

Bestemmingsplan Defensie-eiland

Gemeente Woerden

Vastgesteld



Bestemmingsplan Defensie-eiland

Gemeente Woerden

Vastgesteld

Rapportnummer:	211X04759.064345_1_12
Datum:	4 oktober 2012
Contactpersoon opdrachtgever:	De Wasserij CV
Projectteam BRO:	Roeland Mathijssen, Gineke Schalken, Jeroen Miellet, Lenny van Oort, Grietje Pepping
Concept:	28 september 2011
Voorontwerp:	oktober 2011
Ontwerp:	december 2011, februari 2012, maart 2012, april 2012
Vaststelling:	27 september 2012
Trefwoorden:	--
Bron foto kافت:	--
Beknopte inhoud:	--

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401

Toelichting

Inhoudsopgave	pagina
1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.1 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.2 Vigerend bestemmingsplan	4
1.3 Leeswijzer	6
2. HISTORIE EN HUIDIGE SITUATIE	7
2.1 Historie	7
2.2 Huidige situatie	8
3. TOEKOMSTIGE SITUATIE	11
4. BELEIDSKADER	19
4.1 Rijksbeleid	19
4.2 Provinciaal- en regionaal beleid	20
4.3 Gemeentelijk beleid	22
5. PLANOLOGISCHE ASPECTEN	27
5.1 Geluid	27
5.2 Luchtkwaliteit	29
5.3 Bedrijven en milieuzonering	35
5.4 Bodem en grondwater	36
5.5 Externe veiligheid	40
5.6 Kabels en leidingen	42
5.7 Waterparagraaf	44
5.8 Flora en Fauna	51
5.9 Archeologische waarden	53
5.10 Cultuurhistorische waarden	53
5.11 Verkeer en parkeren	56
5.12 Vorm vrije M.E.R.	59
6. JURIDISCHE PLANOPZET	61
6.1 Algemene opzet	61
6.2 Toelichting op de verbeelding	61

6.3 Toelichting op de regels	62
6.3.1 Artikelsgewijs toelichting	62
7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	67
8. PROCEDURE	69
8.1 Inleiding	69
8.2 Inspraak	69
8.3 Overleg	69
8.4 Zienswijzen	70
8.5 Verdere procedure	70
SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Stedenbouwkundig plan Defensie-eiland (Karres en Brands,2012)	
Bijlage 2: Nota van uitgangspunten (BRO, 2011)	
Bijlage 3: Bomeninventarisatie (2007)	
Bijlage 4: Verkeersgeneratie (BRO, 2012)	
Bijlage 5: Saneringsplan fase 1 (Sita Remediation BV, 2010)	
Bijlage 6: Saneringsplan fase 2 (Sita Remediation BV, 2011)	
Bijlage 7: Quickscan flora en fauna (Bureau Viridis 2007)	
Bijlage 8: Oplegnotitie flora en fauna (BRO, 2011)	
Bijlage 9: Tussentijdse memo flora en fauna (Staro, 2011)	
Bijlage 10: Briefrapportage vlm&vogels Defensie Woerden (Staro 2011)	
Bijlage 11: Broedvogel- en vleermuizen onderzoek (BRO, 2011)	
Bijlage 12: Mitigatieplan Tongvaren	
Bijlage 13: Archeologisch veldonderzoek	
Bijlage 14: PvE IVO-proefsleuven (ARC, 2011)	
Bijlage 15: Bouwhistorische verkenning (dhr. Van der Meule, 2001)	
Bijlage 16: Cultuurhistorisch advies	
Bijlage 17: Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer	
Bijlage 18: Externe veiligheid BP Defensie-eiland Woerden	
Bijlage 19: Vorm vrije m.e.r.-beoordeling	
Bijlage 20: Eindverslag vooroverleg	
Bijlage 21: Luchtkwaliteitsonderzoek	
Bijlage 22: Bezonningsstudie	
Bijlage 23: Nota van beantwoording zienswijzen	
Bijlage 24: Staat van wijzigingen	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het voormalige defensie-eiland aan de Wilhelminaweg 146 te Woerden zal worden herontwikkeld. Doel is om het voormalige militaire terrein te herontwikkelen tot een hoogwaardig deel van de binnenstad van Woerden met het hoofdaccent op wonen. In totaal worden maximaal 243 woningen en circa 400 – 800 m² aan culturele voorzieningen gerealiseerd.

Om de herontwikkeling en de sanering van het 'Defensie-eiland' te realiseren, is door de gemeente Woerden een aanbestedingsprocedure gevolgd. Deze procedure is winnend afgesloten door de combinatie van Blauwhoed en VORM Holding. Deze partijen hebben 'De Wasserij CV' opgericht, de entiteit die het 'Defensie-eiland' gaat herontwikkelen.



Fig. 1.1: Globale begrenzing van het plangebied

De herontwikkeling van het defensie-eiland is op basis van het vigerende bestemmingsplannen niet mogelijk. Om de herontwikkeling mogelijk te maken zal het vigerend bestemmingsplan worden herzien. Onderliggend plan betreft de herziening om de voorgenomen herontwikkeling van het defensie-eiland juridisch en planologisch mogelijk te maken.

Als uitgangssituatie voor het opstellen van onderhavig bestemmingsplan hebben het stedenbouwkundig plan¹ en de Nota van Uitgangspunten² als leidraad gediend.

1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de Singel van Woerden, ten zuiden van het stadscentrum en nabij het spoor.

De exacte begrenzing van het plangebied voor het bestemmingsplan is bepaald door de omliggende bestemmingsplannen 'Woerden Binnenstad' en 'Honthorst'. De grenzen van deze bestemmingsplannen vormen de begrenzing van onderhavig plangebied, met uitzondering van de nieuwe ontsluitingen van het plangebied (zie hiervoor de planbeschrijving in hoofdstuk 3). Deze ontsluitingen ofwel bruggen zijn op basis van het vigerend bestemmingsplan niet mogelijk.

Het kasteel Woerden valt buiten het plangebied omdat dit deel reeds onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan 'Woerden Binnenstad'. Dit betekent dat de plangrens strak rondom het defensie-eiland ligt, met uitzondering van de nieuwe ontsluitingen, bebouwing die deels boven het water zijn gesitueerd en de inrichting van de ruimte rondom het kasteel (zie figuur 1.1 voor een globale begrenzing van het plangebied).

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeren de bestemmingsplannen 'Binnenstad 1978', vastgesteld door de gemeenteraad van Woerden op 29 juni 1978 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 18 december 1979, 'Binnenstad 2009' en 'Spoorverbreding'. Voor het plangebied zijn onderstaande bestemmingen van toepassing:

- Militaire doeleinden (MD);
- Openbaar groen, plantsoen of berm;
- Haven;
- Bijzondere doeleinden kasteel (BDKA);

¹ Stedenbouwkundig plan Defensie-eiland, Karres en Brands, d.d. 3 december 2011.

² Nota van Uitgangspunten bestemmingsplan defensie-eiland Woerden, BRO, projectnummer 211X04759.065264_1_8, d.d. 8 september 2011.

- Erf (E).

De voorgenomen ontwikkeling wijkt ruimtelijk en functioneel af van het vigerend bestemmingsplan. Herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk. Voor een uitsnede van de plankaart behorende bij het vigerende bestemmingsplan Binnenstad 1978', zie figuur 1.2.

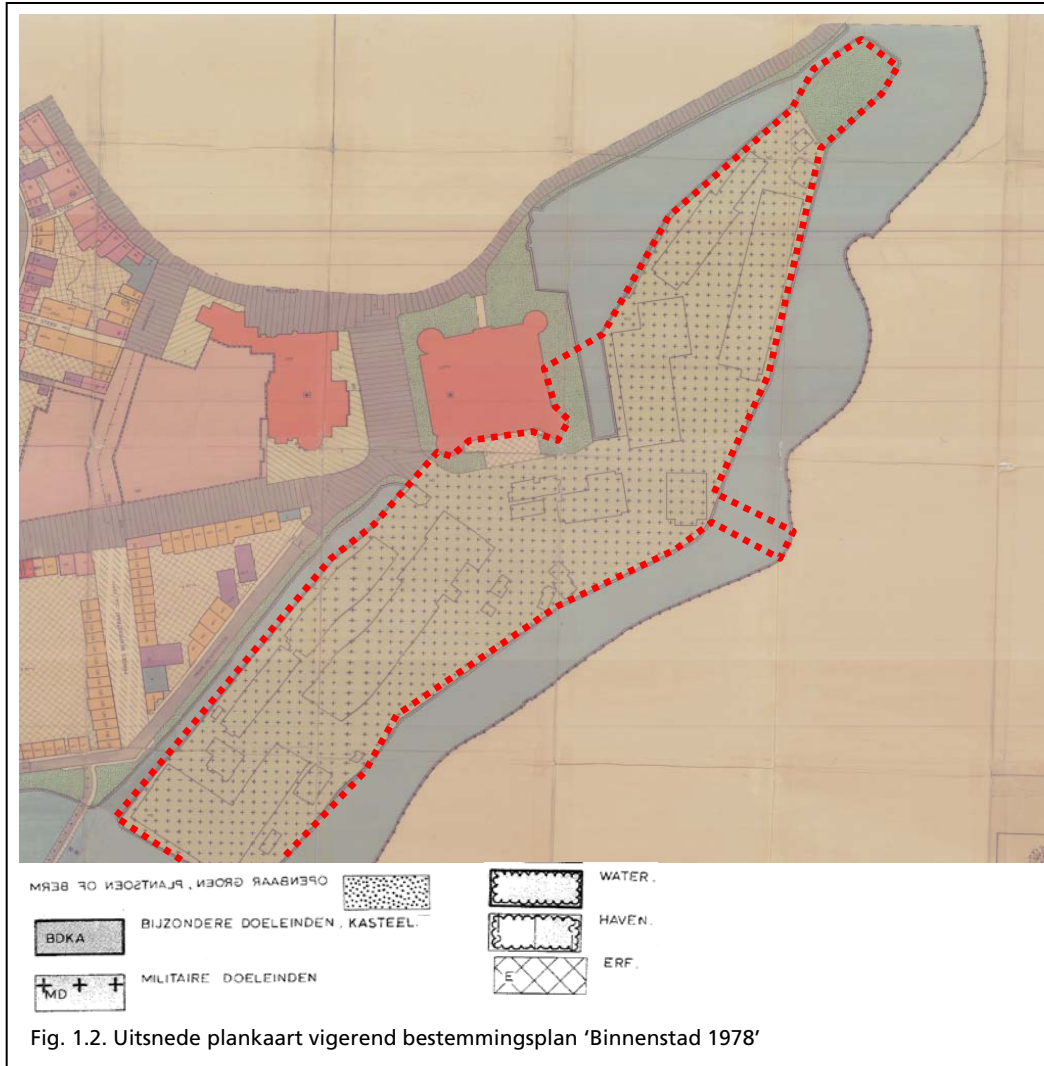


Fig. 1.2. Uitsnede plankaart vigerend bestemmingsplan 'Binnenstad 1978'

1.3 Leeswijzer

Allereerst wordt ingegaan op het gebiedsprofiel van de locatie. Daarna wordt de ontwikkeling beschreven. Het hierop volgende hoofdstuk omvat een motivering van het project, waarbij onder andere beleidsmatige, milieuhygiënische en ruimtelijke aspecten aan de orde komen (hoofdstuk 4 en 5). Hoofdstuk 6 bevat de juridische vertaling. Daaropvolgend wordt de financiële en economische haalbaarheid van het plan aangetoond. Afgesloten wordt met het hoofdstuk over de te volgen procedure.

2. HISTORIE EN HUIDIGE SITUATIE

2.1 Historie

Defensie-eiland en omgeving

Het defensie-eiland van Woerden kent een rijke historie en is nauw verbonden met de geschiedenis van het nabij gelegen kasteel Woerden.

De historie van het defensie-eiland begint in het jaar 1873 met de vestiging van het Centraal Magazijn van Kleding en Uitrusting in het kasteel van Woerden. In 1873 werden, ten gevolge van de reorganisaties bij het Ministerie van Oorlog, drie Centrale Magazijnen opgericht. Daarvan werd er één in het kasteel van Woerden gevestigd. Dit 'Centraal Magazijn van Kleding en Uitrusting' ontwikkelde zich in de 20^e eeuw tot een belangrijke werkgever in Woerden en breidde zich uit naar het Defensie-eiland achter het kasteel. Na een aanvankelijk lange tijd gehuurd te hebben, kocht het Ministerie van Oorlog dit eiland in 1921 van de gemeente Woerden.

In 1980 vertrok het 'Magazijn' (officieel de 637^e Intendance Centrale Werkplaats) uit het kasteel en werden alle werkzaamheden naar het defensie-eiland verplaatst. Het werd hoofdzakelijk gebruikt voor het wassen, drogen, spoelen, repareren en opslaan van militaire goederen van textiel (uniformen, tenten etc.) door de afdeling Intendance van de Koninklijke Landmacht. Sinds eind jaren '90 zijn de gebouwen niet meer in bedrijf.

Gebouwen op het defensie-eiland

Vanaf circa 1880 werd begonnen met de bouw op de buitenomwalling van het Defensie-eiland. Deze moest plaats maken voor onder meer een wasserij (1916), een schoorsteen, een gebouw voor zeepopslag, wasserij en ontsmettingsruimte (circa 1911), twee loodsen (circa 1921), een werkplaats voor het sorteren van textiel (circa



Fig. 2.1. Foto's huidige situatie defensie-eiland (2011)

1931), de garage uit 1938, de tenten- en kleermakerij uit 1940 en de wasserij uit 1949.

Aanvankelijk werden uitsluitend houten gebouwen geplaatst. Hiervan is nog een deel aanwezig. Later werd in steen gebouwd. Het in 1976 gebouwde ketelhuis is één van de nieuwste gebouwen. Behalve de oriëntatie van de gebouwen in de plattegrond van het eiland, is er geen duidelijke stedenbouwkundige hiërarchie in de ruimtelijke structuur te herkennen. De gebouwen zijn puur functioneel geplaatst.

2.2 Huidige situatie

Omgeving

De omgeving van het plangebied heeft een gemengd karakter. Ten noorden van het defensie-eiland is het (historisch)stadscentrum van Woerden gelegen. In dit gedeelte is sprake van sterke functiemenging en worden de functies wonen, maatschappelijk (o.a. de Rooms katholieke Bonaventurakerk) en detailhandel (winkelvoorzieningen en horeca) met elkaar / onderling afgewisseld. Grenzend aan het plangebied is het kasteel van Woerden gelegen. Het kasteel wordt in de huidige situatie gebruikt voor wonen en commerciële doeleinden (o.a. horeca).

Aan de zuidzijde van het plangebied is de spoorlijn gelegen. Tussen de spoorlijn en het defensie-eiland zijn enkele woningen gesitueerd. Daarnaast bevat dit gebied enkele bedrijven. Ten zuidwesten van het plangebied, tussen de Singel en de spoorlijn, is een bedrijventerrein gelegen.



Fig. 2.2. Foto's huidige situatie defensie-eiland en directe omgeving (2011)

Plangebied

Het voormalig defensie-eiland wordt in de huidige situatie niet gebruikt. Het terrein is voor een groot gedeelte verhard en bestaat uit industriële bebouwing. De bebouwing, zoals opgericht sinds 1880, is grotendeels nog in tact. Enkele van deze panden hebben een monumentale status. Het gebouw met de was-, spoel- en sor-

teerinrichting uit 1916 met bijbehorende schoorsteen uit 1947 is aangewezen als gemeentelijk monument. Dit gebouw is ontworpen door majoor-ingenieur der genie Van Wely. Velen oorspronkelijke gevelkozijnen zijn in de loop der tijd vervangen. Bij het gebouw is in 1947 een schoorsteen gebouwd van 27 meter hoog ter vervanging van de oudere schoorsteen. De bovenkant van de schoorsteen is afgedekt met een gietijzeren kop en bepaalt mede het silhouet van Woerden. Het geeft daarnaast een fraai beeld van de vroegere activiteiten.

Het gehele defensie-eiland maakt onderdeel uit van de vestingwerken van Woerden, ook wel de kop van de diamant genoemd. De stadskern van Woerden, inclusief het eiland en de Singel, zijn een rijksmonument.

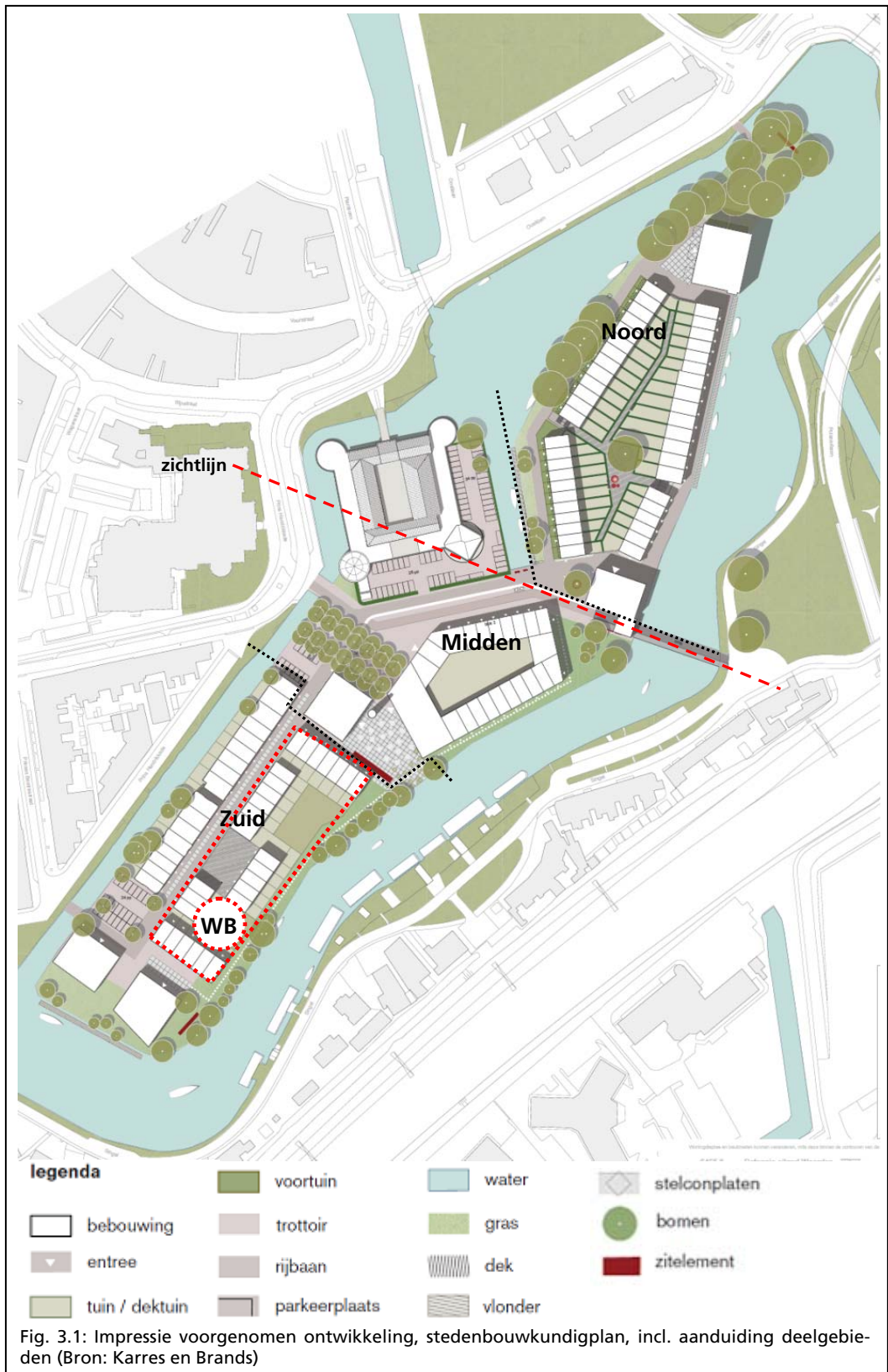
Groen

Naast verharding kent het defensie-eiland ook vele groenelementen. Een karakteristieke groenvoorziening van het eiland is gelegen in de noordelijke kop en de zuidpunt, veelal bestaande uit elzen. Daarnaast kent het eiland vele bomen langs de waterkant en begroeiing (klimop) tegen de gebouwen. Middels een bomeninventarisatie is in 2006/2007 inzicht verschaft in de kwaliteit, conditie en mechanische opbouw van de bomen³. Uit de inventarisatie blijkt dat er enkele behoudenswaardige bomen aanwezig zijn op het defensie-eiland.

Ontsluiting

In de huidige situatie wordt het defensie-eiland op één plek ontsloten, te weten nabij het kasteel Woerden op de kruising van de Wilhelminaweg en de Prins Hendrikkade. Het terrein is in de huidige situatie niet openbaar toegankelijk (uitgezonderd parkeerterreinen) en vormt daarmee een belemmering tussen enerzijds het stationsgedeelte en het stadscentrum van Woerden.

³ Inventarisatie 'Defensie-eiland', Van Jaarsveld / Van Scherpenzeel, rapport 5A191-b en 5A191, d.d. 04-10-2007.



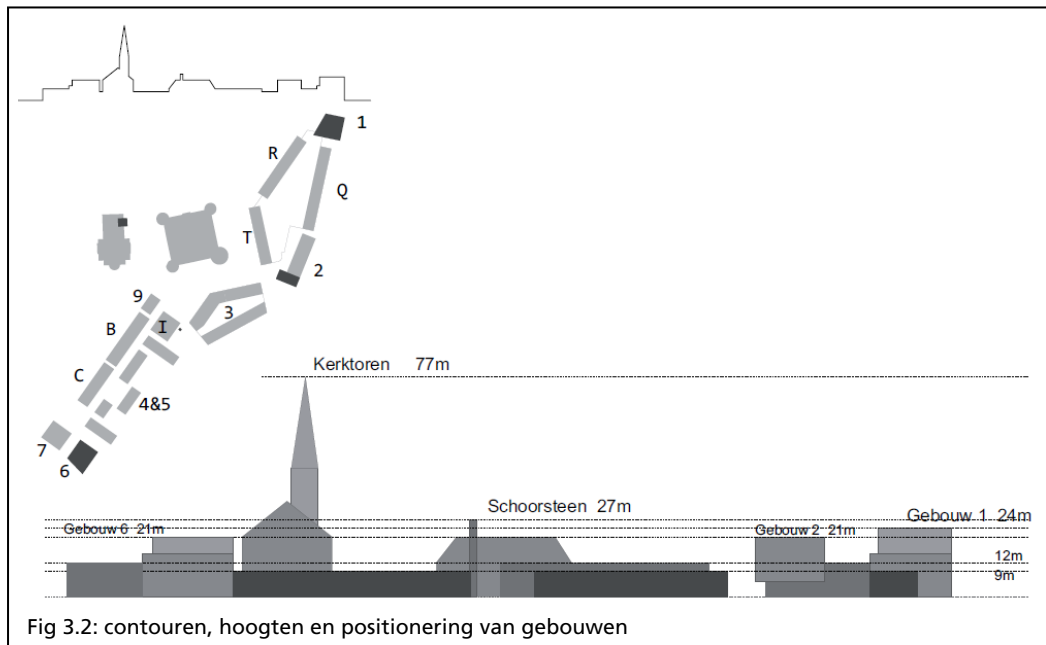
3. TOEKOMSTIGE SITUATIE

De voorgenomen ontwikkeling heeft betrekking op de herontwikkeling van het voormalige defensie-eiland in Woerden. Doel is om het voormalige militaire terrein te herontwikkelen tot een hoogwaardig deel van de binnenstad van Woerden met het hoofdaccent op wonen. Zie figuur 3.1 voor het stedenbouwkundig plan.

Programmatisch

Voor het defensie-eiland ligt een stedenbouwkundig plan⁴ op hoofdlijnen, dat een vertaling heeft gekregen in onderhavig bestemmingsplan. Uitgangspunt voor het defensie-eiland is de ontwikkeling van maximaal 243 woningen en de ontwikkeling van een culturele voorziening tussen de 400 en 800 m². Woningen die mogelijk zijn, bestaan uit twee bebouwingstypologieën, te weten aaneengebouwd en gestapeld en variërend in de sociale, middeldure en dure koopsector.

Door het vastleggen van bouwvlakken met daaraan gekoppeld het maximaal aantal woningen per bouwvlak ligt er een robuust stedenbouwkundig kader waarbinnen flexibiliteit geboden wordt ten aanzien van de realisatie van het aantal en type woningen. Voor het gehele plan is een maximum van 243 woningen (zie algemene bouwregels) toegestaan, per bouwblok is een maximale maat aangehouden. Deze flexibiliteit is gecreëerd om in te kunnen blijven spelen op de actuele marktvaart.



⁴ Stedenbouwkundig plan Defensie-eiland, Karres en Brands, d.d. 3 december 2012.

Bebouwing algemeen

Bij de herontwikkeling van het defensie-eiland blijft het eiland zichzelf en blijft de vorm van het eiland in de Singel gehandhaafd. Het betreft geen uitbreiding van de binnenstad en ook geen tweede Waterrijk. De bestaande monumentale en karakteristieke gebouwen (de wasserij, schoorsteen en de gebouwen B en C, zie figuur 3.2) op het eiland blijven gehandhaafd en worden gerenoveerd. De nieuwe bebouwing op het eiland verwijst naar het verleden. Het eiland zal zijn eigen uitstraling behouden, maar elk bouwblok kijkt uit op een andere omgeving. De figuren 3.3 en 3.4 geven sfeerimpressies van de bebouwing van het plan weer. Het hoogste gebouw wordt maximaal 24 meter hoog. Door de maximum maat aan te houden blijft het silhouet van kerk ook in de toekomstige situatie duidelijk waarneembaar als onbetwist hoogste punt van het centrum.



Zicht op de noordzijde van het plangebied



Fig 3.3: impressies. Zicht vanaf de Singel / Stationsweg



Fig. 2.4: impressies: Zicht vanaf de Singel in oostelijke richting (tussen gebouw 2a en Q



Zicht tussen gebouw 1 en gebouw Q

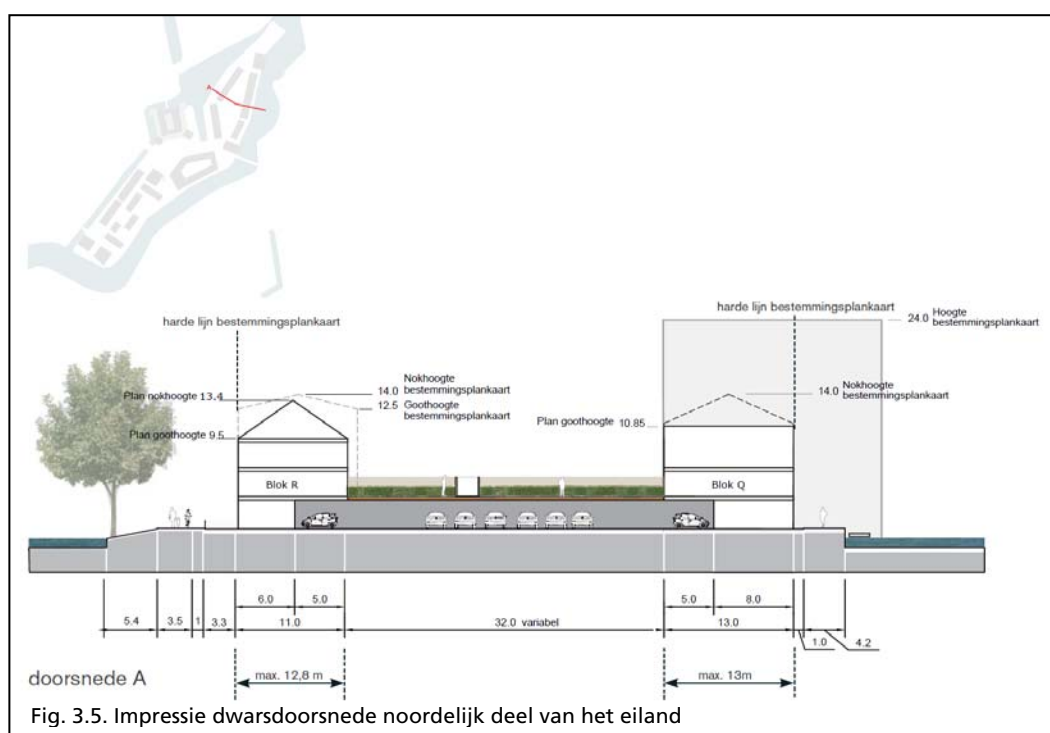


Fig. 3.4: impressies: Zicht vanaf de brug

Het eiland is onder te verdelen in drie deelgebieden, te weten noord, midden en zuid (zie figuur 3.1 voor een globale begrenzing).

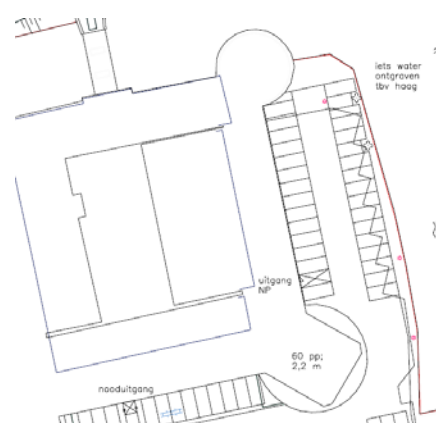
Noordelijk deel

Het noordelijk deel van het eiland kenmerkt zich door een losse ontspannen positionering van lange gebouwen. De nieuwe bebouwing is in dezelfde richting gesitueerd als de voormalige loodsen. Op de kop en nabij de nieuw aan te leggen (fiets)brug is ruimte voor de ontwikkeling van gestapelde woningen, in totaal maximaal 54 woningen. De mogelijkheid is geboden om een overbouwning te maken over het water. Het meest noordelijk gelegen gebouw betreft een accentpunt in het plan. Een maximale bouwhoogte van 24 meter is hier toegestaan.



De bouwstroken in het midden zijn bedoeld voor de ontwikkeling van aaneengebouwde woningen, in totaal maximaal 48. Het parkeren vindt plaats op maaiveldniveau, maar wel overdekt. Op de 'eerste verdieping' is ruimte voor een tuin (zie figuur 3.5).

Ten behoeve van de aanlegplaats van het Romeinse schip wordt in het plan voldoende ruimte gehouden langs de kade. Langs de parkeerplaatsen wordt de kade vrijgehouden (zie illustratie).



Middengedeelte

In het middengedeelte is een diamantvormig gebouw gesitueerd. Binnen dit bouwblok is het mogelijk maximaal 42 aaneengebouwde, gestapelde woningen en kleinschalige detailhandelvoorzieningen / kleinschalige bedrijvigheid te realiseren. Daarnaast geldt een bebouwingspercentage van 70%. In het middengedeelte bevindt zich de voormalige wasserij en de oude schoorsteen. Deze blijven gehandhaafd. Binnen de bestaande bouwcontouren van de wasserij is het mogelijk een culturele voorziening in combinatie met een horecavoorziening op te richten (horecacategorie 3 en 5), inclusief maximaal 4 appartementen op de eerste verdieping. Aan de achterzijde van de bebouwing komt, ten behoeve van de culturele voorziening, een terras. Daarnaast komt tussen de bestaande bebouwing van de wasserij en het kasteel een plein, waardoor een zichtlijn richting stad ontstaat.

Zuidelijk deel

Op het zuidelijk deel van het eiland is voor de zuidelijk gelegen bebouwing een groot bouwvlak opgenomen. Binnen dit bouwvlak is het mogelijk om maximaal 70 aaneengebouwde en/of gestapelde woningen te ontwikkelen. Daarnaast geldt een maximum bebouwingspercentage van 65%.

Het noordelijk gelegen bouwblok, betreffen twee bestaande karakteristieke gebouwen te weten gebouw B en C. De karakteristieke gebouwen blijven gehandhaafd. Binnen de bestaande bebouwingscontouren is het mogelijk om woningen op te richten. Binnen het totale bouwblok is het mogelijk om maximaal 19 woningen aaneengebouwde en /of gestapelde woningen te realiseren. Op de zuidelijke kop is er de mogelijkheid voor het oprichten van gestapelde woonbebouwing (26 woningen in totaal). Een deel van de bebouwing heeft een accentpunt tot een maximale bouwhoogte van 21 meter. In het bouwblok dat in figuur 2.3 is aangeduid als 'WB' worden maximaal 26 woningen gerealiseerd. Het bestemmingsplan bevat echter een wijzigingsbevoegdheid dit aantal tot maximaal 56 te vermeerderen. De woningen dienen echter te voldoen aan de Wet geluidhinder.

Groen- en speelvoorzieningen

In de huidige situatie heeft het defensie-eiland op de 'koppen' een groen karakter. Het beoogde plan wil deze karakteristiek behouden. De bestaande groenvoorziening in het noordelijk deel van het defensie-eiland blijft gehandhaafd. Daarnaast zal



op het middelste gedeelte van het eiland, ter hoogte van de nieuwe fietsbrug, een parkje gerealiseerd worden, evenals op de zuidpunt. Deze groene plekken worden met elkaar verbonden door een groene parkachtige route die zich dwars over het eiland slingert. Deze route gaat gepaard met een zachte oever, gras loopt met rietkragen over in het water. De behoudenswaardige bomen in het plangebied blijven

gehandhaafd. Daarnaast worden enkele bomen toegevoegd. In het noordelijke deel van het eiland wordt een speeltuin gecreëerd. In het plan is daarnaast ruimte gereserveerd voor de aanleg van aanlegsteigers om het water beleefbaar te maken voor bewoners en bezoekers van het eiland.

Ontsluiting

Het defensie-eiland zal via de bestaande ontsluiting in de vorm van een brug nabij het kasteel, op de kruising tussen de Prins Hendrikkade en Wilhelminaweg, ontsloten worden voor het gemotoriseerd verkeer. Voor het langzame verkeer worden drie routes gerealiseerd. De belangrijkste langzaam verkeerroute wordt gerealiseerd



in het middengedeelte van het eiland. Hier komt een duidelijke route van het stationsgebied naar het stadscentrum van Woerden, middels een fietsbrug. Door de aanleg van de fietsroute wordt de openbaarheid van het defensie-eiland gegarandeerd. Langs de openbare fietsroute presenteert het defensie-eiland zich met een diversiteit aan gebouwen en ruimtes. De brug in het zuidelijk deel van het plangebied is hoofdzakelijk bedoeld voor langzaamverkeer, uitzondering is er voor hulpdiensten en de vuilnisophaaldienst. Het kasteel behoudt de eigen ontsluiting.

Naast de drie langzaamverkeersroutes worden eveneens wandelroutes in het gebied gecreëerd. Langs de oostkant van het eiland komt een groen wandelpad. Tegenovergesteld aan de groene route ligt een meer stenig wandelpad met aan de noordkant een kade en aan de zuidkant een weg die refereert aan de industriestraat die hier gelegen heeft.

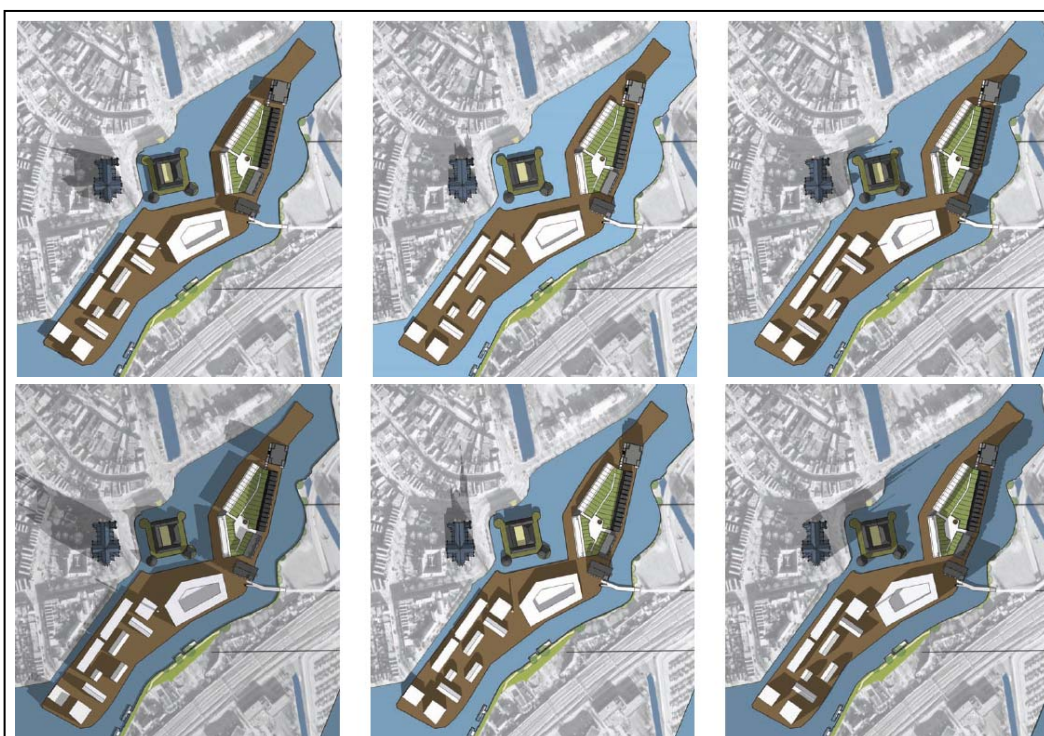


Fig.3.6: bezonningsstudie. Juni, 9.00, 12.30 en 16.00 uur (boven) en maart 9.00, 12.30 en 16.00 uur (onder)

Bezinning

Ten behoeve van het plan heeft een bezonningsstudie plaatsgevonden. Door nieuwbouw kunnen naastgelegen bestaande bebouwing minder zonlicht op de percelen en door de ramen ontvangen. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de afstanden van de nieuwe bebouwing tot bestaande bebouwing in combinatie met de hoogte van de nieuwe bebouwing niet tot nauwelijks zorgt voor een vermindering van zonlicht in bestaande nieuwe bebouwing (zie figuur 3.6).

Duurzaamheid

Op het Defensie-eiland zijn door haar unieke ligging en historie al een aantal duurzaamheidsaspecten aanwezig, die in het plan zoveel mogelijk zijn uitgebuit. Zo wordt een fietsroute door het gebied aangelegd tussen het station en de binnenstad, wat een verbetering van het fietsnetwerk oplevert. De nabijheid van het station draagt bij aan een goede bereikbaarheid en maakt de locatie, vanuit mobiliteit gezien, een logische plek om in hoge dichtheid te bouwen. Door parkeren waar mogelijk uit het straatbeeld te halen wordt de leefbaarheid in het gebied vergroot. Ook zijn verkeersbewegingen tot een minimum beperkt door de toegankelijkheid van de auto te beperken tot waar dit nodig is (minder overlast, geluid, uitlaatgasen).

Verder is het cultuurhistorische verleden verwerkt in het ontwerp. Hergebruik en transformatie van een aantal voormalige defensie gebouwen is een vorm van spaarzaam omgaan met materiaal en behoud van cultuurhistorie. De gebiedshistorie en identiteit als defensie terrein zijn ook aspecten die aanhaken op de bestaande duurzaamheidskwaliteiten van de plek.

Door in het stedenbouwkundig plan, de inrichting van de openbare ruimte en de architectuur te refereren naar dit verleden is de kans groot dat de buurt ook in de verre toekomst een uitgesproken identiteit heeft en herkenbaar blijft als een bijzondere plek. Daarmee behoudt de plek langer zijn waarde. Zoveel mogelijk materialen worden hergebruikt in de openbare ruimte, zoals de bestaande klinkers en stelconplaten. Ook voor enkele elementen zoals het vooroorlogse herdenkingsmonument wordt gezocht naar een plek.

Waar de auto een beperkte rol speelt in het straatbeeld krijgen de voetganger en fietser

juist alle ruimte en zijn omgevingskwaliteiten als beleefbaarheid van groen en water zoveel mogelijk benut. De kwaliteit van de directe woonomgeving vraagt vanwege toenemende ICT-toepassingen (telewerken), meer vrije tijd en vergrijzing in toenemende mate de aandacht. Verder wordt via ondergrondse afvalcontainers afval opgeslagen, wat ook een verbetering van de directe woonomgeving oplevert. Tenslotte zal de aanleg van een WKO installatie bijgedragen aan een duurzame wijze van energieopwekking. Op dit warmtekracht systeem, dat conform het 'Programma van

eisen duurzame energie⁵ voorziening wordt gerealiseerd, zullen alle gebouwen in het plangebied aangesloten worden.

Om de gebruikskwaliteit van het eiland te vergroten zal veel aandacht zijn voor een aantrekkelijk openbaar gebied wat tevens goed toegankelijk is. Daarnaast wordt op individueel gebouwniveau gekeken naar mogelijke gebruik en eisen en wensen die daarmee samengaan. Om de gebruikskwaliteit te verhogen hechten wij er veel waarde aan om de mening van de consumenten zelf mee te nemen in het ontwerp-proces. De woningen zullen in samenspraak met de consumenten ontwikkeld worden om ervoor te zorgen dat met hun wensen rekening wordt gehouden.

⁵ Programma van eisen duurzame energie voorziening Defensie Eiland Woerden. IF technology. 16 november 2011.

4. BELEIDSKADER

4.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte⁶ wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland beschikbaar is. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Om deze doelen te bereiken wil het rijk verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. 'Bundeling van verstedelijking in infrastructuur' en 'organisatie in stedelijke netwerken' zijn beleidsstrategieën die gehanteerd worden voor economie, infrastructuur en verstedelijking.

Nota Belvedere

De Nota Belvedere (1999) heeft als doel de cultuurhistorische identiteit van Nederland sterker richtinggevend te maken bij de inrichting van de ruimte. Het Belvederebeleid hanteert daarbij een ontwikkelingsgerichte beleidsstrategie: 'behoud door ontwikkeling'. Deze strategie is toepasbaar bij alle ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland; zowel in het stedelijke en landelijke gebied als bij infrastructuur- en wateropgaven. Het plangebied is gelegen in het Belvederegebied Nieuwkoop-Harmelen, dat wordt aangemerkt als veenontginningslandschap van Europese betekenis⁷. De redengevende omschrijving van dit belvederegebied bevat echter geen overwegingen die rechtstreeks betrekking hebben op het plangebied⁸.

⁶ De Nota Ruimte is formeel op 27 februari 2006 in werking getreden.

⁷ Bouwhistorische verkenning en waardebeoordeling Defensie-eiland Woerden, bouwhistoricus Leo van der Meule, d.d. april – juni 2001.

⁸ Cultuurhistorisch advies, locatie Defensie-eiland Woerden. Cuijper advies. Nr: 43002. 04-01-2012.

Conclusie

Het initiatief speelt zich af op lokaal niveau en heeft geen duidelijk herkenbare relatie met het ruimtelijke ordeningsbeleid op nationaal niveau. De herontwikkeling van het voormalige defensie-eiland kan gezien worden als het intensiever gebruiken van een locatie in bestaand stedelijk gebied. Geconstateerd kan worden dat het initiatief niet conflicteert met het nationaal ruimtelijk ordeningsbeleid en zelfs bijdraagt aan de doelstelling van intensief ruimtegebruik.

4.2 Provinciaal- en regionaal beleid

Integrale Structuurvisie 2005-2015

Op dit moment is de integrale Structuurvisie 2005-2015 van kracht. In deze Structuurvisie (voorheen: Streekplan) van de provincie staat de gewenste ontwikkeling in een gebied of regio. De nieuwe Structuurvisie 2013-2025 is al in voorbereiding. In de structuurvisie is Woerden aangewezen als de verzorgings- en opvangkern voor de regio Utrecht-West. Omdat Woerden is gelegen in het Groene Hart en deels ook Belvédèregebied is, zijn er beperkingen voor de stedelijke ontwikkelingen in de gemeente. Het woningbouwprogramma voor de gemeente van 1.945 woningen zal, en kan, bijna geheel worden ingevuld door het benutten van resten inbreidingscapaciteit en transformatie, vooral in de kern Woerden zelf. De uitgangspunten vanuit de structuurvisie, voor zover van belang voor het plangebied:

- verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, dat is de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde van het gebied;
- intensivering van het ruimtegebruik in bestaand stedelijk gebied;
- beperking van de automobiliteit door stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets;
- vermindering van de milieubelasting, veroorzaakt door bedrijven en verkeer;
- realisering van een levendige menging van wonen, werken (ondernemen) en recreëren;
- behoud en restauratie van het cultuurhistorisch erfgoed en benutting van de recreatieve potenties hiervan;
- aandacht voor een hoogwaardige architectuur en inrichting van de openbare ruimte;
- stimulering van publiekprivate samenwerking bij de realisering van grote projecten.

Kadernota Ruimte / Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 - 2025

De huidige structuurvisie loopt tot 2015. In januari 2010 is reeds begonnen met het voorbereiden van een nieuwe structuurvisie. De nieuwe structuurvisie zal naar verwachting eind 2011 ter inzage worden gelegd en in 2012 definitief worden vastgesteld.

De Kadernota Ruimte is de eerste stap in het proces naar de nieuwe Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS). Hierin staan de hoofdlijnen voor het ruimtelijk beleid tot 2025. Provinciale Staten hebben de Kadernota in december 2010 vastgesteld. In het kader van de nieuwe structuurvisie zal onderzoek verricht worden of de regionale opvangfunctie van Woerden en Veenendaal gecontinueerd moet worden.

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 21 september 2009 hebben Provinciale Staten van Utrecht de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. Op 23 december 2009 is de PRV gepubliceerd in het Provinciebladen een dag later op 24 december 2009 in werking is getreden. Het doel van de verordening is provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. De basis van de verordening is de Structuurvisie 2005 – 2015.

Volgens de verordening is het plangebied gelegen binnen de zone 'Stedelijk gebied', artikel 7.1 lid 1. Hiervoor zijn onderstaande voorwaarden van toepassing:

- Een bestemmingsplan voor een gebied dat is aangeduid als 'Stedelijk gebied' bevat bestemmingen en regels voor woningbouw op nieuwe uitbreidingslocaties waarbij de woningbouwaantallen genoemd in bijlage Woningbouwaantallen, onder het kopje nieuwe uitbreiding, richtinggevend zijn. Voor Woerden geldt dat er sprake is van een 1.590 woningen en nieuwe uitbreiding in de periode 2005-2015 150 woningen.
- De toelichting op een bestemmingsplan voor een gebied dat is aangeduid als 'Mobiliteitstoets' (geldt voor stedelijk gebied) en waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, bevat een beschrijving van het aantal verplaatsingen die ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben. Indien uit de in het eerste lid bedoelde beschrijving blijkt dat er sprake is van relatief grote verkeerseffecten, wordt een mobiliteitstoets zoals beschreven in bijlage Mobiliteitstoets van deze regeling uitgevoerd.



Fig. 4.1. Uitsnede kaart Provinciale Ruimtelijke Verordening (artikel 7)

Daarnaast is het plangebied gelegen binnen de zone 'Eisen stellen Cultuurhistorische hoofdstructuur archeologie' (artikel 3.3):

- Een bestemmingsplan voor een gebied dat is aangeduid als 'Eisen stellen cultuurhistorische waarden archeologie' bevat bestemmingen en regels die het behoud van de in het plangebied aanwezige archeologische waarden waarborgen.
- De toelichting op een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid bevat een beschrijving van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden, de daaraan toe te kennen waardering, het door de gemeente te voeren beleid.

Conclusie

Het voorgenomen plan past binnen de gestelde kaders van het provinciaal beleid. Het plangebied bevindt zich in het stedelijk gebied. In het stedelijk gebied is het mogelijk om woningbouw te realiseren. De doelstellingen van de provincie zijn gericht op inbreiding, transformatie, verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en onder andere behoud en restauratie van het cultuurhistorisch erfgoed.

In totaal worden 243 woningen toegestaan. Met de genoemde aantallen woningen in de structuurvisie en de verordening bieden de beleidskaders volop ruimte. De verantwoording van het plan ten aanzien van het aspect verkeer en behoud van het cultuurhistorisch erfgoed, zie hiervoor hoofdstuk 5. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen aanwezig zijn voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030

Op 2 juli 2009 heeft de gemeenteraad van Woerden de Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009 – 2030 met als thema "Respect voor historie, ruimte voor groei" en bijbehorende Plan-MER gewijzigd vastgesteld. De structuurvisie heeft betrekking op de gehele gemeente Woerden en bevat de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid.

In de structuurvisie is het Defensie-eiland aangeduid als een grote ontwikkeling die de komende jaren in de binnenstad plaatsvindt. Op deze locatie is hoogstedelijk bouwen voorzien, uitgaande van de bestaande randvoorwaarden. Hier ontstaat een woongebied aangevuld met culturele voorzieningen en mogelijkheden voor kleinschalige bedrijvigheid in een bestaande monumentale omgeving.

Op het eiland komt een bijzondere combinatie van cultuurhistorie, hedendaagse cultuur en wonen. Met deze ontwikkeling krijgt Woerden de kans om een culturele ruggengraat te ontwikkelen: een kralensnoer van bijzondere plekken en voorzieningen zoals de regiobibliotheek, het stadsmuseum, het centrum voor podiumkun-

sten het Klooster, het Kasteel in de toekomst het Defensie-eiland. Daarnaast draagt de ontwikkeling bij aan veiligere en comfortabele fietsroutes. Het toenemende fietsverkeer van het station wordt tegemoet gekomen middels het verbeteren van het assenkruis van fietsroutes en het toevoegen van veilige en comfortabele stallingen. Het kruispunt van routes wordt verbeterd door aanleg van de langzaamverkeersbrug over de Singel richting het Defensie-eiland en de nieuwe langzaamverkeersroute over het Campinaterrein. Het station zal een groen knooppunt worden als 'poort' naar het Groene Hart.



Fig. 4.2. Kaart Ontwikkelingsperspectief, Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030

Welstandsnota Woerden 2009

De gemeente Woerden heeft de mogelijkheid welstandsbeleid te voeren zoals aangegeven in de Woningwet van 1 januari 2003 gebruikt om op basis van de samenhang in gebieden en objecten beoordelingscriteria te formuleren. Doel van de welstandstoets is het behartigen van het publieke belang door de lokale overheid, waarbij de individuele vrijheid van de burger of ondernemer wordt afgewogen tegen de aantrekkelijkheid van de leefomgeving als algemene waarde.

Het defensie-eiland wordt in de nota benoemd als ontwikkelingslocatie voor ongeveer 250 woningen. De planontwikkeling voor het defensie-eiland was destijds nog in

een pril stadion, zodat het plangebied vooralsnog is opgenomen bij contouren behorende bij de binnenstad van Woerden (W1).

Nota Wonen 2006+ "Wonen naar eigen keus" (19 januari 2007)

De Woonvisie van de gemeente Woerden bestaat uit vijf hoofdlijnen: extra inzet voor jongeren, senioren en mensen met een beperking, consumentgericht bouwen en verbouwen, partijen zetten zich in voor betaalbaarheid van het wonen, ontwikkeling van Woerden voorlopig baseren op het stabilisatiemodel+ en gemeente en partners maken afspraken over investeren in wonen. De gemeente staat voor goed wonen voor alle doelgroepen, maar zet zich extra in voor starters, senioren en mensen met een beperking. De gemeente creëert ruimte voor starters enerzijds door direct te bouwen voor deze doelgroep, anderzijds door de woningproductie in het algemeen weer op het gewenste niveau te brengen, zodat via doorstroming ruimte op de markt komt. De gemeente Woerden werkt aan het aanbod van wonen, welzijn en zorg. De wensen van de bewoners spelen een grote rol in het bouwen en verbouwen in Woerden. Het is zaak om zoveel mogelijk in te spelen op de specifieke woonwensen van de bewoners zelf. De gemeente Woerden voert daarom onderzoek uit naar specifieke woonwensen van doelgroepen. Door zich steeds af te vragen: "Wie is je klant" wil de gemeente Woerden zo consumentgericht mogelijk bouwen en verbouwen.

Gemeente en corporaties zetten zich samen in voor betaalbare kwaliteit. Het zorgen voor voldoende beschikbare woningen in de kernvoorraad is een verantwoordelijkheid van de gemeente, marktpartijen en corporaties. Voornamelijk voor senioren ligt er een kwalitatieve opgave. Ruimtelijke ontwikkeling van Woerden wordt voorlopig gebaseerd op het stabilisatiemodel+, met behoud van het karakter van kernen en wijken. Op grond van de huidige kennis vindt de gemeente het belangrijk dat er in de komende jaren in de gemeente Woerden gebouwd wordt om de volgende doelen te kunnen realiseren:

- Voldoende woningen bouwen voor de eigen woningbehoefte.
- Compensatie voor sloop.
- Enige compensatie voor woningbouwvertraging in de afgelopen jaren.
- Beperkt invulling geven aan regionale opvangfunctie.

Om deze doelen te realiseren overweegt de gemeente het volgen van het stabilisatiemodel+, dat uitgaat van een productieniveau van circa 2.200 woningen in de periode 2005-2014. De ontwikkeling van het defensie-eiland is hierin meegenomen.

Conclusie

De herontwikkeling van het defensie-eiland is meegenomen in de gemeentelijke beleidsstukken en voldoet daarmee aan het gemeentelijk beleid. In totaal worden 243 woningen mogelijk gemaakt. Met de genoemde aantallen woningen in de gemeentelijke structuurvisie en de woonvisie bieden de beleidskaders volop ruimte.

Daarnaast wordt in de gemeentelijke structuurvisie ruimtelijk ingespeeld op het herontwikkelen van het defensie-eiland tot een hoogwaardig stedelijk gebied met oog voor de cultuurhistorie. De voorgenomen ontwikkeling conflicteert hiermee niet met het gemeentelijk beleid.

5. PLANOLOGISCHE ASPECTEN

5.1 Geluid

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgesteld, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van weg- en railverkeerslawaai, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaai uitgevoerd (september 2009)⁹. In de tussentijd is het stedenbouwkundig plan op enkele punten gewijzigd. Het akoestisch onderzoek is door deze aanpassingen gewijzigd. Onderstaand is uitsluitend de conclusie en aanbevelingen toegevoegd. De gehele rapportage bevindt zich in het separate bijlagenboek.

Conclusie¹⁰

Het doel van het voorliggend onderzoek is om op basis van de stedenbouwkundige uitgangspunten en de actuele verkeersgegevens bepalen van de optredende geluidbelastingen vanwege wegverkeers- en spoorweglawaai en het toetsen van de berekende waarden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en de gemeentelijke ambities en randvoorwaarden.

Wet geluidhinder

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden vanwege de Oostdam, Stationsweg, Houttuinlaan en het spoortraject 581. De maximaal te verlenen ontheffingswaarde vanwege wegverkeerslawaai wordt niet overschreden. De maximaal te verlenen ontheffingswaarde vanwege spoorweglawaai wordt in een enkele geval overschreden. Dit speelt op de zuidoost gevel (7^e bouwlaag) van gebouw 6 zodat het toepassen van een dove gevel (een gevel zonder te openen delen) daar noodzakelijk is. Indien geen maatregelen worden getroffen is de vaststelling van hogere grenswaarden door B&W van de gemeente Woerden voor alle blokken noodzakelijk vanwege de beschouwde wegen en het spoortraject (zie bijlage VII).

Bron- en/of overdrachtsmaatregelen aan de wegen of het spoor zijn om financiële, landschappelijke, stedenbouwkundige, civieltechnische, ruimtelijke en esthetische redenen niet wenselijk en/of ondoelmatig.

⁹ Eerste beoordeling verkeerslawaai Defensie-eiland te Woerden, Cauberg-Huygen september 2009 en actualisaties 2011 en 2012

¹⁰ Akoestisch onderzoeksrapport t.b.v. bestemmingsplanprocedure project "Defensie-eiland" te Woerden. Onderzoek naar de optredende geluidsbelastingen ten gevolge van wegverkeers- en spoorweglawaai. Cauberg-Huygen. 21 maart 2012. 20111101-12.

Daar waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient te worden aangetoond dat in de woningen wordt voldaan aan het wettelijke vereiste binnenniveau.

Gemeentelijke Ambities

Uit de beoordeling volgt dat het plan kritisch is ten aanzien van de gemeentelijke ambities. Ca. 95% van het totaal aantal woningen bezit een gevel waar de gecumuleerde geluidbelasting meer bedraagt dan 50 dB MKM (punt 1 en 2 geluidambitie). Tevens is slechts ter plaatse van ca. 28% van het oppervlak van het openbaar gebied sprake van een gecumuleerde geluidbelasting kleiner of gelijk aan 50 dB MKM (punt 3 geluidambitie). Zonder verregaande maatregelen (bron- en/of overdrachtsmaatregelen) kan aan geen van de gestelde ambities worden voldaan.

Gemeentelijke randvoorwaarden

In relatie tot de randvoorwaarden zijn eveneens knelpunten te verwachten en dan met name, met betrekking tot het aantal gevels met een overschrijding van het ambitieniveau van 50 dB MKM per woning, en het in de meeste gevallen ontbreken van de vereiste geluidluwe gevel MKM kleiner of gelijk aan 50 dB. Binnen het plangebied is geen sprake van overschrijding van een gecumuleerde geluidbelasting groter dan 70 dB MKM.

Aanvaardbare maatregelen op woningniveau, bijvoorbeeld de toepassing van uitkragende / inpandige balkons voorzien van een gesloten borstwering en geluidabsorptie voor de gestapelde woningen binnen het plan, sorteren in de meeste gevallen onvoldoende effect om de geluidbelasting terug te brengen tot het gewenste ambitieniveau (50 dB MKM). Bij toepassing van serreconstructies (volledig afsluitbare buitenruimtes) is dit wel mogelijk. Een belangrijk gegeven hierbij is dat de gevels slechts deels als geluidluw kunnen worden aangemerkt.

Effecten op de bestaande bebouwing

De realisatie van een nieuw programma op het Defensie-eiland kan leiden tot een gewijzigde geluidssituatie ter plaatse van de bestaande bebouwing gesitueerd rondom het Defensie-eiland. Als gevolg van reflecties in de nieuwbouw of juist afscherming door de nieuwbouw kan het geluidniveau ter plaatse van de bestaande bebouwing zowel toe- als afnemen. Voor de geluidbelastingen ten gevolge van spoorweglawaai is derhalve nader onderzoek uitgevoerd met betrekking tot dit aspect.

In dit onderzoek is de huidige situatie, dus met de bestaande gebouwen op het Defensie-eiland vergeleken met de toekomstige situatie waarbij uit wordt gegaan van een maximaal nieuwbouw-programma op het eiland.

Uit het onderzoek op basis van standaard rekenmethode 2 blijkt dat bij een aantal groot deel van de onderzochte bestaande gebouwen sprake zal zijn van een afname

van de optredende geluidbelastingen. Slechts op een enkel punt ten zuiden van het Defensie-eiland is sprake van een toename van de geluidbelasting met maximaal 0,5 dB ten opzichte van de huidige situatie. Ten noorden van het Defensie-eiland is sprake van een afname van de geluidbelasting als gevolg van spoorweglawaai. Voor het meest kritische punt, waar sprake is van de grootste toename, is beoordeeld of de frequentieafhankelijke bijdrage (in het gebied van 63 Hz tot 8 KHz) als gevolg van reflecties een duidelijke verschuiving laat zien. Uit deze beoordeling blijkt dat sprake is van een lichte verschuiving naar de hogere frequenties.

Resumé

Uit het onderzoek blijkt dat realisatie van het plan met de beoogde opzet past binnen de kaders van de Wet geluidhinder.

Ten aanzien van de gemeentelijke geluidambities blijkt het plan een stuk kritischer. Zonder verregaande maatregelen is het niet mogelijk om te voldoen aan de gestelde ambities en randvoorwaarden. Uit de beschreven maatregelen op gebouwniveau blijkt dat na integrale afweging van de maatregelen de kwaliteit van het plan in voldoende mate kan worden gewaarborgd. Hierbij dient opgemerkt te worden dat m.b.t. dit aspect op het zuidelijk deel van het eiland nadere uitwerking behoeft.

Bij de afweging van de belangen om al dan niet een hogere grenswaarde vast te stellen worden de belangen van de aanvrager afgewogen tegen het algemeen belang (zie ontwerpbesluit). De Wet geluidhinder strekt er vooral toe om de geluidsgevoelige bestemmingen te vrijwaren van overmatige geluidhinder.

Hoewel de voorkeursgrenswaarden van 48 / 55 dB ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen en appartementen wordt overschreden blijft de geluidsbelasting in de meeste gevallen onder de maximaal toelaatbare grenswaarde voor weg- en railverkeerslawaai. Gelet op het feit dat bron- en overdrachtsmaatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en er op stedenbouwkundig niveau weinig mogelijkheden meer zijn om de geluidbelasting door bijvoorbeeld gebouw vormen en -hoogtes verder te reduceren dient voor de onderhavige ontwikkeling een hogere waarde Wet geluidhinder te worden vastgesteld met in acht name van de eisen ten aanzien van de geluidswering van de gevels.

5.2 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
- een project draagt ‘niet in betekenende mate’ bij aan de luchtverontreiniging
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Bijdrage van het plan

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan luchtverontreiniging. In de NIBM rekentool worden het aantal extra voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer ingevoerd.

Voor onderhavig plan is de te verwachten toename verkeergeneratie berekend (zie separate bijlage). Hieruit blijkt dat het aantal extra verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag 1.561 mvgtbew/etm bedraagt, waarvan 0,7% vrachtverkeer. De verkeersgegevens zijn ingevoerd in de NIBM-rekentool. Uit de NIBM-rekentool blijkt dat de bijdrage van het verkeer niet in betekenende mate is (zie figuur 5.1).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1561
Aandeel vrachtverkeer		0,7%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,15
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,43
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Fig. 5.1. Rekentool InfoMil, berekening bijdrage extra verkeer in relatie tot de luchtkwaliteit

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden om de luchtkwaliteit te verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid. Het NSL is van kracht sinds 1 augustus 2009 en bevat een pakket aan maatregelen om te vol-

doen aan de Europese grenswaarden. De effecten van ruimtelijke ontwikkelingen waarover binnen de looptijd van het NSL een besluit wordt genomen, zijn opgenomen in het programma.

De ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland wordt jaarlijks gemonitord en de uitvoering van de maatregelen en projecten die zijn opgenomen in het NSL, wordt bijgehouden. Ten behoeve van deze monitoring worden berekeningen uitgevoerd met de Monitoringstool. Indien uit de monitoring blijkt dat de doelstellingen van het NSL niet worden gehaald, kunnen extra maatregelen worden getroffen. Het ministerie van IenM heeft ten behoeve van de onderbouwing en monitoring van het NSL, enkele openbare (reken)instrumenten (tools) laten ontwikkelen, waaronder de Monitoringstool. De Monitoringstool toont de concentraties PM_{10} en NO_2 voor het afgelopen jaar en de relevante zichtjaren voor het NSL. In de Monitoringstool is ook informatie opgenomen over de uitvoering van projecten en maatregelen die zijn opgenomen in het NSL.

Ook door het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) worden elk jaar grootschalige kaarten opgesteld met informatie over concentraties en deposities in Nederland. De kaarten zijn gebaseerd op een combinatie van modelberekeningen en metingen en zijn bedoeld voor het geven van een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit en depositie in Nederland zowel voor jaren in het verleden als in de toekomst.

Grenswaarden en drempelwaardes

Uit het NSL en het Besluit derogatie komen de volgende doelen ten aanzien van de luchtkwaliteit voort:

- Nederland moet uiterlijk op 11 juni 2011 aan de jaargemiddelde en daggemiddelde normen voor PM_{10} voldoen;
- Nederland moet uiterlijk op 1 januari 2015 aan de jaargemiddelde norm voor NO_2 voldoen (met uitzondering van de agglomeratie Heerlen/Kerkrade die al op 1 januari 2013 moet voldoen);
- Er geldt dat een project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, als het effect op de luchtkwaliteit minder is dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram/ m^3 (dus minder dan 1,2 microgram/ m^3);
- Het bevoegd gezag kan het NSL gebruiken om een project te onderbouwen dat 'in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit, op voorwaarde dat het project in het NSL staat;
- Overheden zijn verplicht de maatregelen in het NSL uit te voeren;
- Het monitoringstelsel is van kracht.

Tijdens de derogatieperiode zijn ingevolge de EU-richtlijn verhoogde grenswaarden van kracht. De verhoogde grenswaarden voor PM_{10} zijn 48 microgram per m^3 voor de

jaargemiddelde concentratie en 75 microgram per m³ voor de daggemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal vijfendertig maal per kalenderjaar mag worden overschreden. De verhoogde grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ is 60 microgram per m³.

Achtergrondconcentraties plangebied

Onderstaande figuren (figuur 5.2) tonen de jaargemiddelden concentraties stikstofdioxide en fijn stof voor het jaar 2020 in Woerden (kaarten RIVM). Het plangebied ligt centraal in Woerden. Uit de kaarten is op te maken dat de verwachting voor het jaar 2020 is dat de concentratie NO₂ 15 – 20 µg/m³ bedraagt. De verwachte concentratie PM₁₀ voor het jaar 2020 bedraagt 20 – 22 µg/m³.

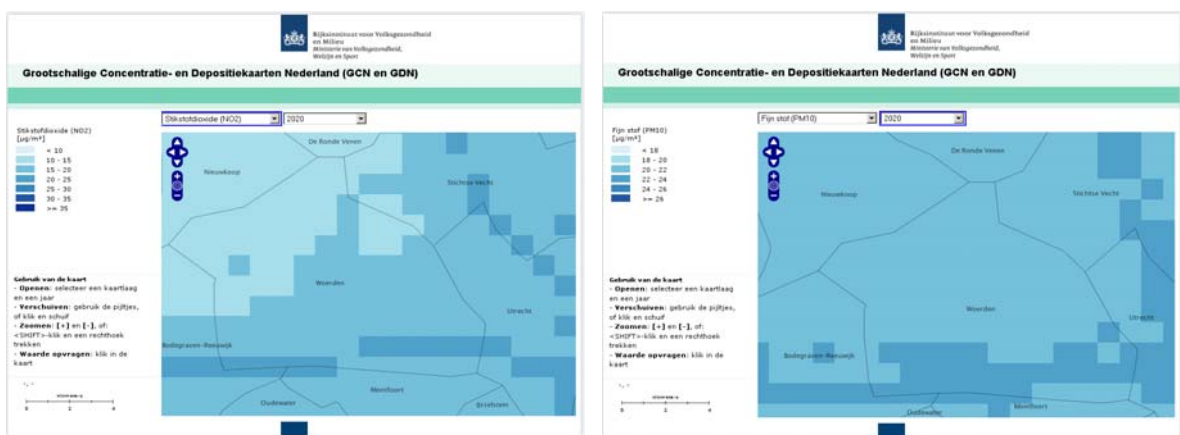


Fig. 5.2. Concentratie NO₂ (links) en PM₁₀ (rechts) luchtkwaliteit Woerden (RIVM)

De Monitoringstool van het ministerie van IenM toont de verwachte jaargemiddelden concentraties stikstofdioxide en fijn stof voor het jaar 2020 op een lager schaalniveau, op wegniveau. In onderstaande kaarten is weergegeven dat nabij het plangebied voor het jaar 2020 een concentratie NO₂ wordt verwacht van minder dan 37 µg/m³. De verwachte concentratie PM₁₀ voor het jaar 2020 bedraagt minder dan 30 µg/m³.

Onderzoek luchtkwaliteit

Een luchtkwaliteitsonderzoek¹¹ is uitgevoerd om na te gaan of de luchtkwaliteit door de extra verkeersstromen als gevolg van de ontwikkeling, negatief wordt beïnvloed en dat daardoor grenswaarden worden overschreden.

¹¹ Cauberg Huygen, Project "Defensie-eiland" te Woerden, Luchtkwaliteitsonderzoek, 19 maart 2012

Uit het onderzoek blijkt dat realisatie en volledige ingebruikname van de planontwikkeling:

- Niet leidt tot een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en NO₂ ter hoogte van het plangebied.
- Niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en NO₂ na het verstrijken van de 'derogatieperioden' langs de ontsluitingswegen.

Op grond van deze bevindingen vormt de Wet milieubeheer geen belemmering voor de realisatie van de nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied Defensie-eiland.

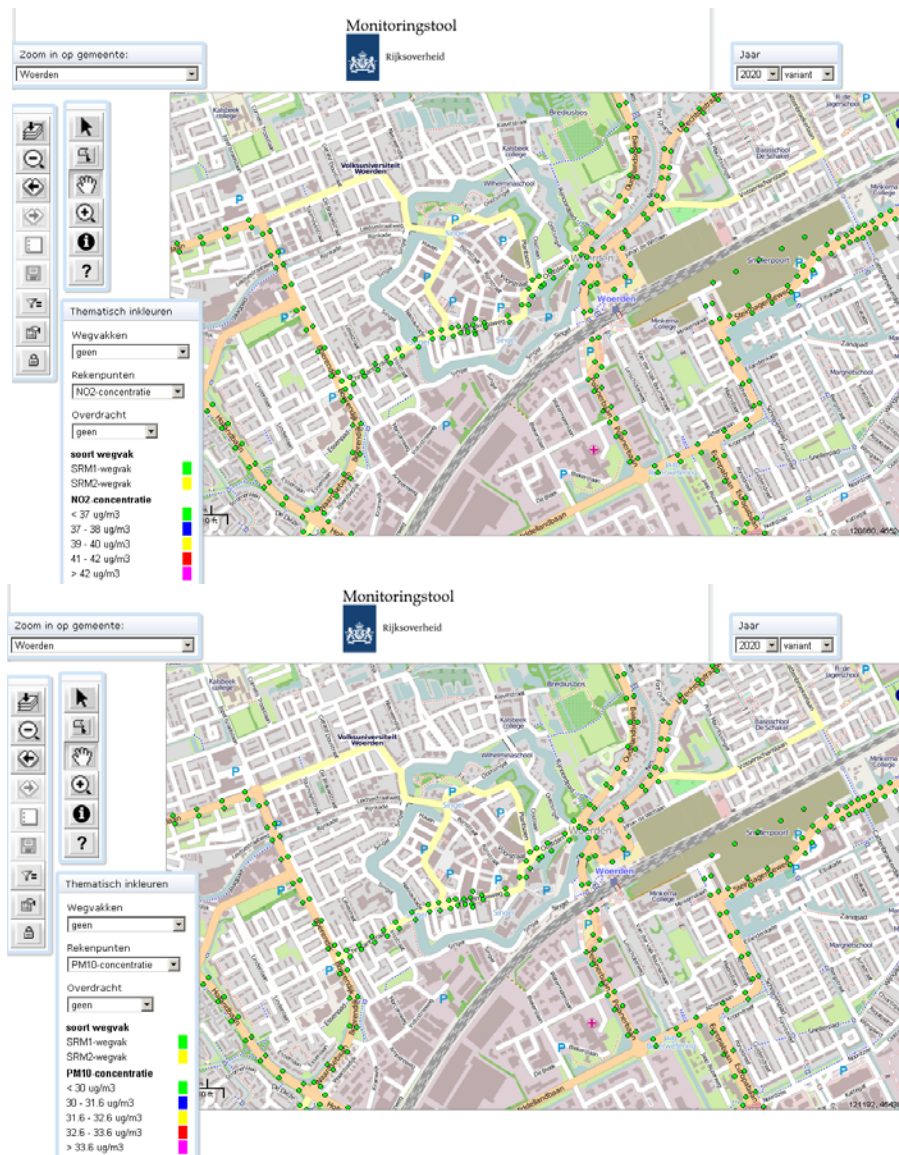


Fig. 5.3. Concentratie NO₂ (boven) en PM₁₀ (onder) luchtkwaliteit Woerden (Monitoringstool)

Conclusie

Op basis van de te verwachten toename verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling draagt onderhavig plan niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. De te verwachten luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied (jaar 2020) voldoet in ruime mate aan de maximale jaargemiddelden PM₁₀ en NO₂ uit het NSL. Het luchtkwaliteitsonderzoek toont aan dat de beoogde planontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen van bestaande en toekomstige bedrijven om zodoende de kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijfsactiviteiten¹². Hierin wordt per bedrijfssoort aangegeven welke milieu-invloed (in de vorm van geur, stof, geluid en gevaar) hiervan kan uitgaan en welke indicatieve afstand hierbij (minimaal) in acht genomen worden.

Deze afstanden kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn indicatief. In het algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering (afstand) tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

Omdat er met het initiatief wordt voorzien in de realisatie van woonbebouwing en een cultureel casco hebben hinderzones van eventuele omliggende bedrijven invloed op de ontwikkeling. De gemeente Woerden heeft aangegeven dat er in de nabijheid van het plangebied geen relevante bedrijvigheid is gevestigd die eventuele hinder veroorzaken. De bedrijvigheid in de omgeving beperkt zich veelal tot categorie 1 en 2 bedrijven en een enkel categorie 3 bedrijf. Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met de bestaande bedrijvigheid en vormt daarmee geen belemmering.

Binnen het cultureel casco is het mogelijk om woningen en horeca in de categorie 3 en 5 (café) op te richten. De maximale richtafstand bedraagt 10 meter. Het gebied betreft echter een centrumstedelijk gebied. Centrumstedelijke gebieden kunnen aangemerkt worden als gemengd gebied. Derhalve kunnen de stapopen met één stap verkleind worden. Dat betekent dat de richtafstand van 10 meter terug gebracht kan worden tot 0 meter. Dit wil zeggen dat geacht wordt dat deze functies (woningen en rustige horeca) in centrum gebieden met elkaar corresponderen.

12 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009

Naast het cultureel casco is er de mogelijkheid om in de onderste plint van het diamantvormig gebouw (middengedeelte) kleinschalige detailhandel en kleinschalige bedrijvigheid (categorie 1) te ontwikkelen. De maximale richtafstand bedraagt 10 meter, gereduceerd naar 0 meter in centrumstedelijke gebieden.

Conclusie

Uit het bovenstaande blijkt dat er uit het oogpunt van bedrijven en milieuzonering geen belemmeringen zijn.

5.4 Bodem en grondwater

In het kader van de bestemmingsplanprocedure vormt de bodemkwaliteit bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies een belangrijke afweging. In 2005 is de gemeente Woerden eigenaar geworden van het defensie-eiland. Doel van de overname is de herontwikkeling van het eiland tot een hoogwaardig deel van de binnenstad met het hoofdaccent op wonen. Bij de overname was bekend dat de bodem verontreinigd was door activiteiten uit het verleden. Dit is reden geweest voor de gemeente Woerden om plannen te ontwikkelen om de locatie gelijktijdig te laten ontwikkelen en saneren. Vele onderzoeken zijn op de locatie verricht, waarbij ten behoeve van de plannen voor sanering met name onderstaande bodemonderzoeksrapporten zijn gebruikt:

1. Woerden, Defensie-eiland, Actualisatie-onderzoek en aanvullend onderzoek brongebieden, Tauw, projectnummer 4492634, 8 februari 2007;
2. Actualisatie saneringsonderzoek Defensie-eiland Woerden, Grontmij, projectnummer 210859, 9 augustus 2007.

Deze twee rapporten dienen als uitgangspunt voor de beschrijving van de verontreinigings situatie en de aanpak van de bodemsanering. De volgende fasering in de sanering is gemaakt:

- Fase 1: Bovengrond (immobiele verontreinigingen en oliespots);
- Fase 2: Mobiele brongebieden (VOCL) tot een diepte van maximaal 20 m-mv;
- Fase 3: Sanering diepere grondwater, pluim met VOCL en benzeen op en ten (noord)westen van het Defensie-eiland in het eerste watervoerende pakket;
- Fase 4: Sanering diepere grondwater, oostelijke pluim met VOCL in het eerste watervoerend pakket ter hoogte van NS-station Woerden.

Op 4 juni 2008 is door de provincie Utrecht de beschikking ernst en spoedeisendheid Defensie-eiland te Woerden¹³ aan de gemeente Woerden afgegeven. In de beschikking stellen de Gedeputeerde Staten het volgende vast:

- er is sprake van een ernstige bodemverontreiniging;
- dat spoedige sanering van de bodem noodzakelijk is;

¹³ nummer: 2008TNT221167; code: UT0632/00048

- dat binnen 4 jaar (uiterlijk 4 juni 2012), na afgifte van de beschikking, met de sanering moet worden begonnen;
- voorafgaand aan de sanering dient een tijdelijke beveiligingsmaatregel te worden getroffen.

Om invulling te kunnen geven aan de tijdelijke beveiligingsmaatregel is op 12 januari 2009 het 'Monitoringsplan Defensie-eiland Woerden (bron 15)' opgesteld. De tijdelijke beveiligingsmaatregel bestaat uit het periodiek monitoren van de grondwaterverontreiniging. De eerste monitoringsronde is in 2009 uitgevoerd. De resultaten van de eerste monitoringsronde zijn op 26 oktober 2009 gerapporteerd in 'Resultaten monitoring Defensie-eiland Woerden (bron 16)'. De conclusies uit dit rapport zijn:

- in het ondiepe grondwater is de verontreinigings situatie qua omvang ten opzichte van de situatie in 2006 nauwelijks gewijzigd. De concentraties VOCL en benzeen zijn in individuele peilbuizen in de bron toegenomen en in de pluim afgenomen of gelijk gebleven;
- er kan nog geen betrouwbare uitspraak worden gedaan over de horizontale en verticale grondwaterstroming.

De tweede monitoringsronde is in juli 2011 uitgevoerd. Voor fase 1 en 2 zijn reeds deelsaneringsplannen¹⁴ opgesteld. Fase 1 en 2 zijn respectievelijk beschikt op 7 december 2010 en 9 januari 2012. De saneringsplannen bevinden zich in het separate bijlagenboek. In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven.

Deelsaneringsplan fase 1

Dit deelsaneringsplan heeft betrekking op het Defensie-eiland Woerden. De locatie is verontreinigd met zowel immobiele als mobiele componenten.

In het saneringsonderzoek is de volgende fasering in de sanering gemaakt:

- Fase 1: Bovengrond (immobiele verontreinigingen en oliespots);
- Fase 2: Mobiele brongebieden (VOCL) tot een diepte van circa 17 m-mv;
- Fase 3: Sanering diepere grondwater, pluim met VOCL en benzeen op en ten (noord)westen van het Defensie-eiland in het eerste watervoerende pakket;
- Fase 4: Sanering diepere grondwater, oostelijke pluim met VOCL in het eerste watervoerend pakket ter hoogte van NS-station Woerden.

¹⁴ Deelsaneringsplan (fase 1) defensie-eiland Woerden, Sita Remediation B.V., projectnummer M10A0260, d.d. 2 september 2010;
Deelsaneringsplan (fase 2) defensie-eiland Woerden, Sita Remediation B.V., projectnummer M10A0434, d.d. 16 september 2011.

Er zijn meerdere betrokken partijen bij dit project van belang. De direct betrokkenen zijn:

- Gemeente Woerden: grondeigenaar en opdrachtgever
- Provincie Utrecht: bevoegd gezag
- Milieudienst Noord-West Utrecht: adviseur gemeente Woerden
- De Waterrij: ontwikkelaar en saneerder
- Sita Remediation: uitvoerend aannemer sanering
- MWH: adviseur uitvoerend aannemer sanering

In dit deelsaneringsplan zijn alleen de werkzaamheden die betrekking hebben op de sanering van fase ,1 die onder verantwoordelijkheid van de project-ontwikkelaar valt, beschreven.

De onderlinge samenhang tussen de sanering van fase 1 en 2 en de ontwikkeling van de locatie is in dit plan beschreven.

De sanering van fase 1 is onderdeel van de gehele sanering (fase 1 t/m 4) van de locatie. Voor het project zijn zowel privaatrechterlijke (contractueel) als bestuursrechterlijke (beschikking) gemaakte afspraken tussen de betrokken partijen van belang voor de uitvoering van de sanering.

De gemaakte afspraken dienen mee genomen te worden in het deelsaneringsplan. Het deelsaneringsplan dient de belangen van alle betrokken partijen bij het project te waarborgen.

Naast de sanering en ontwikkeling van de locatie zijn ook ontwikkelingen gaande op het gebied van WKO. Hiervoor gaat de voorkeur uit naar een integrale variant waarbij WKO en sanering/beheersing van fase 3 en 4 van het Defensie-eiland met elkaar worden gecombineerd.

Voor de saneringswerkzaamheden is met de direct betrokkenen de werkgroep Sanering Defensie-eiland ingesteld. In de werkgroep is afgesproken dat voor meerdere deelactiviteiten deelsaneringsplannen worden opgesteld. Dit betreft deelsaneringsplannen voor:

- Saneringswerkzaamheden fase 1;
- Pilot fase 2;
- Saneringswerkzaamheden fase 2.

Deelsaneringsplan fase 2

Dit deelsaneringsplan heeft betrekking op het Defensie-eiland Woerden. De locatie is verontreinigd met zowel immobiele als mobiele componenten. In het saneringsonderzoek is de volgende fasering in de sanering gemaakt:

- Fase 1: Bovengrond (immobiele verontreinigingen en oliespots);
- Fase 2: Mobiele brongebieden (VOCL) tot een diepte van maximaal 20 m-mv;
- Fase 3: Sanering diepere grondwater, pluim met VOCL en benzeen op en ten (noord)westen van het Defensie-eiland in het eerste watervoerende pakket;

- Fase 4: Sanering diepere grondwater, oostelijke pluim met VOCL in het eerste watervoerend pakket ter hoogte van NS-station Woerden.

Er zijn meerdere betrokken partijen bij dit project van belang. De direct betrokkenen zijn:

- Gemeente Woerden: grondeigenaar en opdrachtgever
- Provincie Utrecht: bevoegd gezag
- Milieudienst Noord-West Utrecht: adviseur gemeente Woerden
- De Wasserij: ontwikkelaar en saneerder
- Sita Remediation: uitvoerend aannemer sanering
- MWH: adviseur uitvoerend aannemer sanering
- Van Gelder: uitvoerend aannemer bouwrijp maken

In dit deelsaneringsplan is de sanering van fase 2 beschreven, die onder verantwoordelijkheid van de projectontwikkelaar valt.

De onderlinge samenhang tussen de sanering van fase 1 en 2 en de ontwikkeling van de locatie is in het deelsaneringsplan fase 1 (bron 13) beschreven.

De sanering van fase 2 is onderdeel van de gehele sanering (fase 1 t/m 4) van de locatie.

Voor het project zijn zowel privaatrechterlijke (contractueel) als bestuursrechterlijke (beschikking) gemaakte afspraken tussen de betrokken partijen van belang voor de uitvoering van de sanering.

De gemaakte afspraken dienen mee genomen te worden in het deelsaneringsplan.

Naast de sanering en ontwikkeling van de locatie zijn ook ontwikkelingen gaande op het gebied van WKO. De gemeente Woerden is op dit moment bezig om de plannen hiervoor verder in detail uit te werken.

Voor de saneringswerkzaamheden is met de direct betrokkenen de werkgroep Sanering Defensie-eiland ingesteld. In de werkgroep is afgesproken dat voor meerdere deelactiviteiten deelsaneringsplannen worden opgesteld. Dit betreft deelsaneringsplannen voor:

- Saneringswerkzaamheden fase 1;
- Pilot fase 2;
- Saneringswerkzaamheden fase 2.

Het in situ saneringsdeel duurt 4 jaar met als gevolg dat het exclusief een bouwtijd van de opstallen het minimaal 4 jaar duurt op het zuidelijk deel voordat de bestemming kan worden geëffectueerd. Met als gevolg dat het zuidelijk deel van het terrein 4 jaar lang wordt gebruikt als saneringsterrein met onder andere een waterzuiveringsinstallatie en chemicaliënopslag.

Ook in de definitieve inrichting van het Defensie-Eiland worden een aantal saneringsvoorzieningen aangebracht om de pluim te kunnen beheersen. Dit betekent de instandhouding van peilbuizen, onttrekkingsbronnen en leidingwerk voor afvoer van verontreinigd grondwater.

5.5 Externe veiligheid

Er zijn uiteenlopende risico's waaraan men in de dagelijkse leefomgeving bloot kan staan. Het betreft hierbij onder meer risico's van gevaarlijke stoffen in bedrijven en bij transport van deze stoffen. Deze risico's zijn verbonden aan een bepaalde plaats. Voor het transport zijn dat de wegen, het spoor, de waterwegen en de buisleidingen. Vooral bij nieuwe woningbouwontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met eventueel aanwezige externe risico's die de veiligheid negatief kunnen beïnvloeden.

Risicovolle-inrichtingen

Volgens de risicokaart van de provincie Utrecht is aan de Blekerijlaan 12 een risicovolle inrichting gevestigd. Het gaat om een transportbedrijf met een PR contour van 0 meter. Het invloedsgebied valt buiten het plangebied en vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling van het defensie-eiland.

Transport wegen

Het invloedsgebied vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over wegen is in onderhavig geval niet van toepassing.

Transport vaarwegen

Het invloedsgebied vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over vaarwegen is in onderhavig geval niet van toepassing.

Transport spoorwegen

Over de nabij gelegen spoorlijn vindt vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit het gemeentelijk beleidskader¹⁵ blijkt dat indien er in een strook van 200 meter vanaf het spoor een ontwikkeling plaatsvindt, een verantwoordingsplicht van het groepsrisico noodzakelijk wordt geacht. Het defensie-eiland is gelegen op minimaal 65 meter van het spoor. Een verantwoording van het groepsrisico evenals een maatregelenmotivatie wordt noodzakelijk geacht.

Transport buisleidingen

Het invloedsgebied vanwege het transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen is in onderhavig geval niet van toepassing.

Een nader onderzoek is noodzakelijk en heeft dan ook plaatsgevonden. In deze paragraaf is uitsluitend de conclusie opgenomen. De gehele rapportage¹⁶ bevindt zich in de separate bijlage.

¹⁵ Omgaan met externe veiligheid 'Beleidskader doorwerking in ruimtelijke plannen', Milieudienst Noord-west Utrecht, d.d. augustus 2007.

¹⁶ Onderzoek risicoreducerende maatregelen. Bestemmingsplan Defensie-eiland Woerden. AGEL adviseurs. Referentie 20110616. 29 maart 2012.

Conclusie

Defensie-eiland Woerden is gelegen binnen de invloedssfeer van de spoorlijn Gouda/Rotterdam - Breukelen. Deze spoorlijn zal onderdeel gaan uitmaken van het toekomstig Basisnet Spoor. In verband hiermee dient de ruimtelijke ontwikkeling getoetst te worden aan het beleid voor externe veiligheid.

Door de gemeente Woerden is haar beleid voor externe veiligheid vastgelegd in de notitie

“Verantwoording groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen per spoor in Woerden” van augustus 2007. Afwijking van het gemeentelijk veiligheidsbeleid is mogelijk op basis van een gemotiveerd verzoek tot afwijking dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Woerden.

Het doel van het onderzoek is het in beeld brengen van de noodzakelijk risicoreducerende maatregelen, de mogelijkheden om het plangebied te ontvluchten alsmede onderbouwingen voor de verantwoording van het groepsrisico op de onderdelen:

- Nut en noodzaak van de ontwikkeling;
- De mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico;
- De mogelijkheden en voorzieningen tot bestrijding van een ramp;
- De mogelijkheden voor zelfredzaamheid.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Over de spoorlijn Rotterdam/Gouda - Breukelen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats van onder andere brandbare en toxische gassen en vloeistoffen. In de eindrapportage van het Basisnet spoor 2011 zijn diverse uitgangspunten vastgelegd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Rotterdam/Gouda-Breukelen. Een van de belangrijke maatregelen is dat er voor het traject sprake is van het “Warme BLEVE vrij” samenstellen van treinen. Deze risicoreducerende maatregel heeft tot gevolg dat zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico duidelijk afneemt.

Voor het plaatsgebonden risico geldt ter hoogte van het plangebied een veiligheidszone van 7 meter gemeten uit het hart van de doorgaande spoorbaan. Binnen deze zone mogen geen kwetsbare objecten gebouwd worden. Voor het groepsrisico is door de gemeente aangegeven dat deze gelegen is ter hoogte van de oriëntatiewaarde. De rekenresultaten voor het Basisnet spoor 2011 geven aan dat er ter plaatse van de woonplaats Woerden geen sprake is van een knelpunt voor het groepsrisico.

Voor de uitgangspunten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gaat de gemeente Woerden uit van het Rapport “Actualisatie risicoanalyse spoor Woerden 2011”. Als extra uitgangspunt is in dit rapport opgenomen het vervoer van stofcategorie B3, bestaande uit 200 ketelwagens Chloor per jaar. Uit deze risicoanalyse blijkt dat voor

de autonome situatie 2011 voor het BLEVE-arm rijden sprake is van een overschrijdingsfactor van 3,1 voor het groepsrisico en voor het BLEVE-vrij rijden sprake is van een overschrijdingsfactor van 0,4.

Voor de situatie waarbij sprake is van de ontwikkeling van het Defensie-eiland blijkt uit de groepsrisicoberekening dat dit geen relevante toename geeft aan de hoogte van het groepsrisico.

Om de relevantie van de effecten van de ongevalsscenario's voor het plangebied in beeld te brengen zijn er voor de verschillende stofcategorieën, inclusief B3, groepsrisicoberekeningen uitgevoerd. Voor de personendichtheid binnen het plangebied is hierbij voor de dagperiode uitgegaan van 356,6 personen en voor de nachtperiode van 648,2 personen. Uit de berekening blijkt dat het vervoer van brandbare gassen bepalend is voor de hoogte van het groepsrisico en in mindere mate het vervoer van toxische gassen en vloeistoffen. Bij het optreden van een calamiteit waarbij een BLEVE ontstaat is sprake van maximaal 199 dodelijke slachtoffers binnen het plangebied bij een faalkans van $1,1 \times 10^{-9}$. Bij een ongeval met toxische stoffen is sprake van maximaal 43 dodelijke slachtoffers binnen het plangebied bij een faalkans op $1,2 \times 10^{-8}$. Uit deze berekening blijkt dat mede als gevolg van het "Warme BLEVE vrij" samenstellen van de treinen en de afstand van de bebouwing van 80 meter en meer tot de spoorlijn sprake is van een relatief laag risico.

Risicoreducerende maatregelen

Uit het onderzoek naar de noodzaak van risicoreducerende maatregelen blijkt dat een aantal risico reducerende maatregelen moeten worden getroffen:

- Om glasscherven te voorkomen wordt, in combinatie het aanbrengen van geluidwerende beglazing, de plaatsing van een dubbele beglazing met een laagde binnenruit met pvb folie noodzakelijk geacht voor de geveldelen van de eerstelijns bebouwing welke gericht zijn naar de spoorlijn. De extra kosten hiervan worden geraamd op € 36.000,--.
- Het beperken van het glasoppervlak in de gevels gericht naar het spoor moet als een noodzakelijk risicobeperkende maatregel worden geacht. Door hier bij de uitwerking van de bouwplannen rekening mee te houden zijn hier geen extra kosten aan verbonden.
- Gevels die naar het spoor zijn gericht moeten als vlakke gevels worden uitgevoerd. Dit wordt als een noodzakelijke risicobeperkende maatregelen aange-merkt. Het doel van deze maatregel is om extra drukverhogingen op de gevel te voorkomen. Dit betreft met name inpandige balkons en loggia's.
- Het aanbrengen van uitkragende plafonds aan de zijde van het spoor is niet toegestaan. Uitkragende plafonds gelegen aan de luwe zijde moeten een rechtstreekse ondersteuning hebben met het maaiveld. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten moet middels een constructieberekening aangetoond worden dat het uitkragend plafond veilig is.

- Het minimaliseren van de gevelornamenten moet als een haalbare maatregelen aangemerkt worden. Door bij de uitwerking van de bouwplannen hier rekening mee te houden zijn hieraan geen extra kosten verbonden. Voor de binnen het ontwerp noodzakelijk geachte PV cellen en louvreliken moet een gemotiveerd verzoek tot afwijking van het gemeentelijk veiligheidsbeleid aangevraagd worden.
- De aanwezigheid van een 2e vluchtmogelijkheid voor de woningen aan de gevelzijde gericht vanaf de spoorlijn moet aangemerkt worden als een noodzakelijk maatregel. Door bij de uitwerking van de bouwplannen hier rekening mee te houden zijn hieraan geen extra kosten verbonden.
- In verband met de ligging van het defensie-eiland binnen het invloedsgebied van een toxische wolk waarbinnen 1 tot 10% van de aanwezige in gebouwen kan komen te overlijden, wordt het afsluiten van mechanische en natuurlijke ventilatievoorzieningen haalbaar en noodzakelijk geacht. Door bij de uitwerking van de bouwplannen hiermee rekening te houden zijn geen aanvullende kosten noodzakelijk.

Verantwoording groepsrisico

Nut en noodzaak van de ontwikkeling

Door de wijziging van een bedrijfsmatige bestemming, welke niet meer in gebruik is, naar een woonbestemming is sprake van een kwalitatieve en duurzame verbetering van het ruimtelijk gebruik van het plangebied.

De mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico

Beperking van het groepsrisico is mogelijk door het treffen van maatregelen aan de risicobron, het vergroten van de afstand tot de risicobron en het verlagen van de personendichtheid binnen het invloedsgebied van de risicobron. Maatregelen aan de risicobron kunnen o.a. zijn het verlagen van de vervoersintensiteiten, het verlagen van de snelheid en/of het vervallen van de wissels voor de spoorweg waarover het goederenvervoer plaatsvindt. Voor deze maatregelen is de medewerking nodig van de spoorbeheerder. Daarnaast geven deze maatregelen een beperking aan het efficiënt gebruik van de spoorweg. Op basis hiervan kunnen deze maatregelen als niet relevant aangemerkt worden. Het vergroten van de afstand van het plangebied tot de risicobron is niet mogelijk in verband met de ligging op een eiland. Ook het beperken van de bebouwingsmogelijkheden en daaraan gekoppeld de personendichtheid is geen reële optie en ook niet mogelijk vanwege de financiële haalbaarheid van het plan. Daarnaast blijkt uit de Risicoanalyse 2011 dat de personendichtheid van de ruimtelijke ontwikkeling maar een geringe invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico voor het volledige invloedsgebied.

De mogelijkheden en voorzieningen tot bestrijding van een ramp

Voor de bestrijding van een ramp op de spoorweg hoeven geen extra voorzieningen getroffen te worden binnen het plangebied. De spoorweg is via de bestaande wegenstructuur bereikbaar voor de hulpdiensten. Voor de effectbestrijding van een ramp zijn toereikende ontsluitingsmogelijkheden en opstelplaatsen beschikbaar. Daarnaast is het plangebied gelegen binnen de gestelde aanrijdtijd van 8 minuten voor woongebieden.

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid

Voor zelfredzaamheid en vluchtmogelijkheden is de bestaande brug beschikbaar en wordt aan de noordzijde een voetgangersbrug aangelegd en aan de zuidzijde een calamiteitenbrug. Daarnaast moeten alle woningen en appartementen beschikken over tenminste twee vluchtmogelijkheden waarvan ten minste één vluchtmogelijkheid zodanig gelegen moet zijn dat vanaf de risicobron gevlucht kan worden. Daarnaast moet voor de mogelijkheid tot schuilen bij een toxische wolk elke woning voorzien zijn van afsluitbare ventilatievoorzieningen.

5.6 Waterparagraaf

Water en ruimtelijke ordening zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Enerzijds is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik (waterberging). Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding (vervuiling van het oppervlaktewater).

Het plangebied maakt in waterstaatkundig opzicht deel uit van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, die als waterkwantiteitsbeheerder voor de polderwateren optreedt. Het Hoogheemraadschap beheert ook de waterkwaliteit van boezem- en polderwater. Bij veranderingen in de inrichting dan wel het beheer van het water binnen het plangebied dient in een vroegtijdig stadium het overleg gezocht te worden tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

Beleidskader

Europese Kaderrichtlijn Water

Met ingang van december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht geworden. In het kader van de Kaderrichtlijn worden kwaliteitseisen gesteld, gericht op het beschermen en verbeteren van de aquatische ecosystemen (verplichting per stroomgebied). Deze richtlijn stelt als norm dat oppervlaktewateren binnen 15 jaar na inwerkingtreding moeten voldoen aan een 'goede ecologische' toestand (GET). Voor kunstmatige wateren, zoals de meeste stadswateren, geldt dat de oppervlak-

tewateren minimaal moeten voldoen aan een 'goed ecologisch potentieel' (GEP). Inmiddels zijn de GEP-normen per stroomgebied uitgewerkt.

Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21^e eeuw

Deze nota is uitgegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De nota heeft als doelstelling een ander waterbeleid te realiseren, aangezien het huidige watersysteem voor de toekomst niet op orde is. Aanleiding voor dit rapport is de situatie in de jaren negentig wanneer verschillende delen van Nederland regelmatig overlast van water hebben. Dit deed maatschappelijk en politiek de vraag rijzen of Nederland wel zijn waterhuishouding op orde had voor de 21^e eeuw.

Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Voor de aanpak van het veiligheidsprobleem en de vermindering van de wateroverlast kiest het kabinet de volgende hoofdlijnen:

- Burgers herkennen en erkennen het waterprobleem onvoldoende. De overheid moet meer inzicht geven in de aard en de omvang van deze risico's en burgers de mogelijkheid bieden om zelf een bijdrage te leveren aan het verminderen van de risico's, in aanvulling op de inspanningen van de overheid.
- Een nieuwe aanpak voor veiligheid en wateroverlast, die stoelt op drie uitgangspunten:
 1. anticiperen in plaats van reageren;
 2. niet afwentelen van waterhuishoudkundige problemen door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren en het niet afwentelen van bestuurlijke verantwoordelijkheden;
 3. méér ruimte naast techniek.
- Naast technische maatregelen is méér ruimte nodig om (incidenteel) water op te vangen. Deze ruimte moet waar mogelijk tegelijkertijd voor andere doeleinden worden gebruikt die te verenigen zijn met het opvangen van water.
- Een "watertoets" moet voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw.
- De nieuwe aanpak in het waterbeleid stelt ook nieuwe eisen aan de kennisinfrastructuur.
- Voor de aanpak van veiligheid en wateroverlast zijn Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten samen verantwoordelijk. Bestuurlijke afspraken over rolverdeling en samenwerking moeten voor een snelle en effectieve implementatie zorgen.
- De ontwikkelingen rond klimaat en bodem én de nieuwe aanpak maken extra investeringen met een structureel karakter in het waterbeheer nodig, zowel in het hoofdsysteem als in het regionale systeem.

Water zal, meer dan het nu het geval is, sturend zijn bij de ruimtelijke inrichting en grondgebruik in Nederland. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast voortaan expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging. Dit geldt voor alle fasen van de planontwikkeling.

Waterplan Woerden 2006 -2009

De gemeente Woerden heeft samen met onder anderen het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden een Waterplan opgesteld. Het Waterplan Woerden moet leiden tot een kwaliteitsimpuls aan de beleving en het beheer van het water in de gemeente Woerden.

In dit Waterplan wordt beschreven hoe de gemeente, al dan niet samen met andere overheden, de problemen op het gebied van water wil aanpakken. Het plan geeft ook aan hoe met water de ruimtelijke kwaliteit en de belevingswaarde van stad en platteland kan worden vergroot. Het Waterplan geeft een visie op water en stelt maatregelen voor.

De gemeente, het waterschap en de waterleidingbedrijven willen het zicht op water vergroten. Daarom is in het waterplan een integrale benadering neergelegd. Het hele systeem van grond- en oppervlakte water staat centraal. Ook de keten van drinkwater, riolering en afvalwaterzuivering is in die visie opgenomen. Het watersysteem in Woerden moet de komende klimaatveranderingen het hoofd kunnen bieden. Daarbij wordt gekeken tot het jaar 2015. Duurzaam, veilig en schoon zijn kernwoorden. In Woerden moet hoog water en sterke regenval maar ook lange periodes van droogte worden opgevangen. Daarnaast is oppervlaktewater van een goede kwaliteit van groot belang evenals het beperken van de bodemdaling. In de visie is ook plaats voor de ruimtelijke kwaliteit van water. Cultuurhistorisch gezien hoort water bij Woerden.

De kernpunten van het waterplan zijn:

- Water heeft meer ruimte nodig;
- De waterkwaliteit moet verbeterd worden;
- Zuivering en riolering dienen beter op elkaar te worden afgestemd;
- Het water moet door mensen beter beleefd kunnen worden;
- De wateroverlast door grondwater en het riool mag niet toenemen.

Kenmerken watersysteem en gewenste ontwikkelingen

Bodem en grondwater

Het maaiveld in het plangebied bevindt zich op circa 0,5 tot 0,9 meter + NAP. De bodem ter plaatse bestaat uit klei en lokaal ook veen, met lokaal een topzandlaag tot circa (deze toplaag is niet overal in het plangebied aanwezig). Op basis van de door de opdrachtgever verstrekte informatie wordt aangenomen dat de grondwaterstand/ stijghoogte in het plangebied zich bevindt op een diepte van gemiddeld circa NAP -1,0 à -1,6 meter (in de periode november 1997 t/m januari 2002).

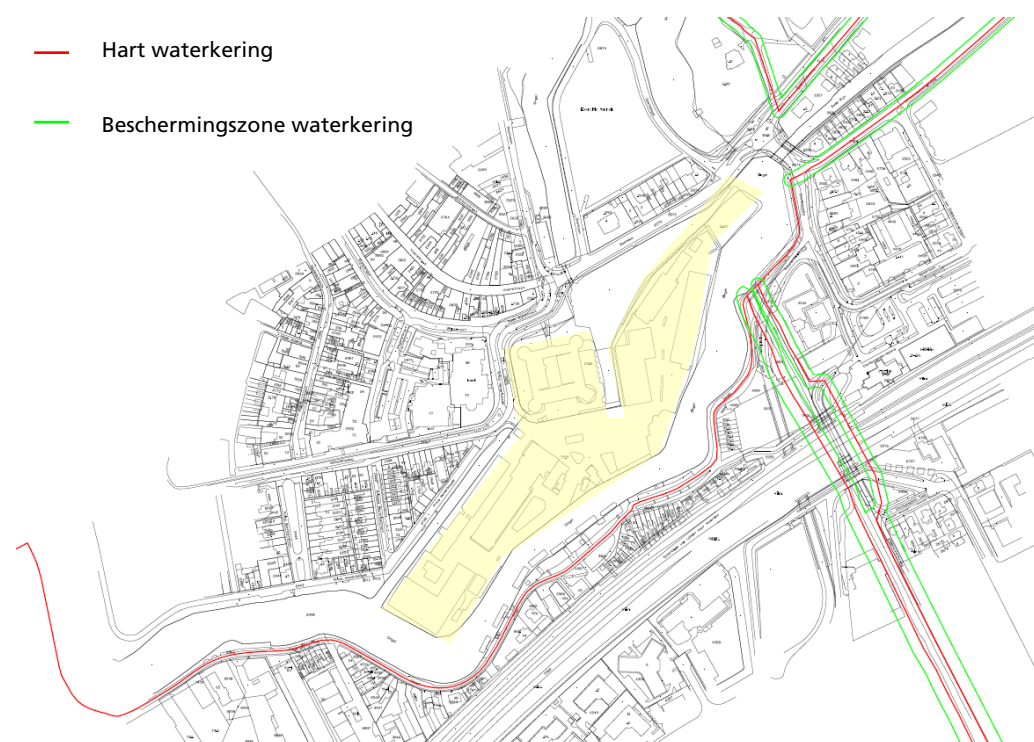


Fig. 5.3. Waterkerings, inclusief beschermingszones

Oppervlaktewater

Het plangebied is aan alle zijden omgeven door oppervlaktewater. In dit geval de singelgrachten van Woerden. Enige meters ten noordoosten van het plangebied gaat de Oude Rijn over in de stadsgrachten. Via de stadsgrachten stroomt deze rivier rond de binnenstad, waarna ze in westelijke richting verder stroomt. De Oude Rijn, ten noorden van het plangebied, is een regionale rivier in de provincies Utrecht en Zuid-Holland. De rivier is een overblijfsel van de loop van de vroegere Rijn en afgedamd. Deze loop begint bij Wijk bij Duurstede als Kromme Rijn (zigtak van de Nederrijn), wordt na Utrecht vervolgd als de Leidse Rijn en loopt vanaf Harmelen als de Oude Rijn naar zee.

Het water rondom het plangebied is boezemwater. Het waterbeheer van dit oppervlaktewater is in handen van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Op de wateren is de Keur van het Hoogheemraadschap van toepassing. De keur is van toepassing op tal van handelingen in het oppervlaktewater zelf en de daarbij behorende beschermingszone. In dit geval geldt een beschermingszone van 5 meter vanaf de insteek van het oppervlaktewater.

Waterkeringen

In het plangebied zijn geen waterkeringen gelegen. De Singel is grotendeels omgeven door boezemkaden, maar de oevers rondom de binnenstad van Woerden hebben niet de status van waterkering. Buiten het plangebied liggen wel enkele waterkeringen (zie figuur 5.3).

Waterkeringen ten opzichte van het plangebied

In figuur 5.3 is zichtbaar dat de oever aan de overzijde van de stadsgracht een waterkering is. Voor deze waterkering is in tegenstelling tot de andere waterkeringen in het gebied, geen beschermingszone aangegeven (groen).

Riolering

In de huidige situatie is het plangebied voorzien van riolering, zowel het vuilwater als het hemelwater worden afgevoerd via de gemengde riolering. In de huidige situatie stroomt tevens een deel van het hemelwater af naar het oppervlaktewater.

Water in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen

Compensatieplicht hemelwaterbehandeling

Door toevoeging van verhard oppervlak mag de afvoer niet toenemen. Als vuistregel geldt dat 15% van de extra verharding terug moet komen als open water. Bij onderhavig initiatief is sprake van stedelijke herontwikkeling zonder toename van verharde oppervlakken. Het is zeer waarschijnlijk dat het plan een lichte afname van verharde oppervlakken zal betekenen. Op basis van de beleidsuitgangspunten van de waterbeheerder is geen compensatieplicht aan de orde.

In de beoogde situatie zal het gebied worden heringericht. Per saldo zal hierbij het verharde oppervlak niet toenemen of wellicht enigszins afnemen. Compensatieplicht voor nieuwe verhardingen is niet aan de orde. Een lichte afname van de verharde oppervlakken is licht positief voor de plaatselijke waterhuishouding, aangezien er (in theorie) iets meer mogelijkheden voor hemelwater om in de ondergrond weg te zakken. Bovendien wordt de bebouwing per saldo op grotere afstand van het oppervlaktewater gerealiseerd. Dit is ook positief voor met name de mogelijkheden voor een goed beheer en onderhoud van de waterkanten/ oevers.

In de beoogde situatie zal hemelwater worden afgevoerd via een gescheiden stelsel. Dit wil zeggen dat de vuilwaterstroom en de hemelwaterstroom apart van elkaar worden afgevoerd. Hierbij geldt een verbod op uitloogbare materialen voor de oppervlakten die (direct) afwateren op het oppervlaktewater.

Plan in relatie tot oppervlaktewater

Het water is een belangrijk element in het gebied. Het plangebied wordt immers aan alle zijden omgeven door oppervlaktewater (boezemwater). In de huidige situatie bevinden zich verschillende werken en/ of verhardingen op of nabij de oevers van het aangrenzende oppervlaktewater. De beschermingszone van het oppervlaktewater zijn deels bebouwd en deels verhard. Ook zijn er bomen in de beschermingszone aanwezig. Ten behoeve van de ontwikkeling zal een deel hiervan worden verwijderd. Ook in de nieuwe situatie zullen werken worden verricht in de beschermingszone van het oppervlaktewater:

- slopen van bebouwing;
- realiseren van bebouwing;
- wegnemen van verhardingen;
- toevoegen nieuwe verhardingen;
- wegnemen van beplanting/ bomen;
- toevoegen van nieuwe beplanting/ bomen;
- realiseren van aanlegsteigers;
- Realisatie van bruggen;
- Aanleggen van kabels en leidingen;
- Vervanging alle kades.

Alle kades worden vervangen. De eisen waaraan de kades moeten voldoen staan in een technisch programma van eisen dat voor dit plan is opgesteld. Voor al deze ontwikkelingen is een watervergunning op basis van de Keur van het waterschap noodzakelijk. De vervanging en versterking zullen plaatsvinden binnen een zone van 0,5 meter buiten de bestaande constructie.

In de toekomstige situatie zal de nieuwe bebouwing en verhardingen over het algemeen verder van de oevers zijn verwijderd. De oevers zullen derhalve een groenere uitstraling krijgen. Dit is positief voor de plaatselijke waterhuishouding.

Plan in relatie tot waterkeringsaspecten

In de beoogde situatie zullen enkele bruggen worden gerealiseerd. Hierbij worden werkzaamheden verricht aan de oever / in het talud van de oever van het oppervlaktewater, waardoor een watervergunning noodzakelijk is. Ten aanzien van de brug aan de westzijde is ook het waterkeringsaspect relevant. Aan de overzijde van de stadsgracht is een waterkering gelegen. De technische uitwerking van de brug dient derhalve te worden beoordeeld in het kader van het waterkerend vermogen van deze waterkering. Ook hiervoor geldt een watervergunningsplicht.

Plan in relatie tot rioleringsaspecten

In de beoogde situatie zullen hemelwaterstromen en vuilwaterstromen apart van elkaar worden afgevoerd. Verharde oppervlakken waar vanaf hemelwater direct kan afstromen naar oppervlaktewater mogen niet worden vervaardigd van uitloegende bouwmaterialen.

In samenwerking met het Hoogheemraadschap zullen de technische uitwerking van het bestemmingsplan en de te nemen maatregelen worden vastgelegd in een waterhuishoudingsplan en een rioleringsplan.

Plan in relatie tot de waterkwaliteit

Gezien de ligging van het plangebied naast oppervlaktewater is het voorstelbaar dat enige verontreinigingen afstromen naar het oppervlaktewater. In het plangebied worden onder andere rijwegen en parkeervoorzieningen gerealiseerd. Er dient voorkomen te worden dat potentieel vervuild hemelwater vrij afstroomt naar het oppervlaktewater. Voor oppervlakken waarvan hemelwater direct kan afstromen naar oppervlaktewateren mogen geen uitloegende bouwmaterialen worden gebruikt.

Plan in relatie tot grondwateraspecten

Het plan voorziet in de realisatie van een ondergrondse parkeerkelder. Ten behoeve van de aanleg hiervan zal de bouwput moeten worden voorzien van bemaling. In de rapportage 'Oriënterend bouwputadvies betreffende Defensie – Eiland te Woerden (Fugro, 1 december 2009)', zijn de mogelijkheden hiervoor beoordeeld en vervolgstappen geformuleerd voor de (civieltechnische) realisatie van parkeerkelders. In dit advies is eveneens geconcludeerd dat een eerder geplande noordelijke kelder niet op traditionele wijze is te realiseren. Naar aanleiding van onderzoek naar stabiliteit van de bodem is gekozen voor een bovengrondse parkeergarage.

Water in relatie tot de verbeelding

Op de verbeelding komen een aantal wateraspecten direct terug. De aan te leggen bruggen en aanlegsteigers zijn bestemd als 'Water', met een aanduiding 'loopbrug' of 'fietsbrug'. Hiermee wordt geduid dat water de primaire bestemming is en dat daarbinnen en brug (verkeersfunctie) mogelijk wordt gemaakt. Dit geldt eveneens voor de aanlegsteigers.

Binnen de overige hoofdbestemmingen zijn onder andere water en waterhuishoudkundige voorzieningen integraal mogelijk gemaakt. Dit om de noodzakelijk taluds voor de wateren rondom mogelijk te maken. De beschermingszones van de primaire wateren rondom het defensie-eiland zijn reeds beschermd via de Keur van het hoogheemraadschap. Hiermee is de functionaliteit van de oevers/ kaden reeds afdoende beschermd.

Saneringsopgave

Ten behoeve van de bodemsanering zullen graafwerkzaamheden plaatsvinden in de ondergrond. Indien deze graafwerkzaamheden plaatsvinden in het oppervlaktewater of binnen de keurzones aangrenzend aan het oppervlaktewater, dan is voor deze handeling een watervergunning noodzakelijk.

5.7 Flora en Fauna

De bescherming van de natuur is in Europees verband vastgelegd in de Vogelrichtlijn (VR) en de Habitatrichtlijn (HR). Beide richtlijnen dragen zorg voor zowel gebiedsbescherming als soortenbescherming. Nederland heeft de richtlijnen geïmplementeerd in respectievelijk de **Natuurbeschermingswet** van 1968, 1998 en 2005 (de gebiedsbescherming) en de **Flora- en faunawet** (de soortenbescherming). De gebiedsbescherming heeft betrekking op:

- de Vogelrichtlijngebieden die Nederland heeft vastgesteld;
- de Habitatrichtlijngebieden die Nederland bij de Europese Commissie heeft aangemeld;
- de beschermde natuurmonumenten en de staatsnatuurmonumenten.

Ruimtelijke ingrepen die in deze gebieden plaatsvinden dan wel in de nabijheid van beschermde natuurgebieden, moeten worden getoetst op hun effecten op deze gebieden. In het kader van de voorgenomen herontwikkeling van het defensie-eiland is in 2007 een verkennend flora- en faunaonderzoek¹⁷ uitgevoerd. Omdat het onderzoek uit 2007 dateert, is door BRO een actualisatie¹⁸ uitgevoerd.

Uit de actualisatie blijkt dat de conclusies uit het flora- en faunaonderzoek van 2007 nog steeds van kracht zijn en dat aanvullend onderzoek naar vleermuizen noodzakelijk is. Daarnaast is op basis van de beoordeling geconcludeerd dat een aanvullend veldbezoek noodzakelijk is om vast te stellen of jaarrond beschermde nesten van jaarrond beschermde broedvogels, zoals Gierzwaluw en/of Huismus in het plangebied aanwezig zijn. Om vast te stellen of jaarrond beschermde nestplaatsen van broedvogels en vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied aanwezig zijn, is het plangebied nader onderzocht conform het 'vleermuisprotocol' van Netwerk Groene Bureaus (versie 5 maart 2010) .

Op basis van de tussentijdse resultaten blijkt dat er verschillende foeragerende vleermuizen van het plangebied gebruikmaken¹⁹. Het betreft hier de soorten Gewone dwergvleermuis en Meervleermuis. Gedurende de najaarrondes op 19 september en 10 oktober is geen zwermgedrag van de aanwezige vleermuizen in het plange-

¹⁷ Quick scan defensie-eiland, Bureau Viridis, projectnummer 2007-5, d.d. februari 2007.

¹⁸ Oplegnotitie flora en fauna Defensie-eiland Woerden, BRO, 211x04759, d.d. 18 april 2011.

¹⁹ Tussentijdse memo flora- en faunaonderzoek defensie-eiland Woerden, Staro, d.d. 5 juli 2011.

bied waargenomen. Ook zijn geen van de foeragerende gewone dwergvleermuizen met paarroep waargenomen. Op basis van deze gegevens is door Staro Natuur en Buitengebied geconcludeerd dat er geen (winter-)verblijfplaatsen voor vleermuizen in de gebouwen in het plangebied aanwezig zijn²⁰.

Op basis van deze bevindingen is vervolgens vastgesteld dat de herontwikkeling van het defensie-eiland geen negatief effect op de huidige staat van instandhouding heeft. Derhalve kan de ontwikkeling in haar huidige vorm met betrekking tot vleermuizen doorgang vinden. Er geldt wel dat er rekening gehouden moet worden met de functionaliteit van het plangebied als foerageergebied voor vleermuizen. Daarnaast zijn tijdens de inventarisaties tongvarens aangetroffen (beschermde soort onder de Flora- en faunawet, tabel 2 soort) in een van de gebouwen. Er zijn geen indicaties waargenomen dat het plangebied in gebruik is door broedvogelsoorten waarvan de nestplaats jaarrond beschermd is.

De voorgenomen ingreep heeft derhalve effect alleen op de lokaal aanwezige (foeragerende) gewone dwergvleermuizen en op de standplaats van tongvaren (die door de ruimtelijke ontwikkeling geheel zal verdwijnen). In het gebied moet derhalve rekening gehouden worden met:

- Foeragerende gewone dwergvleermuizen;
- Standplaats van tongvaren.

Om te voorkomen dat bij de ontwikkeling van het plangebied de Flora- en faunawet wordt overtreden dienen zowel maatregelen genomen te worden om schade aan de aanwezige beschermde soorten te voorkomen en te beperken, als om de functionaliteit van het plangebied voor deze beschermde soorten te behouden. De mitigerende maatregelen zijn voorafgaande aan de geplande activiteiten vastgesteld.

Met in achtneming van de beschreven maatregelen²¹ met betrekking tot de aanplant van bomen in het plangebied en de verlichting, heeft de ruimtelijke ontwikkeling geen negatief effect op het aanwezige foerageergebied van vleermuizen. De huidige staat van instandhouding is door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied niet in het geding. Derhalve vindt de ruimtelijke ontwikkeling, met betrekking tot vleermuizen, in overeenstemming van de Flora- en faunawet plaats.

Omdat tongvarens in tabel 2 van de Flora- en faunawet opgenomen zijn, dient tijdens de werkzaamheden volgens de "Gedragscode Flora- en faunawet voor de Bouw- en ontwikkelingssector" gewerkt te worden. Deze gedragscode is door Bouwend Nederland en Neprom opgesteld. Het ecologische werkprotocol wordt in een overeenkomst gewaarborgd. Op deze wijze wordt voorkomen dat in strijd met de na-

²⁰ Resultaten onderzoek vleermuis, huismus, gierzwaluw Defensie-eiland Woerden, Staro d.d. 17 oktober 2011.

²¹ Broedvogel en vleermuizenonderzoek Defensie-eiland te Woerden, BRO, 211x04759.064350_2, d.d. 4 november 2011.

tuurwetgeving gehandeld wordt²². Hiermee zijn vanuit de Flora- en faunawet geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

5.8 Archeologische waarden

Sinds de invoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) op 1 september 2007 is de verantwoordelijkheid ten aanzien van het bodemarchief gede-centraliseerd naar de gemeente. De provincie Utrecht blijft hierbij bestemmings-plannen (en ontheffingen hierop) toetsen op archeologie en cultuurhistorie, maar gaat er daarbij wel vanuit dat de gemeente zijn eigen taak naar behoren zelfstandig zal uitvoeren.

In het kader van de voorgenomen herontwikkeling van het defensie-eiland is reeds een archeologisch onderzoek²³ uitgevoerd. Dit onderzoek is destijds afgekeurd door het toenmalig bevoegd gezag, de Provincie Utrecht. De provincie achtte de onder-zoeksmethode niet voldoende om uitspraken te kunnen doen over de aan- of afwe-zigheid van de Romeinse limesweg. De gemeente en de provincie hebben vervolgens op 23 mei 2007 afspraken gemaakt met betrekking tot het vervolgonderzoek, te weten een proefsleuvenonderzoek. Met het van kracht worden van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in september 2007 is inmiddels de gemeente Woerden bevoegd gezag geworden ten aanzien van het aspect archeologie. Gezien de voorgenomen herontwikkeling van het defensie-eiland en de meest actuele ken-nis over de verontreiniging in de bodem van het plangebied is opnieuw bekeken of de ligging van de proefsleuven, zoals aangegeven in 2007, nog de meest optimale zijn. Hiervoor is een Programma van Eisen²⁴ opgesteld voor het uitvoeren van een dergelijk proefsleuvenonderzoek. Het proefsleuvenonderzoek is in het kader van het ontwerp bestemmingsplan nog niet uitgevoerd. Om de archeologische waarden in het plangebied te beschermen is daarom een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen, met daaraan gekoppeld de verplichting een onderzoek uit te voeren.

5.9 Cultuurhistorische waarden

Het defensie-eiland staat in de top 20 van belangrijkste industriële monumenten in de provincie Utrecht. Delen van het eiland zijn aangeduid als rijksmonument en ge-meentelijk monument en worden gezien als cultuurhistorisch waardevol. In deze

²² Mitigatieplan tongvaren Defensie Eiland Woerden. De Wasserij B.V. 211x04759.010.064664_1. BRO 17 januari 2012.

²³ Inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen Defensie-eiland, Woerden, SOB Research, projectnummer 1211-0601, d.d. januari 2007.

²⁴ Programma van Eisen IVO-proefsleuven, herontwikkeling defensie-eiland Woerden, ARC, definitie-ve versie 18 november 2011.

paragraaf worden de waardevolle elementen op het eiland kort beschreven. Daarnaast is aangegeven op welke wijze de waarden in het plangebied beschermd worden.

Bouwhistorische verkenning en waardebeoordeling defensie-eiland²⁵

In 2001 is vóór de planontwikkeling allereerst een bouwhistorische verkenning en waardebeoordeling van het defensie-eiland uitgevoerd. Uit de verkenning blijkt onder andere dat het eiland sterk stedenbouwkundig en ruimtelijk geïsoleerd is gelegen.

Dit wordt daarnaast verder aangezet door de ontoegankelijkheid van het eiland. Aanbevelingen zijn om op het niveau van de individuele architectuur rekening te



Fig. 5.4. Aanduiding bebouwing, incl. letters (bron: Bureau Viridis)

houden met bezonning en uitzicht enerzijds ten opzichte van de binnenstad en anderzijds aan de zuidzijde de industrie- en kantorenwijk. Daarnaast wordt vergroting van het oppervlak van het eiland niet gewenst geacht. Daarnaast gaat de voorkeur uit, indien oeververbindingen noodzakelijk zijn, deze vorm te geven middels een brug. Meer dammen zetten het eilandkarakter verder onder druk. Tot slot wordt de aanbeveling aangedragen om de oude wasserij en schoorsteen als inspirerend middelpunt en aanknopingspunt voor verdere bebouwing te behouden. Mogelijk in gezelschap van een segment van gebouw Q of R.

De bouwhistorische verkenning en waardebeoordeling heeft als leidraad gediend bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan. De wasserij en de schoorsteen blijven behouden, evenals de gebouwen B en C.

Rijksmonument

De Singel en de vestingwerken van Woerden (stadskern) zijn aangeduid als rijksmonument (monumentnummer 039310). Het gaat hierbij om de contour/vorm van het eiland en de Singel. De voorgenomen herontwikkeling zal deze vorm van het eiland

²⁵ Bouwhistorische verkenning en waardebeoordeling Defensie-eiland Woerden, bouwhistoricus Leo van der Meule, d.d. april – juni 2001.

en de Singel geheel intact laten. In verband met de status 'rijksmonument' heeft overleg plaatsgevonden met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), zie hiervoor paragraaf 8.3.

Rijksmonumenten worden beschermd via de Monumentenwet 1988. Om dubblures met de Monumentenwet 1988 te voorkomen zijn er geen beschermende regelingen opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

Gemeentelijke monumenten

In het plangebied aan de Wilhelminaweg 46 is de Wasserij gelegen. De militaire werkplaats is in 2006 aangewezen als gemeentelijk monument. De Wasserij is het oudste pand op het Defensie-eiland (gebouwd in het jaar 1916). Als monument is aangewezen het gebouw (de was-, spoel- en sorteerinrichting uit 1916) met de bijbehorende schoorsteen uit 1947. De waterij is ontworpen door de majoor-ingenieur der genie Van Wely. Bij het gebouw is in het jaar 1914 een schoorsteen gebouwd ter vervanging van de oudere schoorsteen. Deze is ruim 27 meter hoog en aan de bovenkant afgedekt met een gietijzeren kop. Samen met de waterij vormt de schoorsteen een fraai geheel dat het karakter van de vroegere activiteiten duidelijk markeert en mede bepalend is voor het silhouet van de stad Woerden.

De waterij en de naastgelegen oude schoorsteen (gebouw I) blijven gehandhaafd. Voornemens zijn er om in de bestaande bebouwing van de waterij een cultureel casco op te richten. Aan de achterzijde van de waterij komt een terras, nabij de schoorsteen. De historische waarde van het gebouw en de schoorsteen blijven gehandhaafd. De renovatie vindt alleen intern plaats.

Gemeentelijke monumenten worden beschermd door de Monumentenwet 1988 en de gemeentelijke monumentenverordening van de gemeente Woerden. Op de verbeelding zijn de waterij en de schoorsteen bestemd als gemengde doeleinden om de culturele voorziening mogelijk te maken. Daarnaast is de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding monument' (sba – mon) opgenomen. In de regels van het bestemmingsplan wordt verwezen naar de Monumentenwet 1988. Hiermee wordt bescherming van de cultuurhistorische waarde geboden voor de waterij en de schoorsteen.

Overige monumenten en karakteristieke panden

Gebouwen B en C (zie figuur 5.4) worden gezien als cultuurhistorisch waardevolle elementen. De gebouwen hebben geen officiële status ingevolge de Monumentenwet 1988. In gebouw C wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 8 woningen te realiseren binnen de bestaande bebouwingscontouren. Voor gebouw B is een maximum van 11 woningen toegestaan. Om de karakteristieke panden van sloop te beschermen is op de verbeelding de aanduiding 'karakteristiek' opgenomen. In de regels is aan deze aanduiding een sloopverbod gekoppeld.

Binnen het plangebied bevinden daarnaast een tweetal herdenkingsmonumenten en enkele herinneringstekens (gedenktekens). De monumenten en tekens hebben geen officiële status. De herdenkingsmonumenten en herinneringstekens zullen zoveel als mogelijk behouden blijven. De voorkeur gaat hierbij naar behoud binnen de plangebiedgrenzen en/of directe omgeving.

Ten behoeve van het plan heeft een nader Cultuurhistorisch advies²⁶ plaatsgevonden met als doel het beschrijven van het effect van het plan op het plangebied en in de omgeving daarvan aanwezige cultuurhistorische waarden. Hieronder is uitsluitend de conclusie opgenomen. De gehele rapportage bevindt zich in de separate bijlage.

Conclusie cultuurhistorisch advies

Het bestemmingsplan bevat maatregelen om de statuswaarden in het gebied (het rijksmonument dat het gebied omsluit, het gemeentelijk monument) en twee van de meest karakteristieke gebouwen in het plangebied te bewaren. Eén karakteristiek gebouw kan niet behouden blijven. Voorgesteld wordt om als mitigerende maatregel de aanwezige waarden gedegen te documenteren voorafgaand aan de afbraak.

5.10 Verkeer en parkeren

De realisatie van woningen en overige functies binnen het plangebied heeft verkeersbewegingen tot gevolg. De vraag is of de ontwikkeling effecten heeft op het geheel van verkeersbewegingen en parkeerdruk in het plangebied en omgeving.

Verkeersgeneratie

Het plangebied is in de bestaande situatie een terrein voor militaire doeleinden. Het gebied is reeds geruime tijd niet meer als zodanig in gebruik. Het gebruik voor militaire doeleinden vervalt definitief met de realisatie van woningen, een cultureel casco en detailhandel en kleinschalige bedrijvigheid. Binnen het plangebied worden maximaal 243 woningen gerealiseerd, inclusief 4 lofts in het cultureel casco. Het cultureel casco zal daarnaast bestaan uit 411 m² bvo horeca. Bovendien is binnen het plangebied ruimte voor 650 m² bvo detailhandel en kleinschalige bedrijvigheid.

In totaal genereren deze functies ongeveer 1.562 motorvoertuigbewegingen per gemiddeld weekdagemaal en 1.502 motorvoertuigbewegingen per gemiddeld werkdagemaal. De uitgangspunten en de uitgebreide berekeningen zijn opgenomen in de bijlage.

²⁶ Cultuurhistorisch advies locatie Defensie-eiland Woerden. Cuijpers Advies. Projectnummer: 43002. 04-01-2012

Tabel 1 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

	Werkdag (mvtgbew/etm)	Weekdag (mvtgbew/etm)
Woningen (243 stuks)	1038	985
Cultureel casco – 411 m ² bvo horeca	200+1,7 = 202	333+1,7 = 335
Detailhandel en kleinschalige bedrijvigheid – 650 m ² bvo (minus 15 woningen)	321+4,55-64 = 262	298+4,55-61 = 242
Totaal verkeersgeneratie defensie-eiland	1038+202+262 = 1502	985+335+242 = 1562

Ontsluiting

Het defensie-eiland wordt via de bestaande ontsluiting nabij het kasteel, op de kruising tussen de Prins Hendrikkade en Wilhelminaweg, ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer. Voor het langzame verkeer is het plangebied bereikbaar via drie routes.

Op de centrumring geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. Het gemeentelijk verkeersmodel toont de verkeersprognoses voor het jaar 2020 op een groot aantal wegen in Woerden, zo ook voor de Wilhelminaweg en de Prins Hendrikkade. De gegevens uit het gemeentelijk verkeersmodel zijn opgenomen in de bijlage. In 2020 worden op een gemiddelde dag 7.835 motorvoertuigen verwacht op de Prins Hendrikkade tussen de Wilhelminaweg en de Rijnstraat.

Verkeersafwikkeling

Het effect van de ontwikkeling van het defensie-eiland op de verkeerssituatie is beschouwd met berekeningen van de verkeersafwikkeling tijdens de ochtendspits en de avondspits op een werkdag. De keuze voor de spits is gebaseerd op het feit dat dit de uren zijn dat de intensiteit doorgaans het hoogst is ('worst case scenario').

Voor de beoordeling van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, is gebruik gemaakt van de algemeen erkende methode Harders. Deze methode geeft op basis van informatie over de verkeersstromen op de kruising en informatie over de vormgeving van de kruising, inzicht in de aanvaardbaarheid van de verkeersafwikkeling op de betreffende kruising. In bijlage 3 zijn tabellen opgenomen met de invoergegevens en eveneens de resultaten van de berekeningen.

Uit de berekeningen (zie bijlage 3) blijkt dat de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van het defensie-eiland niet tot problemen leidt voor de verkeersafwikkeling. De wachttijden voor het verkeer zijn alleszins acceptabel. Tijdens de ochtendspits ontstaat voor het verkeer vanaf het defensie-eiland een gemiddelde wachttijd van minder dan 15 sec. Dit wordt geclassificeerd als 'bijna geen wachttijd'. Tijdens de avondspits ontstaat voor het verkeer op de Prins Hendrikkade (linksafslaand richting defensie-eiland) eveneens een gemiddelde wachttijd van minder dan 15 sec. Voor de overige richtingen zijn geen wachttijden te verwachten.

Parkeren

De realisatie van woningen, het cultureel casco en de detailhandel en kleinschalige bedrijvigheid binnen het plangebied genereert een behoefte aan parkeerplaatsen. Een van de uitgangspunten die de gemeente hierin hanteert is dat een nieuw bouwinitiatief dient te voorzien in de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein. Dit betekent dat de beoogde ontwikkeling hieraan getoetst wordt. Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Woerden wordt aangesloten bij de meest recente parkeerkerncijfers van CROW²⁷. De parkeerkerncijfers zijn opgenomen in de regels van onderhavig bestemmingsplan.

Voor het bouwplan is een parkeerbalans (zie figuur 5.5) opgezet, waarin de parkeerbehoefte van alle functies in het gebied en de parkeercapaciteit binnen het gebied zijn opgenomen. Hierbij is uitgegaan van realisatie van het basisprogramma met 215 woningen en 411 m² bvo horeca in het cultureel casco. Met behulp van aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte per dagdeel inzichtelijk gemaakt.

Het dagdeel met de grootste parkeerbehoefte is een werkdagavond, de parkeerbehoefte is dan 429 parkeerplaatsen, waarvan 60 plaatsen parkeerbehoefte van Kasteel Woerden. Binnen het plangebied worden 459 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 60 plaatsen op het terrein van Kasteel Woerden. De parkeerbehoefte wordt daarmee volledig op het defensie-eiland opgevangen. Parkeerproblemen in de omgeving van het defensie-eiland zijn niet te verwachten.

Een beoogde toekomstige ontwikkeling van Kasteel Woerden is volledige uitgraving en ingebruikname van de kasteelgracht, waarmee de 60 parkeerplaatsen op het kasteelterrein komen te vervallen. Hierop vooruitlopend zijn binnen het plangebied van Defensie-eiland 60 parkeerplaatsen ontworpen in de openbare parkeergarage (capaciteit 85 plaatsen). Tot op dat moment kunnen deze 60 parkeerplaatsen worden ingezet voor de functies binnen het plangebied, maar deze plaatsen zijn niet als zodanig opgenomen in de parkeerbalans.

²⁷ CROW publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, 3^e druk september 2008

Parkeerbalans Stedenbouwkundige plankaart DE Woerden maart 2012										
Programma onderdeel	aantal openb. prive	CROW 182	Bruto parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentages						
				Werkdag overdag	midddag	avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	avond	Zondag-middag
Wonen duur	151,0	1,70	256,7	50	60	100	90	60	60	70
Wonen middelduur	39,0	1,60	62,4	50	60	100	90	60	60	70
Wonen KG	25,0	1,40	35,0	30	50	100	90	100	90	85
Commerciele plint	-	3,00	-	100	100	5	10	5	-	-
Horeca categorie 3 en 5, cultuur e.o. ontspanning	411,0	4,00	16,4	30	40	90	85	75	100	45
Kasteel Woerden**	-	-	60,0	100	100	100	100	100	100	100
Totaal			430,5							
Wonen duur				128,4	154,0	256,7	231,0	154,0	154,0	179,7
Wonen middelduur				31,2	37,4	62,4	56,2	37,4	37,4	43,7
Wonen goedkoop				10,5	17,5	35,0	31,5	35,0	31,5	29,8
Commerciele ruimte				-	-	-	-	-	-	-
Grand Cafe				4,9	6,6	14,8	14,0	12,3	16,4	7,4
Kasteel Woerden				60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0
TOTAAL				235,0	275,5	428,9	392,7	298,8	299,4	320,5
AANWEZIG										
Parkeerplaatsen Kasteel				60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0
Openbare parkeerplaatsen bezoekers 24 + 31				55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Bewonersparkeren Zuid				119,0	119,0	119,0	119,0	119,0	119,0	119,0
Bewonersparkeren Midden				53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0
Bewonersparkeren Noord				147,0	147,0	147,0	147,0	147,0	147,0	147,0
Openbare parkeerplaatsen - parkeergarage 25 pp - van de in totaal 85 pp				25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0
TOTAAL BESCHIKBAAR OP DEFENSIE-EILAND				459,0	459,0	459,0	459,0	459,0	459,0	459,0
Parkeersaldo				224,0	183,5	30,1	66,3	160,2	159,6	138,5

** parkeren kasteel
** Openbare parkeergarage

In de parkeerbalans niet meegerekend met dubbelgebruik; maw continu 100% bezetting gerekend. Meegenomen als zijnde 25 bezoekersparkeerplaatsen op het nieuwe Defensie-eiland. De overige 60 pp welke aanwezig zijn, zijn een reservering voor het parkeren van het kasteel in de situatie dat de kasteelgracht in de nabije toekomst eventueel wordt gerealiseerd. Tot dat moment is er een theoretische overcapaciteit van 60 bezoekersparkeerplaatsen op het Defensie-eiland.

	Duur > 350k	Middelduur < 350K	goedkoop < 181k
1	14		11
Q	14		
R	13		
T	11		
2a			25
2b			6
3	20		18
4	26		
6	25		
7	11		
B	10		
C	7		
I			4,0
	151,0	39,0	25,0
			215,0

Fig. 5.5. Parkeerbalans Defensie-eiland

Bron: Vorm Ontwikkeling BV

5.11 Vorm vrije M.E.R.

Als gevolg van gewijzigde wetgeving en jurisprudentie²⁸ dient tevens bij kleine plannen die zich onder de drempelwaarden (C en D van Bijlage Besluit milieueffect-rapportage) bevinden waarbij het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling verplicht is beschreven te worden of de m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.

Het onderhavige plan bevindt zich beneden de drempelwaarde zoals opgenomen in Besluit M.E.R.. Derhalve dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling (cf. de richtlijnen uit de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling²⁹) en is dan ook uitgevoerd. In deze paragraaf is uitsluitend de conclusie opgenomen. De gehele rapportage bevindt zich in de bijlage.

²⁸ HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 (Commissie tegen Nederland)

²⁹ Richtlijn van de Raad van 27 juni 1985 (85/337/EEG)

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling³⁰

De herontwikkeling van het voormalige defensie-eiland te Woerden leidt niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor milieu en cultuurhistorie. Er is geen m.e.r. (-beoordeling)-procedure noodzakelijk.

³⁰ Vormvrije m.e.r.-beoordeling Defensie-eiland Woerden. BRO. 03-02-2012.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 Algemene opzet

Dit hoofdstuk bevat de concrete vertaling van het beleidsgedeelte (voorafgaande hoofdstukken) in het juridisch gedeelte van het bestemmingsplan (de verbeelding en regels).

Het bestemmingsplan 'Defensie-eiland Woerden' is een planologische regeling die zowel de burger als de overheid rechtstreeks bindt. De regels en verbeelding dienen als één geheel te worden beschouwd en kunnen derhalve niet los van elkaar worden gezien. De regels geven de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen de verschillende bestemmingen weer. Daarnaast zijn afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen, om het plan de benodigde flexibiliteit te geven. Op de verbeelding zijn bestemmingen en waarde weergegeven.

De toelichting op de regels en verbeelding is niet juridisch bindend, maar biedt wel inzicht in de belangenafweging die tot de aanwijzing van bestemmingen heeft geleid en kan bovendien dienst doen bij planinterpretatie.

Om inzicht te geven in de juridische opzet zijn hierna de systematiek en de opbouw van het bestemmingsplan toegelicht. Eerst wordt ingegaan op de verbeelding. Vervolgens wordt aangegeven op welke wijze de regels in algemene zin zijn opgebouwd en de bestemmingsartikelen in het bijzonder.

6.2 Toelichting op de verbeelding

Bestemmingen

Op de verbeelding zijn de bestemmingen te onderscheiden. De bestemmingen zijn afgeleid uit het gebruik (de aanwezige functies) en de aan een gebied toegekende waarde. De bestemmingen vormen het zogenaamde casco van het plan, waarvan in beginsel niet mag worden afgeweken. Op de verbeelding zijn de enkelbestemmingen Gemengd, Groen, Verkeer, Water, Wonen en Woongebied opgenomen. Daarnaast zijn de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie en Waterstaat – Waterkering opgenomen. De belangen van de dubbelbestemming wegen zwaarder dan die van de enkelbestemming.

Aanduidingen

We onderscheiden functieaanduidingen, bouwaanduidingen en maatvoeringsaanduidingen. De functieaanduidingen vertegenwoordigen logischerwijs een functie. Hiermee zijn de specifieke functies aangeduid, zoals een speelvoorziening. Daar-

naast zijn er ook bouwaanduidingen op de verbeelding aangegeven. Deze aanduidingen geven bijvoorbeeld aan dat het om karakteristieke bebouwing gaat. De maatvoeringsaanduidingen die op de verbeelding zijn weergegeven, geven de verschillende maten aan met betrekking tot hoogtes, oppervlaktes, aantallen etc.

Ondergrondgegevens

Aan de ondergrondgegevens op de verbeelding, zoals ingetekende gebouwen, kunnen geen rechten worden ontleend. Daar staat tegenover dat het ontbreken van dergelijke ondergrondgegevens ook niet leidt tot een beperking van rechten. De ondergrondgegevens hebben dus uitsluitend een illustratief karakter.

6.3 Toelichting op de regels

De systematiek van de regels

De systematiek van de regels kan worden samengevat aan de hand van de hoofdstukindeling. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 'Inleidende Regels' gaat in op de begripsomschrijvingen en de wijze van meten c.q. berekenen.
- In hoofdstuk 2 van de regels - 'Bestemmingsregels'- wordt een regeling gegeven voor de functies in het plangebied die positief zijn bestemd. Bepaald is welke vormen van gebruik en bouwwerken rechtstreeks (dus zonder voorafgaande wijziging of afwijking) zijn toegestaan. Indien een bepaalde vorm van bebouwing past binnen de doeleinden van de bestemming en voldaan is aan de bouwregels, dan kan hiervoor in de regel zonder meer een omgevingsvergunning voor het bouwen worden verleend.
- In hoofdstuk 3 zijn de algemene regels weergegeven (anti-dubbeltelbepaling, algemene bouwregels etc.).
- In hoofdstuk 4 zijn de overgangs- en slotbepalingen opgenomen.

6.3.1 Artikelsgewijs toelichting

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 - Begrippen

In dit artikel is omschreven wat in onderhavig plan onder een aantal van de in de regels gebruikte begrippen wordt verstaan.

Artikel 2 - Wijze van meten

In dit artikel is vastgelegd hoe bij de toepassing van de bouwregels van onderhavig plan moet worden gemeten.

Hoofdstuk 2 Bestemmingen (enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen)

Artikel 3 – Gemengd

Op deze gronden zijn cultuur en ontspanning, horeca van categorie 3 en 5 (dagzaak en café) en wonen op de verdieping toegestaan. Daarnaast zijn de daarbij behorende voorzieningen zoals erven, terrassen, groenvoorzieningen en parkeervoorzieningen mogelijk.

De gebouwen zijn binnen het bouwvlak toegestaan. De maximale hoogte van deze gebouwen mag niet meer bedragen dan is aangegeven op de verbeelding. Daarnaast zijn buiten het bouwvlak bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan, zoals de bestaande schoorsteen.

Artikel 4 – Groen

De gronden met evidente groenvoorzieningen in het noorden, midden en zuiden van het plangebied hebben de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming zijn onder andere groenvoorzieningen, paden, water, voorzieningen van algemeen nut, straatmeubilair, bruggen en oeververbindingen toegestaan. Op deze gronden mogen voorzieningen van algemeen nut en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Artikel 5 – Verkeer

De wegen en verblijfsgebieden binnen het plangebied zijn bestemd als Verkeer. Binnen deze bestemming zijn onder andere wegen, paden, voorzieningen van algemeen nut, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water toegestaan. Bij de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – ondergronds parkeren' mag de bouwhoogte maximaal 60 centimeter boven peil bedragen. Deze aanduiding komt overigens ook voor binnen de bestemming Woongebied.

Artikel 6 – Water

De gedeeltes van de gracht die binnen het plangebied liggen hebben de bestemming 'Water'. De bruggen die het plangebied ontsluiten worden op de kaart aangegeven. De bruggen zijn onderverdeeld in fiets/langzaamverkeer-, loopbruggen, gemotoriseerd verkeer en bruggen voor langzaamverkeer, vuilnisophaaldienst en nood- en hulpdiensten. De fietsbrug mag maximaal 7 meter breed worden, de loopbrug mag maximaal 4 meter breed worden, de brug voor gemotoriseerd verkeer mag 12 meter breed worden en de brug voor langzaam verkeer vuilnisophaaldienst en hulp- en nooddiensten mag maximaal 9 meter breed worden. Binnen de bestemming 'Water' mag tevens een constructie worden gebouwd ten behoeve van de versterking van de kade. De hoogte van de constructie mag niet hoger zijn dan de aangrenzende oever.

Artikel 7 – Wonen

Een aantal woningen binnen het plangebied hebben de bestemming 'Wonen'. Deze bestemming biedt minder flexibiliteit ten opzichte van de bestemming 'Woongebied'. Deze woningen zijn namelijk binnen een bouwvlak in de vorm van een bouwstrook gesitueerd, waardoor de ligging van de hoofdbebouwing vastligt. Op de verbeelding zijn tevens de hoogtes weergegeven. Indien op de verbeelding de gevellijn is aangeduid, dient de voorgevel van een hoofdgebouw te worden gebouwd in dan wel maximaal 2 meter voor of achter de gevellijn. Binnen deze bestemming komt onder andere de aanduiding 'parkeergarage' voor. De parkeergarage wordt aansluitend op de woningen gebouwd en mag maximaal 4 meter diep (onder peil) en 4 meter hoog worden. Op de parkeergarage worden de tuinen van de woningen gesitueerd, hierop zijn derhalve tevens erfafscheidingen toegestaan. Daarnaast is bij de woningen, die gedeeltelijk over het water gebouwd worden, de aanduiding 'water' opgenomen, zodat de oeverstrook/ vorm rijksmonument zichtbaar blijft. De aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – overbouwning' is opgenomen voor de bebouwing die over de weg gesitueerd wordt.

Artikel 8 – Woongebied

Voor een aantal woningen in het zuiden en midden van het plangebied wordt de bestemming 'Woongebied' gehanteerd. Deze bestemming ligt niet strak om de geplande woningen, maar omvat een ruimer gebied. Binnen deze bestemming zijn namelijk ook wegen, paden, groen etc. toegestaan. De ligging van de woningen is niet gedetailleerd vastgelegd. Wel is het maximum aantal wooneenheden vastgelegd. Daarnaast zijn een bebouwingspercentage en een maximum bouwhoogte opgenomen. Aan al deze aspecten dient voldaan te worden, waardoor de flexibiliteit niet ongelimiteerd is. Daarnaast komt binnen deze bestemming onder andere de aanduidingen 'parkeergarage' en 'specifieke bouwaanduiding – ondergronds parkeren' voor. Het verschil in deze aanduidingen zit in de bouwhoogte: bij de aanduiding 'parkeergarage' mag de bouwhoogte 4 meter bedragen. Bij de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – ondergronds parkeren' mag de bouwhoogte maximaal 60 centimeter bedragen.

Artikel 9 – Waterstaat – Waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering is opgenomen op de gronden die beschermd dienen te worden. Om dit te bewerkstelligen zijn hiervoor bouwregels opgenomen.

Artikel 10 – Waarde - Archeologie

De dubbelbestemming Waarde Archeologie is opgenomen op de gronden die beschermd dienen te worden. Om dit te bewerkstelligen is hier een omgevingsvergunning aan gekoppeld voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Bepaalde activiteiten zijn derhalve omgevingsvergunningsplichtig.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 11 - Anti-dubbelregel

Deze bepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebaven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 12 - Algemene bouwregels

In de bestemmingen Wonen, Woongebied en Gemengd is het maximum aantal wooneenheden opgenomen, waarbij wordt verwezen naar de Algemene bouwregels. Hierin is namelijk een bepaling opgenomen die het maximum aantal wooneenheden van het gehele plangebied regelt en tevens is geregeld dat voldaan dient te worden aan de parkeernormen, welke in de bijlage zijn opgenomen. Daarnaast bevat deze bepaling regels omtrent ondergronds bouwen, een warmte koude opslag en ondergeschikte bouwdelen (zoals balkons).

Artikel 13 – Algemene gebruiksregels

In deze bepaling is opgenomen dat de gronden en bouwwerken niet strijdig met de bestemming gebruikt mogen worden. Hierin is tevens bepaald wat in ieder geval onder strijdig gebruik wordt verstaan.

Artikel 14 - Algemene aanduidingsregels

De monumenten en karakteristieke gebouwen zijn op de verbeelding aangeduid. In deze regeling is bepaald dat het verboden is om deze panden te slopen.

Artikel 15 - Algemene afwijkingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van het bestemmingsplan. Wanneer van deze bevoegdheid gebruik gemaakt kan worden, wordt beschreven in de regels.

Artikel 16 - Algemene wijzigingsregels

In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om de in het plan opgenomen bestemming te wijzigen. Wanneer van deze bevoegdheid gebruik gemaakt kan worden, wordt beschreven in de regels.

Artikel 17 – Overige regels

In deze bepaling is de strafbepaling opgenomen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- slotregels

Artikel 18 – Overgangsrecht

In deze bepaling wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht. Deze regeling is op grond van de Wro verplicht.

Artikel 19 – Slotregel

Als laatste wordt de slotbepaling opgenomen. Deze bepaling bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsbepaling.

7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Financieel economische haalbaarheid

Door de gemeente is de uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan onderzocht. Hierbij is inzicht verkregen in de opbrengsten die gegenereerd worden, alsook de kosten die gemaakt worden. Met de realisatie van het bestemmingsplan zijn meer kosten gemoeid dan de gemeente aan opbrengsten ontvangt door middel van marktconforme gronduitgifte. De grondexploitatie van het eiland kent een negatief planresultaat. De gemeente Woerden heeft een voorziening getroffen voor dit negatieve planresultaat waardoor het bestemmingsplan financieel-economisch haalbaar is binnen een planperiode van 10 jaar. De getroffen voorziening is ten laste gebracht van de algemene reserve grondexploitaties.

Verhaal van kosten

Om gemaakte kosten te verhalen dient de gemeenteraad ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waarop een bij Algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen dat als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro wordt aangewezen een bouwplan voor:

- a) de bouw van een of meer woningen;
- b) de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c) de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- d) de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e) de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- f) de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de bouw van maximaal 243 woningen in verschillende prijsklassen en betreft derhalve een bouwplan waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden opgesteld.

In afwijking hiervan behoeft de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, geen exploitatieplan vast te stellen, indien:

- a) het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.
- b) het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is, en
- c) het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels niet noodzakelijk is.

Voor onderhavig bestemmingsplan is het niet noodzakelijk een fasering of eisen voor werken en werkzaamheden en de uitvoering hiervan vast te leggen. Ook zijn er geen uitwerkingen van regels noodzakelijk. Kostenverhaal vindt plaats door gronduitgifte tegen marktconforme prijzen. De gronden zijn in eigendom van de gemeente. De gemeente heeft hierdoor kostenverhaal 'anderszins' verzekerd. Gezien het bovenstaande kan de gemeenteraad besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

8. PROCEDURE

8.1 Inleiding

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Daarnaast is er de gelegenheid om in het voortraject belanghebbenden te laten inspreken conform de gemeentelijke verordening. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart (artikel 3.8 Wro).

8.2 Inspraak

De Wro bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak, en is in Wro zelf niet verplicht gesteld. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken.

Inspraak heeft plaatsgevonden middels het ter inzage leggen van het voorontwerp bestemmingsplan gedurende een periode van vier weken van 13 oktober tot en met 9 november 2011. Daarnaast heeft op 31 oktober een inloopavond plaatsgevonden in De Dam aan de Wilhelminaweg 79 te Woerden. Het resultaat van de inspraak is verwoord in een inspraakverslag³¹(zie bijlage). De reacties zijn, indien van toepassing, in het bestemmingsplan verwerkt.

8.3 Overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van het bestemmingsplan, zijn geïnformeerd.

³¹ Eindverslag voorontwerp Bestemmingsplan Defensie-eiland Woerden, gemeente Woerden

Van onderstaande instanties is een reactie ontvangen:

- Kamer van Koophandel;
- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden;
- Provincie Utrecht;
- VROM-inspectie;
- Commissie voor monumenten en cultuurlandschap;
- Rijksdienst voor cultureel erfgoed.

De reacties uit het vooroverleg zijn verwerkt in een inspraakverslag³², zie hiervoor de separate bijlage. De vooroverlegreacties zijn, voor zover van toepassing, in dit bestemmingsplan verwerkt.

8.4 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan Defensie-eiland Woerden heeft ter inzage gelegen van 12 april tot en met 23 mei 2012. In deze periode heeft een ieder een zienswijze naar voren kunnen brengen. Op 9 mei heeft een inloopavond plaatsgevonden om belangstellenden nader te informeren. In de genoemde periode zijn ca. 370 zienswijzen binnengekomen. Het overgrote deel van de zienswijzen betrof een algemene standaardbrief (zienswijze 1), die mensen konden vinden op de website 'www.stop-defensie-eiland.nl'. Ook de tweede brief is door een aantal mensen ingediend. Een aantal mensen heeft de standaardbrief ingediend, maar dan met een aanvullende zienswijze. De zienswijzen zijn beantwoord in 'Nota van beantwoording'³³ zienswijzen bestemmingsplan Defensie eiland Woerden (zie bijlage). De 'Staat van Wijzigingen'³⁴ geeft weer welke zienswijzen hebben geleid tot een wijziging van het onderhavige plan (zie bijlage).

8.5 Verdere procedure

Bij het ontwerp bestemmingsplan

Het bestemmingsplan betreft een project als bedoeld in artikel 3.1 van bijlage 1 van de Crisis- en herstelwet (12 woningen of meer). Dat betekent onder meer dat bijzondere procedurele bepalingen van toepassing zijn op de beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Crisis- en herstelwet is te raadplegen op www.wetten.overheid.nl. In de bekendmaking bij het ontwerp bestemmingsplan wordt hier mededeling van gedaan.

³² Eindverslag voorontwerp Bestemmingsplan Defensie-eiland Woerden, gemeente Woerden

³³ Nota van beantwoording zienswijzen Defensie Eiland Woerden. Augustus 2012.

³⁴ Staat van wijzigingen bestemmingsplan Defensie-eiland Woerden. Augustus 2012.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan betreft een project als bedoeld in artikel 3.1 van bijlage 1 van de Crisis- en herstelwet. Dat betekent onder meer dat bijzondere procedurele bepalingen van toepassing zijn op de beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State. De Crisis- en herstelwet is te raadplegen op www.wetten.overheid.nl. In de bekendmaking bij het bestemmingsplan wordt hier mededeling van gedaan.

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Stedenbouwkundig plan Defensie-eiland (Karres en Brands, 2012)**
- Bijlage 2: Nota van uitgangspunten (BRO, 2011)**
- Bijlage 3: Bomeninventarisatie (2007)**
- Bijlage 4: Verkeersgeneratie (BRO, 2012)**
- Bijlage 5: Saneringsplan fase 1 (Sita Remediation BV, 2010)**
- Bijlage 6: Saneringsplan fase 2 (Sita Remediation BV, 2011)**
- Bijlage 7: Quicksan flora en fauna (Bureau Viridis 2007)**
- Bijlage 8: Oplegnotitie flora en fauna (BRO, 2011)**
- Bijlage 9: Tussentijdse memo flora en fauna (Staro, 2011)**
- Bijlage 10: Briefrapportage vlm&vogels Defensie Woerden (Staro 2011)**
- Bijlage 11: Broedvogel- en vleermuizen onderzoek (BRO, 2011)**
- Bijlage 12: Mitigatieplan Tongvaren**
- Bijlage 13: Archeologisch veldonderzoek**
- Bijlage 14: PvE IVO-proefsleuven (ARC, 2011)**
- Bijlage 15: Bouwhistorische verkenning (dhr. Van der Meule, 2001)**
- Bijlage 16: Cultuurhistorisch advies**
- Bijlage 17: Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer**
- Bijlage 18: Externe veiligheid BP Defensie-eiland Woerden**
- Bijlage 19: Vorm vrije m.e.r.-beoordeling**
- Bijlage 20: Eindverslag vooroverleg**
- Bijlage 21: Luchtkwaliteitsonderzoek**
- Bijlage 22: Bezonningsstudie**
- Bijlage 23: Nota van beantwoording zienswijzen**
- Bijlage 24: Staat van wijzigingen**

Regels

