



**Nota van beantwoording zienswijzen
Bestemmingsplan 'Raadhuislaan 1'**

Nota van beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan 'Raadhuislaan 1'

Op 25 maart 2020 hebben burgemeester en wethouders bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan 'Raadhuislaan 1' (planidentificatie NL.IMRO.0632.bpraadhuislaan-ow01) en het hieraan gerelateerde ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder, zes weken ter inzage komen te liggen. Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp besluit hogere waarden hebben van 26 maart 2020 tot en met 8 mei 2020 ter inzage gelegen. Alle stukken konden gedurende deze periode in de hal van het Gemeentehuis en bij het Omgevingsloket ingezien worden. Ook was het mogelijk om deze digitaal in te zien op de gemeentelijke website en op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Binnen genoemde termijn heeft een ieder zienswijzen naar voren kunnen brengen tegen het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp besluit hogere waarden.

Zienswijzen

De gemeente heeft in totaal 4 zienswijzen ontvangen. Daarvan is één zienswijze gericht op het ontwerp besluit hogere waarden. De overige zienswijzen zijn gericht op het ontwerpbestemmingsplan.

Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn tijdig per post of via Digi-D ingediend en zijn ontvankelijk.

Overzicht ontvangen zienswijzen ontwerp bestemmingsplan

| Nr. | Naam | Gericht op | d.d. | Ingekomen | Brief nr. |
|-----|----------------------------|-------------------------|------------|-------------|-----------|
| 1. | Stichting De Groene Buffer | Ontwerp bestemmingsplan | 7 mei 2020 | 7 mei 2020 | 20.009282 |
| 2. | Bewoner [straatnaam] | Ontwerp bestemmingplan | 6 mei 2020 | 7 mei 2020 | 20.009101 |
| 3. | HDSR | Ontwerp bestemmingsplan | 5 mei 2020 | 12 mei 2020 | 20.009413 |

Wij vatten elke zienswijze per punt samen en voorzien deze puntsgewijs van een reactie. Daarbij geven wij aan of het punt wel of geen aanleiding geeft om het bestemmingsplan aan te passen.

1. Stichting De Groene Buffer

1.1 Woningbehoefte

Realisatie van koopappartementen in het segment -duur- sluit niet aan op de eigen behoefte, de actuele woningvoorraad en de toekomstige behoefte aan woningen. Het zal de doorstroming niet bevorderen, en alleen maar tot koop van buiten de gemeente aanzetten. Bovendien is er ook geen tekort aan dure woningen in de totale woningvoorraad binnen Harmelen (p.8, Woonvisie Harmelen). Juist om doorstroming van ouderen uit bestaande eengezinswoningen te bevorderen, is uitbreiding van woonvoorzieningen t.b.v. kopen in het segment - midden- noodzakelijk. Zowel de actuele behoefte en woningvoorraad en zoals die wordt voorzien naar de toekomst, vereist de realisatie van koopappartementen in hoogstens het segment - midden-.

Het niet zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte binnenstedelijk en niet juiste uitgangspunten in het berekenen van het aantal en soort te bouwen woningen, mag geenszins leiden tot bouwen buiten de rode contouren van de Kern Harmelen en andere kernen van Woerden. Eerder is al vastgesteld dat er vooral behoefte is aan betaalbare woonruimte voor jongeren en senioren. Sinds 2001 is er niet of nauwelijks gebouwd binnen de kern Harmelen. Als er herbouwd is, betrof dit uitsluitend koopappartementen in het (zeer) dure segment (Koningspark, project herinrichting en bouw Driesprong-locatie). De nog te realiseren invulling van het bestemmingsplan W.A.-laan te Harmelen zal overwegend grondgebonden villa's in het dure segment bevatten, naast 24 sociale huurappartementen in gestapelde bouw.

Reactie

In de toelichting van het bestemmingsplan is bij de beschrijving van het plan in Hoofdstuk 2 opgenomen dat er maximaal 24 koopappartementen in de vrije sector worden gebouwd op de locatie van het voormalige gemeentehuis van Harmelen aan de Raadhuislaan 1. In de Woonvisie

'Woerden Woont 2019-2024' wordt aangegeven dat de koopappartementen tegemoet komen aan de woningbehoefte voor gelijkvloerse woningen met een woonoppervlakte tussen de 80 en 110m². Tot slot staat in paragraaf 4.2 het volgende over het berekenen van de parkeernorm: "Omdat het segment van de koopappartementen nog niet bekend is, wordt uitgegaan van een 'worst-case scenario', namelijk 'koop, etage, duur'".

Deze passages kunnen de indruk wekken dat er op de Raadhuislaan 1 slechts dure woningen worden gebouwd. Dit is niet het geval. Het is de bedoeling dat er vooral woningen in het betaalbare en middensegment (zie onderstaand overzicht) gerealiseerd worden.

Voor de ontwikkeling stelt de gemeente daarom randvoorwaarden aan het maximaal aantal woningen. De uiteindelijke verkoopprijzen zijn in de huidige markt moeilijk te voorspellen.

Het onderstaand overzicht laat zien dat op de ontwikkellocatie aan de Raadhuislaan ca. 70% zich in het segment betaalbaar en middel duur bevindt:

- | | |
|---|---|
| - goedkoop tot 225K v.o.n. ¹ : | geen (wel op Mauritshof & Hof van Harmelen) |
| - betaalbaar 225 – 300K v.o.n.: | 20% |
| - middel duur 300 – 350K v.o.n.: | 50% |
| - duur: > 350K v.o.n. | 30% |

NB: Verkoopprijzen zijn een inschatting en kunnen wijzigen door de marktomstandigheden.
¹ v.o.n.-prijs per 2020 en gebaseerd op een volwaardig woning (een woning en buitenruimte, inclusief parkeergelegenheid, die geheel voor bewoning gereed is, inclusief afgewerkte binnenmuren, bij de v.o.n. prijs passende stelposten voor keuken en sanitaire voorzieningen)

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.2 Parkeerplaatsen

DGB pleit voor realisatie van koopappartementen in ten hoogste het segment -midden- en het aantal daarmee samenhangende parkeerplaatsen. Gerekend wordt met een aantal parkeerplaatsen (i.e. 51!) die volgens de huidige normen horen bij het segment-duur-. DGB pleit ervoor zeer spaarzaam te zijn met het aantal parkeerplaatsen. Overigens zijn de geldende parkeernormen- en kerncijfers naar onze informatie onderwerp van studie en wijziging, gelet op het klimaatprobleem. Stad Utrecht houdt hier al rekening mee bij de bouwkundige invulling van de Merwedekanaalzone. Bouwen in ten hoogste het segment-midden voorziet nu al in minder benodigde paarkeerplaatsen (i.e. 39 tot 46). Daarnaast kunnen te verwachten economische recessie en problemen op de Overheidsbegroting er weleens voor zorgen dat de vraag naar betaalbare koopwoningen tot ten hoogste het segment - midden- alleen maar versterkt wordt.

Reactie

Uit de reactie onder 1.1 wordt duidelijk dat het overgrote deel van de woningen zich bevindt in het segment betaalbaar en middel duur.

Bij de realisatie van maximaal 24 appartementen zijn per prijsklasse volgens de Nota parkeernormen van de gemeente Woerden de volgende aantallen parkeerplaatsen nodig:

- goedkoop (norm 1,6) = 38,4 (39)
- middel duur (norm 1,9) = 45,6 (46)
- duur (norm 2,1) = 50,4 (51)

Omdat het aantal woningen per segment nog niet bekend is, is een worst-case scenario voor berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen gehanteerd. Dit betekent dat voor 24 dure woningen met een norm van 2,1 er 51 parkeerplaatsen benodigd zijn. Op basis van de aantallen woningen per bandbreedte kan echter gesteld worden dat het maximaal benodigd aantal beperkt lager is, naar verwachting maximaal circa 48 als het mogelijk blijkt om 24 appartementen te realiseren. De parkeerplaatsen dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden ongeacht het aantal.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.3 Ecologische waarden; bomen

In het bestemmingsplan wordt niet duidelijk benoemd hoeveel bomen gekapt gaan worden. DGB merkt op dat, indien het aantal parkeerplaatsen wordt gematigd, de kans alleen maar groter wordt dat er oude, hoge bomen kunnen worden bespaard.

Reactie

Het bouwvlak is zodanig gesitueerd dat er geen oude hoge bomen gekapt worden. Mogelijk wordt wel gesnoeid in de beplanting aan de zijde van de erfafscheidingen. Aan de partijen die van de gemeente een uitnodiging krijgen om een inschrijving te doen wordt gevraagd om een visie op te stellen over het bestaande groen en het nieuwe groen. In een later stadium wordt een beplantingsplan opgesteld voor het terrein dat ook wordt afgestemd met de omwonenden.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.4 Onder waarde Ecologie wordt niet gesproken over vogels

Onder de waarde ecologie behoren ook de vogels gerekend te worden. Bestaande bomen op de locatie dienen én kunnen volledig worden gespaard. Zij zijn noodzakelijk in de lintstructuur en foerageermogelijkheden voor de vogels. Hoge bomen die veel wind vangen zijn van groot belang voor diverse (zang)vogelsoorten, als bijvoorbeeld de zang- en grote lijster. Zij hebben hoge uitkijkposten nodig om hun territorium zingend af te kunnen bakenen. Daarnaast vormen deze hoge bomen op de locatie een belangrijke lintverbinding met het groen en de bomen in het Koningspark, langs de oude Kerkweg en Reijercopse Overgang en daarnaast de Groenendaal. Dat is voor de vogels een belangrijke ecologische verbinding, die onderdeel is van hun foerageermogelijkheden: grote bonte specht en sperwer worden er regelmatig gezien.

Reactie

De waarde van de bomen voor de vogels wordt onderkend. Zoals onder 1.3 aangegeven worden er geen oude hoge bomen gekapt.

Dat er vanuit ecologie ook naar vogels is gekeken blijkt uit de uitgevoerde bomeninventarisatie (bijlage 3 van het soortgericht onderzoek -bijlage 4 van het bestemmingsplan -), waarin is aangegeven dat bij het maken van keuzes om bomen te behouden of niet, ook de aanwezigheid van holten in bomen voor vleermuizen, vogels en eekhoorns is meegenomen.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Bewoner [straatnaam]

2.1 Procedure; ter inzage leggen van het ontwerpwerp bestemmingsplan in Coronatijd

Aangegeven wordt dat het niet gepast is in de Coronatijd het ontwerp bestemmingsplan tezamen met het Besluit hogere grenswaarden ter inzage te leggen. De wijze waarop het college nu handelt doet vermoeden dat het belang van de omwonenden ondergeschikt is. Verwezen wordt naar de brief van Bouwend Nederland van 20 maart jl. aan Wethouder De Weger (20.006117), waarin opgeroepen wordt de impact van het virus op de bouw- en infrasector zoveel als mogelijk te beperken. Met de gehanteerde handelwijze lijkt dáár in ieder geval gehoor aan gegeven te worden.

Reactie

Ontwerpbestemmingsplannen en het daarbij behorende Besluit hogere grenswaarden moeten zowel digitaal als fysiek zes weken ter inzage worden gelegd, zodat door een ieder zienswijzen kunnen worden ingediend (art. 3:8 lid 1 Wro jo. 3:11 leden 1 en 4 Awb jo art. 3:16 Awb). Gelet op de coronatijd is bewust ook de mogelijkheid gegeven aan een ieder om een papieren exemplaar te ontvangen. Aan de vereisten van de terinzagelegging is voldaan.

Naast de formele vereisten van de terinzagelegging is er in februari 2020 nog een bijeenkomst geweest met omwonenden waarin een toelichting is gegeven op en gediscussieerd over de plannen. Verder weten de omwonenden en het projectteam elkaar te vinden in geval van vragen. Zo zijn vrij recent nog een aantal vragen van omwonenden beantwoord en is een studie gemaakt en ter beschikking gesteld van de schaduwval van het nieuwe gebouw. Resumerend hebben wij niet de indruk dat de Coronatijd een beperkende factor is geweest voor het contact met omwonenden waardoor zij in hun belangen zouden zijn geschaad. Gelet op voorgaande zijn we van mening dat we op een zorgvuldige wijze de besluitvorming hebben voorbereid rekening houdend met de bijzondere omstandigheden van deze coronatijd.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Geen antwoorden op inspraakreacties

Daarnaast is een aantal gegeven antwoorden geen antwoord op de gestelde vraag (1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.10), zoals opgenomen in de inspraaknota. Gelet hierop wordt nogmaals verzocht om op onderstaande punten te reageren.

Bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan wijkt niet essentieel af van het voorgenomen bestemmingsplan als gepresenteerd in juli 2019. Toegevoegd is een aantal (wettelijk benodigde) onderzoeken en analyses die - hoe verrassend - allen de ambitie van het college ondersteunen. Dit laat weinig ruimte voor discussie. Enkele aspecten daaruit wil ik toch nader benoemen.

Gemeentelijk beleid

In dit hoofdstuk wordt gesteld dat slechts 12% van de bestaande woningen uit appartementen bestaat. Met de uitbreiding daarvan met 24 appartementen neemt dit percentage toe met maar liefst 6%. En toch stelt u dat het dorpse karakter behouden blijft met deze bouw. Als ik daar de voorgenomen plannen aan de Willem Alexanderlaan bij optel, dan groeit dit met nog eens 7%! Met dergelijk beleid kunnen we alleen maar vaststellen dat het dorpse karakter, zeker in deze hoek van het dorp, fors geweld aangedaan wordt.

Mobiliteit

Het is een loffelijk streven dat ook de gemeente Woerden een nul ambitie heeft voor wat betreft het aantal verkeersslachtoffers. Het is dan vreemd te constateren dat er op een moeilijk kruispunt - zoals het kruispunt Raadhuislaan, Acacialaan, Kerkweg, Willem Alexanderlaan - waar op twee hoeken fors gebouwd gaat worden - geen woord besteed wordt aan hoe de verkeersveiligheid geborgd gaat worden.

Met betrekking tot de paragraaf "verkeersgeneratie" gaat het ineens niet meer over het dorp Harmelen, maar over de gemeente Woerden, wat als een matig stedelijk gebied gezien wordt. Op basis daarvan wordt de realiseerbaarheid vastgesteld. Daar waar enerzijds voortdurend gesproken wordt over het dorp Harmelen en het willen behouden van het dorpse karakter, wordt op dit aspect Harmelen als onderdeel van de gemeente Woerden behandeld. Dat lijkt op meten met twee maten.

Onderzoek verkeerslawaaai

Uit dit onderzoek lijkt voorbijgegaan te worden aan het reeds aanwezige verkeerslawaaai afkomstig van de A12. Gemakshalve wordt, middels een ontwerp besluit hogere waarde verkeerslawaaai, separaat aan dit bestemmingsplan, voorgesteld dit plan een hogere waarde van 54 dB vast te stellen. In mijn reactiebrief van 26 augustus 2019 heb ik onder meer gevraagd om een aantal zaken - waaronder geluid - in samenhang met Mauritshof en de voorgenomen plannen aan de Willem Alexanderlaan te willen bezien. Aan dit verzoek lijkt voorbij gegaan te worden.

Luchtkwaliteit onderzoek

Hiervoor geldt hetzelfde als gesteld bij 6.3.2.; het is interessant de gegevens voor alleen dit bestemmingsplan te zien, de vraag over de samenhang met de andere bouwplannen is een relevante, gezien het feit dat er drie bouwplannen zo dicht bij elkaar liggen.

Reactie

Gemeentelijke beleid

Er is geen strak omliggende definitie van een 'dorps karakter'. De term refereert aan kenmerken als de dichtheid, de maat, de schaal en de vormgeving van bebouwing in haar omgeving, die bij een dorps karakter gekenmerkt wordt door groen, water en een zekere mate van openheid. Ter zake deskundig stedenbouwkundigen hebben zich over dit plan gebogen. Wij zijn van mening dat een appartementengebouw met een voetprint van maximaal 750m² van overwegend drie lagen hoog op een perceel dat vier maal zo groot is en ook aan twee zijden door een open ruimte wordt begrensd geen geweld doet aan het dorpse karakter.

De ontwikkeling bevindt zich in een bestaande buurt naast het Koningspark aan een woonstraat met overwegend grondgebonden woningen en daar tegenover eveneens appartementen. De ontwikkeling past binnen de structuur en dorpse karakter van Harmelen.

Mobiliteit

De extra verkeersgeneratie ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen is van beperkte omvang en kan goed worden afgewikkeld op de huidige wegenstructuur en kruispunten. Een voorrangskruispunt kan normaliter, afhankelijk van de verdeling van de verschillende verkeersstromen, circa 15.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. De bestaande intensiteiten op en rondom het genoemde kruispunt liggen daar momenteel ruim onder. Tevens zijn de verwachte verkeersbewegingen, zoals gesteld, van beperkte omvang. Hierdoor worden geen problemen verwacht ten aanzien van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Ten aanzien van het bepalen van de verkeersgeneratie hanteren wij de CROW normen waarbij onder andere het type gemeente een rekenfactor is. Harmelen valt daarbij onder de gemeente Woerden in de categorie "rest bebouwde kom". De reden dat hier Harmelen niet wordt genoemd is omdat Harmelen geen zelfstandige gemeente is.

Onderzoek verkeerslawaaai

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Raadhuislaan 1' is gelegen buiten de wettelijke onderzoekszone van de A12 in de zin van de Wet geluidhinder. Buiten de onderzoekszone is de Wet geluidhinder niet van toepassing en kan er geen hogere waardenbesluit worden aangevraagd voor geluid afkomstig van de A12.

De overige lokale wegen, waarvan de Raadhuislaan en de Acacialaan de drukste zijn, zijn in het onderzoek opgenomen. In een akoestisch onderzoek voor de lokale wegen moet rekening worden gehouden met de grootte van de verkeersstromen die over 10 jaar worden verwacht. In dit geval zijn de verwachte verkeersintensiteiten in het jaar 2030 gebruikt.

Deze verkeersintensiteiten worden bepaald aan de hand van een verkeersmodel. Het verkeersmodel voor het basisjaar is gebaseerd op tellingen. De verkeersintensiteiten voor de toekomst worden gebaseerd op sociaal-economische ontwikkelingen in de periode tot 2030 en een autonome groei van het verkeer per jaar.

De nabij gelegen ontwikkeling op de Willem Alexanderlaan betreft de bouw van 42 woningen op een locatie waar voorheen een school, kinderdagverblijf en een zwembad stonden. De totale verkeersproductie van de nieuwe woningen wordt geraamd op 234 motorvoertuigen per etmaal (voornamelijk personenauto's). De locatie Mauritshof betreft een voormalige scholenlocatie waar 23 appartementen worden gebouwd. De verkeersproductie bedraagt circa 130 motorvoertuigen per etmaal. De totale verkeersproductie van de beide ontwikkelingen bedraagt 364 motorvoertuigen per etmaal en heeft daarmee geen effect voor geluid. De toename van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige functies, is verwaarloosbaar.

Luchtkwaliteit onderzoek

De jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter hoogte van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen zijn respectievelijk 21,9 µg/m³, 18,9 µg/m³ en 11,4 µg/m³. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) wordt niet overschreden.

Op basis van de NIBM-tool (zie hierna) leidt de verkeersproductie van 234 verkeersbewegingen (motorvoertuigen per etmaal) van de 42 woningen tot een toename van 0,27 µg/m³ voor NO₂ en 0,05 µg/m³ voor PM₁₀. In deze berekening is uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer van 5% (worstcase).

Omdat de achtergrondconcentraties inclusief de toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen door de verkeersproductie van de woningen niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden én de toename an sich als NIBM (Niet in betekende mate) kan worden aangemerkt, is de luchtkwaliteit geen belemmering voor de haalbaarheid van dit bestemmingsplan.

In de Regeling NIBM is aangegeven dat een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van maximaal 24 appartementen mogelijk gemaakt. Ook in samenhang met andere plannen in de omgeving van deze locatie wordt het aantal van 1.500 woningen lang niet gehaald.

Deze zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting is in paragraaf 6.3 opgenomen dat de A12 buiten de onderzoekszone ligt.

2.3 Aantal appartementen (a)

De plannen voor de Willem Alexanderlaan laten zien, dat er nogal geschoven wordt met de soort en de aantallen woningen die op de locatie gebouwd moeten worden. In hoeverre is het nu zeker dat aan de Raadhuislaan volstaan zal worden met 20 appartementen? Het antwoord als gegeven in de Nota van beantwoording geeft nog steeds onvoldoende duidelijkheid.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt maximaal 24 appartementen mogelijk binnen een vastgesteld bouwvlak en bouwhoogte. Pas in een later stadium wordt duidelijk hoeveel woningen er daadwerkelijk worden gerealiseerd. Dit is afhankelijk van onder andere de woningplattegronden en het oppervlak van de woningen.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4 'Ruilen van bestemmingsplannen' (b)

Is nagedacht over het "ruilen" van de bestemmingsplannen Raadhuislaan en Willem Alexanderlaan 2? Het antwoord als gegeven in de Nota van beantwoording geeft hierop geen antwoord.

Reactie

In een eerder stadium zijn voor de verschillende ontwikkellocaties in de kern Harmelen woningbouwprogramma's vastgesteld. Deze worden uiteindelijk mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan, waarvan onderhavig bestemmingsplan Raadhuislaan 1, er één van is. In dit stadium wordt niet meer nagedacht over het ruilen of veranderen van woningbouwprogramma's.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.5 Locatie Hendriklaan 1 Harmelen (c)

Is het te overwegen om de te koop staande locatie Hendriklaan 1 in Harmelen als alternatief te onderzoeken voor de plannen aan de Willem Alexanderlaan 2? Het antwoord als gegeven in de Nota van beantwoording geeft hierop geen antwoord. Volstaan wordt met te stellen dat:

- a. *De locatie Hendriklaan "veel verder weg" ligt, een volstrekt onjuist argument (we praten over nog geen 100 meter)*
- b. *de gemeente plannen heeft om daar eveneens te gaan bouwen, zodra dat kan. In alle plannen heeft de gemeente daarover gezwegen, wat de nodige vraagtekens oproept. Daar bouwen levert een nog grotere belasting op voor het dorp in deze hoek, op meerdere aspecten.*

Reactie

De locaties Hendriklaan 1 en Willem Alexanderlaan 2 maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

De beoogde ontwikkeling op Willem Alexanderlaan 2 in de vorm van een kleinschalig appartementencomplex van twee en gedeeltelijk drie lagen met overwegend sociale huurwoningen vinden wij passend op deze plek. Volkshuisvestelijk gezien is het wenselijk als op de Hendriklaan 1 ook woningen worden gerealiseerd. Wij zien de Hendriklaan echter niet als een alternatief voor de beoogde ontwikkeling op Willem Alexanderlaan 2.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.6 Aanpassingsvoorstel Structuurvisie 2012 (d)

Kan uitgelegd worden waarom het aanpassingsvoorstel Structuurvisie 2012 niet meegenomen is in het voorlopige bestemmingsplan? In de Nota van beantwoording wordt hier geen antwoord op gegeven.

Reactie

Zoals ook in de inspraaknota onder 1.6 is geantwoord moet elke gemeente beschikken over een structuurvisie, waarin het ruimtelijk beleid in hoofdzaak vastligt. Zo'n structuurvisie toont aan dat het ruimtelijk beleid – op termijn – uitvoerbaar is. Een gemeente moet voor het hele gemeentelijk grondgebied één of meer integrale structuurvisies vaststellen. In de structuurvisie zijn beleidsdoelen opgenomen. De structuurvisie is bedoeld als een instrument met beleid voor de lange termijn. In de wet is daarom geen actualisatieplicht opgenomen.

Op 2 juli 2009 heeft de gemeenteraad van Woerden de Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030 vastgesteld. De structuurvisie heeft betrekking op de gehele gemeente Woerden en bevat de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid. De Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009 – 2030 geeft de ambitie van de gemeente weer voor wonen, werken, verkeer en vervoer en recreëren. Op 28 maart 2013 heeft de gemeenteraad het Aanpassingsvoorstel Structuurvisie Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030 waar in de zienswijze naar wordt verwezen, vastgesteld. Dit Aanpassingsvoorstel omvat een actualisatie van de Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030. Dit Aanpassingsvoorstel heeft niet geleid tot een andere woonanalyse. De woonanalyse van de kern Woerden zoals die in de structuurvisie van 2009-2030 staat blijft ongewijzigd van kracht. De herstructurering van de oudere woonwijken wordt afgerond en er is een blijvende vraag naar kwalitatief hoogwaardige woonlocaties. Door de crisis is met name deze vraag naar woonlocaties minder urgent geworden. Als deze vraag zich nog binnen de periode van de structuurvisie herstelt, dan zal deze structuurvisie en de toekomstige actualisatie van het woonbeleid richtinggevend zijn.

Deze zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het aanpassingsvoorstel wordt opgenomen in paragraaf 3.3. van de toelichting waarbij wordt aangegeven dat de woonanalyse onveranderd blijft.

2.7 dorps karakter (e)

Wij ontvangen graag van de gemeente een toelichting op hetgeen door hen verstaan wordt onder "dorps karakter" In de Nota van toelichting wordt hierop geen antwoord gegeven.

Reactie

Zoals in 2.2 aangegeven is er geen strak omljnde definitie van een 'dorps karakter'. Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording gegeven onder 2.2. 'gemeentelijk beleid'.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.8 Samenhang locatie Mauritsshof (f)

Is het niet logisch en verstandig om voor wat betreft zaken als verkeer, milieu, en dergelijke deze beide locaties en de locatie Mauritsshof - die zo dicht bij elkaar liggen - in samenhang te beschouwen als het gaat om dergelijke aspecten? In de Nota van beantwoording wordt hier niet op ingegaan. Gesteld wordt dat "aangenomen mag worden" dat de capaciteit afdoende is.

Reactie

Zoals in paragraaf 4.2 van de toelichting is beschreven zijn in de nabijheid van het bestemmingsplangebied inderdaad nog twee projecten in ontwikkeling en is de samenhang met deze projecten bekeken. Voor de realisatie van 24 appartementen op een voormalige scholenlocatie aan de Mauritsshof is op 25 oktober 2017 het bestemmingsplan 'Mauritsshof' door de gemeente Woerden vastgesteld. De ontwikkelingen aldaar leiden tot een toename van 33 motorvoertuigen per etmaal. Aan de Willem Alexanderlaan 2-4-6 waren voorheen een zwembad en een school gevestigd en nu nog alleen het kinderdagverblijf. Op deze locatie bestaat het voornemen om eveneens woningbouw te ontwikkelen. Ten opzichte van de *oude situatie* zal de verkeersgeneratie als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen aan de Willem Alexanderlaan niet toenemen.

De toename van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de *huidige* situatie is overigens minimaal zoals ook onder 2.2 beschreven. De totale verkeersproductie van de beide ontwikkelingen is 364 auto's per etmaal en heeft daarmee geen effect voor geluid.

Uit het akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï (dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd) blijkt dat het drukste wegvak in de huidige situatie de Acacialaan betreft met 4.816 motorvoertuigen per etmaal. Voor een dergelijke weg geldt een maximaal wenselijke capaciteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal (de ontwikkeling Willem Alexanderlaan en Mauritslaan passen hier binnen). Gezien het wegprofiel en de voormalige situatie kan aangenomen worden dat de capaciteit van de Raadhuislaan en omliggende wegen afdoende is om het verkeer vanwege de nieuwe appartementen te kunnen verwerken.

Dit is ook in de inspraaknota verwoord. Wij zijn van mening dat hiermee het aspect verkeer, en de samenhang met andere projecten voor dit aspect, voldoende is onderzocht en dat daarmee antwoord is gegeven op de inspraak en de nu ingediende zienswijze.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.9 Huidige kruispunt (g)

Is onderzocht of het huidige kruispunt aanpassing behoeft ten gevolge van de beide voorlopige bestemmingsplannen. In de nota van beantwoording wordt hierop geen antwoord gegeven.

Reactie

Zie reactie onder 2.2 'mobiliteit'.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.10 Groene uitstraling (h)

Wat gaat de gemeente er aan doen om de nu aanwezige groene uitstraling zoveel als mogelijk in stand te houden? In de Nota van beantwoording wordt hierop geen antwoord gegeven. Men verwijst slechts naar het aanwezige groen in de omgeving van de Raadhuislaan 1.

Reactie

Zoals onder 1.3 aangegeven worden er geen oude hoge bomen gekapt op het terrein. Aan de partijen die van de gemeente een uitnodiging krijgen om een inschrijving te doen wordt ook gevraagd om een visie op het bestaande groen en het nieuwe groen. In een later stadium wordt een beplantingsplan opgesteld voor het terrein dat ook wordt afgestemd met de omwonenden.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.11 Verkeerslawaaï (i)

In hoeverre is het reeds aanwezige verkeerslawaaï van de A12 meegenomen in het onderzoek dat ter zake is verricht.

Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.2.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.12 Uitspraak Raad van State (j)

Graag ontvang ik van u de specifieke uitspraak van de Raad van State (met nummer) waarin u in uw reactie verwijst.

Reactie

Ten aanzien van bezwaren over aantasting van uitzicht is de conclusie van de Afdeling in planzaken doorgaans dat er geen recht op een blijvend vrij uitzicht bestaat en de Afdeling niet snel een onevenredige aantasting van het uitzicht aannemelijk acht. Hierbij wordt bijvoorbeeld verwezen naar ABRvS 10 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1234 en ABRvS 1 augustus 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2552.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. HDSR

3.1 Beschermingszone watergang

HDSR verzoekt om de beschermingszone rondom de primaire watergang als dubbelbestemming Waterstaat - Waterstaatkundige functie op te nemen op de verbeelding. Deze beschermingszone is nu niet juist/onvolledig in het bestemmingsplan opgenomen. Door deze dubbelbestemming op te nemen wordt de onderhoudsstrook, die ten zuiden van deze watergang loopt, beschermd en toekomstig onderhoud veilig gesteld. Voor deze dubbelbestemming kunnen in de regels de randvoorwaarden worden opgesteld. Hierdoor ontstaat voor bewoners en initiatiefnemers meer duidelijkheid over mogelijkheden en beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen deze zone.

Reactie

In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat activiteiten binnen de onderhoudsstroken vergunningplichtig zijn op grond van de Keur. Onderhoudsstroken dienen (zwaar) onderhoudsmaterieel te kunnen dragen. Er mogen zich geen obstakels bevinden in de onderhoudsstroken. Hetgeen is beschreven in de toelichting biedt te weinig waarborgen voor het Waterschap. Daarom is in overleg met het Waterschap besloten voor de onderhoudsstrook de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' op te nemen. Om de beschermingszone te garanderen zal er een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' worden opgenomen in de regels en de verbeelding. In de toelichting wordt de planmethodiek uitgebreid beschreven.

Deze zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Deze zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. In paragraaf 2.4 en 7.2 van de toelichting is de planmethodiek voor de dubbelbestemming beschreven. Om de onderhoudsstrook van 5 meter langs de watergang vrij te houden van bebouwing, is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' opgenomen. In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming. Door gebruik te maken van een dubbelbestemming gaat het waterhuishoudkundige belang boven het belang van de onderliggende bestemming. Op de verbeelding is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' opgenomen en in de regels is de juridische vertaling vastgelegd van deze dubbelbestemming in artikel 5.

Conclusie

Punten die in de zienswijzen naar voren komen betreffen met name woningbehoefte, verkeer(sonderzoek) en ecologische waarden. Deze hebben deels geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan en de toelichting. De aanpassingen zijn opgenomen in de staat van wijzigingen.