

# RAADSVORSTEL

12R.00435



Gemeente Woerden



12R.00435

**Agendapunt:**

**Indiener:** college van burgemeester en wethouders

**Datum:** 13 november 2012

**Portefeuillehouder(s):** wethouder Schreurs

**Portefeuille(s):** Ruimte

**Contactpersoon:** R. Broekmeulen

**Tel.nr.:** 428611

**E-mailadres:** broekmeulen.r@woerden.nl

---

**Onderwerp:** herontwikkeling voormalig Campinaterrein aan de Johan de Wittlaan in Woerden - Stedenbouwkundig Plan

---

**De raad besluit:**

in te stemmen met het stedenbouwkundige plan voor het Campinaterrein, versie november 2012.

---

**Inleiding:**

Het voormalig Campinaterrein is in 2004 gekocht door de Woerdense ontwikkelaar Hollands Midden. Deze ontwikkelaar heeft in 2006, samen met de gemeente een breed gedragen en ambitieus plan voor de herontwikkeling opgesteld. Dit is op 19 juli 2007 goedgekeurd door de gemeenteraad van Woerden. Insteek was (en is) om op deze centrale en goed bereikbare plek, in de nabijheid van het historische centrum, een hoogwaardige stedelijke woonbuurt te maken met een autovrij en groen karakter, met ruimte voor veilige én aangename fietsverbindingen naar het station.

In 2008 besloot Hollands Midden het Campinaterrein en het bijbehorende ontwikkelrecht te verkopen. Deze verkoop is niet gelukt en in 2011 heeft Hollands Midden de gemeente gevraagd mee te werken aan een herijking van de plannen voor het Campinaterrein. Deze herijking was nodig, omdat er in de tussentijd wel het nodige veranderd is. 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 maakten het oorspronkelijke plan tegen het licht te houden.

Daarom is er 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. De inzet is daarbij om een efficiënter plan te maken, met een woningbouwprogramma dat beter aansluit op de huidige vraag. Dit vernieuwde plan ligt nu aan u voor.

---

**Bevoegdheid:**

Het vaststellen van een Stedenbouwkundig Plan is geen wettelijke bevoegdheid van de raad. Echter, uw raad heeft het vorige plan vastgesteld in 2007, dus ook de gewijzigde versie willen wij aan u voorleggen. Daarbij komt dat dit Stedenbouwkundig Plan de onderlegger gaat vormen voor een bestemmingsplan, dat medio 2013 ter vaststelling aan u zal worden voorgelegd.

---

---

## Beoogd effect:

Het stellen van randvoorwaarden en het definiëren van de ambities voor de transformatie van het Campina terrein naar een stedelijk woonmilieu.

---

## Argumenten:

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 sterke afwisseling en differentiatie in de architectuur, tussen de verschillende blokken langs het spoor (de "eerstelijns bebouwing") en tussen de verschillende individuele woningen in de lage blokken langs de Johan de Wittlaan (de "tweedelijns bebouwing").

### *Programma*

Het totaal programma voor het Campinaterrein ligt tussen 200 en ca. 260 eenheden, en 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 parkeer-garage. Dat geldt uiteraard ook voor de parkeerhoven in geval van de eengezinswoningen.

### *Belangrijke aspecten van het plan die niet zijn veranderd:*

- 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 worden 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 alleen grondgebonden woningen. Aan de spoorzijde bevindt zich een zone met daarin opgenomen een parkeergarage en daar boven 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 bezoekers-parkeren.
- 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 van 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 aangename 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. Deze mogelijke doorgang zal echter 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.

---

## Kanttekeningen:

### *Aanleidingen voor een vernieuwd plan*

- De markt voor met name (dure) appartementen is sterk teruggelopen. Er is besloten om daarom het woningbouwprogramma terug te brengen, minder in te zetten op appartementen en meer de nadruk te leggen op eengezinswoningen, zorg en betaalbare appartementen. Voor de appartementen wordt al in een vroeg stadium van de planvorming gezocht naar eindafnemers. Ook wordt sterk ingezet op het betrekken van de consument, via een "a la carte" concept en mogelijk ook via Collectief Particulier Opdrachtgeverschap.
- 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 aan de Johan de Wittlaan 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 uitgelijnd te worden met de constructie van de parkeergarage.
- Er heeft nader overleg plaatsgevonden met Synchron (eigenaar 'Campinaast') over de aansluiting van het plan. Aan deze zijde is meer afstand en ruimte gewenst. In een brief heeft Synchron aangegeven bereid te zijn de benodigde afstand te respecteren.
- 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.

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

### *Parkeeroplossingen*

- 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.

### *Programma: zorgwoningen*

- 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. In het stedenbouwkundig plan wordt ingezet op zorgappartementen in twee van de vijf woongebouwen. Ook het parkeerprogramma is hierop aangepast. Mocht het Hollands Midden niet lukken om hierover afspraken te maken met woonzorgpartijen, zullen de plannen moeten worden aangepast. Dit omdat voor zorgwoningen weinig parkeerplaatsen nodig zijn (en deze zijn dus ook niet opgenomen in het plan), terwijl deze voor een ander woningbouwprogramma wel nodig zijn. Bovendien zijn zorgwoningen erg klein van oppervlakte, en omvorming naar "gewone" wooneenheden zal invloed hebben op de vormgeving van het gebouw. Dit is een risico.

### *Bouwhoogten*

- 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 dan in het vastgestelde plan uit 2007. Dit betekent dat de hoogste woontoren nu in totaal 13 lagen telt (circa

39 meter hoog vanaf maaiveld in plaats van 38 meter ) en de op-een-na-hoogste toren telt nu 12 lagen (ca. 36 meter vanaf maaiveld).

#### *Geluid*

- 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 1,50 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 railverkeerlawaaï, een aangescherpte wettelijke rekenmethodiek en de veranderde opzet van het plan. Voor de woningen waar, na het treffen van schermmaatregelen niet wordt voldaan aan de geluidsambitie, kan door middel van bouwkundige oplossingen (bv afscherpende balustrades) alsnog aan de ambities worden voldaan. Echter, voor een groot deel van de woningen langs het spoor, maar ook voor de hogere verdiepingen van de tweedelijns bebouwing zal een Hogere Waardebesluit moeten worden aangevraagd, omdat de geluidbelasting op de gevel hoog is. Dit was in 2007 overigens ook het geval.

#### *Groene reservering*

- 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 langzaamverkeersnetwerk. 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.

#### *Straat langs het spoor*

- 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 straat die door middel van een 'lusje' wordt aangesloten op de bestaande verkeersstructuur.

#### *Fietsroute*

- Er wordt een nieuwe (hoofd)fietsroute dwars door het plan, tussen Cort van der Lindenstraat/ Staatsliedenkwartier en stationsplein Noord aangelegd. Om deze fietsroute aan te sluiten op het stationsplein, dient Hollands Midden een klein stukje grond aan te kopen van de NS, of daarover gebruiksaafspraken te maken. Hoewel Hollands Midden reeds contact heeft met NS, zijn deze afspraken nog niet gemaakt. NS heeft wel al in 2006 een schriftelijke toezegging aan de gemeente gestuurd dat zij aan deze verbinding willen meewerken.

---

#### **Financiën:**

Het financiële risico van de gebiedsontwikkeling ligt geheel bij de ontwikkelaar. De kosten van de ambtelijke inzet zijn voor rekening van de ontwikkelende partij. In de exploitatieovereenkomst uit 2007, die nog steeds van toepassing is, hebben gemeente en Hollands Midden de ambities vastgelegd voor de ontwikkeling van het Campinaterrein. Op onderdelen van de exploitatieovereenkomst zullen andere of aanvullende afspraken moeten worden gemaakt en vastgelegd in een zogenaamde allonge. Dit is pas mogelijk als alle technische en kwaliteitseisen, inhoudelijke programma's en kostenaspecten bekend zijn. De allonge dient getekend te zijn door beide partijen voordat het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Dit zal naar verwachting in de eerste maanden van 2013 zijn.

---

#### **Uitvoering:**

---

**Communicatie:**

Het Stedenbouwkundig Plan is tijdens een informele inloopavond al voorgelegd aan omwonenden. Tijdens de bestemmingsplanprocedure zal de communicatie met de buurtbewoners nog intensiever worden. De gemeente is hier uiteraard nauw bij betrokken. Daarnaast start Hollands Midden in 2013 met de communicatie rond de verkoop.

---

**Samenhang met eerdere besluitvorming:**

- 19 juli 2007: Raadsbesluit: Instemming met de stedenbouwkundige visie Campinaterrein d.d. 6 februari 2006.
- 

**Bijlagen:**

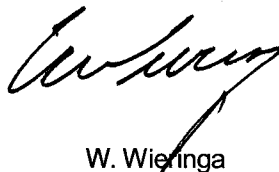
Stedenbouwkundig Plan "Een impuls voor het stationskwartier" d.d. 5 november 2012 (12.020726).

---

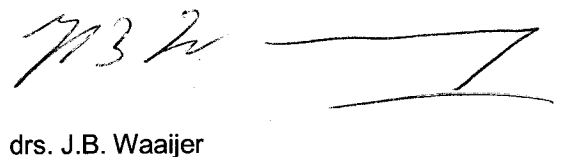
De indiener: college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de wnd. burgemeester



W. Wieringa



drs. J.B. Waaijer