



Nota van beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan 'Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen'

Definitief
10 maart 2021

Nota van beantwoording zienswijzen

Op 30 september 2020 hebben burgemeester en wethouders bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan ‘uitbreiding Winkelcentrum Snel en Polanen’ (planidentificatie NL.IMRO.0632.uitbreidingwcsp-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 een ieder zienswijzen naar voren kunnen brengen tegen het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp besluit hogere waarden.

A. Zienswijzen

De gemeente heeft in totaal 7 zienswijzen ontvangen. Daarvan zijn 5 zienswijzen gericht op het ontwerpbestemmingsplan. De overige 2 zienswijzen zijn gericht op het ontwerp besluit hogere waarden.

Nr.	Naam	d.d.	Ingekomen	Brief nr.
1.	Bewoners La Fontaineplein 3 t/m 15	20 oktober 2020	22 oktober 2020	20.019425
2.	Prorail	9 november 2020	11 november 2020	20.020496
3.	Bewoner Harzstraat 3	9 november 2020	9 november 2020	20.020409
4.	Fietsersbond afdeling Woerden	9 november 2020	9 november 2020	21.000356
5.	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.

B. Ontvankelijkheid zienswijzen

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

C. Overzicht ontvangen 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 Snellerpoort Woerden (woongebied) opgenomen.

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 gelijkkluidende 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 de 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 willen de indieners van de zienswijze graag ontvangen. Ook tegen het bouwplan wordt bezwaar gemaakt, zonder daar nog kennis van te hebben genomen.

Reactie

In opdracht van de eigenaar van het winkelcentrum is een schetsontwerp opgesteld om op hoofdlijnen te kunnen toetsen of de bestemmingsplanregeling (omvang bouwvlakken, hoogtes etc) tot een uitvoerbaar plan leiden. Dit schetsontwerp is beschreven in de plantoelichting van het ontwerpbestemmingsplan dat ter inzage heeft gelegen. Er is nog geen uitgewerkt bouwplan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

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

In het Ambitiedocument (2018) is de ambitie van het college van B&W voor de nieuwe wijk Snellerpoort vastgelegd. Daarbij is zoals aangegeven in het raadsbesluit van 19 december 2018 vooral de structuur van de openbare ruimte van Snellerpoort vastgelegd. Voor de bouwvelden is bepaald dat deze flexibel in te vullen zijn met een (woning)bouwprogramma, zodat bijsturing in de loop der jaren mogelijk is.

De ambities die in het document voor de openbare ruimte zijn vastgelegd zijn:

- (a) het realiseren van een breder profiel van de nieuwe Beneluxlaan – bebouwing verder van het spoor,
- (b) openingen in de bebouwing langs het spoor zodat er minder sprake is van een “bebouwingswand”,
- (c) het draaien van het centrale groengebied haaks op het spoor,
- (d) het realiseren van een tweede ontsluiting van het winkelcentrum op de Beneluxlaan
- (e) het realiseren van een route voor langzaam verkeer (stadsstraat) tussen het winkelcentrum en het station.

Met het Ambitiedocument als vertrekpunt is in 2019 gewerkt aan een Stedenbouwkundig Plan (SP) voor Snellerpoort. In het SP zijn de vastgelegde structuur van de openbare ruimte en de hierboven beschreven ambities van het Ambitiedocument stedenbouwkundig uitgewerkt per bouwveld. Daarbij is mede naar aanleiding van de vastgestelde Woonvisie Woerden 2019-2024 (november 2019) gekeken naar een optimalisatie van het woningbouwprogramma gelet op de in de woonvisie vastgestelde grotere behoefte aan woningen binnen het bestaande stedelijke gebied. Naast een vergroting van het aantal woningen is in het Stedenbouwkundig Plan ook gekozen voor een groter bouwvolume bij het winkelcentrum. In eerste instantie was een losse parkeergarage voorzien op bouwveld B5 (naast B6). Later is ervoor gekozen om het parkeren uit het zicht te onttrekken en het inpandig op te lossen in het nieuwe woon-winkelgebouw. Daarmee is ook de oorspronkelijk geplande steeg tussen B5 en B6 vervallen. Het grotere bouwvolume bij het winkelcentrum sluit aan bij de ambities van de Structuurvisie (2009) waarin Snellerpoort is aangewezen als “wonen hoogstedelijk”. Het Stedenbouwkundig Plan is op 7 november 2019 gepresenteerd in de gemeenteraad en vervolgens juridisch planologisch vertaald in de bestemmingsplannen die in procedure zijn gebracht.

Conform het in 2018 door de gemeenteraad vastgestelde Ambitiedocument wordt ook bij het winkelcentrum uitgegaan van bebouwing in 4 tot 6 bouwlagen, met verbijzonderingen tot 8 bouwlagen (circa 25 meter). Dit wordt aan de oostzijde van de bouwvelden B5/B6 gerealiseerd. In het Ambitiedocument werd reeds uitgegaan van een appartementengebouw van 12 tot 15 verdiepingen (45 meter) aan de westzijde van de centrale openbare ruimte/centrale buurtpark. In het Stedenbouwkundig Plan is de positionering van het hoogteaccent nader beschouwd en verplaatst naar de oostzijde van de centrale openbare ruimte (centrale buurtpark). De achtergrond daarvan is dat het appartementengebouw aan de grootste openbare ruimte wordt geplaatst, namelijk aan het centrale buurtpark en de promenade. Ook is het in stedenbouwkundig opzicht van belang dat het gebouw in het verlengde van belangrijke zichtlijnen staat, denk aan de zichtlijnen vanaf de promenade en

de zuid-noord gerichte watergang langs de Terschellingkade. De positionering van het hoogteaccent boven de voorgenomen uitbreiding van het winkelcentrum (dus aan de oostzijde van het centrale buurtpark) voldoet beter aan deze gewenste stedenbouwkundige opzet. Door deze positionering krijgt het toekomstige appartementengebouw een ruimtelijke verankering in de wijk en bakent de zichtlijnen af. Door de positionering van het hoogteaccent boven het winkelcentrum (in plaats van aan de westzijde van het park) wordt het winkelcentrum beter stedenbouwkundig gemarkeerd en worden de woningen direct boven de voorzieningen gerealiseerd. Voor veel bewoners zijn de voorzieningen hierdoor in de directe nabijheid aanwezig. De effecten van het verplaatste hoogteaccent zijn onderzocht (onder andere m.b.t. windhinder en bezonning).

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

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

De ambities van het Ambitiedocument zijn overgenomen in het Stedenbouwkundig Plan en bestemmingsplan. In het ambitiedocument was al voorzien in het toevoegen van een hoogteaccent bij het winkelcentrum, de plek van het hoogteaccent is verplaatst van de westzijde naar de oostzijde van het centrale buurtpark. Zie voor een toelichting op de onderbouwing daarvan de reactie bij punt 1.4.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

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

Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn twee zaken aangepast aan de planverbeelding:

- het gehele complex is enkele meters in westelijke richting verschoven zodat de afstand tot bestaande woningen wordt vergroot.
- voor het hoge gedeelte (45m) was in het voorontwerpbestemmingsplan een gebied bepaald waarbinnen het hoogteaccent met een footprint van 550 m² zou mogen worden gerealiseerd. Dit zoekgebied is in het ontwerpbestemmingsplan verkleind, zodat meer zekerheid is gegeven over de plek van het hoogteaccent.

Het gehele bestemmingsvlak is dus, inclusief het verkleinde zoekgebied, enkele meters verschoven in westelijke richting.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.8 Motivering hoogteaccent van 45 meter

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

In paragraaf 2.3 van de plantoelichting van het ontwerpbestemmingsplan dat ter inzage heeft gelegen is de gekozen stedenbouwkundige opzet (locatie en omvang hoogteaccenten) beschreven en gemotiveerd.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is een nieuwe afweging gemaakt tussen deze stedenbouwkundige, volkshuisvestelijke (voldoende nieuwe woningen) en ruimtelijke belangen. Daarbij zijn ook de effecten van het hoogteaccent bij het winkelcentrum in beschouwing genomen. Deze heroverweging heeft niet geleid tot het schrappen van het hoogteaccent, wel tot het in beperkte mate opschuiven van het bouwblok (verder van de bestaande woningen) en beperken van het zoekgebied voor de hoogbouw.

Ten aanzien van de hoogteaccenten bij het spoor: in het Ambitiedocument is uitgegaan van één hoogteaccent bij het spoor (12-15 bouwlagen), aan de noordzijde van het centrale buurtpark. Dat hoogteaccent is in het Stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan voor Snellerpoort overgenomen.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is de maximale bouwhoogte van de toren heroverwogen. Bezien in relatie tot de hoogbouw in de omgeving is voor de hoogbouw van

Snellerpoort een bouwhoogte gewenst die tenminste gelijk is aan de hoogste toren aan de overzijde van het spoor (40 meter). Aangezien er op de locatie winkelcentrum geen stedenbouwkundige of programmatische noodzaak is om de toren hoger te maken dan 40 meter zal de maximale bouwhoogte van de hoogbouw op de uitbreiding van het winkelcentrum in het bestemmingsplan worden teruggebracht van 45 naar 40 meter. Dit zal een positief effect hebben op de bezonning van de terrassen van de woningen aan de Grimmkade. De uiteindelijke schaduwwerking is zodanig beperkt dat dit naar oordeel van de gemeente geen onevenredig nadeel voor de bestaande bewoners oplevert.

De zienswijze geeft aanleiding de verbeelding (aanduiding maximum bouwhoogte van 45 meter wijzigen in 40 meter) en artikel 3.2.3 van de planregels aan te passen. De maximale bouwhoogte bij het winkelcentrum wordt daarmee verlaagd van 45 naar 40 meter.

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 bij het winkelcentrum een overschrijding zijn van de voorkeurgrenswaarde voor railverkeer, de berekende geluidbelasting wordt hierdoor wel lager. Het vaststellen van een hogere waarde voor de nieuwe woningen zal dus in alle gevallen 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 afschermende 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 Bezonnning

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 avonduren is de late avondzon iets waar de bewoners van genieten. Het ontnemen daarvan tast het woongenot aan.

Reactie

De ligging van woningen in stedelijk gebied brengt met zich mee dat enige beperking van bezonnning aanvaardbaar is. In de gekozen stedenbouwkundige opzet is echter rekening gehouden met de bezonnning van bestaande woningen. Om die reden is het hoogteaccent op het meest westelijke punt van bouwveld B5-B6 gesitueerd, zo ver mogelijk van de bestaande woningen boven het winkelcentrum. De meeste schaduw van de nieuwbouw zal door de ligging vallen op de nog te bouwen woningen van Snellerpoort.

Uit de uitgevoerde bezonningsstudie blijkt dat bij de bestaande woningen aan het La Fontaineplein er inderdaad alleen in de avonduren sprake kan zijn van enige extra schaduw door de nieuwbouw. N.a.v. de inspraak is het bouwveld enkele meters in westelijke richting verplaatst en is het zoekgebied voor de hoogbouw verkleind. Dit is mede gedaan om de extra schaduweffecten zo veel mogelijk te beperken.

Aangezien op verreweg de meeste tijdstippen van de dag er door de onderlinge oriëntatie en ligging geen sprake is van een beperking van de bezonnning is de beperkte extra schaduw in de avond te beschouwen als niet onevenredig.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is de maximale bouwhoogte van het hoogteaccent verlaagd van 45 meter naar 40 meter. Dat heeft ook positieve consequenties voor de bezonnning van de bestaande woningen bij het winkelcentrum.

De zienswijze geeft aanleiding de verbeelding (aanduiding maximum bouwhoogte van 45 meter wijzigen in 40 meter) en artikel 3.2.3 van de planregels aan te passen. De maximale bouwhoogte bij het winkelcentrum wordt daarmee verlaagd van 45 naar 40 meter. De reeds uitgevoerde bezonningsstudie zal op dit punt worden geactualiseerd.

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 ontwerpbestemmingsplan 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 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 3 lid 3.2.5 sub d 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 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

Het parkeren wordt in pandig op de verdiepingen gerealiseerd. Bouwkundig zijn voldoende mogelijkheden om de gevel zodanig vorm te geven dat er geen koplampen inschijnen bij de bestaande tegenoverliggende woningen. Hier wordt bij ontwerp van de parkeergarage rekening mee gehouden en dit wordt bij de toetsing van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen meegenomen.

De parkeergarage zal niet openbaar toegankelijk zijn en zal alleen betreden kunnen worden door bewoners of gebruikers met een geldig parkeerkaartje. Bij het ontwerp zal rekening worden gehouden met het aspect sociale veiligheid.

Overlast door rondhangende jeugd in de openbare ruimte (al dan niet in een garage) valt niet onder de werking van een bestemmingsplan. Met de indeling van het gebouw kan rekening worden gehouden met het zo min aantrekkelijk mogelijk maken voor jongeren. Het tegengaan van overlast door hangjeugd is een kwestie van handhaving door politie of boa's van de gemeente.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

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. ProRail

2.1 Tekstueel paragraaf 4.7

Verzocht wordt om paragraaf 4.6 van de plantoelichting (geluid) op te stellen conform paragraaf 4.7 van de plantoelichting van het aangrenzende bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied). Daarnaast wordt verzocht om de planregels ten aanzien van het geluid af te stemmen op artikel 6.2.5 van het aangrenzende bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied).

Reactie

De planregels van het bestemmingsplan voor de uitbreiding van het winkelcentrum zijn voor wat betreft geluid (bouwregels, voorwaardelijke verplichting) anders dan het woongebied omdat bij het woongebied aanvullende regels zijn opgenomen voor de realisatie van dove gevels. Uit het akoestisch onderzoek voor het winkelcentrum is gebleken dat bij het winkelcentrum geen dove gevels nodig zijn, dus die regels hoeven niet te worden opgenomen in het bestemmingsplan voor de uitbreiding van het winkelcentrum.

Naar aanleiding van de reactie zal de indeling van beide paragrafen in de plantoelichting wat meer op elkaar worden afgestemd. Inhoudelijk zullen beide paragrafen van elkaar blijven verschillen aangezien het woongebied op kortere afstand van de weg en het spoor ligt en in dat gebied aspecten als dove gevels en geluidbeperkende maatregelen een rol spelen die bij het winkelcentrum niet of in mindere mate aan de orde zijn.

De zienswijze geeft aanleiding om de plantoelichting (paragraaf 4.6 - geluid) op dit punt te verduidelijken.

2.2 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.

2.3 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.

3. Bewoner Harzstraat 3

3.1 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.

3.2 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

Zie in dit verband de beantwoording bij zienswijze 1.8.

De zienswijze geeft aanleiding de verbeelding (aanduiding maximum bouwhoogte van 45 meter wijzigen in 40 meter) en artikel 3.2.3 van de planregels aan te passen. De maximale bouwhoogte bij het winkelcentrum wordt daarmee verlaagd van 45 naar 40 meter.

3.3 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

Hoogbouw in Woerden zal zich moeten voegen naar de maat en schaal van Woerden. De torenspits van de Bonaventurakerk moet met een hoogte van 77 meter wel blijven uittorenen boven de bebouwing van de stad. De recente hoogbouw vlakbij Snellerpoort, ten noorden van de spoorlijn biedt met een hoogte tot ca 40 meter een goede referentie van hoogbouw die nog past bij de Woerdense maat.

Hoogbouw hoeft niet te leiden tot sociale problemen. De tevredenheid van bewoners van bestaande hoogbouw – zoals in Snel en Polanen – bewijst dat. Voldoende menging van woningtypen is hierbij een belangrijk middel. Er is bovendien vaak sprake van bewuste keuze voor hoogbouw door een doelgroep die deze woonvorm waardeert. En door aandacht te schenken aan een goede relatie van de hoogbouw met de begane grond door een levendige plint hoeft hoogbouw ook geen problemen te leveren voor de leefbaarheid van de directe omgeving. Windhinder en onevenredige ontneming van zicht en bezonning zijn effecten die met de juiste plaatsing moeten worden voorkomen of beperkt worden tot een acceptabel niveau.

Zie in dit verband mede de beantwoording bij zienswijze 1.8.

De zienswijze geeft aanleiding de verbeelding (aanduiding maximum bouwhoogte van 45 meter wijzigen in 40 meter) en artikel 3.2.3 van de planregels aan te passen. De maximale bouwhoogte bij het winkelcentrum wordt daarmee verlaagd van 45 naar 40 meter.

3.4 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.

4. Fietzersbond afdeling Woerden

4.1 STOMP principe

De Fietzersbond is te spreken over de inzet voor langzaam verkeer in Snellerpoort, mede op basis van de Verkeersvisie 2030. 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.

4.2 Samenhang twee bestemmingsplannen

De fietsersbond constateert dat voor het woongebied en het winkelcentrum twee bestemmingsplannen gelijktijdig in procedure zijn gebracht. Het lijkt alsof beide plannen afzonderlijk zijn opgesteld en beschouwd en dat de onderlinge samenhang, alsmede de samenhang met het omliggende gebied, zoals het bestaande winkelcentrum, ontbreekt.

Reactie

De plannen voor Snellerpoort, voor zowel het winkelcentrum als het woongebied zijn en worden in samenhang gemaakt en uitgewerkt. Zo is voor het gebied als geheel een stedenbouwkundig plan en een inrichtingsplan voor de openbare ruimte opgesteld. Deze plannen vormen de basis voor de beide bestemmingsplannen die in procedure zijn gebracht. Vanzelfsprekend is in de planvorming zowel qua openbare ruimte als qua stedenbouwkundige en ruimtelijke opzet aansluiting gezocht met de omliggende gebieden, waaronder het bestaande winkelcentrum. De suggestie van de fietsersbond dat rond Snellerpoort een figuurlijke muur is opgetrokken en de omliggende gebieden buiten beschouwing zijn gelaten is dan ook onjuist.

De plangebieden van beide bestemmingsplannen zijn bepaald voor de gronden waar de gewenste ontwikkelingen niet zijn toegestaan op basis van de nu geldende bestemmingsplannen. Voor het bestaande winkelcentrum bijvoorbeeld zijn geen ontwikkelingen voorzien die op grond van het geldende bestemmingsplan niet mogelijk zijn. Om die reden is het bestaande deel van het winkelcentrum niet meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.3 Verzorgingsgebied winkelcentrum

Het verzorgingsgebied van het winkelcentrum is niet alleen Snel en Polanen, Waterrijk en Cattenbroek. Het winkelcentrum bedient ook het Woerdense Staatsliedenkwartier, Harmelen en kernen verderop. Vanwege de ligging en het gratis parkeren genereert het winkelcentrum dus veel meer verkeer. En dit zal door de toename alleen maar meer worden.

Reactie

Overeenkomstig de supermarktstructuurvisie van de gemeente Woerden (2019) bestaat het voornaamste verzorgingsgebied van dit winkelcentrum uit de omliggende wijken. Het dorp Harmelen bijvoorbeeld ligt op geruime afstand en heeft een eigen centrum met winkels voor de dagelijkse boodschappen.

In het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd voor Snellerpoort is rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen uitbreiding van het winkelcentrum met een extra supermarkt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.4 Parkeervoorzieningen

Bij het winkelcentrum wordt een parkeergarage gerealiseerd voor de uitbreiding van het winkelcentrum en de 100 toe te voegen woningen. In de openbare ruimte worden ook

parkeerplaatsen gerealiseerd. Er wordt kennelijk vanuit gegaan dat het aangrenzende woongebied “stand alone” is en dat er geen “overflow” zal zijn met verkeersbewegingen en parkeren.

Reactie

Het klopt dat voor de uitbreiding van het winkelcentrum zowel wordt voorzien in gebouwd parkeren als parkeren op maaiveld. Dat komt doordat de parkeervraag groter wordt door de toe te voegen supermarkt en de 100 appartementen, en tevens parkeerplaatsen op maaiveld worden opgeheven doordat ter plaatse van die parkeerplaatsen bebouwing wordt gerealiseerd. Dit alles kan niet worden gecompenseerd in de nieuwe gebouwde parkeervoorziening, dus zal een deel nog op straat plaatsvinden.

Voor het woongebied wordt binnen de bouwvelden voldoende parkeergelegenheid voor de nieuwe woningen gerealiseerd. Bezoekersparkeren vindt plaats op straat in het woongebied, daar is in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte rekening mee gehouden.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.5 Stadsstraat

Op de grens tussen beide bestemmingsplannen wordt een stadsstraat gerealiseerd die de verbinding gaat vormen tussen het winkelcentrum en de omgelegde Beneluxlaan. Deze ene stadsstraat moet al het verkeer rond het winkelcentrum verwerken. De fietsersbond is van mening dat er onvoldoende ruimte is om het verkeer veilig af te wikkelen. Gepleit wordt voor een gescheiden fietspad, net als nu het geval is.

Reactie

Weliswaar ligt de bedoelde stadsstraat aan de zijde van het winkelcentrum op de grens van beide bestemmingsplannen, maar uiteraard is één en ander in samenhang ontworpen en onderzocht.

De stelling van de fietsersbond dat de oostelijke stadsstraat de gehele verkeersafwikkeling van het winkelcentrum moet verwerken is onjuist. Ook aan de westzijde, afbuigend naar het noorden loopt deze stadsstraat door en sluit aan de zijde van het spoor aan op de omgelegde Beneluxlaan. Het winkelcentrum is dus aan twee zijden ontsloten op de Beneluxlaan.

In de huidige situatie ligt er een apart fietspad langs de Steinhagenseweg waar dagelijks circa 10.000 motorvoertuigen rijden. 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 maximaal 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.

4.6 Stedenbouwkundige opzet versus openbare ruimte

Het uitgangspunt zou moeten zijn dat een goed uitgewerkte openbare ruimte de plattegrond van de wijk bepaalt. Het lijkt erop dat bij Snellerpoort de stedenbouwkundige opzet leidend is geweest en binnen die kaders de openbare ruimte vormgegeven moet worden.

Reactie

Voor Snellerpoort is in het Ambitiedocument (2018) als eerste de structuur en omvang van de openbare ruimte vastgelegd. Daarna is de stedenbouwkundige opzet van de bouwvelden bepaald.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.7 Inrichtingsplan winkelplein

Hoewel voor het winkelplein nog een inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt gemaakt, wordt gevraagd of er vooraf niet al teveel beperkingen zijn om een goede openbare ruimte te realiseren. Verwezen wordt naar de Verkeersvisie 2030 (3.3.7) en de Strategienota Verkeersvisie 2030 (3.3.8) waarin wordt beschreven op welke wijze het langzame verkeer en plek krijgt in Woerden.

Reactie

Ook met de beschikbare ruimte voor het winkelplein kan een kwalitatief goede openbare ruimte worden gerealiseerd, waarbij de uitgangspunten van de verkeersvisie kunnen worden aangehouden. Er zal veel aandacht en ruimte zijn voor langzaam verkeer.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.8 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.

4.9 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.

4.10 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, inpandig 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. Expeditieverkeer 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.

4.11 Bevoorrading

De huidige winkels worden uitgezonderd de supermarkt aan de voorzijde bevoorraadt, dus aan het beoogde winkelplein. Nu levert dit al gevaarlijke situaties op omdat daar geen ruimte voor is. Hoe gaat dat in de toekomst?

Reactie

Dit blijft ongewijzigd en zal ook in de toekomst via het winkelplein en/of het aanwezige parkeerterrein aldaar plaatsvinden.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.12 Windhinder – garanties t.a.v. maatregelen

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.

4.13 Windhinder – omliggende gebouwen

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

Reactie

In het windhinderonderzoek is ook de omgeving van het plangebied betrokken, waaronder het gebouw aan de Steinhagenseweg 2.

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

4.14 Bereikbaarheid winkelplein voor fietsers

Op welke wijze kunnen fietsers het winkelplein bereiken als daar een parkeerruimte voor 75 auto's is bedacht? Gepleit wordt om het fietsverkeer te scheiden van het (parkerende) autoverkeer.

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.

4.15 Gratis of betaald parkeren

Er wordt niets gezegd over gratis parkeren of betaald parkeren. Het feit dat het parkeren nu gratis is, trekt consumenten uit de hele regio plus het centrum en zelfs Molenvliet.

Reactie

Parkeren is in de huidige situatie gratis. Mogelijk komt er in de toekomst een vorm van parkeerregulering. Dat zou bijvoorbeeld ook een parkeerschijfzone kunnen zijn. Het al dan niet invoeren van een parkeerregulering valt echter buiten de strekking van dit bestemmingsplan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.16 Fietsparkeren

Voor de automobilist wordt alles op tekening gezet, maar het fietsparkeren bij het winkelcentrum wordt doorgeschoven naar het inrichtingsplan voor het winkelplein. Fietsparkeren moet integraal onderdeel zijn van de parkeeroplossing. De huidige fietsparkeervoorzieningen bij het winkelcentrum zijn slecht en niet veilig te bereiken. Ook de toegang vanaf de Grimmkade verdient hierbij aandacht, omdat de huidige doorsteek door de aanwezige hekken onaantrekkelijk is. Dit moet integraal worden benaderd, ook al ligt dat net buiten het plangebied.

Reactie

Bij het opstellen van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte is niet alleen het autoverkeer betrokken maar is ook aandacht voor de (doorgaande) fietsroutes door het plangebied. Daarnaast is in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte de plek en de omvang van fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte vastgelegd. De stelling dat er alleen aan autoverkeer wordt gedacht is dus onjuist.

Voor het plein bij het winkelcentrum wordt de omvang van het maaiveldparkeren beperkt ten gunste van een autovrije openbare ruimte. Op dit plein is ruim voldoende plek om de benodigde fietsparkeervoorzieningen te realiseren.

Het al dan niet verbeteren van de bestaande doorgang naar de Grimmkade, ter verbetering van deze doorsteek, wordt in het kader van het inrichtingsplan onderzocht en valt buiten de strekking van wat een bestemmingsplan kan regelen.

Bij de uitwerking van de inrichting van het winkelplein zullen zowel de direct betrokkenen (zoals omwonenden en winkeliers) als andere gebruikers (zoals winkelend publiek en fietsers(bond) betrokken worden.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.17 Aandeel fietsverkeer en vrachtverkeer

Er zijn alleen tellingen van autoverkeer op de Steinhagenseweg. Cijfers over fietsverkeer zijn er niet, hetzelfde geldt over aantallen voetgangers. Ook is onduidelijk wat het aandeel vrachtverkeer is.

Reactie

Op de stadsstraat worden circa. 3.000 motorvoertuigen per etmaal verwacht. Op basis van tabel 5-2 uit de "ontwerpwijzer fietsverkeer" van het CROW kan worden opgemaakt dat bij intensiteiten tot 5.000 mvt/etmaal een hoofdfietsnetwerk prima gemengd kan plaatsvinden. De verwachte intensiteit per stadsstraat ligt daar onder.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.18 Omvang fietsenbergingen

Verzocht wordt om bouwers op te leggen dat bergingen 7 m² moeten zijn in plaats van 5 m² zodat er voldoende plek is om fietsen te stallen.

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.

5. Bewoner Jan van Beierenlaan 153

5.1 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.

5.2 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.

5.3 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.

5.4 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.

5.5 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.

5.6 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

5.7 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. De voorgenomen nieuwbouw bij het winkelcentrum (40 meter) ligt op een afstand van circa 400 meter. In het tussenliggende gebied ligt de brede spoorbaan en, in geval van de bebouwing bij het winkelcentrum, tevens een groot deel van de nieuwe wijk Snellerpoort. 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.

5.8 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.

5.9 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

De zienswijze heeft betrekking op het akoestisch onderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan voor het woongebied is uitgevoerd, en niet op het akoestisch onderzoek dat betrekking heeft op de uitbreiding van het winkelcentrum.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.10 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 zienswijze heeft betrekking op het akoestisch onderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan voor het woongebied is uitgevoerd, en niet op het akoestisch onderzoek dat betrekking heeft op de uitbreiding van het winkelcentrum.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.11 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.

5.12 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.

5.13 Trillingsonderzoek

Kloppen de conclusies van het trillingsonderzoek 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.

5.14 Geluidtoename bij bocht Beneluxlaan

De geluidstoename bij de woning van de indiener van de zienswijze (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.

5.15 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 Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen) 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 inpasbaarheid van de bebouwing bij het winkelcentrum in de Structuurvisie (2009)
- de ligging van het hoogteaccent bij het winkelcentrum
- de voorgenomen hoogte van het hoogteaccent bij het winkelcentrum
- de hoogte van het groepsrisico (externe veiligheid)
- de effecten van de nieuwbouw op het windklimaat in de openbare ruimte
- de effecten van het hoogteaccent op de bezonning van omliggende woningen
- verwachte overlast van parkeervoorzieningen (koplampen en hangjeugd)
- aantal te realiseren (gratis) parkeerplaatsen in de openbare ruimte
- inrichtingsplan voor het winkelplein
- voldoende en veilige (doorgaande) routes voor het fietsverkeer, inclusief de stadsstraat tussen het winkelcentrum en de Cattenbroekerdijk

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