bijzondere positie nabij station en centrum ligt een intensief gebruik van de locatie voor de hand. Daarnaast is het noodzakelijk op deze plek een zodanige (woningbouw-)capaciteit te



ontwikkelingslocaties rond station

realiseren (en dus opbrengsten) dat de voorgestane kwaliteit in de openbare ruimte (bewoners-parkeren in garages) ook daadwerkelijk kan worden uitgevoerd. In samenwerking daarmee is het juist de hoge kwaliteit van de autovrije openbare ruimte die een intensief gebruik van het gebied mogelijk maakt.

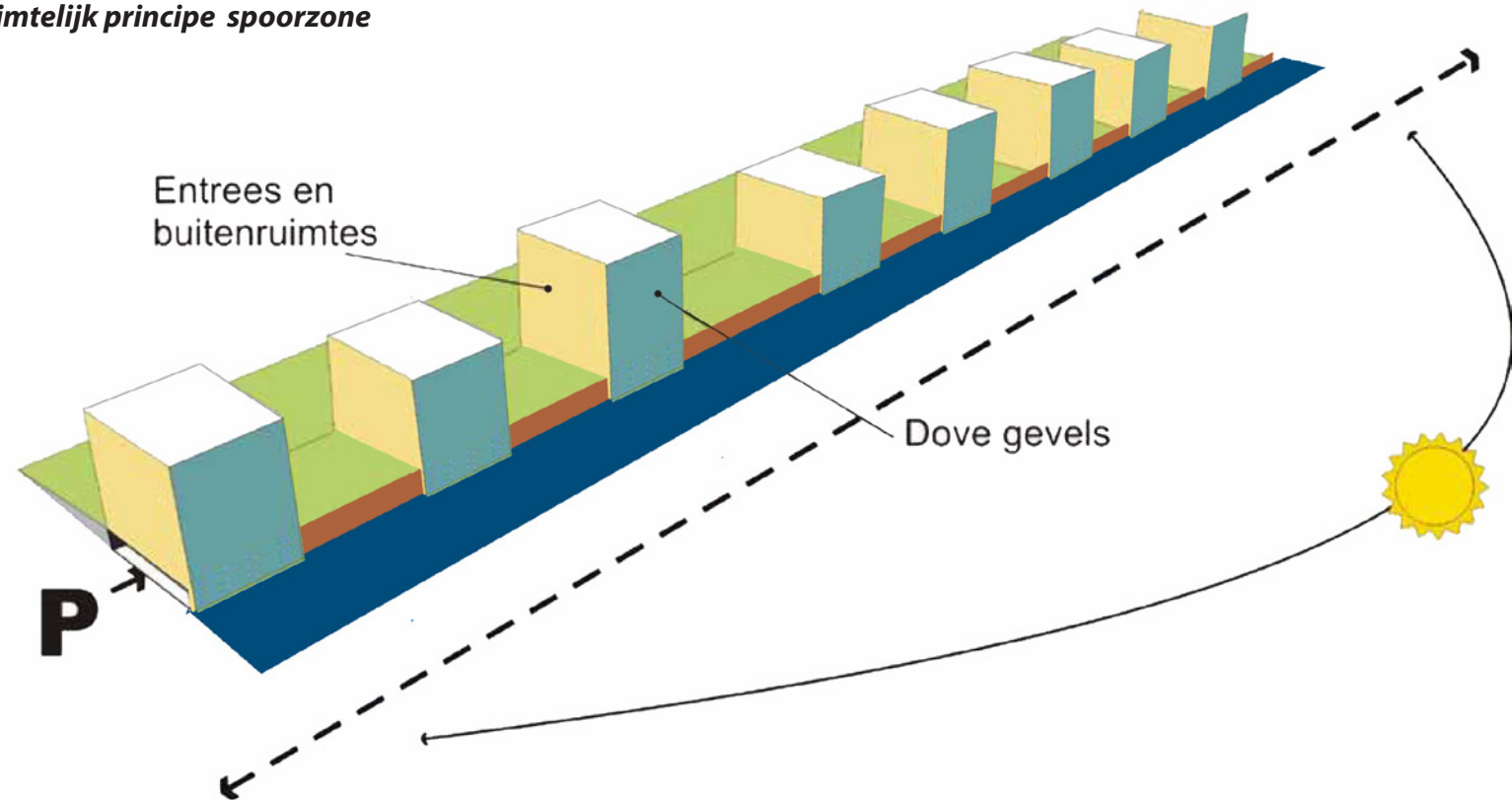


## 2.8 Aansluiten op het spoor; geluid, externe veiligheid en een beeldmerk

De Campina-locatie ligt direct langs de spoorlijn. In de zone langs het spoor komen een aantal belangrijke aspecten van de toekomstige ontwikkeling van het Campina-terrein samen:

- Het creëren van een doorgaande geluidswering.
- Het creëren van voldoende afstand tot het spoor in verband met de externe veiligheid.
- Het voorkomen van (teveel) afgraving, in verband met eventueel te verwachten bodemvervuiling.
- Op deze prominente locatie mag de stad niet verborgen worden achter een metershoog geluidsscherm; juist op deze plek is een beeldmerk voor Woerden gewenst, een herkenningspunt op de lijn tussen Utrecht en Rotterdam/Den Haag. Het spoor vormt vaak een harde barrière in de stad, een barrière die door de aanschakeling van geluidsschermen en achterzijden extra wordt benadrukt. Het doel is daarom om een situatie te creëren waarbij het spoor gevoelsmatig géén barrière meer vormt in de stad, maar min of meer achteloos de stad doorsnijdt waarbij aan beide zijden van het spoor een groen, open en transparant beeld ontstaat.

### Ruimtelijk principe spoorzone



Om die reden is gekozen voor een principe van losse bebouwingsobjecten op een groene wal. Géén gesloten bebouwingswand, maar een transparant lint met afwisselende losse gebouwen van verschillende hoogtes en afmetingen, met een mee-ontworpen en mogelijk geluidsabsorberend geluidsscherm daartussen. Deze objecten staan op een 3,70 meter hoge groene wal, die samen met het scherm en de gebouwen de geluidswering verzorgt voor de achterliggende woonbuurt. De entrees en de buitenruimtes liggen overwegend aan de noordzijde of anders aan de oost- en westzijde van de bebouwing. Dat geldt in ieder geval voor de 'formele' ingang (brievensbus). De gevel aan het spoor is 'doof', maar heeft dezelfde hoogwaardige uitstraling als de 'overige' gevels. Aan deze zijde wordt in elk van de

appartementengebouwen wel een ingang gerealiseerd ten behoeve van de bezoekers die in de spoorzone kunnen parkeren.

De gevel aan de spoorzijde biedt bovendien goede kansen voor passieve en actieve zonne-energie.

De voordelen van bovengenoemd oriëntatie-principe zijn:

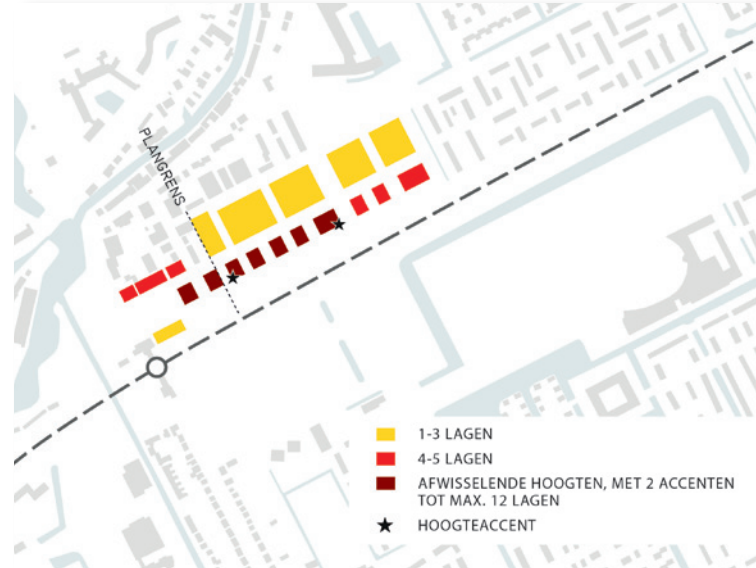
1. De essentie van een geluidswering is de continuïteit langs het spoor. Een continue, hogere bebouwingswand met grotendeels dove gevels presenteert zich als een 'gesloten muur' aan het spoor. Een relatief lage wal met losse bebouwingsobjecten is daarentegen eenvoudiger te geleden en heeft daardoor een vriendelijke schaal. De fasering is bovendien eenvoudiger. Langs





het spoor ontstaat een transparant lint met een grote afwisseling aan gebouwen, sommige hoger en slanker, andere breder en lager en elk met een eigen herkenbare uitstraling en beeld naar het spoor.

2. Zonnige en rustige buitenruimten zijn bij een min of meer gesloten bebouwingwand moeilijk te realiseren, door de ligging van het spoor aan de zuidzijde. Dit is opgelost door de bebouwingstrand 'op te knippen' en de buitenruimten aan de zijkant van de losse bebouwingobjecten te positioneren.
3. De plaatsing van de appartementen op een 'verhoging' biedt naast de geluidswerende functie ook de kans om het parkeren gebouwd op te lossen, zonder daarvoor veel te hoeven afgraven. De parkeerbak kan gewoon op maaiveld worden gebouwd, of iets verdiept, aan de binnenzijde vouwt de groene wal zich daar vervolgens overheen. Deze groene wal zelf zal vervolgens een onderdeel worden van de groene openbare ruimte en biedt mogelijkheden voor bijvoorbeeld spelen, wandelen of in de zon zitten.



voorstel bouwhoogtes

In het kader van de externe veiligheid dient er langs het spoor ten slotte nog rekening gehouden te worden met een onbebouwde zone van 30 meter. Het voorstel is om de ontsluitingslus ten behoeve van de eerstelijnsbebouwing hier een plek te geven en tevens het bezoekers parkeren voor deze woningen. De ontsluitingsweg en het bezoekers parkeren worden zoveel mogelijk groen ingepast, met bomen, hagen en groene taluds. De zone dient ook bereikbaar te zijn voor hulpdiensten en in het verlengde daarvan over voldoende water te beschikken. Door hier het oppervlaktewater te concentreren kan aan deze eis worden voldaan en tegelijkertijd de benodigde waterberging een plek krijgen. Het water vormt bovendien een toegevoegde waarde voor de openbare ruimte en aangelegene woningen.

## 2.9 Bebouwingshoogte

De bebouwingshoogte op het Campina-terrein wordt enerzijds bepaald door de kwaliteit en potentie van de locatie en anderzijds door de omgeving.

De bestaande bebouwing aan de noord- en oostzijde bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen en bedrijfsgebouwen van twee of drie lagen met een kap. Rond het stationsplein en langs de Johan van Oldenbarneveltlaan is er plaatselijk ook hogere bebouwing tot vier lagen, bij het verzorgingstehuis gaat het tot maximaal vijf lagen. De maat, schaal en korrel van de bebouwing is relatief kleinschalig.

Aan de overzijde van het spoor is de bebouwingmaat en -schaal juist grootschalig. Hier wordt het beeld bepaald door grootschalige kantoor- en schoolgebouwen, met een bebouwingshoogte oplopend tot soms 6 à 7 lagen. In de planvorming voor Snellerpoort wordt daar op ingespeeld: tegenover de Campina-locatie zijn forse kantoorgebouwen gepland. De uitvoering van deze kantoren zijn in de huidige markt overigens nog onzeker.

In de visie Spoorzone komt naar voren dat het plangebied een overgang moet gaan vormen tussen de nieuwe grootschalige bebouwing in Snellerpoort aan de zuidzijde van het spoor en de kleinschalige woonbebouwing langs de Johan de Wittlaan en het Staatsliedenkwartier. Uitgangspunt is daarom een aflopende bebouwingshoogte van zuidwest naar noordoost.

Vanuit de omgeving bekeken mag de maximale hoogte voor de bebouwingzone aan de Johan de Wittlaan 3 (al dan niet met een kap) tot (ondergeschikt) 4 lagen. Indien volledig wordt ingezet op grondgebonden woningen (zoals in het huidige plan) mag de te realiseren bouwhoogte natuurlijk ook minder worden. De bebouwingzone langs het spoor kan, in aansluiting op de ideeën omtrent de ontwikkelingen in Snellerpoort, een basishoogte krijgen van 4 tot 5 woonlagen, afgewisseld met accenten tot 11 a 12 woonlagen. Met name voor de hogere appartementengebouwen is een relatief slank beeld uitgangspunt.



## 2.10 Conclusie: de visie

De ontwikkeling van het Campina-terrein dient zoals gezegd twee belangrijke doelen:

1. Het creëren van een hoogwaardige woonomgeving nabij het station en het centrum van Woerden.
  - Door het creëren van een hoogwaardige en autovrije openbare ruimte.
  - Door het verminderen van de geluidsoverlast van het spoor voor de te realiseren bebouwing in de tweede lijn.
  - Door het gebied een herkenbaar eigen identiteit te geven.
  - Door voldoende differentiatie en afwisseling.
  - Door een afwisselend woningaanbod te ontwikkelen.
2. Het geven van een impuls aan de stationsomgeving en het Staatsliedenkwartier.
  - Door het maken van een veilige langzaamverkeersroute tussen station en Staatsliedenkwartier.
  - Door het reserveren van ruimte voor een mogelijke toekomstige doorsteek voor langzaam verkeer tussen stationsplein/Staatsliedenkwartier en Snellerpoort en Snel en Polanen.
  - Door het toevoegen van een woonprogramma nabij station en centrum.
  - Door het toevoegen van een autovrije, groene en hoogwaardige openbare ruimte aan het stationsgebied.
  - Door het verminderen van de geluidsoverlast van het spoor op de bestaande woningen.
  - Door het creëren van een beeldmerk aan het spoor.
  - Door het transformeren van een fabriekslocatie tot een hoogwaardig woongebied.

Als basis voor de stedenbouwkundige uitwerking is een visie gemaakt. Deze visie doet uitspraken over de gehele zone ten zuiden van de Johan de Wittlaan, tussen station en Staatsliedenkwartier.

Binnen het plangebied vormen twee structurele lijnen de basis voor de verdere ontwikkeling:

1. Een groene, informele langzaamverkeersroute vanaf het stationsplein naar het Staatsliedenkwartier. Deze sluit hier in de toekomst aan op de Groen van Prinstererlaan en wordt aan de ene zijde begeleid door bebouwing en aan de andere zijde door het brede groene talud van de wal en een transparant lint van losse bebouwingsobjecten.
2. Een groene reservering als verbindende schakel in de reeks bestaande en geplande groengebieden in deze omgeving; rondom zorgcentrum Zuwe, het Hertenkamp, de geplande groene schakelzone Snellerpoort en de bestaande waterzone van Snel en Polanen. Er wordt ruimte gelaten om in de toekomst (indien wenselijk en realiseerbaar) een nieuwe langzaamverkeersverbinding toe te voegen, onder het spoor door naar Snellerpoort en Snel en Polanen. Voor de Campina-locatie geldt als uitgangspunt dat een dergelijke verbinding niet geblokkeerd mag worden. Voorlopig is deze reservering vorm gegeven als een brede groenstrook, rondom het bestaande water, op de overgang van 'Campina' en 'Campinaast'.

De langzaamverkeersroute naar het Staatsliedenkwartier verdeelt het plangebied in feite in twee bebouwingszones:

- Een bebouwingszone langs de Johan de Wittlaan (tweede lijn), waar in maat en schaal aansluiting gezocht dient te worden bij de naastgelegen kleinschalige woonomgeving. Deze zone bestaat uit een opeenvolging van stedelijke bouwblokken, met hoofdzakelijk grondgebonden woningen, onderbroken door de groene reservering voor de mogelijke doorsteek in de verre toekomst.
- Een smallere zone langs het spoor (eerste lijn), waar vooral de relatie met de spoorlijn een belangrijk aspect vormt. Hier dient een overgang gemaakt worden tussen de kleinschalige bebouwing in de stationsomgeving en het Staatsliedenkwartier en de geplande grootschalige nieuwe bebouwing in Snellerpoort. Met name deze zone leent zich uitstekend voor integrale oplossingen voor

geluid, bodem en externe veiligheid, in relatie tot de uitstraling naar het spoor, de bezonning, het parkeren en de waterberging. Juist hier kan de bijzondere positie van het plangebied worden omgezet in een bijzondere kwaliteit die specifiek is voor deze plek.

De bebouwing kan in de eerste lijn hoger zijn dan in de tweede lijn, omdat hier aansluiting gezocht moet worden bij de geplande grootschaligere ontwikkelingen aan de zuidzijde van het spoor (Snellerpoort), maar ook vanuit de gedachte van compact en intensief ruimtegebruik op een dergelijke centrale locatie. De nadruk in deze zone ligt op de grote afwisseling van vrijstaande bebouwingsobjecten, gecombineerd met een groene wal met daaronder het parkeren. De objecten variëren woongebied als naar het spoor.

De beschreven twee bebouwingszones worden vervolgens door de Johan van Oldenbarneveltlaan en de groene reservering weer opgedeeld in drie samenhangende gebieden:

- o De stationspleinlocatie.
- o Het Campina-terrein.
- o De aansluiting op het Staatsliedenkwartier (ter plaatse van de bedrijfskavels/'Campinaast').

Elk van deze 'buurten' dient bij de stedenbouwkundige uitwerking een herkenbare eigen identiteit te krijgen.



## 3. Het stedenbouwkundig plan

### 3.1 Inleiding

In de visie zijn de uitgangspunten vastgelegd voor de ontwikkeling van de twee beschreven bebouwingszones en de drie 'buurten'. De nu te bespreken planuitwerking beperkt zich tot de Campina-locatie en doet tevens een suggestie voor de bebouwing van het P&R-terrein en een aanzet voor de aansluiting op 'Campinaast'. Dit vanuit de overtuiging dat een zorgvuldige aansluiting van de drie buurten de kwaliteit van deze plek en deze bredere omgeving ten goede komt. Het stedenbouwkundig plan is vooral een verdere uitwerking van de reeds genoemde uitgangspunten, waarbij aan de ene kant gezocht is naar de precieze vormgeving en inrichting van het gebied en aan de andere kant (uitvoerig) onderzoek is gedaan, met name naar geluid en externe veiligheid.

De planbespreking valt uiteen in twee te onderscheiden delen:

- De ruimtelijke opzet van het plan, waarbij voornamelijk de aard, schaal en massa van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte worden besproken.
- De planfacetten, waarbij belangrijke aspecten als bijvoorbeeld geluid, ontsluiting, parkeren en programma nader worden verklaard.



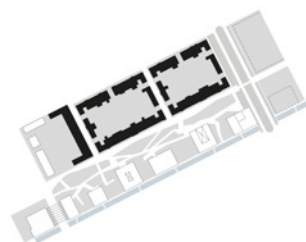


## 3.2 De ruimtelijke opzet

### 3.2.1 Bouwblokken langs de Johan de Wittlaan

De De bebouwingszone tussen de Johan de Wittlaan en de groene wal bestaat uit twee gesloten bouwblokken en een rij woningen die een mooie afronding vormt van de bestaande woningen langs de Johan van Oldenbarneveldlaan. De blokken en tussenliggende straatjes liggen op het niveau van de Johan de Wittlaan, zodat een goede toegankelijkheid voor mindervaliden en fietsers is gegarandeerd. In de inrichting van de openbare ruimte wordt een subtiel en aangenaam onderscheid gemaakt tussen de openbare weg en het woongebied met de private woningen.

Binnen de blokken is ruimte voor voornamelijk grondgebonden woningen met tuin. Gedacht wordt aan een grote mate van individuele vrijheid van de kopers, waarbij men zelf de hoofdopzet, gevel en kapvorm van de woning mag kiezen. De opzet van de gesloten, alzijdige blokken met individuele woningen blijft daarbij behouden, met de oriëntatie van voorkanten en entrees aan alle vier de zijden. De hoekwoningen zijn zo gepositioneerd dat daarmee een tweezijdige oriëntatie ontstaat. Door het losmaken van de hoekwoningen en een doorgaande, gemetselde gevelwand wordt een schijnbaar gesloten hoek gecreëerd, waarbij de hoekwoning toch een aantrekkelijke achtertuin hebben. De bewoners parkeren aan de achterzijde van de woning, in een afgesloten parkeerhof aan de binnenzijde van het blok. Dit parkeerhof wordt ontsloten vanaf de Johan de Wittlaan en wordt zorgvuldig ingepast, met uniforme groene erfafscheidingen en bijvoorbeeld een begroeide pergola. Onderzocht zal worden of een bescheiden hoogteverschil tussen achtertuinen en parkeerhof mogelijk is in het kader van geboden toegang. Het westelijke blok vormt de afronding van de bestaande woningen



*impressie/inspiratie parkeerhoven*



*principe bouwblok*

en achtertuinen van de woningen aan de Johan van Oldenbarneveldlaan. De afgesloten parkeerhof/achterstraat sluit hier aan op de bestaande achtertuinen, zodat ook de bestaande bewoners toegang krijgen tot de achtertuin.

De afzonderlijke blokken hebben een samenhangende rooilijn, maar presenteren zich niet als drie eenvormige monolieten. Zij vormen elk een compositie van verschillende, herkenbare individuele woningen met afwisselende hoogtes en al dan niet met een kap uitgerust. Zo ontstaat een kleinschalig en afwisselend beeld, dat naadloos aansluit bij de maat, schaal en korrel van de bestaande bebouwing in



de stationsomgeving. De eenheid binnen de blokken en binnen de bebouwingszone wordt vooral bewaard door de plaatsing van alle woningen in de rooilijn die het bouwblok begrenst. Binnen dit kader wordt vervolgens het consequent toepassen van één bandbreed-





te van materiaal en kleur (een bandbreedte van tinten baksteen; oranje-rood-bruin-paars-zwart). Incidentele toepassing van een lichte/witte kleur is als een verrijking te zien.

De binnenzijden van de bouwblokken zijn niet openbaar, het parkeerhof is alleen voor de bewoners. Er is een duidelijk onderscheid tussen de openbare buitenzijde en de private/collectieve binnenzijde. Meestal vormt de bebouwing de grens, soms gebeurt dit door mee ontworpen tuinmuren en -poortjes. Hiermee worden onduidelijke beheer-situaties voorkomen en de sociale veiligheid vergroot.

Omdat volledig wordt ingezet op grondgebonden woningen zal de bouwhoogte binnen de blokken variëren tussen de twee en drie lagen. De derde laag kan een kap zijn maar ook een volledige derde laag. Dit valt royaal binnen de maximale bouwhoogte zoals in de visie is meegegeven voor de tweedelijns bebouwing.. Tussen de blokken liggen een tweetal intieme woonstraten van 7,5 meter breed, waar afwisselend brede en smalle woningen een plek hebben gekregen.

In de architectonische uitwerking zal voornamelijk gezocht moeten worden naar het benadrukken van de kleinschalige maat, schaal en korrel. Het nieuwe woongebied zal vooral lopend en fietsend ervaren worden, dus een zorgvuldige en verfijnde detaillering is gewenst. De hoeken van de blokken vormen in dat verband een mooie aanleiding voor prominente, of juist subtiele architectonische accenten, bijvoorbeeld in de vorm van serres, dakranden of uitkragingen. Blinde gevels dienen voorkomen te worden, hoekbebouwing heeft aan beide zijden van de hoek een representatieve gevel. Bij de bepaling van definitieve uitwerking van de woningen zal de consument een zeer belangrijke stem hebben. Uit een uitgevoerde enquête onder Woerdenaren is gebleken dat er een grote voorkeur bestaat voor een architectuurstijl die nauw aansluit bij c.q. geïnspireerd is door historische stijkenmerken. Dat geldt zowel voor de grondgebonden woningen als voor de appartementen.

De begane grond verdieping heeft – optioneel – een royale hoogte zodat er ook/betere mogelijkheden ontstaan voor functies als werken aan huis, ateliers, kantoorruimte of zorgfuncties.

### 3.2.2 Bebouwingszone langs het spoor

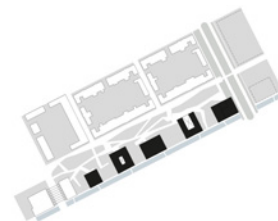
De bebouwingszone langs het spoor vormt in maat en schaal een overgang tussen de kleinschaligheid van de bouwblokken en de grootschaligheid van het spoor en de geplande ontwikkelingen in Snellerpoort.

De basis van deze zone wordt gevormd door een brede groene wal met een parkeergarage en daarboven een transparant lint van losse bebouwingsobjecten. Kenmerkend is de grote afwisseling in hoogtes, volumes en posities. Slanke hogere bebouwing wordt afgewisseld met bredere lagere bebouwing. Elk gebouw is anders en presenteert zich zowel aan het spoor als aan het achtergelegen woongebied.

In de visie wordt een basishoogte van 4 à 5 woonlagen voorgeschreven, met accenten tot 11 à 12 woonlagen. Binnen deze hoogte variatie is het mogelijk slankere torens naast bredere lagere bebouwing te plaatsen. Dit vergroot het contrast en de diversiteit en maakt het bovendien mogelijk met de positionering slim in te spelen op de schaduwval op de naastgelegen bebouwing en achterliggende openbare ruimte. Om die reden is op de hoek bij de groene reservering het hoogste accent gepositioneerd. Deze speelt in op de aanwezige ruimte en markeert tegelijkertijd de mogelijke toekomstige doorgang onder het spoor. Op de begane grond zakt het gebouw als het ware door de groene wal en krijgt het een gezicht op maaiveld aan de reservering.

De positie van de gebouwen op de wal is nadrukkelijk afgestemd op het constructieve systeem van de onder gelegen parkeergarage, maar kent binnen dit stramen variatie in onderlinge afstand, oppervlakte en hoogte. Elk gebouw is daarmee uniek en vormt een eigen beeldmerk aan het spoor en naar de achterliggende woonwijk.

In de doorsnedes wordt de opbouw van de bebouwing, parkeergarage en groene wal weergegeven. De dikte van het grondpakket en de hoogten van de parkeergarage worden nog nader bekeken in de uitwerking.



De verschillende gebouwen zijn, in architectonisch opzicht, allereerst familie van elkaar door materiaalgebruik en kleurstelling van de onderbouw aan de zijde van het spoor. Voor de appartementen zelf gelden in feite dezelfde gedachten als eerder beschreven voor de grondgebonden woningen. Ook hier is te denken aan een bandbreedte van tinten baksteen; oranje-rood-bruin-paars-zwart. Incidentele toepassing van een lichte/witte kleur is als een verrijking te zien. Op die manier wordt tevens aansluiting gezocht bij de



achtergelegen bouwblokken. Ondergeschikt daar aan kunnen overigens op een beperkt aantal plaatsen alternatieve materialen worden toegepast als accent of contrast.

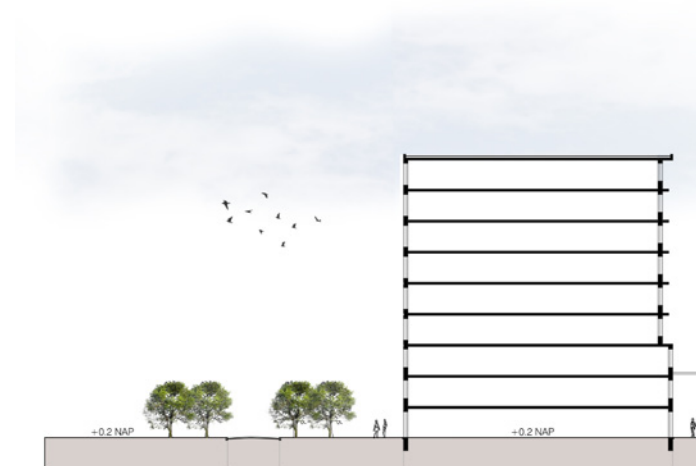
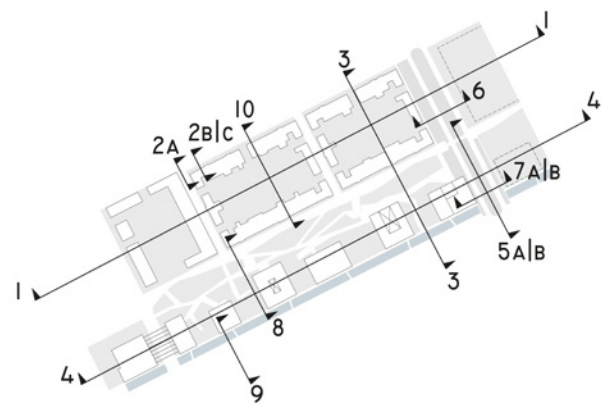
Bij de architectonische uitwerking dienen de woongebouwen slim om te gaan met geluid. Buitenruimtes liggen inpandig in de vorm van loggia's, of in de vorm van balkons, eventueel afgeschermd achter een uitkraging, aan de zijkanten van de gebouwen. In de architectonische uitwerking moet geluid vooral een inspiratie bieden voor bijzondere architectuur.

De hoofdentree van de woongebouwen (is brievenbus) is gelegen op het groene dek, aan de binnenzijde van het plan. Op die manier kan men vanuit de woonbuurt via een flauwe helling of trap bij de appartementen komen en kunnen bewoners uit de appartementen gebruik maken van de autovrije openbare ruimte en via de nieuwe fietsroute direct naar het station wandelen.

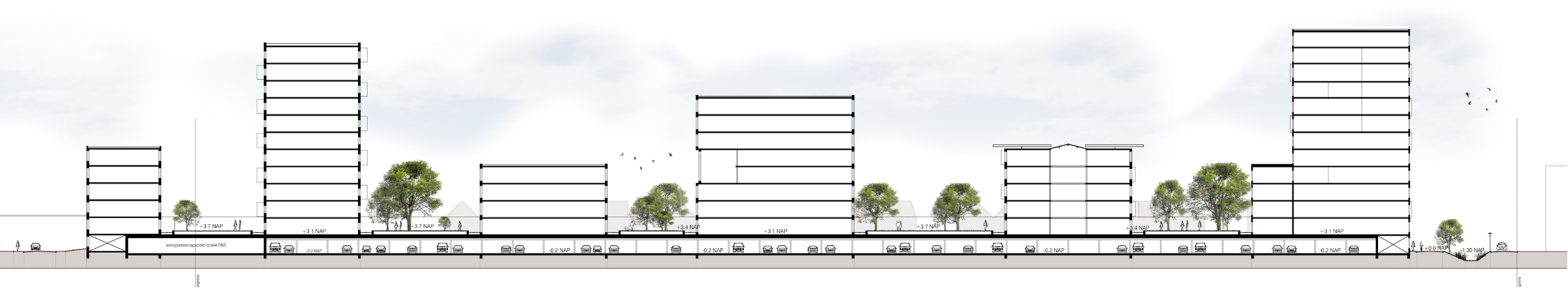
Aan de spoorzijde waar zich ook de bezoekersparkeerplaatsen bevinden, ligt een 2e entree. Hier 'zakken' de gebouwen als het ware door de parkeergarage/groene wal heen en bevindt zich op het lagere niveau van de spoorzone een aantrekkelijke, transparante entreeruimte, waar vandaan de bovengelegen appartementen bereikbaar zijn. Met bruggetjes zijn deze entreezones over het water bereikbaar vanaf de ontsluitingsweg in de spoorzone. Vanuit de parkeergarage komt men ook via deze entree binnen. De gevels aan het spoor zijn doof, maar zeker niet blind. Een spel van gevelopeningen (de externe veiligheid is grensstellend) geven de gebouwen een duidelijke eigen gezicht aan de spoorzijde. Tussen de gebouwen, op de rand van de groene wal staat een scherm, dat een belangrijke bijdrage levert aan de geluidswering voor de achtergelegen woningen en het openbaar gebied. Dit scherm zal zodanig worden ontworpen dat er een zichtrelatie ontstaat tussen de spoorzone enerzijds en het openbaar gebied op de groene wal anderzijds. Het scherm zal worden vormgegeven in samenhang met de rest van de openbare ruimte en zich derhalve onderscheiden van de aanliggende architectuur. In feite is het scherm onderdeel van de openbare ruimte van de groene wal en vormen de gebouwen op de wal een onderbreking van het scherm. Onderzocht zal worden of er mogelijkheden zijn om het scherm (gedeeltelijk) met absorberende materialen vorm te geven.



De dikte van het grondpakket en de hoogten van de parkeergarage zullen nog nader worden bekeken in de uitwerking.



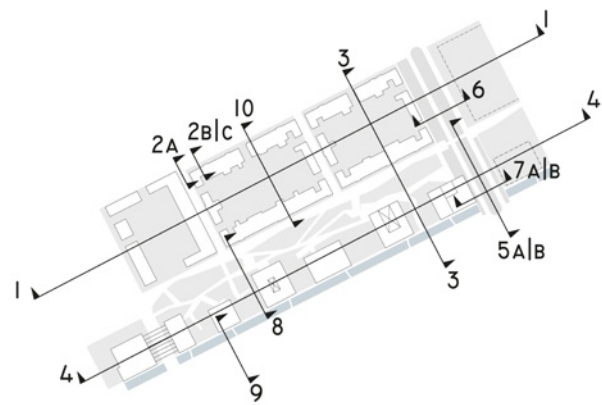
doorsnede 3



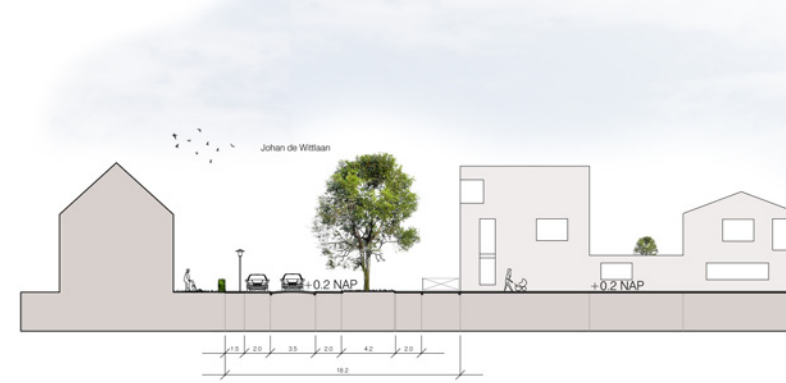
doorsnede 4



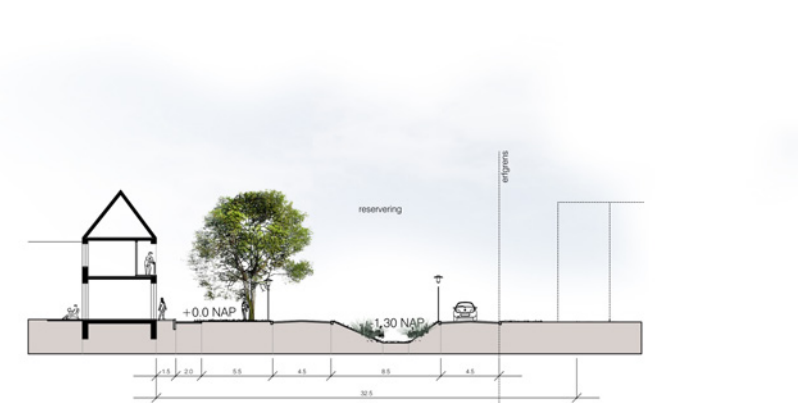
doorsnede 1



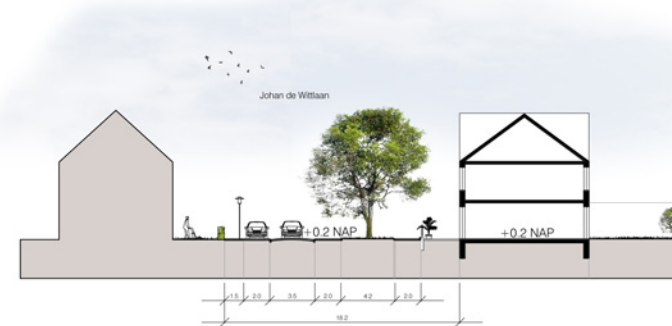
doorsnede 2a: Johan de Wittlaan t.p.v. woonstraatje



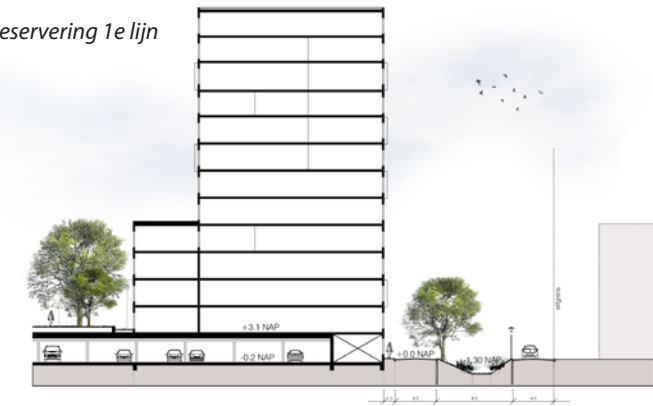
doorsnede 6: Reservering 2e lijn



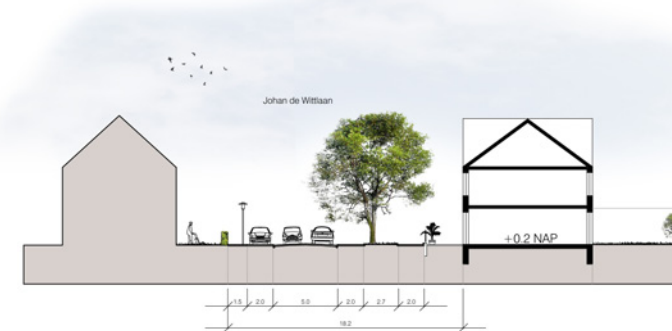
doorsnede 2b: Johan de Wittlaan t.p.v. woning



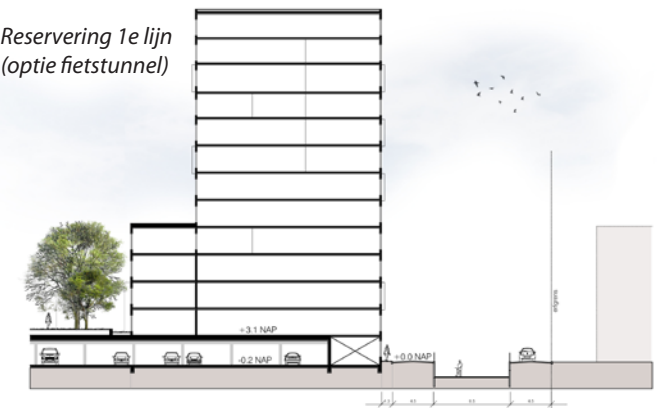
doorsnede 7a: Reservering 1e lijn



doorsnede 2c: Johan de Wittlaan (optie: tweerichtingsverkeer)



doorsnede 7b: Reservering 1e lijn (optie fietstunnel)



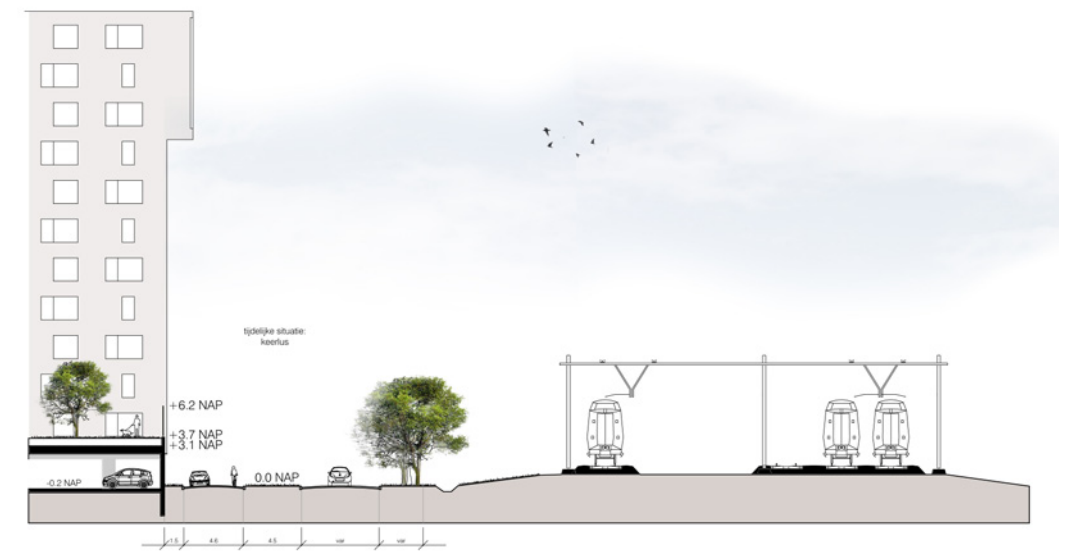
doorsnede 5a: Doorsnede reservering t.p.v. mogelijke toekomstige fietstunnel  
(optie doorzetten weg spoorzone)



doorsnede 5b: Doorsnede reservering t.p.v. mogelijke toekomstige fietstunnel  
(optie knippen weg spoorzone)



doorsnede 9: doorsnede spoorzone



doorsnede 10: doorsnede parkeerhof



doorsnede 8: doorsnede groene wal







### 3.2.3 Bebouwing aan het stationsplein

De ontwikkelingen aan het stationsplein (eigendom van NS Poort) vallen in principe buiten het plangebied. Anderzijds vormt de ontwikkeling in ruimtelijk en geluidstechnisch opzicht uiteraard een belangrijke samenhang met de planvorming voor het Campina-terrein. De volgende hoofdlijnen zijn als richtinggevende gedachten te beschouwen. De bebouwing van het P&R-terrein is ruimtelijk gezien een afronding van het stationsplein en een beëindiging van de reeks van bijzondere woonobjecten langs het spoor. Het oostelijke gebouw markeert het einde van de groene wal en staat aan de zijde van de doorgetrokken Johan van Oldenbarneveldlaan met de voeten op de grond; de begane grond bevindt zich dus op het niveau van de Johan van Oldenbarneveldlaan. De grondvorm is dieper, min of meer over de breedte van de groene wal, als beëindiging van de groene wal en om de bijzondere positie van dit gebouw in de reeks te benadrukken. Tevens is dit gewenst voor de geluidswering in deze hoek van het gebied. Tot het moment dat deze ook echt gerealiseerd gaat worden zal gezocht worden naar tijdelijke oplossingen. Via het huidige P+R terrein aan de westzijde en het braakliggende kavel van tuincentrum Pels aan de oostzijde lekt geluid verder het plangebied van Campina in. Het is niet zeker wanneer de plannen op deze twee locaties worden gerealiseerd. Daarom zal voor een aantal woningen en appartementen aan zowel de oost- als westzijde van het plan een hogere grenswaarde moeten worden vastgesteld. Deze hogere waarde zal echter alleen voor de woningen worden vastgesteld waar dit echt noodzakelijk is en niet vermeden kan worden. Verder moeten deze woningen en appartementen ook dan zowel stedenbouwkundig als qua architectuur een kwalitatief goede uitstraling hebben. Aan de overzijde van de doorgetrokken Johan van Oldenbarneveldlaan is ruimte voor een tweede gebouw. Deze vormt samen het accent aan de zijde van de reservering twee



‘boeken-steunen’. Het gebouw staat letterlijk aan het stationsplein en heeft in de plint een levendige functie die een bijdrage levert aan de verblijfskwaliteit van dit entreeplein. Deze centrale plek, direct naast het station, zou zich goed lenen voor bijvoorbeeld een school, hotel, of een bijzondere stedelijke functie als een stadhuis. Aan de zijde van het spoor heeft het kop-blok een slank hoogteaccent gekregen. Dit accent vormt een beeldmerk aan zowel het spoor als het stationsplein. Het bestaande P&R-terrein heeft een plek gekregen in een ondergrondse parkeergarage. De uiteindelijke invulling van deze plek is geen onderdeel van de ontwikkeling van het Campina-terrein en zal later separaat uitgewerkt moeten worden.

### 3.2.4 Openbare ruimte

De openbare ruimte vormt het raamwerk waarbinnen de bebouwing een plek heeft gekregen. De belangrijkste kwaliteit van deze openbare ruimte is het grotendeels autovrije karakter en de zorgvuldige, verfijnde en duurzame inrichting. Het autoverkeer concentreert zich rondom het plangebied, op de bestaande Johan de Wittlaan, in de spoorzone en langs de reservering. Hier vandaan worden de verschillende parkeerhofjes en de parkeergarage ontsloten, samen met de bezoekersparkeerplaatsen. Het autoverkeer in deze omgeving bestaat hoofdzakelijk uit bestemmingsverkeer voor de aanwezige woningen en andere functies. Het doorgaande autoverkeer concentreert zich op de Utrechtsestraatweg, de intensiteit van de omliggende straten zal derhalve zeer beperkt zijn. Door de Johan de Wittlaan eenrichtingsverkeer te maken wordt bovendien het nu aanwezige sluipverkeer tegen gegaan, een belangrijke wens vanuit de bestaande buurt. Daarmee kunnen alle omringende straten ingericht worden als 30 km-gebied.

De rest van de openbare ruimte binnen het Campina-terrein wordt ingericht als wandel-, fiets- en speelgebied. Door het ontbreken van de auto's op maaiveld wordt het gehele gebied een veilig gebied om te spelen en te verblijven. De open inrichting verschaft bovendien vanuit de omliggende woningen een royaal



zicht op de openbare ruimte. Dit vergroot de sociale controle.

Om de eenheid en identiteit van de woonbuurt te benadrukken is het een overweging subtiele overgangen te maken tussen ‘buiten’ en ‘binnen’. Dit kan bijvoorbeeld door op de overgang van de Johan de Wittstraat en de woonstraatjes in de inrichting van de openbare ruimte voelbaar te maken dat men de woonbuurt binnenkomt. Bij de entree aan de zijde van het stationsplein, ter plaatse van de Johan van Oldenbarneveldlaan, zou zelfs een expressieve overgang denkbaar zijn. De overgangen benadrukken en handhaven gevoelsmatig het autovrije karakter. Uiteraard zullen alle openbare ruimtes ook voor de mindervaliden goed bereikbaar worden gemaakt.

Diversiteit is ook in de openbare ruimte het uitgangspunt. Er zijn vijf verschillende ruimtes te onderscheiden met elk een herkenbaar eigen identiteit:



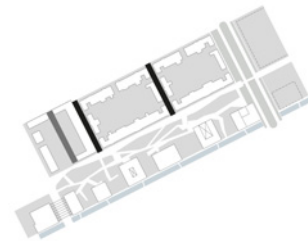
### De Johan de Wittlaan

Door de rooilijn van de bebouwing enkele meters terug te plaatsen ontstaat er langs de Johan de Wittlaan ruimte om een royale bomenlaan te maken, die aansluiting zoekt bij het laanprofiel van de Vossenschanslaan. De bomen vormen een transparant groen scherm tussen de bestaande woningen en de nieuwe woningen op het Campina-terrein en geven de Johan de Wittlaan een statig en groen karakter. Onder deze bomenlaan is ruimte voor de inritten van de parkeerhoven en bezoekers parkeren (parkeerregime). Het groene karakter van de laan kan verder versterkt worden door de parkeerplaatsen af te wisselen met blokhagen. De nieuwe woningen langs de Johan de Wittlaan staan niet direct aan de openbare ruimte maar krijgen een private stoep voor de deur. Deze stoep fungeert als een soort voortuin en creëert gevoelsmatig de nodige afstand tot de openbare weg. Dit vergroot de privacy van de woningen.

De Johan de Wittlaan wordt bovendien heringericht als eenrichtingsverkeer, vanaf de Johan van Oldenbarneveldlaan naar het oosten. Aan beide zijden van de versmalde rijbaan komen, waar mogelijk, langspaarplaatsen. Aan de zijde van het Campina-terrein ontstaat daarmee tussen het parkeren en het trottoir voor de woningen langs nog een royale groenstrook, waar de bomen een goede plek kunnen krijgen.

### Woonstraatjes

Tussen de woonblokken liggen twee intieme woonstraten van 7,50 meter breed, loodrecht op de Johan de Wittlaan. Door hun besloten en autovrije karakter nodigen deze ruimten uit om te worden toegeëigend door de bewoners en vormen in die zin een verlengde van de aanliggende woningen. Dit is ook de reden dat juist hier veel woningen in de breedte langs zijn



Impressie Woonstraatjes





gesitueerd. Deze hebben een grotere relatie met het maaiveld dan de woningen die met de smalle zijde naar de straat staan. Kinderen spelen voor de woning op straat. De inrichting is terughoudend en overwegend stendig, met subtiele toepassing van stedelijk groen. Het beeld dat er wordt opgeroepen is dat van intieme collectieve binnenpleintjes.

De woonstraatjes liggen grofweg noord-zuid georiënteerd en zijn ondanks hun beperkte breedte daardoor prima bezond.

Tussen de bestaande woningen langs de Johan van Oldenbarneveldlaan en het meest westelijke woonstraatje ligt ook nog een achterstraatje dat toegang geeft tot de parkeerplaatsen aan de achterzijde van de nieuwe woningen en ook de bestaande achtertuinten helpt ontsluiten. Dit achterstraatje wordt ontsloten vanaf de Johan de Wittlaan, maar is niet openbaar en afgeschermd door een hek. Net als in de andere twee parkeerhoven zorgen de uniforme groene erfafscheidingen en pergola boven de parkeerplaatsen hier voor een samenhangend en hoogwaardig beeld.

#### De groene wal

De besloten woonstraatjes lopen aan de zuidzijde over in een open groene zone, die richting het spoor geleidelijk oploopt in de vorm van het talud van de wal. Onder deze wal ligt de parkeergarage en op de rand van de wal c.q. parkeergarage aan de zijde van het spoor wordt, als onderdeel van de bebouwing, een geluidwerende voorziening gerealiseerd. De vorm en materialisering daarvan is nader te bepalen. Met dien verstande echter dat er vanaf het openbaar gebied op de groene wal zicht dient te zijn op de spoorzijde.

De verschillende woongebouwen staan in een transparant en afwisselend lint op de wal en worden ontsloten door een systeem van trappen en hellingbanen. Op maaiveldniveau, langs de bebouwingsrand van de woonblokken zal in de toekomst de doorgaande langzaamverkeersroute naar het Staatsliedenkwartier een plek krij-

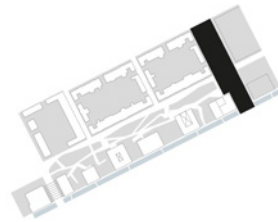




gen. Door de afwisseling in hoogtes en de transparantie van het bebouwingslint langs het spoor ontstaat een afwisselende groene ruimte met twee duidelijk verschillende kanten. De inrichting is een afwisseling van gras, beplanting, bomen, trappen en muurtjes, waarbij op verschillende manieren gespeeld is met het hoogteverschil. Door de royale afmetingen van deze ruimte zijn hier goede mogelijkheden om een aantal mooie grote bomen te planten. De hoogteverschillen en het groen maken deze ruimte zeer geschikt als uitdagende speelplek voor de buurt.

#### De groene reservering

Op de overgang tussen Campina en 'Campinaast' ligt rondom de bestaande waterloop een royale groenzone. Deze groenzone bevindt zich gedeeltelijk op grond van 'Campinaast' en voor een belangrijk deel binnen het gebied van Campina. De groenzone reserveert ruimte voor een mogelijke toekomstige doorsteek



voor langzaam verkeer naar Snellerpoort. Het is voornamelijk onzeker of (en eventueel wanneer) deze gerealiseerd zal gaan worden, maar door het open houden van een brede groenstrook wordt deze mogelijkheid in ieder geval niet geblokkeerd.

De groenzone heeft daarnaast nog andere belangrijke functies:

- Het vormt een groene schakel tussen grotere groengebieden aan weerszijden van het spoor.
- Het vormt een royale verbinding tussen de Johan de Wittlaan en de spoorzone en creëert als het ware een groene loper naar het openbaar gebied langs het spoor, waar zich de entrees bevinden voor de 'auto-bezoekers' van de appartementengebouwen langs het spoor. De spoorzone wordt daarmee een volwaardig onderdeel van de structuur van openbare ruimtes in dit gebied.
- Het creëert op een vanzelfsprekende manier afstand tussen de beide buurten.

- Het vormt een aangename, groene onderbreking van de reeks van bouwblokken en een aantrekkelijke openbare ruimte voor de omliggende woningen.

In het plan is het profiel asymmetrisch en vormt de bestaande waterloop de overgang, met aan weerszijden groene taluds. Vervolgens liggen er aan weerszijden woonstraatjes richting de spoorzone. Afhankelijk van de exacte uitwerking en fasering kunnen deze beiden eenrichtingsverkeer worden, of (tijdelijk) tweerichtingsverkeer. Aan de zijde van 'Campinaast' grenzen er voortuinen aan deze woonstraat, aan de zijde van Campina een 11 meter brede, openbare groenstrook met een royale bomenrij. In deze hoedanigheid loopt de reservering door tot aan de spoorzone en ontsluit aan die zijde de bezoekersparkeerplaatsen en entrees van de appartementen, alsmede de parkeergarage in de groene wal. Het groene profiel van de reservering krijgt volledig vorm als ook de ontwikkelingen op de locatie van 'Campinaast' zijn gerealiseerd. Binnen het plan van het Campina-terrein wordt tot die tijd alvast de bredere zijde tot aan het bestaande water meegenomen.

De open ruimte vormt een mooi contrast met de intieme besloten ruimten van de woonstraatjes en een goede onderbreking van de ritmiek van bouwblokken langs de Johan de Wittlaan. De onderhavige groene zone doorsnijdt als het ware de groene geluidswal langs het spoor. Het plan Campina zal zelfvoorzienend moeten zijn qua geluidmaatregelen, deze dienen binnen het eigen perceel te worden voorzien. Er kan niet tijdelijk worden geanticipeerd op de ontwikkeling van Campinaast. Daarom wordt voor de woningen, waar dit nodig is, een hogere grenswaarde aangevraagd. Deze hogere waarde zal echter alleen voor de woningen worden vastgesteld waar dit echt noodzakelijk is en niet vermeden kan worden. Verder moeten deze woningen en appartementen ook dan zowel stedenbouwkundig als qua architectuur een kwalitatief goede uitstraling hebben.



De voorlopige inschatting is dat een mogelijke toekomstige langzaamverkeersroute een breedte van 8,50 meter zal vragen. Deze kan een plek krijgen tussen de beide woonstraten en heeft vanaf het spoor voldoende ruimte om met een talud van 1:20 aan te



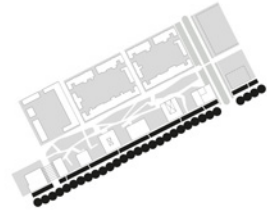


sluiten op de fietsroute richting het station. Mocht in de toekomst de langzaamverkeerstunnel, die buiten deze opgave ligt, daadwerkelijk worden aangelegd, dan zal tegen die tijd worden bestudeerd hoe het profiel ter plaatse er dan uit zal moeten komen te zien.

#### De spoorzone

Langs het spoor is een 30 meter brede openbare zone gepland. Deze zone is noodzakelijk ten behoeve van de externe veiligheid langs het spoor, maar creëert tegelijkertijd een aangename buffer tussen spoor en woonomgeving. Binnen de zone loopt een ontsluitingsweg die, vooral voor bezoekers, toegang geeft tot de appartementengebouwen. Aan deze weg zijn de bijbehorende bezoekersparkeerplaatsen geprojecteerd. Tevens biedt deze weg ruimte voor hulpdiensten en is in deze zone voldoende oppervlaktewater aanwezig voor bluswerkzaamheden en de benodigde waterberging. Totdat met de herontwikkeling van het P&R-terrein een goede aansluiting gemaakt kan worden op de Johan van Oldenbarneveldlaan, zal de woonstraat in de spoorzone een keerlus krijgen en alleen voor fietsers, wandelaars en hulpdiensten via het Campina/terrein worden aangesloten op de Johan van Oldenbarneveldlaan.

De groene wal heeft hier in verband met de geluidswering een harde verticale rand. Een verticale rand weert meer geluid dan een talud. Omdat het, gelet op de externe veiligheid, niet mogelijk is de parkeergarage natuurlijk te ventileren is in beginsel sprake van een dichte wand. Om hier een aangenaam en ontspannen beeld te krijgen zal bij de uitwerking van de architectuur en openbare ruimte de nodige aandacht worden gegeven aan de vormgeving en uitstraling. In ieder geval is het om die reden van belang dat de appartementen in feite een (een vijftal) onderbrekingen gaan vormen van deze wand. De entrees van de bovengelegen appartementengebouwen kunnen dan op een vanzelfsprekende manier



worden ingepast. Op die manier ontstaat een afwisselende wand, met ('transparante') entrees, bruggetjes en doorzichten vanaf het dek van de parkeergarage over het water en over de groene zone. De rand staat met de voetjes in het water en wordt her en der geflankeerd door hoog opgaand riet en begroeiing.

Langs de ontsluitingsweg liggen, ingepast in het groen en onder een doorgaande bomenlaan, de bezoekersparkeerplaatsen. De overgang met het spoor is subtiel vormgegeven, geen dominant hoog hekwerk of een gesloten doorgaand scherm, maar bijvoorbeeld een lage haag eventueel met een bescheiden sloot/greppel. Vanuit de woonbuurt en vanuit de trein ervaart men de spoorzone als een vriendelijke en geleidelijke overgang tussen de wereld van het spoor en de wereld van het wonen.



Om de kwaliteit van het gebied te waarborgen zal de openbare ruimte onder landschapsarchitectuur ontworpen worden door een erkend bureau.

### 3.3 De planfacetten

Aan de hand van facetkaarten worden kort en bondig enkele aspecten van het plan nader toegelicht / verklaard.

#### 3.3.1. Geluid

Door DGMR is een uitgebreid akoestisch onderzoek verricht. De resultaten van dit onderzoek zijn en worden nog verder separaat besproken. Dit kan nog leiden tot, waarschijnlijk ondergeschikte, aanpassingen van deze paragraaf. Onderstaande toelichting is derhalve gebaseerd op de huidige/actuele stand van dit onderzoek.

De ligging van de Campina-locatie direct aan de spoorlijn betekent dat sprake is van een hoge geluidsbelasting. Indien geen maatregelen of voorzieningen worden getroffen, zal het gehele gebied een geluidsbelasting ondervinden van ca. 70 dB(A). Dat is onaanvaardbaar hoog. Om die reden heeft bij de oorspronkelijke planuitwerking en voor het vernieuwde plan uitgebreid akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Enerzijds om de geluidsbelasting van de te bouwen woningen tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen, anderzijds om het gewenste beeld en nieuwe beeldmerk van Woerden te kunnen bereiken.

In het ontwerp is sprake van eerstelijnsbebouwing en van tweedelijnsbebouwing. De eerstelijnsbebouwing is bebouwing die direct aan de spoorlijn gerealiseerd zou worden. De tweedelijnsbebouwing ligt dan tussen deze eerstelijnsbebouwing en de Johan de Wittlaan. De gedachte is dat bebouwing in de eerste lijn de geluidsbelasting van bebouwing in de tweede lijn vermindert.

Dit (intensieve en zeer omvangrijke) akoestisch onderzoek heeft een integraal onderdeel gevormd van het ruimtelijk/stedenbouwkundig onderzoek. Het op te stellen ontwerp mag weliswaar niet gedicteerd worden door het geluid, het ontwerp moet wel rekening houden met de geluidsproblematiek; vanuit deze overtuiging zijn ruimtelijk ontwerp en 'akoestische ambitie' in wisselwerking bepaald.

In feite was dit te beschouwen als een ontwerpende zoektocht naar de mogelijkheden om:

- De geluidsbelasting van een zo groot mogelijk aantal woningen in de tweedelijnsbebouwing onder de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(lden) te brengen.
- De geluidsbelasting van de woningen in de eerstelijnsbebouwing zo ver mogelijk onder de maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A) te brengen.
- De geluidsbelasting in het openbare gebied op een, gegeven het feit dat de Campina-locatie een stationslocatie is, aanvaardbaar niveau te brengen.

De gevolgde systematische aanpak en de belangrijkste overwegingen en resultaten van het akoestisch onderzoek zijn als volgt (in de bijlage is een meer uitgebreide verantwoording opgenomen):

- Gestart is met een berekening van de geluidsbelasting op de bestaande woningen aan de Johan de Wittlaan; de nulsituatie. Bebouwing van de Campina-locatie zal de geluidsbelasting daar verminderen met 12-15 dB(A) en dus een aanmerkelijke verbetering betekenen.
- Vervolgens zijn berekeningen opgesteld van de effecten van plaatsing van schermen direct langs de spoorlijn (variërend in hoogte van 1 meter tot 10 meter). Uit deze berekeningen bleek dat een scherm van tenminste 6 meter hoog nodig zou zijn om bebouwing op de Campina-locatie te kunnen realiseren zonder de provincie te vragen een hogere grenswaarde vast te stellen.
- Daarna zijn de effecten berekend van een bebouwingswand (met woningen) parallel aan de spoorlijn (op een afstand van 30 meter in verband met de problematiek van externe veiligheid). Uit deze berekeningen bleek dat een aaneengesloten wand met een hoogte van 10 meter (en een lengte van ca. 450 meter) nodig zou zijn om de tweedelijnsbebouwing aan de voorkeursgrenswaarde te laten voldoen.
- Indien vorengenoemde wand zou worden onderbroken dan zou dit zowel voor het openbare gebied als voor de bebouwing



architectonische maatregelen

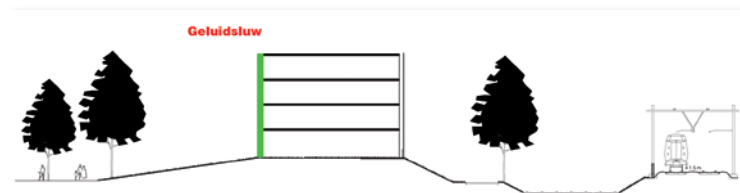
achter deze wand (in de tweede lijn) leiden tot aanzienlijke en veelvuldige overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

- Daarna zijn berekeningen opgesteld voor modellen waarin een geluidswal (of -scherm) op een afstand van ca. 30 meter van de spoorlijn wordt gerealiseerd. Ook zijn de effecten berekend indien op deze wal/scherm 'losse' woongebouwen zouden worden geplaatst. De resultaten van deze berekeningen waren zeer veelbelovend voor zowel de bebouwing in de 2e lijn als voor de geluidsbelasting in het openbare gebied.
- Tenslotte is verkennend onderzoek gedaan naar de ervaringen die er zijn in Nederland met architectonische maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen. Deze maatregelen blijken niet alleen goede mogelijkheden te bieden voor een verdere reductie van de geluidsbelasting (met ca. 2-5 dB(A)) maar geluidsreductie blijkt ook een belangrijke architectonische inspiratiebron te kunnen zijn.

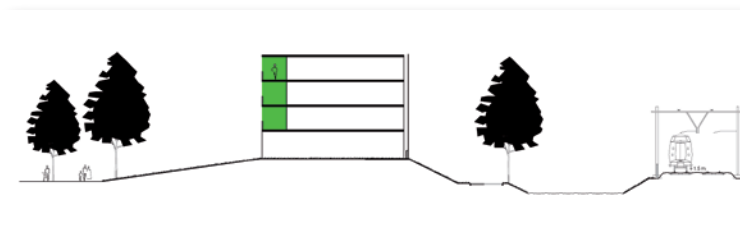
Op basis van dit onderzoek is een zeer goed beeld gekregen van de mogelijkheden die er zijn om de toekomstige geluidsbelasting op een aanvaardbaar niveau te brengen zonder dat het noodzakelijk is om het nieuwe woongebied te 'verstopten' achter een aaneengesloten scherm of bebouwingwand. Uitgangspunt vormt dat het plaatsen van zo'n hoog scherm ongewenst is om stedenbouwkundige en/of financieel-economische overwegingen. Dit heeft geleid dat de volgende uitgangspunten en ambities voor de Campina-locatie:

#### Ambities

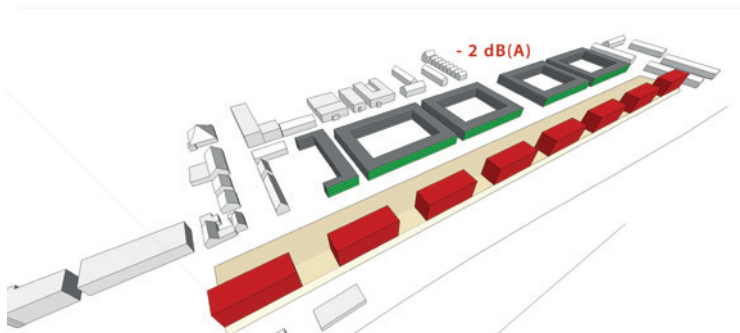
- Elke woning in de eerstelijnsbebouwing dient een geluidsluwe gevel te krijgen. Dit is een gevel waar de geluidsbelasting gelijk of lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(Lden). Deze gevels liggen aan de noordzijde van de gebouwen, in de 'luwte' van de bebouwing zelf.



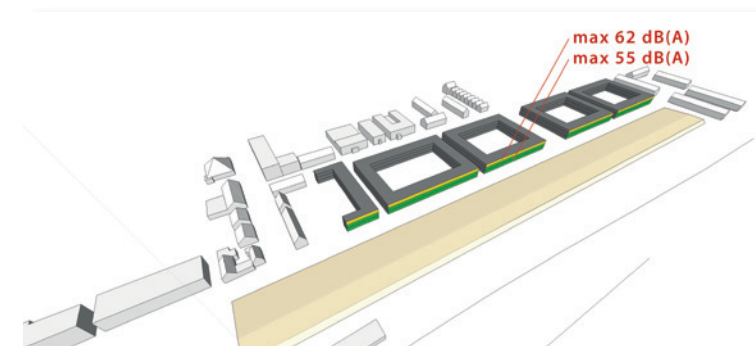
- Tevens dient er naar te worden gestreefd om de buitenruimten zoveel mogelijk aan deze minst belaste gevel te situeren.



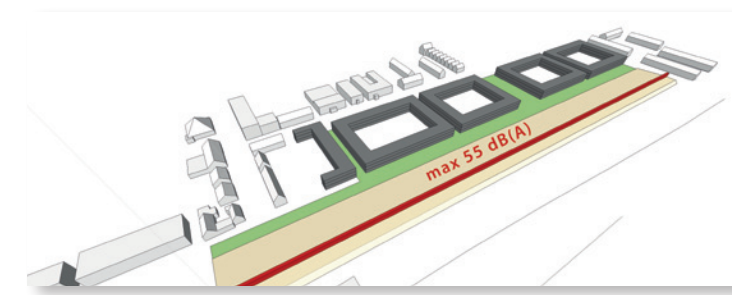
- Daarnaast dient de eerstelijnsbebouwing zo te worden gepositioneerd dat deze een reductie van de geluidsbelasting oplevert van tenminste 2 dB(A) voor de tweedelijnsbebouwing.



- Voor de tweedelijnsbebouwing wordt voor de eerste twee bouwlagen geen hogere grenswaarden aangevraagd. Dit betekent dat de geluidsbelasting op deze gevels niet meer mag bedragen dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(Lden).
- Voor een eventuele derde bouwlaag van de tweedelijnsbebouwing wordt een hogere grenswaarde aangevraagd met een maximum van 62 dB(A). Waarschijnlijk dienen er naast de stedenbouwkundige maatregelen ook nog architectonische maatregelen te worden getroffen.



- Het geluidsniveau in de openbare ruimte mag, op het moment dat het gehele visie-gebied ontwikkeld is, niet boven de 55 dB(A) te liggen. Om aan de eerdergenoemde ambities te voldoen is de aanpak er op gericht dat zowel de NS-locatie als de kavels aan de oostzijde tegelijkertijd of zo kort mogelijk na realisatie van de Campina-locatie wordt ontwikkeld (de Wgh kent namelijk geen tijdelijke ontheffingen). Omdat dit niet afgedwongen kan worden



moet het geluid voor het Campina-terrein voor en door het project opgelost worden. Daarom zal voor een aantal woningen en appartementen aan zowel de oost- als westzijde van het plan een hogere waarde moeten worden vastgesteld. Deze hogere waarde zal echter alleen voor de woningen worden vastgesteld waar dit echt noodzakelijk is en niet vermeden kan worden. Verder moeten deze woningen en appartementen ook dan zowel stedenbouwkundig als qua architectuur een kwalitatief goede uitstraling hebben.

- Voor de eerstelijnsbebouwing wordt de provincie verzocht een hogere grenswaarde vast te stellen. De hoogte daarvan wordt bepaald door de berekende waarde aan de gevels haaks op de spoorlijn met 3 dB(A) te verminderen. Deze verlaging wordt aan de uitwerkende architecten als taakstellende opdracht meegegeven. De 'norm' geldt ook voor de gevels evenwijdig aan de spoorlijn. De gevels dienen te voldoen aan de Wet geluidhinder door realisatie van dove gevels en/of door met architectonische maatregelen te bewerkstelligen dat de hogere grenswaarde niet wordt overschreden.



*Impressie/inspiratie: architectonische oplossingen buitenruimtes op geluidbelaste oost- en westgevels.*

Het in het onderhavige rapport beschreven en verbeeld plan voldoet uiteraard aan deze ambities.

Volledigheidshalve is in dit verband nog op te merken dat dit plan uiteraard ook past binnen het kader dat gesteld wordt door de Wet geluidhinder. In een ambtelijk overleg met 'de provincie' dat heeft plaatsgevonden op basis van het oorspronkelijke plan is dat bevestigd.

De voorgestelde aanpassingen in voorliggend 'vernieuwde plan' vormen ten opzichte van het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan in bijna alle gevallen een verdere verbetering van de geluidssituatie:

- Door de reservering anders te positioneren in het gebied komt het 'gat in de groene wal' iets verder van het station te liggen. De afstand tot het spoor is op deze locatie ook groter, zodat de geluidsbelasting iets afneemt. Overigens zal ook op deze plek een slimme oplossing in de openbare ruimte dienen te worden uitgewerkt om het geluidsslek van de reservering te beperken.
- De hogere lagen in de tweede lijn worden zwaarder belast. Door in de tweede lijn uit te gaan van eengezinswoningen is de bouwhoogte minder en zal de geluidsoverlast derhalve afnemen.
- De groene wal zal met de huidige opzet van de parkeergarage iets lager en breder worden dan in het oorspronkelijke plan. Dit vergroot het effectieve verblijfsoppervlakte op de wal, maar maakt het wel noodzakelijk het geplande scherm op de wal te verhogen.
- Daar waar buitenruimten aan de geluidselaste oost- en westgevels van de appartementenblokken komen te liggen wordt maatwerk toegepast in het ontwerp van deze buitenruimte. Samen met geluidspecialisten wordt per buitenruimte de maatregelen bekeken en afgewogen. Het doel is om een fraai architectonisch beeld te bewerkstelligen en tegelijk een buitenruimte te ontwerpen waar het prettig buiten zitten is. Ter illustratie staan verschillende ontwerp oplossingen aangegeven voor de balkons aan de geluidbelaste oost- en westgevels. Met oplossingen als een flap

aan de spoorzijde of een (deels) terugliggende buitenruimte zijn buitenruimten te ontwerpen met een acceptabele geluidsbelasting.

Het voorliggende aangepaste plan is in een vernieuwd geluidsonderzoek door DGMR tegen het licht gehouden. Daaruit komt naar voren dat het stedenbouwkundig plan met een zorgvuldige uitwerking van architectuur en openbare ruimte kan voldoen aan de wettelijke normen en grotendeels aan de gestelde ambities.

### 3.3.2 Programma

Het doel van deze stedenbouwkundige uitwerking is geweest om met de visie voor het gehele stationsgebied als inspiratiebron de ruimtelijke potenties van de Campina-locatie te onderzoeken.

De achtergrond van deze zoektocht is de onderkenning van de bijzondere potenties van deze plek, direct naar het station, nabij het centrum en ontsloten door bestaande infrastructuur. In onze overtuiging dienen de kansen die deze bijzondere locatie met zich meebrengt (het stimuleren van openbaar vervoer, het stimuleren van voorzieningen, etc.) zo goed mogelijk te worden benut.

In de zoektocht naar de ruimtelijke mogelijkheden op de locatie is het programma (uitgedrukt in woningaantallen) nog niet exact vastgelegd. Er is in eerste instantie met name gekeken naar massa, volume en hoogte.

In de huidige markt is het immers belangrijk om flexibel te kunnen inspelen op de vragen die zich aandienen. De exacte invulling van het programma zal met de stapsgewijze uitwerking en het in de markt zetten nader worden uitgewerkt, uiteraard in directe relatie met het parkeren.

Er is echter in het licht van de teruglopende woningmarkt wel een eerste aanzet gedaan en nadrukkelijk gezocht naar een globaal woonprogramma dat binnen de woningmarkt van Woerden afzetbaar is. Daarbij is ook reeds onderzocht welke gebouwcontouren en globale plattegronden daarbij gewenst zijn, vanuit de overtuiging dat maatwerk van groot belang is. Dit heeft geleid tot een voorlopig

woningbouwprogramma dat tevens binnen het stedenbouwkundig plan inzicht geeft in de randvoorwaarden ten aanzien van parkeren.

In het verlengde van de opgestelde marktverkenning en breed uitgezette enquête in Woerden is het duidelijk dat in de huidige markt met name ingezet zal moeten worden op grondgebonden woningen, betaalbare appartementen en zorg.

- Voorgesteld wordt om ten opzichte van het oorspronkelijke plan uit 2006 minder appartementen te maken in de lage blokken langs de Johan de Wittlaan en hierin te zetten op grondgebonden woningen met tuin, allen met een sterk individueel karakter. Gedacht wordt aan een grote mate van individuele vrijheid van de kopers, waarbij men zelf de hoofdopzet van de plattegrond, gevel en kapvorm van de woning mag kiezen.
- Langs het spoor in de eerste lijn wordt gezocht naar specifieke (grotere) afnemers, die één of meerdere van deze appartementenblokken willen afnemen. Een zeer kansrijke ontwikkeling lijkt het transformeren van twee blokken naar zorgwoningen. Hierover lopen contacten met zorgpartijen.

Daarnaast zijn er aftastende gesprekken met een belegger die interesse heeft in middeldure appartementen en zijn er gedachtes voor starterswoningen en een collectief particulier opdrachtgeverschap. In het verlengde van deze ideeën en contacten is binnen de meegegeven afwisseling en gegeven hoogtes uit het stedenbouwkundig plan gezocht naar zodanige gebouwcontouren voor de verschillende blokken dat een praktisch vloerplan, alsmede een boeiende architectonische en programmatische opzet is te realiseren. Daarbij is tevens gekeken op welke manier de 'loze tussenruimte' tussen het dak van de parkeergarage en de woningen op het niveau van de groene wal effectiever kan worden gebruikt. Door een effectievere opzet van een parkeergarage ontstaat er ruimte voor een extra volwaardige woonlaag op het niveau van de groene wal.

indicatief



Het totaal programma voor het Campinaterrein ligt tussen 200 en 290 eenheden zoals deze genoemd staan in deze paragraaf.

De globale voorgestane woningverdeling in woningcategorieën is als volgt:

Sociaal: minimaal 25%  
Middel: 50-75 %  
Duur: 0-25 %

In woningtypen is de verdeling van de eenheden als percentage van het totaal:

Grondgebonden woningen: 25% tot 35%  
Appartementen: 35% tot 62,5%  
Zorgeenheden: 12,5% tot 30%

Binnen het uitgewerkte programma wordt binnen de grenzen van het Campina-terrein uitgegaan van ongeveer 230 woningen, waarvan in deze opzet ca. 70 grondgebonden woningen en ca. 70 zorgwoningen in appartementengebouwen. Het uiteindelijke aantal is sterk afhankelijk van het uiteindelijke woonprogramma, oftewel

grootte en gebruik, van de appartementen die in appartementengebouwen komen. Het maximaal mogelijke programma wordt, omdat bewoners altijd in de garage moeten parkeren, bepaald door de beschikbare parkeercapaciteit in de parkeergarage. Dat geldt uiteraard ook voor de parkeerhoven in geval van de eengezinswoningen. Voor de grondgebonden eengezinswoningen wordt uitgegaan van het 'à la Carte-systeem' van Bolton. Daarbij hebben kopers zelfs de mogelijkheid een kavelbreedte te kiezen en de opzet van de woning. Dit betekent dat het uiteindelijke aantal woningen op dit moment nog niet exact te bepalen is. De parkeercapaciteit is uiteraard bepalend voor het maximaal aantal woningen dat op deze locatie een plek kan krijgen. In dat verband wordt er nadrukkelijk ingezet om zorg in het gebied te krijgen, omdat deze een lagere parkeerdruk en -norm met zich mee brengt. Mocht dit uiteindelijk niet haalbaar blijken dan zal het plan herontwikkeld worden en andere/passende oplossingen voor parkeren worden gevonden.

Naast woningbouw en zorg is de omgeving overigens ook geschikt voor andere functies. Hierbij kan worden gedacht aan maatschappelijke voorzieningen en diensten dienstbaar aan bewoners van het Campina-terrein in het algemeen en voor de zorgvragers in het bijzonder. Voorbeelden zijn ontmoetingsruimten en kleinschalige fitness of wellness-activiteiten. Ook kan worden gedacht aan een zorghotel voor bijvoorbeeld revalidatie.

Ook voor de overige functies, die op het Campina-terrein op een plaats kunnen vinden, geldt dat deze geen detailhandel mag zijn, maximaal tot milieucategorie 2 mag gaan, nauwelijks extra parkeerdruk mag geven en geen noemenswaardige overlast mag veroorzaken met betrekking tot geluid, verkeer, stof of stank. Voorbeelden van deze functies zijn: internetwinkels, software- en gameontwikkelaars of gelijkwaardige ICT-functies en zzp'ers met behoefte aan representatieve, hoogwaardige en goed met openbaar vervoer bereikbare werkplekken.

## BLOK 01

-1

TOTAAL 13 WONINGEN [AANNAME; CA 10 - 15 WON.]

BENODIGDE PARKEERPLAATSEN [f 1,8] = 23 p.p

[INCL. BEZOEKERSPARKEREN]

GEPROJECTEERDE PARKEERPLAATSEN = 18

GEPROJECTEERDE PARKEERPLAATSEN = 4

TOTAAL AANWEZIG 22 | TOTAAL BENODIGD 23

## BLOK 02

+6

TOTAAL 29 WONINGEN [AANNAME; CA 25 - 35 WON.]

BENODIGDE PARKEERPLAATSEN [f 1,8] = 52 p.p

[INCL. BEZOEKERSPARKEREN]

GEPROJECTEERDE PARKEERPLAATSEN = 46

GEPROJECTEERDE PARKEERPLAATSEN = 12

TOTAAL AANWEZIG 58 | TOTAAL BENODIGD 52

## BLOK 03

+3

TOTAAL 25 WONINGEN [AANNAME; CA 20 - 30 WON.]

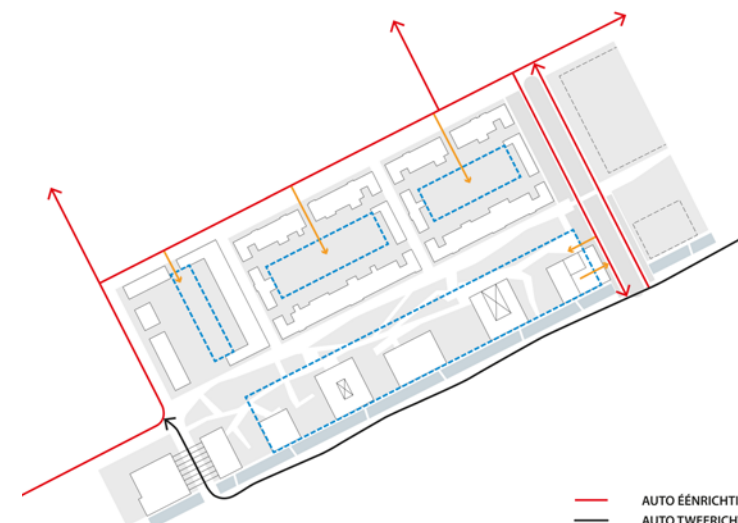
BENODIGDE PARKEERPLAATSEN [f 1,8] = 45 p.p

[INCL. BEZOEKERSPARKEREN]

GEPROJECTEERDE PARKEERPLAATSEN = 38

GEPROJECTEERDE PARKEERPLAATSEN = 10

TOTAAL AANWEZIG 48 | TOTAAL BENODIGD 45



— AUTO ÉÉNRICTING VERKEER  
— AUTO TWEERICTING VERKEER  
— INRIT PARKEERHOEJE  
- - - - - PARKEREN PRIVÉ

## SPOORZONE 01

+12

TOTAAL 172 WONINGEN

BLOK 5: 22 WONINGEN x [f1,5] = 33 p.p

BLOK 6: 31 ZORG. WON. x [f0,3] = 9 p.p

BLOK 7: 48 WONINGEN x [f1,3] = 62 p.p

BLOK 8: 39 ZORG. WON. x [f0,3] = 12 p.p

BLOK 9: 32 WONINGEN x [f1,5] = 48 p.p

TOTAAL = 164 p.p

BENODIGDE BEZOEKERS PARKEREN [f 0,3] = 52 p.p

GEPROJECTEERDE PARKEERPLAATSEN = 182

GEPROJECTEERDE PARKEERPLAATSEN = 46

TOTAAL AANWEZIG 228 | TOTAAL BENODIGD 216



huisvuil

Voor de genoemde maatschappelijke en functies geldt dat de onderste verdiepingen van de appartementenblokken het meest interessant zijn. In het geval van de kleinschalige functies kan het om verticaal gescheiden woon-werkeenheden gaan. Maar ook om personen die buiten het project wonen maar wel kantoor houden op het Campina-terrein. Deze functies zullen altijd een ondergeschikt element zijn in het woongebied dat het Campina-terrein zal worden.

Aan het stationsplein zijn overigens ook functies denkbaar als een grand café, kleine winkels of zelfs een hotel. Dit valt echter buiten het bestek van het onderhavige plan voor Campina. De precieze invulling van het programma moet dus nog worden vastgesteld, maar door het toepassen van een hoge begane grondverdieping zou ook in het gebied van Campina een divers gebruik van de plint mogelijk zijn.

### 3.3.3 Ontsluiting en parkeren

Een zeer belangrijke kwaliteit van de nieuwe woonbuurt is het auto-vrije en autoluwe karakter van een belangrijk deel van de openbare ruimte. De ontsluiting van de woonbuurt is aan de buitenrand gesitueerd, via de bestaande Johan de Wittlaan, in een lusje via de groene reservering en de ontsluitingsweg in de spoorzone naar de Johan van Oldenbarneveldlaan. Deze laatste aansluiting hangt samen met een mogelijke herontwikkeling van de P&R-locatie. Tot die tijd zal de route voor auto's door middel van een keerlus worden opgelost en worden alleen voetgangers, fietsers en calamiteitenverkeer via het Campina-terrein doorgeleid richting de Johan van Oldenbarneveldlaan en het stationsplein.

In deze opzet kunnen praktische zaken als afvalinzamelpunten langs de Johan de Wittlaan en in de spoorzone worden opgelost, binnen loopafstand van de woningen.

De bewoners parkeren hun auto in afgesloten parkeerhoven binnen de bouwblokken of een parkeergarage onder de groene wal. In tegenstelling tot het oorspronkelijke plan zijn de parkeerplaatsen voor



de bewoners nu direct gekoppeld aan de woningen en alle bezoekersparkeerplaatsen openbaar. Dit maakt het beheer en de organisatie eenvoudiger en is aantrekkelijk voor de nieuwe bewoners. De ontsluiting van de parkeerhoven vindt plaats vanaf de Johan de Wittlaan en die van de parkeergarage vanaf de autolus rond de reservering, zodat de overlast voor de bestaande bewoners langs de Johan de Wittlaan zo beperkt mogelijk blijft. De rest van het gebied is autovrij en bestemd voor wandelen, spelen en fietsen.

In de parkeerhoven en parkeergarage is ruimte voor het parkeren van de bewoners en tevens de mogelijkheid om de benodigde bergingen een plek te geven. Bij de inrichting van de parkeergarage staat sociale veiligheid en uitstraling voorop. Dit kan bereikt worden met een royale maatvoering en met een adequate verlichting. In het vernieuwde plan is ook bewust gekozen voor een bredere opzet met twee rijbanen, zodat eenvoudiger doorsteken gemaakt kunnen worden en een meer ontspannen en overzichtelijke invulling ontstaat. De parkeerhoven in de tweede lijn zijn afgesloten en alleen bereikbaar voor bewoners. De erfafscheidingen worden uniform als begroeide hekwerken vormgegeven en onderzocht wordt of met hoogtevverschillen en een begroeide pergola een aangename collectieve ruimte gemaakt kan worden.

Bezoekers voor de tweedelijns bebouwing parkeren langs de Johan de Wittlaan, de bezoekers voor de eerste lijn in de spoorzone. Om te voorkomen dat bezoekers van het station de plekken bezet gaan houden zal ook hier een parkeerregime moeten worden ingesteld. Voor bestaande bewoners kan een vergunningensysteem worden ingevoerd. Hierover zal later door de gemeente beslist moeten worden.

Voor het plan gelden navolgende parkeernormen (incl. bezoekers; 0,3 ppl/won)

<b>Woning duur</b>	
> € 272.268,-	2,0 ppl/won
<b>Woning middelduur</b>	
van € 181.512,- tot € 272.268,-	1,8 ppl/won
<b>Woning goedkoop</b>	
< € 181.512,-	1,6 ppl/won
<b>Zorgwoningen</b>	0,6 ppl/won

De woningen in de blokken in de tweede lijn zijn woningen in de categorie middelduur. De woningen in de eerste lijn zijn in de categorie goedkoop dan wel in categorie zorgwoningen.

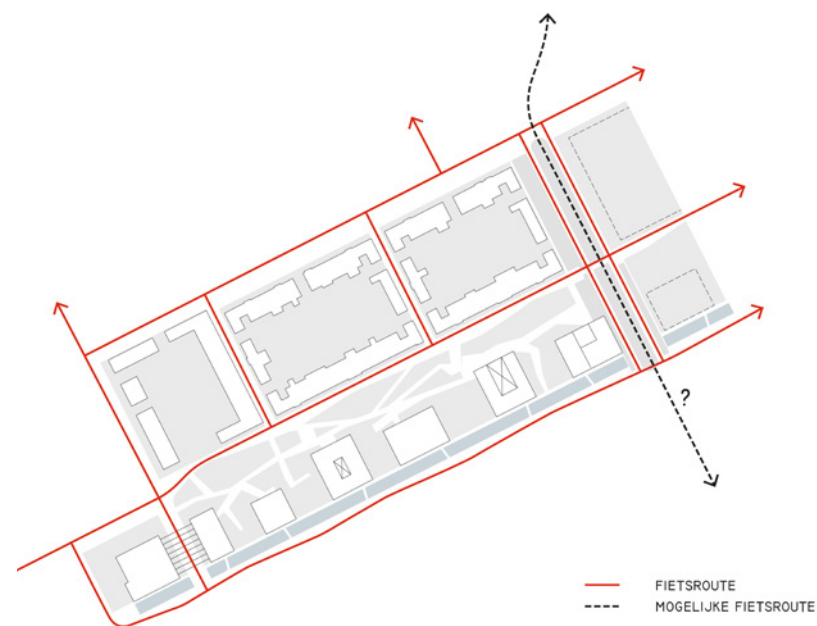
Zoals uit bijgaande parkeerkaart blijkt, voldoet de opzet aan deze parkeernormen. Vanwege de parkeerbehoefte van de aanwezige functies aan de noordzijde van de Johan de Wittlaan, zijn in de berekening slechts de parkeerplaatsen meegerekend aan de zuidzijde van deze weg. Aan de noordzijde zijn dus, rekening houdend met bestaande inritten, voor de bestaande functies 13 langs-parkeerplaatsen mogelijk. Bovendien is er aan de zuidzijde (in de blokken 01, 02 en 03 op bijgaand kaartje), bij de huidige capaciteit een surplus van 8 parkeerplaatsen.

Ook de verdeling tussen het aantal bewonersparkeerplaatsen enerzijds en het benodigde aantal parkeerplaatsen voor bezoekers (0,3 ppl/won) anderzijds, voldoet aan de normstelling.

### 3.3.4 Ontsluiting langzaamverkeer en de reservering onder het spoor

Met de ontwikkeling van het Campina-terrein wordt een belangrijke aanzet gegeven voor het verbeteren van de ontsluitingsstructuur voor langzaam verkeer in deze hoek van Woerden. De ontwikkeling maakt een eerste stap naar een veilige fietsroute tussen de Cort van der Lindenlaan en het stationsplein. Samen met de in de toekomst rustigere Johan de Wittlaan en de recent aangelegde fietsroute nabij het zorgcentrum Zuwe ontstaat daarmee een fijnmazig en aantrekkelijk netwerk van fietsroutes die de relatie tussen Staatsliedenkwartier en station aanzienlijk verbetert. De nieuwe fietsroute is bovendien een aantrekkelijke loper vanuit de nieuwe woonbuurt op het Campina-terrein naar het station en richting de fietstunnel van de Cattenbroekerlaan, die de verbinding vormt met het winkelcentrum van Snel en Polanen.

Daarnaast wordt, zoals eerder vermeld, onderzocht of het in de toekomst haalbaar is een onderdoorgang voor langzaam verkeer naar Snellerpoort te maken en daarmee ook de zuidzijde van het spoor op een goede manier te verknopen met stationsgebied en centrum. De groene reservering zorgt ervoor dat deze mogelijke toekomstige ontwikkeling niet geblokkeerd wordt. De precieze opzet van een dergelijke onderdoorgang zal later uitgewerkt moeten worden en vormt geen onderdeel van dit plan. Een eerste verkenning laat echter zien dat een onderdoorgang op deze plek qua hellingshoek goed aan te sluiten is op de fietsroute naar het station en bovendien een interessante route kan vormen tussen de Steinhagenseweg, Snellerpoort, het Campina-terrein, de Herteweide en zorgcentrum Zuwe. Mogelijk dat de route verder aan kan sluiten op de brug bij Fort Oranje en richting het Brediuspark.



In de gemaakte verkenningen naar het inpassen van de fietstunnel komen twee opties naar voren:

1. Een fietstunnel die zowel de sporen als de woonstraat/calamiteitenroute in de spoorzone ondertunnelt. Deze oplossing vergt een langere tunnel, maar maakt het wel mogelijk de beide delen van de spoorzone direct met elkaar te blijven verbinden en in de reservering in te zetten opeenrichtingsverkeer aan weerszijden van de fietstunnel.





2. Een fietstunnel die alleen de sporen ondertunnelt en derhalve een knip betekent in de woonstraat/calamiteitenroute langs de spoorzone. Voor de ontsluiting van de beide delen van de spoorzone (Campina en Campinaast) zal dan een separate ontsluitingsweg aan weerszijden van de reservering moeten worden gemaakt. Effectief betekent dit iets meer verharding in de reservering, maar geen grote aanpassing van de hoofdstructuur.

Beide opties zijn denkbaar. Bij de daadwerkelijke uitwerking in de toekomst zal een afweging gemaakt moeten worden op basis van kosten en ruimtelijke implicaties. Tegen die tijd zal ook worden bestudeerd hoe het profiel ter plaatse er dan uit zal moeten komen te zien.



*doorsnede langzaamverkeer tunnel t.p.v. reservering (opschuiven rijbaan)*



*doorsnede langzaamverkeer tunnel t.p.v. reservering (knippen rijbaan)*

### 3.3.5 Hoogtes

Voor de ontwikkeling van het Campina-terrein is zoals gezegd bewust gekozen voor een intensief woningbouwprogramma en een bijbehorende hoge kwaliteit van architectuur en openbare ruimte. Overwegingen om op deze plek te kiezen voor stedelijkheid, dubbel grondgebruik en intensivering zijn:

- De nabijheid van het station en de voorzieningen in het historische centrum en de wens om openbaar vervoer en voorzieningen te stimuleren door nieuwe woningen in de directe nabijheid te ontwikkelen.
- De geplande grootschalige ontwikkelingen aan de overzijde van het spoor in Snellerpoort vragen om een antwoord en het creëren van een overgang met de meer kleinschalige opbouw van het Staatsliedenkwartier.
- Op deze prominente plek in de stad en aan het spoor is een blikvanger gewenst die het station markeert en Woerden als bestemming op de kaart zet.
- Het intensieve woningprogramma maakt een hoge kwaliteit van openbare ruimte en architectuur mogelijk en het creëren van een woonomgeving waar de auto gevoelsmatig te gast is en ruim baan kan worden gegeven aan voetganger en fietser.

#### Ruimtelijke opzet:

Om dit intensieve programma op een zorgvuldige manier een plek te geven in het gebied is gekozen voor een ruimtelijke opzet die nadrukkelijk reageert op en aansluit bij de bestaande omgeving. Aan de zijde van de Johan de Wittlaan (tweede lijn) is de bebouwing lager en kleinschaliger, aansluitend op de maat, schaal en korrel van de bestaande woningen. Aan de zijde van het spoor (eerste lijn) is de bebouwing hoger, reagerend op ontwikkelingen en plannen in Snellerpoort en met als doel een beeldmerk te maken naar het spoor. In de eerste lijn is daarnaast gekozen voor een afwisseling van lage, brede gebouwen en hoge slanke gebouwen. De bouwblokken op de groene wal variëren van 4-5 woonlagen tot accenten van 11-12 woonlagen bovenop de parkeerbak. Er is bewust gezocht naar





deze afwisseling om een divers en verleidelijk beeld te creëren naar het spoor toe, meer licht, lucht en ruimte in het plan te brengen en door de hoogte in te gaan op maaiveld meer ruimte te maken voor wandelen, spelen en verblijven.

De 'hoogte' is in de eerste lijn nadrukkelijk gekoppeld aan 'slankheid'. Als principe geldt dat hoe hoger het gebouw, hoe slanker deze dient te zijn. Blok 4 (11 woonlagen, bovenop de parkeerbak) en blok 8 (12 woonlagen, bovenop de parkeerbak) fungeren daarmee nadrukkelijk ook als blikvanger en accent en zoeken in die zin in hoogte aansluiting bij hoogteaccenten elders in Woerden, zoals in Staatsliedenkwartier (10 lagen), Snel en Polanen (8 lagen) en de geplande toren in Waterrijk (11 lagen, bovenop de parkeerbak). Geen van de hoogteaccenten komt uiteraard in de buurt van de Bonaventurakerk,

deze blijft de belangrijkste blikvanger van Woerden. Blok 8 begint met een wat bredere basis van 4 woonlagen, maar 'verjongt' daarboven tot een slanke toren.

In het vernieuwde stedenbouwkundig plan is niet gekozen voor de maximale hoogte in de tweedelijnsbebouwing (visie: 3 lagen met kap, ondergeschikt ook 4 lagen met kap), maar zal daar vooral ingezet worden op grondgebonden woningen van 2 tot maximaal 3 lagen. Het hogere appartementenblok in de tweede lijn uit het oorspronkelijke plan is zelfs komen te vervallen.

De appartementengebouwen in de eerste lijn van de vernieuwde opzet hebben allemaal een woonlaag extra gekregen, maar feitelijk is de bouwhoogte maar 1 meter hoger geworden (binnen de marges van het oorspronkelijke plan). Daarnaast is het totale bouwvolume

in de eerste lijn zelfs teruggebracht. De extra woonlaag die ondanks de zeer beperkte verhoging en het verminderen van het bouwvolume is gerealiseerd is mogelijk gemaakt doordat de architectonische opzet van parkeergarage en bouwblokken in de eerste lijn nu veel efficiënter is. In het oorspronkelijke plan zat er een loze ruimte tussen de parkeergarage in de wal en de boven-gelegen gebouwen. Met een andere opzet van de garage is het mogelijk geworden deze loze ruimte om te vormen tot een aanvullende woonlaag.

Het P&R-terrein van NS-Poort valt feitelijk buiten dit plan, maar als we de eerder gepresenteerde doorkijk voor deze plek meenemen zijn er drie relatief slanke hoogteaccenten in de gehele spoorzone te onderscheiden:

1. Aan het stationsplein, een accent van 9 woonlagen, die de openbaar vervoersknoop markeert.
2. Aan de reservering, een accent van 12 woonlagen (bovenop de parkeerbak), als markering van de groene overgang tussen Campina en 'Campinaast', de toegang tot de spoorzone en mogelijk in de verre toekomst ook als accentuering van een onderdoorgang voor fietsers onder het spoor.
3. Centraal in de zone, een slank accent van 11 woonlagen (bovenop de parkeerbak), als afwisseling in de reeks van lagere en bredere gebouwen.

Door de verschillen in hoogte en massa van de verschillende blokken en de steeds variërende tussenruimtes ontstaat een afwisselend en divers beeld naar het spoor toe. Ieder gebouw zal architectonisch worden vormgegeven als een unieke blikvanger.

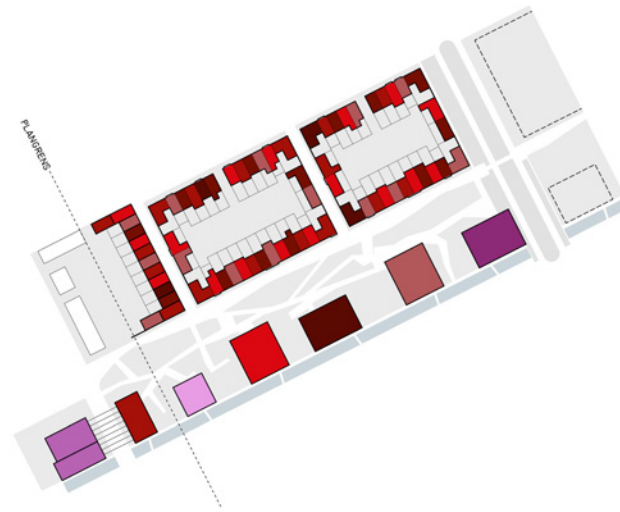


### 3.3.6 Architectuur en beeldkwaliteit

De kwaliteit en uitstraling van de architectuur is op deze locatie van groot belang:

- Door de ligging aan het spoor en nabij het station vormt het gebied een belangrijk onderdeel van het 'gezicht van Woerden'.
- De architectuur zal op deze locatie een meer dan gemiddelde bijdrage moeten leveren aan de uitstraling en het imago van de nieuwe woonbuurt.
- De architectuur kan en moet een bijdrage leveren aan het reduceren van de geluidsbelasting.
- De stationsomgeving kenmerkt zich door een grote afwisseling aan functies en bebouwingstypologieën. Het zou de uitstraling van de stationsomgeving ten goede komen als de architectuur van het Campina-terrein op een ingetogen en terughoudende manier aansluiting probeert te zoeken bij de omliggende architectuur.

Samenhang en differentiatie architectuur



Vanuit het stedenbouwkundig plan gelden de volgende aspecten als basisprincipes voor de beeldkwaliteit:

- In de eerste lijn staan alzijdige appartementengebouwen op een geleidelijk oplopende groene wal. Ieder bouwblok is anders in voetprint, hoogte en architectuur.
- Binnen de architectonische uitwerking van deze gebouwen zal op een creatieve manier om worden gegaan met de geluidsbelasting. Het feit dat deze gebouwen op een geluidsbelaste locatie staan is dadelijk op een vanzelfsprekende manier opgelost binnen de architectuur en niet dominant zichtbaar. De gevels aan het spoor zijn doof, maar zeker niet blind. Deze presenteren zich als een vanzelfsprekend en transparant onderdeel van de totale architectuur van de gebouwen.
- Voor de eerste lijn geldt in principe dat hoe hoger het gebouw is, hoe slanker deze dient te zijn.
- De gebouwen hebben een voorgeveloriëntatie naar alle zijden en twee volwaardige, herkenbare en transparante entrees; één op de groene wal en één aan de spoorzone. De hoofdentree met brievenbussen bevindt zich op de groene wal.

- Aan de zijde van de spoorzone zakken de gebouwen als het ware door de groene wal en staan daar zichtbaar op maaiveld. De entrees onder de gebouwen breken als het ware de doorgaande wand van de groene wal. Ieder gebouw heeft een eigen, karakteristiek bruggetje, waarmee de entrees over het water toegang krijgen tot de spoorzone en de hier gepositioneerde bezoekersparkeerplaatsen.
- Het gebouw op de hoek van de groene reservering zakt ook aan de zijde van de groene reservering door de groene wal en heeft hier op maaiveld aan twee zijden een gezicht.
- Tussen de gebouwen staat op de groene wal een transparant geluidsscherm, dat bewust geen onderdeel is van de afwisselende architectuur, maar over de volle lengte van de groene wal één samenhangend beeld vormt met de wal en openbare ruimte. Het geluidsscherm op de groene wal zal ontworpen worden in samenhang met de inrichting van de openbare ruimte en onderscheidt zich daarmee van de verschillende en afwisselende gebouwen op de wal. De insteek is een grote mate van transparantie en ontspannen inpassing binnen de openbare ruimte.
- In de tweede lijn is de bebouwing relatief kleinschalig en onderdeel van alzijdige bouwblokken. De rooilijn is vast, de entrees zijn georiënteerd op de Johan de Wittlaan, woonstraatjes, groene reservering en groene wal.
- Het parkeren vindt plaats in afgesloten parkeerhoven aan de achterzijde van de bebouwing. Een uniforme groene erfafscheiding en pergola bepalen hier het beeld en brengen kwaliteit en samenhang.
- De woningen in de tweede lijn krijgen een subtiele overgang naar de openbare ruimte door middel van een Delftse stoep.

#### *Diversiteit versus samenhang*

Het belangrijkste thema bij de architectonische uitwerking van de Campina-locatie is de constante wisselwerking tussen diversiteit en samenhang.

Zonder historiserend te worden zou het Campina-terrein in mate-

riaalgebruik en verschijningsvorm familie moeten worden van de bestaande bebouwing langs de Utrechtsestraatweg en Johan van Oldenbarneveltlaan. Inspiraties in de omgeving zijn de kenmerken de donkerrode baksteen, de plasticiteit van de gevels, de geprononceerde dakranden en de witte houten kozijnen en met name de gevarieerde maat, schaal en korrel (van kleinschalig tot grootschaliger). De architectuur moet niet proberen de omgeving te 'overschreeuwen', maar biedt juist de mogelijkheid om in de stationsomgeving een meer samenhangend beeld te creëren.

Dat wil overigens niet zeggen dat de architectuur op de Campina-locatie identiek moet worden aan architectuur uit de context. Specifieke karakteristieken uit deze context dienen een eigentijdse vertaling te krijgen. Binnen het plangebied en zijn directe context is derhalve een bepaalde vorm van samenhang, maar echter ook duidelijke verschillen. In een uitgevoerde enquête onder Woerdenaren bleek een overduidelijke voorkeur te bestaan voor een architectuur die nauw verwant is aan de architectuur die gebaseerd dan wel geïnspireerd is op een meer historische karakteristiek. Dat geldt zowel voor de grondgebonden woningen als voor de appartementen.

Binnen het plangebied zijn daarnaast drie thema-gebieden te onderscheiden. Deze vallen samen met de stedenbouwkundige hoofd-opzet:

- De eerstelijnsbebouwing langs de Johan de Wittlaan.
- De tweedelijnsbebouwing langs het spoor.
- De bebouwing op en aan het stationsplein (weliswaar gelegen binnen het studiegebied maar buiten de eigendomsgrens van Hollands Midden)

Elk van deze themagebieden krijgt een herkenbare gemeenschappelijke identiteit mee, die (subtiel) verschilt van de andere gebieden. Dit betekent dat binnen de themagebieden de verschillende gebouwen familie van elkaar zijn. De samenhang zal daarbij voornamelijk worden gevonden in het uniforme gebruik van één bandbreedte





van een bepaalde kleur baksteen. Voor de Campina-locatie is dit een bandbreedte van verschillende tinten baksteen; oranje-rood-bruin-paars-zwart. Ondergeschikt daaraan kunnen overigens op een beperkt aantal plaatsen alternatieve materialen worden toegepast als accent of contrast. Een incidentele toepassing van een lichte/witte kleur is als een verrijking te zien. Een ander kenmerkend aspect van de architectuur op het Campina-terrein zijn de geprononceerde dakranden en de (in materialisering en/of hoogte) herkenbare plint/begane grond. Deze aspecten komen in alle architectuur binnen het Campina-terrein terug.

Zowel in de bouwblokken van de tweede lijn als in de zone langs het spoor moeten blinde gevels voorkomen worden. Hoekgevels en de gevels aan het spoor zijn net zo representatief en open als de 'gewone' voorgevels. De architectuur zal overigens in de gehele zone langs het spoor rekening moeten houden met het geluid en met de eisen vanuit de externe veiligheid. Door allerhande architectonische ingrepen is de geluidsbelasting van gevels en buitenruimten namelijk aanzienlijk te verminderen. Het doel is niet om architectuur te maken die door geluid gedecteerd wordt, maar bijzondere objecten te ontwerpen, geïnspireerd door de ambitie om de geluidsbelasting te verlagen. Loggia's en uitkragingen vormen daarbij fraaie, toepas-



bare elementen en deze sluiten bovendien goed aan bij de gewenste plasticiteit. Binnen de samenhangende kaders kenmerkt het Campina-terrein zich door een grote mate van diversiteit en afwisseling, in zowel openbare ruimte als architectuur.

In en om het Campina-terrein zijn verschillende openbare ruimtes te onderscheiden met een eigen karakteristiek:

- De Johan de Wittlaan als een doorgaande groene bomenlaan, begeleid door een royale groenstrook en de voorgevels en entrees van de langs gelegen woningen en bedrijven.
- De intieme, stenige woonstraatjes met vooral grondgebonden woningen.
- Het oplopende buurtparkje op de groene wal, met binnen dit dakpark een grote afwisseling aan onderling verschillende appartementengebouwen.
- De spoorzone met het water, de groene taluds, de rietkraag, de bruggetjes en de tweede entrees van de appartementen.
- De groene reservering als volwaardige entree van de spoorzone, als groene overgang tussen Campina en 'Campinaast' en als doorsnijding van de lagere bebouwingszone langs de Johan de Wittlaan en de groene wal en appartementen aan de zijde van het spoor.

ledere openbare ruimte krijgt door zijn positie in de stad, het (verkeers)gebruik en door de aanliggende bebouwing een eigen opzet en karakteristiek.

*De afwisseling in de architectuur:*

1. Een groene wal met afwisselend slanke en hoge gebouwen en lage en brede gebouwen. Ieder gebouw is een herkenbare architectonische eenheid en de gebouwen onderling verschillen nadrukkelijk van elkaar door de massa/vorm en in architectonische uitwerking. Ieder blok heeft een eigen specifiek grondvlak en afwisselende hoogte en krijgt bovendien een herkenbare eigen architectuur mee. De gebouwen op de groene wal zijn allemaal als object duidelijk onderscheidend van de 'buurman'. Ieder gebouw is een beeldmerk op zich.

De samenhang zit hem in het consequent toepassen van de ambachtelijke bakstenen met vooraf meegegeven kleurpalet. De gebouwen hebben allemaal een herkenbare en onderscheidende entree op zowel de groene wal, als aan de spoorzone. In de spoorzone worden deze ontsloten door markante bruggetjes over het water. Iedere brug onderscheidt zich van de buurman, zodat ook op maaiveldniveau de diversiteit tussen de woonblokken duidelijk waarneembaar is. Vanuit de trein presenteert het Campina-terrein zich als een aaneenschakeling van helder vormgegeven gebouwen met ieder een herkenbaar eigen gezicht.

2. Een aantal alzijdige stadsblokken met grondgebonden woningen, met een herkenbare afwisseling. Deze afwisseling is niet per blok, maar kan door kopers individueel worden vormgegeven binnen de door, samen met gemeente, af te stemmen keuzemogelijkheden. Iedere woning in het blok kan daardoor herkenbaar anders zijn dan de buurman, bijvoorbeeld door een andere gevelindeling, een andere plattegrond, een andere kleur metselwerk (binnen bandbreedte) en een andere kapvorm. Iedere koper heeft een vrije keuze uit een palet aan mogelijkheden binnen het a la carte-systeem. Diversiteit ontstaat derhalve door de verschillende individuele keuzes, de onderlinge vormverschillen en ook door variaties in

bijvoorbeeld dakpan, voordeur en gevelindeling. De samenhang zit hem in de materialisering (de ambachtelijke bakstenen met eigen kleurpalet), geprononceerde dakranden, herkenbare plint en het feit dat alle keuzes zich beperken tot een vooraf ontworpen catalogus. Uitgangspunt is dat iedere woning herkenbaar anders is dan de buurman.

Binnen de samenhangende themagebieden vormen juist het verschil en de diversiteit belangrijke kenmerken. Daarmee wordt goed aangesloten bij de vanuit de context gewenste vriendelijke maat, schaal en korrel.

In de zone langs het spoor is de afwisseling voornamelijk van belang tussen de gebouwen onderling. Elk gebouw heeft een eigen herkenbare basisvorm en vraagt derhalve om een individuele architectonische uitwerking.

De twee gebouwen op de kop van de groene wal, bij de reservering en het stationsplein vormen als het ware de 'boekensteunen'. Zij markeren en accentueren bijzondere plekken in de stad door middel van hoogte en/of een verbijzondering in de architectuur of het materiaalgebruik. Hetzelfde kan gezegd worden over het (door NS-Poort te realiseren) gebouw aan het stationsplein. De oostzijde van het gebouw valt ruimtelijk gezien binnen het themagebied van het Campina-terrein, het deel aan de zijde van het station hoort meer bij het stationsplein.

Er wordt nog een verder uitgewerkt beeldkwaliteitplan met toetsbare welstandcriteria uitgewerkt. In dit beeldkwaliteitplan zal ook nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de beeldkwaliteit van het landschap en de openbare ruimte.

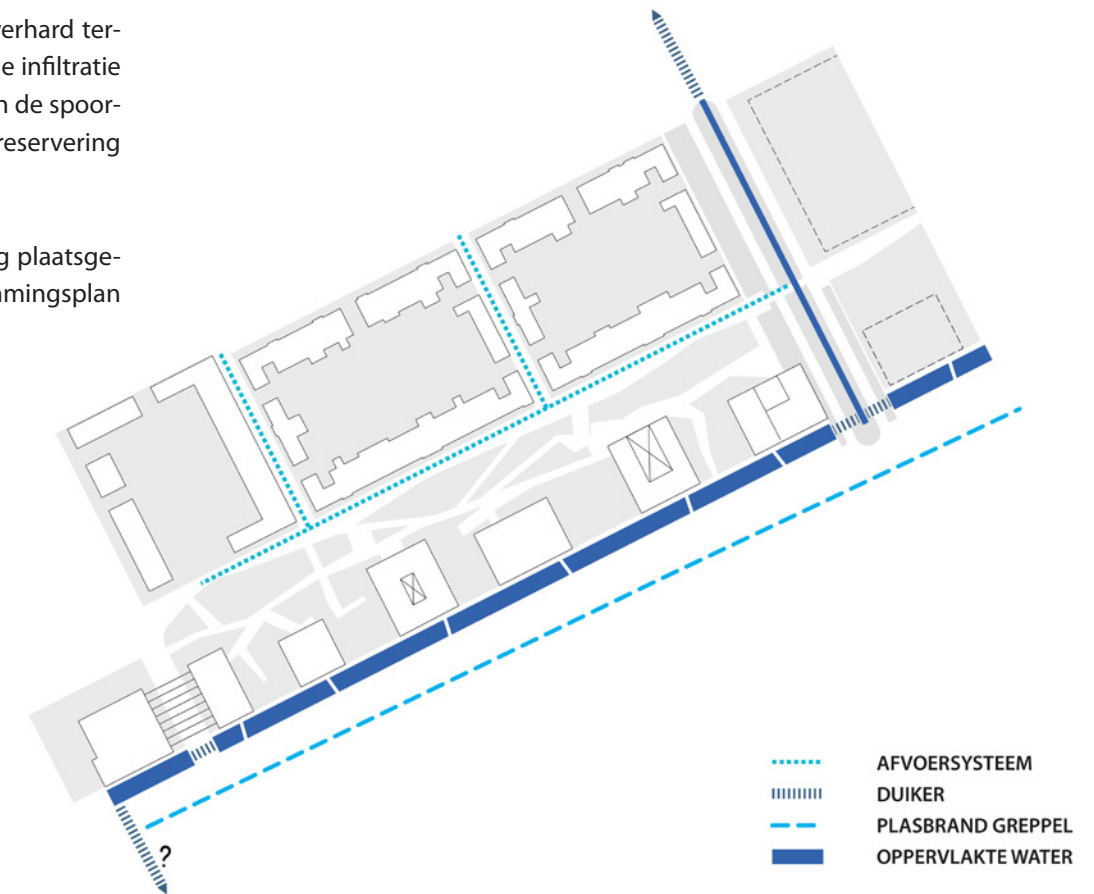
### 3.3.7 Water

Op het moment bevindt zich in het gebied geen oppervlaktewater op een smalle scheidingsloot tussen Campina en Campinaast en de watergang/greppel langs het spoor na. In de functie van fabriekster-

rein was het plangebied bovendien nagenoeg geheel verhard, waardoor er weinig infiltratie mogelijk was. Om deze situatie te verbeteren wordt in het stedenbouwkundig plan voorgesteld in de spoorzone een brede watergang te maken aan de voet van de groene wal. Deze krijgt een functie als waterberging, maar kan tevens gebruikt worden als bluswatervoorziening bij calamiteiten langs het spoor. Dit water sluit aan op het bestaande water langs het spoor en in het Staatsliedenkwartier en zal, indien noodzakelijk, aan de zijde van het station onder het spoor door ook een verbinding krijgen met het water in Snellerpoort.

In de rest van het plangebied wordt het percentage onverhard terrein groter ten opzichte van de oude situatie, waardoor de infiltratie zal toenemen. De afvoer van regenwater naar het water in de spoorzone zal in verband met de wal geschieden via de groene reservering en/of door leidingen onder de parkeergarage door.

In het kader van de planvorming heeft reeds afstemming plaatsgevonden met het waterschap, in het kader van het bestemmingsplan zal nog een watertoets plaatsvinden.





21 maart, 12:00 uur



21 juni, 12:00 uur

### 3.3.8 Bezinning

Een belangrijke randvoorwaarde bij de stedenbouwkundige uitwerking van het plan is de bezinning van de openbare ruimte en van de bestaande en nieuwe bebouwing. Daarom is in de massaopbouw van zowel de spoorzone als de bouwblokkenzone terdege rekening gehouden met de schaduwval van de voorgestelde bebouwing. In de uitwerking van de visie is bewust gekozen voor vooral grondgebonden woningen in de tweedelijsbebouwing om daarmee een zorgvuldige aansluiting te maken op de bestaande woningen langs de Johan de Wittlaan. De hoogteaccenten liggen alleen langs het spoor, als overgang naar het grootschaligere Snellerpoort. Overlast voor bestaande woningen door schaduwval wordt met deze opzet zoveel mogelijk beperkt.

De hogere bebouwing op de groene wal vormt in die opzet de zuidrand van het gebied. Om die reden is het bebouwingslint bewust open en transparant gehouden. Door de afwisseling van slank en hoog en breed en laag en door de tussenruimten tussen de bebouwing ontstaat er in het gebied erachter een afwisselend spel van zon en schaduw, waarbij elk deel van het gebied wel een keer in de zon komt. De buitenruimten liggen aan de zijkanten van de bebouwing, op het oosten en westen, en hebben daar weinig last van de slagschaduw van naastgelegen gebouwen. Door de royale breedtemaat van de groene wal en door de positie van de bebouwing op deze wal heeft ook de achterliggende bebouwing van de bouwblokken geen last van de slagschaduw.

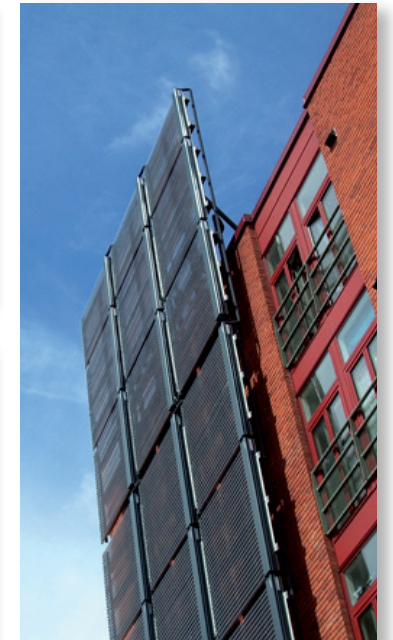
De bouwblokken langs de Johan de Wittlaan verzorgen de overgang met de bestaande woningen en zijn om die reden bewust lager gehouden. Door bovendien de rooilijn langs de Johan de Wittlaan terug te leggen wordt voorkomen dat bestaande woningen met schaduwval van de nieuwe woonbuurt te maken krijgen. De woonstraatjes zijn smal en intiem, maar krijgen door hun noord-zuidoriëntatie voldoende zon.

### 3.3.9 Duurzaamheid

De titel van deze paragraaf is veelomvattend, want duurzaamheid kent vele facetten. Dat geldt voor zowel de duurzaamheid in het plan als duurzame facetten aan het plan.

Met de aankoop en transformatie van het fabrieksterrein naar wonen is een belangrijke stap gezet in een duurzame woontekomst voor dit stukje Woerden. Deze unieke binnenstedelijke locatie komt vrij om te wonen en te leven. Hierdoor is er minder druk op het omliggende Groene Hart als het gaat om wonen. Het vertrek van Campina heeft zelfs de aanzet gegeven tot een transformatie van de gehele spoorzone. Ook de locaties van het naastgelegen tuincentrum en loonbedrijf komen beschikbaar om te wonen.

De bewoners van het Campina-terrein kiezen voor een rustige woonomgeving dichtbij de voorzieningen van de binnenstad. Lopend of met de fiets, de bewoners zijn zo in de oude binnenstad. Het geeft weer meer vitaliteit aan voorzieningen en detailhandel die, zoals





overall in Nederland, onder druk staat vanwege het oprukkende gebruik van de auto en de perifere detailhandel.

Door de nabijheid van het trein- en busstation zal vaker met de bus en trein worden gereisd door mensen. Het vrijkomen van het Campina-terrein als woonlocatie faciliteert duurzaam mobiliteitsgedrag. Doordat de auto's van bewoners niet zichtbaar zijn in het openbaar gebied en bezoekers alleen aan de randen van het plan kunnen parkeren, is de openbare ruimte in het plan hoogwaardig en groen. Het groen en het gebruik van hoogwaardige materialen zorgen voor een plezierige woonomgeving waar mensen tot rust komen en graag blijven wonen. Mede hierdoor zal er minder worden verhuisd wat de sociale samenhang in de wijk ten goede komt.

Voor de eengezinswoningen wordt deze sociale samenhang verder verstrekt omdat mensen zelf de eigen woning volledig hebben kunnen samenstellen. Mensen hebben de eigen woonwensen waar kunnen maken en zelf de uitstraling van de eigen woning mogen bepalen. De diversiteit in de gevel wordt bijeen gehouden door de vorm en het materiaalgebruik die zijn toegestaan waardoor een coherent straatbeeld ontstaat waar de bewoners trots op zijn. Ze zijn trots en betrokken bij hun woning en de buurt die zij zelf hebben samengesteld. Het zorgt ook voor een betrokkenheid die verder reikt dan de voordeur en uitstraalt naar de nieuwe buurt waar zij zijn komen wonen.

Ook het mengen van zorg en wonen, sowieso door elkaars nabijheid maar verstrekt door de maatschappelijke voorzieningen, zorgt voor een sociale cohesie binnen de nieuwe buurt. Het zorgt voor een grotere betrokkenheid bij elkaar.

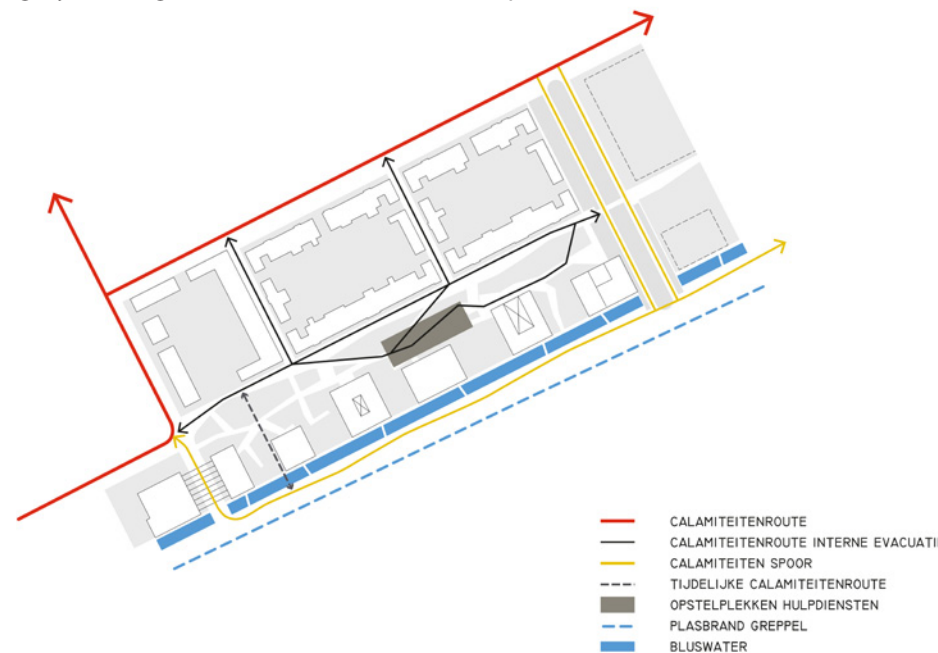
Ook de genoemde flexibiliteit in de plannen is duurzaam. Er kan geschakeld worden naar behoeften en wensen, waarbij het algehele nagestreefde beeld onomstotelijk overeind blijft.

Uiteraard geldt dit ook voor energiezuinigheid. De afspraken hieromtrent zullen door gemeente en Hollands Midden BV uitgewerkt worden in een overeenkomst.

### 3.3.10 Externe veiligheid

Over het spoor worden gevaarlijke stoffen vervoerd, die het wenselijk maken zorgvuldig te kijken naar de externe veiligheid van de nieuwe woonbuurt. De wens om in de eerstelijnsbebouwing in te zetten op intramurale zorgwoningen benadrukt dit. De belangrijkste randvoorwaarde is een vrije zone langs het spoor. Dit is een integraal onderdeel van het stedenbouwkundig plan; er is ten behoeve van de externe veiligheid een zone van 30 meter vrijgehouden tussen het buitenste spoor en de bebouwing, waarbinnen een calamiteitenroute is opgenomen.

Daarnaast is echter ook een aanvullend onderzoek opgesteld op basis waarvan specifieke (bouwkundige) maatregelen zijn gekozen om de externe veiligheid van de toekomstige bewoners zo groot mogelijk te maken. De insteek daarbij is dat alle toekomstige bewoners van het Campina-terrein een zelfde veiligheidsniveau hebben en de overlevingskans bij een calamiteit voor 'niet-zelfredzame mensen' gelijkwaardig is aan die van de 'zelfredzame personen'.



Er zijn daarbij verschillende aanvullende maatregelen onderzocht die vervolgens zijn afgewogen op basis van de investeringskosten en effectiviteit.

De volgende maatregelen zullen bij de uitwerking van het nieuwe woongebied worden meegenomen en uitgewerkt:

- bomenrij langs het spoor;
- risicocommunicatie bij verkoop;
- bluswatervoorziening langs het spoor;
- heldere ontsluiting van de locatie;
- goede ontsluiting van het spoor;
- opstel mogelijkheden brandweer;
- geen openslaande ramen aan de spoorzijde;
- matrixverkaveling;
- vluchtroutes van het spoor af;
- waarschuwingssysteem bevolking;
- brandcompartimentering gebouwen;
- BHV-organisatie bij de zorgappartementen in het gebouw;
- ontruimingsinstallatie bij de zorgappartementen;
- hittewerend uitvoeren van de gevel van de gebouwen langs het spoor;
- kleine overdruk gebouwen langs het spoor en aanzuiging lucht van de noordzijde van de gebouwen.

Zorg maakt ook een onderdeel uit van het gedachte programma op het Campinaterrein. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan zal zeer goed worden gekeken naar de relatie tussen het type zorg en de verantwoording in het kader van de externe veiligheid om deze functie op het Campinaterrein te vestigen.

### 3.3.11 Flexibiliteit

Binnen de nieuwe werkelijkheid van de huidige woningmarkt is het van groot belang om binnen het plan ruimte te laten voor verschillende wensen vanuit die markt. Er is geen behoefte aan een ruimtelijk en programmatisch keurslijf; de huidige woningmarkt vraagt om zorgvuldig te luisteren naar de wensen van de potentiële nieuwe bewoners en de mogelijkheid om die wensen ook gericht en betaalbaar handen en voeten te geven. Het stedenbouwkundig plan geeft derhalve de richtinggevende kaders; het beschrijft de belangrijkste kwaliteiten en randvoorwaarden om die te bewerkstelligen, maar wil vooral niet alles dichttimmeren. Flexibiliteit binnen de beschreven stedenbouwkundige hoofdopzet is derhalve van groot belang.

In tweede lijn wordt daar met het 'à la carte principe' nadrukkelijk op ingespeeld. De toekomstige bewoners kiezen zelf hoe hun woning er uit komt te zien, binnen de eerder beschreven stedenbouwkundige en architectonische spelregels.

In de eerste lijn zit de flexibiliteit in de uitwerkingsmogelijkheden binnen de verschillende voetprinten en hoogtes. Dit laat binnen het stramien van de parkeergarage nog ruimte voor verschillende invullingen, programma's en architectonische uitwerkingen.

De positionering, voetprint en massa van de verschillende blokken aan het spoor is uiteraard zorgvuldig tot stand gekomen. De voetprint is in die zin de basisgedachte en grondtoon van het plan. Gezamenlijk dragen zij het gewenste beeld uit naar het spoor. Het is belangrijk om deze compositie ook zo te realiseren om de gewenste kwaliteit ook daadwerkelijk te kunnen waarmaken.

Tegelijk vormen de voetprints en de positionering geen star toetsingskader. Er lopen gesprekken met gebruikers en eindafnemers van één of meerdere blokken in de eerste lijn. Elk van deze partijen heeft een eigen lijst met wensen en eisen. Een dergelijke partij zal pas een blok kopen als deze zijn wensen en eisen vertaald ziet in de indeling van een blok dan wel het ontwerp. Het realiseren van de

eerste lijn is belangrijk om de geluidsbelasting in de rest van het gebied te verbeteren. Het in één keer realiseren van de geluidwering die de eerste lijn vormt is derhalve van groot belang. Dit kan alleen als potentiële gebruikers en eindafnemers zich kunnen herkennen in de mogelijkheden die het Campina-terrein hen biedt.

Voor de realisatie van het plan is het cruciaal dat geïnteresseerde partijen ook worden gefaciliteerd in de wensen en eisen maar ook de technische maakbaarheid ervan wordt gefaciliteerd. Om dat waar te maken is een zekere flexibiliteit nodig in de voetprint van de blokken. Dit kan een op onderdelen afwijkende voetprint betekenen. De afwijkingen passen uiteraard binnen de grondtoon van het stedenbouwkundig plan en houdt de unieke kwaliteiten ervan overeind. Het kan zelfs leiden tot speelsere gebouwvormen en bijzondere elementen die de eigen unieke identiteit van een blok goed kan versterken. De gezamenlijke focus van gemeente en Hwollands Midden BV zal liggen op het binnen de kwaliteiten van dit project faciliteren van de wens van de eindgebruiker. Ook met de opzet van het bestemmingsplan zal hier op ingespeeld worden.

### 3.3.12 Fasering en tijdelijke situatie

Kijkend naar het studiegebied van de visie zal het Campina-terrein naar alle waarschijnlijkheid als eerste ontwikkeld worden; de locaties 'Campinaast' en 'NS-Poort' volgen later en vallen derhalve niet binnen dit plan. De ruimtelijke opzet van de visie en het stedenbouwkundig plan maken het ook mogelijk om Campina vooruitlopend te realiseren terwijl de aangrenzende locaties later volgen. Feitelijk vormt de ontwikkeling van Campina de belangrijke eerste aanzet tot de transformatie van de gehele zone.

Met de ontwikkeling van het Campina-terrein zal bijvoorbeeld de belangrijke langzaamverkeersaansluiting op het stationsplein worden gemaakt, waarmee een eerste aanzet wordt gegeven voor de gewenste fietsroute richting het Staatsliedenkwartier. Het verder doortrekken richting het Staatsliedenkwartier is afhankelijk van de ontwikkeling van 'Campinaast'. Ook het vervolmaken van de groene

reservering hangt daar vanaf, het grootste gedeelte van deze groene openbare ruimte heeft dan echter al handen en voeten gekregen op het Campina-terrein.

De gebouwde aansluiting op het stationsplein zal plaatsvinden op de gronden van NS-Poort; het huidige P&R-terrein. Met de ontwikkeling van de groene wal en eerstelijnsbebouwing op het Campina-terrein wordt daar echter wel nadrukkelijk een belangrijke aanzet voor gegeven. Tussen de nieuwe woonbuurt en het stationsplein wordt de P&R-locatie een aantrekkelijke en voor de hand liggende ontwikkelingslocatie.

Kijken we naar de fasering binnen het Campina-terrein dan verdient het de voorkeur om vooruitlopend op de ontwikkeling van de tweede lijn eerst de groene wal, de parkeergarage en (het merendeel van de) de appartementenblokken te realiseren. Zonder de geluidwerende werking van deze zone aan het spoor kan de bouw van de grondgebonden woningen in de luwte niet worden opgestart. Bij voorkeur worden de 5 blokken aan de spoorzone om die reden dan ook in één keer gebouwd. Daarna kan stapsgewijs de tweedelijnsbebouwing worden ontwikkeld

#### *Tijdelijke situatie:*

Ook in de tijdelijke situatie dat de voorgestelde ontwikkelingen op het P&R-terrein en 'Campinaast' nog niet zijn opgepakt is het belangrijk dat er een aangename en leefbare situatie is op het Campina-terrein. Dit gaat met name over de aansluiting van de groene reservering en de aansluiting op het stationsplein.

Met de asymmetrische opzet van de groene reservering ligt het grootste gedeelte van het groen aan de zijde van het Campina-terrein. In de tijdelijke situatie dat het Campina-terrein is ontwikkeld en de naastgelegen bedrijfskavels nog herontwikkeld moeten worden, ontstaat op die manier toch een aantrekkelijk groen beeld en een volwaardige, groene entree van de spoorzone en de appartementen

die daar hun adres hebben. Binnen de tijdelijke reservering binnen de eigendomsgrens van Hollands Midden is voldoende ruimte voor dit groen en voor een rijbaan van 4,5 meter breed voor tweerichtingsverkeer, voor het ontsluiten van de parkeergarage in de groene wal en de openbare woonstraat in de spoorzone.

Tot het moment dat de P&R-locatie zal worden herontwikkeld zal aan de zijde van het station een goede aansluiting moeten worden gemaakt op het stationsplein. Daarbij spelen drie aspecten een rol:

1. De aansluiting van de toekomstige doorgaande langzaamverkeersroute op het stationsplein; deze zal gelijk met de ontwikkeling van het Campina-terrein worden meegenomen. Als de eerste woningen bewoond worden is het derhalve mogelijk om in één beweging vanaf het Campina-terrein naar het stationsplein te wandelen of fietsen.

2. De ontsluiting van de openbare woonstraat/calamiteitenroute in de spoorzone. Het is in deze tijdelijke situatie nog niet mogelijk een veilige aansluiting voor auto's en vrachtverkeer te maken op de Johan van Oldenbarneveldlaan. Gezien de te verwachten beperkte verkeersintensiteit is dit ook geen probleem, door middel van een keerlus kunnen deze via de reservering terug naar de Johan de Witlaan. Wel zal op eigen terrein een langzaamverkeersverbinding richting de Johan van Oldenbarneveldlaan worden gemaakt, zodat fietsers en voetgangers vanuit de spoorzone direct naar het stationsplein kunnen. Deze zal tevens voor calamiteitenverkeer kunnen worden gebruikt, zodat de spoorzone vanaf de start vanaf twee zijden bereikbaar is.





# EEN IMPULS VOOR HET STATIONSKWARTIER

Vernieuwd stedenbouwkundig plan Campina-terrein Woerden