



**Nota van beantwoording zienswijzen  
Bestemmingsplan 'Herontwikkelingslocatie Witt'**

## Nota van beantwoording zienswijzen

Op 2 oktober 2019 hebben burgemeester en wethouders bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan 'Herontwikkelingslocatie Witt' (planidentificatie NL.IMRO.0632.witt-ow01) en het hieraan gerelateerde ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder, zes weken ter inzage komen te liggen. Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp besluit hogere waarden hebben van 3 oktober tot en met 13 november 2019 ter inzage gelegen. Alle stukken konden gedurende deze periode in de hal van het Gemeentehuis en bij het Omgevingsloket worden ingezien. Ook was het mogelijk om de stukken digitaal in te zien op de gemeentelijke website en op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

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

### Zienswijzen

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

### Ontvankelijkheid zienswijzen

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

Eén zienswijze is op 25 november 2019 nader aangevuld. Omdat wij van te voren hebben aangegeven dat de zienswijze aangevuld kon worden binnen een periode van twee weken na beëindiging van de zienswijzetermijn, is deze aanvulling tijdig ontvangen en ontvankelijk.

### Overzicht ontvangen zienswijzen ontwerp bestemmingsplan

Nr.	Naam	d.d.	Ingekomen	Brief nr.
1.	Stichting Wijkplatform Staatsliedenkwartier	15 oktober 2019	16 oktober 2019	19.089959
2.	ProRail	30 oktober 2019	1 november 2019	19.090700
3.	(toekomstige) bewoner Jan van Beierenlaan 126	6 november 2019	7 november 2019	19.091022
4.	(toekomstige) bewoner Jan van Beierenlaan 153	10 november 2019, aanvulling 25 november 2019	10 november 2019	19.091491 19.093292
5.	(toekomstige) bewoner Jan van Beierenlaan 133	11 november 2019	11 november 2019	19.091169
6.	Stibbe Advocaten en Notarissen namens enkele omliggende bedrijven	13 november 2019	14 november 2019	19.091333

Wij vatten elke zienswijze per punt kernachtig samen en voorzien deze puntsgewijs van een reactie. Daarbij geven wij aan of het punt wel of geen aanleiding geeft om het bestemmingsplan aan te passen. De zienswijzen worden in hun totaliteit beoordeeld.

# **1. Stichting Wijkplatform Staatsliedenkwartier**

## 1.1 Verkeer

*Op welke wijze wordt de vergrote druk van het autoverkeer als gevolg van de nieuwbouw via de Joh. de Wittlaan afgewikkeld? Het bestuur pleit voor invoering van eenrichtingsverkeer op die laan. Daarnaast wordt de vraag gesteld of de uitgangspunten van de gemeentelijke Verkeersvisie en Strategie wel in lijn liggen met de verkeersmaatregelen in het plangebied want naar verluid voldoen de nieuwbouwplannen niet aan de minimale eisen van de inrichtingsvoorschriften van wijk-ontsluiting en woon-ontsluiting.*

### Reactie

De Johan de Wittlaan is een rijbaan uit de categorie erftoegangsweg. Hierin staat de verblijfsfunctie centraal. Volgens de landelijke richtlijnen (handboek wegontwerp van het CROW) kan op een dergelijk type rijbaan tot 5.000 mvt/etmaal worden afgewikkeld. De toekomstige intensiteit op de Johan de Wittlaan ligt daar ruim onder. Het verkeer kan via de bestaande rijbaaninrichting worden afgewikkeld.

In het najaar van 2018 zijn op circa 45 plaatsen in Woerden de verkeersintensiteiten gemeten. Hieruit is gebleken dat de verkeersintensiteit op de Johan de Wittlaan fluctueert tussen de 654 en maximaal 1.575 motorvoertuigen per etmaal. De gemiddelde intensiteit bedraagt 1.304 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersgeneratie van de woningen wordt berekend aan de hand van de cijfers van de CROW publicatie 381, tabel A6 (woonmilieutype 'Buiten-centrum met hoge dichtheid'). Dit woonmilieu wordt gehanteerd omdat de locatie buiten het centrum is gelegen, maar wel een hoge dichtheid heeft en vlakbij het intercity-treinstation ligt. Per woning geldt in dit woonmilieutype een verkeersgeneratie van 2,8 mvt/etmaal. De totale verkeersgeneratie van de herontwikkelingslocatie Witt bedraagt afgerond 327 mvt/etmaal (117 woningen x 2,8 mvt/etmaal). De totale (toekomstige) verkeersintensiteit op de Johan de Wittlaan bedraagt daardoor circa 1.700 mvt/etmaal. Hieruit blijkt dat de toename van verkeer door de beoogde ontwikkeling ruim onder de 5.000 mvt/etmaal blijft wat op dit type rijbaan kan worden afgewikkeld.

De inrichtingsvoorschriften van wijk-ontsluiting en woon-ontsluiting zoals stoepbreedte, toegankelijkheid van rolstoelers enz. maken geen onderdeel uit van de regels van het bestemmingsplan.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 1.2 Parkeernorm

*Uitgangspunt bij nieuwbouwplannen is een norm van 85%. Dit houdt in dat dit in de omgeving van het plangebied-Witt tot een verhoogde parkeerdruk kan leiden.*

### Reactie

De norm van 85% is niet alleen beleid van de gemeente Woerden, maar de gebruikelijk landelijk – o.a. binnen de CROW – gehanteerde en in het kader van de ruimtelijke ordening geaccepteerde norm. Op basis van de berekening van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeervraag voor het maatgevende moment in de week bepaald.

In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan stond omschreven op welke wijze de parkeernorm voor de beoogde ontwikkeling was berekend. Hierbij is uitgegaan van het voorziene programma van het plan. Echter dient voor de berekening van de parkeernorm uitgegaan te worden van de planologische maximale invulling (de hoeveelheid woningen die maximaal op basis van het bestemmingsplan kunnen worden gerealiseerd) en de hierbij behorende maximale parkeerbehoefte. Door Goudappel Coffeng is hiervoor een parkeeronderbouwing opgesteld welke als bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen en de aanwezigheidspercentages conform CROW-publicatie 381 is de maximale parkeervraag voor het programma bepaald.

Conform het parkeerbeleid van de gemeente Woerden hebben de woningen een parkeervraag van 215 parkeerplaatsen wanneer geen dubbelgebruik wordt toegepast en 190 parkeerplaatsen op een werkdagavond wanneer er van uit wordt gegaan dat bewoners en bezoekers elkaar afwisselen en daardoor gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen (dubbelgebruik). Gelet op het bestemmingsplan dat binnen de bouwvlakken circa 230 parkeerplaatsen mogelijk maakt, kan de parkeervraag conform gemeentelijk parkeerbeleid opgelost worden.

Daarnaast hebben we als gemeente de ambitie om het autobezit te ontmoedigen. Daarom is er tevens een maatwerk-regeling opgenomen. De ligging t.o.v. het station, de doelgroep en de inzet van deelmobiliteit maken dat het in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening door van een lagere, in de planregels opgenomen parkeernorm uit te gaan, hetgeen ook in de door Goudappel Coffeng opgestelde rapportage wordt onderbouwd.

Het aantal parkeerplaatsen op de planlocatie is dus afdoende. Daarom zal de ontwikkeling van WITT niet leiden tot een toename van de parkeerdruk in de aanliggende woongebieden.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de planregels van het bestemmingsplan. Wel is de toelichting op dit punt aangepast en is een parkeeronderbouw van Goudappel Coffeng als bijlage 18 bij de toelichting gevoegd.**

## **2. Prorail**

### 2.1 Vermelden spoorwegwetvergunning(plicht)

*Er wordt verzocht om in paragraaf 5.5 volledigheidshalve de spoorwegwetvergunning(plicht) te vermelden.*

Reactie

Bij onze reactie op het vooroverleg is opgenomen dat de spoorwegwetvergunning benoemd zou worden in het ontwerp bestemmingsplan. Dit is echter niet aangepast in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Wij zullen paragraaf 5.5 van de toelichting aanpassen.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de planregels van het bestemmingsplan. In de toelichting van het bestemmingsplan zal in paragraaf 5.5 de spoorwegwetvergunning(plicht) worden benoemd.**

### 2.2 Borgen stabiliteit van spoorbouw en passende afscherming

*Daarnaast mag het waterpeil niet wijzigen en de werkzaamheden mogen geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbouw en bijbehorende voorzieningen. Het is noodzakelijk dat er tussen het spoor en de woonwijk een passende afscherming wordt gerealiseerd zodat het spoor geen aantrekkende werking krijgt.*

Reactie

Wij verwijzen naar onze reactie in het kader van het vooroverleg. Er is sprake van een al bestaande sloot en deze spoorloot blijft behouden. De sloot zal worden voorzien van beschoeiing op de erfgrans. Met de spoorloot tussen ontwikkellocatie en spoor in, is er afdoende passende afscherming tussen spoor en woonwijk. Daarnaast laat het plan het waterpeil in tact. Mocht het waterpeil op enig moment toch wijzigen dan wordt dit geregeld door middel van peilbesluiten wat een bevoegdheid is van het waterschap.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

## **3. Bewoner Jan van Beierenlaan 126**

### 3.1. Hoogbouw

*In 2017 is ons beloofd dat de bebouwing laagbouw zou zijn (niet hoger dan 9 meter). De 3 flats zijn aanzienlijk hoger en nemen uitzicht en ochtendzon weg.*

### Beantwoording

De gemeente heeft geen belofte gedaan dat de bebouwing niet hoger zou worden dan 9 meter. Een schetsplan dat wordt ingediend door een ontwikkelaar legt ook niets vast.

Voor de buurt die nu "Woerden Centraal" wordt genoemd, is in 2006 een stedenbouwkundige visie opgesteld. De omgeving is destijds via klankbordvergaderingen betrokken bij het opstellen van de visie. De visie is in 2012 vernieuwd: "Een impuls voor het stationskwartier, Vernieuwd stedenbouwkundig plan Campina-terrein Woerden, November 2012." De gemeenteraad heeft destijds ingestemd met deze visie en het was de voorloper van het bestemmingsplan voor het Campina-terrein. In deze visie is de eerste aanzet gegeven voor de uitgangspunten van het gebied "Campinaast".

Van deze visie uit 2012 wordt echter gemotiveerd afgeweken. Er is in de afgelopen 7 jaar namelijk veel veranderd. Met name is er sprake van een steeds grotere woningbehoefte die na de crisis is ontstaan (terwijl de eerste plannen voor locatie WITT tijdens de crisis werden ontworpen). Verder verdichten in de nabijheid van het station is wenselijk, vanwege een grotere woningbehoefte, passend bij de schaal van de spoorlijn en de compacte wijk Snellerpoort die aan de overzijde van de spoorlijn wordt ontwikkeld.

Algemeen gezien bestaat er geen recht op een blijvend vrij uitzicht. Aan geldende bestemmingen en aan hoogten in eerdere schetsen kunnen geen (blijvende) rechten worden ontleend. Bij het afwegen van belangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening kan de raad andere bestemmingen, regels en dus ook andere hoogten vaststellen.

Daarbij heeft de raad tevens het belang van omwonenden betrokken wiens uitzicht beperkt kan worden in de belangenafweging.

Gezien de grote woningbehoefte, de afstand tot de nieuwe bebouwing en het feit dat de meeste appartementen beschikken over balkons die zich ook op de noord- en zuidzijde oriënteren, achten wij een beperking van het uitzicht niet onaanvaardbaar in het kader van de goede ruimtelijke ordening.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3.2 Parkeernorm

*De parkeernorm geeft een extra belasting voor de parkeerdruk op de parkeerplaatsen voor bezoekers van blok 5 t/m 9.*

### Beantwoording

Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze reactie onder punt 1.2

Nu de parkeervraag op eigen terrein kan worden afgewikkeld zal de ontwikkeling van WITT niet leiden tot een toename van de parkeerdruk in de aanliggende woongebieden.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

## **4a. Bewoner Jan van Beierenlaan 153**

### 4a.1 De aangepaste hoeveelheid woningen en de hoogte van de bebouwing

*1. De hoogte van de bebouwing is aanzienlijk hoger dan in eerdere schetsen weergegeven. De gemeente heeft op geen enkele wijze aangegeven dat de hoogte afwijkt van hetgeen bekend was, namelijk 4-laags bebouwing. Daarnaast heeft de gemeente geen afstand genomen van de schets van 50 woningen en de schets van 67 woningen.*

*2. Ook in de strategische woningbouwplanning van de gemeente is uitgegaan van 50 woningen.*

*3. Pas in 2019 werd het duidelijk dat het ging om 10-laags bebouwing. Voor de bewoners van Le Perron wordt daardoor een groot deel van het uitzicht weggenomen waarvoor zij wel betaald hebben. Door de gemeente wordt wel aangegeven dat de balkons zodanig zijn dat er vanaf de hoeken altijd uitzicht is maar er is ook een 15-laags complex gepland aan de zuidkant van het spoor en Roche en het uitzicht is aanmerkelijk anders.*

*4. Het idee van de hoogbouw van Witt is dat de lijnen doorgetrokken worden vanuit Woerden Centraal. De torens van Witt staan echter niet strak langs de lijn parallel aan het spoor maar verspringen. Hiermee wordt afgeweken van de bouwstijl in Woerden Centraal. Er is geen eenheid. Er is gekozen voor 3 torens in dezelfde stijl welke afwijken van de 5 torens van Woerden Centraal, waarbij elke toren zijn eigen individuele karakter heeft. Dit geeft een rommelig beeld en wijkt af van de bouwstijl van Woerden Centraal. Le Perron zou een markant gebouw voor Woerden worden. Dit wordt te niet gedaan door er op zeer korte afstand een gebouw van 7 hoog voor te zetten. Ook de geplande toren van 10 hoog neemt veel zicht op Le Perron weg. Dit wordt versterkt doordat aan de andere kant van het spoor een 15-laags toren ingetekend staat op het plan Snellerpoort.*

### Reactie

**1.** Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze reactie onder punt 3.1

Aan schetsen van een ontwikkelaar kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente heeft het haalbaarheidsverzoek toendertijd ook afgewezen. Voornaamste reden voor aanpassing van de plannen is de grote woningbehoefte.

**2.** De strategische woningbouwplanning van de gemeente is geen document waaraan door burgers rechten kunnen worden ontleend. Deze planning is bedoeld om de raad te informeren welke bouwplannen er op een bepaald moment in ontwikkeling zijn en wanneer deze bij benadering op de markt komen. De planning is dus een dynamisch document en geen beleidsstuk, dat meegroeit met de zich ontwikkelende bouwplannen voor de diverse locaties.

**3.** Zie met betrekking tot het recht op uitzicht ook onze reactie onder punt 3.1.

De afstand tussen Le Perron en het eerste appartementengebouw van deze locatie bedraagt ruim 26 meter, wat vergelijkbaar is met de afstand tussen Le Perron en het westelijk van Le Perron gelegen appartementengebouw. Het uitzicht is daarmee minder dan u hoopte, maar biedt ons inziens nog steeds een acceptabel uitzicht voor de bewoners van deze woningen. Te meer omdat de meerderheid van de woningen beschikt over hoekbalkons die zich niet alleen op de oostzijde oriënteert, maar tevens op de noord- en zuidzijde. Aan de zuidzijde is in het stedenbouwkundig plan van Snellerpoort een 15 laags gebouw gepland. Dit is gepland op circa 90 meter afstand van uw woongebouw en heeft daarmee een voldoende grote afstand ten opzichte van de bebouwing in Woerden Centraal en Witt. Met de bouw van Woerden Centraal is een verdichting van (woning)bouw rondom de stationslocatie ingezet. De gemeente wenst het openbaar vervoer zo

voor zo veel mogelijk inwoners goed beschikbaar te maken en de ruimte rondom het station optimaal te benutten.

**4.** De ruimtelijke eenheid en verbinding wordt met name gevormd door het doortrekken van de ruimtelijke hoofdstructuren en het onderscheid tussen hoogbouw aan het spoor en laagbouw ten noorden daarvan. De gebieden Woerden Centraal en plan Witt worden van elkaar gescheiden door de as van de Jan van Beierenlaan haaks op het spoor en met elkaar verbonden door de doorlopende wegen en paden, waarbij het Adriaan Duyckpad de centrale as is die beide plangebieden verbindt en een relatie legt als langzaam verkeersroute naar het station. Er is in de stedenbouwkundige visie voor het Campina-terrein aangegeven dat de gebieden ieder een herkenbare eigen identiteit krijgen. Dat is enerzijds terug te zien in de architectuur, maar ook in een andere benadering van de bouwblokken langs het spoor. Deze vormen op deze locatie samen een ruimtelijke drie-eenheid, die bij elkaar wordt gebonden door de gezamenlijke parkeergarage. Het terugzetten van de middelste toren is in ruimtelijke zin een welkome onderbreking van de rij met appartementengebouwen langs het spoor en geeft meer levendigheid aan het fietspad in het plan Witt.

Het woongebouw Le Perron is in zijn verschijningsvorm een markant gebouw. Er is bij het ontwerp bewust gekozen voor een sculpturale bouwvorm, waarbij door middel van uitsnedes en uitkragingen, een interessant volume is ontstaan. Het gebouw speelt ook zeker een rol in de stedenbouwkundige structuur van Woerden, namelijk als markant gebouw langs de spoorlijn en ook in de as en bocht van de (verlengde) Beneluxlaan. Dat het gebouw daarbij aan het zicht wordt onttrokken door de overige door u genoemde bebouwing zal vanuit een aantal perspectieven het geval zijn, echter blijft het gebouw het hoogste gebouw aan de noordzijde van het spoor en is het vanuit Snellerpoort geredeneerd zichtbaar vanuit de as van de (verlengde) Beneluxlaan.

### **Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 4a.2 Parkeer- en verkeersdruk

- 1. De gemeente stelt in 2014 een parkeernota op en wijkt daar nu al van af.*
- 2. Onvoldoende rekening is gehouden met behoeften van bewoners nadat ze er al een aantal jaar wonen waardoor het aantal auto's zal stijgen. Daarnaast is onvoldoende rekening gehouden met het feit dat bewoners van een woning met een hogere prijsklasse over het algemeen twee auto's zullen hebben.*
- 3. Onvoldoende is rekening gehouden met de bestaande parkeerdruk in de Johan de Wittlaan. Op de tijden dat de Dance Academy open is, staan er veel auto's geparkeerd op het stuk waar Witt moet komen. Tevens zorgt de nabijheid van het station voor extra parkeerdruk.*
- 4. Onvoldoende is rekening gehouden met de verkeersdruk. De eenrichtingsweg die straks tweerichtingsweg gebruikt moet worden is te smal en de kruising met het fietspad is onoverzichtelijk en levensgevaarlijk. Dit geeft weinig vertrouwen voor de toekomst als er nog meer auto's door de straat gaan en er meer auto's dan nu aangenomen wordt geparkeerd.*
- 5. Onduidelijk is hoe wordt voorkomen dat auto's van gebruikers van het station de Johan de Wittlaan of in de Jan van Beierenlaan worden geparkeerd.*
- 6. Onvoldoende is onderzocht of het project deelauto's daadwerkelijk een succes kan worden. De gemeente experimenteert met deelauto's voor risico van omwonenden.*

#### Reactie

**1.** Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze reactie onder punt 1.2

Op dit moment is aangetoond dat de maximale invulling van het bestemmingsplan kan voldoen aan de parkeernormen. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning zal worden getoetst aan de parkeernormen zoals opgenomen in het bestemmingsplan.

**2.** Uit een door een extern verkeerskundig adviesbureau opgesteld parkeeronderzoek /doelgroepenonderzoek is gebleken dat de specifieke doelgroep van de te ontwikkelen sociale koopwoningen een lager dan gemiddeld autobezit heeft. Zie hiervoor ook de parkeeronderbouwing van Goudappel Coffeng (bijlage 18 bij de toelichting).

**3.** De parkeerbehoefte van WITT wordt volledig op eigen terrein opgelost. Hierdoor wordt geen extra parkeerdruk in de omgeving verwacht. Mocht er al een bestaand parkeerprobleem te zijn in de omgeving dan staat dit los van deze ontwikkeling. Binnen de nieuwe ontwikkeling behoeft alleen de eigen parkeerbehoefte te worden opgelost.

Voor de beantwoording verwijzen wij verder naar onze reactie onder punt 1.2.

**4.** Ten aanzien van de verkeersdruk op de Johan de Wittlaan verwijzen wij naar onze beantwoording onder punt 1.1

Ten aanzien van de verkeerssituatie op de Jan van Beierenlaan geldt dat de Jan van Beierenlaan momenteel tijdelijk in twee richtingen gebruik wordt (totdat WITT is opgeleverd). Hiertoe is ook een tijdelijke verbreding van de rijbaan aangebracht. In de toekomstige situatie wordt de Jan van Beierenlaan weer ingesteld als zijnde eenrichtingsweg, waarbij uitrijden plaatsvindt via het terrein van WITT. Hiertoe zal de aangebrachte verbreding dan ook weer verdwijnen. Verder is de Jan van

Beierenlaan ingesteld als rijbaan waarbij de auto ondergeschikt is aan de fiets. Automobilisten zullen dus met gepaste snelheid rekening moeten houden met het langzaam verkeer.

**5.** Het gaat in dit bestemmingsplan niet om het parkeren rondom het station. Eventuele bestaande problematiek kan geen invloed hebben op het plan.

Ten overvloede wordt nog opgemerkt dat de gemeente bezig is met de actualisatie van het parkeerbeleid. Dit zal naar verwachting medio 2020 gereed zijn. Binnen het beleid is niet alleen aandacht voor het centrumgebied, maar wordt ook specifiek gekeken naar de schilwijken. Rond het station wordt bekeken of parkeerregulering positief effect kan hebben op de parkeersituatie.

**6.** Uit het parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat bij een maximale invulling van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, voldaan kan worden aan de parkeernormen. Uit dit rapport blijkt tevens dat ook onderzoek is gedaan naar deelauto's en het gebruik van deelauto's het rechtvaardigt om van lagere parkeernormen uit te gaan. De deelauto's worden dus niet ingezet voor risico van de omwonenden. Verder geldt dat het gebied rondom het station, indien daar voldoende draagvlak voor is bij bewoners, in aanmerking kan komen voor parkeerregulering (zie voorgaande beantwoording). Dit is een goede stimulans om gebruik te (gaan) maken van de deelauto die op eigen terrein wordt aangeboden.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 4a.3 Milieueffectrapportage

*In bijlage 17 van het bestemmingsplan wordt in de m.e.r.-geconcludeerd dat er geen rekening behoeft te worden gehouden met cumulatieve milieueffecten vanwege parkeren buiten het plangebied nu wordt voorzien in parkeren op eigen terrein. Nu deze bewering niet onderbouwd kan worden moet er rekening worden gehouden met parkeren buiten het plangebied. De m.e.r. is derhalve niet correct uitgevoerd.*

Reactie

Zoals ook omschreven in onze beantwoording onder 1.2 is het niet de verwachting dat de ontwikkeling van de locatie Witt zal leiden tot een toename van de parkeerdruk in de aanliggende woongebieden.

Als er wordt voorzien in parkeren op eigen terrein hoeft er geen rekening gehouden te worden met parkeren buiten het plangebied.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

## **4b. Aanvullende zienswijze bewoner Jan van Beierenlaan 153**

### 4b.1 Ontwikkelvoorstel april 2016

1. De gemeente heeft ruim een half jaar de tijd gehad om te overleggen over de hoeveelheid en de hoogte van de woningen. Dit heeft niet tot aanpassing geleid want ten tijde van het ondertekenen van de intentieovereenkomst werd in de plaatselijke pers gesproken over 50 woningen.

2. In het ontwikkelvoorstel van augustus 2015 staat een schets van plan waarin duidelijk zichtbaar is dat wordt uitgegaan van 3-laags bebouwing met op twee plekken een 4-laags accent. Dit was de schets waarvan op het moment van in verkoop gaan van Le Perron het idee was dat er van uit kon worden gegaan. Dit wijkt enorm af van het huidige plan, waarin tot 10-laags bebouwing is ingetekend en het aantal woningen is opgelopen tot minimaal 106.

3. In het ontwikkelvoorstel wordt onderbouwd waarom wordt gekozen voor een laagbouwwijk, om aan de behoeften van een deel van de inwoners van Woerden te voldoen wordt gekozen dorpsachtig woonmilieu. De meer stedelijke bebouwing wordt verder ontwikkeld in Snellerpoort en Middelland. Daar komt voldoende hoogbouw.

4. In het ontwikkelvoorstel wordt aangegeven dat in de ruimtelijke structuurvisie het volgende wordt geconcludeerd over wonen: "kwalitatief sluit de bouwcapaciteit onvoldoende aan op de vraag en de behoefte van de Woerdense bevolking". De grondgebonden woningen sluiten daarbij aan bij een gedifferentieerd aanbod aan woonmilieus. Dit pleit voor laagbouw.

5. Er is vanuit de gemeente en door de ontwikkelaar nooit iets gecommuniceerd met de toekomstige bewoners van Le Perron en dus ook de belanghebbenden. Er is ook geen uitnodiging gestuurd voor de informatieavond van mei 2019.

6. Er is een beeld geschetst van een laagbouwwijk voor 50/67 woningen. Dit is tot maart 2019 ongewijzigd gebleven. Vanuit het niets werd opeens gesproken over hoogbouw (10-laags) en zeker 106 woningen. Dit betekent: meer verkeers- en parkeerdruk in de wijk, het wegnemen van een deel van het uitzicht aan de oostkant en door de plannen in Snellerpoort ook het wegnemen van een deel van mijn uitzicht aan de zuidkant.

Reactie

Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze reactie onder punt 3.1.

Het ontwikkelvoorstel heeft geen juridische status en was in eerst instantie in 2015 het meest haalbare plan op de locatie: laagbouw. Appartementen waren toen in de crisistijd problematisch. Inmiddels zijn door de grote vraag naar woningbouw de uitgangspunten totaal anders.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

## **5. Bewoner Jan van Beierenlaan 133**

### 5.1 Uitzicht en zoninval

*Bij de aankoop in 2017 waren er plannen voor een aantal woonhuizen en een appartementen-complex van 3 tot 4 verdiepingen. In de huidige plannen heeft het appartementencomplex 9 etages. Door deze plannen lopen wij schade op. Door het hoge gebouw recht voor ons terras zal uitzicht als zoninval beduidend minder worden.*

#### Reactie

Zie met betrekking tot het recht op uitzicht ook onze reactie onder punt 3.1.

De afstand tussen Le Perron en het eerste appartementengebouw van deze locatie bedraagt ruim 26 meter, wat vergelijkbaar is met de afstand tussen Le Perron en het westelijk van Le Perron gelegen appartementengebouw. Het uitzicht is daarmee minder dan uw hoopte, maar biedt ons inziens nog steeds een acceptabel uitzicht voor de bewoners van de woningen. Te meer omdat de meerderheid van de woningen beschikt over hoekbalkons die zich niet alleen op de oostzijde oriënteren, maar tevens op de noord- en zuidzijde. De spoorlijn zelf is een brede 50 meter open ruimte, die altijd zorgt voor het nodige uitzicht.

Als er waardevermindering van een appartement zou worden geconstateerd als gevolg van de realisatie van het plan dan kan men een verzoek om planschadevergoeding bij de gemeente indienen.

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 5.2 Parkeernormen

*In de huidige situatie zien we al veel auto's geparkeerd staan rondom het hertenkamp. Door de gestelde parkeernorm voor dit plan gaat de toekomstige bewoners en hun bezoek gebruik maken van de parkeerplaatsen bij Centraal Woerden waardoor er hier een tekort zal ontstaan. Er wordt verzocht om de plannen voor wat betreft het appartementencomplex opnieuw in overweging te nemen.*

#### Reactie

Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze reactie onder punt 1.2

**Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

## **6. Stibbe namens enkele omliggende bedrijven**

### 6.1 Strijd met goede ruimtelijke ordening, particuliere initiatieven

*Bij het ontwerp-bestemmingsplan had rekening gehouden moeten worden met het initiatief van indieners van de zienswijze. Er zijn 2 haalbaarheidsverzoeken ingediend waarbij is aangegeven dat de gemeente in principe bereid is om onderzoek te doen naar de haalbaarheid als aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Nu er gestart is met de voorbereidingen voor uitwerking van het plan waarbij aan de voorwaarden wordt voldaan zijn de plannen voldoende concreet en tijdig bij de gemeente bekendgemaakt om deze plannen mee te nemen in de planvorming.*

#### Reactie

De aangehaalde jurisprudentie ziet op percelen die binnen het plangebied liggen, anders dan in dit geval. Het is vaste jurisprudentie van de Raad van State dat de gemeenteraad vrijheid heeft bij het vaststellen van de grenzen van het plan. Daarbij mag de begrenzing van het plan niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening.

In dit geval gaat het om een bestemmingsplan voor een zelfstandig project dat ruimtelijk geen samenhang heeft met andere projecten. In die situatie valt niet in te zien dat de grenzen van het plangebied ruimer getrokken hadden moeten worden. De enkele wens van indienen van de zienswijze en het feit dat men bezig is een bouwplan te ontwikkelen is daarvoor onvoldoende.

Bij de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan moet wel beoordeeld worden of het plan past in de omgeving. Nu de plannen van de indiener van de zienswijze niet verder zijn dan



een reactie op een haalbaarheidsverzoek behoeven die plannen niet meegenomen te worden bij een beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het voorliggende plan.

Los hiervan is het initiatief van de indiener van de zienswijze nog onvoldoende uitgewerkt om dit nu reeds mee te kunnen nemen. Ten overvloede wordt opgemerkt dat in de uitspraak van 30 mei 2018 de Afdeling oordeelde dat ten tijde van de vaststelling van een bestemmingsplan alle benodigde gegevens bekend moeten zijn om over het verzoek een afweging te kunnen maken. Zoals aangegeven in de ingediende zienswijze is er slechts gestart met de voorbereiding van de wijzigingen en verdere uitwerking van het plan. Alle benodigde gegevens om over het plan een afweging te maken zijn dan ook nog niet voorhanden.

### **Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6.2 Ontsluiting fietsverbinding

*Er is geen goede verkeersontsluiting voor de fietsverbinding voorzien. De fietsverbinding komt uit op de percelen van indieners van de zienswijze. Op deze percelen is geen fietsverbinding aanwezig of voorzien. Tevens verbindt de fietsverbinding niet. De fietsverbinding moet worden doorgetrokken tussen het station en het Staatliedenkwartier. Aan deze voorwaarde wordt niet voldaan.*

#### Reactie

Het plan draagt bij aan het doortrekken van de fietsverbinding vanaf het station en vice versa. Deze fietsverbinding loopt vanaf het spoor al door het Campinaterrein en het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een verlenging van die verbinding. Bij een eventuele ontwikkeling op het terrein van indieners van de zienswijze, is het de nadrukkelijke wens om deze fietsroute verder door te trekken. Voor nu sluit de fietsverbinding aan op de, aan weerszijden van de beoogde fietsverbinding gelegen, rijbanen. Deze rijbanen dienen als ontsluiting van het plangebied en sluiten aan op het bestaande wegennet (Johan de Wittelaan).

### **Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6.3 Strijd met artikel 3.1.6 lid 1 BRO

*De uitkomsten van het wettelijk vooroverleg dienen ter inzage worden gelegd met het ontwerpbestemmingsplan. Het verslag van de inspraakreacties is niet gepubliceerd op ruimtelijkeplannen.nl. Daarom is dit verslag niet formeel ter inzage gelegd en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Niet duidelijk is dat de inspraakreacties en overleg met de betrokken bestuursorganen bij de besluitvorming zijn betrokken. De toelichting van het bestemmingsplan geeft hiervan geen beschrijving.*

#### Reactie

Per abuis is bij de ter inzage legging van het ontwerp het verslag van de inspraakreacties niet bijgevoegd. Nu dit verslag wel op de site van de gemeente stond en dit verslag evenals de zienswijzennota als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan zal worden gevoegd, is – voor zover er al sprake zou zijn van een omissie (de uitkomsten van de in 3.1.1 Bro bedoelde overleggen zijn immers verwerkt in de betreffende onderdelen van de toelichting en in hoofdstuk 9 van de toelichting is beschreven op welke wijze de burgers en maatschappelijke organisaties betrokken zijn) – niemand daardoor in zijn belangen geschaad.

### **Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6.4. Strijd met gemeentelijk beleid

*1. Stedenbouwkundige visie: In de stedenbouwkundige visie wordt de samenhang van de omgeving nagestreefd. Nu de percelen van de indiener van de zienswijze niet betrokken zijn is dit in strijd met de stedenbouwkundige visie. Er ontstaat nu een gefragmenteerd gebied in plaats van een samenhangend geheel en dat is niet in lijn met de doelstellingen uit de stedenbouwkundige visie. Er is geen sprake van een volwaardig en representatief gezicht naar het spoor.*

*2. Woonvisie: Het plan sluit onvoldoende aan bij de woonvisie. Onvoldoende wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze het bestemmingsplan een optimaal en zuinig ruimtegebruik nastreeft. Het betrekken van de percelen van indieners van de zienswijze zou aansluiten bij het gemeentelijk beleid dat een zuinig ruimtegebruik nastreeft.*

#### Reactie

1. Uit de stedenbouwkundige visie volgt niet dat het gehele gebied in 1 keer of in 1 bestemmingsplan ontwikkeld zou moeten worden. Dit is ook niet hetgeen beoogd is. In de visie zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de transformatie vastgelegd, voor het Campina terrein en Campinaast (plan Witt), als ook voor het perceel van de indiener. De ruimtelijke hoofdstructuren verbinden de gebieden met elkaar en het Adriaan Duyckpad vormt de ruggengraat

van de 3 gebiedsontwikkelingen. Er is in de stedenbouwkundig visie voor het Campina-terrein aangegeven dat de gebieden ieder een herkenbare eigen identiteit krijgen. Bij iedere ontwikkeling in het gebied vormt de visie het uitgangspunt, waarmee fragmentatie voorkomen wordt. Daarbij komt dat de oriëntatie van de in het plangebied voorziene woningbouw bij het spoor op de spoorlijn is, zodat ook aan dat stedenbouwkundige uitgangspunt voldaan wordt. Van strijd met de visie door in het bestemmingsplan niet de percelen van Witt c.s. op te nemen is dan ook geen sprake.

2. Het voorliggende ontwerp bestemmingsplan voorziet in 117 woningen met een gedifferentieerd woningbouwprogramma naar prijsklasse en woningtype en draagt daarmee bij aan de doelstellingen van de Woonvisie. Juist door een hoge bebouwingsdichtheid mogelijk te maken in het plan wordt voorzien in een optimaal en zuinig ruimtegebruik. Het feit dat de percelen van indieners van de zienswijze hier niet in zijn betrokken, doet daar niets aan af.

### **Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6.5 Strijd met provinciale belangen

*In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Utrecht 2013-2028 (PRS) is de ruimtelijke kwaliteit als centraal element aangewezen en bepaald dat het streven is om samenhang te herstellen en versnipperde onderdelen samen te voegen.*

*Het opknippen van de planontwikkeling sluit niet aan bij de samenhang en continuïteit die de PRS voorstaat. Uit het oogpunt van provinciale belangen moet het initiatief van omliggende percelen bij het bestemmingsplan worden betrokken.*

#### Reactie

Er is geen sprake van strijd met de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. In de stedenbouwkundige visie is omschreven hoe de planontwikkeling aansluit bij de omgeving. De planontwikkeling voldoet aan de ruimtelijke kwaliteit. Hierbij wordt opgemerkt dat de Provincie in het kader van het vooroverleg heeft ingestemd met het plan.

### **Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6.6 Aansluiten bij de omgevingswet

*Vooruitlopend op toekomstige regelgeving had een meer integraal ruimtelijke besluitvorming plaats moeten vinden. Ook de omliggende percelen hadden in de besluitvorming betrokken moeten worden. Er wordt niet geanticipeerd op het toekomstige stelsel en dit is niet logisch met het oog op de nabije stelselwijziging.*

#### Reactie

Het (ontwerp)bestemmingsplan moet voldoen aan het nu geldende toetsingskader, te weten de Wro en Bro. In de zienswijze wordt ook onderkend dat de gebruiksregels in overeenstemming zijn met de huidige regelgeving. Toekomstige wetgeving, nog afgezien van de vraag in hoeverre het onderhavige plan daar wel of niet in zou passen, is nu niet aan de orde en geen reden om het plan niet vast te stellen.

### **Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6.7 Belemmering van de huidige bedrijfsvoering

*Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de hindergevoelige bestemming nabij het plangebied. Nu er geen duidelijkheid bestond over de aard van de bedrijfsactiviteiten zijn de (geluids)effecten van de bedrijfsactiviteiten onvoldoende meegenomen in de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Gelet hierop kan niet worden uitgesloten dat de bedrijfsactiviteiten van omliggende percelen een belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.*

#### Reactie

Het vigerende bestemmingsplan laat op het perceel van Wit c.s. bedrijfsactiviteiten tot en met cat. 2 van staat van bedrijfsactiviteiten toe. Een aannemersbedrijf met werkplaats valt ook onder categorie 2. Uiteraard horen daar ook de daarmee verband houdende transporten met laden en lossen bij. Gelet op de ligging van het plangebied naast de spoorlijn en het bedrijventerrein (op de percelen van Wit c.s.) is sprake van een gemengd gebied als omschreven in de VNG-brochure bedrijven en milieuzonering, hetgeen betekent dat in beginsel een afstand van 10 meter tussen de woningen aan de grens van de betreffende bedrijven moet worden aangehouden. Nu een klein gedeelte van het plangebied binnen die afstand ligt, is het plan zodanig aangepast dat dit ook geldt voor de voorziene woningen. Op de verbeelding en in de planregels is dit nader vastgelegd met een zone "geen geluidgevoelige ruimten" voor alle gronden binnen de 10 meter tot de naburige bedrijfsbestemming.

Nu voldaan wordt aan de richtafstanden en geen omstandigheden gebleken zijn dat desondanks geen sprake is van een aanvaardbaar woon en leefklimaat ter plaatse van de woningen vormt deze grond geen reden om het plan aan te passen.

**Deze zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan. Op de verbeelding is de aanduiding "geluidgevoelige ruimte – uitgesloten" toegevoegd en dit is ook geborgd in de planregels onder artikel 7.2.6 onder f.**

## **Conclusie**

Punten die in de zienswijzen naar voren komen betreffen met name de parkeer- en verkeerssituatie en het uitzicht vanuit de laatste toren van 'Woerden Centraal' en de invloed van het project op de bedrijfsbebouwing ten oosten van het plan.

Deze hebben deels geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan en de toelichting.

De aanpassingen zijn opgenomen in de staat van wijzigingen.