



Nota van beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan 'Snellerpoort Woerden (woongebied)'

Definitief
10 maart 2021

Nota van beantwoording zienswijzen

Op 30 september 2020 hebben burgemeester en wethouders bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan ‘Snellerpoort Woerden woongebied’ (planidentificatie NL.IMRO.0632.bpsnellerpoort-bOW1) 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 1 oktober tot en met 11 november 2020 ter inzage gelegen. Alle stukken konden gedurende deze periode in de hal van het Gemeentehuis worden ingezien. Ook was het mogelijk om de stukken digitaal in te zien op de gemeentelijke website en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Binnen genoemde termijn heeft eenieder zienswijzen naar voren kunnen brengen tegen het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp besluit hogere waarden.

A. Ingekomen zienswijzen

De gemeente heeft in totaal 11 zienswijzen ontvangen. Daarvan zijn 7 zienswijzen gericht op het ontwerpbestemmingsplan. De overige 4 zienswijzen zijn gericht op het ontwerp besluit hogere waarden.

Nr.	Naam	d.d.	Ingekomen	Brief nr.
1.	Bewoners La Fontaineplein 3 t/m 15 ¹	20 oktober 2020	22 oktober 2020	20.019425
2.	Bewoner Beel-lanen 23	3 november 2020	5 november 2020	20.020177
3.	Groenwest	5 november 2020	10 november 2020	20.020432
4.	Prorail	9 november 2020	10 november 2020	20.020437
5.	bewoner Harzstraat 3	9 november 2020	9 november 2020	20.020408
6.	Fietsersbond afdeling Woerden	9 november 2020	9 november 2020	21.000355
7.	bewoner Jan van Beierenlaan 153	11 november 2020	11 november 2020	20.020531

De kennisgeving is overeenkomstig artikel 3.8, eerste lid onder b van de Wet ruimtelijke ordening toegestuurd aan de vooroverlegpartners, waaronder de provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). De provincie Utrecht heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het bestemmingsplan en geen opmerkingen te hebben. Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft verzocht de achtergrond van de waterbalans in de bijlagen bij de toelichting op te nemen. Naar aanleiding van de reactie wordt de waterbalans aan de bijlagen toegevoegd. De Gasunie heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het bestemmingsplan en geen opmerkingen te hebben.

¹ Ontvankelijk met uitzondering van de “erven van mevrouw [naam], La Fontaineplein 11”.

B. Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn tijdig per post of via Digi-D ingediend en zijn vrijwel allemaal ontvankelijk. De zienswijze van de bewoners van het La Fontaineplein is mede ingediend namens de “erven van” La Fontaineplein 11. Deze zienswijze voldeed niet aan de vereisten om ontvankelijk te worden verklaard. Op 23 november zijn de “erven van” in de gelegenheid gesteld de zienswijze op de ontbrekende punten aan te vullen. Daar is geen reactie op ontvangen. De zienswijze voor zover ingediend namens “de erven van” La Fontaineplein 11 is daarmee niet ontvankelijk.

De zienswijze van de fietsersbond was ingediend zonder ondertekening. Een zienswijze moet echter voorzien zijn van een handtekening (of digitaal via digi-d worden ingediend). Wij hebben indiener van de zienswijze in de gelegenheid gesteld om dit verzuim binnen 2 weken te herstellen. De zienswijze is binnen deze gestelde termijn alsnog van ondertekening voorzien.

C. Beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan

Wij vatten elke zienswijze per punt kernachtig samen en voorzien deze puntsgewijs van een reactie. De zienswijzen worden in hun totaliteit beoordeeld. Daarbij geven wij aan of het punt wel of geen aanleiding geeft om het bestemmingsplan aan te passen. Daarbij zijn in dit verband alleen de planregels en de planverbeelding (plankaart) van belang omdat deze onderdelen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan vormen. In voorkomend geval zal naar aanleiding van de zienswijzen ook de plantoelichting op onderdelen worden aangevuld of verduidelijkt. Ook geeft een aantal zienswijzen aanleiding het reeds uitgevoerde milieukundig onderzoek aan te vullen.

1. Bewoners La Fontaineplein 3 t/m 15

De zienswijze heeft betrekking op zowel het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied) als het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen. In de zienswijze is geen onderscheid gemaakt tussen beide plannen. Om die reden is de volledige zienswijze zowel in de voorliggende nota van beantwoording als in de nota van beantwoording van het bestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen opgenomen. Voor de punten die alleen het winkelcentrum raken is korthedshalve verwezen naar de nota van beantwoording van het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

1.1 Splitsing in 2 bestemmingsplannen

De opmerkingen hebben betrekking op het bestemmingsplan “Snellerpoort Woerden (woongebied)” en het bestemmingsplan “Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen”. In de planvorming komt dit onderscheid te weinig terug. Inspraakreacties worden eenduidig beantwoord en een groot deel van de toelichting heeft een gelijklopende inhoud. Het is nog onduidelijk waarom er 2 bestemmingsplannen worden opgesteld. Kennelijk is voor de herontwikkeling van het winkelcentrum al een overeenkomst met een ondernemer en zijn de plannen hiervoor al beklonken.

Er wordt bezwaar gemaakt tegen deze splitsing in 2 plannen.

Reactie

Aanleiding voor het splitsen van beide bestemmingsplannen was de discussie die bij het starten van de bestemmingsplanprocedure in 2019 speelde ten aanzien van het programma commerciële voorzieningen (supermarkt met bijbehorende horeca) in bouwveld B5/B6 bij het winkelcentrum. Er is toen gekozen om voor het winkelcentrum een apart bestemmingsplan te maken zodat het woningbouwdeel geen vertraging zou oplopen. Hoewel er nu overeenstemming is over het commerciële programma is er in de zienswijzen bezwaar gemaakt tegen de bouwhoogte. Het is voor de woningbouw van belang dat het bestemmingsplan voor het woongebied zo min mogelijk kans op vertraging ondervindt omdat het realiseren van de woningbouw een groot maatschappelijk belang is.

Onduidelijk is om welke reden indieners van zienswijzen in hun belang zouden worden geschaad door de splitsing van de beide bestemmingsplannen. In de uitgevoerde onderzoeken en de plantoelichting van beide bestemmingsplannen is het project Snellerpoort (woongebied + uitbreiding winkelcentrum) in samenhang onderzocht en gemotiveerd. In de toelichting van beide bestemmingsplannen is op bepaalde specifieke onderdelen nader ingezoomd. Zo is bijvoorbeeld in het bestemmingsplan voor het winkelcentrum ingegaan op de supermarktstructuurvisie en is dat bij het woongebied (door het ontbreken van een commercieel programma in dat plan) achterwege gelaten.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.2 Bouwplan van het winkelcentrum

De planvorming voor het winkelcentrum is kennelijk dermate ver gevorderd dat er al een voorontwerp bouwplan klaarligt, dat wil men graag ontvangen. Ook tegen het bouwplan wordt bezwaar gemaakt, zonder daar nog kennis van te hebben genomen.

Reactie

Dit punt heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen dat gelijktijdig ter visie heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de nota van beantwoording zienswijzen van het bestemmingsplan uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

1.3 Structuurvisie 2009

Leidend voor de planvorming is de Structuurvisie die in 2009 is vastgesteld. Daar past de ontwikkeling die nu is voorgenomen niet in. De massaliteit en de omvang van de bebouwing is veel te fors.

Reactie

In de Structuurvisie (2009) is het gebied Snellerpoort aangewezen als “wonen hoogstedelijk” en het winkelcentrum als “winkelcentrum”. In de huidige situatie zijn er boven het bestaande winkelcentrum woningen gerealiseerd. Het uitbreiden van het bestaande winkelcentrum met daarboven woningen sluit aan bij de opzet van het bestaande deel van het winkelcentrum. De beoogde omvang van de bebouwing en het aantal woningen dat wordt gerealiseerd past bij de omgeving “wonen hoogstedelijk”, dat volgens de Structuurvisie voor het grootste gedeelte wordt gekenmerkt door appartementen in een stedelijke setting afgewisseld met eengezinswoningen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.4 Kaders uit het ambitiedocument – bouwhoogte bij winkelcentrum

In december 2018 is het “Ambitiedocument Woerden Snellerpoort” vastgesteld. Daarin wordt uitgegaan van 3 bouwlagen aan de oostzijde, de zijde van de bestaande woningen van het La Fontaineplein en 4-6 bouwlagen op het overige deel van bouwveld B5/B6.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt voor het oostelijk deel uitgegaan van 25 meter en op de westelijke punt een woongebouw van 45 meter.

Deze grote wijziging van uitgangspunten schendt het vertrouwen van de bewoners. Het is onbegrijpelijk dat dit wordt afgedaan als “optimalisatie van de bebouwing”.

Reactie

Dit punt heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen dat gelijktijdig ter visie heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de nota van beantwoording zienswijzen van het bestemmingsplan uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

1.5 Ligging hoogteaccent bij winkelcentrum

Er wordt verwacht dat de gemeente zich aan de eigen ambities van het ambitiedocument houdt. Breng het hoogteaccent aan waar het in het ambitiedocument is voorzien, namelijk aan de westzijde van het geschetste buurtpark. Het hoogteaccent dat dan blijkbaar gewenst is voor het winkelcentrum is reeds daarboven aangebracht door het bestaande appartementencomplex Arcade met 7 woonlagen.

Reactie

Dit punt heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen dat gelijktijdig ter visie heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de nota van beantwoording zienswijzen van het bestemmingsplan uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

1.6 Aantal woningen

Het aantal woningen is opgerekt van 700-800 naar 900. Dat aantal is te groot. Het grotere aantal zou beter gespreid moeten worden over het plangebied of meer aan de zijde van het spoor moeten worden gebouwd.

Reactie

Het klopt dat het voorgenomen totale aantal woningen (900) meer is dan waar in het Ambitiedocument uit 2018 (800 woningen) van uit is gegaan. Aanleiding hiervoor is onder andere de inmiddels vastgestelde “Woonvisie Woerden 2019-2024”. Daarin is aangegeven dat er voor Woerden een woningbehoefte is van 1.550 woningen voor de periode 2019-2028. Daarnaast is aangegeven dat uit recent onderzoek gebleken is dat de woningbehoefte hoger ligt dan deze eerdere berekening. Naast deze algemene groeiende druk op de woningmarkt in Woerden is specifiek een groeiende vraag naar kleine wooneenheden/ appartementen benoemd. Het plan Snellerpoort voorziet hierin. Dit maakt echter wel dat op hetzelfde oppervlak meer woningen gerealiseerd kunnen worden waardoor het totale woonprogramma groter wordt. Conform de Structuurvisie van de gemeente Woerden is Snellerpoort aangewezen als “wonen hoogstedelijk” waardoor het voor de hand ligt om in dit gebied te streven naar een optimalisatie van het woningbouwprogramma.

Om dit grotere aantal woningen te kunnen realiseren is er onder andere bij het winkelcentrum voor gekozen om een groter bouwvolume te realiseren met maximaal 100 woningen.

Het toekomstige appartementengebouw krijgt door de plek en de hoogte een ruimtelijke verankering in de wijk en bakent de zichtlijnen af. Door de positionering van het hoogteaccent boven het winkelcentrum wordt het winkelcentrum stedenbouwkundig gemarkeerd en worden de woningen boven de voorzieningen gerealiseerd.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.7 Zoekgebied hoogbouw

Bij de inspraakreacties is aangegeven dat het appartementengebouw bij het winkelcentrum enkele meters is opgeschoven in westelijke richting. Ook is aangegeven dat er nog een zoekgebied geldt. Hoe verhoudt zich dit tot elkaar?

Reactie

Dit punt heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen dat gelijktijdig ter visie heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de nota van beantwoording zienswijzen van het bestemmingsplan uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

1.8 Motivering hoogteaccent winkelcentrum

In de reactie op de inspraak is aangegeven dat de hoogte van de bebouwing bij het winkelcentrum is heroverwogen. Waar bestaat die heroverweging uit als de conclusie gelijk is gebleven? Eerder voorzag de planvorming in hoogteaccenten langs het spoor. Waarom wordt daar nu vanaf gestapt? In de plantoelichting is nergens gemotiveerd waarom het hoogteaccent bij het winkelcentrum gewenst is. Er is alleen gekeken naar de belangen van de ontwikkelaar en de bewoners blijven zitten met de negatieve gevolgen.

Reactie

Dit punt heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen dat gelijktijdig ter visie heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de nota van beantwoording zienswijzen van het bestemmingsplan uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

1.9 Hogere waarde Wet geluidhinder

Bezwaar wordt gemaakt tegen de hogere waarde voor de geluidbelasting. Hiervoor is een aparte zienswijze ingediend. Daarin is aangegeven dat overschrijding van de norm niet kan worden toegelaten omdat door het treffen van voorzieningen aan het spoor (raildempers zijn noodzakelijk) deze overschrijding kan worden tegengegaan. Daarnaast zou een optie zijn om het appartementencomplex van 45 meter langs het spoor te verlagen.

Reactie

Ook met raildempers zal bij de nieuwe woningen een overschrijding zijn van de voorkeurgrenswaarde voor het wegverkeer en railverkeer. Het vaststellen van een hogere waarde voor de nieuwe woningen zal dus in alle gevallen nodig zijn. Met toepassing van raildempers kan echter de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde worden voorkomen, waardoor bij de nieuw te bouwen woningen geen dove gevels nodig zijn. Uit nader onderzoek is gebleken dat de raildempers inmiddels zijn gerealiseerd maar nog formeel in het geluidregister moeten worden opgenomen.

Het verlagen van de bouwhoogte van het appartementencomplex van 45 meter heeft geen positieve gevolgen voor de bestaande woningen boven het winkelcentrum. Het beoogde

appartementencomplex zorgt namelijk voor een afscherpende werking voor wat betreft geluid op de bestaande woningen boven het winkelcentrum. Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze tegen het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.10 Groepsrisico externe veiligheid

Het groepsrisico neemt met meer dan 10% toe door de realisatie van de plannen uitgaande van de huidige (braakliggende) situatie. In het bestemmingsplan moet worden ingegaan op de mogelijkheden om een ramp te bestrijden of te voorkomen en de mogelijkheden voor kwetsbare groepen om zichzelf in veiligheid te brengen. In het bestemmingsplan is dit onvoldoende beschreven en daar wordt ontkend dat het risico met meer dan 10% toeneemt, terwijl het rapport dat duidelijk aangeeft. In de woontoren kan niet worden teruggevallen op de zelfredzame burger.

Reactie

In het bij het bestemmingsplan gevoegde rapport van bureau AVIV (verantwoording groepsrisico) is aangegeven dat het groepsrisico met minder dan 10% toeneemt in vergelijking met de huidige planologische situatie (vigerend bestemmingsplan uit 2010). In alle gevallen blijft het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde (maximaal 0,31x de oriëntatiewaarde). In hetzelfde rapport is aangegeven welke maatregelen getroffen kunnen worden om rampen adequaat te bestrijden, zoals het realiseren van vluchtroutes van het spoor af en voldoende bereikbaarheid van het spoor voor hulpdiensten. Er is voor wat betreft externe veiligheid sprake van een aanvaardbare situatie, doordat de woningen worden gerealiseerd op minimaal 30 meter van het spoor en de tussenliggende Beneluxlaan goed bereikbaar is voor hulpdiensten in verband met een calamiteit. Door de ligging van de Beneluxlaan en de gekozen structuur van de openbare ruimte zijn er voldoende vluchtroutes in geval van een calamiteit op het spoor.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.11 Bezonning

Door de voorgenomen hoogbouw bij het winkelcentrum is er wel degelijk sprake van een onaanvaardbare toename van schaduw op de bestaande woningen. Juist in de avonden is de late avondzon iets waar de bewoners van genieten. Het ontnemen daarvan tast het woongenot aan.

Reactie

Dit punt heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen dat gelijktijdig ter visie heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de nota van beantwoording zienswijzen van het bestemmingsplan uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

1.12 Onderzoek windhinder

Bij het bestemmingsplan is een indicatief windhinderonderzoek gevoegd. Aangegeven is dat voor gebouwen hoger dan 30 meter een CFD- of windtunnelonderzoek moet worden gedaan conform NEN 8100. Dit onderzoek zal eerst moet worden gedaan voordat het

bestemmingsplan kan worden vastgesteld en hierover moeten zienswijzen kunnen worden ingediend.

Reactie

Een CFD- of windtunnelonderzoek kan pas worden gedaan als het gebouw tot in detail is ontworpen, met de exacte ligging en omvang van de bouwmassa, voorgestelde balkons, luifels, terugliggende gevels, etc. In dat stadium bevindt de planvorming zich nu nog niet. In het voorontwerpbestemmingsplan is al een nadere eisen regeling opgenomen zodat de gemeente bij een bouwplanuitwerking nadere regels kan stellen om eventuele windhinder te voorkomen. Uit het uitgevoerde indicatieve windhinderonderzoek is wel gebleken dat er voldoende bouwkundige maatregelen te treffen zijn om een aanvaardbaar windklimaat te bereiken.

Gelet op de geuite zorgen wordt naar aanleiding van de zienswijze het bestemmingsplan aangepast waarbij in de planregels een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen. Dit houdt in dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen voor gebouwen van 30 meter of hoger pas verleend mag worden als een CFD- of windtunnelonderzoek conform NEN 8100 is overlegd waaruit blijkt dat er een aanvaardbaar windklimaat in de openbare ruimte wordt gewaarborgd. Op deze wijze kan aan de zorgen tegemoet worden gekomen.

De zienswijze geeft aanleiding om in artikel 6 lid 6.2.5 sub e toe te voegen met een voorwaardelijke bepaling voor een windhinderonderzoek.

1.13 Overlast parkeervoorzieningen

Er is kennis genomen van de beantwoording van de inspraakreacties. Toch vreest men nog steeds voor forse overlast door de voorgenomen drie parkeerdekken in de nieuwbouw bij het winkelcentrum die in het plan zijn voorzien. Koplampen zullen zorgen voor hinderlijk inschijnend licht in de woningen. In het openbare deel van de garage zullen jongeren rond gaan hangen. Het bestemmingsplan biedt geen garantie dat dergelijke overlast niet zal optreden.

Reactie

Dit punt heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen dat gelijktijdig ter visie heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de nota van beantwoording zienswijzen van het bestemmingsplan uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

1.14 Planschade

Bij ongewijzigde voortzetting van de planprocedure zal aanspraak worden gedaan op een planschadevergoeding.

Reactie

Het staat de indieners van zienswijzen vrij om na inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek tot vergoeding van eventuele planschade in te dienen bij de gemeente. In dat kader zal het eventuele planologische nadeel worden gewogen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Bewoner Beel-lanen 23

2.1 Toename geluid door reflectie

Indiener van de zienswijze (woonachtig ten noorden van het spoor) vreest voor een ernstige toename van het verkeerslawaaï als gevolg van het verleggen en verhogen van het tracé van de Beneluxlaan en een flinke reflectie van het wegverkeerslawaaï tegen de gevel van het toekomstige bouwblok B0. Dit alles zorgt voor een toename van geluid bij de woningen aan de noordzijde van het spoor (Staatsliedenbuurt).

De huidige drukke verkeersader Steinhagenseweg wordt immers minimaal 100 meter dichterbij de bestaande woningen aan de overzijde van het spoor gesitueerd.

Als gevolg van het maar niet realiseren van de Oostelijke Randweg zal deze situatie lange tijd blijven bestaan.

Reactie

In het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd, zijn de effecten van de verlegde Beneluxlaan over het perceel Cattenbroekerdijk 1 onderzocht. Daarbij zijn ook de bestaande woningen aan de noordzijde van het spoor, waaronder de Beel-lanen meegenomen waarbij is onderzocht of er als gevolg van reflectie sprake is van een toename van geluid. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er weliswaar sprake is van een toename van geluid van wegverkeerslawaaï maar dat dit als “niet hinderlijk” is beoordeeld. Er is dus geen sprake van een onevenredige verslechtering van het woon- en leefklimaat. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de beoogde ligging en bouwhoogte van het bouwveld B0 alsmede de ligging en hoogte van de Beneluxlaan langs het spoor en ter hoogte van de kruising met de Cattenbroekerdijk.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Maatregelen ter vermindering van geluid

Door de geconstateerde toename van het geluid moeten de volgende maatregelen worden getroffen:

- a. gewenste snelheid op de Beneluxlaan ter hoogte van de “oversteek” van de Cattenbroekerdijk en in de bochten verlagen van 50 km/u naar 30 km/u
- b. het toepassen van stil asfalt/ “fluisterasfalt”
- c. bij het hoger liggende deel van de Beneluxlaan (kruising Cattenbroekerdijk) toepassen van geluidsschermen om de weerkaatsing van geluid te voorkomen.
- d. het voorzien van de noordgevel van B0 met geluidsabsorberend materiaal om reflectie te voorkomen.

Reactie

Puntsgewijs:

- a. de maximumsnelheid van de Beneluxlaan wordt 50 km/u omdat de Beneluxlaan de functie van een hoofdverbindingsweg heeft. Het formeel verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u vergt ook fysieke maatregelen zoals verkeersdrempels, het versmallen van de rijbaan en het toepassen van klinkerverharding om te borgen dat deze snelheid wordt gehaald. Dat is gelet op de functie van de weg en het comfort voor noord -en hulpdiensten en het openbaar vervoer die gebruik maken van deze route niet wenselijk.

Aan de hand van rijcurvesimulatiesoftware is voor de bochten in de Beneluxlaan de representatieve snelheid bepaald, deze is ongeveer 30 km/u. Daar is in het akoestisch onderzoek rekening mee gehouden.

- b. Voor de Beneluxlaan wordt uitgegaan van geluid reducerend/ stil asfalt. Zie in dat kader het besluit hogere waarden Wet geluidhinder.
- c. Het plaatsen van geluidsschermen aan de noordzijde van de weg helpt alleen tegen het wegverkeerslawaai. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woningen aan de overzijde van het spoor het railverkeerslawaai maatgevend is. Het plaatsen van geluidsschermen langs de weg is dus voor de woningen aan de noordzijde niet zinvol.
- d. In het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd, zijn de effecten van de verlegde Beneluxlaan over het perceel Cattenbroekerdijk 1 en de effecten van de bouw van B0 onderzocht. Daarbij is ook de reflectie van geluid op de bestaande woningen aan de noordzijde van het spoor onderzocht. Dove gevels hebben geen invloed op reflecties naar de overkant. Daarnaast is al gerekend (standaardprocedure) met 80% reflecterende gevels. Ook de Beel-lanen is in het onderzoek betrokken. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er weliswaar sprake is van een toename van geluid van wegverkeerslawaai maar dat dit als “niet hinderlijk” is beoordeeld. Er is dus geen sprake van een onevenredige verslechtering van het woon- en leefklimaat. Voor het spoor wordt geen toename van geluid berekend. Er is gelet op het voorgaande geen aanleiding om toepassing van geluidsabsorberend materiaal op de gevel van B0 voor te schrijven.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. GroenWest

3.1 Stedenbouwkundige opzet

Complimenten voor de geslaagde stedenbouwkundige opzet van Snellerpoort. Dit draagt bij aan een prettig leefklimaat in Woerden.

Reactie

De gemeente vindt het fijn om te lezen dat de gekozen stedenbouwkundige opzet wordt onderschreven.

3.2 Percentage sociale huur

Het gekozen percentage 15% voor sociale huur is onacceptabel. Er is een groot tekort aan sociale huurwoningen. Dat blijkt ook uit de Woonvisie 2019-2024 waar een hoger percentage als uitgangspunt is vastgesteld. GroenWest vindt het teleurstellend dat de gemeente de eigen ambitie niet toepast in een grootschalige ontwikkeling op een grondpositie die eigendom is van de gemeente. Verzocht wordt om het aandeel sociale huur vast te stellen op tenminste 20% en te streven naar een landelijk gemiddelde van 30%.

Reactie

De afspraken die gemaakt zijn voor Snellerpoort voor wat betreft het percentage sociale huur dateren van voor het opstellen van de Woonvisie Woerden Woont 2019-2024 in het jaar 2019. Destijds golden er andere regelingen met betrekking tot het realiseren van sociale huurwoningen. Het verhogen van het aandeel sociale huurwoningen in Snellerpoort overeenkomstig de nieuwe woonvisie leidt tot een financieel onhaalbare businesscase. Op 18 februari 2021 is in het kader van de regeling Woningbouwimpuls een Rijkssubsidie toegekend aan de gemeente Woerden. Daardoor kan het aantal sociale huurwoningen en betaalbare koopwoningen in Snellerpoort worden verhoogd tot de percentages die zijn opgenomen in de Woonvisie Woerden Woont 2019-2024.

De zienswijze geeft aanleiding om de plantoelichting in paragraaf 3.3.3. (Beschrijving Woonvisie Woerden) op dit punt aan te passen.

3.3 Prestatieafspraken

In de Prestatieafspraken heeft de gemeente toegezegd te onderzoeken of er meer sociale huurwoningen konden worden toegevoegd. GroenWest heeft geen bericht ontvangen dat dit niet haalbaar zou zijn.

Reactie

De gemeente heeft op regelmatige basis overleg met GroenWest in het kader van de ontwikkeling van het bouwveld B1, waar voorgaande informatie al met hen gedeeld is. GroenWest is dus al op de hoogte dat de gemeente zich via de woningbouwimpuls inspant om extra financiële middelen te verkrijgen om daarmee het percentage sociale huur te verhogen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. ProRail

4.1 Plasbrandaandachtsgebied

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen het plasbrandaandachtsgebied. Bij het oprichten van nieuwe gebouwen in dit gebied kunnen conform het Bouwbesluit 2012 en bijbehorende regeling aanvullende constructie-eisen worden gesteld aan de nieuwbouw.

Reactie

Dit is een onderwerp dat in het kader van de omgevingsvergunning mogelijk aan de orde is, maar niet relevant is voor het bestemmingsplan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.2 Vluchtroutes

Brand- en explosiescenario's zijn in de praktijk zelden van het spoor afkomstig, maar bijna altijd afkomstig uit de omgeving (woningen, kantoren, etc). Een vluchtroute is dus afhankelijk van waar het incident plaatsvindt.

Reactie

De vluchtroutes die in het plangebied worden gerealiseerd in de vorm van straten en andere onderdelen van de openbare ruimte kunnen in verschillende richtingen (van het spoor af of juist er naartoe) worden gebruikt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.3 Nadere afweging bouw woningen

ProRail adviseert nogmaals kritisch te kijken naar de ligging van de woonfuncties in de nabijheid van het spoor en naar de nut en noodzaak om deze op zeer korte afstand van de transportroute van gevaarlijke stoffen te realiseren. Als woningen niet verder van het spoor mogelijk zijn, wordt verzocht toekomstige bewoners actief te informeren dat de woning nabij een transportroute van gevaarlijke stoffen ligt, welke risico's er zijn en hoe te handelen in geval van een calamiteit.

Reactie

Het realiseren van woningen in de nabijheid van het spoor is een integrale ruimtelijke afweging van belangen. In deze afweging zijn de verschillende belangen (zoals volkshuisvesting – realisatie voldoende woningen, beperking geluidhinder voor het achterliggende gebied door realisatie woningen aan het spoor, verkeerskundige aspecten (omgelegde weg direct langs het spoor) afgewogen. Uit het onderzoek is gebleken dat de woningen op een verantwoorde afstand van het spoor worden gebouwd en het externe veiligheidsrisico te verantwoorden is.

Nieuwe bewoners van de wijk Snellerpoort worden door de ontwikkelende partijen geïnformeerd over de ligging in de buurt van de gevaarlijke stoffenroute en hoe te handelen in geval van een calamiteit. De gemeente borgt dit in een overeenkomst die met de ontwikkelende partij wordt gesloten.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Bewoner Harzstraat 3

5.1 Aantal woningen

Het aantal woningen (900) moet en kan minder. Niet alleen vanwege de bezwaren die bij de inspraak al zijn geuit, maar ook omdat het Rijksbeleid vanaf 2025 weer bouwen buiten het bestaande stedelijke gebied toelaat. Verwezen is naar een artikel op de website van de NOS.

Reactie

Het betreffende artikel op de website van de NOS gaat over de provincie Utrecht die vasthoudt aan het binnenstedelijke bouwen waarbij de provincie aangeeft na 2025 mogelijk te moeten gaan nadenken over bouwen buiten het stedelijke gebied. Dit betreft dus geen Rijksbeleid.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.2 Hoogteaccent bij winkelcentrum

De voorgenomen hoogbouw bij het winkelcentrum (15 bouwlagen) is te dominant in de omgeving. De hoogte moet worden aangepast (lees: lager) aan de gebouwen die er omheen staan.

Reactie

Dit punt heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen dat gelijktijdig ter visie heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de nota van beantwoording zienswijzen van het bestemmingsplan uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

5.3 Hoogteaccent bij winkelcentrum

De voorgenomen hoogbouw past niet bij het karakter van de wijk Snel en Polanen, noch van de stad Woerden, maar eerder bij Leidsche Rijn in Utrecht. De grote bouwhoogte is “niet bevorderlijk voor de sociale cohesie en leefbaarheid van de wijk”.

Reactie

Dit punt heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen dat gelijktijdig ter visie heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar de nota van

beantwoording zienswijzen van het bestemmingsplan uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

5.4 Geluidwal langs de A12

Als er toch wordt besloten om met de hoogbouw aan te sluiten op het karakter van Utrecht zou ook moeten worden voorzien in een geluidsscherm of geluidswal langs de A12, net als bij Utrecht. Daardoor kan de leefbaarheid van de woonwijken langs de A12 worden verbeterd.

Reactie

Er is voor dit project geen aanleiding om geluidwerende voorzieningen langs de A12 te realiseren. De A12 heeft een geluidzone van 600 meter, dus het plangebied ligt er ver buiten (afstand is circa 1,5 km). De geluidbelasting vanwege de A12 ligt ook ver onder de voorkeurswaarde (op basis van de geluidcontouren uit het geoportaal van de Omgevingsdienst), dus er is geen aanleiding om deze mee te nemen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6. Fietsersbond afdeling Woerden

6.1 STOMP principe

De Fietsersbond is te spreken over de inzet voor langzaam verkeer in Snellerpoort. Verzocht wordt om het STOMP principe te hanteren en uit te werken voor dit bestemmingsplan. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto. Bij het STOMP-principe krijgt de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P.

Reactie

Het STOMP principe is uitgelegd op de website van het CROW. In de Handreiking mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling van het CROW is aangegeven dat door functiemenging en compactheid toe te passen er gebieden ontstaan waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en openbaar vervoer uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. Deelvervoer kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt bij dit principe als sluitstuk.

In Snellerpoort wordt uitgegaan van het realiseren van comfortabele routes voor het langzame verkeer naar het station en het centrum, zoals een snelfietspad langs het spoor en doorgaande fietsroutes door de wijk. De verdere uitwerking van de mobiliteit gebeurt niet in het kader van het bestemmingsplan maar in het kader van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.2 Bouwveld C1

Bouwveld C1 is buiten beschouwing gelaten en dat is terecht. Daar wordt een ongelijkvloerse kruising van langzaam verkeer aangelegd. De tekst in het bestemmingsplan is op dit punt achterhaald.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat er nog onderzoek wordt gedaan naar de kruising van het fietspad met de Beneluxlaan. Dat is nog correct. De tekst van de toelichting zal worden aangevuld met het besluit van de gemeenteraad van 12 maart 2020, waarin is besloten om te kiezen voor een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een fietstunnel, als

veilige oversteeek van de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan en waarin het college van B&W de opdracht is gegeven dit verder ruimtelijk en financieel uit te werken.

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting van het bestemmingsplan zal in paragraaf 2.2.1 worden benoemd dat er gekozen is voor een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een fietstunnel.

6.3 Reservering fietsverbinding onder spoor

Tussen plan Witt en Campinaast aan de noordzijde van het spoor is een reservering opgenomen voor een langzaam verkeer tunnel onder het spoor. Die verbinding zou dan uitkomen ter hoogte van C1. Aan de kant van C1 is geen ruimte meer gereserveerd voor deze verbinding. Er zijn voldoende voorbeelden in het land om gebouwen en verkeersverbindingen te combineren zoals de Mandelabrug.

Reactie

De locatie waar de eventuele fietstunnel aan de zuidzijde van het spoor uit zou moeten komen (ter hoogte van bouwveld C1) valt buiten de grenzen van het bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied).

Bij de verdere uitwerking van kavel C1 dient het vraagstuk met betrekking tot de inpassing van de genoemde verbinding nader worden beschouwd. Verder dient het nut/noodzaak van de genoemde verbinding nader te worden onderzocht. De noord/zuid verbinding naast plan WITT was immers bedoeld als zijnde snelle route van/naar het centrum via de Oostdam, echter met de komst van de Mandelabrug bestaat er momenteel een snellere en bovenal veiligere route van/naar het centrum.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.4 Oversteek bij Marshallaan

In de huidige situatie kan het fietsverkeer vanuit de Cattenbroekertunnel veilig naar Minkema en de sportvelden, zonder de Steinhagenseweg te kruisen. In de nieuwe situatie moet dat wel. De huidige oversteeek bij de Marshallaan is volstrekt “ongeschikt en onveilig” voor die doeleinden, volgens de Fietsersbond.

Reactie

De bedoelde oversteeek ligt buiten de grenzen van het bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied).

Maar de constatering van de fietsersbond is juist, de huidige oversteeek bij de Marshallaan is momenteel onvoldoende veilig. Daarom heeft de gemeente een verkeerskundig ontwerp laten uitwerken waarbij de middenberm is verbreed, een snelheidsremmende ‘slinger’ in de weg is aangebracht en de oversteeek is voorzien van een verkeerslicht (zodat kwetsbare doelgroepen veilig kunnen oversteken). Dit punt raakt het inrichtingsplan voor de openbare ruimte en niet het bestemmingsplan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.5 Betrokkenheid inrichtingsplan

De Fietsersbond wil graag betrokken worden bij het inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

Reactie

De Fietsersbond heeft in de huidige situatie al regulier overleg met team verkeer van de gemeente waarbij afwisselend algemene zaken en specifieke projecten besproken worden. De Fietsersbond blijft als adviesorgaan betrokken bij de plannen voor Snellerpoort.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.6 Promenade – toegankelijkheid voor fietsers

De promenade is nu ingetekend als “voetgangersgebied”. Aangenomen wordt dat deze aantrekkelijke doorsteek voor fietsers van het winkelcentrum naar de Hoofdstedenbuurt blijft bestaan.

Reactie

Gekozen is voor een wandelpromenade zonder fietser. De oversteek ter hoogte van de huidige rotonde bij Roche wordt derhalve opgeheven, zodat fietsverkeer (o.a. vanuit de Stedenbuurt) de Beneluxlaan (ongelijkvloers) kruist ten noorden van Roche en/of meer naar het zuiden bij de Eilandenkade/Amsterdamlaan. De route van/naar winkelcentrum gaat dan ofwel via de nieuw te realiseren fietsstraat in Snellerpoort of via de Eilandenkade/Terschellingkade.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.7 Maatregelen t.a.v. windhinder

In het windhinderonderzoek is aangegeven dat op sommige plekken een slecht of matig windklimaat wordt verwacht. De fietsersbond wil garanties dat de in het windrapport opgenomen maatregelen ter verbetering worden uitgevoerd.

Reactie

Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze reactie onder punt 1.12.

6.8 Omliggende gebouwen in windhinderonderzoek

Waarom zijn de gebouwen in de omgeving niet meegenomen in het windonderzoek? Het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2 (Roche) en Steinhagenseweg 2 zijn voldoende hoog om mee te nemen in het onderzoek.

Reactie

In het indicatieve windhinderonderzoek is ook de omgeving van het plangebied betrokken. Naar aanleiding van de zienswijze is het onderzoek tekstueel aangevuld op dit punt.

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De bijlage van het bestemmingsplan met betrekking tot het windhinderonderzoek zal tekstueel worden aangevuld met een uitgebreidere beschrijving van de beschouwde gebouwen in de omgeving.

6.9 Relatie met andere buurten

In de relatie tussen andere buurten van Snel & Polanen en het station rijden fietsers straks ook door het plangebied. Is hier rekening mee gehouden? En zo ja, hoe?

Reactie

In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte is voorzien in een fijnmazig netwerk aan langzaam verkeersroutes. De fietsroutes die binnen het plangebied Snellerpoort zijn voorzien sluiten alle zijden aan op het reeds bestaande fietsnetwerk. Aan de westzijde op het Jan Ruijsspad, in het zuiden op de Terschellingkade en Gebroeders Grimmkade en in het oosten

op de Cattenbroekerdijk en het parallel aan de Steinhagenseweg gelegen fietspad. De exacte verbindingen en de wijze van inrichting zijn geen onderdeel van dit bestemmingsplan maar worden verder in het inrichtingsplan uitgewerkt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.10 Eisen ten aanzien van fietsparkeren

Er is nog geen rekening gehouden met de veranderende eisen ten aanzien van fietsparkeren. Er is meer ruimte nodig per fiets (door kratjes voorop) en ook andere eisen aan de plekken (meer oplaadvoorzieningen voor elektrische fietsen). Daar is nog onvoldoende rekening mee gehouden.

Reactie

In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt de plek en omvang van stallingsvoorzieningen voor het fietsverkeer in de openbare ruimte bepaald. Bij de ontwikkeling van de diverse kavels binnen Snellerpoort zullen de in pandige fietsenbergingen nader worden uitgewerkt. Daarbij zal aandacht zijn voor fietsparkeervakken voor bijzondere fietsen en/of e-bikes. De exacte inrichting en omvang van deze stallingsvoorzieningen zijn geen onderdeel van dit bestemmingsplan maar worden verder in het inrichtingsplan uitgewerkt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.11 Aandeel vrachtverkeer

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt alleen gesproken over de toename van het aantal personenauto's, maar er is ook sprake van meer vrachtverkeer en bestelwagens. De vraag is of daar rekening mee is gehouden.

Reactie

In de verkeersgeneratie wordt rekening gehouden met vrachtverkeer.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.12 Laad- en losvoorzieningen

Is bij de dimensionering van de buurtstraten en stadsstraten rekening gehouden met de laad- en losvoorzieningen en pick-up-point van de supermarkten? Daarover is in het bestemmingsplan geen informatie te vinden.

Reactie

Bij de planvorming is gekeken naar een veilige locatie voor het laden en lossen. Bij het nieuwe winkelcentrum (b5/6) zal dat, op gezette tijden, in pandig in de plint van het gebouw plaatsvinden. Bij het bestaande winkelcentrum zal dat op de huidige wijze plaatsvinden, te weten via het plein en de achterzijde via de Gebroeders Grimmkade. Expeditie verkeer kan zich vervolgens via de zogenoemde 'stadsstraten' veilig afwikkelen. Deze rijbanen zijn ontworpen aan de hand van de richtlijnen van de CROW en kennen voldoende breedte voor het te verwachten verkeersaanbod.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.13 Verkeersveilige inrichting stadsstraat

De straat vanaf het winkelcentrum in oostelijke richting (richting Cattenbroekerdijk) wordt veel door fietsers gebruikt, maar ook vrachtverkeer (bevoorrading van de winkels) en bestemmingsverkeer voor het winkelcentrum. Hoe gaat deze straat worden ingericht zodanig dat er een verkeersveilige situatie ontstaat?

Het zou beter zijn om het vrij liggende fietspad langs de Steinhagenseweg door te trekken langs deze nieuwe buurtstraat.

Reactie

Voor de oostelijke ontsluitingsstraat (stadsstraat, onderdeel van een 30 km/u zone) tussen het winkelcentrum en de aansluiting op de Beneluxlaan bij de Cattenbroekerdijk worden 3.000 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag verwacht. Op basis van tabel 5-2 uit de "ontwerpwijzer fietsverkeer" van de CROW kan worden opgemaakt dat bij intensiteiten tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal een hoofdfietsnetwerk prima gemengd kan plaatsvinden, dus zonder vrij liggend fietspad. De verwachte intensiteit per stadsstraat ligt daar onder.

De stadsstraat krijgt een breedte van 6 meter, waar op grond van richtlijnen van het CROW voor een erftoegangsweg (2-richtingen) een minimale breedte van 4,80 meter nodig is. De rijbaan heeft dus voldoende breedte om het gemengde verkeer op een veilige manier af te wikkelen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.14 Oost-west fietsverkeer

Vanaf de westzijde wordt een hoofdfietsroute gerealiseerd tot aan het buurtpark. Daar buigt de fietsroute in zuidelijke richting af naar de Terschellingerkade. Op welke veilige wijze wordt het oost-west fietsverkeer door het plangebied naar de Steinhagenseweg en winkelcentrum afgewikkeld?

Reactie

Fietsers kunnen vanaf de westkant het winkelcentrum bereiken via de hoofdfietsroute langs het buurtpark, de fietsroute loopt langs het winkelplein. Vanaf daar is het de bedoeling dat met de fiets aan de hand naar de winkels wordt gelopen.

Vanaf de oostzijde (Cattenbroekerdijk) is het winkelcentrum bereikbaar via de stadsstraat. Indien fietsers liever een autoluwe fietsroute naar het winkelcentrum willen, dan is deze er via de Gebroeders Grimmkade en de steeg naar het winkelcentrum aldaar.

Doorgaand oost-west fietsverkeer kan gebruik maken van het snelfietspad langs het spoor of van de fietsroute door het buurtpark, langs het winkelcentrum, over de Gebroeders Grimmkade naar de Cattenbroekerdijk en vice versa.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.15 Oost-west fietsverkeer

Verwacht wordt dat de verkeersafwikkeling van het oost-west fietsverkeer nog wordt uitgewerkt voordat het bestemmingsplan wordt goedgekeurd.

Reactie

Het bestemmingsplan heeft tot doel het juridisch planologisch kader te bieden voor vergunningsaanvragen voor de bouwvelden. Het bestemmingsplan legt de hoofdstructuur van de openbare ruimte vast maar kan geen kader zijn voor de exacte inrichting van de

openbare ruimte. De exacte inrichting van de openbare ruimte zal dus niet zijn bepaald voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.16 Integrale planvorming

Er is naar de mening van de fietsersbond geen sprake van een integrale planvorming nu de bestemmingsplannen zijn gesplitst voor het woongebied en het winkelcentrum.

Reactie

Wat wordt gesteld is niet juist. Er is voor het gehele project Snellerpoort (woongebied en winkelcentrum) een integraal stedenbouwkundig plan (SP) opgesteld en er wordt voor het gehele gebied een inrichtingsplan voor de openbare ruimte opgesteld. De bestemmingsplannen zijn losgeknipt, maar de gemeente ontwikkelt beide gebieden uiteraard in samenhang met elkaar en met de omgeving.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.17 Toegang fietsen winkelcentrum

Er is eveneens geen veilige manier om vanaf de oostelijke buurtstraat (vanaf de Cattenbroekertunnel) al fietsend bij de winkels op het plein te komen, anders dan tussen de parkerende en geparkeerde auto's terecht te komen. Dat blijkt niet uit dit Ontwerpbestemmingsplan, maar wel uit het naastliggende voor het Winkelcentrum. Blijkbaar leven twee werelden hier gescheiden en is ook hier van een integrale planvorming geen sprake.

Reactie

Fietsers kunnen gewoon via het parkeerterrein naar het winkelplein fietsen. Dat gebeurt immers in de huidige situatie ook. Vanaf daar is het de bedoeling dat met de fiets aan de hand naar de winkels wordt gelopen. Indien fietsers liever een autoluwe fietsroute naar het winkelcentrum willen, dan is deze er via de Gebroeders Grimmkade en de steeg naar het winkelcentrum aldaar.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.18 Omvang fietsenbergingen

Gevraagd wordt om voor fietsenbergingen een norm van 7 m² per berging op te leggen aan ontwikkelaars, in plaats van de 5 m² uit het Bouwbesluit.

Reactie

Dit punt kan niet worden opgenomen in het bestemmingsplan. De norm van het Bouwbesluit is leidend bij de bouw. Een andere norm kan niet worden afgedwongen. Omdat waar mogelijk het fietsgebruik wordt gestimuleerd zal de gemeente dit bij de selectie stimuleren, maar afdwingen kan dus niet.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7. Bewoner Jan van Beierenlaan 153

7.1 Bouwveld C1

In het bestemmingsplan voor het woongebied wordt de toren C1 uitgesloten. In de verschillende onderzoeken is de toren op wisselende manieren meegenomen.

- in het windhinderonderzoek is de toren wel beschouwd
- in de bezonningsstudie is de toren niet beschouwd
- in het akoestisch onderzoek is de toren niet beschouwd
- in het trillingsonderzoek is de toren niet beschouwd

In hoeverre worden de resultaten van de onderzoeken beïnvloed door het al dan niet weglaten van C1?

Reactie

Het gebouw C1 is buiten de grenzen van dit bestemmingsplan gelaten omdat ter hoogte van C1 wordt gewerkt aan een ongelijkvloerse kruising van het fietsverkeer met de Beneluxlaan. Momenteel wordt overeenkomstig het besluit van de gemeenteraad van 20 maart 2020 nader onderzoek gedaan naar de exacte locatie, ligging en vormgeving van deze ongelijkvloerse kruising en, in samenhang daarmee, de ontsluiting van C1.

In de milieukundige onderzoeken die voor Snellerpoort zijn uitgevoerd, is C1 om die reden niet meegenomen. De conclusies van de uitgevoerde onderzoeken zijn daardoor logischerwijs van toepassing voor de situatie zonder C1. In het indicatieve windhinderonderzoek is C1 wel beschouwd (overeenkomstig de afmetingen die in het Stedenbouwkundig Plan worden voorgesteld) omdat het gebouw C1 van invloed kan zijn op het windklimaat in de openbare ruimte in het plangebied.

Zodra voor C1 een planologische procedure aan de orde is, zullen in dat kader de benodigde milieukundige onderzoeken worden gedaan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.2 Trillingsonderzoek

In het trillingsonderzoek wordt gesproken over het “gebied ten noordoosten van het station” en later over het “gebied ten zuiden van de spoorlijn”. Onduidelijk is naar welk gebied gekeken is in dit onderzoek.

Reactie

Snellerpoort ligt ten oosten/noordoosten van het station en aan de zuidzijde van het spoor. Bovendien blijkt uit de in het rapport opgenomen luchtfoto's en kaarten duidelijk welk gebied onderzocht is.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.3 Bestemmingsplan voor C1

Wanneer wordt het bestemmingsplan rond C1 verwacht? Worden daarvoor ook de benodigde onderzoeken (windhinder, bezonning, geluid) uitgevoerd?

Reactie

Het is op moment van schrijven nog niet bekend wanneer het bestemmingsplan voor C1 zal worden opgesteld. Dat is onder andere afhankelijk van de planvorming rond de fietstunnel. Zodra voor C1 een planologische procedure aan de orde is, zullen in dat kader de benodigde milieukundige onderzoeken worden gedaan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.4 Samenhang met andere bestemmingsplannen

Er worden rond de woning aan de Jan van Beierenlaan veel kleine bestemmingsplannen (Witt, Snellerpoort, C1, Campina, stationsgebied) opgesteld. Daarbij lijkt het aan een totaaloverzicht en totaalvisie op het gebied te ontbreken. De indruk is dat reeds bestaande of in ver gevorderd stadium verkerende plannen niet in beschouwing worden genomen. Moet de gemeente dit gebied niet integraal bekijken en ontwikkelen? En hoe kan de gemeenteraad een gedegen besluit nemen als de impact van de plannen op elkaar niet volledig meegenomen wordt.

Reactie

De plannen voor Snellerpoort waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft staan voor een deel op zich maar hebben uiteraard raakvlakken met plannen in de directe omgeving. Er vindt daarom ook overleg en afstemming plaats met de omliggende projecten zoals de Poort van Woerden. In de planvorming en ook in de uitgevoerde milieukundige onderzoeken is rekening gehouden met de reeds gerealiseerde plannen (zoals Witt en Campinaast) voor wat betreft de geluidseffecten. De gemeenteraad is bij de vaststelling van alle bestemmingsplannen voor de omliggende projecten het bevoegde gezag dus kan de verschillende projecten goed in samenhang beoordelen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.5 Onderzoek windhinder

Er lijkt geen rekening te zijn gehouden met de omliggende bebouwing en de vergevorderde plannen van het plan Witt (ontwerpbestemmingsplan lag ter visie tot begin november 2019). In het windhinderonderzoek is aangegeven dat de woningbouw in de omgeving 8 tot 17 meter hoog is, terwijl de bebouwing aan de noordzijde 40 meter hoog is. Ook de bebouwing in Snellerpoort is veelal 4 tot 6 bouwlagen, en niet de 3 bouwlagen die in de tekst is opgenomen. Is er wel sprake van een goede analyse?

Reactie

Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze reactie onder punt 1.12. De omliggende bebouwing is in het theoretische windhinderonderzoek wel degelijk beschouwd.

7.6 Nader onderzoek windhinder

Bij het bestemmingsplan is een indicatief windhinderonderzoek gevoegd. Aangegeven is dat voor gebouwen hoger dan 30 meter een CFD- of windtunnelonderzoek moet worden gedaan conform NEN 8100. Dit onderzoek moet eerst worden gedaan voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Hoe gaat de gemeenteraad hier mee om?

Reactie

Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze reactie onder punt 1.12.

7.7 Negatieve effecten windhinder

Wie is aansprakelijk voor negatieve effecten door windhinder op het woongebouw aan de Jan van Beierenlaan na voltooiing van de bouw? Zeker nu er slechts een indicatief windhinderonderzoek plaatsvindt.

Reactie

Onduidelijk is welke negatieve effecten door de nieuwbouw in Snellerpoort zouden moeten worden verwacht voor de woningen aan de Jan van Beierenlaan.

De voorgenomen nieuwe hoogbouw in Snellerpoort, zoals het woongebouw van 32 meter langs huidige Steinhagenseweg en woongebouw van 45 meter langs nieuwe Beneluxlaan, wordt gerealiseerd op een afstand van ruim 250 meter afstand van de Jan van Beierenlaan. In het tussenliggende gebied ligt de brede spoorbaan. De nieuwe gebouwen kunnen door de hoogte gevolgen hebben voor het windklimaat, maar dan vooral in de direct aangrenzende openbare ruimte. Deze gebouwen hebben door deze grote onderlinge afstand geen gevolgen voor het windklimaat bij de woningen aan de noordzijde van het spoor (w.o. de Jan van Beierenlaan).

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.8 Akoestisch onderzoek Campina

Er zijn vragen over het uitgevoerde akoestisch onderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan Campina is uitgevoerd. Gevraagd is waarom toen de verlegde Steinhagenseweg niet is meegenomen. Had het bestemmingsplan voor Campina destijds (in 2012) wel goedgekeurd mogen worden? En kan de omissie in het akoestisch onderzoek nog worden hersteld voor het blok 9? En is getoetst in hoeverre de in 2012 berekende geluidbelasting ook daadwerkelijk optreedt?

Reactie

Het bestemmingsplan Campina-terrein (vastgesteld op 31 oktober 2013) en de in dat kader uitgevoerde milieukundige onderzoeken staan bij de vaststelling van dit bestemmingsplan niet ter discussie. De bestemmingsplannen voor Snellerpoort hebben geen betrekking op het Campina terrein. In het akoestisch onderzoek voor Snellerpoort is wel onderzocht wat de effecten zijn van mogelijk optredende reflectie van geluid op het Campinaterrein. De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer is hier maatgevend ten opzichte van het wegverkeer op de Beneluxlaan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.9 Gecumuleerde geluidbelasting

T.a.v. toename geluid bij bestaande woningen overzijde: waarom is er geen gecumuleerde tabel voor de bestaande woningen van "Woerden Centraal" opgenomen? En als die zou zijn opgenomen, wordt de vastgestelde waarde van het bestemmingsplan voor Campina dan overschreden?

Reactie

Het Campinaterrein en de Witt-locatie zijn al in het eerdere onderzoeksrapport beschouwd, zowel bij weg- als bij spoorlawaai. Bij de Witt-locatie zijn hinderlijke geluidstoenames geconstateerd, op basis van gewoon asfalt. Bij toepassing van geluidreducerend asfalt zijn geen hinderlijke geluidstoenames meer en wordt bovendien geheel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde (53 dB zonder aftrek/48 dB na aftrek). Naar aanleiding van de zienswijze wordt het akoestisch onderzoek aangevuld met een tabel waarin de gecumuleerde geluidbelastingen (weg- en spoorweglawaai gezamenlijk) wordt weergegeven.

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De bijlage van het bestemmingsplan met betrekking tot het akoestisch onderzoek zal tekstueel worden aangevuld met betrekking tot de gecumuleerde geluidsbelasting.

7.10 Reflectie van geluid

Is de weerkaatsing van geluid (klankkast) tussen de nieuwe woningen van Snellerpoort en de bestaande woningen aan de noordzijde onderzocht? En wat betekent dat voor de woningen aan de Jan van Beierenlaan 153?

Reactie

De woningen aan de Jan van Beierenlaan vallen in het project Campina-terrein waarvoor in 2013 een bestemmingsplan is vastgesteld. Zoals is aangegeven in het akoestisch onderzoek zijn ook de bestaande woningen van het Campina terrein meegenomen in het akoestisch onderzoek. Daarbij is ook de reflectie van het geluid van de nieuwe woningen richting de bestaande woningen aan de Jan van Beierenlaan beschouwd.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.11 Geluidmetingen in plaats van berekeningen

Kan de gemeente een garantie geven dat de daadwerkelijke geluidniveaus niet hoger worden dan in dit onderzoek berekend? Moeten er geen metingen worden gedaan in plaats van berekeningen, zeker nu er zoveel wijzigt?

Reactie

Nee, voor de bepaling van de geluidbelasting van wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï zijn de regels vastgelegd in een wettelijk reken- en meetvoorschrift. Daar is de gemeente aan gehouden bij het bepalen van de geluidbelasting. Deze wettelijke bepalingen gaan uit van het berekenen van de geluidbelasting en niet van metingen. Het akoestisch onderzoek is overeenkomstig dit wettelijk kader uitgevoerd. Het Reken- en meetvoorschrift wordt wel 'geijkt' op basis van metingen en zo nodig bijgesteld.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.12 Goederenvervoer over het spoor

Er is sinds maart 2020 meer goederenvervoer op het spoor, hoe wordt daar in de toekomst mee omgegaan? Ook als er meer wordt thuisgewerkt en dus minder personentreinen rijden?

Reactie

In het akoestisch onderzoek is zoals voorgeschreven gerekend met de gegevens die zijn vastgelegd in het geluidregister. Daarin worden de meest recente gegevens van het spoorverkeer vastgelegd, waaronder tevens het aantal goederentreinen.

Elk jaar rapporteert Prorail over de geluidproductie. Als deze hoger is dan vastgelegd, moet ProRail maatregelen nemen. De gemeente is bij het uitvoeren van het akoestisch onderzoek verplicht om de brongegevens van het geluidregister te hanteren. Deze brongegevens zijn gekoppeld aan de geluidproductieplafondwaarden. Zo wordt voorkomen dat de nieuwe woningen enig moment onvoldoende geluidbescherming bieden.

De geluidproducties bij Woerden liggen al langere tijd onder de plafondwaarden. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek naar de geluideffecten door spoor ter plaatse van de bestaande woningen is verricht op basis van de brongegevens van het geluidregister, terwijl de werkelijke geluidproducties al langere tijd lager zijn.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.13 Trillingsonderzoek

Kloppen de conclusies van het trillingenonderzoek nog wel uitgaande van het groeiende aantal goederentreinen?

Reactie

De gegevens over het aantal en soort treinen dat nu en in de toekomstig over het spoor rijdt zijn aangeleverd door ProRail en gebruikt in het onderzoek. Uit de jaarrapportage van ProRail over 2019 blijkt dat er ten opzichte van 2018 weliswaar sprake is van een toename van het aantal goederentreinen in Nederland als geheel, maar dat op het traject door Woerden sprake is van een afname van het aantal goederentreinen. De toename van het goederenvervoer concentreert zich vooral op de Betuwelijn.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.14 Geluidtoename bij bocht Beneluxlaan

De geluidstoename bij de woning (ter hoogte van de bocht in de Steinhagenseweg) is lager dan bij plan Witt (ter hoogte van een recht stuk weg). Je zou denken dat het lawaai juist toeneemt doordat men in de bocht optrekt en afremt.

Reactie

Bij gebied Campina buigt de nieuwe weg af naar het zuiden. De geluidbijdragen van verkeer op de afgebogen weg is door afstand lager dan de geluidbijdragen van verkeer op het nog niet afgebogen wegdeel. Daarom zijn de effecten bij Campina gunstiger dan die bij gebied Witt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.15 Overlast tijdens de bouw

Tijdens de bouw zal er overlast zijn voor omliggende bestaande bebouwing. Hoe wordt geluidoverlast voorkomen? En hoe wordt trillingen overlast tijdens de bouw voorkomen?

Reactie

Helaas is inderdaad enige overlast tijdens de bouw onvermijdelijk. In het Bouwbesluit zijn standaardregels opgenomen ter voorkoming van hinder tijdens de bouw. Deze regels hebben onder andere betrekking op geluidhinder en trillingen. De partij die de bouwwerkzaamheden uitvoert is aan deze regels gehouden.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

D. Conclusie

Punten die in de zienswijzen naar voren zijn gekomen die betrekking hebben op het plangebied van het bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied) hebben voornamelijk betrekking op:

- de gekozen plangrenzen, waarbij voor het winkelcentrum een apart bestemmingsplan in procedure is gebracht;
- de wijzigingen ten opzichte van het Ambitiedocument Woerden Snellerpoort (2018) – stedenbouwkundige opzet en aantal woningen;
- de hoogte van het groepsrisico (externe veiligheid);
- de effecten van de nieuwbouw op het windklimaat in de openbare ruimte;

- de toename van geluid bij de bestaande woningen aan de noordzijde van het spoor (Staatsliedenbuurt) door reflectie van geluid;
- de te nemen maatregelen om geluid te verminderen zoals het toepassen van geluidreducerend asfalt, het plaatsen van schermen, het aanbrengen van raildempers;
- het percentage sociale huurwoningen;
- voldoende en veilige (doorgaande) routes voor het fietsverkeer;
- toegankelijkheid van de promenade voor het fietsverkeer;
- het buiten het bestemmingsplan laten van bouwveld C1;
- de gehanteerde uitgangspunten van het trillingsonderzoek;
- de gehanteerde uitgangspunten van het akoestisch onderzoek (onder andere met betrekking tot het aandeel goederentreinen en de wijze van berekenen van de geluideffecten).

Deze punten hebben deels geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan (verbeelding, regels, plantoelichting en bijlagen). De aanpassingen zijn opgenomen in de staat van wijzigingen.

N.B. de zienswijze van de bewoners van het La Fontaineplein bevatte veel punten over de bebouwing bij het winkelcentrum. Die punten zijn in de nota van beantwoording van het bestemmingsplan Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen opgenomen.