

VERSLAG OVERLEG- EN INSPRAAKREACTIES

Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan Snellerpoort is in het kader van het vooroverleg toegezonden aan provincie, rijk, waterstaat en aan voor het gebied relevante overige overlegpartners. Tegelijkertijd heeft het plan ter inzage gelegen voor belanghebbenden en belangstellenden met de mogelijkheid om in een vroeg stadium op het bestemmingsplan te reageren. De uitkomsten hiervan hebben geleid tot een andere prioritering en een paar ondergeschikte aanpassingen van het plan. Hiervoor is het noodzakelijk om een aantal bestaande onderzoeken te laten actualiseren op basis van de nieuwe gegevens. Hier is enige tijd mee gemoeid. Er zijn echter dringende maatschappelijke redenen om de nieuwbouw van de Hervormde Kerk hier niet op te laten wachten. Vooruitlopend op het in procedure brengen van het bestaande bestemmingsplan Snellerpoort gaat nu een apart plandeel voor de hervormde kerk thans eerder in procedure.

Overlegpartners:

Provincie

(Cat 1) Het is noodzakelijk een faseringsschema op te nemen waaruit blijkt dat de voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer tijdig beschikbaar zijn.

Antwoord:

Het plangebied ligt midden tussen de wijken Staatsliedenkwartier, Snel en Polanen en Waterrijk en is daarmee al bereikbaar per fiets over vrijliggende fietspaden. Over de bestaande Steinhagenseweg loopt reeds een buslijn (lijn 1) met een halte in de buurt van kerklocatie. en het NS-station ligt op ongeveer 1000 meter. Voor het plangebied is dus geen apart faseringsschema nodig.

(Cat 2) In paragraaf 6.1 dient nog iets gezegd te worden over de effecten van de veranderende verkeersdruk op de leefomgeving.

Antwoord:

De planrealisatie heeft een invloed op de verkeersstromen op omliggende gebieden.

In de toelichting van het bestemmingsplan is nader ingegaan op de verkeersstromen binnen en buiten het plangebied en zijn tevens de actuele ontwikkelingen rondom de geprojecteerde oostelijke aansluiting Bravo A 12 beschreven.

Gasunie (10827): 25 juni 2009

Geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gebied valt geheel buiten 1%-letaliteitszone van gasleidingen

Inspectie VROM (11258): 6 juli 2009

Externe Veiligheid: Er ontstaan juridische risico's, doordat de externe veiligheidsparagraaf nog geen verantwoording van het groepsrisico bevat.

Antwoord:

In opdracht van de gemeente Woerden heeft de DGMR onderzoek verricht naar de toename van het groepsrisico in Woerden als gevolg van Snellerpoort. Onderdeel van dit onderzoek is ook de effectiviteit van een breed scala aan mogelijkheden. Op basis van het eindrapport is een verantwoording geschreven. Deze verantwoording is in de toelichting verwoord.

Kamer van Koophandel (12032) 17 juli 2009

Schrappen van de kantoorbestemming wegens leegstand van veel kantoren in Woerden en omgeving
Antwoord:

De enige volwaardige kantoorbestemming is er een voor een bestaand kantoor. De andere toegelaten kantoorontwikkelingen zijn gelegen in de directe omgeving van het station en maken deel uit van het planconcept in een flexibele bestemming. De gemeente zal ook als eigenaar van de gronden, afhankelijk van de vraag, op flexibele wijze invulling geven aan deze beperkte uitbreiding van het kantoren areaal.

Uit het structuuronderzoek Detailhandel blijkt dat er geen mogelijkheden zijn voor uitbreiding van het areaal aan winkelruimte in Woerden. Geadviseerd wordt de mogelijkheid voor een supermarkt geheel te schrappen.

Antwoord:

Uit het aangehaalde onderzoek blijkt dat er op dit moment geen distributieplanologische ruimte is voor een aanzienlijke uitbreiding van de detailhandelsvoorzieningen in Snel en Polanen. De voorgestane ontwikkelingen worden om deze reden daarom niet langer in het bestemmingsplan toegelaten. De bestemming C-U is komen te vervallen. Het parkeerterrein bij het winkelcentrum zal bij het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Snel en Polanen worden betrokken.

Aandacht wordt gevraagd voor de bereikbaarheid en de parkeergelegenheid ten behoeve van de bestaande winkels.

Antwoord:

Voor het doorgaande verkeer wordt de Steinhagenseweg omgelegd in het plangebied Snellerpoort. Het winkelcentrum wordt ontsloten door de bestaande Steinhagenseweg. In de huidige plannen wordt de bestaande parkeerplaats gehandhaafd. Het huidige tekort aan parkeerplaatsen zal worden opgelost met dit nieuwe bestemmingsplan.

Gevraagd wordt om conform het beroep-aan-huis ook het bedrijf-aan-huis bij recht mogelijk te maken om het toenemend aantal ZZP-ers te faciliteren.

Antwoord:

Het vrijgeven van het "bedrijf-aan-huis" is niet wenselijk. Indien dit wordt vrijgegeven betekent dit dat ook overlastgevende bedrijfjes bij recht zijn toegestaan. Overigens is de ervaring van de gemeente dat ZZP-ers met name voorkomen in de dienstverlenende sector. Deze vallen onder het beroep aan huis en zijn dus bij recht toegestaan.

Oasen (12720) 29 juli 2009

Geen opmerkingen

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (12562) 27 juli 2009, overleg 18 augustus 2009

Wordt de demping van het water langs de Steinhagenseweg ook gecompenseerd in de 1,44 ha en gebeurt dit volledig binnen dit bestemmingsplan?

Antwoord:

Ja, dit water wordt volledig gecompenseerd in de genoemde 1,44 ha in dit bestemmingsplan. Niet alleen in de waterbestemming, maar ook in de bestemming gemengde doeleinden is een wateropgave geformuleerd. De tekst aangaande het water ten zuiden van het plangebied wordt herschreven zodat duidelijk is dat het genoemde water niet meegeteld wordt bij de wateropgave.

Is er (dan) nog ruimte voor een keurstrook en een inlaatpunt voor maaiboten en natuurlijke overers?

Ja, het plan voorziet in de genoemde punten.

Er wordt toch geen water gecompenseerd buiten het plan?

Nee, alles wordt binnen het plangebied Snellerpoort gecompenseerd. Er wordt in het plangebied zelfs gecompenseerd voor de buiten het plangebied gelegen FNV-kavel.

Hoe komt de riolering eruit te zien?

De riolering in het plan zal een zogenaamd verbeterd gescheiden systeem zijn.

Hoe wordt omgegaan met grote regenbui die eens in de tien jaar voorkomen? Er dient minimaal 80 cm te blijven tussen het water en gebouwen met uitbouwen boven het water.

Beide zaken zijn indirect relevant voor het bestemmingsplan. Deze zaken worden geregeld bij de bouwvergunning en de keurvergunning.

Hoe garanderen we de 1,44ha aan water?

De gemeente is eigenaar van de grond en zal door middel van de uitgifte regelen welk deel daadwerkelijk in water wordt omgezet.

Er dient minimaal 80 cm vrij te blijven tussen water en overstekende gebouwen

Dit zal niet in het bestemmingsplan worden opgenomen in overleg met HDSR.

Insprekers:

Inspreker 1

1. Blijkbaar is de aangelegde van Bravo 6C uitgangspunt, terwijl aanleg nog helemaal niet zeker is. Dat is vanwege enerzijds de financiering, anderzijds is nut & noodzaak van deze weg voor een verbeterde verkeersafwikkeling (nog) niet aangetoond. De beoogde weg gaat door een gebied met bijzondere landschappelijke waarden.

Antwoord:

De aanleg van Bravo 6c is inderdaad als uitgangspunt genomen. Wij gaan wij er van uit dat de plannen voor Bravo 6c gewoon doorgaan en dat de weg tussen 2015 en 2020 wordt aangelegd.

2. Afbeelding 10 op pagina 28 wordt verondersteld de verkeersintensiteiten in 2020 aan te geven. De tabelletjes daaronder geven dus ook de situatie voor 2020 aan.

In de tekst daaronder staat dat "...de Steinhagenseweg voldoende capaciteit heeft om het verkeer af te wikkelen. Het zuidelijk deel van de Europabaan heeft in de huidige situatie ook een intensiteit van ca. 40.000 mvt/etmaal. "

In dit tekeningetje staat Bravo 6 C niet ingetekend. Dus mag je de conclusie trekken dat aanleg van Bravo 6 C overbodig is. Het bestaande wegenstelsel kan de afwikkeling van het verkeer in 2020 volgens dit model dus goed aan. De Europabaan heeft nu al een capaciteit die tot in 2020 voldoende is.

Antwoord

Het plaatje op pagina 28 en het tabelletje daaronder geven de verkeersintensiteiten weer die komen uit het verkeersmodel voor het jaar 2020. In dit model is ook de nieuwe weg Bravo 6c opgenomen. Door een foutje is deze weg niet ingetekend op dit kaartje. Dit zal in de volgende versie worden aangepast. Het verkeersmodel 2020 is dus inclusief Bravo 6c en Bravo 6c is dus wel degelijk van belang voor een goede verkeersafwikkeling in de toekomst.

3. “.. plannen om een tweede op- en afrit te maken.” .

Eerst wordt er vanuit gegaan dat 6C wordt aangelegd, daarna blijkt uit de cijfers/verkeersmodel dat 6C overbodig is en tenslotte wordt gesteld dat er ‘plannen’ zijn. Kortom: men wil blijkbaar iets, waarvoor onderbouwing –althans in dit stuk- ontbreekt.

Wat wel gebeurt, is dat Woerden West een aansluiting krijgt op de A12, waardoor er minder druk komt op de Europabaan.

Antwoord:

Zie de beantwoording van vragen 1 en 2.

4. Met Cattenbroekerlaan wordt de Cattenbroekerdijk bedoeld. Cattenbroekerlaan ligt uitsluitend aan noordzijde van spoor.

Antwoord:

Dit zal worden aangepast.

5. Wat wordt verstaan onder ‘het verschuiven’ van de lange wand? Verder van het spoor en zo ja, hoe groot is die verschuiving? Wat is nu het verschil van de in het plan opgenomen situatie, ten opzichte van de eerder gepresenteerde plannen aan Klankbordgroep?

Antwoord:

Om de wand stedenbouwkundig interessanter te maken, wordt deze in twee stappen van 5 meter opgeschoven in noordelijke richting. Het oostelijke deel van de wand blijft op zijn plaats en het westelijke deel van de wand ligt 10 meter dicht bij het spoor.

6. “De Polaner voldoende geluidsbescherming biedt voor het achterliggende gebied. Door middel van de realisatie van de dove gevel met de minimale hoogte van 16 meter wordt het achterliggende woongebied van Snellerpoort...”.

Blijkbaar heeft samensteller een korte samenvatting van het geheel gemaakt:

- 16 meter is omschreven op pagina 20 als 16 meter hoog om voldoende aantal woningen te creëren en max 25% mag hoger, 16 meter is niet bepaald om het geluid van het spoort + S.weg voldoende te reduceren
- De dove gevel is bedoeld om het aan de andere zijde van de spoorlijn gelegen woongebied voldoende geluidsbescherming te bieden, voor het achterliggende gebied Snellerpoort heeft het dove karakter geen dienende functie.

Antwoord:

De minimale hoogte van 16 meter is noodzakelijk om het gebied achter de Polaner wand dusdanig geluidsluw te maken dat aan deze woningen geen extra geluidswerende voorzieningen nodig zijn. De dove gevel is een wettelijk voorschrift omdat de maximale grenswaarde wordt overschreden. Zonder een dove gevel, mogen er geen woningen in de Polaner wand gebouwd worden. Om voor de woningen aan de andere zijde van het spoor overlast door reflectie te voorkomen, zal de gevel van de Polaner worden aangepast (materiaalkeuze, weinig gladde oppervlakken en of een hellend gevelvlak).

Overigens heeft een nieuw geluidsonderzoek geleid tot nieuwe inzichten over de noodzakelijke hoogte van de Polaner. Deze nieuwe hoogte bedraagt 12 meter.

Inspreker 2

Voorziet geluids- en lichtoverlast doordat de Steinhagenseweg straks langs twee kanten van zijn perceel loopt en er twee rotondes bijkomen net naast zijn perceel. Welke voorzieningen zitten er in dit bestemmingsplan om dit te voorkomen?

Antwoord:

Met het stedenbouwkundige plan is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omliggende bebouwing. Uit schaduwberekening is gebleken dat de schaduwen alleen op de slechtste dag van het jaar (21 december) en dan alleen bij een volledige invulling van het plan (27m hoog) het perceel van de heer Zwijnenburg net raken. In de nieuwe plannen wordt uitgegaan van een lagere maximale hoogte, waardoor dit probleem wordt weggenomen.

Inspreker 3

1. Er worden teveel vierkante meters aan winkeloppervlak toegevoegd. Het is wenselijker om een discounter toe te staan plus een kleine uitbreiding van de bestaande supermarkt.

Antwoord:

Het onderzoek naar de wenselijkheid van extra winkelruimte geeft aan dat er vanuit distributie planologische gezichtspunt maar beperkte mogelijkheden zijn voor uitbreiding van het winkeloppervlak. Deze uitbreiding zal bij voorkeur direct aan of bij het bestaande winkelcentrum worden gerealiseerd. Totaal voor het hele winkelcentrum (bestaand + nieuw) is er 1.200 m² detailhandel mogelijk. Er is uitdrukkelijk geen plaats voor een tweede supermarkt.

2. De toevoeging van horeca in de lange wand is een concurrerende ontwikkeling voor het winkelcentrum en daarom onwenselijk

Antwoord:

Het gaat hier om een beperkte mogelijkheid van de vestiging van horeca. Concurrentie op zich is geen ruimtelijke relevant criterium en daarom niet relevant voor het bestemmingsplan. Een gezonde concurrentie is zelfs aan te bevelen. De ontwikkeling past in de schaalgrootte van het bestemmingsplan.

3. Door het omleggen van de Steinhagense Weg gaan de voordelen van een ligging aan een doorgaande weg en van een zichtlocatie verloren.

Antwoord:

De huidige Steinhagenseweg vormt een barrière voor de ontwikkeling van Snellerpoort. De komst van deze nieuwe wijk betekent extra klandizie voor dit wijkwinkelcentrum. Deze locatie is nooit specifiek opgezet als een zichtlocatie.

4. Het bestemmingsplan streeft volgens de toelichting naar een smal wegprofiel, dit is een probleem voor elkaar passerende vrachtwagens die nodig zijn voor de bevoorrading.

Antwoord:

De bestemming verkeer- verblijfsgebied is voldoende breed om een wegprofiel te maken, waar twee vrachtwagens elkaar kunnen passeren. De uiteindelijke uitvoering zal bepalen of dit ook daadwerkelijk kan. Het bestemmingsplan hoeft dus niet te worden aangepast.

5. De mogelijkheid om gedurende 45 dagen per jaar evenementen te mogen organiseren binnen de bestemming verkeer is een bedreiging voor de bereikbaarheid van het winkelcentrum

Antwoord:

Het is een mogelijkheid om gedurende 45 dagen per jaar een evenement te organiseren binnen de verschillende verkeersbestemmingen en geen verplichting. Het maximaal aantal toegestane evenementen is drie per jaar. Deze mogelijkheid is opgenomen om de winkeliers in staat te stellen om

braderieën en vergelijkbare activiteiten te organiseren. Tevens is het winkelcentrum tweezijdig bereikbaar, waardoor dit geen probleem is.

6. Er wordt onvoldoende duidelijkheid gegeven in de toelichting of het aantal parkeerplaatsen toereikend zal zijn. Vermoed wordt dat het aantal parkeerplaatsen niet voldoet.

Antwoord:

Er wordt gerekend met een worst-case scenario en zelfs dan zijn er voldoende parkeerplaatsen. Indien op basis van de thans lopende onderzoeken aanpassingen komen, zullen die opnieuw worden doorerekend.

7. De vorm van het winkelcentrum is in het bestemmingsplan al teveel bepaald. De vormgeving moet meer gericht zijn op functioneel shoppen en minder op “fun-shoppen”.

Antwoord:

De bestemmingsregels geven alleen de buitengrenzen en de maximale hoogte van het bouwgebied aan. De vorm van het gebouw is daarom alleen op hoofdlijnen bepaald. De tekening uit de toelichting van het bestemmingsplan komt uit het masterplan en is slechts een illustratie van een mogelijke invulling.

8. De bevoorrading van de winkels moet aan de voorkant gebeuren door een volledige straat omdat de winkels niet vanaf de achterzijde kunnen worden bevoorraad. De term “laad en loszone” impliceert teveel dat er maar een beperkt gebied beschikbaar is voor laden en lossen.

Antwoord:

Het is volkomen helder dat de winkeliers afhankelijk zijn van de bevoorrading via een voorzijde. In de huidige plannen wordt de bestaande parkeerplaats gehandhaafd. Er is daarmee voldoende rekening gehouden met dit uitgangspunt.

9. Aandacht worden gevraagd voor het huidige tekort aan parkeerplaatsen en de parkeerproblematiek tijdens de bouw van het nieuwe deel.

Antwoord:

Het huidige tekort aan parkeerplaatsen zal worden opgelost met dit nieuwe bestemmingsplan. Naar een tijdelijke oplossing wordt nog gezocht.

10. Aandacht wordt gevraagd om bij het selecteren van een ontwikkelaar er goed op te letten dat het beheer van het winkelcentrum in een hand blijft.

Antwoord:

Dit punt is niet ruimtelijk relevant en zal daarom niet leiden tot wijziging van het bestemmingsplan.