



Haalbaarheidsonderzoek Schuifruimte



Eindrapportage

07 oktober 2020



Woerden, hoofdstad van het *Groene Hart*

Inhoud

Voorwoord.....	5
DEEL I HET KADER	7
1 Inleiding	8
1.1 Aanleiding en besluitvorming tot nu toe.....	8
1.2 Werkwijze van het haalbaarheidsonderzoek.....	8
1.3 Leeswijzer	9
2 Conclusie en advies	10
3 Nut en noodzaak.....	15
3.1 Onderzoeken en berekeningen	15
3.2 Herstructurering.....	18
4 Beschrijving onderzoeksgebieden	20
4.1 Onderzoeksgebieden.....	20
4.2 Oppervlakte	23
DEEL II HET ONDERZOEK	25
5 Beoordelingscriteria	26
5.1 Inleiding.....	26
5.2 Beoordelingscriteria	26
6 Milieu.....	28
6.1 Inleiding.....	28
6.2 Afwegingskader	29
6.3 Archeologie	30
6.4 Bedrijven en milieuzonering	35
6.5 Bodemkwaliteit	41
6.6 Bodemdaling	41
6.7 Cultuurhistorie	43
6.8 Externe veiligheid	43
6.9 Geluid.....	50
6.10 Geur.....	51
6.11 Ladder voor duurzame verstedelijking	52
6.12 Lucht	54

6.13	Natuur – gebieden	55
6.14	Natuur – soorten.....	58
6.15	Water	59
6.16	Wind.....	65
7	Verkeer en bereikbaarheid	66
8	Financiële haalbaarheid	77
9	Economische doelmatigheid.....	79
10	Juridische haalbaarheid en realisatietijd.....	81
11	Ruimtelijke en landschappelijke inpassing	84
12	Toekomstperspectief.....	89
12.1	Inleiding.....	89
12.2	Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen.....	91
12.3	Duurzaamheid/energietransitie	92
12.4	Klimaatadaptatie	94
12.5	Bodemdaling	95
	DEEL III HET PROCES.....	96
13	Inspraak en participatie.....	97
13.1	Informatievoorziening en inspraak tot nu toe	97
13.2	Inspraak en participatie in het vervolgproces.....	101
	DEEL IV DE STUDIE	103
14	Studie van de plangebieden.....	104
14.1	Visie	104
14.2	Uitgangspunten	106
14.2.1	Inrichting terrein.....	106
14.2.2	Landschappelijke inpassing	107
14.2.3	Configuratie kavel en bebouwing	108
14.3	Putkop.....	109
14.3.1	Satellietfoto plangebied.....	109
14.3.2	Analysekaart plangebied.....	109
14.3.3	Beschrijving van het plangebied.....	110
14.3.4	Planconcept.....	111
14.3.5	Doorsnede planconcept	111

14.3.6	Impressies aanzichten	112
14.4	Cattenbroek.....	113
14.4.1	Satellietfoto plangebied.....	113
14.4.2	Analysekaart plangebied.....	113
14.4.3	Beschrijving van het plangebied.....	114
14.4.4	Planconcept.....	115
14.4.5	Doorsnede planconcept	115
14.4.6	Impressies aanzichten	116
14.5	Burgemeester van Zwietenweg	119
14.5.1	Satellietfoto plangebied.....	119
14.5.2	Analysekaart plangebied.....	119
14.5.3	Beschrijving van het plangebied.....	120
14.5.4	Planconcept.....	121
14.5.5	Doorsnede planconcept	121
14.5.6	Impressies aanzichten	122
14.5.7	Planconcept in kleine variant.....	123
14.6	Parallelweg.....	124
14.6.1	Satellietfoto plangebied.....	124
14.6.2	Analysekaart plangebied.....	124
14.6.3	Beschrijving van het plangebied.....	125
14.6.4	Planconcept.....	126
14.6.5	Doorsnede planconcept	126
14.6.6	Impressies aanzichten	127
14.6.7	Planconcept in kleine variant.....	128
14.7	Werklint Nieuwerbrug.....	129
14.7.1	Satellietfoto plangebied.....	129
14.7.2	Analysekaart plangebied.....	129
14.7.3	Beschrijving van het plangebied.....	130
14.7.4	Planconcept.....	131
14.7.5	Doorsnede planconcept	131
14.7.6	Impressies aanzichten	132

Colofon 133

Voorwoord

Voor u ligt de 'Eindrapportage Haalbaarheidsonderzoek Schuifruimte' van 7 oktober 2020, opgesteld door werkgroepen van de gemeente Woerden met ondersteuning van externe bureaus voor zeer specialistische onderzoeken. Het haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd na aanwijzing door de gemeenteraad op 7 maart 2019 van vijf onderzoekslocaties, met als centrale onderzoeksvraag of de ontwikkeling van schuifruimte hier haalbaar is. De eindrapportage geeft daar antwoord op.

Na ontvangst van alle reacties op de tussenrapportage begin dit jaar hebben we eerst een inventarisatie gemaakt. Welke reacties leiden tot nader onderzoek of tot aanpassing in de eindrapportage? Hoe ligt het draagvlak in de samenleving en bij omwonenden voor de verschillende planconcepten? We hebben alle reacties opgedeeld in (bijna 900) vragen en daarop een antwoord gegeven. Die zijn terug te vinden in de Nota van Beantwoording Tussenrapportage Schuifruimte van 7 oktober 2020. Vervolgens hebben we diverse aanvullende onderzoeken verricht onder meer op gebied van stikstofdepositie, verkeer, grondverwerving en bodemgesteldheid en hebben we enkele aanpassingen aan planconcepten doorgevoerd.

De eindrapportage vervangt de Tussenrapportage Haalbaarheidsonderzoek Schuifruimte van 19 november 2019. In de eindrapportage zijn ten opzichte van de tussenrapportage enkele locaties anders beoordeeld op dezelfde criteria. Ze zijn, zeg maar, van kleur verschoten. Dat komt door nieuwe informatie: inhoudelijke reacties vanuit de participatieronde, onderzoeken en berekeningen die wij aanvullend hebben uitgevoerd en nieuwe adviezen die wij hebben gevraagd. Zo is bijvoorbeeld door meer gedetailleerde opbrengsten- en kostenramingen wel de financiële haalbaarheid aangepast, maar bijvoorbeeld niet de beoordeling van de landschappelijke inpassing. Die is immers niet veranderd. Wij hebben ervoor gekozen om in de eindrapportage niet telkens de wijziging ten opzichte van de tussenrapportage aan te geven. Zo blijft de eindrapportage een op zichzelf staand en leesbaar document. In de reactienota hebben wij bij de beantwoording aangegeven of dit heeft geleid tot een wijziging. De indiener zal dan zelf in staat zijn om haar of zijn reactie verwerkt aan te treffen in de eindrapportage.

De gemeenteraad heeft beoordelingscriteria meegegeven om zo transparant mogelijk tot een goede locatiekeuze te komen. Die criteria worden in de opzet van de eindrapportage gehanteerd. Per locatie hebben we vervolgens de conclusies samengevat in een korte bondige tekst om het onderscheid tussen de locaties scherp te krijgen. De eindrapportage geeft ook een onderbouwd advies om twee locaties aan te wijzen voor uitwerking voor schuifruimte. Uiteraard kan het gemeentebestuur van dat advies afwijken. De eindrapportage stelt het gemeentebestuur daarbij in staat om beargumenteerd te werk te gaan. Bijvoorbeeld door een bepaald beoordelingscriterium doorslaggevend te vinden of juist minder belangrijk te achten. De eindrapportage dient dan ook vooral het doel om in een goed en inhoudelijk gesprek met elkaar, ondernemers en omwonenden, gemeente en provincie tot de juiste locatiekeuze te komen.

De eindrapportage is als volgt opgebouwd:

Deel I: Het kader

In het eerste deel (Het kader) wordt de aanleiding beschreven. Ook is er een samenvatting opgenomen van de voorlopige conclusies en wordt nut en noodzaak van schuifruimte nader toegelicht. Daarna volgt nog een beschrijving van de vijf onderzoekslocaties die in het kader van het haalbaarheidsonderzoek zijn onderzocht.

Deel II: Het onderzoek

Bij gebiedsontwikkeling spelen veel factoren een rol die goed in beeld te brengen of te berekenen zijn, zoals bodemgesteldheid, verkeerstoename of ecologische waarden. Die kunnen een ontwikkeling meer of minder kansrijk maken gezien vanuit een goede ruimtelijke ordening. En in het geval er oplossingen zijn door het treffen van maatregelen, hebben die vaak een financiële impact die zich eveneens goed laat kwantificeren. Veel van deze beoordelingscriteria kunnen dan ook vrij objectief worden bepaald. Voor de vijf onderzoekslocaties hebben wij bureaustudies laten uitvoeren en hebben wij de locaties op een aantal (milieu)thema's nader onderzocht. Aan de hand van de resultaten van deze onderzoeken hebben wij de locaties ten opzichte van elkaar afgewogen. De resultaten hiervan hebben wij samengevat en verwoord in deel II van de eindrapportage (Het onderzoek).

Deel III: Het proces

Het derde deel gaat over het proces: hoe hebben we tot nu toe gewerkt, met belangenhouders gecommuniceerd en hoe vindt besluitvorming plaats.

Deel IV: De studie

Naast de objectieve criteria is draagvlak een belangrijk onderdeel van het locatieonderzoek. Veel mensen vonden het lastig zich een beeld te vormen van een nieuw bedrijventerrein in hun omgeving toen het haalbaarheidsonderzoek begin 2019 werd aangekondigd. Met tekeningen en impressies van hoe een locatie er mogelijk uit zou komen te zien, zijn we daarom het gesprek aangegaan met de omwonenden. Dat heeft geleid tot een aantal aanpassingen. De tekeningen en impressies met een tekstuele onderbouwing vindt u in deel IV van de eindrapportage (De studie).

Gemeente Woerden, werkgroep schuifruimte, 7 oktober 2020

DEEL I HET KADER

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en besluitvorming tot nu toe

Burgemeester en wethouders van de gemeente Woerden willen 6 tot 9 hectare schuifruimte realiseren voor lokale bedrijven die groeien. Die ambitie staat verwoord in het coalitieakkoord 'Duurzaam en daadkrachtig midden in de samenleving' van 5 juni 2018, maar bestaat al veel langer. De mogelijkheid om schuifruimte te realiseren staat ook verwoord in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Verordening. De provincie Utrecht stelt als voorwaarden dat de gemeente de ruimtebehoefte kan aantonen en haar bestaande bedrijventerreinen herstructureert.

Op 2 februari 2018 heeft de gemeenteraad het 'Programma Herstructurering Bedrijventerreinen 2018-2030' vastgesteld. Het programma kent een tweeledige aanpak. Het opknappen van bestaande bedrijventerreinen door samen met ondernemers te komen tot een gedragen herstructureringsplan en het ontwikkelen van een nieuw bedrijventerrein voor schuifruimte. Met een herstructureringsplan wil de gemeente de ruimtelijke kwaliteit verbeteren (straten, voorterreinen en bedrijfspanden), het bedrijventerrein verduurzamen en de organisatiegraad verbeteren, e.e.a. passend bij de sociaaleconomische visie die de gemeente op het terrein heeft. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit wordt makkelijker als er ruimte wordt vrijgespeeld. De bedrijventerreinen die in aanmerking komen voor herstructurering zijn erg vol, de openbare ruimte wordt te zwaar belast en veel bedrijfspanden zijn verouderd.

Burgemeester en wethouders hebben op 11 december 2018 besloten om drie locaties aan te wijzen om te onderzoeken of hier schuifruimte voor lokale bedrijven kan worden gerealiseerd. Dit zijn de locatie Putkop in Harmelen waarbij het bestaande bedrijventerrein mogelijk kan worden uitgebreid, de locatie Cattenbroek (De Voortuin II) tussen de Cattenbroekerplas en de A12 en de locatie Burgemeester van Zwietenweg ten zuiden van de rotonde Wulverhorstbaan. Op alle drie de locaties heeft de gemeente het voorkeursrecht op grond van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten gevestigd.

De gemeenteraad heeft op 7 maart 2019 het voorkeursrecht bekrachtigd en tevens twee nieuwe locaties toegevoegd, beide gelegen aan de westkant van Woerden. Dat zijn de locatie Parallelweg West, gelegen langs de A12 en ontsloten via de Parallelweg west en de locatie Werklint Nieuwerbrug, omvattende het gebied tussen de bedrijvenlocatie aan de Barwoutswaarder en de bedrijfslocatie aan de Molendijk ten oosten van Nieuwerbrug. Op gronden van de locatie Parallelweg West heeft de gemeente in een later stadium ook het voorkeursrecht gevestigd.

Burgemeester en wethouders hebben op 19 november 2019 de Tussenrapportage Haalbaarheidsonderzoek Schuifruimte vrijgegeven voor een participatieronde. Hierop zijn 160 e-mails en brieven ontvangen met vragen en opmerkingen. Alle reacties zijn voorzien van een antwoord en gebundeld in een nota van beantwoording.

1.2 Werkwijze van het haalbaarheidsonderzoek

Het haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd door interne werkgroepen van de gemeente Woerden. De werkgroepen zijn samengesteld met vakexperts op basis van de benodigde expertise en met procesmanagers en procesondersteuners.

Voor de studie ruimtelijke en landschappelijke inpassing is ondersteuning gevraagd van Studio Marco Vermeulen (stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten uit Rotterdam). Voor de milieuonderzoeken is ondersteuning gevraagd van Kuiper Compagnons, een multidisciplinair advies- en ontwerp bureau uit Rotterdam.

Kuiper Compagnons heeft zelf een aantal onderzoeken uitgevoerd en heeft voor specifieke expertise nadere onderzoeksbureaus betrokken. Alle door externe bureaus gemaakte ontwerpen, opgestelde onderzoeksrapporten en berekeningen zijn beoordeeld door de werkgroepen van de gemeente en de Omgevingsdienst Regio Utrecht.

Met een aangenomen motie heeft de gemeenteraad op 7 maart 2019 aangegeven het belangrijk te vinden dat voor elke locatie objectieve criteria worden benoemd. Op deze manier kan de raad een afgewogen en transparante beslissing nemen over de uiteindelijke locaties. Deze beoordelingscriteria zijn in deze rapportage gehanteerd. De werkgroepen hebben daarnaast nog extra beoordelingscriteria geformuleerd. Deze beoordelingscriteria zijn genoemd in hoofdstuk 4 en worden in de navolgende hoofdstukken verder uitgewerkt.

De werkgroepen hebben geen prioriteitstelling in de verschillende beoordelingscriteria aangebracht, om daarmee ruimte te geven aan alle belanghebbenden en het gemeentebestuur om die afwegingen te maken.

1.3 Leeswijzer

Het rapport is opgebouwd uit vier delen. In deel I (Het kader) wordt in hoofdstuk 1 de aanleiding beschreven. In hoofdstuk 2 zijn de voorlopige conclusies opgenomen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het nut en de noodzaak onderbouwd en in hoofdstuk 4 worden de onderzoeksgebieden weergegeven. Daarna volgt deel II van het rapport dat het 'onderzoek' beschrijft. Allereerst worden in hoofdstuk 5 de beoordelingscriteria opgesomd. Deze beoordelingscriteria worden vervolgens afzonderlijk in de daaropvolgende hoofdstukken verder uitgewerkt. Er zijn ten behoeve van het haalbaarheidsonderzoek diverse onderzoeken uitgevoerd voor de verschillende milieuthema's. In hoofdstuk 6 zijn de conclusies uit deze rapportages verwerkt. Hoofdstuk 7 gaat in op het afwegingscriterium verkeer en bereikbaarheid. Vervolgens wordt de financiële haalbaarheid beschreven in hoofdstuk 8, de economische doelmatigheid in hoofdstuk 9 en de juridische haalbaarheid in hoofdstuk 10. Hoofdstuk 11 gaat in op de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de verschillende locaties. Het toekomstperspectief (raakvlakken met omliggende projecten, energietransitie, klimaatadaptatie en bodemdaling) is uitgewerkt in hoofdstuk 12. Deel III van het rapport gaat over het proces. In hoofdstuk 13 is beschreven hoe we tot nu toe hebben gewerkt, met belanghebbenden hebben gecommuniceerd en hoe we het vervolg zien tot mogelijke besluitvorming en daarna. Tot slot volgt in deel IV de studie waarbij met impressies een beeld wordt gegeven van hoe de locaties eruit zouden kunnen komen te zien.

2 Conclusies en advies

Voor de vijf onderzoekslocaties is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. De locaties zijn allen aan de hand van acht beoordelingscriteria (milieu, verkeer en bereikbaarheid, financiële haalbaarheid, economische doelmatigheid, juridische haalbaarheid en realisatietijd, ruimtelijke en landschappelijk inpassing, toekomstperspectief en draagvlak/proces) ten opzichte van elkaar gewogen. Hierna is per locatie beschreven of de locatie haalbaar is of niet. Deze conclusie is gebaseerd op de resultaten per beoordelingscriterium. Deze conclusie dient dan ook gelezen te worden in samenhang met de toelichting zoals beschreven in onderliggende haalbaarheidsstudie.

CONCLUSIES

Putkop Harmelen

Ontwikkeling van de onderzoekslocatie Putkop Harmelen is haalbaar. Er zijn geen milieuknelpunten waargenomen die de ontwikkeling van deze locatie onmogelijk maken. Er zijn geen aanvullende infrastructurele maatregelen noodzakelijk, de locatie sluit goed aan op de stedelijke structuur en omgeving.

Er is een zeker draagvlak voor uitbreiding en completering van het bestaande bedrijventerrein Putkop bij ondernemers, de Harmelense samenleving en andere instanties en overheden. Vanuit de participatieronde zijn door omwonenden zorgen verwoord die naar de mening van de werkgroep in redelijkheid voldoende oplosbaar zijn om een goed woon- en leefklimaat te behouden. Zo zal bij de milieuzonering aan de zuidzijde van het plangebied rekening gehouden worden met een iets lagere milieucategorisering (3.1), dit met oog op woningen van De Vijverhof. Voor MKB-bedrijven is dit een gebruikelijke milieucategorie.

De ontwikkeling kan budgetneutraal worden gerealiseerd en kan als doelmatig MKB-bedrijventerrein ontwikkeld worden, passend bij de vraag van ondernemers. Met aanwijzing van deze locatie zal, gezien de oppervlakte van ruim 3 hectare, ontwikkeling van alleen deze locatie niet voldoende (schuif)ruimte bieden voor de opgave die er ligt. De kleine oppervlakte sluit wel goed aan op de in 2018 geïnterpreteerde ruimtebehoefte in Harmelen.

Cattenbroek

De haalbaarheid van ontwikkeling van de locatie Cattenbroek is onderbouwd. Ontwikkeling kent de nodige uitdagingen maar afhankelijk van de uitwerking lijken die wel oplosbaar. Vanuit milieu zijn er geen thema's die niet, of met eventuele maatregelen, onoplosbaar zijn. Vanuit de omgeving zijn er veel zorgen over verlies van uitzicht, kruisend verkeer over de Cattenbroekerdijk en verlies van recreatieve waarde van het gebied. De verkeersontsluiting vraagt nadere uitwerking, met name de kruising met de Cattenbroekerdijk. Ruimtelijk en landschappelijk gezien is de locatie inpasbaar, hoewel de afstemming met de omliggende functies aandacht vraagt. Medewerking van de provincie kan worden verwacht, mits de locatie wordt ontwikkeld in samenhang met bestaande en toekomstige recreatiemogelijkheden. De locatie kan naar verwachting niet budgetneutraal ontwikkeld worden.

Burgemeester van Zwietenweg

De haalbaarheid van ontwikkeling van de locatie Burgemeester van Zwietenweg is onderbouwd. Ontwikkeling kent de nodige uitdagingen maar afhankelijk van de uitwerking lijken die wel oplosbaar. Met een nieuwe aansluiting op de Burgemeester van Zwietenweg voor ontsluiting van het terrein is het verkeerstechnisch eveneens oplosbaar.

Omwonenden hebben aangegeven moeite te hebben met het verlies van het open landschap en cultuurhistorie. Door de inpassing aan de oostzijde van de Burgemeester van Zwietenweg blijft de westzijde met het Kromwijkerpad en het voormalig gemaal Papekop en Diemerbroek intact. Een participatieproces met omwonenden lijkt desalniettemin haalbaar. Ruimtelijk en landschappelijk gezien is de locatie als redelijk goed inpasbaar beoordeeld. Medewerking van de provincie kan worden verwacht indien de locatie met een goede ruimtelijke kwaliteit kan worden ontwikkeld. De locatie kan naar verwachting budgetneutraal ontwikkeld worden.

Parallelweg West

De haalbaarheid van ontwikkeling van de locatie Parallelweg West kan niet worden vastgesteld. Er is een zeker draagvlak geconstateerd bij ondernemers en inwoners voor ontwikkeling van deze locatie. De geïsoleerde ligging en daarmee minder verwachte hinder voor omwonenden speelt daarbij een rol. Ook het tot een duurzaam bedrijventerrein ontwikkelen van puin- en baggerdepots wordt uit oogpunt van zicht gewaardeerd. De locatie sluit niet aan op stedelijk gebied en bestaande bedrijventerreinen en is daarmee niet in lijn met de ontwerp omgevingsverordening van de provincie. Ontwikkeling kan daarom niet rekenen op medewerking van de provincie Utrecht.

De ruimtelijke en landschappelijke inpassing in het Groene Venster Bodegraven Woerden werd in de tussenrapportage als ongunstig beoordeeld. In de eindrapportage is ook een kleine variant beoordeeld die minder het Groene Venster insteekt en binnen de huidige contouren van het aannemingsbedrijf blijft. De omvang wordt dan echter te klein (ruim 2 hectare) voor een bedrijventerrein. De kleine variant is daarnaast financieel niet haalbaar en valt daarmee af. De procedurele risico's voor ontwikkeling van de onderzoekslocatie Parallelweg West zijn hoog. Indien toch voor deze locatie wordt gekozen, moet rekening gehouden worden met meerdere jaren vertraging zonder zicht op realisatie.

Werklint Nieuwerbrug

Ontwikkeling van de onderzoekslocatie Werklint Nieuwerbrug is niet haalbaar.

Er kan niet worden gerekend op medewerking van de buurgemeente Bodegraven Reeuwijk, zoals bij het noodzakelijk opwaarderen van de Molendijk als ontsluiting van de locatie met de A12. Evenmin mag gerekend worden op medewerking van de provincie Utrecht aangezien de locatie niet aansluit op bestaande bedrijventerreinen dan wel stedelijk gebied en dit als voorwaarde is opgenomen in de ontwerp omgevingsverordening van de provincie. Er is evenmin draagvlak voor ontwikkeling van deze locatie geconstateerd bij inwoners van Nieuwerbrug. De ruimtelijke en landschappelijke inpassing is ongunstig gelet op de aantasting van het open landschap. De procedurele procesrisico's bij deze locatie zijn niet voldoende beheersbaar. De locatie kent ook voordelen, zoals het verhelpen van een slechte ontsluiting van bestaande bedrijven en van een spontaan gegroeide bedrijvenlocatie een modern en duurzaam bedrijventerrein maken, maar dat doet niets af aan de geconstateerde risico's.

ADVIEZEN

In het coalitieakkoord 2018-2022 'Duurzaam en daadkrachtig in de samenleving' staat de ambitie verwoord om bedrijven die nu in Woerden gevestigd zijn de mogelijkheid te geven door te groeien op kwalitatief goede bedrijventerreinen. Het gaat hierbij om 6 tot 9 hectare schuifruimte. Deze ruimtebehoefte wordt onderstreept door modelmatige berekeningen en een inventarisatie van de ruimtebehoefte onder ondernemers. Hiermee wordt bevestigd dat de ruimtebehoefte in Woerden urgent en lokaal is.

Vanuit het huidige provinciale beleid wordt er ruimte geboden voor 6 hectare schuifruimte. Dit beleid dateert van 2012 en er is sindsdien geen schuifruimte ontwikkeld, terwijl er wel sprake is geweest van forse economische groei in die jaren. Een grotere omvang dan 6 hectare zal in de regionale programmering moeten worden afgewogen, maar er is robuuste onderbouwing aanwezig om de provincie en de regio te overtuigen.

Vandaag ziet de Nederlandse economie er anders uit. Totaal onverwacht verkeert de economie in een recessie door de effecten van Covid-19. Wat zijn de gevolgen van Covid-19 op investeringsbeslissingen in bedrijfsvastgoed en het aankopen van bedrijventerrein? Het overall beeld is dat de gehele Nederlandse economie in 2020 geraakt wordt, met verschil tussen sectoren. De sterk aanwezige sectoren op de bedrijventerreinen in Woerden lijken op dit moment zich over het algemeen bij de sectoren aan de positieve kant van de economie te bevinden, bij de sectoren die zich die zich spoedig zullen herstellen, zoals handel en de maakindustrie.

Bedrijventerreinen worden ontwikkeld voor de lange termijnbehoefte en in eerdere studies is op meerdere manieren gekomen tot een robuuste onderbouwing van de ruimtevraag. Buck Consultants International (BCI) stelt in een recent memo ('Covid-19 effecten op de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Woerden', van 25 september 2020) dat de ruimtevraag op lange termijn robuust is onderbouwd en anno 2020 nog steeds valide is. Er kan door de effecten van Covid-19 sprake zijn van korte termijn vraaguitstel maar op termijn zal de vraag zich gaan herstellen volgens BCI. De concrete vraag van lokale ondernemers is al langer aan de orde. BCI adviseert daarom om de vinger aan de pols te houden bij het tijdig voorzien in de juiste kwaliteit werklocaties voor bedrijven, zodat de gemeente over de juiste locaties beschikt voor als de economie weer uit het dal klimt, niet in de minste plaats voor behoud van werkgelegenheid.

Bureau Stedelijke Planning stelt in een recente berekening (september 2020) dat de totale vraag binnen de gemeente Woerden zich bevindt in een bandbreedte van circa 10 tot 13 hectare tot 2030. Het bureau acht daarbij de bovenkant van de bandbreedte realistischer. De private ontwikkeling van het bedrijventerrein De Voortuin wordt ruim 4 hectare groot. De omvang van schuifruimte zou dan ruim 8 hectare moeten zijn. Om te kunnen voorzien in de behoefte vanuit de bedrijven in Woerden acht Bureau Stedelijke Planning het noodzakelijk om Schuifruimte en de Voortuin beide tot ontwikkeling te brengen. **Geadviseerd wordt om in te zetten op de bovenkant van de bandbreedte van 6 tot 9 hectare schuifruimte.**

Putkop Harmelen

Op de locaties Cattenbroek, Parallelweg West en Werklint Nieuwerbrug kan 6 hectare worden gerealiseerd. Op de locatie Burgemeester van Zwietenweg kan door fysieke beperkingen 5,7 hectare worden gerealiseerd en op de locatie Putkop Harmelen 3,2 hectare. In theorie zou aanwijzing van één Woerdense locatie voldoende zijn voor invulling van de ondergrens van 6 hectare voor de hele gemeente. Dit wringt echter ten aanzien van de Harmelense ondernemers die willen groeien. De ruimtebehoefte is aangetoond en het bedrijventerrein Putkop is vol. De locatie Putkop is niet exclusief voor Harmelense ondernemers, Putkop is ook voor bedrijven uit Kamerik, het buitengebied of uit Woerden een uitstekende optie. Daarnaast komt Putkop uit de eindrapportage als haalbaar en als de locatie met duidelijk de minste beperkingen vergeleken met de andere onderzoekslocaties. **Geadviseerd wordt om de locatie Putkop Harmelen aan te wijzen voor uitwerking ten behoeve van schuifruimte.**

Werklint Nieuwerburg en Parallelweg West

Ontwikkeling van de locaties Werklint Nieuwerbrug en Parallelweg West sluiten beide niet aan op bestaande bedrijventerreinen dan wel op stedelijk gebied. Dit is als voorwaarde opgenomen in de ontwerp omgevingsverordening van de provincie. Beide locaties zijn niet in lijn met het provinciale beleid en kennen dan ook grote procedurele risico's die in ieder geval tot vertraging zullen leiden. Ruimtelijk en landschappelijk zijn de locaties moeilijk in te passen en sluiten ze niet aan bij de kernkwaliteiten van het Groene Hart. Ook zijn vanuit de omgeving veel bezwaren gelet op de aantasting van het Groene Hart. Werklint Nieuwerbrug wordt als niet-haalbaar gekwalificeerd. **Geadviseerd wordt om de locaties Werklint Nieuwerbrug en Parallelweg West niet aan te wijzen voor uitwerking ten behoeve van schuifruimte.**

Afweging tussen de onderzoekslocaties Burgemeester van Zwietenweg en Cattenbroek

Beide locaties zijn een logische uitbreiding van stedelijk gebied. Op de diverse beoordelingscriteria worden de locaties onderling verschillend beoordeeld, zonder dat dit tot een doorslaggevende beoordeling komt. Om toch tot een duidelijk onderscheid te komen, hebben we vier ons inziens essentiële beoordelingscriteria geselecteerd en beide locaties daarop beoordeeld.

1. Beoordelingscriterium: economische aantrekkelijkheid en doelmatigheid

De locatie Burgemeester van Zwietenweg is voor ondernemers een aantrekkelijker vestigingsmilieu dan Cattenbroek. Van de onderzoekslocaties heeft het de beste aansluiting op een bestaand bedrijventerrein (Middelland Zuid). De locatie Burgemeester van Zwietenweg voelt niet als een uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein, maar als een logische uitbreiding van een bedrijvige zone in stedelijk gebied. De ontsluiting naar de A12 is met de gelijknamige provinciale weg uitstekend en er is een directe aansluiting op de lokale hoofdwegenstructuur via de Wulverhorstbaan. Ook is de locatie goed bereikbaar te maken voor fietsverkeer. Door het ontbreken van een oostelijke ontsluiting (via de N412) voert de ontsluiting van Cattenbroek door het bedrijventerrein Polanen. Daardoor is deze locatie in de praktijk verder van de A12 afgelegen dan het lijkt en daardoor minder aantrekkelijk dan de locatie Burgemeester van Zwietenweg. Door de combinatie van ligging en ontsluiting is de locatie Burgemeester van Zwietenweg in de ogen van de werkgroep de meest aantrekkelijke locatie voor de doelgroep. Door de ligging aan de infrastructurele entree van de stad kan vestiging ook een optie zijn voor ondernemers uit de hele gemeente.

2. Beoordelingscriterium: verkeer en mobiliteit

De locatie Burgemeester van Zwietenweg is uit oogpunt van mobiliteitsbeperking een betere locatie dan Cattenbroek. Beide locaties hebben dezelfde verkeergeneratie. Uit de mobiliteitstoets volgt weliswaar dat de verkeerseffecten voor beide locaties oplosbaar zijn, maar Cattenbroek belast het onderliggende wegennet in grotere mate dan de Burgemeester van Zwietenweg dat het verkeer direct op het hoofdwegennet afwikkelt. Omdat het wegennet van Woerden al aanzienlijk belast is met de huidige verkeersgeneratie, is de Burgemeester van Zwietenweg in de ogen van de werkgroep de betere locatie.

3. Beoordelingscriterium: toekomstperspectief

De locatie Burgemeester van Zwietenweg is uit oogpunt van toekomstperspectief en de vraag of ontwikkeling past bij andere plannen en ambities die de gemeente heeft een eenvoudiger keus. De locatie Cattenbroek zal in samenhang met bestaande en toekomstige recreatiemogelijkheden moeten worden ontwikkeld. Hoewel een MKB-bedrijventerrein en een bovenlokaal dagrecreatierrein synergie kunnen ontwikkelen (delen van kosten en investeringen) ligt dat in de beleving veel lastiger. Voor de locatie Burgemeester van Zwietenweg ligt een raakvlak met de vigerende gemeentelijke structuurvisie (de oostzijde van het plangebied is opgenomen als toekomstige werklocatie) en liggen er verder geen ambities in het gebied. Door de fysieke beperkingen kan er feitelijk ook niet meer ontwikkeld worden dan 5,7 hectare schuifruimte. Daarmee vormt de locatie Burgemeester van Zwietenweg een overzichtelijk gedefinieerd project. Met oog op de gewenste snelheid gezien de lopende herstructureringsprocessen is de Burgemeester van Zwietenweg een betere keus.

4. Beoordelingscriterium: financiële haalbaarheid

De locatie Burgemeester van Zwietenweg kan naar verwachting budgetneutraal ontwikkeld worden. Tegenover hoge verwervingskosten en een matige grondslag staan een compacte planopzet en een goede opbrengst. Ontwikkeling kent wel de nodige risico's die vooral op het gebied van vertraging liggen. De locatie Cattenbroek kan naar verwachting niet budgetneutraal ontwikkeld worden. Door fysieke beperkingen, zoals het hoogspanningstracé dat door het plangebied loopt, is een groot bruto plangebied nodig dat in combinatie met de matige grondslag tot hoge kosten leidt.

Op de genoemde beoordelingscriteria is de Burgemeester van Zwietenweg de betere locatie voor ontwikkeling van schuifruimte. Hoewel het lastig is om een bijzonder groot aantal bezwaren uit de woonomgeving van de ene onderzoekslocatie af te wegen ten opzichte van een klein aantal (net zo inhoudelijke) bezwaren uit de woonomgeving van de andere locatie, mag gesteld worden dat er geen draagvlak bij omwonenden is voor ontwikkeling van de locatie Cattenbroek.

Geadviseerd wordt om de locatie Burgemeester van Zwietenweg aan te wijzen voor uitwerking ten behoeve van schuifruime.

Eindadvies

De werkgroep adviseert het gemeentebestuur de locaties Burgemeester van Zwietenweg en Putkop Harmelen aan te wijzen voor ontwikkeling van schuifruimte. Met een gezamenlijke omvang van 8,9 hectare krijgt de gemeente een goed middel in handen om groei van de lokale economie te faciliteren, werkgelegenheid te behouden en herstructurering van enkele bestaande bedrijventerrein in goede banen te leiden. Samen met de private ontwikkeling van De Voortuin kan de gemeente de ruimtebehoefte aan bedrijventerrein in de periode 2020-2030 dan naar verwachting goed accommoderen. Voor de ruimtebehoefte na 2030 zal de gemeente naar nieuwe mogelijkheden moeten kijken.

3 Nut en noodzaak

Dit hoofdstuk gaat in op de economische onderbouwing voor de noodzaak van de 'schuifruimte'. Schuifruimte dient als instrument om de herstructurering op bestaande bedrijventerreinen mogelijk te maken. Invulling van de schuifruimte zal plaatsvinden door verplaatsing van bedrijvigheid van bestaande bedrijventerreinen naar de nieuw te realiseren locatie(s). Het uitgangspunt van de gemeente Woerden is nadrukkelijk om de lokale vraag te faciliteren en niet als invulling van de (boven)regionale vraag.

3.1 Onderzoeken en berekeningen

De Nederlandse economie groeit momenteel hard, de verwachting is dat de groei de komende jaren wat afvlakt. Ook bedrijven in Woerden profiteren van de gunstige economische omstandigheden. De afgelopen jaren zijn er diverse (modelmatige) studies uitgevoerd naar de ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen. Deze studies geven aan dat de vraag naar bedrijventerreinen binnen de gemeente Woerden minimaal 6 tot 9 hectare is.

STOGO (2011): De vraag naar bedrijventerreinen in Utrecht-West

Ter onderbouwing van het regioconvenant bedrijventerreinen tussen de provincie Utrecht en de betrokken gemeenten, is door de onderzoekers van STOGO een vraagraming uitgevoerd. Geconcludeerd werd dat er in de regio volstrekt onvoldoende aanbod aan bouwrijpe grond op bedrijventerreinen beschikbaar was. In Woerden waren alleen nog restkavels beschikbaar, en er was sprake van een 'urgent tekort' van circa 14 hectare. Sindsdien is in Woerden alleen bedrijventerrein Breeveld (2,5 hectare) verder ontwikkeld.

Doorakkers Advies (2017): Schuifruimte in relatie tot de herstructurering van bedrijventerreinen in de gemeente Woerden

Bureau Doorakkers Advies berekende in 2016 een ruimtebehoefte van 6,9 hectare tot 9 hectare in de gemeente Woerden voor de periode tot en met 2027. Onderzoeker Jan Doorakkers gaf aan dat de leegstand van bedrijfsruimten in Woerden op dat moment slechts 2,6% bedroeg. Dit is erg laag en eigenlijk te laag. Er wordt over het algemeen vanuit gegaan dat een 'gezonde' frictieleegstand (circa 5-6%) nodig is om investerings- en verhuisdynamiek te waarborgen. Sinds 2017 is er door de gemeente geen grond uitgegeven en is de bezettingsgraad van de bedrijfsgebouwen door de economische groei verder gestegen. De druk op de bestaande bedrijfsruimte is groot en de leegstand minimaal. Om de Woerdense economie te stimuleren en de bestaande bedrijventerreinen kwalitatief op orde te houden, moeten verhuisketens op gang worden gebracht.

OMU (2018): Inventarisatie ruimtebehoefte Woerdense ondernemers

N.V. Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU), een zelfstandige uitvoeringsorganisatie van de provincie Utrecht, heeft in samenwerking met de gemeente en de ondernemersverenigingen in 2018 gesprekken gevoerd met bijna 50 Woerdense ondernemers. Daarvan zijn 44 cases als voldoende concreet en relevant beoordeeld om mee te nemen in een inventarisatie van de huidige ruimtebehoefte. De inventarisatie is een momentopname die niet volledig representatief is, maar wel richting geeft en veel informatie levert.

De OMU heeft de cases in drie categorieën opgedeeld:

1. De voor schuifruimte belangrijkste categorie betreft de ondernemers die ruimte vragen op een nieuwe locatie en een bestaande locatie achterlaten. Dit betreft 25 ondernemers die totaal bijna 19 hectare vragen en in totaal bijna 10 hectare achterlaten.
2. Een tweede categorie betreft 7 ondernemers die gaan verhuizen en ruimte achterlaten van in totaal bijna 5 hectare.
3. De derde categorie betreft 12 ondernemers die vragen om uitbreiding, maar geen bedrijfsruimte achterlaten. Deze vraag bedraagt bijna 7 hectare.

De meerderheid van de door OMU geïnventariseerde bedrijven komt uit het MKB en heeft een lokaal of hoogstens een regionaal verzorgingsgebied. Zij zijn doorgaans honkvast en kennen een sterke binding met de gemeente of zelfs met de eigen kern. Uitzonderingen vormen enkele bedrijven die landelijk of zelf internationaal werken. Toch hebben ook zij binding met de gemeente Woerden (historie, woonadressen en reistijd personeel etc.) en willen zij eveneens het liefst in Woerden blijven, maar welke kern of welk bedrijventerrein is daarbij minder belangrijk. Een representatieve locatie in nabijheid tot de A12 is voor deze bedrijven wel een pré.

De ruimtebehoefte concentreert zich op kavels met een oppervlakte tussen 1.000 m² en 5.000 m². Enkele ondernemers hebben behoefte aan een kleinere kavel dan dat. Aan de andere kant zoekt een vijftal bedrijven een kavel van tenminste een hectare. Twee ondernemers hebben aangegeven behoefte te hebben aan een zichtlocatie aan de A12. Voor alle andere geïnterviewde ondernemers is een zichtlocatie niet van belang.

De helft van de ondernemers met ruimtebehoefte zijn nu gevestigd op één van de vijf geprioriteerde bedrijventerreinen die aangepakt worden in het kader van het Programma Herstructurering Bedrijventerreinen (2018-2030).

BCI (2018): Een economische onderbouwing van de behoefte aan bedrijventerreinen in de gemeente Woerden

Buck Consultants International (BCI) heeft in 2018 een verdiepend onderzoek uitgevoerd naar de economische behoefte van bedrijven in Woerden. Zij hebben geconstateerd dat sectoren met doorgaans een bovengemiddelde ruimtevraag (groothandel, industrie, vervoer en opslag), in Woerden behoorlijk fors zijn gegroeid. Deze sectoren zijn in Woerden ook de sectoren die de meeste werkgelegenheid bieden. Die groei zet zich ook in de komende jaren nog door, gezien de groeikracht van bedrijven in Woerden, mede door de strategische centrale ligging van Woerden in de Randstad.

De groei komt voort uit de volgende componenten:

- Ondernemers in de gemeente die op korte termijn dringend behoefte hebben aan uitbreidingslocatie of een nieuwe locatie.
- Delen van verouderde bedrijventerreinen worden aan de randen getransformeerd tot woningbouwlocaties (bijvoorbeeld Honthorst).
- Om herstructurering van bedrijventerreinen van de grond te krijgen, zullen enkele bedrijven uitgeplaatst moeten worden om ruimte te creëren voor meer kwaliteit van de openbare ruimte en veiligheid voor verkeer (parkeren, fiets- en voetpaden).

Buck Consultants komt in haar analyse tot een bandbreedte van 8 tot 11 hectare voor de korte termijn maar adviseert met de omvang in de buurt te blijven van de in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie vermelde 6 hectare schuifruimte.

Buck Consultants adviseert verder om voor de schuifruimte in te zetten op kleine uitbreidingen van de kernen, met een voorkeur voor de A12-corridor. Voor de ruimtebehoefte op de lange termijn (vanaf 2025) wordt een centrale, robuuste locatie in overleg met de regiogemeenten geadviseerd.

BSP (2020): Ladderonderbouwing De Voortuin van Woerden

Bureau Stedelijke Planning heeft in 2020 een onderzoek uitgevoerd naar de economische onderbouwing van het project De Voortuin. Dit project betreft een particulier initiatief van enkele Woerdense ondernemers die hier bedrijfspanden (voornamelijk) voor eigen gebruik willen ontwikkelen. De Voortuin is gesitueerd bij het bedrijventerrein Polanen langs de A12. Zowel de gemeente als de provincie zijn voornemens om de benodigde uitbreidingsruimte van deze bestaande lokaal gevestigde bedrijven te faciliteren. In de zogenaamde ladderonderbouwing is de behoefte aan de beoogde realisatie van de Voortuin onderzocht.

Bureau Stedelijke Planning stelt dat de totale vraag binnen de gemeente Woerden zich bevindt in een bandbreedte van circa 10 tot 13 hectare tot 2030. Het bureau acht daarbij de bovenkant van de bandbreedte realistischer. Op dit moment ligt het huidige aanbod aan bedrijfsruimten in Woerden met 2% onder het gewenste frictieniveau van circa 5% van de voorraad. Dit betekent dat er een sterk tekort is aan bedrijfsruimten. Uit de Provinciale raming blijkt ook sprake te zijn van een tekort aan bedrijventerreinen in de regio Utrecht-West, waar Woerden onderdeel van is. De transformatieopgave is nog niet te kwantificeren en is daarom niet meegenomen in deze raming. Dit leidt naar verwachting wel tot een additionele vraag.

De Voortuin krijgt een omvang van 4,4 hectare. Schuifruimte gaat uit van een bandbreedte van 6 tot 9 hectare. Daarmee passen zowel De Voortuin als het project Schuifruimte binnen het tekort. Om te kunnen voorzien in de behoefte vanuit de bedrijven in Woerden acht Bureau Stedelijke Planning het noodzakelijk om de Voortuin en het project Schuifruimte beide tot ontwikkeling te brengen.

BCI (2020): Covid-19 effecten op de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Woerden

Buck Consultants International (BCI) stelt in een recent memo (25 september 2020) dat de ruimtevraag op lange termijn robuust is onderbouwd en anno 2020 nog steeds valide is. Er kan door de effecten van Covid-19 sprake zijn van korte termijn vraaguitstel, maar op termijn zal de vraag zich gaan herstellen. De concrete vraag van lokale ondernemers is al langer aan de orde en bij het merendeel onveranderd aanwezig, vanwege de kracht van hun bedrijf en de centrale ligging in Nederland. BCI adviseert om de vinger aan de pols te houden bij het tijdig voorzien in de juiste kwaliteit werklocaties voor bedrijven, zodat de gemeente over de juiste locaties beschikt voor als de economie weer uit het dal klimt, niet in de minste plaats voor behoud van werkgelegenheid.

Het overall beeld is dat de gehele Nederlandse economie in 2020 geraakt wordt, met verschil tussen sectoren. De sterk aanwezige sectoren op de bedrijventerreinen in Woerden lijken op dit moment zich over het algemeen bij de sectoren aan de positieve kant van de economie te bevinden, bij de sectoren die zich spoedig zullen herstellen, zoals handel en de maak-industrie. Bedrijventerreinen worden ontwikkeld voor de lange termijnbehoefte en in eerdere studies is op meerdere manieren gekomen tot een robuuste onderbouwing van de ruimtevraag.

3.2 Herstructurering

In 2018 zijn op de geprioriteerde bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Nijverheidsweg Kamerik en Nijverheidsbuurt Zegveld processen met ondernemers opgestart om samen tot een gedragen herstructureringsplan te komen. Daarmee beoogt de gemeente de ruimtelijke kwaliteit en de organisatiegraad te verbeteren en duurzaamheid te introduceren op bedrijventerreinen.

Voor het bedrijventerrein Nijverheidsweg in Kamerik heeft de gemeente inmiddels samen met de gevestigde ondernemers een herinrichtingplan opgesteld dat voorziet in een vernieuwing van de openbare ruimte, waarbij de ondernemers zelf investeren in een nieuwe inrichting van de voorterreinen van hun bedrijfskavels. Het integrale ontwerp is samen met de ondernemers opgesteld en voorziet onder meer in aanplanting van diverse bomen op de private voorterreinen. Het herinrichtingsplan wordt onderdeel van een revitaliseringsplan. De uitvoering kan in 2021 plaatsvinden.

Op het bedrijventerrein Nijverheidsbuurt in Zegveld heeft de gemeente de openbare ruimte in 2018/2019 gereconstrueerd. Het accent van het revitaliseringsplan zal hier komen te liggen op de toekomstvisie en de mogelijkheid ook kleine bedrijven uit de kern en het buitengebied hier ruimte te kunnen bieden.

Op het bedrijventerrein Barwoutswaarder heeft de gemeente een start gemaakt met de revitalisering door thematafels economie, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid met ondernemers te organiseren. Daaruit zijn ideeën en deelvisies ontstaan die vragen om verdere uitwerking en verdieping. Door de discussie rondom de verschillende brugtracés dwars door het bedrijventerrein heeft de gemeente in samenspraak met het bestuur van de Ondernemerskring Woerden (OKW) het revitaliseringsproces tijdelijk stil gelegd in afwachting van besluitvorming daarover. In het rapport 'Naar toekomstbestendige werklocaties in de U16' dat in opdracht van de U16 door de STEC-groep in maart 2020 is uitgebracht wordt voor het bedrijventerrein Barwoutswaarder geadviseerd in te zetten op een "zware" revitalisering.

Waar de gemeente bij de herstructurering tegenaan loopt is de grote druk op de bedrijventerreinen die met voorrang zijn aangewezen om op te knappen. De terreinen zijn vol en er is vrijwel geen leegstand. Veel bedrijfskavels zijn zo vol bebouwd, en de openbare ruimte is soms zo overbelast met parkeren, laden en lossen, opslag van containers en handel, dat herinrichting en het 'normaliseren' van de openbare ruimte vraagt om verplaatsing van een aantal bedrijven. Indien de gemeente beschikt over grond is zij gesprekspartner van de ondernemer en kunnen er afspraken worden gemaakt over de achterlaatlocatie. De gemeente heeft dan iets te bieden en de ondernemer heeft iets te winnen. Zij kunnen op een nieuwe locatie met een nieuw en optimaal bedrijfspand en een ruim en passend buitenterrein hun bedrijfsvoering optimaliseren.

Door zelf over grond te beschikken heeft de gemeente ook een sterke troef in de discussie met bestaande bedrijven die niet willen verhuizen en op de huidige locatie willen blijven groeien. Terwijl dat bijvoorbeeld uit oogpunt van ruimtelijke en landschappelijke inpassing, toename van verkeersbewegingen of uit sociaaleconomische overwegingen niet gewenst is. De gemeente kan dan grenzen stellen aan verdere uitbouw van bedrijven (als de last daarvan elders wordt gelegd) waarbij een ondernemer toch verder kan groeien, desnoods met een tweede vestiging op een beter passende locatie. De gemeente faciliteert dan toch de groei van een bedrijf en kan ook de belangen van de omgeving dienen.

Verhuizing naar een nieuwe locatie met voldoende ruimte biedt kansen voor herontwikkeling van de achterlaatlocatie en voor herinrichting van de openbare ruimte. Daarmee zal de druk op een aantal bestaande bedrijventerreinen verminderen, waardoor daadwerkelijk een kwaliteitsslag kan worden gemaakt. Veel bedrijven staan ook wel open voor verplaatsing, zoals ook uit de inventarisatie blijkt, maar geven aan dat er geen alternatief voorhanden is. Het alternatief om leegstaande kantoorgebouwen te transformeren naar bedrijfsgebouwen is markttechnisch niet haalbaar vanwege de daarvoor benodigde (forse) afboeking op de boekwaarde. Schuifruimte is bedoeld voor bedrijven die bedrijfsgebouwen nodig hebben voor hun bedrijfsvoering, zoals de maakindustrie, en die niet in kantoorgebouwen passen.

Door de economische groei hebben veel ondernemers de wind in de zeilen. Bedrijven groeien en willen uitbreiden. Voorkomen moet worden dat bedrijven Woerden verlaten omdat ze geen nieuwe vestigingsplaats binnen de gemeente kunnen vinden. Zonder het perspectief op schuifruimte is de verwachting dat bedrijven noodgedwongen een nieuwe vestigingsplaats buiten de gemeentegrenzen gaan vinden. De gemeente beoogt met het gelijktijdig aanpakken van zowel de herstructurering als schuifruimte, ondernemers perspectief te bieden dat relocatie binnen de eigen gemeente mogelijk wordt gemaakt binnen een voor een ondernemer afzienbare termijn.

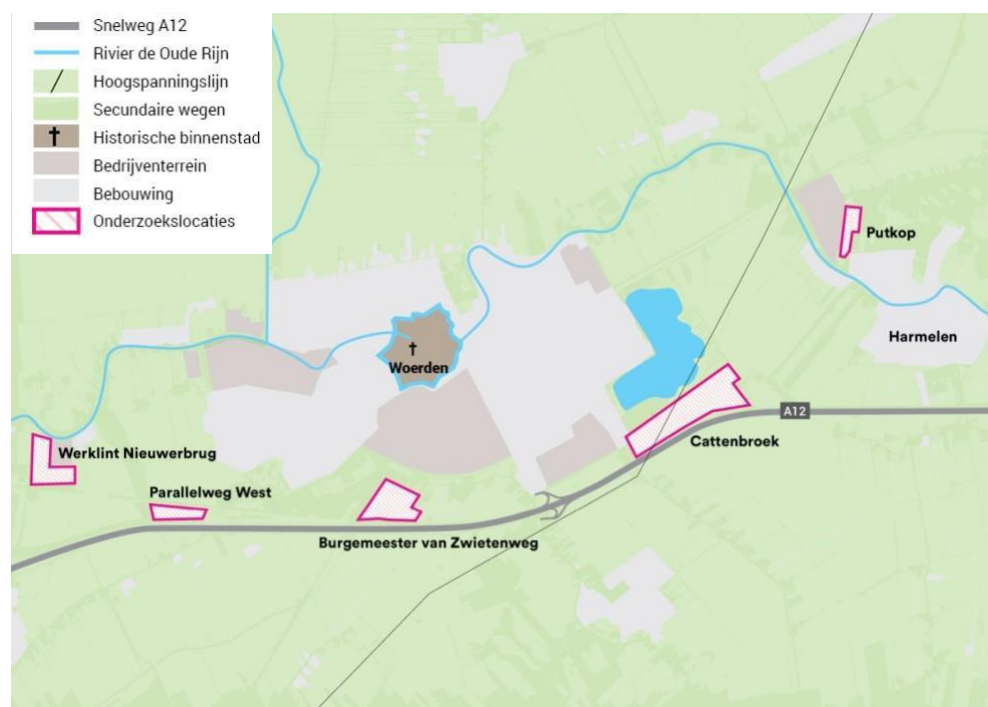
4 Beschrijving onderzoeksgebieden

Op 7 maart 2019 zijn door de gemeenteraad van Woerden vijf onderzoekslocaties aangewezen om een haalbaarheidsonderzoek voor uit te voeren. In dit hoofdstuk worden de vijf locaties beschreven en op kaart aangeduid. Deze locaties zijn als basis gebruikt voor de onderzoeken waarvan in de hoofdstukken 6 en verder de resultaten zijn beschreven.

4.1 Onderzoeksgebieden

Er zijn vijf onderzoekslocaties aangewezen, van oost naar west gezien zijn dat:

- Putkop, Harmelen (hierna: Putkop)
- Cattenbroek (De Voortuin II), Woerden (hierna: Cattenbroek)
- Burgemeester van Zwietenweg, Woerden (hierna: Burgemeester van Zwietenweg en in de tabellen afgekort als BvZ-weg)
- Parallelweg West, Woerden (hierna: Parallelweg)
- Werklint, Nieuwerbrug (hierna: Werklint)





Locatie Putkop (links) en locatie Cattenbroek (rechts).

Onderzoekslocatie Putkop ligt tussen het bedrijventerrein De Putkop, de voorgenomen woonzorgontwikkeling op de Vijverhof ten zuiden van de Breudijk en ten noorden van de Leidsestraatweg. Onderzoekslocatie Cattenbroek ligt tussen de A12 en de Cattenbroekerplas, ten oosten van het bedrijventerrein Polanen en aan de overzijde van de Cattenbroekerdijk.



Locatie Burgemeester van Zwietenweg (links) en locatie Parallelweg (rechts).

Onderzoekslocatie Burgemeester van Zwietenweg ligt in de oksel tussen de A12, de Burgemeester van Zwietenweg en ten zuiden van de Kromwijkerdijk. Vanuit de nieuw aangelegde Burgemeester van Zwietenweg ligt de locatie naast een nieuwe infrastructurele entree van Woerden. Onderzoekslocatie Parallelweg ligt pal naast de snelweg A12 en de naastgelegen Parallelweg west. Het wordt ingeklemd tussen de wegen en het spoor tussen Woerden en Alphen aan den Rijn aan de noordzijde. Hier bevindt zich het aannemingsbedrijf Van Ooijen Woerden BV.



Locatie Werklint.

Onderzoekslocatie Werklint wordt ingeklemd tussen de weg Barwoutswaarder aan de Oude Rijn en de aanpalende bebouwing van Verweij Houttechniek, Lek Sloopwerken en Francken Metaal aan de noordkant en het terrein van Francken en Wagensveld autobedrijf aan de zuidkant. Aan de westkant ligt een wetering en de provinciegrens tussen de provincies Utrecht en Zuid-Holland.

4.2 Oppervlakte

De gemeente heeft de wens om 6 tot 9 hectare schuifruimte te realiseren. Het is gebruikelijk om bij bedrijventerreinen te spreken over netto uitgeefbare oppervlakte, zodat het verband met de ruimtebehoefte goed kan worden gelegd. Inpassing met wegen, groen en water leidt tot een bruto oppervlakte die per locatie kan variëren. Een gewenste netto oppervlakte van 6 hectare is voor elke locatie als uitgangspunt genomen. Alleen voor onderzoekslocatie Putkop is dat 3 hectare, aangezien zowel het plangebied als de ruimtebehoefte hier kleiner is.

Opmerking

De gemeenteraad heeft in maart 2019 onderzoekslocaties aangewezen. Dit waren globaal aangeduide onderzoekslocaties, weergegeven met een cirkel of ovaal over een bepaald grondgebied, e.e.a. zoals op de voorgaande pagina's is getoond. Voor de milieuonderzoeken hebben de werkgroepen de globale aanduiding voor elke locatie omgezet in een concreet plangebied waarvan de grenzen bepaald zijn door de ter plaatse geldende eigendomsgrenzen, of het gevestigde voorkeursrecht en waarbinnen tevens de gewenste oppervlakte realiseerbaar is. De contouren van het plangebied zijn als uitgangspunt genomen voor de diverse onderzoeken die in het kader van het haalbaarheidsonderzoek zijn uitgevoerd. Naar aanleiding van resultaten, de opgehaalde reacties uit de omgeving en de eigendomssituaties kunnen de plangrenzen bij de verdere planuitwerking eventueel nog worden aangepast. Deze aanpassing van de plangrenzen zal niet zodanig zijn dat er een geheel ander plangebied ontstaat, het gaat dan meer om een verdere optimalisatie.

DEEL II HET ONDERZOEK

5 Beoordelingscriteria

De gemeenteraad heeft in haar vergadering van maart 2019 een motie ingediend waarbij zij aangeeft dat de onderzoekslocaties met elkaar vergeleken kunnen worden aan de hand van objectieve criteria. Op deze manier kan er te zijner tijd een afgewogen en transparante beslissing genomen worden over de uiteindelijke locatie voor schuifruimte. Deze beoordelingscriteria zijn in dit hoofdstuk opgesomd.

5.1 Inleiding

Wanneer is een locatie haalbaar? Formeel kan gezegd worden dat een locatie haalbaar is als objectief kan worden vastgesteld dat de procesrisico's beheersbaar zijn. Dat betekent niet dat een locatie zonder risico is, maar dat verwacht mag worden dat te nemen maatregelen – als het risico zich voordoet – de gevolgen in voldoende mate kunnen beperken.

Risico's bij gebiedsontwikkeling zijn groot, maar veel factoren laten zich goed in beeld brengen of berekenen, zoals bijvoorbeeld verkeerstoename, geluidstoename of externe veiligheid. Oplossingen daarvoor hebben vaak een financiële impact die zich eveneens goed laat kwantificeren. Veel van de beoordelingscriteria kunnen dan ook vrij objectief worden bepaald.

De vijf locaties zijn in het haalbaarheidsonderzoek op basis van een aantal beoordelingscriteria ten opzichte van elkaar beoordeeld. De beoordelingscriteria zijn in paragraaf 5.2 opgesomd. In hoofdstuk 6 t/m 13 zijn de beoordelingscriteria en de afweging daarvan uitgebreid beschreven. In hoofdstuk 6 wordt apart ingegaan op de ruimtelijke- en milieukundige aspecten. In hoofdstuk 7 wordt apart ingegaan op het thema verkeer en bereikbaarheid. In hoofdstuk 8, 9 en 10 worden respectievelijk de financiële haalbaarheid, economische doelmatigheid en juridische haalbaarheid beschreven. In hoofdstuk 11 komt de ruimtelijke en landschappelijke inpassing aan bod en in hoofdstuk 12 wordt ten slotte ingegaan op het aspect toekomstperspectief. Hoofdstuk 13 gaat over draagvlak en is als apart hoofdstuk onder deel III (Het proces) opgenomen.

5.2 Beoordelingscriteria

Hierna zijn de beoordelingscriteria opgesomd:

A. Milieu (hoofdstuk 6)

1. Archeologie
2. Bedrijven en milieuzonering
3. Bodem – bodemkwaliteit
4. Bodem – zettingsgevoeligheid
5. Cultuurhistorie
6. Externe veiligheid
7. Geluid
8. Geur
9. Ladder voor duurzame verstedelijking
10. Luchtkwaliteit

11. Natuur – soortenbescherming
12. Natuur – gebiedsbescherming
13. Waterhuishouding
14. Wind

B. Verkeer en bereikbaarheid (Hoofdstuk 7)

C. Financiële haalbaarheid (Hoofdstuk 8)

Is de mogelijke ontwikkeling van een locatie tenminste budgetneutraal?

D. Economische doelmatigheid (Hoofdstuk 9)

Is de mogelijke ontwikkeling van een locatie economisch doelmatig voor schuifruimte?

1. Ligt de locatie nabij bedrijventerreinen en woonkernen?
2. Is de locatie tijdig beschikbaar om als schuifruimte te kunnen dienen?
3. Past de verkavelingsstructuur bij de geïnventariseerde vraag?

E. Juridische haalbaarheid en realisatietijd (Hoofdstuk 10)

Is er sprake van een redelijke en overzienbare realisatietijd?

1. Wat is het draagvlak bij andere overheden?
2. Wat is de verwachting ten aanzien van juridische procedures?
3. Is er sprake van complexe grondverwerving en samenwerking?

F. Ruimtelijke en landschappelijke inpassing (Hoofdstuk 11)

Hierbij is gekeken naar de volgende aspecten:

1. Sluit de locatie goed aan op stedelijke structuur en tast het zo min mogelijk het open landschap aan?
2. Sluit de locatie goed aan op de directe omgeving?
3. Is er sprake van een aanvaardbaar zicht vanaf woonwijken en wegen, waaronder de A12?

G. Toekomstperspectief (Hoofdstuk 12)

Past de ontwikkeling van de locatie binnen andere plannen en ambities die de gemeente heeft? Hierbij is gekeken naar:

1. Structuur- en verkeersvisie
2. Duurzaamheid, energietransitie, klimaatadaptatie en bodemdaling
3. Raakvlakken met andere projecten in de nabijheid

H. Draagvlak/proces (Hoofdstuk 13)

Wat is het beeld ten aanzien van de locaties vanuit de verschillende stakeholders?

Hierbij is gekeken vanuit:

1. Buurt en omwonenden
2. Bevoegde gezagen en specifieke belanghouders
3. Ondernemersverenigingen

6 Milieu

Ter onderbouwing van de haalbaarheid van de vijf onderzoekslocaties is getoetst aan een aantal objectieve criteria. Deze hebben betrekking op milieutechnische (en ruimtelijke) aandachtspunten en belemmeringen. Voor verschillende milieuthema's zijn onderzoeken uitgevoerd naar de onderzoekslocaties, veelal quickscans aangezien het nog een haalbaarheidsonderzoek betreft. Deze thema's zijn hierna beschreven en beoordeeld.

6.1 Inleiding

Het haalbaarheidsonderzoek verschaft inzicht in de milieutechnische (en ruimtelijke) randvoorwaarden. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste ruimtelijke kaders en randvoorwaarden (eisen, ambities en wensen) geïnventariseerd die van invloed zijn op de ontwikkelpotentie van de locatie, en zo nodig een doorvertaling krijgen naar (uitgangspunten voor) het ontwerp. De gebieden zijn beoordeeld door middel van een kwalitatieve beschrijving van de milieutechnische (en ruimtelijke) aspecten die binnen het gebied van belang zijn. Dit is gedaan aan de hand van de verschillende (indicatieve) onderzoeken die op het niveau van een haalbaarheidsonderzoek zijn uitgevoerd voor de milieuthema's. De conclusies van de onderzoeken zijn verwerkt in dit hoofdstuk. Hierbij wordt opgemerkt dat nadat er een of meerdere locaties zijn gekozen er nader onderzoek op de verschillende milieuthema's noodzakelijk zal zijn.




Hierna gaan we achtereenvolgens in op de verschillende milieuthema's en de bevindingen. De milieuthema's die in de volgende paragrafen zijn uitgewerkt, zijn hierna opgesomd. Achter het thema is een verwijzing opgenomen naar het rapport (veelal quickscans) of memo wat aan het onderzoek ten grondslag ligt:

1. Archeologie: rapport 'Archeologisch bureauonderzoek en cultuurhistorisch inventarisatie' (Vestigia, d.d. 1 augustus 2019)
2. Bedrijven en milieuzonering: notitie 'Bedrijven en milieuzonering' (Kuiper compagnons, d.d. september 2019)
3. Bodem – bodemkwaliteit: rapport 'Historisch vooronderzoek' (ABO milieuconsult, d.d. 12 juni 2019)
4. Bodem – zettingsgevoeligheid: rapport 'Verkennd bodemonderzoek zettingsgevoeligheid' (ABO Geomet, d.d. 18 oktober 2019)
5. Cultuurhistorie: rapport 'Archeologisch bureauonderzoek en cultuurhistorisch inventarisatie' (Vestigia, d.d. 1 augustus 2019)
6. Externe veiligheid: rapport 'Onderzoek aspect externe veiligheid' (Kuiper Compagnons, d.d. 22 oktober 2019)
7. Geluid: notitie 'Geluid' (Kuiper Compagnons, d.d. 28 oktober 2019)
8. Geur: rapport 'Geuronderzoek veehouderijen' (De Roever, d.d. 16 augustus 2019)
9. Ladder voor duurzame verstedelijking: notitie 'Ladder voor duurzame verstedelijking' (Kuiper Compagnons, d.d. 31 oktober 2019)
10. Luchtkwaliteit: notitie 'Luchtkwaliteit' (Kuiper Compagnons, d.d. 28 oktober 2019)

11. Natuur – gebiedsbescherming: rapport 'Ontwikkellocaties Woerden in het kader van de natuurwetgeving' (Van der Goes en Groot, d.d. 10 september 2019)
12. Natuur – soortenbescherming: rapport 'Ontwikkellocaties Woerden in het kader van de natuurwetgeving' (Van der Goes en Groot, d.d. 10 september 2019)
13. Waterhuishouding: notitie 'Water' (Kuiper Compagnons, d.d. oktober 2019) en notitie 'Water- en klimaatbeleid' (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, d.d. oktober 2019)
14. Wind: rapport 'Windveld Cattenbroekerplas te Woerden (Peutz, d.d. 28 oktober 2019)

6.2 Afwegingskader

Per aspect/paragraaf wordt eerst het wettelijk kader en de daarbij behorende uitgangspunten beschreven. Daarna is ingegaan op de huidige situatie, en vervolgens op de belangrijkste ambities en randvoorwaarden. Ieder onderdeel wordt afgesloten met een opsomming van de resulterende uitgangspunten voor het verdere proces van tekenen en rekenen. De locaties zijn ten opzichte van elkaar vergeleken, op basis van de resultaten die voortkomen uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd op het niveau van een haalbaarheidsonderzoek. De score is met een kleuraanduiding oranje, geel en groen in beeld gebracht. De kleuren zijn hierna verklaard:

	Het alternatief scoort op dit criterium minder in vergelijking met de andere alternatieven
	Het alternatief scoort op dit criterium neutraal in vergelijking met de andere alternatieven
	Het alternatief scoort op dit criterium beter in vergelijking met de andere alternatieven

Met de aanduiding -/-, -, +/-, + of +/+ is waar nodig nog een extra weging aangeduid om aan te geven hoe de betreffende onderzoekslocatie scoort in vergelijking met de andere alternatieven.

Milieuaspect	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Archeologie					
Bedrijven/ milieuz.	-	+	+/-	++	
Bodemkwaliteit					
Bodemdaling					-
Cultuurhistorie					
Externe veiligheid					
Geluid	+	+			
Geur					
Ladder drz. verst.					
Lucht	+		+/-	+/-	+/-
Natuur – gebieden		-	+		-
Natuur – soorten					
Water	+/-	+		++	

6.3 Archeologie

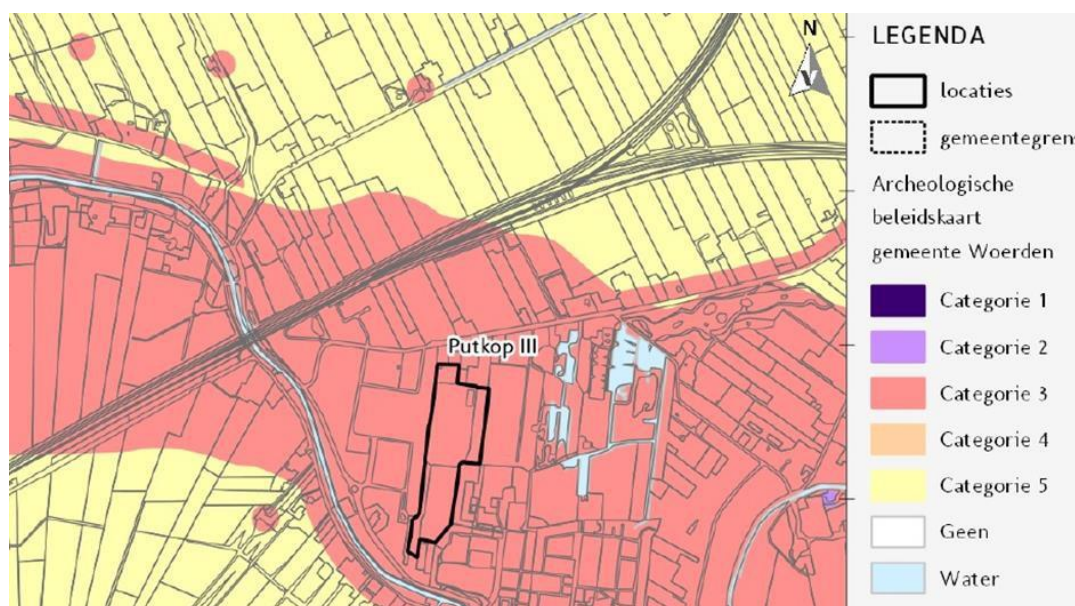
Volgens de wettelijke verplichting wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden met bekende en verwachte archeologische waarden. Het doel van het archeologisch bureauonderzoek is om vast te stellen of er in het plangebied sprake is (of kan zijn) van archeologische resten die door de ingrepen verstoord dreigen te worden en, indien mogelijk, uitspraken te doen over de waarde hiervan in termen van fysieke en inhoudelijke kwaliteit zoals zeldzaamheid en gaafheid. De aanwezigheid van archeologische waarden kan mogelijk financiële consequenties hebben voor de onderzoekslocatie.

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn beoordeeld vanuit archeologie. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Archeologie					

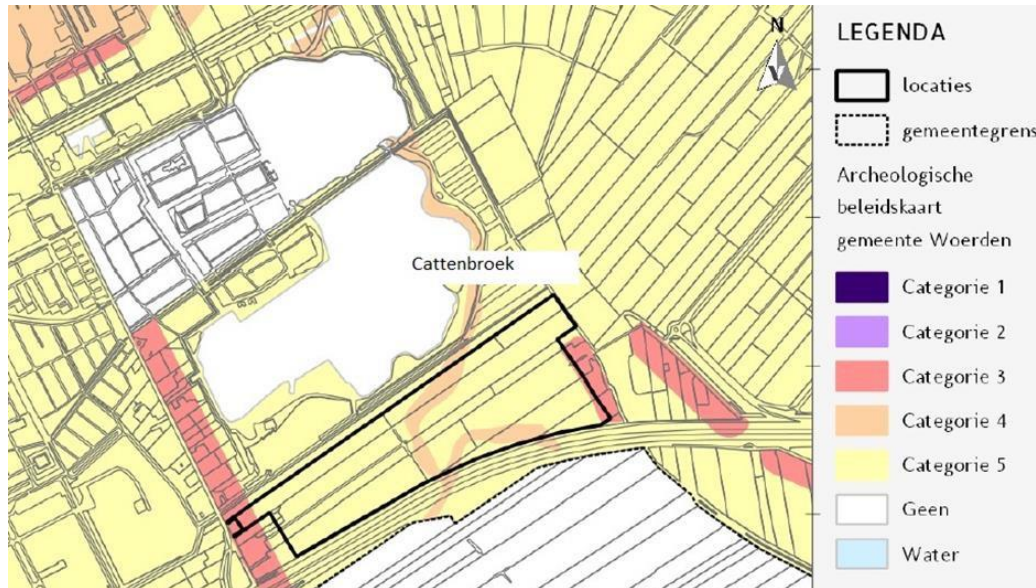
Locatie Putkop

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Woerden ligt locatie Putkop in een zone met een hoge archeologische verwachting. De hoge archeologische verwachting heeft te maken met de aanwezigheid van stroomgordelafzettingen van de Oude Rijn in de ondergrond.



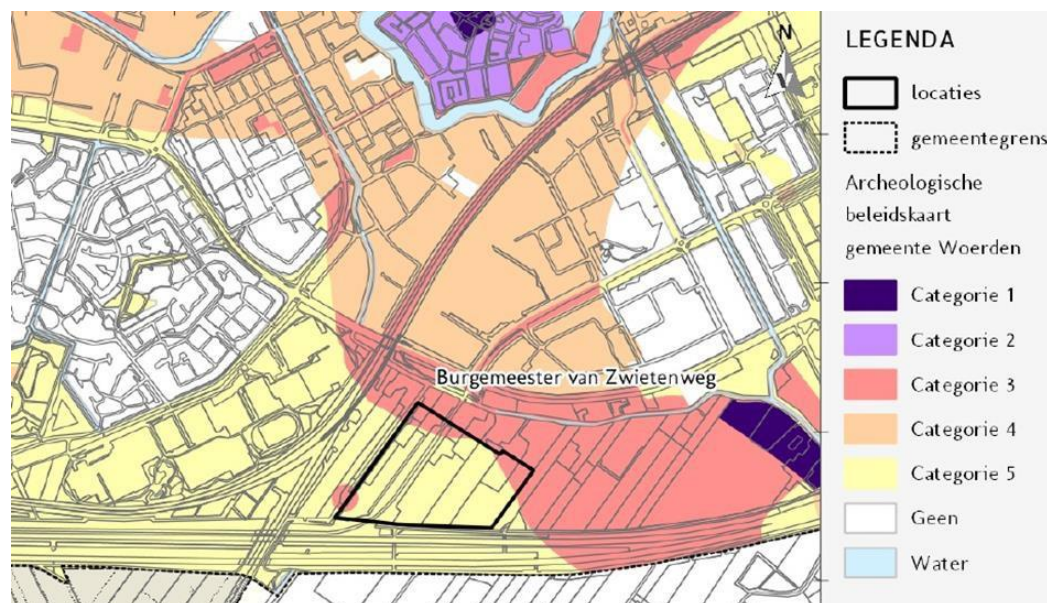
Locatie Cattenbroek

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Woerden ligt locatie Cattenbroek grotendeels in een zone met een lage archeologische verwachting. Voor een kleiner deel van de locatie geldt een hoge archeologische verwachting en een middelhoge archeologische verwachting. De middelhoge archeologische verwachting heeft te maken met de aanwezigheid van crevasses in de ondergrond. De hoge archeologische verwachting heeft te maken met de aanwezigheid van een historisch bewoningslint langs de Cattenbroekerdijk.



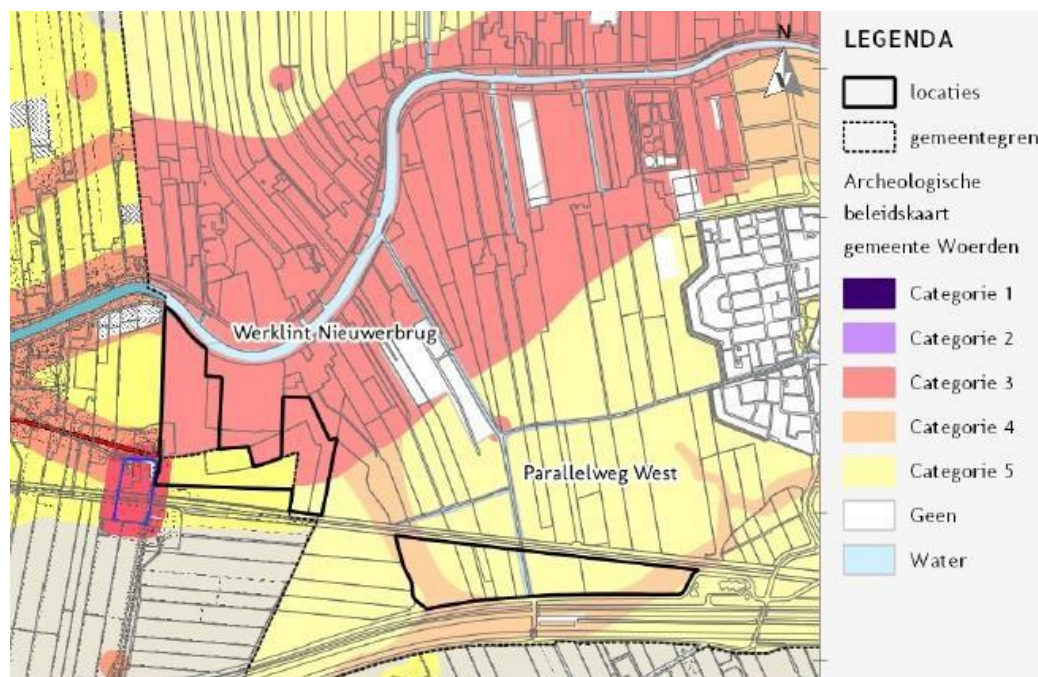
Locatie Burgemeester van Zwietenweg

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Woerden ligt locatie Burgemeester van Zwietenweg grotendeels in een zone met een lage archeologische verwachting. Voor een kleiner deel van de locatie geldt een hoge archeologische verwachting. De hoge archeologische verwachting heeft te maken met de aanwezigheid van stroomgordelafzettingen in de ondergrond.



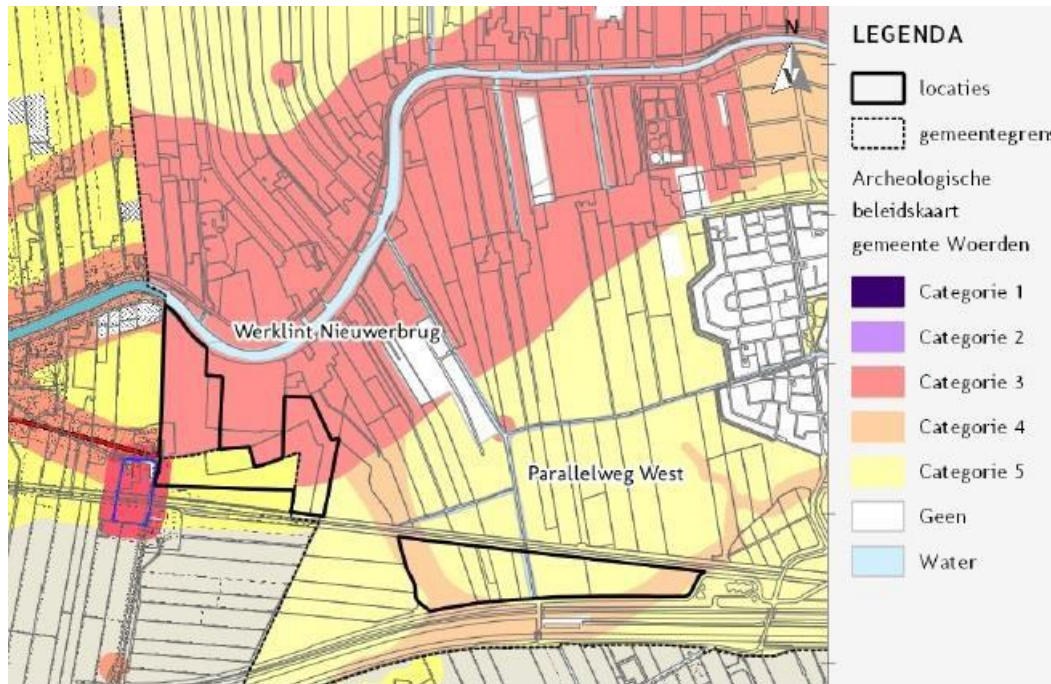
Locatie Parallelweg

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Woerden ligt locatie Parallelweg grotendeels in een zone met een lage archeologische verwachting. Voor een kleiner deel van de locatie geldt een middelhoge archeologische verwachting. De middelhoge archeologische verwachting heeft te maken met de aanwezigheid van crevasses in de ondergrond.



Locatie Werklint

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Woerden ligt locatie Werklint grotendeels in een zone met een hoge archeologische verwachting. De hoge verwachting heeft te maken met de aanwezigheid van stroomgordelafzettingen van de Oude Rijn in de ondergrond. Voor een klein deel ligt de locatie in een zone met een lage archeologische verwachting.



Conclusie

Op basis van het bureauonderzoek en de gemeentelijke beleidskaart archeologie, geldt voor alle plangebieden een archeologische verwachting, variërend van laag tot hoog. In dit stadium is sprake van locatieverkenning ten behoeve van het realiseren van een bedrijventerrein. Precieze omvang en aard van bodemverstorende ingrepen zijn daarom nog niet bekend. Het bureauonderzoek heeft aangetoond dat archeologische resten in principe in elk deelgebied te verwachten zijn. Daarom dient bij een locatiekeuze een archeologisch vervolgonderzoek te worden uitgevoerd, minimaal bestaande uit een verkennend booronderzoek. Doel van het verkennende booronderzoek is om de bodemopbouw in het plangebied in kaart te brengen, te bepalen in hoeverre de bodem intact is, en vast te stellen of archeologisch kansrijke bodemlagen aanwezig zijn. Op basis van de resultaten van het booronderzoek kan een besluit genomen worden over eventuele vervolgstappen.

Bij de locaties met een hoge archeologische verwachting wordt aanbevolen om gelijk in een vroeg stadium het archeologische vervolgonderzoek, verkennende fase, uit te laten voeren. Gezien de hogere archeologische verwachtingswaarde voor een dergelijke locatie, en de verwachte aard van de archeologische vondsten, zijn hier dan aanvullende maatregelen en kosten te verwachten.

Voor locaties Putkop en Werklint is een hoge archeologische verwachting aanwezig. Gelet hierop scoren deze locaties op dit thema slechter dan de locaties Cattenbroek, Burgemeester van Zwietenweg en Parallelweg.

6.4 Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen), worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. In het kader van het haalbaarheidsonderzoek is een onderzoek uitgevoerd naar de richtafstanden voor de vijf locaties. Voor het bepalen van de aan te houden afstanden heeft toetsing plaatsgevonden op basis van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' en de regels uit de Wet milieubeheer.

Op basis van deze analyse is per locatie inzichtelijk gemaakt waar welke milieucategorie op de bedrijventerreinen is toegestaan. Het resultaat hiervan is hieronder weergegeven en nader toegelicht. Op de verschillende locaties is op sommige plekken tot en met milieucategorie 4.2 of mogelijk hoger toegestaan. Voor het haalbaarheidsonderzoek is als uitgangspunt genomen dat op het bedrijventerrein bedrijven kunnen komen tot en met milieucategorie 3.2, aangezien dit de meest voorkomende bandbreedte is voor MKB-terreinen. Waar (op delen) van het bedrijventerrein een lagere categorie is toegestaan dan 3.2, scoort deze in dat geval slechter in vergelijking met de andere locaties. Waar (op delen) van het bedrijventerrein een hogere categorie is toegestaan dan 3.2, is dat niet in de score meegenomen.

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Bedrijven/milieuz.	-	+	+/-	++	

NB: Bij het belang van een goede ruimtelijke ordening waarbij moet worden voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (c.q. werkklimaat), hoort ook het inzichtelijk maken van mogelijke effecten van omliggende bedrijven op het toekomstig bedrijventerrein. De effecten van omliggende bedrijven op het toekomstige bedrijventerrein kan gemitigeerd worden door voldoende afstand te houden van de bestaande bedrijven of door het bedrijventerrein op een 'goede' manier in te richten, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een (groene) afscherming (om bijvoorbeeld drift van spuitzones te beperken of geluidsbelasting te beperken). Nadat een locatiekeuze is gemaakt zal hier nader onderzoek op moeten plaatsvinden.

Locatie Putkop

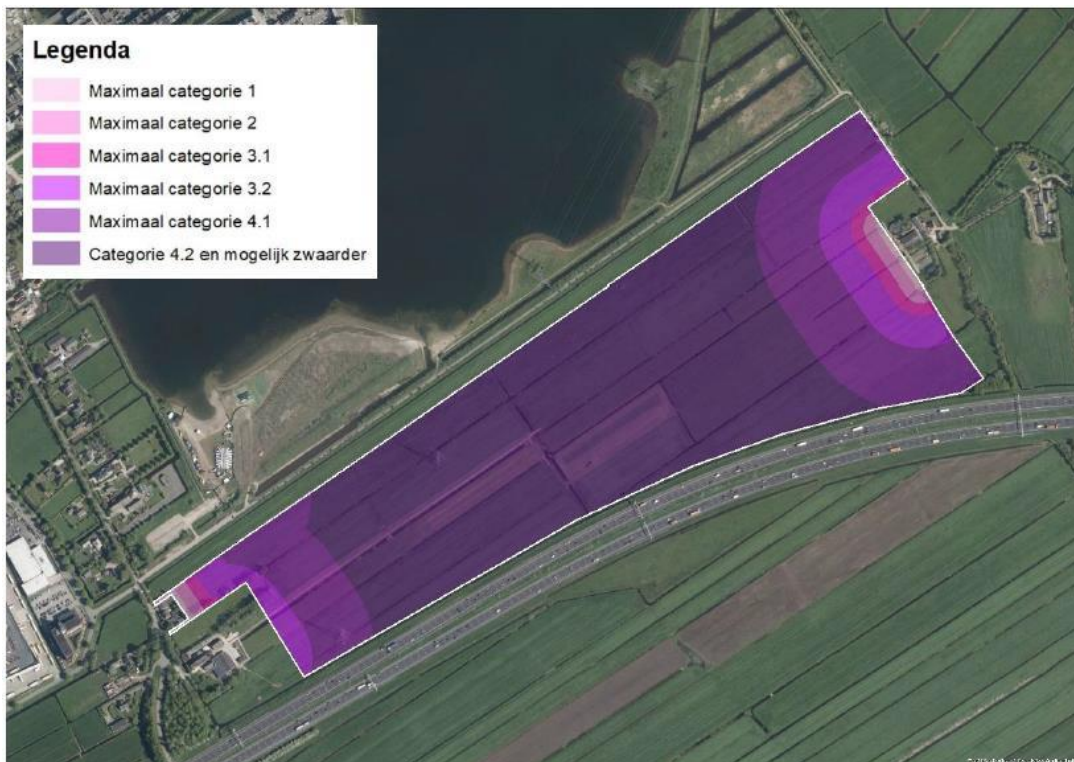
Uit de afbeelding blijkt dat een groot deel van de locatie geschikt is voor een milieucategorie van maximaal 3.2, namelijk 72%. Daarnaast is een aanzienlijk deel van het plangebied in het midden geschikt voor een milieucategorie van 4.1 (circa 44%). De gevraagde oppervlakte is nagenoeg volledig te realiseren in de gewenste categorie 3.2. Het overige deel van het plangebied is geschikt voor bedrijven tot milieucategorie 3.1 (13%), 2 (10%) en 1 (circa 4%).

Met de bestaande omliggende bedrijven dient in de planuitwerking rekening gehouden te worden door het toekomstige bedrijventerrein zo goed mogelijk ruimtelijk en landschappelijk in te passen.



Locatie Cattenbroek

Onderstaande afbeelding laat zien dat vrijwel het gehele plangebied geschikt is voor milieucategorie 3.2, namelijk 97%. Dit is gebaseerd op de quickscan bedrijven en milieuzonering die in het kader van deze haalbaarheidsstudie is uitgevoerd. Daarnaast valt op dat de situering van dit gebied gunstig en efficiënt is. Hierdoor is een verkaveling makkelijker af te stemmen op de milieucategorisering. De locatie kent ook een relatief groot deel dat geschikt is voor bedrijven uit maximaal milieucategorie 4.2 (66%) en 4.1 (22%). Gelet op het voorstaande is het heel goed mogelijk om de gevraagde 6 hectare te realiseren in de gewenste milieucategorie. Aan de randen, in de directe omgeving van gevoelige objecten, is slechts een lichte milieucategorie toegestaan. Dit betreft met 10% een beperkt deel van de totale oppervlakte van het plangebied.



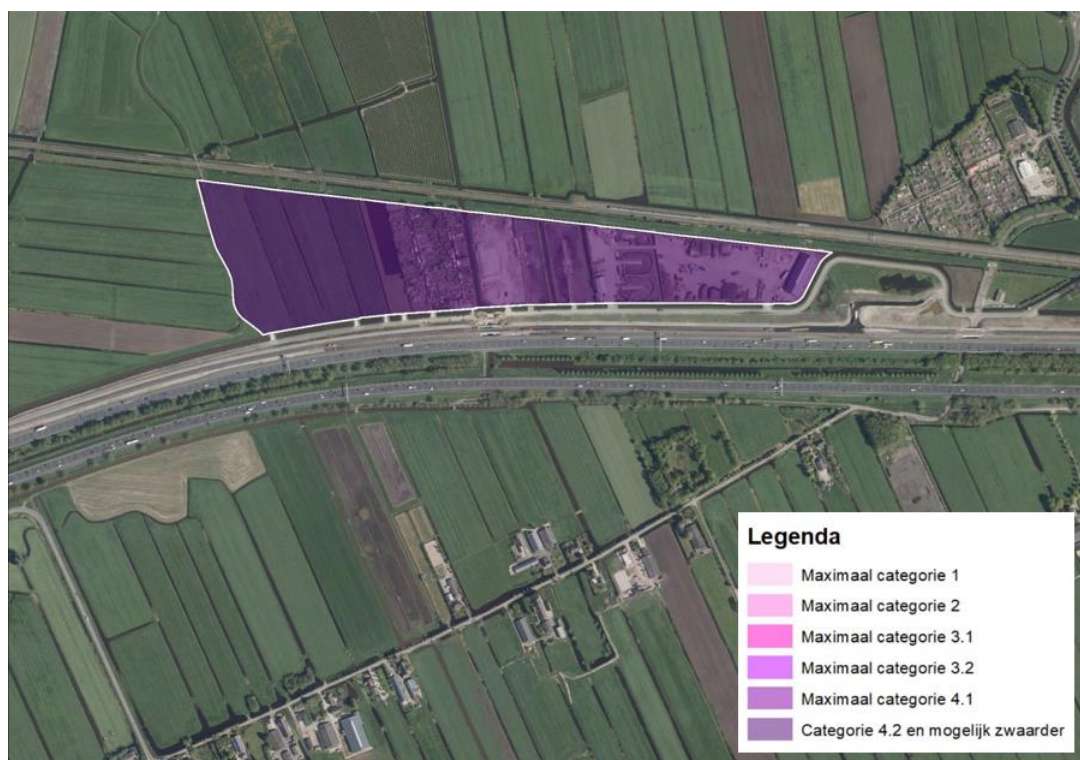
Locatie Burgemeester van Zwietenweg

Uit de afbeelding blijkt dat vrijwel het hele plangebied geschikt is voor bedrijven met een categorie van 3.2, namelijk 91%. Het overige deel van het plangebied (circa 9%) is te gebruiken voor bedrijven met een categorie van maximaal 3.1, dan wel 2. Aan de noord-oostkant dient in de uitwerking van de locatie rekening gehouden te worden met een contour afkomstig van omliggende (agrarische) bedrijvigheid. Voor deze locatie is het mogelijk om de gevraagde 6 hectare te realiseren in de gewenste milieucategorie.



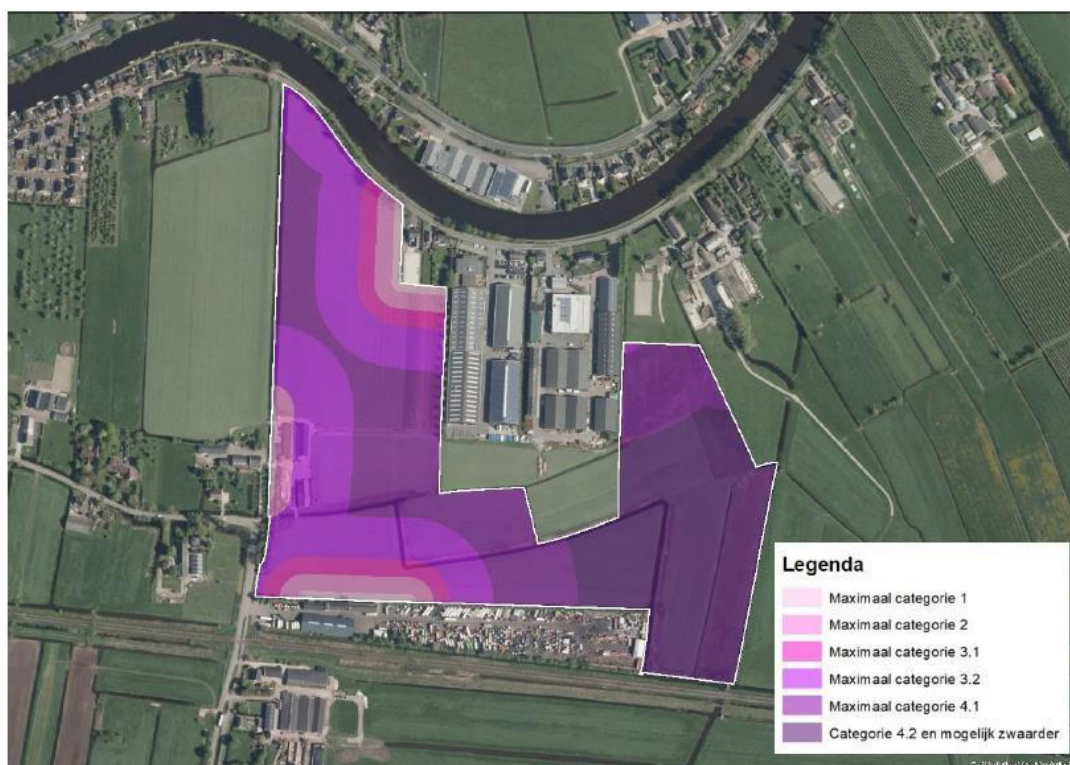
Locatie Parallelweg

Voor locatie Parallelweg geldt dat er op het gehele terrein bedrijven met een milieucategorie van 3.2 gevestigd kunnen worden (zie afbeelding), zelfs milieucategorie 4.2 of mogelijk hoger. Voor het aspect bedrijven en milieuzonering is dit een zeer gunstige locatie. De gevraagde 6 hectare kan hier gemakkelijk in de gewenste milieucategorie worden gerealiseerd.



Locatie Werklint

Uit de afbeelding blijkt dat vrijwel het hele plangebied geschikt is voor bedrijven van milieucategorie 3.2, namelijk 87%. Het deel waarin de zwaardere categorieën zijn toegestaan ligt geïsoleerd aan de oostkant, maar kent qua vorm wel een gunstige verschijningsvorm die geschikt is voor grotere kavels. Het overige deel van het plangebied (circa 13%) is geschikt voor bedrijven met een categorie van 3.1, 2 of 1. Aan de zuid-westkant dient in de uitwerking van de locatie rekening gehouden te worden met een contour afkomstig van omliggende (agrarische) bedrijvigheid.



Conclusie

Voor het haalbaarheidsonderzoek is als uitgangspunt genomen dat op het bedrijventerrein bedrijven kunnen komen tot en met milieucategorie 3.2, aangezien dit de meest voorkomende bandbreedte is voor MKB-terreinen. Waar (op delen) van het bedrijventerrein een lagere categorie is toegestaan, scoort deze locatie in dat geval 'slechter' in vergelijking met de andere locaties. Op locatie Werklint is een deel van het plangebied (circa 13%) slechts geschikt voor bedrijven met een milieucategorie van 3.1, 2 of 1. Daarom scoort deze locatie op dit onderdeel slechter ten opzichte van de andere locaties. Ook bij locatie Putkop is op een klein deel van het plangebied een minder hoge milieucategorie toegestaan gelet op de gevoelige objecten in de omgeving. Ten zuiden en noorden zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan en voor een deel is hooguit tot en met milieucategorie 3.1 toegestaan.

6.5 Bodemkwaliteit

Voor de locaties is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de mogelijke aanwezigheid van bodemverontreinigingen ter plaatse van de onderzoekslocaties. De aanwezigheid van een verontreiniging kan mogelijk financiële consequenties hebben voor de onderzoekslocatie indien sanering noodzakelijk is.

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn beoordeeld vanuit bodemkwaliteit. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Bodemkwaliteit					

Uit het historisch bodemonderzoek blijkt dat ter plaatse van alle vijf de potentiële ontwikkelingslocaties verdachte deellocaties aanwezig zijn.

Om vast te stellen of er belemmeringen te verwachten zijn voor de geplande herontwikkeling, is het nodig de bodem te onderzoeken ter plaatse van de verdachte deellocaties. Voor alle onderzoekslocaties geldt dat er een nader onderzoek uitgevoerd dient te worden. In de rapportage bodemkwaliteit is per locatie een advies geschreven voor vervolgonderzoek. Deze zijn voor de locaties nagenoeg gelijk.

Naar verwachting is ter plaatse van alle vijf de zoeklocaties de bodem geschikt of geschikt te maken voor de voorgenomen ontwikkeling. Indien het nodig is dat de bodem wordt gesaneerd om de locatie geschikt te maken voor het beoogde doel, worden er saneringskosten gemaakt. In dat geval moet bekeken worden of de saneringskosten haalbaar zijn.

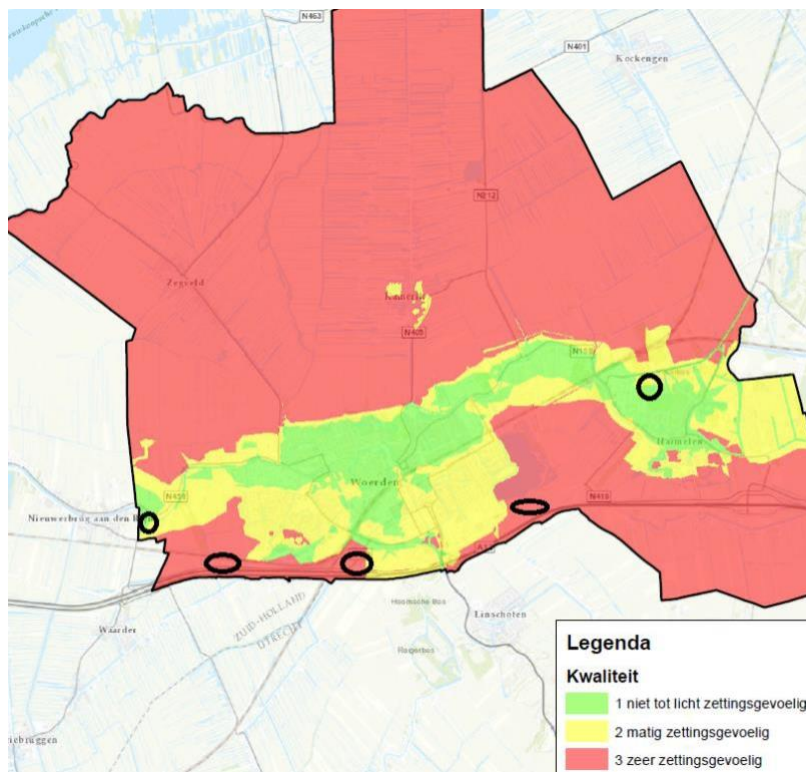
6.6 Bodemdaling

De ondergrond van de gemeente Woerden bestaat voor een groot deel uit veen en klei. Bodemdaling leidt voor de gemeente tot hoge kosten voor het beheer en onderhoud van haar openbare ruimte en veroorzaakt veel overlast voor haar inwoners en ondernemers.

Voor het bepalen van de bodemdaling is in het kader van het haalbaarheidsonderzoek een verkennend onderzoek naar de zettingsgevoeligheid uitgevoerd. De zettingsgevoeligheid is een belangrijk criterium voor het bouwrijp maken en daarmee voor de geschiktheid van een locatie. Alle vijf de onderzoekslocaties zijn beoordeeld vanuit bodemdaling c.q. zettingsgevoeligheid. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Bodemdaling					

Op basis van het onderzoek dat is uitgevoerd voor bodemdaling kan geconcludeerd dat de locaties Cattenbroek, Burgemeester van Zwietenweg, Parallelweg en Werklint (zuidzijde) voor wat betreft zettingsgevoeligheid sterk met elkaar overeenkomen. Locatie Putkop en locatie Werklint (noordzijde) hebben vermoedelijk een sterke variatie in bodemopbouw en zijn daarmee ook zettingsgevoelig. Ten opzichte van de locaties Cattenbroek, Burgemeester van Zwietenweg, Parallelweg en Werklint (zuidzijde) zijn de locaties Putkop en locatie Werklint (noordzijde) het minst zettingsgevoelig. Gezien de bodemopbouw van alle locaties moet rekening worden gehouden met hoge kosten om de terreinen bouwrijp te maken. Zie hiervoor ook onderstaande kaart waarin de zettingsgevoeligheid van Woerden en omgeving is weergegeven. De zettingsgevoeligheid wordt meegenomen in de verdere exploitatiefase. Voor de definitieve ontwerpfase zijn in de rapportage aandachtspunten opgenomen die in de verdere uitwerking van de gekozen locatie(s) mogelijk meegenomen kunnen worden. Een van de uitgangspunten voor de groene manchet is dat deels een grondlichaam en deels een bouwkundige constructie nodig is om zichtbare inklinking tegen te gaan. Nadat één of meerdere locaties zijn gekozen, zal er nog ander onderzoek ten aanzien van bodemdaling c.q. zettingsgevoeligheid moeten plaatsvinden.



6.7 Cultuurhistorie

In het kader van gebiedsontwikkeling dient de wijze waarop rekening gehouden is met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden onderbouwd te worden (gebouwd erfgoed, archeologie en cultuurlandschap). Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren. Dit betekent dat de gemeente een analyse moet maken van de cultuurhistorische waarden in het plangebied en daar conclusies aan verbindt. In het kader van het haalbaarheidsonderzoek is hiervoor een eerste scan uitgevoerd.

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn beoordeeld vanuit cultuurhistorie. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Cultuurhistorie					

Op alle locaties zijn er in meer of mindere mate nog cultuurhistorische structuren herkenbaar in het landschap aanwezig. Geadviseerd wordt bij de keuze en de uiteindelijke inrichting van de locatie rekening te houden met deze aanwezige cultuurhistorische structuren. Het gaat hierbij met name om de verkavelingsstructuur die samenhangt met de ontginningsgeschiedenis van het gebied.

Op geen van de locaties is gebouwd erfgoed aanwezig. Wel is op locaties Cattenbroek, Burgemeester van Zwietenweg en Werklint sprake van historische bewoningslinten grenzend aan de locatie. Rijksmonumenten en/of gemeentelijke monumenten maken onderdeel uit van deze bewoningslinten. Geadviseerd wordt om de herkenbaarheid van deze bewoningslinten in relatie tot de openheid van het achterliggende gebied, zoveel mogelijk te behouden in de uiteindelijke inrichting van het gebied. Op locatie Burgemeester van Zwietenweg dient daarnaast rekening te worden gehouden met het ensemble van de Molenvliet, de voormalige Broekermolen en het gemaal Papekop en Diemberbroek.

Bij alle locaties dient voorstaand advies meegenomen te worden, en scoren de locaties neutraal ten opzichte van elkaar.

6.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid, moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft. Hier dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Plaatsgebonden risico

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10-6 per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10-6 contour.

Groepsrisico

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

Verantwoording groepsrisico

Binnen het invloedsgebied geldt dat voor ieder ruimtelijk plan groepsrisicoverantwoording verplicht is. Een verantwoording is een kwalitatieve beschrijving over de waarde van het groepsrisico, maatregelen, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Het advies van de veiligheidsregio speelt hierbij een belangrijke rol. Bij complexe projecten ligt doorgaans een proces van overleg met veiligheidsdeskundigen ten grondslag.

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn beoordeeld ten aanzien van externe veiligheid. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Externe veiligh.					

Locatie Putkop

In de omgeving van de locatie zijn verschillende risicobronnen aanwezig. Het betreft de risicobronnen:

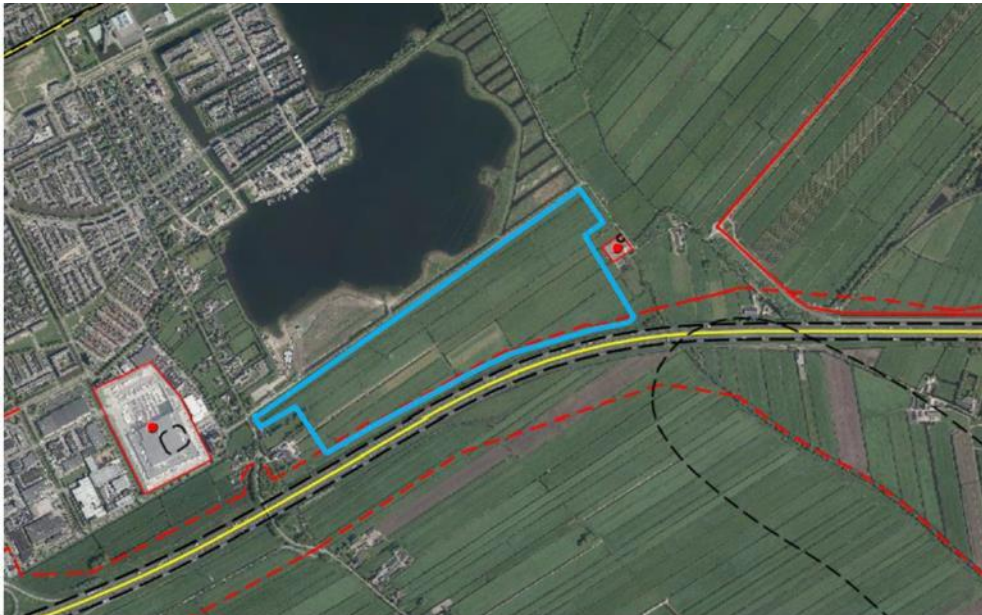
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de N198
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Gouda - Breukelen
- Ton van Leeuwen Snijwerken B.V.
- LPG-station autobedrijf Cor Middelweerd B.V.



Locatie Cattenbroek

In de omgeving van de locatie zijn verschillende risicobronnen aanwezig. Het betreft de risicobronnen:

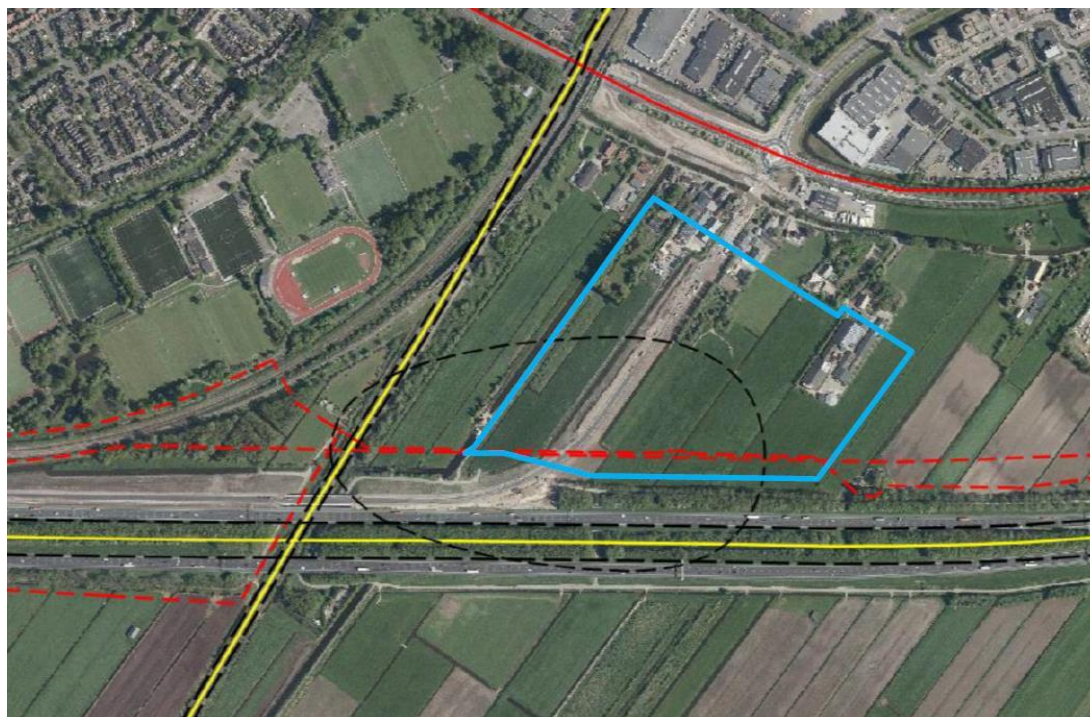
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de rijksweg A12
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de N419
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Gouda - Breukelen
- Hogedruk aardgastransportleiding W-501-01
- Hogedruk aardgastransportleiding A-510
- Bovengrondse tank bij het agrarisch bedrijf Mts. Looman
- Jumbo Supermarkten B.V.



Locatie Burgemeester van Zwietenweg

In de omgeving van de locatie zijn verschillende risicobronnen aanwezig. Het betreft de risicobronnen:

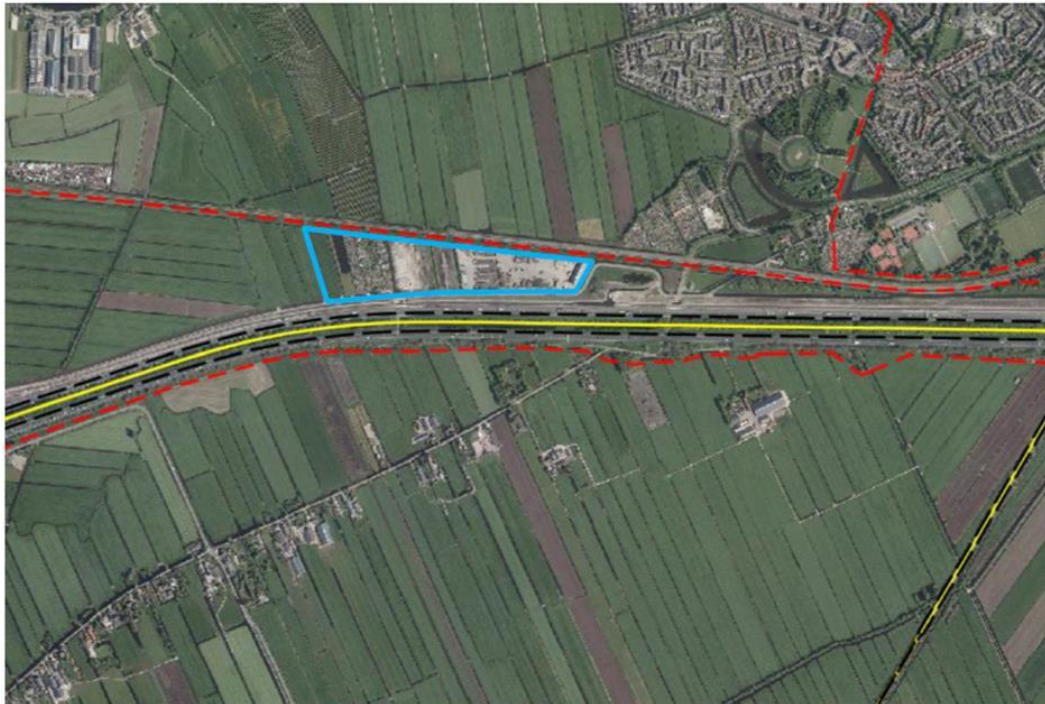
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de rijksweg A12
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de Wulverhorstbaan
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Gouda - Breukelen
- Hogedruk aardgastransportleiding W-501-01
- Hogedruk aardgastransportleiding A-515



Locatie Parallelweg

In de omgeving van de locatie zijn verschillende risicobronnen aanwezig. Het betreft de risicobronnen:

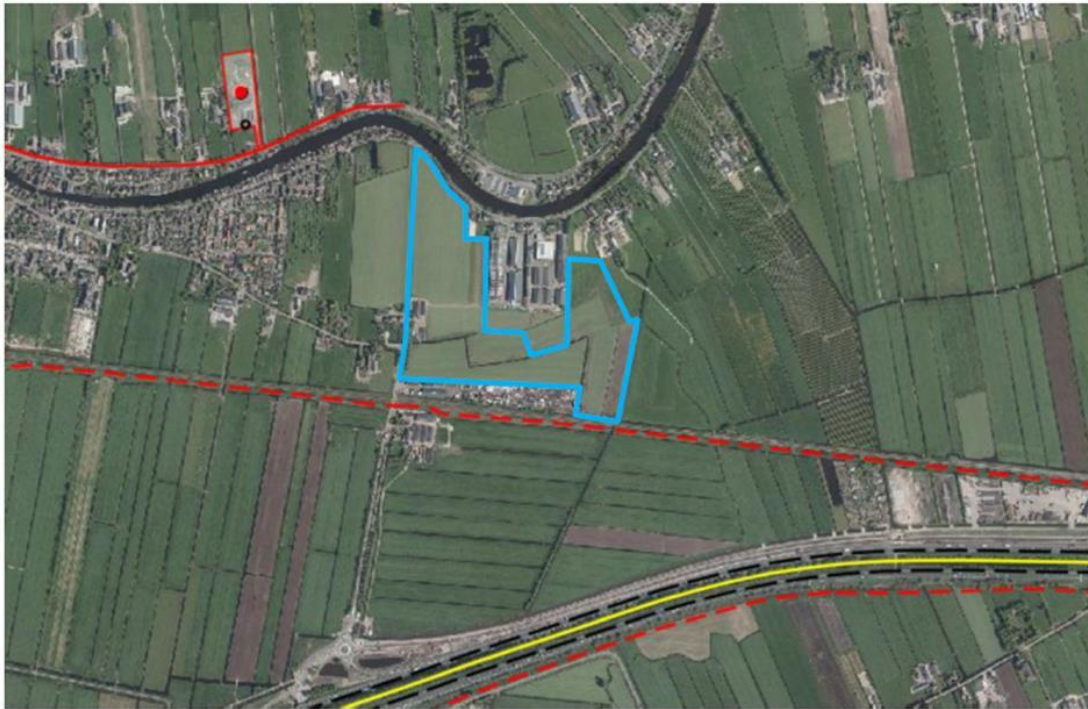
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de rijksweg A12
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Gouda - Breukelen
- Hogedruk aardgastransportleiding W-501-01
- Hogedruk aardgastransportleiding A-515



Locatie Werklint

In de omgeving van de locatie zijn verschillende risicobronnen aanwezig. Het betreft de risicobronnen:

- Vervoer gevaarlijke stoffen over de rijksweg A12
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de N458
- Hogedruk aardgastransportleiding A-515



Voor alle locaties geldt dat er géén sprake is van plaatsgebonden risico. Opgemerkt moet worden dat gasleiding A-515 momenteel een grote PR 10-6 contour heeft die over een aanzienlijk deel van het onderzoeksgebied Burgemeester van Zwietenweg gelegen is. Als deze locatie ontwikkeld gaat worden zal Gasunie de maatregel SBW (Strikte Begeleiding Werkzaamheden) uitvaardigen, waardoor de contour teruggebracht wordt tot op de leiding. Wel vallen alle locaties binnen het invloedsgebied waarvoor een verantwoording groepsrisico opgesteld moet worden.

Bij de locaties Cattenbroek, Burgemeester van Zwietenweg, Parallelweg en Werklint is er sprake van een gasleiding, die een belemmeringenstrook van respectievelijk 4 en 5 meter aan weerszijden van de leiding hebben waarbinnen niet gebouwd mag worden. Dit betekent mogelijk een beperking van het uitgeefbare gebied. In de planvorming dient hier rekening mee te worden gehouden. Bovendien geldt voor de locatie Cattenbroek dat er nog rekening gehouden dient te worden met de hoogspanningsverbinding (380kV-hoogspanningslijn 'Krimpen-Diemen'). De indicatieve magneetveldzone bedraagt 115 meter ter weerszijden van de hoogspanningslijn. Het ministerie heeft als beleidsdoel vastgelegd dat ontwikkeling van nieuwe gevoelige bestemmingen (woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen) niet mag plaatsvinden binnen de magneetveldzone. Bedrijven zijn geen gevoelige bestemming. Bij de hoogspanningsverbinding moet een zone van 40 meter aan weerskanten van de hoogspanningsverbinding vrij van bebouwing blijven. In de planvorming is hier rekening mee gehouden.

6.9 Geluid

Het onderzoek naar geluid is deels uitgevoerd op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) en deels op grond van een goede ruimtelijke ordening. Vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) is onderzoek noodzakelijk bij de aanleg van nieuwe wegen met een rijsnelheid van 50 km/u en hoger. In het algemeen zijn de nieuw aan te leggen wegen op een bedrijventerrein 50 km/u en geen 30 km/u, zodat onderzoek noodzakelijk is op grond van de Wgh. Langs een nieuw aan te leggen 50 km- weg is op grond van de Wgh aan weerszijden een onderzoekszone aanwezig van 200 meter gemeten vanaf de rand van de weg. Voor zover er woningen binnen deze zone zijn gelegen, is onderzoek noodzakelijk. Als voldoende aannemelijk kan worden gemaakt dat de geluidsbelasting door het verkeer op deze weg ter plaatse van deze woningen niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, zijn er geen verdere belemmeringen.

Naast de toetsing van dit verkeer op de nieuwe wegen op het bedrijventerrein vindt ook een toename plaats van het verkeer op bestaande wegen in de omgeving van de ontwikkeling. De verkeerstoename is ontleend uit het verkennend verkeersonderzoek dat in juli 2019 door Mobycon is uitgevoerd.

Voor het beoordelen van de akoestische effecten is een eenvoudig rekenmodel opgesteld waarin de ligging van de geluidscontouren zijn berekend uitgaande van de bovenstaande verkeersaantallen.

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn beoordeeld vanuit geluid. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Geluid	+	+			

Aan de hand van de resultaten uit het rekenmodel kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden uit de Wgh, voor wat betreft de aanleg van nieuwe wegen op en naar het bedrijventerrein, door het verkeer op deze wegen voor locatie Putkop, Burgemeester van Zwietenweg, Parallelweg en Werklint niet worden overschreden.

Bij locatie Putkop is de (bedrijfs)woning Energieweg 11 gelegen op het bestaande deel van het bedrijventerrein. De uitbreiding van het bedrijventerrein wordt mogelijk met twee aantakkingen gerealiseerd op de bestaande wegenstructuur. Op de nieuwe ontsluitingsweg ter hoogte van de woning Energieweg 11 wordt een verkeersintensiteit verwacht die ruim lager is dan 950 motorvoertuigen. Omdat deze woning op een afstand van circa 15 meter uit het hart van de nieuwe weg komt te liggen is een geluidsbelasting die hoger dan de voorkeursgrenswaarde is niet uit te sluiten. In dat geval is de vaststelling van een hogere waarde noodzakelijk. Een geluidsbelasting hoger dan de ingevolge de Wgh maximaal toegestane hogere waarde is niet aan de orde. Vanuit de Wgh zijn er geen onoverkomelijke belemmeringen de uitbreiding met daarop de nieuw aan te leggen weg(en) te realiseren.

Voor locatie Cattenbroek is door de aanleg van de nieuwe weg aan de westzijde van het plan naar de N419 een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van 3 woningen aan de Groenendaal niet uit te sluiten. Omdat de geluidssituatie op die locatie in hoofdzaak wordt bepaald door de A12 en de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde slechts in geringe mate zal overschrijden, is geen sprake van een onoverkomelijke belemmering.

6.10 Geur

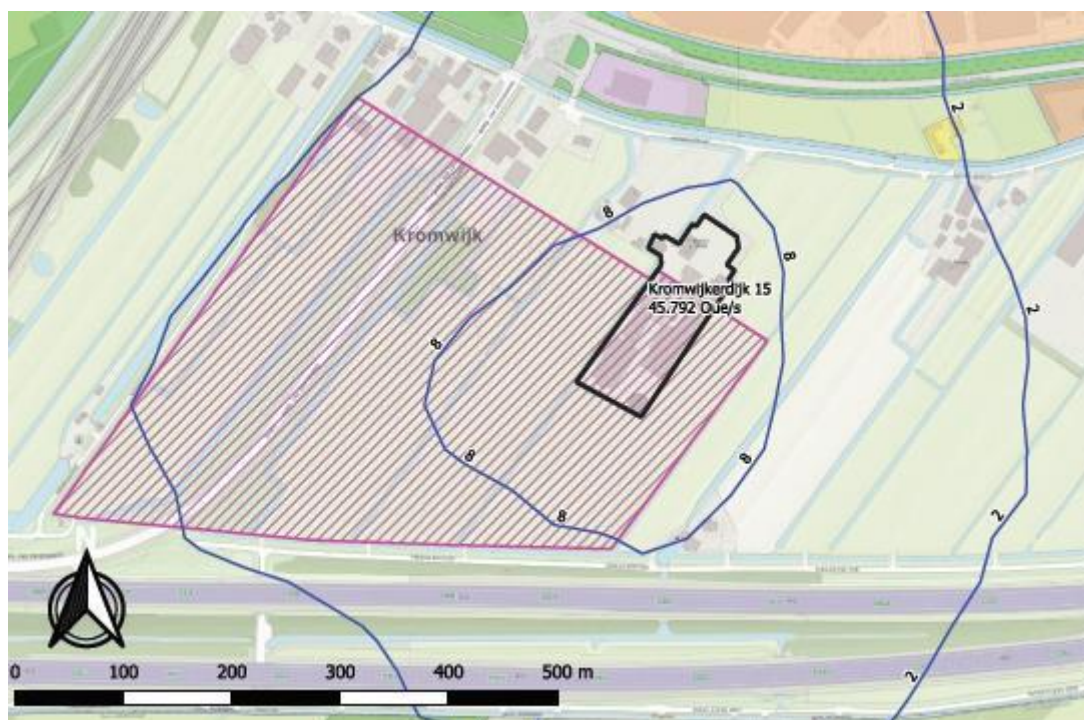
Bij ontwikkelplannen waarbij geurgevoelige objecten (zoals bedrijfsbebouwing) worden gerealiseerd, moet het geuraspect meewogen worden. Het is niet toegestaan om zonder meer nieuwe geurgevoelige objecten mogelijk te maken binnen de geurcontour van een bestaand bedrijf. Deze verplichting vloeit voort uit de jurisprudentie over een goed woon- en leefklimaat. Voor het aspect geur van veehouderijen moet een toets op grond van de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) worden uitgevoerd. De geplande geurgevoelige objecten moeten zijn gelegen buiten de wettelijk geldende geur- en afstandscontouren van de aanwezige veehouderijen.

Een geurgevoelig object is in de Wgv gedefinieerd als: *'gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt'*. Een ander gebouw (niet zijnde een woning), zoals een bedrijfsgebouw, waarin zich gedurende langere tijd, vrijwel dagelijks (meerdere) mensen verblijven (in dit geval werken) wordt eveneens aangemerkt als een geurgevoelig object. Een opslagloods, opslagterrein of parkeerterrein ten behoeve van de bedrijfsbestemming is wel toegestaan binnen de geurcontour aangezien hier niet gedurende langere tijd mensen verblijven.

Er is in het kader van bedrijven en milieuzonering een quickscan uitgevoerd voor geur. Voor alle locaties geldt in ieder geval dat er nader onderzoek plaats moet vinden naar geur. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Paralleweg	Werklint
Geur					

In het kader van het haalbaarheidsonderzoek is voor de Burgemeester van Zwietenweg een onderzoek uitgevoerd naar de invloed van het gevestigde veeteeltbedrijf op de mogelijk toekomstige locatie aangezien deze kort op de locatie is gelegen. Hierbij is voor de Burgemeester van Zwietenweg de huidige situatie beoordeeld met het daar gevestigde veeteeltbedrijf in bedrijf. De geurcontouren (van 8 ouE/m³) zijn weergegeven in onderstaande afbeelding. Buiten de geurcontour kunnen nieuwe geurgevoelige objecten worden gerealiseerd. Binnen de geurcontour van 8 ouE/m³ kunnen overige zaken, zoals verkeersruimte, parkeerplaatsen, opslaggebouwen worden gerealiseerd. De veehouderij wordt hierbij niet in haar belangen geschaad.



6.11 Ladder voor duurzame verstedelijking

Voor het haalbaarheidsonderzoek is tevens de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. De Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. In het kader van het haalbaarheidsonderzoek is de toets van de Ladder al uitgevoerd om een indicatie te krijgen over de kansrijkheid van een ontwikkeling op de onderscheiden locaties, gelet op hun ligging.

Voor het positief doorlopen van de Ladder is het in de eerste plaats noodzakelijk om te onderbouwen dat er behoefte aan de ontwikkeling bestaat. Vervolgens wordt onderbouwd in hoeverre deze behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. Pas als (gedeeltelijke) realisatie binnen bestaand stedelijk gebied niet mogelijk is, wordt bekeken op welke locaties buiten het bestaand stedelijk gebied de ontwikkeling kan worden gerealiseerd.

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Ladder duurzame verstedelijking					

Alle locaties liggen buiten bestaand stedelijk gebied en buiten de zogenaamde rode contouren die de provincie daarvoor hanteert. Locatie Putkop kent de meest logische aansluiting op stedelijk gebied door aantakking op de bestaande infrastructuur. Feitelijk is het een uitbreiding en een afronding van het bestaande bedrijventerrein.

De locaties Cattenbroek en Burgemeester van Zwietenweg liggen beide in de groene kernrand van Woerden aan stedelijk gebied. Beide liggen met onderbreking van een historisch lint aan een bestaand bedrijventerrein. Cattenbroek aan Polanen en Burgemeester van Zwietenweg aan Middelland Zuid. Daardoor is sprake van een redelijk logische aansluiting op de stedelijke structuur.

Locatie Parallelweg is ten opzichte van het bestaand stedelijk gebied ongunstig omdat hierbij geen logische aansluiting gezocht kan worden aan de bestaande stedelijke structuur. Locatie Werklint is ten opzichte van het bestaand stedelijk gebied eveneens ongunstig. Gezien de omliggende bedrijfsbebouwing is het evenwel een logische locatie om te voorzien in een bedrijventerrein.

Gezien de ligging van de locaties ten opzichte van het bestaand stedelijk gebied, is het in een later stadium in ieder geval noodzakelijk om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om binnen bestaand stedelijk gebied te kunnen voorzien in de voorgenomen ontwikkeling. Daarnaast is het ook benodigd om de behoefte kwantitatief en kwalitatief te onderbouwen.

In dat opzicht kennen de locaties geen écht direct onderscheid op het gebied van de Ladder. Bovenstaande waardering van de ligging is gebaseerd op de ligging ten opzichte van het bestaand stedelijk gebied en bestaande bebouwing. Deze geeft een richting. De analyse van de overige milieuaspecten geven in aanvulling daarop nadere richting aan de waardering van de ligging van de locaties. De analyse kan daarom niet op zichzelf worden gelezen, maar dient in samenhang met de analyse en conclusies van de overige aspecten te worden bezien.

6.12 Lucht

Luchtverontreiniging is afkomstig van verschillende bronnen. Denk bijvoorbeeld aan het gemotoriseerde verkeer, industriële en agrarische inrichtingen en achtergrondconcentraties van verontreinigende stoffen. Om een voldoende kwaliteit van de buitenlucht in de leefomgeving te waarborgen, zijn er regels opgesteld die de uitstoot van verontreinigende stoffen door de industriële en agrarische inrichtingen en het gemotoriseerde verkeer beperken. Daarnaast zijn er grenswaarden opgesteld waaraan de kwaliteit van de buitenlucht moet voldoen. Vooral de grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn vaak beperkend bij ruimtelijke plannen. Uitgangspunt is dat een project niet leidt tot overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. Als er wel sprake is van een overschrijding, dan mag een project de luchtkwaliteit niet in betekenende mate (NIBM) verslechteren.

De definitie van 'in betekenende mate' is vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Projecten die de concentratie NO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekenende mate bij aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. In concentraties uitgedrukt betekent dit een verslechtering van 1,2 µg/m³ voor beide stoffen. De 3%- grens geldt sinds 1 augustus 2009; de datum waarop het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht is geworden. Als een ontwikkeling onder de 3% grens blijft is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn getoetst aan luchtkwaliteit. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Lucht	+		+/-	+/-	+/-

Op basis van het voor lucht uitgevoerde onderzoek kan voor de locaties 1, 3, 4 en 5 worden geconcludeerd dat de toevoeging van 6 hectare bedrijventerrein niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden. Dit geldt zowel voor de situatie in 2017 als 2020 en 2030.

Voor wat betreft locatie Cattenbroek blijkt dat in de huidige situatie (2017) de grenswaarde voor NO₂ overschreden wordt. De overige grenswaarden worden niet overschreden. Voor elke locatie is gekeken wat de achtergrondconcentraties in het jaar 2020 en 2030 zullen zijn. Hieruit blijkt dat voor elke locatie de trend is dat de achtergrondconcentraties, zeker op lange termijn, zullen dalen, zo ook voor locatie Cattenbroek. In 2020 en 2030 is de achtergrondconcentratie NO₂ zodanig laag dat de toevoeging van de ontwikkeling niet meer tot overschrijding van de grenswaarde leidt.

Locatie Putkop kent de laagste achtergrondconcentraties. Voor deze locatie kan gesteld worden dat luchtkwaliteit het best is en dat de ruimte tot overschrijding van de grenswaarden het grootst is.

De locaties Burgemeester van Zwietenweg, Parallelweg en Werklint kennen vergelijkbare achtergrondconcentraties en kennen ook relatief veel ruimte tot overschrijding van de grenswaarden.

Locatie Cattenbroek kent de minst goede situatie op het gebied van luchtkwaliteit. In de toekomst zal hier echter wel ruimte ontstaan om te kunnen voorzien in de voorgenomen ontwikkeling zonder de grenswaarden te overschrijden. Om de situatie op het gebied van luchtkwaliteit voldoende te onderbouwen, is voor de juridische planvorming een volledig luchtkwaliteitsonderzoek per locatie noodzakelijk om aan te tonen dat aan de grenswaarde kan worden voldaan. In dat onderzoek dienen ook de emissies van de bedrijven zelf te worden meegenomen.

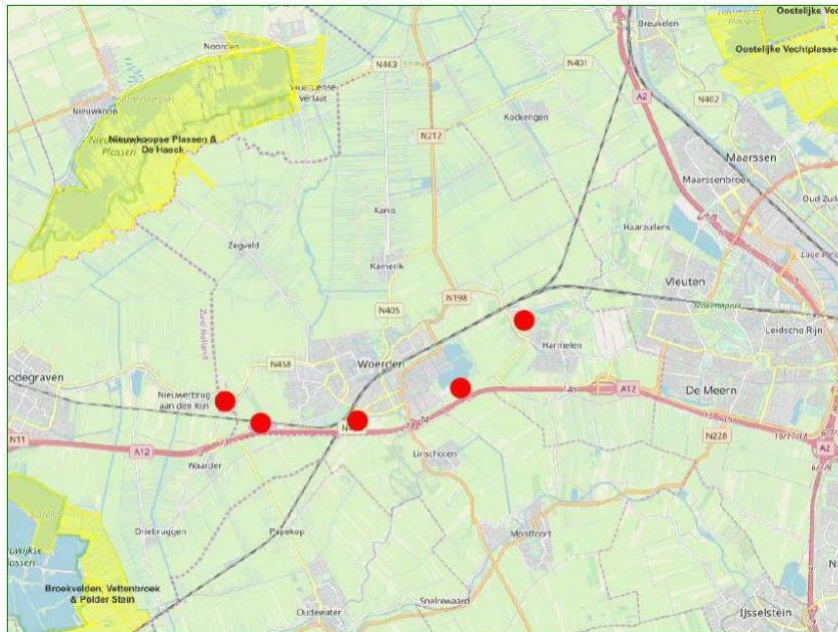
6.13 Natuur – gebieden

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn getoetst aan de hand van de wetgeving gericht op de bescherming van natuurgebieden. Hierbij is gekeken naar mogelijke effecten op omliggende natuurgebieden. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Natuur – gebieden		-	+		-

Natura 2000

De Wet Natuurbescherming kent gebiedsbeschermende wet- en regelgeving, in het bijzonder die van de Natura 2000-gebieden en betreffende behoud van grootschalige houtopstanden. De vijf deelgebieden liggen op meer dan drie kilometer afstand van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied: de Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein.



De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. In zowel de Habitat- als de Vogelrichtlijn zijn de gebieden opgenomen welke als Natura 2000-gebied worden aangemerkt. Ten behoeve van de instandhouding van de natuurgebieden dienen negatieve effecten te worden uitgesloten, waardoor onder andere onderzoek plaats dient te vinden naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Bij een projecteffect kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar zorgt het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie en worden negatieve effecten uitgesloten.

De relevante emissies van stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃) tijdens de aanlegfase vinden plaats door de verkeersbewegingen ten behoeve van de aan- en afvoer van materialen en de inzet van mobiele werktuigen tijdens de constructie ten behoeve van de realisatie van het plan. De relevante emissies tijdens de gebruiksfase vinden plaats door de verkeersbewegingen van en naar het plan en de inzet van mobiele voertuigen. De berekeningen van het projecteffect van zowel de aanleg- als de gebruiksfase met respectievelijk peiljaar 2024 en 2028 zijn verricht met behulp van het programma AERIUS Calculator.

Voor de onderzoekslocaties heeft Econsultancy ('Onderzoek stikstofdepositie omgeving Woerden' rapportnummer 13106.001, d.d. 17 juli 2020) een haalbaarheidsstudie verricht naar de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden. In dit onderzoek is onderzocht bij welke combinatie van locaties de stikstofdepositie geen negatieve effecten veroorzaakt op omliggende Natura 2000-gebieden. Zowel de aanleg- als de gebruiksfases van de plannen kunnen negatieve gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen binnen omliggende beschermde natuurgebieden.

Conclusie

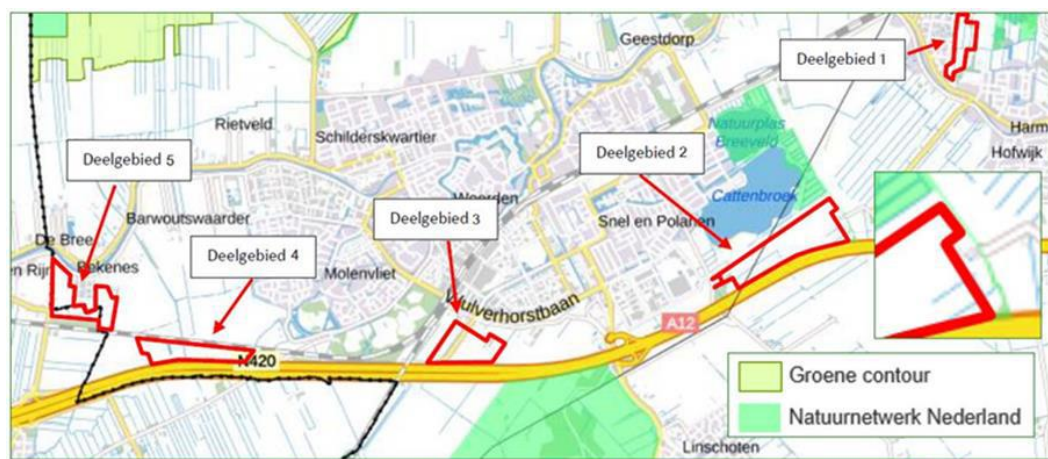
Uit de berekeningen blijkt dat, met de op dit moment gehanteerde uitgangspunten, enkel in een scenario waarbij de bedrijventerreinen op de locaties Burgemeester van Zwietenweg en Parallelweg West tegelijkertijd worden ontwikkeld, er in de aanlegfase een overschrijding van de drempelwaarde met betrekking tot stikstofdepositie plaatsvindt.

Het projecteffect op de Natura 2000-gebieden in de overige berekeningen is kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijk projecteffect zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er voor deze gebieden geen vergunning benodigd is voor het aspect stikstof. Indien de bedrijventerreinen op de Burgemeester van Zwietenweg en Parallelweg West tegelijk worden ontwikkeld, dan dient de stikstofuitstoot zodanig omlaag te worden gebracht dat de drempelwaarde niet meer wordt overschreden.

Natuurnetwerk Nederland (NNN-gebieden)

De bescherming van gebieden als NNN-gebied is een planologische bescherming die alleen geldt voor ingrepen binnen de gebieden. In het kader van de planontwikkeling dient te worden bekeken of een project valt onder 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierbij moet gekeken worden naar de aanwezige natuurwaarden en of de gevolgen van het plan het nabijgelegen NNN-gebied niet in betekende mate aantasten.

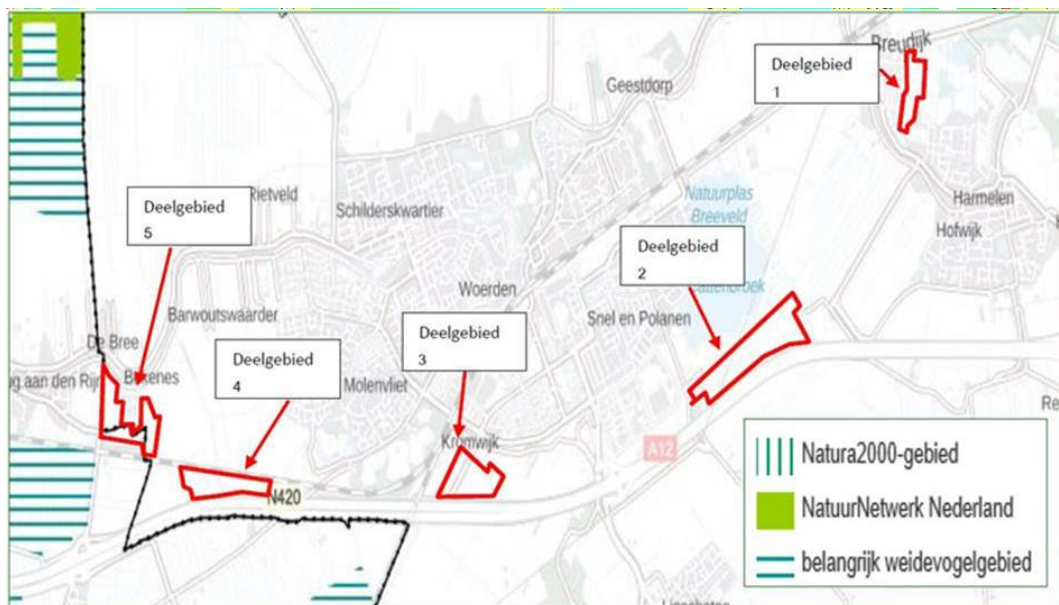
In het geval van de locaties Putkop, Burgemeester van Zwietenweg, Parallelweg en Werklint wordt op grond van locatie, aard van het werk en afscherming geen belangrijke invloed verwacht op NNN-gebieden. Geen van de deze potentiële ontwikkellocaties is begrensd als onderdeel van het NNN en ligt ook niet zo dichtbij dat negatieve invloed wordt verwacht. Nabij locatie Cattenbroek ligt een NNN-gebied. Vanaf dit NNN-gebied loopt een verbindingzone naar het zuiden. Dit loopt tot aan een klein perceel met bos (ook NNN), nabij de A12. Zowel het perceel met bos als een deel van de verbindingzone maken onderdeel uit van het NNN.



Weidevogelgebied

Geen van de vijf potentiële ontwikkellocaties is begrensd als een bijzonder te beschermen weidevogelleefgebied of belangrijk weidevogelgebied (zie onderstaand figuur).

De bescherming van gebieden als belangrijk weidevogelgebied is een planologische bescherming die alleen geldt voor ingrepen binnen de gebieden. Bekeken moet worden of een project valt onder 'een goede ruimtelijke ordening'. De vraag is daarbij of de locatie wel de beste is voor deze bestemming (ook met het oog op natuurwaarden) en of de gevolgen van het plan het nabijgelegen weidevogelleefgebied niet in betekenende mate aantasten. In het geval van locatie Werklint wordt op grond van de locatie nabij een belangrijk weidevogelleefgebied, de grootte van het plangebied en daarmee gepaard gaande mogelijke vestiging van predatoren (meeuwen), een mogelijke invloed verwacht op het nabijgelegen belangrijke weidevogelgebied.



6.14 Natuur – soorten

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn getoetst aan de hand van de wetgeving gericht op de soortenbescherming. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Natuur – soorten					

Voor alle onderzoekslocaties geldt dat de gebieden in potentie geschikt zijn voor beschermde soorten. Negatieve effecten van de plannen op beschermde soorten (indien aanwezig) zijn niet uit te sluiten. Het gaat om de heikikker, rugstreepad, huismus, steenuil, roofvogels met jaarrond beschermde nesten, vleermuizen en platte schijfhoren. Er is vervolgonderzoek noodzakelijk naar deze beschermde soorten. Afhankelijk van de resultaten uit dit onderzoek is dan mogelijk ontheffing vereist.

Potentie beschermde niet vrijgestelde soorten verdeeld over de deelgebieden.

**=binnen verstoringsafstand*

Soort potentieel aanwezig in plangebied	Heikikker	Rugstreepad	Huisumus	Uilen	Roofvogels	Vleermuizen	Platte Schijfhore
Deelgebied 1		x	x	x		x	x
Deelgebied 2		x		x	x	x	x
Deelgebied 3		x			x	x	x
Deelgebied 4	x	x		x*			x
Deelgebied 5		x			x	x	x

6.15 Water

Bij de planontwikkeling moet rekening gehouden worden met de waterhuishouding. Het gaat hierbij om zowel grond- als oppervlaktewater. De mogelijke gevolgen van een nieuwe ontwikkeling (veiligheid en wateroverlast, waterkwaliteit, verdroging, e.d.) moeten in beeld worden gebracht. Het waterschap hanteert de vuistregel dat bij een toename van verhard oppervlak, er 15% van de toename aan verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door het realiseren van extra waterberging. In het onderzoek is in het kader van het haalbaarheidsonderzoek is uitgegaan van deze vuistregel. In de nadere uitwerking dient het uitgangspunt vanuit de gemeente, namelijk 20% compensatie, nog doorgerekend te worden.

Naast de toename van verhard oppervlak en watercompensatie zijn (planologische) belemmeringen op het gebied van water relevant om in een vroeg stadium te inventariseren. Daarom is per locatie inzichtelijk gemaakt of sprake is van dubbelbestemmingen ten behoeve van water. Daarnaast is ook inzichtelijk gemaakt of de plangebieden binnen een keurzone van het waterschap gelegen zijn.

Alle vijf de onderzoekslocaties zijn beoordeeld vanuit water. Het resultaat is hieronder weergegeven en nader toegelicht:

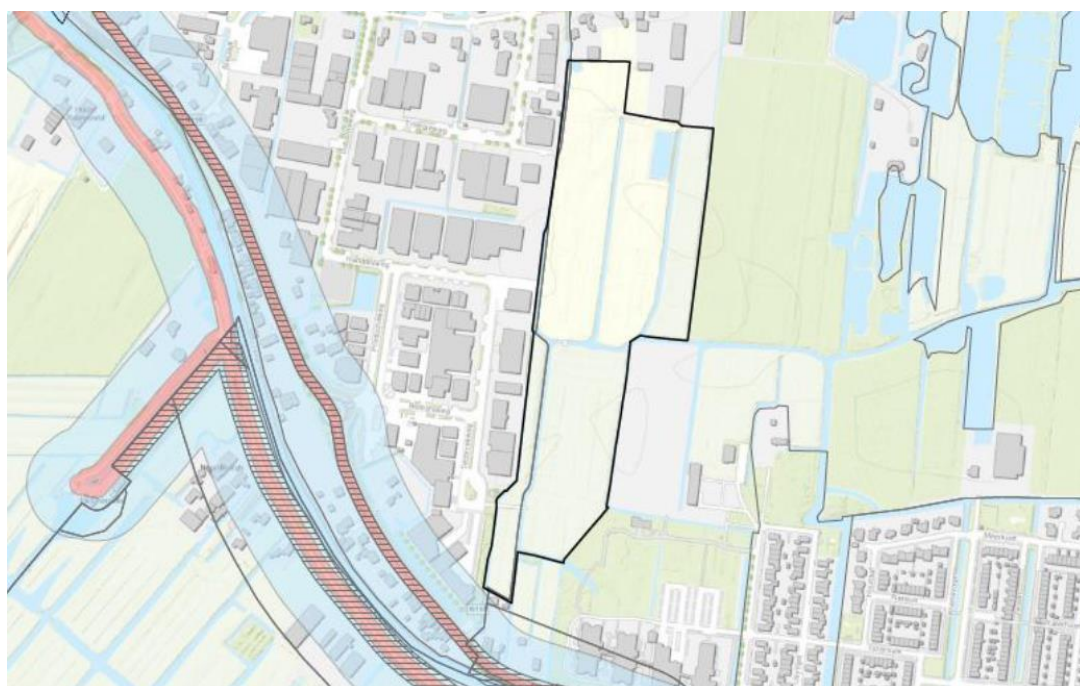
	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Paralleweg	Werklint
Water	+/-	+		++	

Op basis van een quickscan is de toename van het verhard oppervlak en de benodigde watercompensatie voor de locaties berekend.

Locatie Putkop

Voor locatie Putkop is de toename van het verhard oppervlak bijna 4 hectare. Op basis van de vuistregel zou dan een watercompensatie van circa 0,6 hectare benodigd zijn. In het stedenbouwkundig model is ongeveer 0,8 hectare gereserveerd. De watercompensatie lijkt op te vangen te zijn in het stedenbouwkundig model.

Locatie Putkop is niet gelegen binnen een keurzone en het gebied kent ook geen dubbelbestemmingen met betrekking tot water. Er gelden voor deze locatie dan ook geen (planologische) belemmeringen.



Locatie Cattenbroek

Voor locatie Cattenbroek is de toename van het verhard oppervlak ruim 7 hectare. Op basis van de vuistregel zou dan een watercompensatie van ruim 1 hectare benodigd zijn. In het stedenbouwkundig model is 1 hectare gereserveerd. De watercompensatie lijkt op te vangen te zijn in het stedenbouwkundig model.

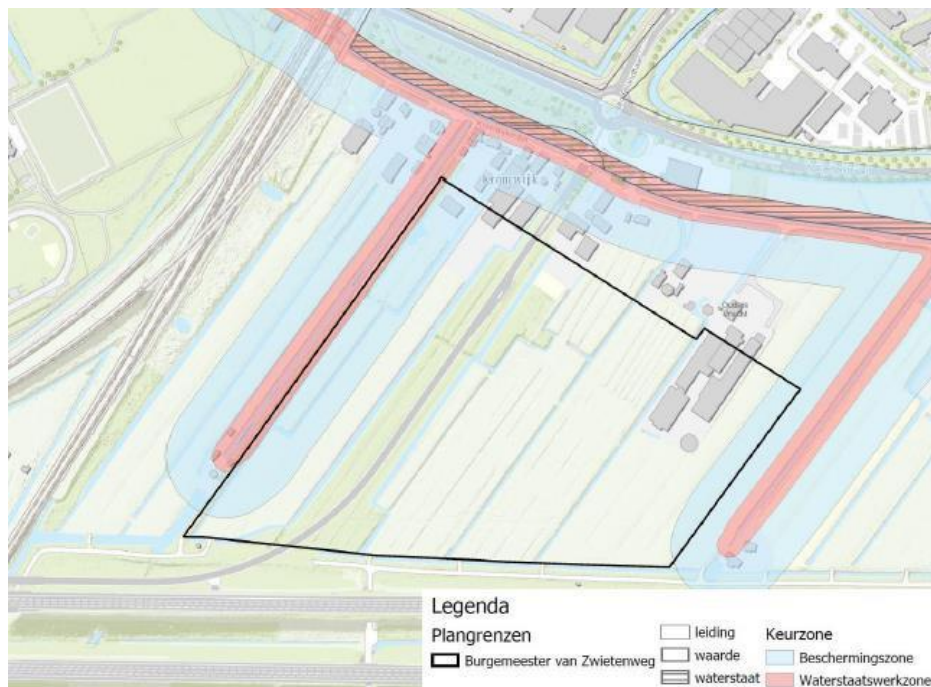
Locatie Cattenbroek is niet gelegen binnen een keurzone en het gebied kent ook geen dubbelbestemmingen met betrekking tot water. Er gelden voor deze locatie dan ook geen (planologische) belemmeringen.



Locatie Burgemeester van Zwietenweg

Voor locatie Burgemeester van Zwietenweg is de toename van het verhard oppervlak ongeveer 7 hectare. Op basis van de vuistregel zou dan een watercompensatie van ruim 1 hectare benodigd zijn. In het stedenbouwkundig model is 1 hectare gereserveerd. De watercompensatie lijkt op te vangen te zijn in het stedenbouwkundig model.

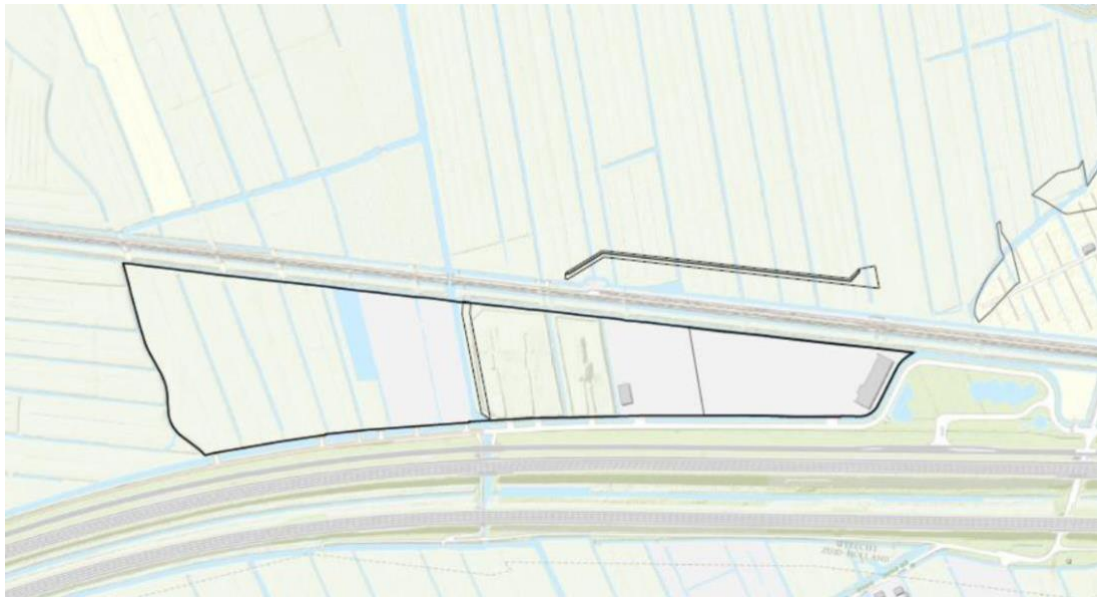
Uit de afbeelding blijkt dat locatie Burgemeester van Zwietenweg is gelegen binnen zowel de beschermingszone als de waterstaatswerkzone. In beide zones kan, na aanvraag van een watervergunning, in principe gebouwd worden. Wel is het zo dat aan werkzaamheden in deze zones aanvullende eisen kunnen worden gesteld. Voor de waterstaatswerkzone worden strengere eisen gesteld dan voor de beschermingsrisico. Dit kan een risico vormen bij de planvorming. Geadviseerd wordt om in een vroeg stadium advies in te winnen bij het hoogheemraadschap.



Locatie Parallelweg

Voor locatie Parallelweg is de toename van het verhard oppervlak ruim 7 hectare. Op basis van de vuistregel zou dan een watercompensatie van ruim 1 hectare benodigd zijn. In het stedenbouwkundig model is ruim 2 hectare gereserveerd. De watercompensatie lijkt op te vangen te zijn in het stedenbouwkundig model.

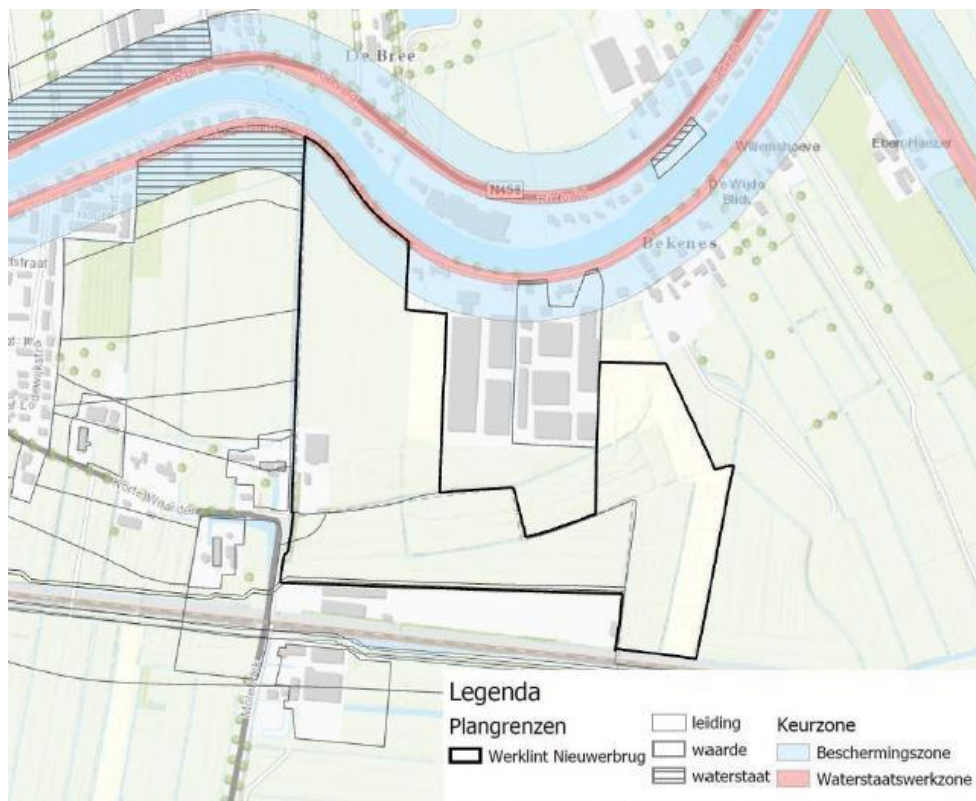
Locatie Parallelweg is niet gelegen binnen een keurzone en het gebied kent ook geen dubbelbestemmingen met betrekking tot water. Er gelden voor deze locatie dan ook geen (planologische) belemmeringen.



Locatie Werklint

Voor locatie Werklint is de toename van het verhard oppervlak ruim 7 hectare. Op basis van de vuistregel zou dan een watercompensatie van ruim 1 hectare benodigd zijn. In het stedenbouwkundig model is iets minder oppervlakte gereserveerd, maar dat lijkt wel op te vangen in het stedenbouwkundig model.

Uit de afbeelding blijkt dat locatie Werklint is gelegen binnen zowel de beschermingszone als de waterstaatswerkzone. In beide zones kan, na aanvraag van een watervergunning, in principe gebouwd worden. Wel is het zo dat aan werkzaamheden in deze zones aanvullende eisen kunnen worden gesteld. Voor de waterstaatswerkzone worden strengere eisen gesteld dan voor de beschermingsrisico. Dit kan een risico vormen bij de planvorming. Geadviseerd wordt om in een vroeg stadium advies in te winnen bij het hoogheemradschap.



Conclusie

Uit bovenstaande analyse kan worden geconcludeerd dat bij alle locaties het verhard oppervlak aanzienlijk toeneemt en watercompensatie benodigd is. In de meeste stedenbouwkundige modellen lijkt genoeg ruimte voor water gereserveerd te zijn om hierin te kunnen voorzien. Voor wat betreft (planologische) belemmeringen blijkt dat de locaties Putkop, Cattenbroek en Parallelweg geen belemmeringen kennen. De andere twee locaties zijn gelegen binnen de beschermingszone en waterstaatswerkzone. Geadviseerd wordt om in een vroeg stadium met het hoogheemraadschap af te tasten wat hiervan het risico is en welke restricties ten aanzien van bouwen gelden.

6.16 Wind

In het kader van het haalbaarheidsonderzoek is ook een theoretisch onderzoek uitgevoerd naar het windveld ten behoeve van de watersport op de Cattenbroekerplas. Dit thema speelt uitsluitend bij de locatie Cattenbroek. Er zijn echter geen normen of richtlijnen voor de windeffecten en turbulentie-intensiteit op wind gerelateerde watersportactiviteiten. Het doel van het onderzoek is het kwantificeren en beoordelen van de te verwachten windstromingen en windsnelheden door de toekomstige ontwikkeling in vergelijking met:

- de huidige situatie, en;
- bebouwde situatie die op grond van het vigerende bestemmingsplan binnen de bestemming 'Recreatie' is toegestaan.

Door de mogelijke komst van bebouwing op onderzoekslocatie Cattenbroek neemt de windsnelheid als gevolg van deze ontwikkeling af. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er op grond van het vigerende bestemmingsplan binnen de bestemming 'Recreatie' ook bebouwing is toegestaan. Deze ontwikkeling is dichterbij de Cattenbroekerplas gesitueerd en zal ook voor een afname van de windsnelheid zorgen. De zuidwestelijke helft van de onderzoekslocatie Cattenbroek ligt, gezien vanaf de plas, achter het bebouwingsvlak zoals in het bestemmingsplan is opgenomen. De zuidwestelijke helft van het plan Cattenbroek zal daardoor naar verwachting geen relevante invloed meer hebben op het windveld. De invloed van de noordoostelijke helft van dit plan is meer dan die van het bestaande dijklichaam en zal dus naar verwachting wel merkbaar zijn.

Indien deze locatie wordt aangewezen om nader uit te werken, zullen de effecten op de windsnelheid en windturbulentie beter in beeld worden gebracht aan de hand van een digitaal 3D Computational Fluid Dynamics (CFD) model of een windtunnelmeting aan de hand van een schaalmodel.

7 Verkeer en bereikbaarheid

De realisatie van een bedrijventerrein brengt extra verkeersbewegingen met zich mee. Daarom is in het kader van dit haalbaarheidsonderzoek de toekomstige verkeers-aantrekkende werking in beeld gebracht ten opzichte van de bestaande functies (onderzoek Mobycon d.d. 10 september 2019, kenmerk 6446-R-C02). Hierbij is gekeken of de bestaande ontsluiting de toename van het extra verkeer aan kan en zo niet, welke maatregelen kunnen worden voorgesteld. In een aanvullend onderzoek zijn door Goudappel Coffeng BV (d.d. 17 september 2020, kenmerk 006137.20200510.R1.04) kruispuntberekeningen uitgevoerd om te toetsen of de bestaande kruispunten het extra verkeer wel of niet kunnen afwikkelen. Eventuele maatregelen hebben financiële gevolgen en werken daarmee dan ook door in de exploitatie van de verschillende bedrijventerreinen.

Tot slot is voor alle locaties bekeken hoe de bereikbaarheid is met het openbaar vervoer, hoe de aansluiting is ten opzichte van het omliggende wegennet en hoe de fietsbereikbaarheid is. Aan de hand van deze criteria zijn de locaties ten opzichte van elkaar afgewogen.

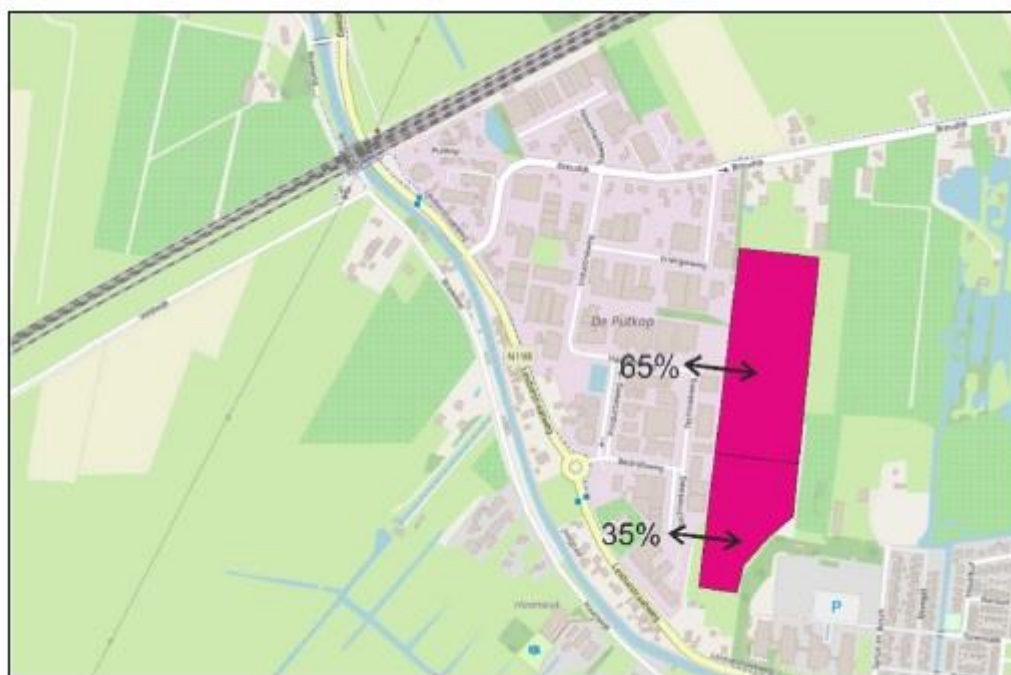
Thema	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Aansluitend aan bestaand bedrijventerrein					
Goede verbinding met N-weg					
Binnen loopafstand van bushalte	< 500 m	> 500 m	> 1000 m	> 1000 m	< 500 m Lage frequentie
Afstand tot station	6 km	3 km	2 km	4-5 km	6 km
(Fiets)bereikbaarheid omliggend wegennet					
Effect op verkeersafwikkeling					
Veiligheid					

Locatie Putkop

Locatie Putkop sluit aan op twee wegen, namelijk via de Techniekweg en de Handelsweg. Aan de hand van de oppervlakte van het gebied is een verdeling van het verkeer gemaakt. Via de Techniekweg en Handelsweg wordt het bedrijventerrein vervolgens ontsloten op de N198 via een rotonde met de Leidsestraatweg - Bedrijfsweg.

Toekomstige afwikkeling van verkeer

Uit het rapport van Mobycon blijkt dat al het verkeer van het bedrijventerrein (630 mvt/etmaal) zich afwikkelt via de rotonde bij de Bedrijfsweg. Recente tellingen (mei 2019) laten zien dat de intensiteit op de Leidsestraatweg naar verwachting circa 4.000 mvt/etmaal bedraagt. Als vuistregel wordt gehanteerd dat een enkelstrooksrotonde 20.000 - 25.000 mvt/etmaal kan verwerken. De toekomstige intensiteit ($4.000 + 630 = 4.630$ mvt/etmaal) zit daar ruim onder. De bestaande ontsluiting lijkt dan ook in haar bestaande vorm afdoende om het extra verkeer af te vangen. Hiertoe zijn geen aanvullende (infrastructurele) maatregelen noodzakelijk. Wel dienen (uiteraard) de nodige verbindingen en aantakkingen op het bestaande wegennet te worden gemaakt.



In een aanvullend onderzoek zijn door Goudappel Coffeng BV kruispuntberekeningen uitgevoerd om te toetsen of de bestaande kruispunten het extra verkeer wel of niet kunnen afwikkelen. Uit de kruispuntberekening voor het drukste ochtend- en avondspitsuur blijkt dat het mogelijk is de locatie Putkop te ontwikkelen, zonder dat dit leidt tot doorstromingsproblemen op de rotonde Leidsestraatweg – Bedrijfsweg en het kruispunt Breudijk – Energieweg.

Bereikbaarheid

De N198 is via de hoofdontsluitingsweg van het bedrijventerrein goed en snel te bereiken. Daarnaast is het terrein goed per openbaar vervoer te bereiken met een bushalte binnen loopafstand. Het bedrijventerrein is op fietsafstand van station Woerden en de fietsbereikbaarheid van omliggende wegen is ook goed. Er zijn echter geen vrij liggende fietsvoorzieningen aanwezig op de Breudijk en op het bestaande bedrijventerrein. Bovendien is er geen ruimte beschikbaar om ze in te passen.

Locatie Cattenbroek

Voor deze locatie zijn twee ontsluitingsmogelijkheden. Ontsluiten via de Zeeweg ten westen van het terrein of via de rotonde N419/ Burgemeester van Koningsbruggenweg in het oosten.



Westelijke ontsluiting



Oostelijke ontsluiting

Aan de Cattenbroekerplas zal een recreatievoorziening ontwikkeld worden, waardoor de verkeersdruk als gevolg daarvan zal groeien met 1.235 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De Cattenbroekerdijk is een belangrijke schoolfietsroute. Deze kruist de ontsluiting van het mogelijke bedrijventerrein op de Zeeweg.

Toekomstige afwikkeling van verkeer

Westelijke ontsluiting

De totale hoeveelheid verkeer op de Oostzee, inclusief de recreatievoorziening is 3.620 motorvoertuigen per etmaal. Op de Cattenbroekerdijk zal naast verkeer van het bedrijventerrein (1.261 motorvoertuigen per etmaal) weinig ander verkeer komen. Uit de kruispuntberekening voor het drukste ochtend- en avondspitsuur blijkt dat het mogelijk is de locatie Cattenbroek te ontwikkelen, zonder dat dit leidt tot doorstromingsproblemen op het kruispunt Zeeweg - Cattenbroekerdijk.

Naast de doorstroming speelt de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt bij dit kruispunt. De Cattenbroekerdijk is een belangrijke regionale fietsroute, waar veel scholieren gebruik van maken. De ontwikkeling van schuifruimte en de geplande recreatievoorziening aan de Cattenbroekerplas zorgen voor een toename van kruisend verkeer. Het is mogelijk het verkeer op een veilige wijze af te wikkelen. Wel is het gewenst dat er twee aspecten opgenomen worden in een nieuw kruispuntontwerp:

- Langzaam en gemotoriseerd verkeer op de Cattenbroekerdijk heeft voorrang op het kruisend verkeer (conform de huidige situatie). De huidige situatie is echter verwarrend: het plateau doet vermoeden dat verkeer van rechts voorrang heeft, maar het 'stopbord' geeft aan dat de voorrang geregeld is (zie onderstaande afbeelding); Het kruisend verkeer moet door middel van een verhoging (drempel voor het kruispunt of een kruispuntplateau) en bij voorkeur in combinatie met een chicane voor het kruispunt, worden afgeremd. Een kruispuntplateau wordt bij voorkeur in een afwijkende kleur uitgevoerd.
- Het is gewenst het zicht vanaf de Zeeweg op de Cattenbroekerdijk te verbeteren. Dat zou kunnen door kritisch te kijken naar het openbaar groen en bij zichtproblemen te verwijderen.
- Het is noodzakelijk om de voorrangsregeling op het kruispunt met wegmarkering te ondersteunen.



Huidig kruispunt Zeeweg – Cattenbroekerdijk

Toekomstige ontwikkelingen (ontwikkeling van recreatievoorziening aan de Cattenbroekerplas en ontwikkeling hotel Van der Valk)

Als gevolg van meerdere ontwikkelingen zal de verkeersdruk toenemen op het kruispunt Europabaan – Wulverhorstbaan. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van de recreatievoorziening aan de Cattenbroekerplas en de ontwikkeling van het Van de Valk hotel (inclusief congrescentrum en restaurant). Gelet op deze mogelijk toekomstige ontwikkelingen zijn er drie varianten doorgerekend (met het programma COCON):

- referentievariant (planjaar 2040) – zonder ontwikkelingen schuifruimte, hotel Van der Valk en recreatievoorziening’;
- planvariant 1 (planjaar 2040) – met schuifruimte;
- planvariant 2 (planjaar 2040) – met schuifruimte, hotel Van der Valk en recreatievoorziening aan de Cattenbroekerplas.

In het kader van het bestemmingsplan is reeds een verkeerskundige berekening gemaakt van de verkeersaantrekkende werking door de mogelijke toekomstige recreatieactiviteiten passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Hierbij is ervan uitgegaan dat de activiteiten circa 1.235 bezoekers per dag trekken. De verkeersgeneratie als gevolg van de Cattenbroek bedraagt 1.261 mvt/etmaal. In totaal zal het gebied dus circa 2.500 mvt/etmaal moeten verwerken.

De resultaten van de COCON-analyse zijn als volgt:

- Tijdens de ochtend- en avondspits draait de verkeerslichtenregeling gekoppeld met nabijgelegen kruispunten die ook met verkeerslichten zijn geregeld. Buiten de ochtend- en avondspits draait de regeling voertuigafhankelijk.
- De capaciteit, die het kruispunt dankzij de vele opstelstroken biedt, lijkt in het netwerk slecht benut te worden. Het gevolg is dat in 2040 reeds in de referentievariant sprake is van (zware) overbelasting bij diverse richtingen.
- Om te kunnen beoordelen of het kruispunt het verkeersaanbod bij toepassing van een andere regelstrategie toch zou kunnen verwerken, is de verkeerslichtenregeling in de ochtend- en avondspits als solitair kruispunt doorgerekend.

- Het verkeersaanbod kan bij toepassing van een voertuigafhankelijke regelstrategie in de ochtend- en avondspits verwerkt worden binnen een cyclustijd van respectievelijk 80 en 90 seconden. Dat geldt zowel voor de referentievariant als planvariant 1. Bij planvariant 2 is de cyclustijd in de ochtendspits iets hoger dan 80 seconden, en bedraagt de cyclustijd in de avondspits ruim 100 seconden. Alle varianten voldoen aan de streefwaarde voor de cyclustijd van maximaal 120 seconden.
- Bij de referentievariant en planvariant 1 is bij alle richtingen voldoende opstelcapaciteit aanwezig. Wel is structureel sprake van een blokkade van de opstelstrook van (afslag Europabaan naar Noordzee) door wachtend verkeer bij (rechtdoorgaand verkeer Europabaan).

Het kruispunt Europabaan – Wulverhorstbaan kan het verkeer op een adequate wijze verwerken in 2040 voor de situatie dat de verkeerslichtenregeling niet gekoppeld is met verkeerslichten van omliggende kruispunten.

Het is echter niet mogelijk de verkeerslichtenregeling in een 'netwerk' met de omliggende kruispunten Europabaan – A12 te regelen, wat nu gebeurt. Dit geldt voor zowel de referentie- als planvarianten.

Aanbevolen wordt in een vervolgstudie de verkeersafwikkeling van de diverse verkeerslichtenregelingen in het netwerk te laten onderzoeken op verbetermogelijkheden.

Oostelijke ontsluiting

In de huidige situatie zijn er 3.899 motorvoertuigbewegingen op de rotonde. Vanwege het bedrijventerrein komen er 1.261 motorvoertuigbewegingen bij. Daarmee komt de totale hoeveelheid motorvoertuigbewegingen op de rotonde op 5.160 per werkdagemaal. Er is er nog (ruim) voldoende capaciteit op de rotonde beschikbaar voor een vlotte afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer. Op basis hiervan zijn er op kruispuntniveau geen aanvullende infrastructurele maatregelen nodig. Wel dient er een toegangsweg naar de rotonde te worden aangelegd.

Bereikbaarheid

Beide ontsluitingen hebben een goede fietsbereikbaarheid door het brom-/fietspad aan de noordzijde van het terrein. Station Woerden ligt op fietsafstand. Voor beide ontsluitingen is er geen busverbinding op loopafstand.

Locatie Burgemeester van Zwietenweg

Op deze locatie kan het bedrijventerrein aan weerszijden van de Burgemeester van Zwietenweg/N420 worden afgewikkeld. De N420 is een provinciale gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 80 km/u. De aanname is dat het verkeer zich als volgt verspreid:

- 50% in westelijke richting;
- 50% in oostelijke richting.

Toekomstige afwikkeling van verkeer op nieuwe aansluiting met N420

Ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein aan de N420 zal een nieuwe aansluiting op de N420 moeten worden gerealiseerd. In de huidige situatie zijn er 10.367 motorvoertuigbewegingen op de plek van de toekomstige ontsluiting. Vanwege het bedrijventerrein komen er 1.261 motorvoertuigbewegingen bij. Daarmee bedraagt de totale hoeveelheid motorvoertuigbewegingen op de kruising 11.627 per werkdagemaal.



Voor de aansluiting van het bedrijventerrein op de Burgemeester van Zwietenweg zijn verschillende typen kruispunten doorgerekend, namelijk:

- enkelstrooksrotonde;
- kruispunt met verkeerslichten met linksafstroken op de Burgemeester Van Zwietenweg;
- voorrangskruispunt met linksafstroken op de Burgemeester van Zwietenweg;
- voorrangsp plein/langzaam rijden gaat sneller oplossing (LARGAS).

Uit de kruispuntberekening voor het drukste ochtend- en avondspitsuur blijkt dat het mogelijk is de locatie Burgemeester Van Zwietenweg te ontsluiten door middel van een enkelstrooksrotonde, een rotonde met verkeerslichten of een voorrangsp plein/LARGAS oplossing. Een voorrangskruispunt is niet mogelijk. In alle situaties blijft de verzadigingsgraad (dit is de verwerkingscapaciteit van een type kruispunt; bij een waarde boven de 0,8 is er een grotere kans dat er filevorming optreedt) onder de 0,8 wat als maximaal acceptabel wordt gezien.

Het voordeel van verkeerslichten of een voorrangsp plein is dat het verkeer op de Burgemeester Van Zwieten beter kan doorstromen dan bij een rotonde. Uit het voorstaande blijkt dat het mogelijk is de locatie Burgemeester Van Zwietenweg te ontwikkelen, zonder dat dit leidt tot doorstromingsproblemen op het kruispunt Burgemeester Van Zwietenweg – Wulverhorstbaan en dat het gebruik van verkeerslichten hierbij de voorkeur heeft.

Bereikbaarheid

Station Woerden ligt op fietsafstand. Er is geen bushalte op loopafstand. Ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein aan de N420 zal een nieuwe aansluiting op de N420 moeten worden gerealiseerd. De zuidelijke randweg (Burgemeester Van Zwietenweg) is aangelegd met als doel een gedeelte van het wegennet van Woerden te ontlasten. De weg vervult daarmee een belangrijke ontsluitende (stroom)functie. Een rotonde past, als maatregel, bij dit doel en is derhalve beter geschikt als kruispuntoplossing dan een voorrangskruispunt (omdat het verkeer vanaf de zijtakken bij een voorrangskruispunt vaak een langere wachttijd kent en daardoor eerder (veiligheids)risico's neemt om op te rijden.

Locatie Parallelweg

De dichtstbijzijnde aansluiting op de hoofdwegenstructuur betreft de kruising Parallelweg west – N420/Burgemeester van Zwietenweg die aansluiting biedt richting A12 en Woerden. De Parallelweg west is een weg buiten de bebouwde kom zonder fietsvoorzieningen met een snelheidslimiet van 60 km/u.

Toekomstige afwikkeling van verkeer

In de huidige situatie is de Parallelweg west erg rustig. Met de hoeveelheid extra verkeer van het bedrijventerrein, 1.261 motorvoertuigen per etmaal, wordt de totale hoeveelheid verkeer 1.587 mvt/etmaal.



Voor de afwikkeling van het bedrijventerrein wordt gekeken naar het kruispunt met de Parallelweg west. Voor voorrangskruispunten geldt een grenswaarde capaciteit van 15.000 à 18.000 motorvoertuigen per etmaal. De totale hoeveelheid verkeer op de Parallelweg west, inclusief de ontwikkeling, is 1.587 motorvoertuigen per etmaal.

Uit de kruispuntberekening voor het drukste ochtend- en avondspitsuur blijkt dat het niet mogelijk is de locatie Parallelweg West te ontwikkelen, zonder dat dit leidt tot doorstromingsproblemen op het kruispunt Parallelweg west – Burgemeester Van Zwietenweg.

Een oplossing is de aanleg van verkeerslichten op het kruispunt. Met een acceptabele cyclustijd van 65 tot 70 seconden is het verkeer te regelen. Een andere oplossing is de aanleg van een enkelstrooksrotonde. De zuidelijke randweg (Burgemeester van Zwietenweg) is aangelegd met als doel een gedeelte van het wegennet van Woerden te ontlasten. De weg vervult daarmee een belangrijke ontsluitende (stroom)functie. Een rotonde past, als maatregel, bij dit doel en is derhalve beter geschikt als kruispuntoplossing dan een voorrangskruispunt. De inpasbaarheid van een enkelstrooksrotonde zal nog wel moet worden verkend, mede gelet op de ligging van de A12.

Bereikbaarheid

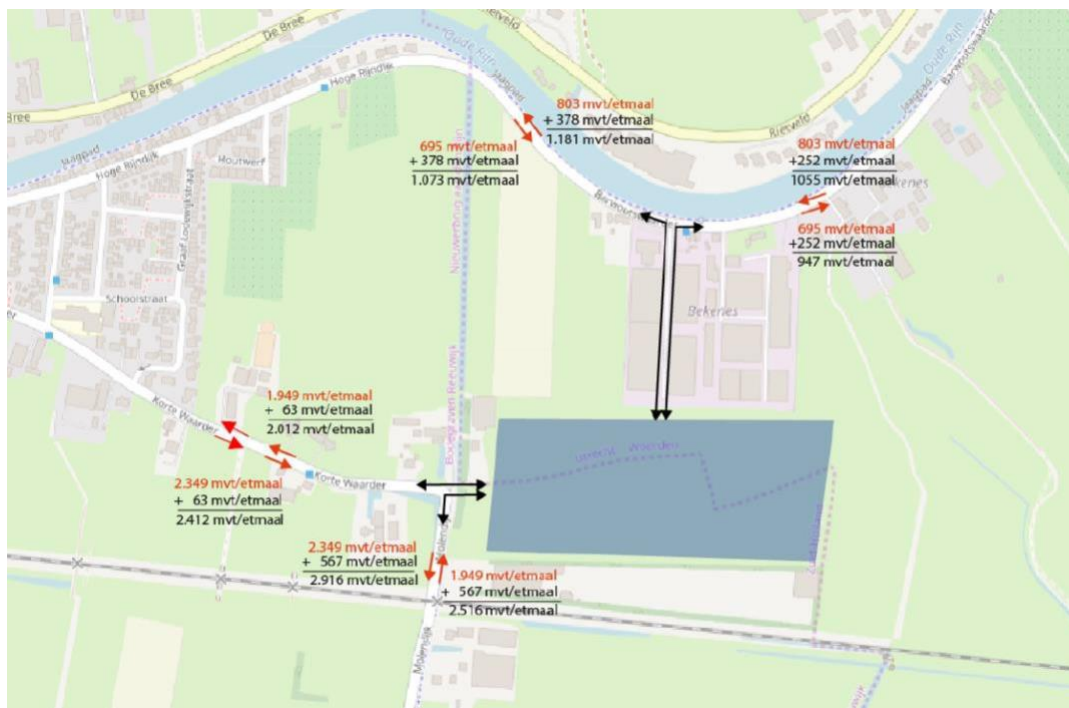
Station Woerden ligt op fietsafstand. Er is geen busverbinding op loopafstand. Er zijn geen specifieke voorzieningen voor fietsers of voetgangers (voetpaden of fietspaden) in de omgeving beschikbaar. De bereikbaarheid per fiets en auto zijn goed en per openbaar vervoer en/of te voet slecht.

Locatie Werklint

Voor de ontsluiting van het mogelijke bedrijventerrein zijn op deze locatie twee mogelijkheden. Aan de noordkant via het bestaande bedrijventerrein langs de Barwoutswaarder of aan de westkant via de Molendijk.

Toekomstige verkeersafwikkeling

In het kader van het haalbaarheidsonderzoek is ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein Nieuwerbrug zowel een noordelijke als zuidelijke ontsluiting verkend. Een noordelijke ontsluiting via de Barwoutswaarder is bij voorbaat ongewenst. De rijbaan is te smal en niet geschikt om extra verkeer op te faciliteren. Dit vraagt om een complete herinrichting van het wegprofiel en is erg kostbaar. Neveneffect is dat extra verkeer door de kern van Nieuwerbrug wordt geleid, wat een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid.



Geadviseerd wordt het projectgebied te ontsluiten via de Molendijk. Op het kruispunt met de Molendijk zijn 4.298 motorvoertuigen geteld in een etmaal, plus de 1.261 motorvoertuigen van het bedrijventerrein komt dit in totaal op 5.559 motorvoertuigen per etmaal. Een voorrangskruispunt biedt voldoende capaciteit voor een veilige verkeersafwikkeling. Aandachtspunt is wel het rijbaanprofiel van de Molendijk, deze is nu vormgegeven als erftoegangsweg 60 km/u en kent een smalle rijloper. Deze wordt bij voorkeur opgewaardeerd naar een 2x1 rijstrook rijbaan. Zowel een klein deel van de Korte Waarder als de Molendijk moeten opgewaardeerd worden om het extra verkeer af te kunnen wikkelen. Er is dan een verbreding noodzakelijk naar een 2x1 rijstrook rijbaan. Fysiek is dit mogelijk. Zowel Nieuwerbrug als Woerden hebben hier baat bij, indien deze locatie voor ontwikkeling wordt aangewezen.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid met openbaar vervoer is beperkt. Vanaf het station in Woerden is het circa zes kilometer fietsen naar het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Er rijdt enkele keren per dag een bus via Barwoutswaarder en Korte Waarder.

8 Financiële haalbaarheid

De financiële haalbaarheid van het ontwikkelen van schuifruimte op een locatie kan worden onderzocht door een inschatting te maken van de kosten die met de ontwikkeling gepaard gaan, en een inschatting te maken van de opbrengsten die de gemeente genereert met de verkoop en uitgifte van bouwrijpe grond aan ondernemers. Door kosten en opbrengsten in tijd uit te zetten - waarbij de kost voor de baat uitgaat - ontstaat een beeld van de financiële haalbaarheid. De financiële haalbaarheid van de locaties is in dit hoofdstuk beschreven.

De gemeente heeft als uitgangspunt benoemd dat de mogelijke ontwikkeling van een locatie tenminste budgetneutraal moet zijn. Dat is het geval als kosten en opbrengsten, in tijd uitgezet, met elkaar in evenwicht zijn. De gemeente verdient dan geen geld, maar lijdt ook geen verlies. Dat betekent dat op de einddatum (als alle grond aan de ondernemers is opgeleverd en de gemeente de omgeving heeft ingericht) de gemeente haar kosten heeft terugverdiend.

Voor het onderzoeken van de financiële haalbaarheid hebben de werkgroepen de planconcepten gehanteerd zoals die zijn aangepast naar aanleiding van de tussenrapportage en zoals die staan weergegeven in de studie uit deel IV (Ruimtelijke en landschappelijke inpassing) van deze eindrapportage. Hierbij is gebruik gemaakt van kentallen en diverse aannames. Tevens zijn civieltechnische ramingen opgesteld, waarbij de kosten als gevolg van de plaatselijk matige grondslag van enkele locaties scherper in beeld zijn gekomen. Ook hebben we nader onderzoek gedaan naar de verwervingskosten van grond en de opbrengsten van gronduitgifte. Verdere uitwerkingen van de planconcepten kunnen het resultaat negatief of positief beïnvloeden, maar voor een haalbaarheidsonderzoek kan er met voldoende zekerheid worden gerapporteerd.

Bevindingen

Het is een flinke opgave om schuifruimte budgetneutraal te kunnen ontwikkelen. Dit komt primair door de relatief kleine omvang van elk bedrijventerrein (3 tot 6 hectare). Daardoor kunnen kosten die altijd aan de orde zijn, zoals kosten voor planontwikkeling, onderzoek, voorbereiding en toezicht, maar over een beperkt oppervlakte worden opgeslagen. Verder is nogal bepalend in welke mate de gemeente moet investeren in infrastructuur, hetgeen met oog op de matige grondslag kostbaar is, en hoe efficiënt een planopzet is.

Locaties waarvan gerapporteerd wordt dat ze naar verwachting budgetneutraal kunnen worden ontwikkeld, sluiten op 0 of kennen een positief resultaat dan wel een klein negatief resultaat. Daarvan wordt ingeschat dat dit nog weggewerkt kan worden bij uitwerking. Locaties waarvan gerapporteerd wordt dat ze naar verwachting niet budgetneutraal kunnen worden ontwikkeld, kennen een negatief resultaat van meer dan 5% van de totale grondexploitatie. Hiervan wordt ingeschat dat dit niet kan worden weggewerkt.

Bij de bepaling van de financiële haalbaarheid wordt uitgegaan van een niet-gefaseerde ontwikkeling. Door gelijktijdige ontwikkeling kan doelmatig en efficiënt gewerkt worden.

Locatie Putkop kan naar verwachting budgetneutraal door de gemeente gerealiseerd worden. Aandachtspunt aan de kostenkant is de ontsluitingsstructuur met twee (of drie) doorsteken vanaf het bestaande terrein en de infrastructuur binnen het plangebied. Daarnaast is de locatie de helft kleiner dan de andere locaties waardoor onvoorziene kosten veel harder drukken op het resultaat.

Locatie Cattenbroek kan naar verwachting niet budgetneutraal door de gemeente gerealiseerd worden. Door de minder efficiënte netto-brutoverhouding en de benodigde investeringen in infrastructuur en groene manchetten liggen de kosten hier relatief hoog. Aanvullende dekkingsmiddelen zijn voor de ontwikkeling van Cattenbroek nodig.

Locatie Burgemeester van Zwietenweg kan naar verwachting budgetneutraal door de gemeente ontwikkeld worden. Er is hier sprake van een compacte en efficiënte planopzet met een eenvoudige aansluiting op de provinciale weg. De verwervingskosten liggen hier relatief hoog maar uit commercieel oogpunt is het ook een aantrekkelijke locatie. De ontwikkeling kent wel de nodige risico's die vooral op het gebied van vertraging liggen. Aan de kleine variant zonder verwerving van het veeteeltbedrijf (zie paragraaf 14.5.7) is niet verder gerekend maar kan wel een optie blijven.

Locatie Parallelweg West kan naar verwachting budgetneutraal door de gemeente gerealiseerd worden. De kleine variant die in deze eindrapportage is opgenomen (zie paragraaf 14.5.7) is naar verwachting niet budgetneutraal door de gemeente te realiseren. De betreffende grond heeft reeds een bedrijvenbestemming en is daardoor kostbaar om te verwerven. Daarnaast liggen er planstructurele kosten (zoals aanpassing van het kruispunt met de Burgemeester van Zwietenweg) die gemaakt moeten worden en slechts over een klein uitgeefbaar oppervlakte kunnen worden opgeslagen. De kostprijs wordt daarmee te hoog. Voor de eigenaar van de grond zal het evenmin financieel haalbaar zijn om de kwaliteit van het planconcept van de kleine variant te realiseren.

Van de locatie Werklint heeft de werkgroep onvoldoende kunnen vaststellen of de locatie budgetneutraal door de gemeente kan worden ontwikkeld. Door de opstelling van andere overheden is onderzoek naar de kosten van de ontsluiting naar de A12 (met onder meer de opwaardering van de Molendijk) niet goed mogelijk gebleken en is daar verder vanaf gezien. Het plangebied zelf kan wel budgetneutraal ontwikkeld worden, maar er resteert een grote onzekerheid voor de planstructurele kosten die bij deze locatie voorwaardelijk zijn.

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Fin. Haalbaarh.			-		

9 Economische doelmatigheid

Schuifruimte heeft als doel om groeiende lokale bedrijven een nieuwe locatie binnen de eigen gemeente te bieden, en met het vrijspelen van de achterlaatlocatie de mogelijkheden om bestaande bedrijventerreinen op te knappen te vergroten. Dat betekent dat de propositie voor een ondernemer met ruimtegebrek voldoende aantrekkelijk moet zijn om relocatie te overwegen. In dit hoofdstuk wordt op het afwegingskader economische doelmatigheid nader ingegaan op de vraag of ontwikkeling van een locatie economisch doelmatig is.

De gemeente heeft met de inventarisatie van de ruimtebehoefte van de OMU uit 2018 een goed beeld van de kwalitatieve vraag van ondernemers. De vraag komt vooral vanuit MKB-bedrijven die 1.000 tot 5.000 m² aan grond zoeken. De bedrijven kunnen gekenschetst worden als honkvast en ondernemers willen met hun bedrijf dichtbij hun huidige plek en hun woonomgeving blijven. Bijzondere vestigingseisen zijn niet naar voren gekomen in de inventarisatie.

De vraag of een locatie economisch doelmatig ontwikkeld kan worden, kan benaderd worden door de nabijheid van de onderzoekslocatie te beschouwen in relatie tot de bedrijventerreinen en de woonkern. Een ander essentieel criterium is of de locatie binnen afzienbare termijn beschikbaar komt. Een ondernemer heeft enkele jaren nodig als voorbereiding, maar een termijn verder weg dan vijf jaar is te ver weg.

Daarnaast kan objectief beschouwd worden of de verkavelingsstructuur van de planconcepten voldoende aansluit op de vraag. Of de ondernemers geïnteresseerd en enthousiast worden van de planconcepten die uit de studie ruimtelijke en landschappelijke inpassing naar voren komen, zal onderzocht moeten worden.

Uiteraard is ook de (auto)bereikbaarheid een essentieel vestigingscriterium voor een ondernemer, maar met de aanwijzing van de onderzoekslocaties is daarmee al een basis gelegd. Op alle locaties kan het (vracht)verkeer redelijk snel tot snel worden afgewikkeld richting de A12.

Bij de interesse zal ook de betaalbaarheid van de huisvesting een rol spelen. De gemeente is bij de bepaling van de financiële haalbaarheid (hoofdstuk 8) uitgegaan van marktconforme grondprijzen voor de uitgifte en heeft aan de kostenkant de groene (manchet)structuur meegenomen.

Bevindingen

Locatie Putkop kan economisch doelmatig ontwikkeld worden voor schuifruimte. Er ligt ruimtebehoefte vanuit Harmelen en de locatie is ook aantrekkelijk voor bedrijven uit Kamerik en wellicht Zegveld en Woerden. Het planconcept kent een courante verkavelingsstructuur die goed past bij de geïnventariseerde vraag en completeert een bestaand bedrijventerrein. Door de lage procesrisico's lijkt de locatie ook tijdig gerealiseerd te kunnen worden.

Locatie Cattenbroek kan economisch redelijk doelmatig ontwikkeld worden voor schuifruimte. De locatie ligt iets los van het bedrijventerrein Polanen, maar door de behoorlijke omvang kan wel een nieuw MKB-werkmilieu met een eigen identiteit worden gerealiseerd. De verkavelingsstructuur biedt courante oppervlakten. Door de onderbreking van het bedrijventerrein door een groengebied (mede door de aanwezige hoogspanningsverbinding) is de uitgifte extra uitdagend. Tijdige realisatie is een aandachtspunt (zie hoofdstuk 10 over juridische haalbaarheid). Door het ontbreken van een oostelijke ontsluiting loopt de ontsluiting op de hoofdwegenstructuur en de A12 door het bedrijventerrein Polanen. De locatie ligt daardoor verder van de A12 af dan het lijkt.

Locatie Burgemeester van Zwietenweg kan economisch doelmatig ontwikkeld worden voor schuifruimte. De locatie ligt dicht op de stad Woerden en is uitstekend bereikbaar. De verkavelingsstructuur is bijzonder geschikt voor MKB-bedrijven (met een omvang tot 25 personen) en is minder geschikt voor grootbedrijf (NB: de gemiddelde omvang van een bedrijf in Woerden is 14 personen). Tijdige beschikbaarheid lijkt haalbaar.

Locatie Parallelweg kan als een moderne bedrijvenlocatie ontwikkeld worden, maar is minder doelmatig voor schuifruimte. Het bestaande solitaire bedrijf wordt dan deel van een ruimtelijke verbeteringsopgave en dat is een pluspunt. De locatie ligt buiten stedelijk gebied en ondanks de courante verkavelingsstructuur lijkt de locatie meer geschikt voor midden- en grootbedrijf (met veel transportbewegingen) en minder geschikt voor MKB-bedrijven. Dat geldt nog sterker voor de kleine variant. Door de omvang kan wel een goede eigen identiteit worden gecreëerd. De tijdige beschikbaarheid is een aandachtspunt.

Locatie Werklint kan als een volwaardig bedrijventerrein ontwikkeld worden, maar is minder doelmatig voor schuifruimte. De bestaande bedrijven (van een fors kaliber) worden dan onderdeel van een modern gemengd bedrijventerrein met een volwaardige ontsluiting richting de A12. Daarmee wordt een oplossing gevonden voor de geïsoleerd liggende, grote bedrijfslocatie die hier ontstaan is. Tevens verdwijnt het vrachtverkeer dan van de Barwoutswaarder. De ruimtelijke opzet en de verkavelingsstructuur past goed bij midden- en grootbedrijf, maar minder bij kleinbedrijf. De locatie voelt minder nabij Woerden dan de andere locaties. Anders dan in Harmelen is hier geen behoefte van ondernemers gepeild. De uitdaging is dan ondernemers vanaf de bestaande bedrijventerreinen naar het Werklint Nieuwerbrug te trekken. Eventuele ruimtebehoefte vanuit Nieuwerbrug hebben we niet in beeld en valt buiten het programma.

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Ec. haalbaarh.					

10 Juridische haalbaarheid en realisatietijd

In dit hoofdstuk wordt de juridische haalbaarheid en realisatietijd als afwegingskader beschreven. De ontwikkeling van schuifruimte is immers gebaat bij een redelijke en overzienbare realisatietijd. Dit is gedaan door vanuit verschillende belangenhouders de procedurele risico's in beeld te brengen.

Bij elke gebiedsontwikkeling spelen procesrisico's. Als het risico zich voordoet, moeten de gevolgen in voldoende mate beperkt kunnen worden. Vaak kan dat door actief in te grijpen met het nemen van maatregelen. Die hebben vaak een financieel effect, maar de gemeente is wel zelf aan zet. Dat geldt niet voor procedurele risico's, daar is de gemeente afhankelijk van anderen in een procedure waarin zij betrokken is geraakt. Dat kan zijn door een belanghebbende die zich in zijn belangen getroffen voelt, maar ook door een overheid of een overheidsinstantie wiens toestemming of medewerking de gemeente nodig heeft. Als een procedureel risico zich voordoet, liggen de gevolgen vooral in vertraging en vaak in meerkosten, mogelijke planaanpassingen of zelfs afstel.

Provincie Utrecht

Voor alle locaties is de gemeente afhankelijk van instemming en medewerking van de provincie Utrecht. Schuifruimte staat weliswaar verwoord in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Verordening, maar alle aangewezen onderzoekslocaties liggen buiten de rode contouren die de provincie gesteld heeft. Met de provincie is veelvuldig afstemming geweest over het proces van herstructurering en schuifruimte. De provincie heeft aangegeven dat aanwijzing van de locaties Parallelweg en Werklint in strijd is met de ontwerp omgevingsverordening (artikel 9.1.2 en artikel 9.14 lid 1 onder c.). Hier staat dat uitbreiding van bedrijventerreinen plaatsvindt als aansluiting op bestaand bedrijventerrein of stedelijk gebied. In tegenstelling tot de overige locaties liggen Parallelweg en Werklint niet in aansluiting op een bestaand bedrijventerrein of stedelijk gebied (zie hoofdstuk 6.11 Ladder voor duurzame verstedelijking). Hiermee zijn deze locaties niet in lijn met de ontwerp omgevingsverordening. Dat betekent een zeer groot procedureel risico bij mogelijke aanwijzing van één van deze locaties door de gemeente.

Buurgemeenten

Voor locatie Werklint is de gemeente afhankelijk van instemming en medewerking van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Nieuwerbrug ligt in deze gemeente en dat geldt ook voor een deel van het plangebied en de Molendijk die de ontsluiting van het Werklint op de A12 zou moeten verzorgen. Met de gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Direct na de aanwijzing van de locatie hebben burgemeester en wethouders zich negatief uitgesproken over de mogelijke ontwikkeling van het Werklint. Ook na publicatie van de tussenrapportage heeft de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zich negatief uitgesproken over deze onderzoekslocatie.

Omwonenden

Op vrijwel alle aangewezen locaties is geconstateerd dat er veel zorgen bij omwonenden zijn over de mogelijke veranderingen in de leefomgeving door de ontwikkeling van schuifruimte. Een petitie met circa 2.400 handtekeningen is aan het gemeentebestuur aangeboden om af te zien van haalbaarheidsonderzoek voor de locatie Cattenbroek. Een petitie met circa 400 handtekeningen is aangeboden om af te zien van de locatie Werklint (zie hoofdstuk 13 Inspraak en participatie). Door het bewonerscomité Kromwijkerdijk is reeds in 2012 een petitie met 1.015 handtekeningen aangeboden aan de gedeputeerde van de provincie Utrecht tegen de komst van een bedrijventerrein in de polder Wulverhorst; de toenmalige locatie Kromwijkerwetering.

Grondverwerving

De gemeente wil de benodigde grond kunnen verwerven om grip te hebben op de uitgifte. Het doel is immers om schuifruimte in te zetten om lokale bedrijven een nieuwe vestigingsplaats binnen de eigen gemeente te bieden. Procedurele risico's liggen in het verwervingstraject met grondeigenaren (bijvoorbeeld aankoop van grond, eerste recht van aankoop, bedingen etc.), maar ook met een grondeigenaar waar een samenwerking tot stand moet worden gebracht.

Bevindingen

Ontwikkeling van locatie Putkop kent kleine procedurele risico's en de realisatietijd kan relatief kort zijn. Het plangebied is eigendom van één grondeigenaar die ter plaatse geen bedrijf uitoefent. Op het plangebied heeft de gemeente het voorkeursrecht gevestigd (eerste recht van aankoop). Het planconcept sluit goed aan op omliggende bedrijven en woningen. Er lijkt voldoende afstand gecreëerd te kunnen worden om de voorgenomen woonzorgontwikkeling van Stichting De Rijnhoven mogelijk te maken. De ontwikkeling sluit goed aan op stedelijk gebied.

Locatie Cattenbroek kent een grote hoeveelheid gevoelige objecten (woningen) rondom het plangebied. Daarmee is het risico van juridische procedures groter dan op andere locaties. De veranderingen van de omgeving zijn ook afhankelijk van de voorgenomen ontwikkeling van het recreatie-eiland aan de Cattenbroekerplas. De ontwikkeling sluit redelijk tot goed aan op stedelijk gebied. Het deel van het plangebied waar het planconcept is gesitueerd (hoofdstuk 14.4.4) is eigendom van twee grondeigenaren.

Locatie Burgemeester van Zwietenweg sluit logisch aan op een bedrijvige zone en stedelijk gebied en het planconcept lijkt een redelijke afstand tot omwonenden aan te houden. Het aantal gevoelige objecten is beperkt. De locatie ligt ten oosten van locatie Burgemeester van Zwietenweg en kent twee eigenaren waaronder een veeteeltbedrijf. De westzijde van de Burgemeester van Zwietenweg blijft intact. Deze locatie is eerder door de provincie uitgesloten voor schuifruimte.

Ontwikkeling van locatie Parallelweg kent procedurele risico's die vooral liggen op samenwerking met de provincie Utrecht. De locatie ligt geïsoleerd en sluit niet aan op stedelijk gebied. De locatie scoort dan ook niet goed op de Ladder voor duurzame verstedelijking (hoofdstuk 6.11). Door die geïsoleerde ligging liggen daarentegen bezwaren van omwonenden niet voor de hand.

Het plangebied is voor een deel eigendom van een aannemingsbedrijf in de grond-, weg- en waterbouw. Het westelijk gelegen deel is eigendom van drie eigenaren, waarvan één eigenaar de grond heeft verhuurd aan particulieren die daar een volkstuin houden.

Ontwikkeling van locatie Werklint kent hoge procedurele risico's die liggen op het gebied van samenwerking met de provincie Utrecht, de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en de provincie Zuid-Holland. De locatie ligt geïsoleerd en sluit niet aan op stedelijk gebied. De locatie scoort dan ook niet goed op de Ladder voor duurzame verstedelijking (hoofdstuk 6.11). De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft aangegeven zich niet te kunnen vinden in de aanwijzing. Voor de ontsluiting van het plangebied naar de A12 is opwaardering van de Molendijk voorwaardelijk. Daarvoor is Instemming en medewerking van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en de provincie Zuid-Holland nodig. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft aangegeven juist te streven naar een afwaardering van de Molendijk.

In de directe omgeving bevindt zich een behoorlijk aantal gevoelige objecten (woningen) in Nieuwerbrug. Het plangebied is eigendom van een veeteeltbedrijf en van ondernemers die rondom het plangebied gevestigd zijn. Met de ondernemers zal de gemeente tot goede afspraken moeten komen om de integrale plankwaliteit te borgen. Een deel van het plangebied ligt in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Hoewel het voor verwerving niet uitmaakt waar de grond ligt, is het in de praktijk lastig een plan integraal en gelijktijdig te ontwikkelen binnen twee verschillende gemeenten en twee verschillende provincies.

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Jur. haalbaarheid					

11 Ruimtelijke en landschappelijke inpassing

In dit hoofdstuk komt de ruimtelijke en landschappelijke inpassing aan bod. Aan de hand van drie subcriteria is ten aanzien van de ruimtelijke en landschappelijke inpassing een afweging gemaakt van de locaties. Hierin wordt uitdrukkelijk niet de invulling op locatieniveau meegenomen. De voorstellen hiervoor worden in deel IV (De studie) behandeld. De manier waarop de locaties worden ingevuld (het *hoe*) is dus losgekoppeld van de geografische ligging (het *waar*).

Bij de ruimtelijke en landschappelijke inpassing is gekeken naar een aantal aspecten op verschillende schaalniveaus. De afwegingscriteria zijn hierna kort beschreven en toegelicht. Daarna is per locatie een onderbouwing gegeven van de beoordeling van de afwegingscriteria, zoals in de tabel aan het eind van dit hoofdstuk is weergegeven. De drie subcriteria, op basis waarvan de locaties ten opzichte van elkaar zijn afgewogen voor wat betreft ruimtelijke en landschappelijke inpassing, zijn:

- a. Ruimtelijke inpassing in het gebied: sluit de locatie goed aan op stedelijke structuur en tast het zo min mogelijk het open landschap aan?

Het gaat hierbij om de structuur. Hoe scoort de locatie in de omgeving ten opzichte van de kern Woerden? Welke landschappelijke waarden worden hierbij aangetast? Is locatie logisch op de schaal van de stad of kern? Maakt de locatie andere ruimtelijke wensen in de toekomst onmogelijk?

- b. Ruimtelijke inpassing in de directe omgeving: hoe sluit de locatie aan op de directe omgeving?

Dit criteria betreft het gebiedsniveau: hoe scoort de locatie in relatie tot de direct naastgelegen gebieden? Dat kan zijn de naastgelegen woonwijk, agrarisch gebied, recreatiegebied etc. Dit criterium wordt vooral beoordeeld vanuit de (omgevings)structuur, dus niet vanuit de massa.

- c. Impact van de massa op de omgeving (hoogte, zicht)

Bij dit criterium gaat het om de massa. De vormgeving ervan wordt niet meegenomen, het gaat om de hoofdlijnen. Hierbij speelt de vraag in hoeverre de locatie zichtbaar is vanuit de openbare ruimte of vanuit omliggende woningen en de mate waarin een waardevol doorzicht wordt geblokkeerd.

Locatie Putkop

Ruimtelijke inpassing in het gebied

Deze locatie scoort goed vanwege de 'logische' ligging direct aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Putkop. De impact op het landschap is minimaal, omdat de locatie niet in het open veenweidegebied ligt en het gebied al enigszins omgeven is door bebouwing. Er blijft voldoende ruimte tussen het bedrijventerrein en de kern Harmelen. De locatie is relatief klein vergeleken met de andere locaties, waardoor de impact beperkt is.

Ruimtelijke inpassing in de directe omgeving

De locatie biedt goede mogelijkheden om de structuur van het bestaande bedrijventerrein door te trekken. De functie is bovendien passend bij de omgeving. De afstand tot de toekomstige uitbreiding van Buitenhof is acceptabel.

Impact van de massa op de omgeving (hoogte, zicht)

De locatie is in de huidige situatie nauwelijks zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Het uitzicht van omliggende percelen wordt niet of nauwelijks beperkt. Een aantal percelen langs de Breudijk en Leidsestraatweg zullen in meer of mindere mate een beperking ondervinden van het uitzicht. Voor wat betreft uitbreiding Buitenhof komt de bouwmassa weliswaar dichterbij, maar daar staat tegenover dat het huidige bedrijventerrein slecht landschappelijk is ingepast en de potentiële uitbreiding kans biedt dit te verbeteren.

Locatie Cattenbroek

Ruimtelijke inpassing in het gebied

De locatie sluit aan op het stedelijk gebied en ligt naast een bestaand bedrijventerrein. Vanwege de huidige doorsnijding met infrastructuur (snelweg en hoogspanningstracé) is de polder al niet meer intact en is de aantasting van het landschap door de ontwikkeling van een bedrijventerrein beperkt. De open ruimte tussen Woerden en Harmelen zal enigszins worden aangetast, maar blijft redelijk beperkt vanwege de, zoals hiervoor reeds beschreven, bestaande doorsnijding met infrastructuur. Aan de andere zijde maakt de locatie onderdeel uit van de groene afronding aan de oostzijde van Woerden, en vormt deze een groene buffer tussen de snelweg en de stad. Toekomstgericht is deze plek logisch om in te vullen met een bedrijventerrein: direct aangesloten op de kern en gelegen aan de ruimtelijk minst kwetsbare zijde van Woerden. Aandacht bij de ontwikkeling van deze locatie vragen de naastgelegen recreatieve bestemmingen. In de Structuurvisie 2009-2030 van de Gemeente Woerden staat de locatie als "recreatieve voortuin" gemarkeerd en heeft als doel om het groene imago van Woerden te benadrukken en te zorgen dat de kernen als vrij liggend in het landschap te ervaren zijn, zonder geluidsschermen en dergelijke. Een deel van de locatie zal niet volledig meer aan deze doelstelling kunnen voldoen. Het aspect "vrij liggend" zal ter plekke van het bedrijventerrein grotendeels verdwijnen. Het gedeelte aan de oostkant blijft wel in de geest van de voortuinen beschikbaar. Ook het aspect van het groene imago kan door middel van een goede landschappelijke inpassing en uitwerking gedeeltelijk gerealiseerd worden.

Ruimtelijke inpassing in de directe omgeving

De locatie is gelegen tussen de A12 en een recreatiegebied Cattenbroek. Aan de westkant is aansluitend een bedrijventerrein, met daartussen de lintbebouwing van de Cattenbroekerdijk. De locatie grenst anderzijds aan een recreatieve bestemming en gaat een groene zone met een agrarische karakter deels verloren. Hierdoor scoort de locatie ruimtelijk en landschappelijk gezien minder goed. Bij de uitwerking van deze locatie dient de inpassing van de verschillende functies nader onderzocht te worden. Gezien de grootte van de locatie is het mogelijk om voldoende afstand te creëren tot de bestaande bebouwing en het recreatie-eiland ten behoeve van een groene afscherming.

Impact van de massa op de omgeving (hoogte, zicht)

De locatie is direct gelegen aan de A12 en daardoor nadrukkelijk in het zicht. De impact vanaf Waterrijk is beperkt. De afstand is groot, meer dan 550 meter en het bedrijventerrein zal grotendeels uit het zicht onttrokken worden door een mogelijke ontwikkeling binnen de bestemming Recreatie. Vanuit het recreatie-eiland zal het zicht zeer beperkt zijn vanwege de oriëntatie op de plas. Wel is er zicht vanuit de recreatie paden rond de plas. Er wordt bij deze locatie geen doorzicht naar een achterliggend cultuurhistorisch landschap dichtgezet.

Locatie Burgemeester Van Zwietenweg

Ruimtelijke inpassing in het gebied

Deze variant scoort redelijk vanwege de logische ligging direct aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Middelland, gelegen aan de nieuwe aansluiting op de randweg. De impact op het landschap is minimaal, omdat het niet in het open veenweidegebied ligt. Wel maakt de locatie onderdeel uit van de cultuurhistorische polder Wulverhorst en is het deels aangegeven in de Structuurvisie als “cultuurhistorische en agrarische voortuin”.

Ruimtelijke inpassing in de directe omgeving

De locatie sluit niet direct aan op het bestaande bedrijventerrein, maar ligt achter het bestaande cultuurhistorisch waardevolle bebouwingslint van de Kromwijkerdijk. De directe ligging aan de hoofdonthutingsweg is ruimtelijk gezien een pré. De positie aan de oostkant van deze weg zorgt voor een versnippering van de cultuurhistorische en agrarische Voortuin. Daar tegenover staat dat het gebied aan de westkant met cultuurhistorische watergang en gemaal ontzien wordt.

Impact van de massa op de omgeving (hoogte, zicht)

De locatie is minder in het zicht van de A12 dan de locatie Cattenbroek. Dit komt doordat de locatie wordt afgeschermd door de groenzone met bomen aan de zuidzijde en de locatie een directere aansluiting heeft op de stad. Hierbij moet opgemerkt worden dat als de A12-parallelweg wordt aangelegd (zie hiervoor ook de Structuurvisie) de locatie wel weer meer in het zicht komt. Verder wordt door de nieuwe ontsluitingsweg het zicht richting het oosten beperkt.

Parallelweg

Ruimtelijke inpassing in het gebied

Het gebied ten westen van Woerden is een agrarisch open landschap en maakt onderdeel uit van “Het Venster”, de laatste open verbinding van redelijk formaat tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het Groene Hart (voormalig icoonproject). De locatie is ruimtelijk niet aangesloten op de kern. De variant vormt een aantasting op het Groene Hart en is ruimtelijk niet gelegen op een logische plek. Daarnaast geeft het een aanzet tot een verdere ontwikkeling richting het westen, verder het Groene Hart in.

Ruimtelijke inpassing in de directe omgeving

De locatie sluit niet aan bij de directe omgeving, het polderlandschap van het Groene Hart. Ten oosten is een bedrijf gevestigd. Dit is ruimtelijk geen logische plek en een verdere uitbreiding naar de westzijde is vanuit dit perspectief niet wenselijk.

Impact van de massa op de omgeving (hoogte, zicht)

Ondanks de wat hogere ligging van de A12 is de locatie nadrukkelijk in het zicht van de A12 en blokkeert deze het achterliggende polderlandschap van het Groene Hart. Hetzelfde geldt in mindere mate vanaf de spoorlijn. Dit sluit niet aan bij de kernwaarden van het Groene Hart: openheid. De locatie net buiten de kern verstoort de heldere overgang van de stad naar het landschap. Vanaf zowel de woonwijk Molenvliet als de lintbebouwing van de Oude Rijn is de impact minder groot. De afstand is meer dan 500 meter. Vanaf Park Molenvliet is de locatie wel meer zichtbaar vanwege het hoogteverschil. In tegenstelling tot de andere locaties ten zuiden/westen van Woerden, leent deze locatie zich minder voor hoge bebouwing vanwege het open karakter van het gebied.

Locatie Werklint

Ruimtelijke inpassing in het gebied

De locatie is gelegen in het ‘Venster’. Het ‘Venster’ is het laatste open doorzicht tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het Groene Hart en is ruimtelijk niet aangesloten op de kern. Een van de kernwaarden van het Groene Hart is openheid. De locatie sluit niet aan bij de kernwaarden van het Groene Hart en is ruimtelijk gezien niet op een logische plek gelegen. De Oude Rijnzone is een van de meest belangrijke ruimtelijke en cultuurhistorische structuren in de gemeente. Dit is lastig verenigbaar met een bedrijventerrein. Voorkomen moet worden dat het een aanzet is tot een verdere ontwikkeling in het Groene Hart.

Ruimtelijke inpassing in de directe omgeving

De locatie sluit niet aan bij de directe omgeving, de Oude Rijnzone, dan wel het veenweidelandschap van het Groene Hart. De schaal en maat van de ontwikkeling staat niet in verhouding tot de kleinschalige lintbebouwing. De uitbreiding van het bestaande bedrijvencollocatie is ruimtelijk niet verenigbaar met de landschappelijke waarde van het gebied.

Impact van de massa op de omgeving (hoogte, zicht)

De locatie ligt zowel in het zicht van de A12 als het spoor en blokkeert de opendoorzichten vanaf de Oude Rijnzone. De impact is groot en sluit niet aan bij de kernwaarden van het Groene Hart. Vanuit Molenvliet is de locatie beperkt zichtbaar. Een bedrijventerrein is niet verenigbaar met het landschappelijke beeld. De locatie leent zich niet voor hoge bebouwing, vanwege het open karakter van het gebied. Ten opzichte van andere locaties biedt deze locatie minder mogelijkheden voor hoge bedrijfsgebouwen.

Thema	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Sluit de locatie goed aan op stedelijke structuur en tast het zo min mogelijk het open landschap aan?					
Sluit de locatie goed aan op de directe omgeving?					
Zicht, een aanvaardbaar zicht vanaf woonwijken en wegen waaronder begrepen de A12?					

12 Toekomstperspectief

De vraag in hoeverre de ontwikkeling van de locatie past binnen andere plannen en ambities die de gemeente heeft, komt in dit hoofdstuk 'toekomstperspectief' aan de orde.

Hierbij is gekeken naar:

1. Structuur- en verkeersvisie
2. Raakvlakken met andere projecten in de nabijheid
3. Duurzaamheid/ energietransitie
4. Klimaatadaptatie
5. Bodemdaling

12.1 Inleiding

Thema	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Raakvlakken met (structuur)visies					
Raakvlakken projecten					
Duurzaamheid/ energietransitie					
Klimaatadaptatie					
Bodemdaling					

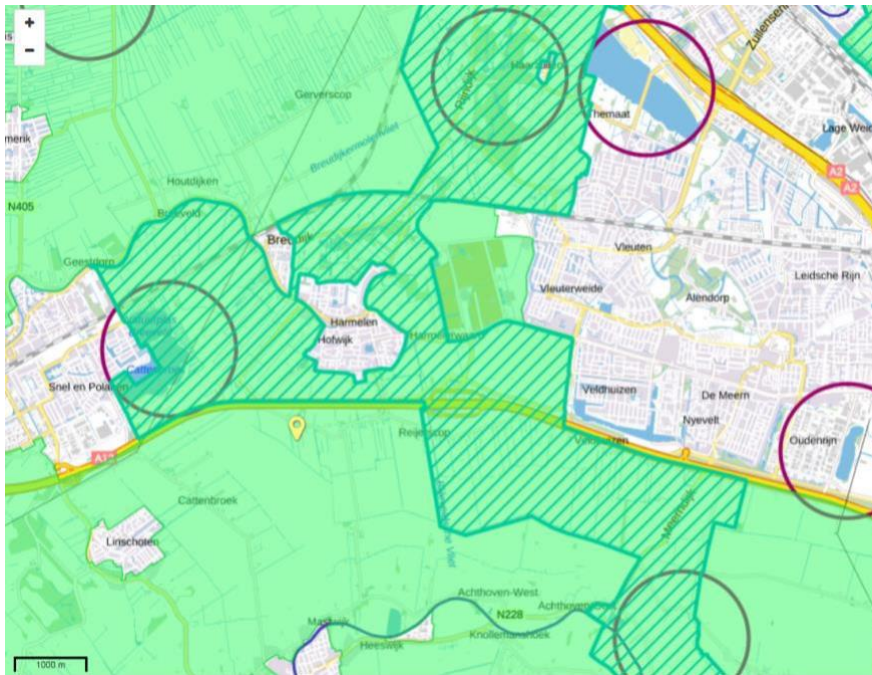
Raakvlakken met (structuur)visies

Locatie Burgemeester van Zwietenweg en Werklint zijn beide opgenomen als mogelijke schuifruimtelocaties in de vigerende gemeentelijke structuurvisie (aanpassing 2015) en passen daarmee bij eerder door de gemeente ontwikkeld beleid. Dat geldt niet voor locatie Cattenbroek: de gemeentelijke visie op dit plangebied gaat uit van verdere ontwikkeling voor recreatiedoeleinden. De ontwikkeling van schuifruimte staat daar enerzijds mee op gespannen voet (uitstraling, beleving etc.), anderzijds kunnen er ook synergie-effecten optreden bij het realiseren van een verkeerskundige ontsluiting of het opvangen van piekparkeerbelasting van de recreatievoorzieningen. Het planconcept beslaat ongeveer de helft van het plangebied waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatie overeind blijven.

Locatie Parallelweg wordt in geen (structuur)visie genoemd. Door de geïsoleerde ligging zijn er geen raakvlakken met bestaand beleid ten aanzien van ontwikkeling van deze locatie.

Opmerking

Recreatie is in deze rapportage niet als afzonderlijk beoordelingscriterium gehanteerd omdat dit alleen voor de locatie Cattenbroek een belangrijk aandachtspunt is. In de provincie Utrecht ligt een uitgebreid recreatief netwerk van wandel- en fietspaden met recreatieconcentratiepunten. De provincie streeft naar meer samenhang in de totale recreatieve structuur en in verbindingen tussen bestaande recreatiegebieden. De verwachting is dat de recreatiebehoefte vanuit de steden de komende jaren verder toeneemt, mede als gevolg van de grote binnenstedelijke woningbouwambitie. De provincie vraagt gemeenten aandacht te besteden aan de kernrandzones die direct rondom de kernen liggen. Een kernrandzone kan overlappen met een recreatiezone.



Kaart recreatiezones (PRS provincie Utrecht) met links omcirkeld het gebied rondom de Cattenbroekerplas.

De ontwikkeling van schuifruimte is met een omvang van 3 tot 6 hectare per locatie als bedrijventerrein redelijk beperkt. In de praktijk betreft het bij deze oppervlakte eerder een toevoeging aan of completering van een bestaand bedrijventerrein (en/of stedelijk gebied) en kan er niet gesproken worden over een zelfstandig en volwaardig bedrijventerrein. Met deze omvang onttrekt de ontwikkeling van schuifruimte zich dan ook aan grote discussies over gebiedsontwikkeling, zoals nieuw benodigde woningbouwlocaties of nieuw benodigde infrastructuur.

Alleen locatie Parallelweg betreft geen aanheling of completering, maar een solitaire ontwikkeling. Er is geen gedragen of vigerende gemeentelijks visie voor het aanpalend gelegen gebied.

Omgevingsvisie

In de structuurvisie is in 2009 het beleid vastgesteld waarmee de gemeente haar ruimtelijke ordening vorm wil geven. Inmiddels is dit beleid ingehaald door nieuwe trends en ontwikkelingen, binnen en buiten Woerden. Als opvolger van de structuurvisie werkt de gemeente momenteel aan de omgevingsvisie. Hierin gaat de gemeente de nieuwe ontwikkelingen verwerken en wordt de ruimtelijke visie van de gemeente verankerd. De uitkomsten van de rapportage schuifruimte en de later eventueel aan te wijze locaties worden meegenomen in de ontwikkeling van de totale omgevingsvisie.

12.2 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen

Locatie Putkop Harmelen en de voorgenomen woonzorgontwikkeling De Vijverhof

Stichting De Rijnhoven in Harmelen heeft het voornemen om het woonzorgcentrum De Vijverhof in Harmelen uit te breiden met (woonzorg)woningen. Het plangebied van locatie Putkop ligt tussen het bedrijventerrein Putkop en het plangebied van de woonzorgontwikkeling.

Woningen en bedrijfspanden dienen op een bepaalde afstand van elkaar te worden gesitueerd die afhangt van de milieucategorisering van de bedrijven. De plannen van de gemeente en van de stichting kunnen elkaar dus hinderen in de gebruiksmogelijkheden van ieders plangebied.

In de studie ruimtelijke en landschappelijke inpassing is een voorzet gedaan om elkaars plannen haalbaar te maken door afstand te houden tussen de twee mogelijke ontwikkelingen. De studie voorziet die afstand nu op het plangebied van de gemeente. Een van de consequenties voor de ontwikkeling van locatie Putkop als de woonzorgontwikkeling gerealiseerd wordt, is dat de toegestane milieucategorieën op het toekomstige bedrijventerrein lager komen te liggen dan hiervoor in paragraaf 6.4 als maximaal haalbaar is omschreven. Afstand en milieucategorisering dienen in een mogelijk vervolg nader onderzocht te worden, in goede afstemming met de stichting.



Locatie Cattenbroek en de voorgenomen recreatievoorziening aan de Cattenbroekerplas

De ondernemer van de indoor speeltuin 'De Prefabriek' in Woerden heeft het voornemen om op het recreatie-eiland aan de Cattenbroekerplas een indoor en outdoor recreatievoorziening te realiseren en te gaan exploiteren. Het recreatie-eiland ligt gezien vanuit Waterrijk nog voor de onderzoekslocatie schuifruimte en vormt daarmee voor het zicht vanuit de woonwijk een belangrijk object (hoofdstuk 14.4.6) Het verkeer naar de mogelijke nieuwe recreatievoorziening maakt gebruik van de Zeeweg en kruist de Cattenbroekerdijk net als het verkeer voor de locatie voor mogelijke schuifruimte. In het verkeersonderzoek heeft de gemeente zich gebaseerd op het vigerende bestemmingsplan dat al recreatie toelaat. Naast het verkeersonderzoek is ook afstemming bij het voorgenomen windonderzoek van belang om te bezien in welke mate zeilactiviteiten worden belemmerd. Bij een eventueel vervolg zullen deze onderzoeken in samenhang uitgevoerd moeten worden.

Locatie Werklint Nieuwerbrug en de regionale verbinding Molendijkvariant

De gemeente heeft een verkenning uitgevoerd naar de zogenaamde Molendijkvariant. Het gaat hier om een regionaal verkeersvraagstuk waarbij bekeken is of een opwaardering van de Molendijk met een directe aansluiting op de Barwoutswaarder (al of niet) in combinatie met een brug over de Oude Rijn bijdraagt aan het om de stad leiden van het regionale verkeer en aan het oplossen van de verkeersdruk in Woerden West. Geconstateerd is dat de variant nauwelijks bijdraagt aan de gestelde doelen en dat het draagvlak bij andere overheden voor de aanleg niet aanwezig is. De Molendijkvariant speelt dan ook geen rol bij de haalbaarheidsstudie. Voor de ontwikkeling van schuifruimte op de locatie Werklint Nieuwerbrug is een opwaardering nodig van de Molendijk vanaf de A12 tot aan de afslag Korte Waarder om het extra verkeer dat komt met de mogelijke ontwikkeling van schuifruimte goed af te wikkelen. Deze extra verkeersgeneratie staat echter niet in verhouding tot de verkeersgeneratie van een eventuele regionale verbinding Molendijkvariant. De studie ruimtelijke en landschappelijke inpassing gaat voor het werklint niet uit van doorgaand verkeer van op de Barwoutswaarder (uitsluitend langzaam verkeer).

12.3 Duurzaamheid/energietransitie

De gemeenteraad van Woerden heeft op 30 oktober 2014 de motie 'Duurzaam met een doel' aangenomen waarin een stevige ambitie is verwoord: de gemeente heeft de ambitie om in 2030 CO₂-neutraal te zijn. De ambities van de gemeente zijn vertaald naar een langetermijnstrategie en uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma. Het programma CO₂-neutraal (KN2030) vaart onder de vlag 'Duurzaamheid tot in de haarvaten van de Woerdense Samenleving'. Onder deze vlag vindt afstemming plaats tussen de verschillende speerpunten van duurzaamheid: Klimaatbestendig (KN2050), Programma Ontwikkeling Veengebied (POV) en Circulaire economie (CE).

Om het doel 'Woerden in 2030 CO₂-neutraal' te bereiken maakt de gemeentelijke organisatie in samenwerking met de ondernemers en burgers al belangrijke stappen. De ambitie van de gemeente Woerden heeft gevolgen voor de manier waarop de gemeente wordt ingericht en hoe met de ruimte wordt omgegaan. Om deze ambitie te bereiken, hanteert de gemeente Woerden onderstaande beleidsuitgangspunten (Beleidskader 'Woerden CO₂-neutraal 2030'):

1. Gemeente Woerden breidt bestaande programma's uit en heeft met dit actieplan een langetermijnstrategie opgesteld om in 2030 CO₂-neutraal te zijn.
2. Gemeente Woerden gaat actief aan het werk om in de samenleving draagvlak voor CO₂-neutraal 2030 te realiseren. Een uitgebreid participatieproces en een heldere communicatiestrategie zijn hierbij essentieel.
3. Gemeente Woerden ontplooit initiatieven voor grootschalige hernieuwbare energie vanuit zon, wind, biomassa en aardwarmte.
4. Gemeente Woerden voedt het maatschappelijk debat en het proces van de langetermijnstrategie met een actief onderzoekstraject.
5. Vanaf 2018 worden alle nieuwbouwwoningen en gebouwen in de gemeente Woerden CO₂-neutraal gebouwd.
6. In 2030 zijn alle bestaande gebouwen in de gemeente Woerden CO₂-neutraal.
7. In 2030 rijden er in de gemeente Woerden geen auto's meer op fossiele brandstoffen.
8. Industrie en bedrijven in de gemeente Woerden ontwikkelen nieuwe technieken om CO₂-neutraal te worden.
9. De gemeente Woerden doet er alles aan wat in haar vermogen ligt om het boren naar olie en gas onder het grondgebied van de gemeente Woerden tegen te gaan.

Het aanpakken van de ruimtelijke opgave zowel op de bestaande bedrijventerreinen als de nieuwe uitleg, biedt ook een springplank naar opgaven op het gebied van verduurzaming en energietransitie. Het energieverbruik op Nederlandse terreinen ligt bijzonder hoog (700 PJ), maar er is ook bijzonder veel opwekpotentieel. Het benutten van dit potentieel vraagt goede samenwerking tussen ondernemers onderling en met de gemeente. De processen die voor de herstructurering gestart zijn, kunnen hierbij als katalysator dienen. Door vroegtijdig een integrale benadering in te zetten, kunnen ook voor energieopwekking kansen worden verzilverd en kan dit in de civieltechnische uitwerking van het plan meegenomen worden.

Dit uitgangspunt geldt voor alle locaties. Bij alle locaties geldt dat bij de planuitwerking wordt gekeken naar mogelijke kansen op het gebied van duurzaamheid. Juist omdat het een nieuwbouwontwikkeling betreft, kan er gekeken worden naar een toekomstbestendige inrichting. Dit zal op terreinniveau en opstalniveau plaatsvinden. In die zin scoren alle locaties gelet op de duurzaamheid gelijkwaardig aan elkaar.

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Duurzaamheid/ energietransitie					

12.4 Klimaatadaptatie

Klimaatverandering kan leiden tot extreme droogte, hitte en heftige regenbuien. Het klimaatbestendig maken van de gemeente doet de gemeente samen met inwoners, ondernemers en partijen als het hoogheemraadschap. De gemeente moet in 2050 bestand zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering. Bij nieuwe ontwikkelingen neemt de gemeente daarom ook de mogelijkheid voor klimaatadaptatie mee. In de planuitwerking zal dit thema zoveel als het kan doorvertaald moeten worden in de inrichting van de openbare ruimte. Vanuit de schetsen die zijn gemaakt in het kader van de studie naar de ruimtelijke en landschappelijke inpassing, heeft het hoogheemraadschap haar bevindingen teruggekoppeld en heeft hierbij ook gewezen op mogelijke kansen. Op basis van de bevindingen van het waterschap is onderstaand afwegingskader geschreven.

Locatie Putkop

Het plan zoals is geschetst in hoofdstuk 13 voorziet in groen. Dit groen is echter gesitueerd aan de 'landelijke' kant waardoor het hitte-eiland effect van de al bestaande bedrijven zal toenemen. Het hoogheemraadschap adviseert om met het groen een 'insteker' te maken in het gebied, zodat de bebouwing die meer in het centrum ligt ook hierdoor gekoeld kan worden.

Locatie Cattenbroek

Het concept schetsontwerp zoals weergegeven in hoofdstuk 13 voorziet in veel groen en een redelijk open structuur. Dit lijkt erop te wijzen dat de hittestress redelijk wordt ondervangen door het ontwerp. Zeker de brede strook in het midden zal hieraan bijdragen. Dit zal in een nadere uitwerking beter getoetst moeten worden.

Locatie Burgemeester van Zwietenweg

Het geschetste plan voor locatie Burgemeester van Zwietenweg voorziet in veel groen en een redelijk open structuur. Dit lijkt erop te wijzen dat de hittestress redelijk wordt ondervangen door het ontwerp. Er liggen kansen voor groene daken en wandelpaden langs het water.

Locatie Parallelweg

Het plan voorziet in veel groen en een redelijk open structuur. Dit lijkt erop te wijzen dat de hittestress redelijk wordt ondervangen door het ontwerp. Daarnaast is het gebied rondom deze locatie nog groen waardoor het 'hitte-eiland effect' niet heel groot is.

Locatie Werklint

Locatie Werklint vormt een bebouwd gebied in een relatief groene omgeving. Door de rechte en open doorgangen in combinatie met het geplande groen is de verwachting dat de hittestress wel zal toenemen, maar binnen de perken te houden is.

Op basis van de voorstaande bevindingen is met groen de meest kansrijke locaties voor hittestress weergegeven, en met geel de locaties die voor dit thema minder goed in te vullen zijn.

	Putkop	Cattenbroek	BvZ-weg	Parallelweg	Werklint
Klimaatadaptatie					

Mochten de genoemde kansen in deze notitie opgepakt worden, dan is de volgorde (van meest naar minst interessant):

- Burgemeester van Zwietenweg
- Putkop
- Parallelweg
- Werklint
- Cattenbroek

12.5 Bodemdaling

Gemeente Woerden ligt in een gebied dat gevoelig is voor bodemdaling. Door bodemdaling ontstaan scheuren in het wegdek en kapotte rioleringen. Samen met andere gemeenten en waterschappen zoekt de gemeente naar oplossingen tegen bodemdaling. Voor het bepalen van de bodemdaling is in het kader van dit haalbaarheidsonderzoek een verkennend onderzoek naar de zettingsgevoeligheid uitgevoerd. Dit is ook beschreven in paragraaf 6.6 van dit haalbaarheidsonderzoek.

DEEL III HET PROCES

13 Inspraak en participatie

De mogelijke aanleg van een nieuw bedrijventerrein vraagt om zorgvuldige communicatie met alle betrokkenen zoals grondeigenaren, omwonenden, wijk- en dorpsplatforms, ondernemers en andere belangenhouders. In dit deel wordt beschreven hoe de inspraak en participatie tot nu toe is georganiseerd, wat de gemeente heeft opgehaald en hoe het vervolg van het proces eruit zal zien.

13.1 Informatievoorziening en inspraak tot nu toe

Omwonenden

Op 29 januari 2019 vond een informatiebijeenkomst plaats in Het Bakken voor de wijk Snel en Polanen/Waterrijk. Er waren circa 250 bezoekers. Op 5 februari 2019 vond een gelijkwaardige avond plaats voor bewoners rondom de Burgemeester van Zwietenweg in het gemeentehuis waar circa 30 bezoekers aanwezig waren en op 19 februari 2019 in Harmelen waar circa 80 bezoekers aanwezig waren. De gemeente heeft 55 schriftelijke zienswijzen ontvangen waarvan vier gericht op de locatie Burgemeester van Zwietenweg, 49 gericht op de locatie Cattenbroek (Voortuin II) en twee gericht op de locatie Putkop Harmelen. Alle zienswijzen zijn beantwoord en gebundeld in de 'Nota zienswijzen (wet voorkeursrecht gemeenten) Burgemeester van Zwietenweg, Voortuin II en Putkop' van januari 2019. De indieners hebben de antwoorden gekregen en de Nota is door de gemeenteraad vastgesteld.

Voor de twee toegevoegde locaties in Woerden West heeft de gemeente op 26 maart 2019 een gezamenlijke informatiebijeenkomst georganiseerd. Op deze avond waren circa 250 bezoekers aanwezig. De gemeente heeft 32 schriftelijke reacties ontvangen. Een reactie van het wijkplatform Molenvliet vooral gericht op het proces, 17 reacties van bewoners gericht op de aanwijzing van de locatie Parallelweg, 14 reacties van bewoners gericht op de aanwijzing van de locatie Werklint Nieuwerbrug en een reactie van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk eveneens gericht op de locatie Werklint Nieuwerbrug. Alle reacties zijn beantwoord en gebundeld in een 'Nota beantwoording reacties schuifruimte locaties Parallelweg en Werklint' van april 2019. De indieners hebben de beantwoording gekregen en de nota is ter kennisname aan de gemeenteraad gestuurd.

Veel reacties waren gericht op het proces en de ongelijke inspraakmogelijkheid die de omwonenden van de onderzoekslocaties aan de westkant van Woerden hadden op de omwonenden van de andere onderzoekslocaties door de (plotselinge) aanwijzing hiervan in de gemeenteraadsvergadering van 7 maart 2019. Alle onderzoekslocaties zijn daarna in het haalbaarheidsonderzoek op dezelfde wijze onderzocht, de resultaten worden gelijktijdig met alle omwonenden gedeeld en de inspraakmogelijkheden zijn nu voor de omwonenden van alle onderzoekslocaties gelijk.

Veel reacties wezen op specifieke factoren in de eigen omgeving. Het zou geen recht doen om die proberen hier samen te vatten. Opvallend was dat in vrijwel alle reacties het open en groene landschap als waardevolle en te behouden kwaliteit werd aangeduid. Daarnaast waren leefbaarheid en gezondheid belangrijke thema's. Een aantal aanbevelingen:

- Landschappelijke inpassing

“Offer niet meer van het schaarse natuurlandschap op (dan noodzakelijk) en zoek ruimte binnen en aan bestaande bedrijventerreinen. Verdeel de last van schuifruimte gelijkmatig over meerdere locaties. Behoud de groene vensters. Zorg ervoor dat je de hoofdstad van het Groene Hart niet over en door industrieterreinen hoeft te benaderen. Laat Woerden zichtbaar en herkenbaar zijn aan het groen.”

- Leefbaarheid en veiligheid

“Ontwikkeling van schuifruimte mag geen stap zetten op weg naar verdere verstedelijking van open landschap met gevolgen voor de leefbaarheid van de wijk of kern. Het mag niet leiden tot onaanvaardbare toename van verkeer en overbelasting van bepaalde wegen en kruispunten. Voorkom horizonvervuiling, ook uit oogpunt van waardevermindering van woningen. Voorkom de onveiligheid van een leeg en donker bedrijventerrein.”

- Milieu en gezondheid

“Voorkom achteruitgang op gebied van milieu, zoals fijnstof, luchtkwaliteit en geluidsoverlast en bescherm waardevolle gebieden op gebied van cultuurhistorie, natuurwaarden zoals vogelrijkdom of aantrekkelijkheid zoals recreatief gebruik.”

Platforms en verenigingen

Het Dorpsplatform Harmelen heeft aandacht gevraagd voor de mogelijke effecten van de onderzoekslocatie op de voorgenomen woonzorgontwikkeling op de Vijverhof door Stichting De Rijnhoven. Het dorpsplatform heeft in grotere context aandacht gevraagd voor de diverse voorgenomen (woningbouw)ontwikkelingen in relatie tot de gevoelige situering van Harmelen in het landschap.

De Vereniging De Boomgaard heeft zorgen uitgesproken over de aangewezen onderzoekslocatie met oog op de effecten op de eigen woonwijk De Boomgaard ten oosten van de locatie alsmede op de voorgenomen woonzorgontwikkeling op de Vijverhof. Het bestuur heeft de gemeente gevraagd te onderzoeken of er geen betere locaties zijn voor schuifruimte in Harmelen dan de aangewezen locatie.

Het Wijkplatform Snel en Polanen/Waterrijk heeft zorgen uitgesproken over de aanwijzing van de onderzoekslocatie Cattenbroek en zegt hiermee de heersende mening in de wijk te vertolken. Wijkbewoners voelen zich overvallen door de aanwijzing en ervaren het vrije uitzicht over de plas en de weilanden naar de A12 als fraai en als beloofd (wijkbewoners hebben een petitie opgesteld die door ruim 2.000 mensen is getekend). Het wijkplatform vraagt dringend aandacht voor alle mogelijke ontwikkelingen rondom de Cattenbroekerplas op gebied van recreatie, waaronder de mogelijke komst van een commerciële recreatievoorziening op het eiland.

Rond de onderzoekslocatie Burgemeester van Zwietenweg bestaat geen buurt- of wijkplatform. Er wonen een twintigtal huishoudens. Buurtbewoners geven aan dat het plangebied natuurlijke en cultuurhistorische waarden heeft (Polder Wulverhorst) die behouden en onbebouwd moet blijven. Zij geven aan dat Provinciale Staten van Utrecht eerder hebben besloten dat deze locatie niet in beeld kan zijn voor schuifruimte.

Opmerking

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Verordening 2013-2028 (herijking 2016 vastgesteld 12 december 2016) staat vermeld: "Indien dit voor de voortgang van de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen noodzakelijk is, zo mogelijk blijkend uit een advies van de OMU, zal binnen de afspraken uit het regionaal convenant naar een aanvullende locatie van maximaal 6 hectare worden gezocht voor de aanleg van een nieuw bedrijventerrein, niet zijnde een eerder overwogen locatie aan de Kromwijkerwetering." Deze overwogen locatie bevond zich aan de westzijde van de Burgemeester van Zwietenweg tot aan de spoorbaan. De locatie van het haalbaarheidsonderzoek bevindt zich aan de oostzijde van de Burgemeester van Zwietenweg.

Rond de onderzoekslocatie Parallelweg is het Wijkplatform Molenvliet actief. Het wijkplatform heeft zorgen over het zicht vanuit de wijk Molenvliet op de locatie en zorgen over (vracht)verkeer vanuit en door de wijk Molenvliet. Het wijkplatform spreekt zich niet uit tegen de ontwikkeling van de locatie Werklint Nieuwerbrug.

Rond de onderzoekslocatie Werklint Nieuwerbrug is de Werkgroep Innovatie Rijn oevers (WIN) actief. De werkgroep heeft haar zorgen uitgesproken over de effecten van een mogelijke ontwikkeling van het Werklint op de leefbaarheid van Nieuwerbrug. De werkgroep is van mening dat ontwikkeling van Werklint de opmaat kan zijn voor verdere ontwikkeling van het open gebied voor woningbouw, een transferium en mogelijke andere voorzieningen die de leefbaarheid van Nieuwerbrug verder in het nauw brengen. De werkgroep heeft de gemeente een petitie aangeboden die door circa 400 huishoudens van Nieuwerbrug is getekend. De werkgroep spreekt zich niet uit tegen de ontwikkeling van de locatie Parallelweg.

Het Platform Ondernemersverenigingen Woerden (POVW) heeft in de raadsvergadering van 7 maart 2019 een inspraakreactie verwoord. Het POVW gaf daarin aan dat de behoefte aan schuifruimte vaststaat en niet ter discussie staat en dat het POVW het niet passend acht om zich uit te laten over de locatiekeuze. Het POVW ondersteunt de aanpak van herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en de zoektocht naar schuifruimte.

In de reguliere contacten met de diverse ondernemersverenigingen blijkt eveneens steun voor de aanpak. Overleg vindt plaats met Ondernemerskring Woerden (OKW), Ondernemend Kamerik Kanis, Ondernemend Zegveld en Ondernemend Harmelen.

13.2 Inspraak en participatie in het vervolgproces

Alle inspraakreacties zijn meegegeven aan de werkgroepen schuifruimte ten behoeve van de studie ruimtelijke en landschappelijke inpassing waarop in het volgende hoofdstuk nader wordt ingegaan. Met de studie is specifiek ingezoomd op wat omwonenden kunnen zien en zijn er diverse impressies vanuit verschillende hoeken getekend. Met het onderzoek (zoals beschreven in de hoofdstukken 5 en 6) is ingezoomd op de milieu-, verkeers- en leefbaarheidsaspecten die uit de inspraak naar voren zijn gekomen. Daarbij in acht nemend dat het een haalbaarheidsonderzoek is en in dit stadium nog niet kan worden ingegaan op hele specifieke inspraakreacties. Het gaat om planconcepten en schetsmatige tekeningen.

Het college van burgemeester en wethouders hebben de tussenrapportage met de studie vastgesteld om vrij te geven voor inspraak d.d. 19 november 2019, om een beeld te vormen van de reacties uit de samenleving op de tussenrapportage en met name van de studie ruimtelijke en landschappelijke inpassing.

Reacties op de tussenrapportage

Op woensdag 20 november 2019 heeft de gemeente een inloopbijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze drukbezochte bijeenkomst waren onder andere de planconcepten te zien. Ook werd een film getoond waarin ondernemers en bestuurders van wijkplatforms aan het woord komen en de wethouder en de stedenbouwkundige een toelichting geven. Bezoekers konden vragen stellen, een reactie achterlaten en een voorkeur uitspreken voor een of meerdere locaties.

Tot 15 januari 2020 kon iedereen een reactie geven op de tussenrapportage. Er zijn totaal 160 e-mails/brieven binnengekomen. De reacties en de argumenten lopen sterk uiteen. Veel insprekers spreken een voorkeur uit voor een bepaalde locatie, die zij in de brief nader onderbouwen. Daarbij heeft een aantal insprekers wel vragen bij het afwegingskader en de onderbouwing van de kleurtjes die aan de verschillende thema's zijn gegeven. De landschappelijke inpassing met groene manchetten wordt over het algemeen goed ontvangen. Wel zijn er veel zorgen over de mogelijke negatieve invloed van schuifruimtelocaties op het landschap. Met name de aantasting van het Groene Hart wordt veelvuldig genoemd. Verder zijn er reacties over onder meer nut en noodzaak, de verkeersaantrekkende werking (met name bij Cattenbroek en Werklint Nieuwerbrug), effecten van de ontwikkeling op lucht en stikstof en mogelijke waardedaling van de woning. Een vraag die vaak terugkomt, is welke milieucategorie de gemeente wil toestaan bij de schuifruimte; dit omdat ook categorie 4.2 in de rapportage wordt genoemd.

Nota van beantwoording

Alle ingediende reacties zijn letterlijk overgenomen en zijn voorzien van een antwoord verwerkt in een Nota van beantwoording. Iedereen die een reactie heeft ingediend, heeft inmiddels bericht gekregen over deze gang van zaken en onder welk nummer in de reactienota zijn/haar antwoord te vinden is. De Nota van beantwoording is als bijlage bij de eindrapportage gevoegd.

Uit de reacties zijn aandachtspunten naar voren gekomen die nader uitgewerkt zijn in de eindrapportage. In de nota is per reactie aangegeven of het aanleiding gaf tot aanpassing van de rapportage en zo ja op welke wijze dit is meegenomen in de eindrapportage. In een overzicht is aangegeven op welke onderdelen de tussenrapportage is aangepast.

Zo hebben we diverse aanvullende onderzoeken verricht, onder meer op gebied van stikstofdepositie, verkeer, grondverwerving en bodemgesteldheid en hebben we enkele aanpassingen aan planconcepten doorgevoerd.

Besluitvorming

De nota met de eindrapportage wordt aan het college en vervolgens de gemeenteraad aangeboden, waarna besluitvorming over de schuifruimtelocaties plaatsvindt.

DEEL IV DE STUDIE

14 Studie van de plangebieden

Bij de start van het haalbaarheidsonderzoek en na de informatieavonden die de gemeente in het voorjaar van 2019 daarover heeft georganiseerd, hebben inwoners en belanghebbenden zich uitgesproken over de verschillende onderzoekslocaties. Een veelgehoorde wens met betrekking tot de planontwikkeling was een goede landschappelijke inpassing en het behoud van cultuurhistorische en recreatieve waarden. Om te bezien in hoeverre tegemoetgekomen kan worden aan deze wens, is door de werkgroepen in samenwerking met Studio Marco Vermeulen een studie uitgevoerd naar de mogelijke ruimtelijke en landschappelijke inpassing van een bedrijventerrein op elke locatie. Dit heeft geresulteerd in vijf planconcepten met sfeerimpressies die in de tussenrapportage van november 2019 zijn opgenomen.

In de participatieronde, die de gemeente over de tussenrapportage heeft georganiseerd, hebben betrokkenen begin dit jaar diverse opmerkingen over de planconcepten gemaakt die waardevol bleken en die hebben geleid tot enkele aanpassingen van de planconcepten.

In dit hoofdstuk wordt eerst een visie op het gebied beschreven en worden de uitgangspunten benoemd voor de ontwerpschetsen. Daarna wordt per locatie een beschrijving gemaakt met daarbij mogelijke sfeerimpressies en doorsneden.

14.1 Visie

Woerden ligt qua bereikbaarheid op een zeer gunstige plek: gelegen aan de A12, in het midden van Nederland. Daarnaast is Woerden ook 'de hoofdstad' van het Groene Hart en identificeert de stad zich met het omringende landschap. Het zicht vanaf de A12 fungeert ook als panorama op het Groene Hart voor de vele passanten. Vier van de gekozen locaties bevinden zich aan de rand van Woerden en worden daarmee onderdeel van het stadsgezicht en het panorama op het landschap. Dit vraagt om een zorgvuldige inpassing.

In de open graslanden van Het Groene Hart valt ieder gebouw op, met name door de harde overgang tussen landschap en gevels. Daarom wordt een ruimtelijk concept voorgesteld waarbij deze overgang wordt verzacht door het creëren van een groene 'manchet' dat het nieuwe bedrijventerrein omzoomt. Hoe de manchetten exact vormgegeven worden en hoe hoog, wordt als onderdeel van de verdere planuitwerking meegenomen nadat een of meerdere locaties zijn aangewezen.

Door de groene manchet ontstaat er eenheid en rust in het beeld waardoor het zich beter voegt in het aangrenzende landschap. Het ruimtelijk concept breekt heel bewust met het beeld van een bedrijventerrein als optelsom van losse gebouwen zonder samenhang, iets wat vaak onderwerp is van een maatschappelijk ongenoegen over de verrommeling van het landschap. Het groene karakter van het bouwvolume als geheel wordt benadrukt waardoor het aansluit bij de schaal en het karakter van het omliggende landschap. Toch is het niet zo dat het bedrijventerrein volledig aan het zicht wordt onttrokken. In feite ontstaat er een ruimtelijke symbiose tussen landschap en bebouwing. De groene manchet zorgt voor verzachting in de overgang van gevels naar het landschap.

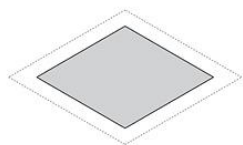
Met oog op de draagkracht van de bodem wordt de hoogte van de manchet dat met een grondlichaam wordt gerealiseerd, beperkt tot circa 3 meter. Bedrijfshallen mogen op afstand van de manchet worden geplaatst. In dat geval kan de manchet aan de binnenzijde benut worden als extra bedrijfsruimte, bijvoorbeeld voor opslag of parkeren.

Bedrijfshallen mogen ook direct tegen de manchet geplaatst worden. In dat geval loopt de manchet over in het dak van de bedrijfshal. Hierbij zal een juiste detaillering nader onderzocht worden met als doel om ongelijkmatige zettingen te voorkomen. De manchet wordt uniform beplant met gras en kruiden en collectief beheerd (parkmanagement), zodat er een eenduidig beeld ontstaat. De horizontale daken van de bedrijfshallen worden voorzien van mossedum en zoveel mogelijk pv-panelen. Bedrijven wordt de mogelijkheid geboden om (onder beeldregie) een kantoor of kantinevoorziening met uitzicht op het landschap te realiseren op de bedrijfshal. De afwisselende hoogtes weerspiegelen de achtergelegen bebouwing en de zijgevels van de bebouwing zijn zichtbaar.

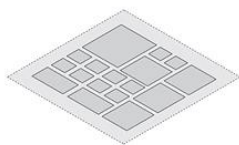
Bedrijven oriënteren zich in principe op de binnenzijde van het terrein, waar de openbare ruimte, ontsluitingswegen en toegangen tot de uitgeefbare kavels worden gesitueerd. Hier kunnen bedrijven met hun voorgevel ook architectonische uitdrukking geven aan hun corporate identity. Met andere woorden: sterke beeldregie aan de 'buitenzijde' (landschapszijde) gaat samen met vrijheid aan de binnenzijde.

14.2 Uitgangspunten

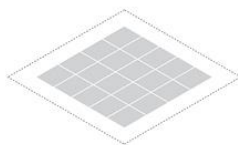
14.2.1 Inrichting terrein



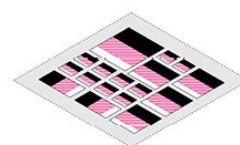
Netto uitgeefbaar 3 tot 6 hectare netto per terrein.



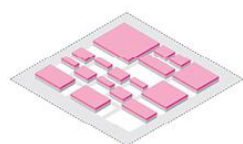
Goed uitgeefbare, rechthoekige kavels



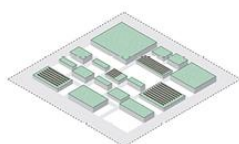
Ruimtevrage voornamelijk vanuit MKB-bedrijven
1.000 m² - 5.000 m²
incidenteel 10.000 m²



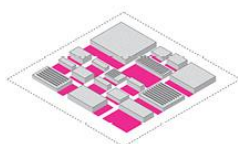
Kavels dienen tussen de 40 - 80% bebouwd te zijn



Hoogte
Minimaal 8 max 12m



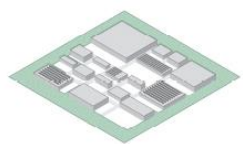
Groendak, al dan niet met combinatie zonnepanelen



Parkeren op eigen terrein.
Opslag op eigen terrein en niet voor de voorgrond



Milieucategorie voornamelijk tot en met 3.2



Landschappelijke inrichting en eenheid in groenontwerp



Compensatie te dempen water onder optelling van 15% van het te verhard en te bebouwen oppervlak



Geen solitaire horeca, kantoren of perifere detailhandel

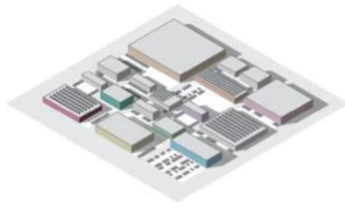


Geen behoefte aan zichtlocaties A12. Geen zichtbare showrooms vanaf de A12

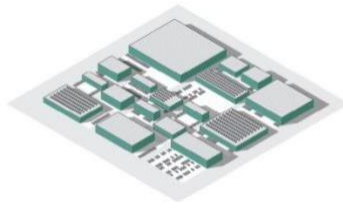
Hiervoor zijn in de afbeelding de uitgangspunten genoemd die het startpunt zijn geweest van het ontwerpproces voor de vijf locaties. Met behulp van ruimtelijke principes is toegewerkt naar een inrichting van de bedrijventerreinen en kavels die zo goed mogelijk in de omgeving zijn ingepast. Dit is onder meer gedaan door het creëren van een 'groen manchet'. Vervolgens zijn, met de plangrenzen als gegeven en de beschikbare ruimte bij de verschillende locaties, kavelenveloppen beschreven. Hierbij is gekeken naar een zo optimaal en functioneel mogelijke bebouwingmogelijkheid van een kavel. Voor de ruimtelijke en landschappelijke inpassing wordt naast de groene manchetten eenduidigheid in de inrichting van het bedrijventerrein voorgesteld door zij- en achtergevels zoveel mogelijk lichtgrijs uit te laten voeren. De voorgevels kunnen worden gebruikt voor de corporate identity van de individuele bedrijven. Daarnaast is voorgesteld om opslag zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken.

14.2.2 Landschappelijke inpassing

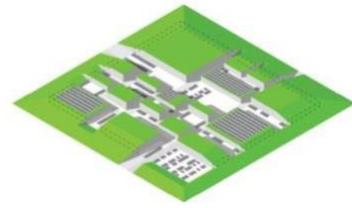
Voor de studie is gekeken naar hoe de bedrijventerreinen zoveel mogelijk landschappelijk ingepast kunnen worden. In onderstaande afbeelding is in de eerste weergave een standaard bedrijventerrein getoond. De tweede afbeelding laat zien wat bereikt wordt met de inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving door één soort gevel voor te schrijven. In de laatste afbeelding is de omzoming door een 'groen manchete' weergegeven en daarmee is in beeld gebracht wat dit doet met de landschappelijke inpassing.



Standaard bedrijventerrein



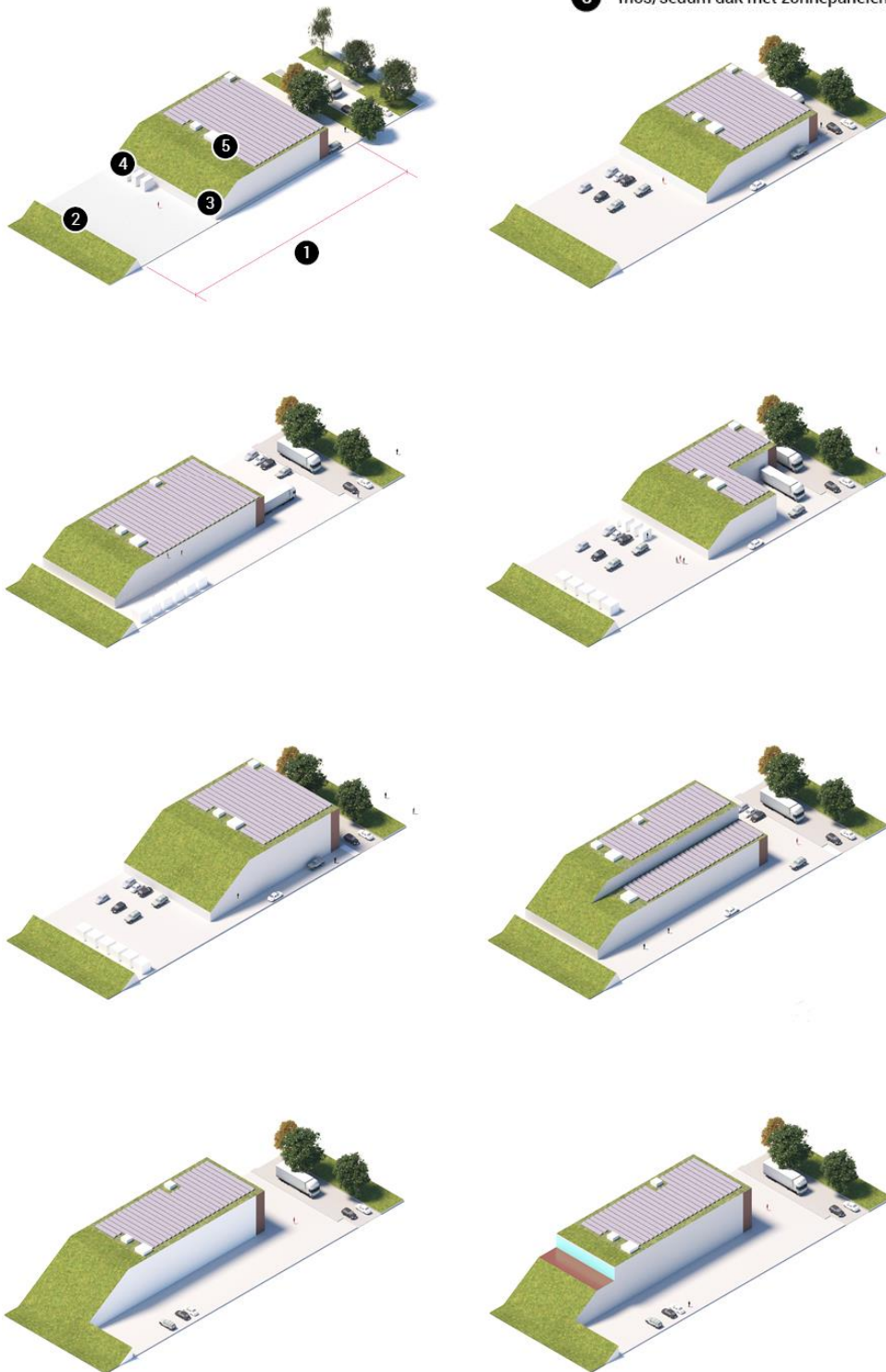
Eén soort gevel



Omzoming met groen manchete

14.2.3 Configuratie kavel en bebouwing

- 1 Eigen terrein
- 2 Groen manchet
- 3 Bebouwing
- 4 opslag op eigen terrein alleen achter of naast bebouwing
- 5 mos/sedum dak met zonnepanelen



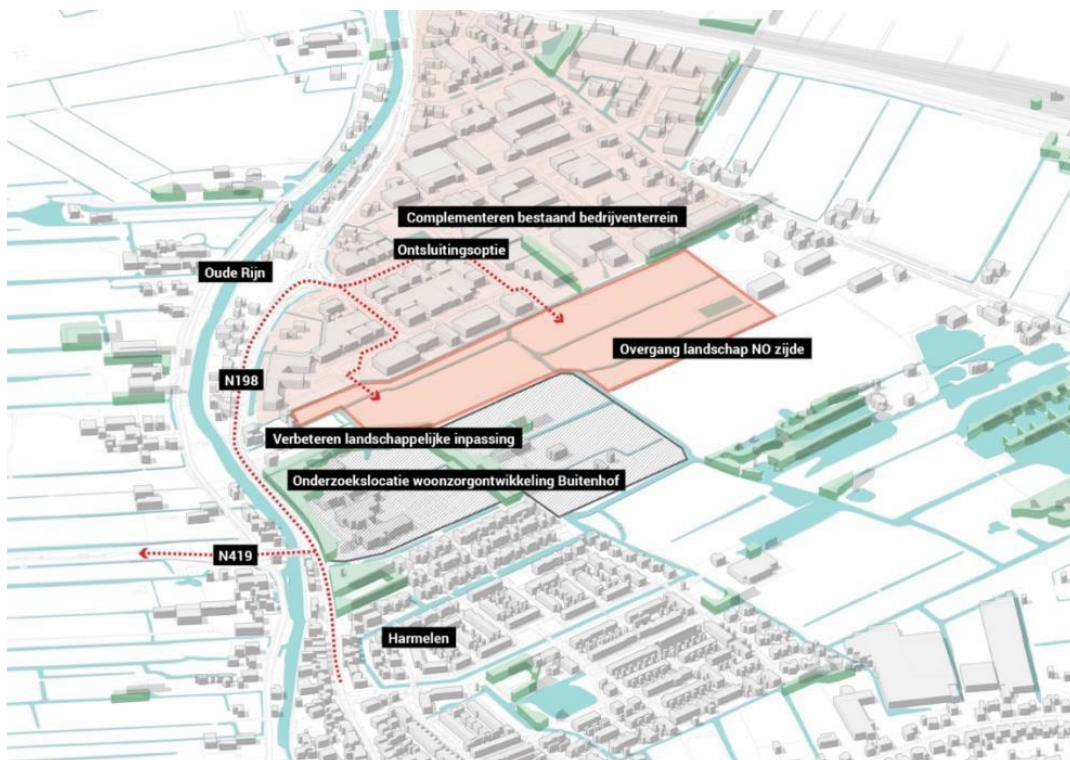
In bovenstaande afbeelding is de mogelijke inrichting van bedrijfskavels weergegeven waarbij er flexibiliteit is ten aanzien van de inrichting van het bedrijventerrein binnen de groene manchet.

14.3 Putkop

14.3.1 Satellietfoto plangebied



14.3.2 Analysekaart plangebied



14.3.3 Beschrijving van het plangebied

Plangebied Putkop grenst aan het bestaande bedrijventerrein De Putkop.

De rand van het bestaande bedrijventerrein De Putkop, richting het plangebied, kenmerkt zich door een rafelrand van achterkanten in de richting van het aangrenzende kleinschalige landschap. Er is mede daarom gekozen om met het ontwerp het bestaande bedrijventerrein ruimtelijk af te ronden en zo ook de landschappelijke inpassing van het gehele bedrijventerrein te verbeteren. Een goede aansluiting op de bestaande Techniekweg en Handelsweg is samen met een minimale afstand van 50 meter tussen (zichtbare) gevels en (nieuw te bouwen) aanpalende woongebouwen leidend geweest bij de positionering van de bedrijfskavels en -panden.

In de 'strook' grenzend aan het bestaande bedrijventerrein komen de nieuwe bedrijfspanden 'rug- aan-rug' met de bestaande bedrijfspanden. Zo wordt opslag inclusief personeelsparkeerens aan het zicht onttrokken. Om ter plaatse van de mogelijke ontwikkeling van Buitenhof ook de bedrijfspanden met de voorgevels en het bestemmingsverkeer zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken wordt hier een los 'groen manchete' voorgesteld. Aan de noordkant van het plangebied is wel ruimte voor een extra strook van bedrijfspanden. Deze worden omzoomd door een groene manchete dat onderdeel is van de bebouwing. Deze strook is verbonden met de losse groene manchete en zorgt zo voor een eenduidig beeld. Alleen ter plaatse van bestaande waterlopen die behouden blijven, zijn er doorsteken gemaakt in de groene manchete.

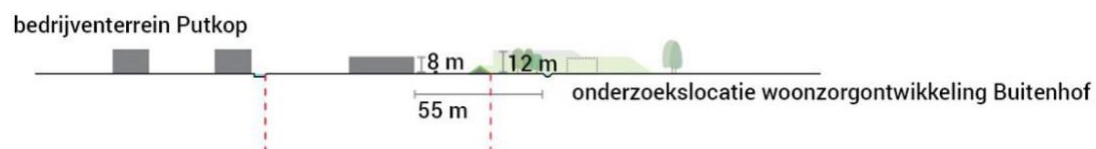
De ontsluitingsweg wordt aangesloten op de reeds bestaande wegenstructuur van bedrijventerrein De Putkop. Hierdoor kan een weg met tweerichtingsverkeer worden geprojecteerd. Dit zorgt voor minder versnippering van het groen en geeft het interieur van het bedrijventerrein een ruimer aanzicht.

14.3.4 Planconcept



Planconcept in noordwestelijke richting bekeken met op de achtergrond het bedrijventerrein Putkop en op de voorgrond de gebouwen van de Vijverhof.

14.3.5 Doorsnede planconcept



Doorsnede van het planconcept, waarbij te zien is dat de afstand tot de onderzoekslocatie woonzorgontwikkeling Buitenhof circa 55 meter bedraagt.

14.3.6 Impressies aanzichten



Zicht in noordelijke richting binnen het nieuwe bedrijventerrein.



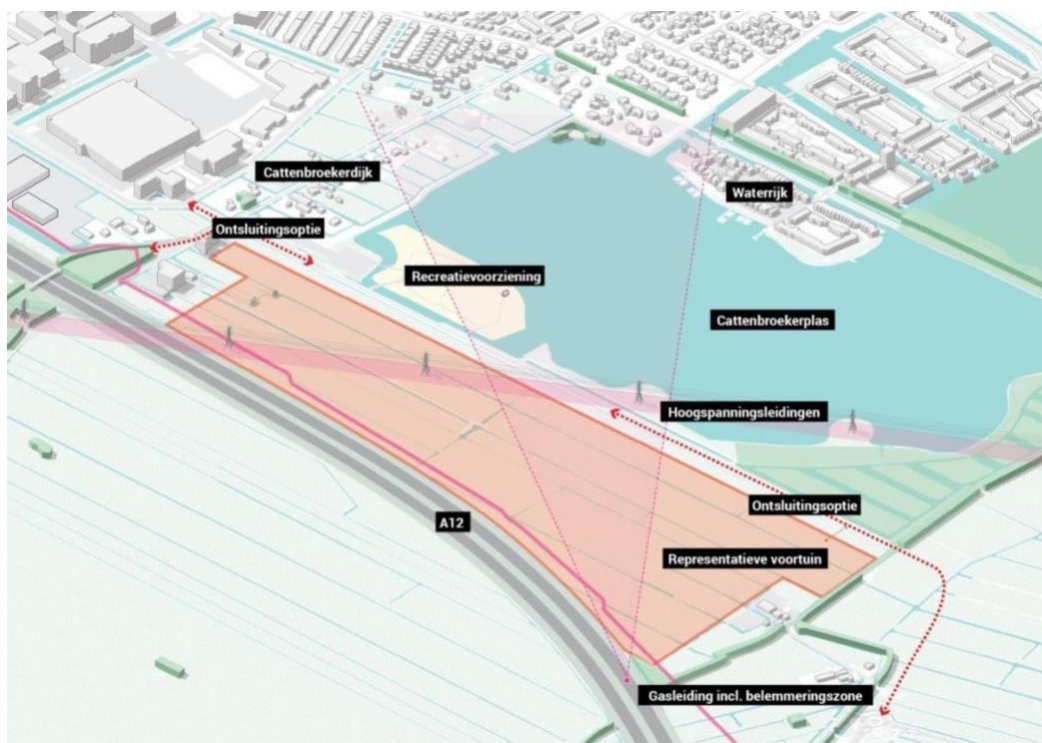
Zicht vanaf de Vijverhof richting het nieuwe bedrijventerrein.

14.4 Cattenbroek

14.4.1 Satellietfoto plangebied



14.4.2 Analysekaart plangebied



14.4.3 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied Cattenbroek ligt tussen de A12 en de Cattenbroekerplas ten oosten van Woerden. Aan de zuidzijde wordt de locatie begrensd door de belemmeringszone van de Gasunie-hoofdgasleiding. Het zicht op de plas en de aanliggende wijk Waterrijk, met aan de horizon de kerktoren als markering van de historische kern van Woerden, wordt als waardevol en kenmerkend bestempeld door bewoners en passanten.

Het plangebied wordt landschappelijk gezien door de slotenstructuur opgedeeld in een oostelijk en westelijk deel. Het westelijk deel wordt doorkruist door een hoogspanningslijn. Om de visuele en landschappelijke impact in deze 'voortuin' van Woerden te beperken is in deze studie gekozen voor het projecteren van een nieuw bedrijventerrein op het westelijke deel. De sloot en de groene manchet vormen in het ruimtelijke ontwerp een duidelijke beëindiging van het bedrijventerrein.

Twee 'interne' assen delen het terrein op in vier kwadranten. Een as wordt geïntroduceerd waaraan de ontsluiting van de kavels zijn gesitueerd. De andere as ontstaat doordat de belemmeringszone van de hoogspanningslijn wordt ingezet als groenstrook met wateropslag, bomen en recreatieve routes aangesloten op de Cattenbroekerdijk en de Cattenbroekerplas. De groene manchet wordt ter plaatse van de groenstrook naar binnen getrokken om het zo vanaf de snelweg een groen aangezicht te geven.

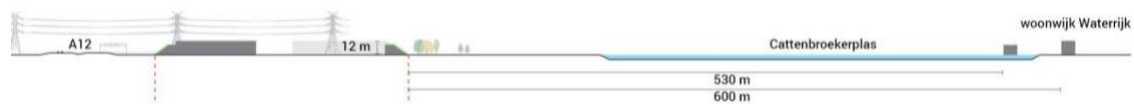
Vanuit Utrecht richting Woerden ligt het ontwerp visueel gezien vanaf de snelweg voor de hogere horizon richting de Cattenbroekerdijk. Het snelwegpanorama met zicht op Woerden en de kerktoren blijft voor een groot gedeelte behouden. Vanuit de andere richting omsluit het viaduct Cattenbroekerdijk het snelwegpanorama waarbij het ontwerp visueel aansluit op de bosschages op het oostelijk talud van het viaduct. Vanuit woonwijk Waterrijk richting de snelweg, vormt het ontwerp een groene geluidswal en onttrekt het de snelweg voor een groot gedeelte aan het zicht.

14.4.4 Planconcept



Het planconcept beziën in noordwestelijke richting met op de achtergrond de Cattenbroekerdijk, aan de rechterzijde het recreatie-eiland en de Cattenbroekerplas en op de voorgrond de A12. Het oostelijke gedeelte van het plangebied is niet benut en weergegeven zoals dat nu is.

14.4.5 Doorsnede planconcept



Doorsnede van het planconcept, waarbij te zien is dat de afstand tot de woonwijk Waterrijk circa 600 meter bedraagt.

14.4.6 Impressies aanzichten



Zicht vanaf de A12 in westelijke richting het nieuwe bedrijventerrein met rechts de toren van de Sint-Bonaventurakerk.



Zicht vanuit Waterrijk over de Cattenbroekerplas richting het nieuwe bedrijventerrein zonder bebouwing van het recreatie-eiland.



Zicht vanuit Waterrijk over de Cattenbroekerplas met op de voorgrond impressies van een mogelijke recreatievoorziening op het recreatie-eiland.

Opmerking

De impressie van het zicht vanuit Waterrijk over de Cattenbroekerplas richting de A12 toont het planconcept van de schuifruimte dat aan de westelijke kant van het plangebied is gesitueerd. Ten noorden hiervan, en dus in de zichtlijn vanuit Waterrijk, bevindt zich het recreatie-eiland. Het huidige bestemmingsplan voor het eiland heeft een recreatiebestemming en staat bebouwing toe. Het in september 2020 door de investeerder gepresenteerde ontwerp is omvangrijker dan het bestemmingsplan nu toestaat. De gemeente wil het initiatief van de investeerder faciliteren. Daarom is om een zo getrouw mogelijk beeld te geven het gepresenteerde ontwerp in de impressie gemonteerd.



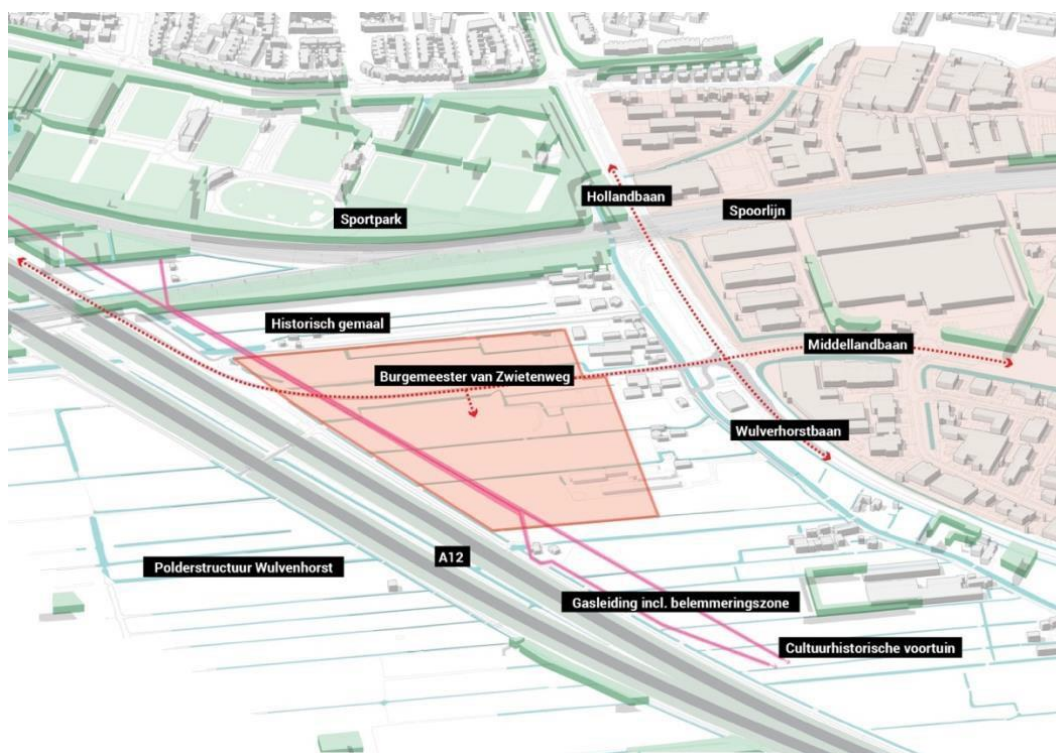
Zicht binnen het nieuwe bedrijventerrein bij de groenzone ter plaatse van het hoogspanningstracé.

14.5 Burgemeester van Zwietenweg

14.5.1 Satellietfoto plangebied



14.5.2 Analysekaart plangebied



14.5.3 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied Burgemeester van Zwietenweg ligt in de oksel tussen de A12 en de Burgemeester van Zwietenweg. Vanuit de nieuw aangelegde Burgemeester van Zwietenweg ligt de locatie naast een nieuwe infrastructurele entree van Woerden. Dit plangebied wordt gekenmerkt door een historisch gemaal, landschap met polderstructuur en zicht op achterkanten en achtergevels van verschillende agrarische panden en woonhuizen aan de Kromwijkerdijk. Vanuit landschappelijk en ruimtelijk oogpunt levert de binnenkomst momenteel een versnipperd beeld op; eerder een 'achteringang' met weinig allure. Vanuit de snelweg gezien ontnemen hoge bomen en bosschages naast de snelweg in de zomer het zicht op deze locatie vanuit beide richtingen.

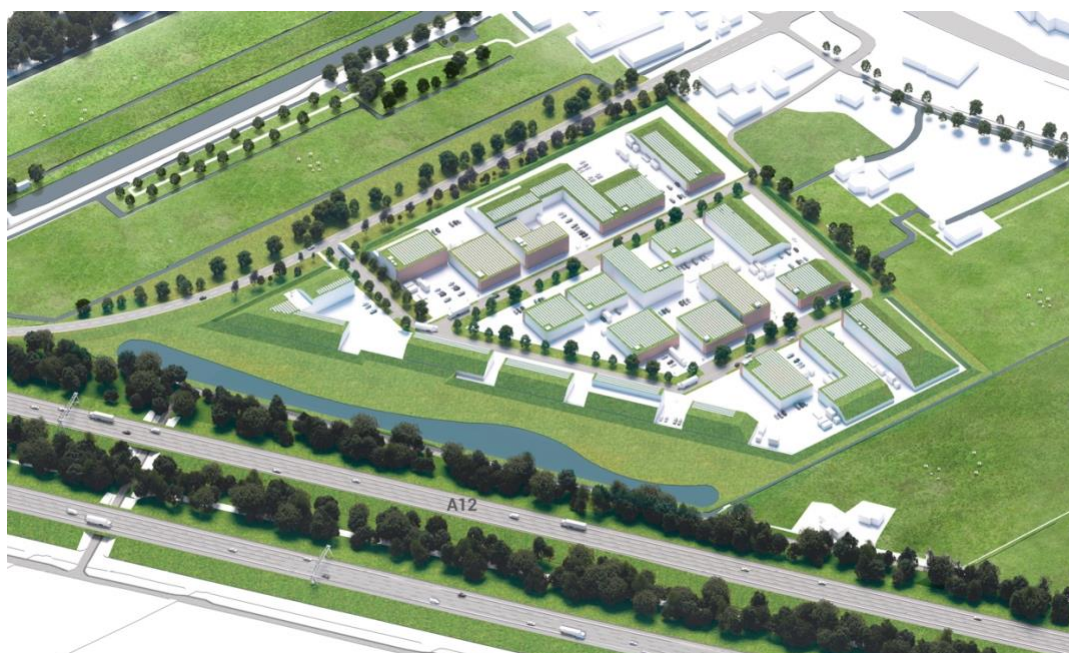
Het voorstel is om op deze locatie een markante entree met groen, bomen en water te maken. In het voorgestelde ruimtelijke concept, wordt net als bij de andere locaties door middel van een groen manchete het bedrijventerrein landschappelijk ingepast. Bewust is ervoor gekozen om alleen bedrijfspanden aan de oostkant van de Burgemeester van Zwietenweg te projecteren en niet de westkant.

Om de ruimtelijke impact van het bedrijventerrein te beperken worden waar mogelijk voorgevels naar de binnenkant van het bedrijventerrein georiënteerd en de groene manchete naar de buitenrand. Door de beschikbare diepte aan de westkant van de Burgemeester van Zwietenweg kunnen niet twee stroken bedrijventerreinen evenwijdig aan de weg, met de voorgevels georiënteerd naar elkaar, geprojecteerd worden. Het continueren van het ruimtelijke concept zou dan zorgen voor één strook bedrijfspanden en -kavels met de voorgevel naar de Burgemeester van Zwietenweg of naar het Kromwijkerpad. Bij de eerste optie worden de voorgevels bij de entree tot Woerden duidelijk zichtbaar. Een extra hoog groen manchete, om de gevels uit het zicht te nemen, vraagt om een brede strook waardoor het uitgeefbare gebied kleiner wordt. Anderzijds wordt bij voorgevels aan het Kromwijkerpad het gebied tussen het pad en het spoor 'opengezet' voor verdere uitrol van bijvoorbeeld bedrijventerreinen, wat vanuit ruimtelijk oogpunt als niet wenselijk wordt geacht. Daarnaast leiden beide opties tot een gefragmenteerd en volgebouwd beeld. In het voorstel wordt daarom nadrukkelijk de openheid van het landschap aan de westkant bewaard en zo ook zicht op het historische gemaal.

De oostkant wordt aan de zijde van de snelweg doorkruist door de Gasunie-hoofdgasleiding. De belemmeringszone voorkomt dat er op de hoofdgasleiding gebouwd kan worden. Ten zuiden van de hoofdgasleiding bevindt zich een reserveringstrook voor mogelijke uitbreiding van de A12 of voor het oostwaarts doortrekken van het paralleltracé langs de A12 waar de Burgemeester van Zwietenweg onderdeel van uitmaakt. Deze reserveringsstrook kan evenmin bebouwd worden. Wel is het mogelijk deze strook groen in te richten of hier oppervlaktewater aan te leggen in het kader van compensatie voor de aan te leggen verharding. Dit is dus een aanpassing van het planconcept uit de tussenrapportage.

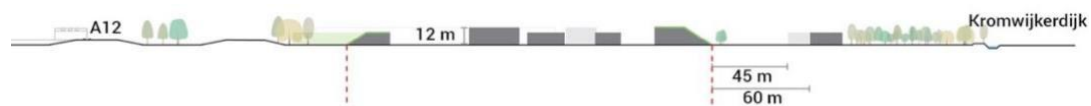
De hoofdontsluiting vindt plaats via een aan te leggen kruispunt in de Burgemeester van Zwietenweg. Aan deze ontsluiting bevindt zich een lus met aan weerszijden bedrijfskavels.

14.5.4 Planconcept



Het planconcept bekeken in noordwestelijke richting met op de achtergrond de Burgemeester van Zwietenweg en op de voorgrond de A12. Het gedeelte van het plangebied ten westen van de Burgemeester van Zwietenweg wordt niet benut voor bebouwing.

14.5.5 Doorsnede planconcept



Doorsnede van het planconcept, waarbij te zien is dat de afstand tot bestaande bebouwing 45 respectievelijk 60 meter bedraagt.

14.5.6 Impressies aanzichten



Zicht in noordoostelijke richting met op de voorgrond links het gemaal van het waterschap en rechts de A12. De buigende weg is de Burgemeester van Zwietenweg.



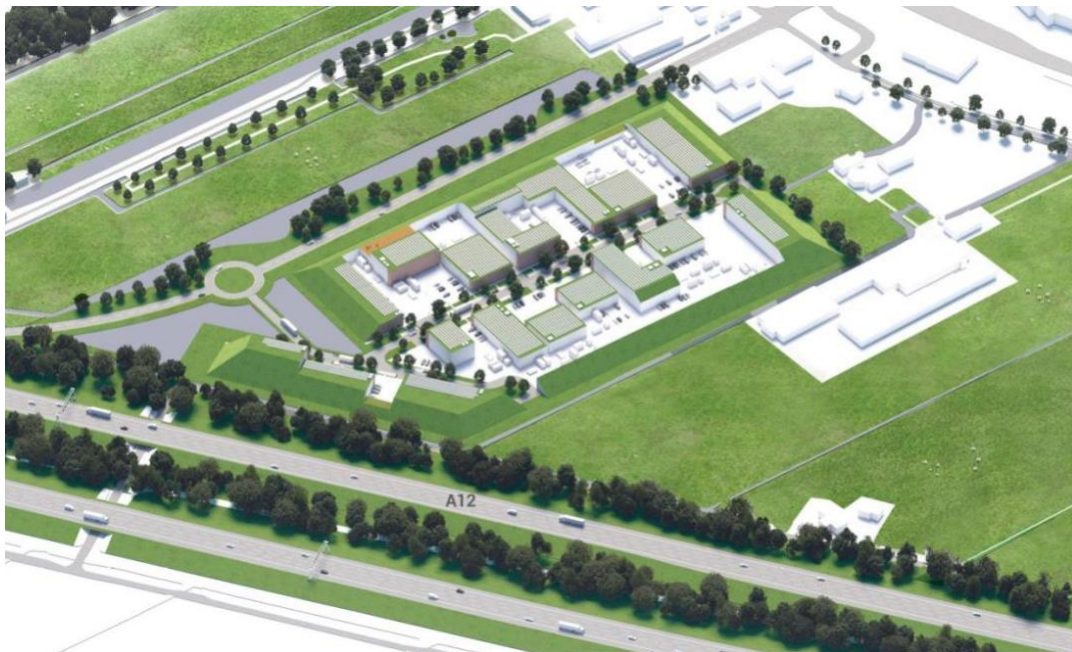
Zicht vanaf de Burgemeester van Zwietenweg met de entree van het nieuwe bedrijventerrein.

14.5.7 Planconcept in kleine variant

Voor de onderzoekslocatie Burgemeester van Zwietenweg is het ook mogelijk het planconcept in een kleinere variant te ontwikkelen. Daarbij wordt het plangebied verkleind door het veeteeltbedrijf erbuiten te laten. De doorsneden zoals hierboven getoond veranderen niet, het zicht vanaf de Burgemeester van Zwietenweg blijft dan hetzelfde. De oppervlakte aan uitgeefbaar bedrijventerrein neemt af tot ruim 3 hectare.

De economische doelmatigheid vermindert doordat er op een aanzienlijk gedeelte een beperking in het gebruik van het bedrijventerrein komt te liggen. Zoals uit het milieuonderzoek blijkt (hoofdstuk 6.10) kunnen hier geen geurgevoelige objecten toegestaan worden. Dit gedeelte van het plangebied kan wel worden benut voor gebouwen voor opslag van materialen en goederen, buitenopslag, verkeersruimte, parkeren en laden en lossen.

De kleine variant voldoet niet aan het uitgangspunt van de gewenste circa 6 hectare netto uitgeefbaar. Daarom is het planconcept in de kleine variant niet als volwaardige variant in de rapportage meegenomen en beoordeeld.



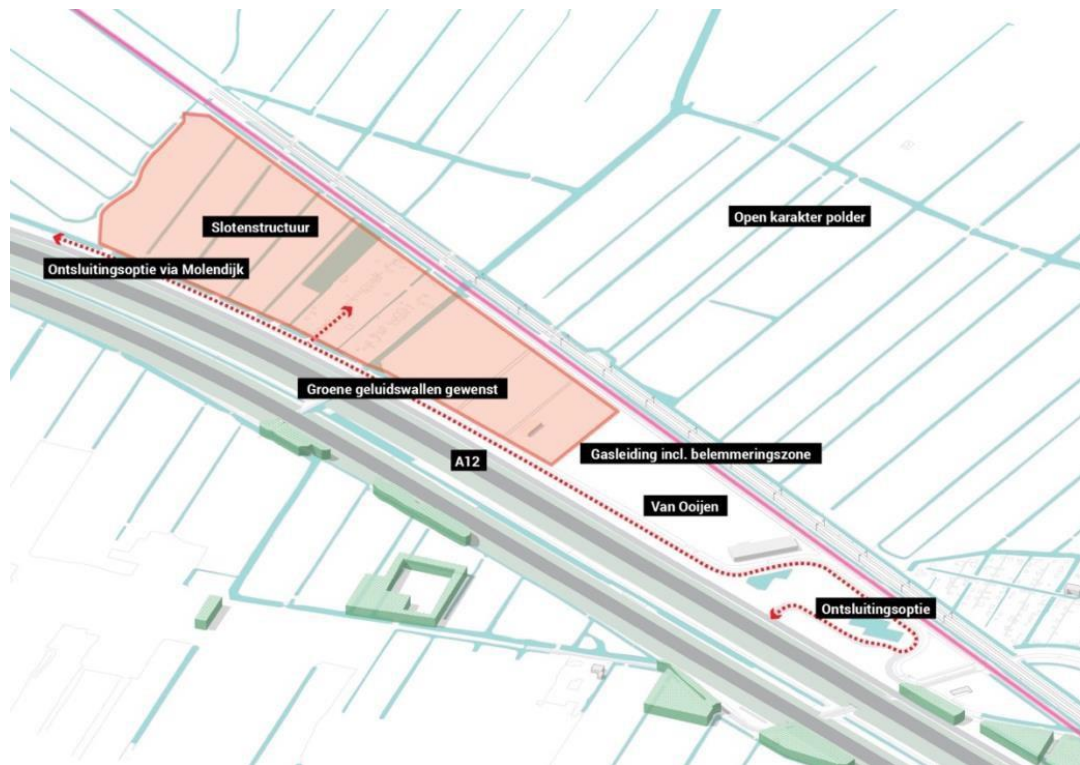
Het planconcept van de kleine variant zoals eerder getoond in de tussenrapportage. De kleine variant is niet aangepast aan de nieuwe inzichten.

14.6 Parallelweg West

14.6.1 Satellietfoto plangebied



14.6.2 Analysekaart plangebied



14.6.3 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied Parallelweg ligt pal naast de snelweg A12 en de naastgelegen parallelweg. Het wordt ingeklemd tussen de wegen en het spoor tussen Woerden en Alphen a/d Rijn aan de andere kant. Momenteel bevinden zich op deze locatie de gronddepots van een aannemingsmaatschappij en volkstuintjes.

De snelweg en de parallelweg liggen ter plaatse van deze locatie ongeveer 7 meter boven de omgeving. Dit biedt vanaf de snelweg zicht op de polder Barwoutswaarder die zich achter de gronddepots bevindt. Dit snelwegpanorama wordt als waardevol beschouwd door bewoners en passanten.

De locatie wordt duidelijk begrensd aan de noordkant door de belemmeringszone van de Gasunie- hoofdgasleiding, en aan de zuidkant door het snelwegtalud en benodigde ruimte voor een toegangsweg. Aan de westkant wordt het begrensd door een sloot en aan de oostkant door drie hectare te handhaven terrein voor de aannemingsmaatschappij. De locatie wordt doorkruist door een wetering.

In het ontwerpvoorstel is ervoor gekozen om bedrijfspanden te projecteren aan de randen van de locatie met uitzondering van de kortste kant richting de aannemingsmaatschappij. Zo ontstaan er twee infrastructurele assen waaraan de ontsluiting van de kavels zijn gesitueerd. Een derde as ontstaat door een groenstrook naast de wetering vrij te houden.

Het benodigde uitgeefbaar gebied is berekend vanaf de grens met de aannemingsmaatschappij naar het westen toe tot zes hectare. De overgebleven ruimte aan de westkant wordt ingezet voor de wateropgave. Net als bij de andere locatie wordt het bedrijventerrein omzoomd door een groen manchete. Dit geeft het gebied een eenduidiger aanzicht. Gekozen kan worden om de groene manchete door te trekken zodat het terrein van de aannemingsmaatschappij ook wordt omzoomd. De toegestane hoogte van de bedrijfspanden van 12 meter ontnemen wel voor een deel het zicht op de polder Barwoutswaarder.

Vanuit de passerende automobilist gezien zal het bedrijventerrein een unieke ervaring zijn. In plaats van een reeks verschillende gebouwen aan de snelweg te presenteren, zal de bebouwing de snelweg op imposante wijze begeleiden.

Vanuit woonwijk Molenvliet richting de snelweg, onttrekt het ontwerp de snelweg voor een deel aan het zicht en vormt het een groene geluidswal. Dit laatste is nadrukkelijk ook een wens vanuit bewoners van de wijk nadat bij de aanleg van de nieuwe Burgemeester van Zwietenweg bomen naast de snelweg zijn gerooid.

14.6.4 Planconcept



Planconcept gezien in noordwestelijke richting met op de voorgrond de A12 en de Parallelweg west en op de achtergrond de spoorbaan en het open landschap richting de Barwoutswaarder. Het deel van de aannemingsmaatschappij dat blijft is rechts op de voorgrond weergegeven. De baggerdepots zijn vervangen door de nieuwe bebouwing van het planconcept.

14.6.5 Doorsnede planconcept



Doorsnede van het planconcept, waarbij te zien is dat de afstand tot Molenvliet circa 615 meter bedraagt.

14.6.6 Impressies aanzichten



Zicht vanaf de A12 in westelijke richting met op de voorgrond de aannemingsmaatschappij die hier gevestigd is en op de achtergrond het nieuwe bedrijventerrein.



Zicht vanaf de Barwoutswaarder in zuidelijke richting naar het nieuwe bedrijventerrein aan de horizon.

14.6.7 Planconcept in kleine variant

Voor de onderzoekslocatie Parallelweg West is het ook mogelijk het planconcept in een kleinere variant te ontwikkelen. Daarbij wordt het plangebied verkleind door de volkstuintjes en de westelijk daarvan gelegen percelen grasland erbuiten te laten. De doorsneden zoals hierboven getoond veranderen niet, het zicht vanaf de A12 blijft dan hetzelfde, zij het over een kortere afstand. De oppervlakte aan uitgeefbaar bedrijventerrein neemt af tot circa 2 hectare.



Planconcept; kleine variant; bezien in noordwestelijke richting.

Het voordeel van deze kleine variant is gelegen in het feit dat deze ontwikkeling niet zo ver het open landschap en het groene venster Bodegraven Woerden insteekt. De ontwikkeling betreft dan alleen de gronden gelegen binnen de contouren van de aannemingsmaatschappij en wel voor het gedeelte dat de gemeente van de aannemingsmaatschappij mag kopen. Daarmee zou de beoordeling van de ruimtelijke en landschappelijke inpassing (die voor het originele planconcept niet positief is, zie paragraaf 14.6.4) veel positiever uitvallen. Daar staat tegenover dat de economische doelmatigheid sterk vermindert, doordat er slechts een ontwikkeling voor enkele gebruikers kan plaatsvinden die ook nog eens geïsoleerd ligt. Het is daardoor minder geschikt als MKB-werkmilieu.

De gemeente heeft voor de kleine variant geen budgetneutraliteit kunnen vaststellen.

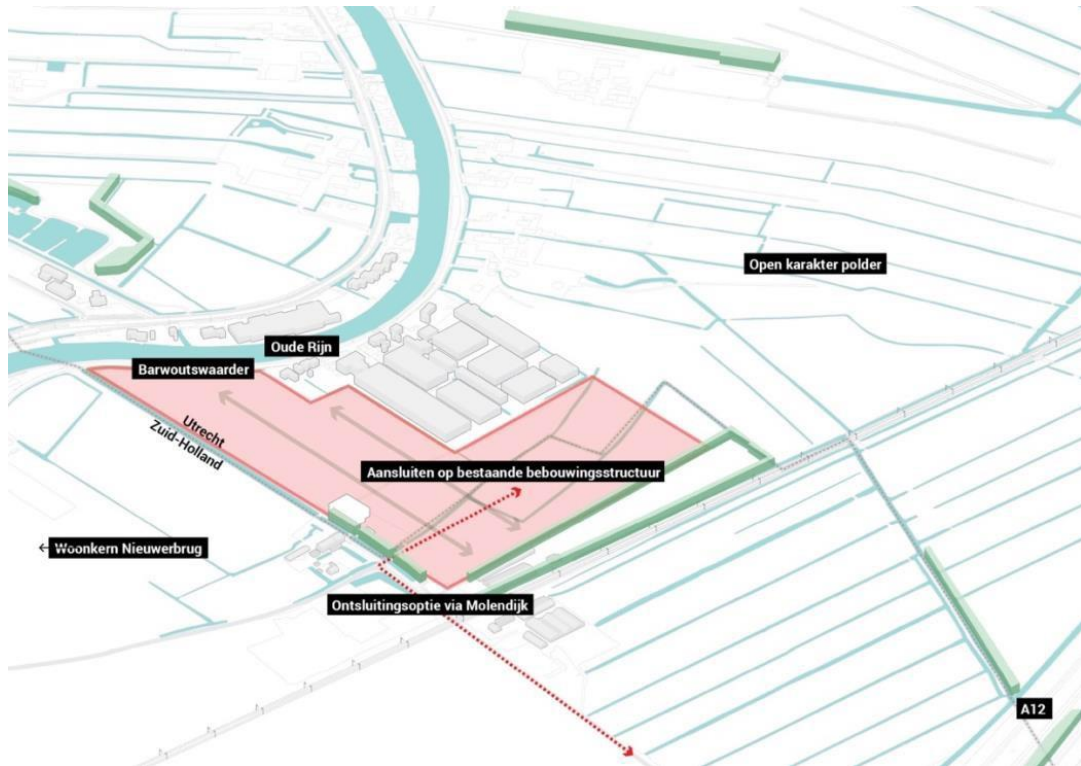
Het planconcept in de kleine variant is daarom in de eindrapportage niet als volwaardige variant meegenomen.

14.7 Werklint Nieuwerbrug

14.7.1 Satellietfoto plangebied



14.7.2 Analysekaart plangebied



14.7.3 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied Werklint wordt ingeklemd tussen de weg Barwoutswaarder aan de Oude Rijn en de aanpalende bebouwing van Verweij Houttechniek, Francken Metaal en Lek Sloopwerken aan de noordkant en het terrein van Francken en Wagenveld autobedrijf aan de zuidkant. Aan de westkant ligt een wetering en tevens de provinciegrens tussen de provincies Utrecht en Zuid-Holland. Aan de oostkant wordt het gebied niet begrensd, maar wordt de bebouwingslijn van de bestaande bedrijfshallen aangehouden als plangrens.

Opmerking

Om bovengenoemde (ruimtelijke) redenen is het plangebied aan de oostkant ingesnoerd ten opzichte van het plangebied dat in het milieuonderzoek is gehanteerd.

Deze locatie ligt in het kleinschalige landschap van polder Barwoutswaarder aan de Oude Rijn. In het verleden zijn hier haaks op de rivier fabriekshallen gebouwd voor het verwerken van hout.

Als er een bedrijventerrein gerealiseerd wordt op deze locatie zal de ontsluiting waarschijnlijk via een op te waarden Molendijk gebeuren. Zo wordt voorkomen dat bestemmingsverkeer via de Barwoutswaarder en Hoge Rijndijk de locatie bereikt. In het ontwerpvoorstel is daarom ook bewust gekozen voor een belangrijke ontsluitingsas die aansluit op deze weg. Een tweede as wordt voorzien voor het ontsluiten van de kavels richting de Oude Rijn, maar wordt niet gekoppeld aan de Lintweg.

Vanaf de weg Barwoutswaarder gezien worden de bedrijfspanden langwerpig en haaks geprojecteerd op de Oude Rijn. Zo complementeert een nieuw bedrijventerrein de naastgelegen terreinen en neemt het de oriëntatie over van de reeds bestaande fabriekshallen. Het bedrijventerrein wordt ook omzoomd met een groen manchete om zo een groen aangezicht richting woonkern Nieuwerbrug te voorzien als ook vanaf de Oude Rijn.

De bestaande slotenstructuur bemoeilijkt het efficiënt verdelen van het gebied in uitgeefbare kavels. Daarom is ervoor gekozen om nieuwe waterpartijen te voorzien op de twee nieuwe assen.

14.7.4 Planconcept



Het planconcept beziën in noordwestelijke richting met op de achtergrond de Oude Rijn en met de witte gebouwen die de bestaande bedrijven aan de Barwoutswaarder weergeven. Aan de linkerkzijde de overgang van de Molendijk in de Korte Waarder. Nieuwerbrug (niet zichtbaar) ligt verder weg linksboven op de tekening.

14.7.5 Doorsnede planconcept



Doorsnede van het planconcept, waarbij te zien is dat de afstand tot Nieuwerbrug circa 330 meter bedraagt.

14.7.6 Impressies aanzichten



Zicht op het nieuwe bedrijventerrein met op de achtergrond de bestaande bedrijfsgebouwen aan de Barwoutswaarder.



Zicht op het nieuw bedrijventerrein vanaf de kern Nieuwerbrug.

Colofon

Titel	Eindrapportage Haalbaarheidsonderzoek Schuifruimte
Opdrachtgever	Gemeente Woerden
Werkgroepleden	Ingrid Baggen, beleidsmedewerker economische zaken Kevin Berghuis, medewerker verkeer Remco den Boeft, planeconoom Pia van den Bosch, medewerker juridische zaken Sharon Dikmans, projectleider schuifruimte Benjamin Gerritsen, accountmanager economische zaken en duurzaamheid Kasper van de Langenberg, programmasecretaris Pieter Palm, programmamanager herstructurering en schuifruimte Cora Sol, projectondersteuning Dagmar Storm, medewerker milieu (omgevingsdienst ODRU) Bart Visser, beleidsmedewerker stedenbouw
Geraadpleegde bureaus	KuiperCompagnons voor de milieukundige onderzoeken Studio Marco Vermeulen voor de uitwerking van de studie
Vormgeving	Brût Communicatie, Creatief Marketing- en Communicatiebureau Harmelen
Aantal pagina's	134 (exclusief bijlagen)
Datum	7 oktober 2020

Auteursrechten


Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij de gemeente Woerden en Studio Marco Vermeulen.



CONTACT

Gemeente Woerden
Blekerijlaan 14, 3447GR Woerden
tel. 14 0348
www.woerden.nl

 @gemeentewoerden

 gemeentewoerdenofficieel