

Bestemmingsplan Herontwikkelingslocatie Witt

Gemeente Woerden



ADROMI GROEP



ADROMI GROEP

Adromi B.V.
Reeweg 146
3343 AP Hendrik-Ido-Ambacht

T 078 – 684 55 55
F 078 – 684 55 59

algemeen@adromi.nl
www.adromi.nl

K.v.K. 230.825.46 te Rotterdam
BTW: 8050.63.286.B.01
IBAN: NL75RABO0385477481

Bestemmingsplan Herontwikkelingslocatie Witt

Gemeente Woerden

Projectnummer: mk/R201833/1801v
IDN: NL.IMRO.0632.witt-bVA1
Status: vastgesteld
Vaststelling: 12-3-2020

Auteur: M. Kollaard

Geaccordeerd: J. Wildschut

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Plangebied locatie	4
1.3.	Geldend bestemmingsplan.....	5
1.4.	Bestemmingsplan procedure	5
1.5.	Leeswijzer	6
2.	Planbeschrijving.....	7
2.1.	Bestaande situatie	7
2.2.	Beoogde situatie.....	7
2.3.	Beeldkwaliteit / stedenbouwkundig plan	8
2.4.	Verkeerskundige aspecten	10
3.	Beleidskaders.....	12
3.1.	Rijksbeleid.....	12
3.2.	Ladder van duurzame verstedelijking	13
3.3.	Provinciaal beleid	13
3.4.	Gemeentelijk beleid	15
4.	Milieu en omgevingsaspecten.....	17
4.1.	Bedrijven- en milieuzonering	17
4.2.	Geluid	17
4.3.	Bodem	21
4.4.	Trillingen.....	22
4.5.	Luchtkwaliteit	22
4.6.	Externe veiligheid	24
4.7.	Explosieven.....	27
4.8.	MER-beoordeling.....	27
4.9.	Duurzaamheid	27
5.	Water.....	30
5.1.	Beleidskader	30
5.2.	Huidige situatie plangebied.....	32
5.3.	Toekomstige situatie	35
5.4.	Proces watertoets	40
5.5.	Vergunningen en meldingen	40
5.6.	Bestemmingen.....	41
5.7.	Conclusie	41
6.	Ecologie	42
6.1.	Juridisch kader.....	42
6.2.	Gebiedsbescherming – natuurgebieden	42
6.3.	Soortenbescherming	43
6.4.	Natuurinclusie	44
7.	Cultuurhistorie.....	45
7.1.	Cultuurhistorie.....	45
7.2.	Archeologie.....	45
8.	Juridische opzet.....	47
8.1.	Inleiding	47
8.2.	Juridische planopzet.....	47
9.	Uitvoerbaarheid	50
9.1.	Economische uitvoerbaarheid.....	50
9.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51
	Bijlagen.....	52

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op het voormalig terrein van tuincentrum Pels, gelegen aan de Johan de Wittlaan 6-8 in de gemeente Woerden, ook bekend als het 'Johan de Witt' terrein. Het projectgebied ligt in de nabijheid van het stationsgebied en het centrum van Woerden. Het betreffende perceel ligt momenteel braak.

Het is de bedoeling van dit bestemmingsplan om het perceel te ontwikkelen ten behoeve van woningbouw. Het perceel heeft een oppervlak van circa 1,7 hectare. In de beoogde situatie worden er maximaal 117 woningen gerealiseerd, doorsneden met openbaar groengebied. Het toekomstige woongebied wordt opgemaakt uit grondgebonden woningen en appartementen. De appartementen worden gerealiseerd in drie appartementengebouwen van verschillende hoogte aan de spoorzijde van het gebied.

Gezien de strijdigheid van de gewenste ontwikkeling met de geldende bestemming die nog op het gebied rust, is onderhavig plan opgesteld.

1.2. Plangebied locatie

De noordzijde van het plangebied wordt begrensd door een hertenparkje en de zuidzijde door de spoorverbinding tussen Utrecht en Gouda. Ten zuiden van deze spoorlijn bevindt zich het herontwikkelingsgebied 'Snellerpoort', wat opnieuw wordt ingericht ten behoeve van voornamelijk woningbouw.



Afbeelding 1: Projectgebied indicatief met rode lijnen aangegeven
(Bron: Bingmaps)

Ten oosten van het plangebied bevindt zich een bedrijventerrein, gelegen aan de Jan van Beierenlaan. Op dit bedrijventerrein zijn een taxibedrijf, dansschool, aannemersbedrijf en dienstverlening in de vorm van een kantoor gevestigd. Tevens bevindt zich er een transformatorstation van Prorail. Alle bedrijvigheid op dit terrein valt in de milieucategorie 2 of lager.

Aan de westzijde van het perceel is het herontwikkelingsbied 'Campina' gelegen, waar op het voormalige terrein van melkfabrikant Campina woningen in de vorm van appartementengebouwen en grondgebonden woningen zijn gerealiseerd.

1.3. Geldend bestemmingsplan

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Staatsliedenkwartier', onherroepelijk geworden op 26 oktober 2010. Op het perceel rust de enkelbestemming 'Bedrijf' met een bouwvlak, gedeeltelijk met de functieaanduiding 'tuincentrum'. Tevens is er een enkelbestemming 'Wonen' met een bouwvlak aanwezig in het plangebied. Tot slot is het gehele perceel voorzien in een dubbelbestemming ter bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden.

Daarnaast geldt het bestemmingsplan 'Parapluerziening parkeernormen Woerden', vastgesteld op 24 mei 2017. Met dit laatste bestemmingsplan wordt de parkeernormering in geldende bestemmingsplannen geïmplementeerd welke voorheen was opgenomen in de Bouwverordening.

Tevens geldt het voorbereidingsbesluit 'Verklaring voorbereiding provinciale ruimtelijke verordening geitenhouderijen provincie Utrecht', vastgesteld op 11 juni 2018. Op 10 december 2018 is dit voorbereidingsbesluit verwerkt in de 2e partiële herziening van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Voor onderhavig plangebied en de gewenste ontwikkelingen is deze besluitvorming evenwel niet relevant.

Het geldende bestemmingsplan biedt geen ruimte voor de beoogde ontwikkelingen, zodat de beoogde ontwikkeling met onderhavig plan zal worden vormgegeven.



Afbeelding 2: Projectlocatie indicatief met rode lijnen aangegeven in het geldende bestemmingsplan
(Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.4. Bestemmingsplan procedure

Het bestemmingsplan 'Herontwikkelingslocatie Witt' doorloopt de wettelijke procedure. Het voorontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit

ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan de verschillende (semi)overheden en belangenorganisaties. Tevens komt het voorontwerp bestemmingsplan 4 weken ter inzage te liggen waarbij iedereen in de gelegenheid is om een inspraakreactie in te dienen. Daarnaast vindt tijdens deze periode een informatieavond plaats.

Vervolgens geeft het college van burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan vrij voor tervisielegging conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Na publicatie wordt het ontwerp gedurende zes weken ter inzage gelegd. In die tijd kunnen door eenieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad.

Na verwerking van de zienswijzen en mogelijke ambtelijke aanpassingen besluit de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Na aanpassing van het bestemmingsplan (en met inachtneming van de door de raad aangebrachte wijzigingen) wordt het vastgestelde bestemmingsplan wederom zes weken ter inzage gelegd (aanvang beroepstermijn). Belanghebbenden die een zienswijze bij de gemeenteraad hebben ingediend kunnen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen wijzigingen die de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan heeft aangebracht.

1.5. Leeswijzer

In onderhavig hoofdstuk is kort ingegaan op hetgeen met dit nieuwe bestemmingsplan wordt beoogd en wat de aanleiding voor dit plan is. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de bestaande situatie en relevante ruimtelijke aspecten. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het geldende ruimtelijke beleid van rijk, provincie en gemeente. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het aspect omgeving en milieuhinder. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wateraspecten. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op het aspect ecologie voor wat betreft gebiedsbescherming en soortbescherming. In hoofdstuk 7 worden de aspecten archeologie en cultuurhistorie behandeld. In hoofdstuk 9 wordt stil gestaan bij de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 10 bevat de conclusies. Tot deze toelichting behoren ook diverse onderzoeksrapportages waarnaar wordt verwezen in de tekst. De betrokken rapportages zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

2. Planbeschrijving

2.1. Bestaande situatie

2.1.1. Historie

Het projectgebied kende een agrarisch gebruik. Na de Tweede Wereldoorlog vormde het projectgebied onderdeel van de uitbreiding van de kom Woerden, waarbij ook het Staatsliedenkwartier tot ontwikkeling is gekomen.

Het projectgebied is gelegen op het voormalige terrein van tuincentrum Pels. Alle bebouwing is reeds gesaneerd en het terrein ligt braak. Het projectgebied grenst direct aan het oude terrein van de Campina fabriek, welke vanaf circa 2005 is herontwikkeld voor woningbouw.

2.1.2. Ruimtelijke structuur

Het projectgebied ligt ten oosten van het centrum van Woerden en maakt deel uit van het Staatsliedenkwartier. Deze woonwijk is gelegen tussen de Oude Rijn / Utrechtsestraatweg en het spoor. Er is hier voornamelijk sprake van grondgebonden woningen.

In de wijk zijn meerdere ontwikkelingsgebieden aanwezig. Direct aan de westzijde van het projectgebied grenst het voormalige Campina terrein, wat is herontwikkeld tot woongebied met grondgebonden woningen en een vijftal appartementengebouwen. De hoogbouw op dit terrein wordt begrensd door een parallel aan de spoorlijn gelegen sloot. De Woerdense spoorzone is een gebied waar gewerkt wordt aan verschillende herontwikkelingsprojecten, in de vorm van onderhavig plan en het project 'Snellerpoort'.

In het oosten van het Staatsliedenkwartier is het voormalige bedrijfsterrein Den Oudsten gelegen, waarvoor eveneens plannen zijn om het gebied te ontwikkelen tot een woon-werkgebied. Het bestemmingsplan 'Herontwikkeling den Oudsten' is vastgesteld op 19 december 2018.

De noordzijde van het plangebied wordt begrensd door de Johan de Wittlaan met aan de overzijde een stuk groen, in de vorm van een hertenkampje. Aan de oostzijde van het plangebied is een bedrijventerrein gelegen. De gebouwen op het bedrijventerrein tellen maximaal twee bouwlagen en bieden huisvesting aan onder andere een taxibedrijf, dansschool en een aannemersbedrijf. Ten zuiden is de spoorbaan gelegen van het traject Woerden-Utrecht. Het plangebied wordt via de Johan de Wittlaan ontsloten op de Vossenschanslaan.

2.2. Beoogde situatie

In de beoogde situatie is het plangebied herontwikkeld tot een aantrekkelijk woongebied bestaande uit verschillende typen woningen, met de daarbij behorende voorzieningen zoals ontsluitingswegen, een langzaamverkeersroute (fietsverbinding) groen en (afdoende) parkeergelegenheid (openbaar en niet-openbaar). De grondgebonden woningen zullen beschikken over een tuin.

De grondgebonden woningen zullen worden gesitueerd aan de noordzijde, dus aansluitend aan het Staatsliedenkwartier (Johan de Wittlaan). Deze woningen zullen in maximaal 3 bouwlagen worden opgericht. Op sommige plaatsen is een uitzondering tot 4 bouwlagen mogelijk.

Op de zuidkant van het perceel (langs het spoor) zullen de appartementen gerealiseerd worden in 3 bouwvolumes in 5 tot 10 bouwlagen.

De grondgebonden woningen en de appartementen zullen van elkaar worden gescheiden door een strook openbaar groen, gelegen op de west-oost as van het perceel. In deze groenstrook zal tevens een fietsverbinding worden gerealiseerd. Deze verbinding vormt het verlengde van de fietsverbinding vanaf het spoor door Campina.

De woningen zullen gasloos worden uitgevoerd, waarbij zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van dakoppervlak om zonne-energie in te zetten. Verwarming en koeling vindt plaats middels warmtepompen.

2.3. Beeldkwaliteit / stedenbouwkundig plan

In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de bestaande ruimtelijke structuur in de directe omgeving. Door het doortrekken van de lijnen van reeds aanwezige bebouwing wordt het projectgebied geïntegreerd in de omgeving.

Voor een nader overzicht van de beeldkwaliteit wordt verwezen naar bijlage 1¹, 'Campinaast woonbuurt Woerden Omgevingskwaliteit'. Deze bijlage met de beeldkwaliteitscriteria wordt onderdeel van de welstandsnota. Daarmee worden de beeldkwaliteitscriteria als toetsingscriteria gehanteerd bij de aanvraag van de omgevingsvergunning

2.3.1. Laagbouw

Doordat de laagbouw gesitueerd is op het noordelijke deel van het projectgebied wordt het verbonden met de laagbouw van het Staatsliedenkwartier. Zodoende ontstaat een samenhangend straatbeeld.

De architectuur van het projectgebied onderscheidt zich van de bebouwing op het Campina terrein. Er is voor moderne laagbouw met platte daken gekozen. Door de laagbouw aan de Johan de Wittstraat te situeren wordt tevens een passende overgang gecreëerd van de rijtjeshuizen nabij het hertenkampje, richting de hogere appartementengebouwen aan de spoorzijde welke aansluiten aan de bebouwing op het Campinaterrein en de bebouwing rondom het station, waarbij de appartementen ook een afschermdende rol vervullen voor wat betreft het spoor.

Door de woningen in blokvormen op te stellen ontstaat er een afgeschermd binnenplaats, welke ruimte biedt aan de tuinen behorend tot de woningen maar ook aan andere (gemeenschappelijke) voorzieningen zoals een speelplaats, moestuin en een unieke woning met afwijkende architectuur. Op deze manier kan de groene binnenplaats een ontmoetings- en ontspanningsplek voor bewoners worden. De binnenplaats is voorzien van een tuinbestemming die (vergunningvrije) bijgebouwen uitsluit en evenmin autoverkeer of parkeren toelaat. Wel is de binnenplaats toegankelijk ten behoeve van onderhoud en beheer.

¹ LAP Landscape & Urban Design / ZECC Architecten B.V., *Campinaast woonbuurt Woerden Omgevingskwaliteit*, december 2018, bijlage 1

Onder de zuidelijkste rij grondgebonden woningen zal een parkeermogelijkheid worden gerealiseerd. Op het dak van deze garage zal sprake zijn van terrassen/tuinen voor de bewoners. De woningen zullen evenwel hun entree hebben op maaiveldniveau. Onder de appartementen aan de spoorzijde zal eveneens parkeerruimte worden ondergebracht voor de bewoners. Het hierdoor ontstane hoogteverschil wordt overbrugd met een talud waarop voorzieningen kunnen worden gerealiseerd zoals een bankje en/of een glijbaan.



*Afbeelding 3: Impressie stedenbouwkundig plan gezien vanaf de noord-west zijde
Bron: ZECC Architecten 2018*

2.3.2. Openbaar groengebied

De hoog- en laagbouw wordt van elkaar gescheiden door een groene strook die over de west-oost as van het projectgebied loopt. Deze strook ligt in het verlengde van de bestaande strook op het Campina terrein, waardoor de twee gebieden met elkaar verbonden worden. Het reeds aanwezige fietspad op het Campina terrein wordt doorgetrokken zodat het Johan de Witt gebied ontsloten wordt en in verbinding staat met de wijk.

In de groenstrook is voorzien in een openbare speelvoorziening.

De strook openbaar groen wordt eveneens gebruikt om het hoogteverschil te overbruggen wat ontstaat door de parkeergelegenheid onder de appartementen.

2.3.3. Hoogbouw

Het stuk grond gelegen aan de spoorzijde van het perceel biedt ruimte aan een drietal appartementengebouwen. Deze gebouwen volgen de lijn en uitstraling waarvoor gekozen is bij de herontwikkeling van het Campina terrein. Op deze manier zijn er bij voltooiing van de ontwikkeling totaal acht appartementengebouwen aan de spoorzijde gelegen.

De drie met dit plan te realiseren appartementengebouwen worden door middel van een waterstrook en weg met parkeerplaatsen van het spoor gescheiden. De gebouwen verschillen onderling in hoogte, wat niet alleen zorgt voor een gevarieerde uitstraling van de bebouwing, maar ook voor een divers aanbod van (sociale) huur- en koopappartementen. De appartementengebouwen krijgen bouwhoogtes van 6, 4 en 9 woonlagen. Op de begane grond onder de drie gebouwen bevindt zich een parkeerlaag.

2.4. Verkeerskundige aspecten

2.4.1. Verkeer

De Johan de Wittlaan is een weg binnen de gemeente Woerden waar een snelheidslimiet van 50 km/uur geldt. De weg wordt ook gebruikt door fietsers. Voor voetgangers is aan weerszijden van de weg een trottoir aanwezig.

Een van de uitgangspunten van de herontwikkeling van deze locatie is om het gebied in te richten als een rustige, groene woonwijk met een autoluw openbaar gebied. Toegang tot de ondergrondse parkeergarages wordt vormgegeven via een inrit vanaf de Johan de Wittlaan aan de oostzijde van het plangebied. Het verkeer wordt in één richting geleid, waardoor het terrein via een ontsluiting aan de westzijde eveneens via de Johan de Wittlaan verlaten kan worden.

Door het toevoegen van 117 woningen is een toename van het verkeer te verwachten. De bestaande infrastructuur is evenwel voldoende om een dergelijke toename te accommoderen.

2.4.2. Parkeren

Stedenbouwkundige opzet

Het parkeren van auto's gebeurt grotendeels uit het zicht, aangezien het merendeel van de auto's geparkeerd zal worden in één van de twee ondergrondse parkeervoorzieningen. De gebouwde parkeerplaatsen zullen niet los worden verkocht van de aanwezige woningen.

Daarnaast zijn er in de openbare ruimte een aantal parkeerplaatsen voorzien welke met name bestemd zijn voor bezoekers. Deze twee openbare parkeerstroken bevinden zich respectievelijk aan de noord- en zuidzijde van het terrein.

Normering

Er dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te worden voldaan aan de Nota parkeernormen gemeente Woerden, vastgesteld op 2 september 2014 (overeenkomstig het geldende bestemmingsplan 'Parkeernormen'). Hieruit blijkt dat voor het stadsdeel waarin het projectgebied gelegen is, kan worden uitgegaan van de categorie 'rest bebouwde kom' op basis van de CROW317 publicatie.

In dit geval dient de parkeervraag in het plangebied zelf te worden opgevangen. Bij een maximale planologische invulling van het bestemmingsplan zijn er 230 parkeerplaatsen realiseerbaar (in de parkeergarages en de openbare ruimte). Uitgaande van een maximale invulling van het bestemmingsplan zouden er conform de Nota Parkeernormen 215 parkeerplaatsen nodig zijn. Bij een maximale planologische invulling wordt er voldaan aan de Nota Parkeernormen.

De gemeente Woerden heeft de ambitie het autobezit te ontmoedigen. Uitgaande van een maximale invulling van het bestemmingsplan zouden er conform de parkeernormen 230 parkeerplaatsen nodig zijn.

Onderbouwing maatwerk

De gemeente Woerden heeft de ambitie privé autobezit te ontmoedigen. Op basis van verkeerskundig advies van bureau Goudappel Coffeng² wordt ook rekening gehouden met een lagere parkeervraag. Dit omwille van de volgende factoren:

- de ligging van het plangebied nabij NS-treinstation Woerden en de hier ook aanwezige busverbindingen;
- het te realiseren woningbouwprogramma (doelgroep voor deze woningen);
- de inzet van deelauto's als onderdeel van het woonconcept.

Overeenkomstig deze analyse van Goudappel is in de planregels bij wijze van maatwerk afgeweken van de Nota parkeernormen en is er een aangepaste parkeernorm opgenomen, waarbij de inzet van deelauto's als voorwaarde is geformuleerd.

Deelauto's

De inzet van deelauto's komt op het volgende neer. Voor de bewoners worden deelauto's beschikbaar gesteld welke zullen worden gestald in de inpandige parkeergarages. Vooralsnog wordt uitgegaan van minimaal 3 deelauto's. De deelauto's zullen worden beheerd door de bewoners zelf, te weten via de VVE van de respectievelijke parkeergarages. Drie jaar na oplevering zal geëvalueerd worden over het gebruik van de deelauto's, het aantal benodigde deelauto's en het onderhoud van de auto's. Vervolgens zal dit jaarlijks worden geëvalueerd.

Realiseerbaarheid

Aangezien sprake is van een vlak, onbebouwd en braakliggend terrein doen zich geen bijzondere beperkingen voor om bij bebouwing en inrichting van het plangebied afdoende te voorzien in parkeerruimte. Met het realiseren van het aantal genoemde parkeerplaatsen kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Middels de planregels wordt verzekerd dat voldoende parkeerruimte aanwezig zal zijn.

² Goudappel Coffeng, *Parkeeronderbouwing Campinaast Woerden*, 13 januari 2019, 006027.20191229.N1.04, bijlage 18

3. Beleidskaders

3.1. Rijksbeleid

Het algemene rijksbeleid beperkt zich sinds het Barro tot de bescherming van rijksinfrastructuur (wegen, hoogspanningsverbindingen, kustverdediging etc.). Voor onderhavige locatie is dit beleid niet relevant, aangezien op de betreffende locatie geen sprake is van direct betrokken rijksinfrastructurele belangen.

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ook wel AMvB Ruimte of Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en sinds die tijd enkele malen herzien. In de geconsolideerde versie van het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a) Rijksvaarwegen;
- b) Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c) Kustfundament;
- d) Grote rivieren;
- e) Waddenzee en waddengebied;
- f) Defensie;
- g) Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h) Elektriciteitsvoorziening;
- i) Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j) Natuurnetwerk Nederland;
- k) Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l) IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m) Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- n) Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Het plan heeft geen gevolgen voor de ruimtelijke belangen welke in het Barro zijn benoemd.

3.2. Ladder van duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking (ook wel duurzaamheidsladder) als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De regeling is laatstelijk gewijzigd op 1 juli 2017. De duurzaamheidsladder gaat uit van een aantal stappen om te komen tot een zorgvuldige afweging van iedere stedelijke ontwikkeling.

Zo moet de ontwikkeling voorzien in een behoefte. Als hiervan sprake is moet worden bezien in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Onderhavige ontwikkeling betreft een herstructurering van bestaand stedelijk gebied. De locatie is immers gelegen in bebouwd gebied en was voorheen ook (deels) bebouwd. Dit betekent dat enkel de behoefte aan de nieuw te realiseren woningen een punt van aandacht vormt in de context van de ladder van duurzame verstedelijking.

Er is voldoende vraag naar de te realiseren woningen, zo blijkt ook uit de Woonvisie Woerden 2015-2020. De inzet is om 1.000 woningen toe te voegen tot en met 2020 in de gemeente Woerden. Los hiervan geldt dat de gunstige economische situatie van het moment en de daarmee samenhangende schaarste op de woningmarkt daarbij als een feit van algemene bekendheid kan worden beschouwd.

3.3. Provinciaal beleid

3.3.1. Structuurvisie 2013-2028

Op 4 februari 2013 is de structuurvisie van de provincie Utrecht vastgesteld. Nadien is de structuurvisie (gedeeltelijk) herzien op 10 maart en 3 november 2014. Thans is de derde herziening (herijking) vastgesteld op 12 december 2016. De structuurvisie bevat het ruimtelijke beleid van de provincie voor het komende decennium. In het kader van onderhavige ontwikkeling is het van belang om het plan te bezien in het licht van deze structuurvisie en dan vooral vanuit de kwaliteiten en kansen voor onderhavig plangebied.

In het ruimtelijke beleid van de provincie Utrecht heeft ruimtelijke kwaliteit een centrale plek. Volgens de provincie Utrecht heeft ruimtelijke kwaliteit betrekking op zowel het behoud van het bestaande als het creëren van nieuwe kwaliteit. De afweging of een ruimtelijke ontwikkeling een bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit legt de provincie Utrecht bij de gemeenten. De provincie Utrecht heeft in zijn beleid wel aangegeven welke aspecten vanuit provinciaal perspectief van belang worden geacht:

- behouden van bestaande kwaliteiten en het versterken ervan;
- samenhang en continuïteit herstellen, ontbrekende schakels toevoegen,
- versnipperde onderdelen samenvoegen;
- diversiteit vergroten;
- robuustheid vergroten;
- beleefbaar en toegankelijk maken.

Onderdeel van het beleid zoals omschreven in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2028 is het ontwikkelen van vitale dorpen en steden. De algemene beleidslijn verstedelijking is gericht op het realiseren van ontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied. Hierdoor blijven zowel de steden en kernen

aantrekkelijk gebied om in te wonen en werken en kan tegelijkertijd het buitengebied het open karakter behouden.

Onderhavig plan sluit aan op deze visie. Tevens maakt de projectlocatie onderdeel uit van de aangewezen locaties in de stad Woerden voor dergelijk herontwikkeling, zoals Snellerpoort en het Campina terrein. Door het ontwikkelen van deze locaties voorziet Woerden in de woningbehoefte en kan gedeeltelijk de druk die ligt op omliggende kernen zoals Utrecht opgevangen worden. Het ontwikkelen van dergelijke braakliggende terreinen ten behoeve van woningbouw verbindt eveneens deze gebieden opnieuw met de stad, wat zorgt voor een samenhangende en verbonden kern.

Deze verbondenheid komt tevens de bereikbaarheid van Woerden ten goede. De stad is een belangrijk knooppunt in de verbindingen Utrecht, Gouda en Den Haag. Onderhavig plan ligt in lijn met de algehele herontwikkeling van het Woerdense stationsgebied met als doel dit een aantrekkelijker en levendiger deel van de stad te maken. Woerden wordt zodoende aantrekkelijker om te bezoeken, wat het toerisme en de bijbehorende economische vitaliteit ten goede komt. Onderhavige ontwikkeling zal daarom geen invloed hebben op of tegenstrijdig zijn met het provinciale beleid.

3.3.2. Provinciale ruimtelijke verordening

Het college van Provinciale Staten van Utrecht heeft op 4 februari 2013 de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Op 12 december 2016 heeft het college van Provinciale Staten de herijking van deze verordening vastgesteld. De Ruimtelijke Verordening is gebaseerd op artikel 4.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van dit artikel kunnen Provinciale Staten regels stellen omtrent de inhoud, toelichting of onderbouwing van ruimtelijke onderbouwingen, omgevingsvergunningen en beheersverordeningen. Doel van de verordening is om provinciale ruimtelijke belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau.

Het te ontwikkelen gebied ligt ten noorden van de Woerdense spoorlijn, wat betekent dat de locatie is aangeduid als Cultuurhistorisch relevant met betrekking tot archeologie. In het kader van de Provinciale ruimtelijke verordening houdt dit in dat artikel 1.7 Cultuurhistorische hoofdstructuur van belang is.

Artikel 1.7 Cultuurhistorische hoofdstructuur

Het betreffende gebied is gelegen in het gebied van de Romeinse Limes, zoals aangegeven in de bijlage Cultuurhistorie. Deze limes vormen de voormalige noordgrens van het Romeinse rijk. Archeologische resten in de vorm van wegen, (semi) militaire neerzettingen of grafvelden hiervan zijn in de bodem gelegen.

Op grond van dit artikel kan in afwijking van artikel 3.1 van de Verordening nieuwe bestemmingen en regels worden toegelaten in de Cultuurhistorische hoofdstructuur. Dit op voorwaarde dat dit bijdraagt aan het behoud van de cultuurhistorische waarde, de verstedelijking kleinschalig is en zorgvuldig wordt ingepast in de omgeving. Tot slot mogen de nieuwe bestemmingen en regels de waarden in het gebied niet onevenredig aantasten.

In dit geval is sprake van het wijzigen van de bestemming en het toevoegen van woningen aan een gebied wat voorheen ook bebouwd is geweest. Onderhavige ontwikkeling voldoet aan de genoemde voorwaarden en aan het gemeentelijk beleid omtrent de bescherming van deze waarden.

In hoofdstuk 7 wordt verder ingegaan op de cultuurhistorische waarden.

3.3.3. Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

De provincie Utrecht heeft op 7 december 2015 het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 vastgesteld. De prioriteiten in dit plan zijn:

- Waterveiligheid en wateroverlast
- Schoon en voldoende oppervlaktewater
- Ondergrond
- Leefkwaliteit stedelijk gebied

De maatregelen die voortkomen uit de Europese Kaderrichtlijn Water zijn opgenomen in dit plan. Op dit punt wordt ook verwezen naar hoofdstuk 5.

3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1. Ruimtelijke structuurvisie woerden 2009-2030

De gemeente Woerden heeft in 2009 de Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009- 20230 gepresenteerd. Begin 2013 is deze geactualiseerd in verband met de veranderingen die de crisis destijds met zich meebracht. In de vernieuwde versie wordt meer aandacht besteed aan een efficiënt ruimtegebruik. Tevens ligt er een grotere rol voor inwoners weggelegd in de vorm van een sterke samenleving en wordt uitgegaan van een 'slankere' overheid.

Het overkoepelende thema van de structuurvisie is ongewijzigd gebleven en betreft: 'Respect voor historie, ruimte voor groei!' Met deze structuurvisie biedt de gemeente een ruimtelijke vertaling van de toekomstvisie en worden de verschillende programma's gepresenteerd waar de gemeente de komende jaren aan zal werken. Dit is verder uitgewerkt in vijf speerpunten:

- Kwaliteiten Woerden verder ontwikkelen
- Ruimtelijke en cultuurhistorische identiteit als uitgangspunt
- Alle kernen ook in de toekomst leefbaar en aantrekkelijk
- Woerden goed bereikbaar
- Regionale functie verder uitbouwen

De uitdagingen voor de gemeente Woerden liggen in het zoeken naar de balans tussen stedelijke groei en het leefbaar houden van zowel kernen als buitengebieden. De cultuurhistorische waarden van het gebied moeten beschermd en behouden worden, maar kunnen tegelijkertijd ook versterkt worden door nieuwe ontwikkelingen zorgvuldig te integreren in de omgeving en aan te laten sluiten op dit erfgoed.

Onderhavige ontwikkeling staat in de gemeentelijke structuurvisie gemarkeerd als gebied voor transformatie naar wonen. In het kader van herstructurering is ook het naastgelegen voormalige Campina terrein dusdanig gemarkeerd. Met betrekking tot het voorzien in woningen wordt aangegeven dat het aanbod niet alleen uit appartementen zal bestaan, maar ook uit woningen met groenvoorziening in de vorm van grondgebonden woningen met een tuin, waar veel vraag naar is. De woningen op de projectlocatie voorzien in beide en zorgen zo voor een afwisselend woningaanbod.

Door de directe nabijheid van het station draagt het project tevens bij aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Het herstructureren van dit gebied maakt de spoorzone tot een aantrekkelijk gebied om te wonen- en werken, wat tevens weerslag heeft op de aantrekkingskracht van Woerden als stad om te bezoeken. De geplande ontwikkeling is in overeenstemming met de gemeentelijke structuurvisie en de herzieningen van 2013.

3.4.2. Woonvisie Woerden 2015-2020

In 2015 maakte de gemeente Woerden haar woonbeleid kenbaar in de 'Woonvisie Woerden Woont 2015-2020'. In deze visie presenteert de gemeente het beleidskader om te bepalen wat er op welke locatie gebouwd gaat worden voor welke doelgroep.

De gemeente Woerden heeft de ambitie om voor alle inwoners te zorgen voor een betaalbare en geschikte woning in de kern van hun voorkeur. De focus ligt primair op het voorzien van deze behoefte voor de eigen inwoners, voornamelijk voor groepen die extra aandacht nodig hebben.

De belangrijkste doelstellingen van het beleid zijn gericht op het bevorderen van doorstroming, het afstemmen van het nieuwbouwprogramma op de tekorten in de woningvoorraad en vanuit de kernenstrategie zorgen voor een gevarieerd aanbod.

De gemeente wil de doorstroming op de markt te bevorderen om scheefwonen zo veel mogelijk tegen te gaan. Doorstroming zorgt tevens voor het vrijkomen van betaalbare woningen en dat daardoor in het kader van het nieuwbouwprogramma, de juiste woningen aan de woningvoorraad toegevoegd worden. Het nieuwbouwprogramma moet er voor zorgen dat er tot 2020 circa 1.000 woningen toegevoegd worden..

Met betrekking tot de verwachte bevolkingsgroei is de prognose dat in de periode 2015-2020 een groei van 9% zal plaatsvinden. Vervolgens neemt deze groei tot 2025 af tot 4% en in 2030 tot 3%. Vanwege deze verwachtingen is er ruimte in het programma om in ieder geval gedurende de periode 2015-2020 meer woningen te bouwen.

Onderhavige ontwikkeling sluit aan bij de woonvisie van de gemeente in de zin dat de te realiseren woningen kunnen dienen als doorstroom- of starterswoning, waardoor de goedkopere en sociale huurwoningen vrijkomen en scheefwonen zo veel mogelijk wordt tegen gegaan. Daarnaast wordt door het toevoegen van onderhavige woningen aan de woningvoorraad voorzien in de extra benodigde woningen in de gemeente.

4. Milieu en omgevingsaspecten

4.1. Bedrijven- en milieuzonering

Voor de inpassing van hindergevoelige functies zoals woningen nabij potentieel hinderlijke functies kan gebruik worden gemaakt van de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (16 april 2009). In deze VNG brochure worden gangbare vormen van bedrijvigheid ingedeeld in (milieu)categorieën van bedrijfsactiviteiten, waarbij per activiteit wordt aangegeven met welke indicatieve afstanden rekening dient te worden gehouden voor wat betreft de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Daarnaast wordt een indicatie gegeven van de overige invloed die de activiteit kan hebben op de omgeving als het gaat om de aspecten verkeersaantrekkende werking, continu bedrijfsproces, visueel en gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Het realiseren van een milieugevoelige functie buiten de betrokken afstanden is in principe acceptabel. Indien een milieugevoelige functie binnen een afstand moet worden gerealiseerd is maatwerk nodig waarbij gericht kwantitatief onderzoek noodzakelijk kan zijn om beter te kunnen beoordelen of sprake zal zijn van een ruimtelijk aanvaardbare situatie.

De normafstanden uit de VNG brochure zijn gebaseerd op de afstand van bedrijvigheid (terreingrens) tot een rustige woonwijk (gevel van een woning). In geval sprake is van het omgevingstype gemengd gebied kan op grond van de VNG richtlijnen een kortere afstand worden aangehouden voor de aspecten geur en geluid. Onder 'gemengd gebied' wordt gebied verstaan, waar naast woningen ook winkels, horeca- en bedrijven aanwezig zijn (of zullen worden toegelaten). Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen, worden ook tot dit omgevingstype gerekend vanwege de verhoogde geluidbelasting³. Ook onderhavige locatie kan vanwege de ligging langs het spoor worden aangemerkt als gemengd gebied.

Ten aanzien van de bedrijvigheid in de omgeving is een notitie opgesteld⁴. Uit deze notitie blijkt dat in de omgeving uitsluitend sprake is van lichte bedrijvigheid uit maximaal milieucategorie 2 of daarmee vergelijkbaar. De geluidbelasting vanwege deze bedrijvigheid is bepalend voor het woon- en leefklimaat. In de regels is geborgd dat er binnen de 10 meter geen gevoelige ruimten mogen komen, zodat bij een eventuele toetsing (melding etc. Activiteitenbesluit) voor het bedrijf daar rekening mee kan worden gehouden. Op deze wijze wordt aan de 10 meter afstand voldaan. Hierdoor zal er vanuit een oogpunt van bedrijven en milieuzonering geen sprake zijn van beperkingen.

4.2. Geluid

De nieuw te bouwen woningen betreffen geluidgevoelige objecten. Door de ligging van het projectgebied direct aan de spoorlijn is er sprake van een behoorlijke geluidsbelasting op de gevels van de te realiseren bebouwing. Tegelijkertijd wordt de nieuwbouw zodanig vormgegeven dat er zo veel mogelijk geluidluwe (buiten)ruimten zullen worden gecreëerd.

³ Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Bedrijven en milieuzonering, 16 april 2009, pagina 30 tekstvak bovenaan.

⁴ Adromi B.V., *Notitie bedrijven en milieuzonering*, 15 januari 2019, bijlage 14

Bij ruimtelijke plannen dient overeenkomstig de Wet geluidhinder rekening te worden gehouden met de geluidbelasting als gevolg van eventueel wegverkeerslawaai, industrielawaai en railverkeerslawaai op de geluidgevoelige objecten.

Daarnaast dient in het kader van de Wet ruimtelijke ordening uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening te worden beoordeeld of een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden bereikt. Op dat vlak is onder meer de geluidbelasting op wegen relevant die in het kader van de Wet geluidhinder niet worden beoordeeld alsook cumulatie van geluid.

In het onderstaande wordt nader ingegaan op deze aspecten.

4.2.1. Wegverkeerslawaai en spoorweglawaai

In artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn forfaitaire geluidzones opgenomen voor wegen. Voor wegen in stedelijk gebied bestaande uit één of twee rijstroken wordt een geluidzone van 200 meter aangehouden, voor zover het wegen betreft met een maximumsnelheid vanaf 50 km/u. Uit onderstaande tabel is af te lezen dat er in de omgeving van het plangebied geen wegen zijn met een maximumsnelheid van meer dan 50 km/u.

Tabel 2: Omliggende straten

Straatnaam	Maximaal toegestane snelheid (in km/u)
Johan de Wittlaan	50
Paulus Buyslaan	30
Johan van Oldenbarneveltdlaan	50
Vossenschanslaan	50

Op grond van artikel 82 van de Wet geluidhinder moet voor nieuwe woningen binnen een geluidzone een maximaal toelaatbare geluidbelasting worden aangehouden van 48 dB (de zogenaamde voorkeursgrenswaarde). Op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder kan voor nieuwe woningen een hogere geluidgrenswaarde worden toegelaten tot 63 dB. Op grond van artikel 3.3, lid 1 Bouwbesluit dient daarbij te worden voorzien in gevelwering op grond waarvan een binnenniveau van 33 dB kan worden bereikt.

Via artikel 1.4a in het Besluit Geluidhinder zijn geluidzones langs spoorwegen bepaald. Ter plaatse is sprake van een zonebreedte van 600 meter en het plangebied is volledig binnen deze zone gelegen. In afdeling 4.2 van het Besluit geluidhinder is voor nieuwe woningen een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en een maximale ontheffingswaarde van 68 dB bepaald.

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd⁵. Uit de rapportage van dit onderzoek blijkt dat er vanwege het railverkeer en vanwege het wegverkeer over de Johan de Wittlaan en Vossenschanslaan sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden (48 dB / 55 dB). Op dit punt dient kortom een zogenaamde hogere waarde te worden verleend. Voor wat betreft het railverkeer wordt deels ook de

⁵ Buro Bouwfysica, Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai "Campinaast" te Woerden, kenmerk 16354.13, d.d. 18 september 2019, bijlage 2

maximale ontheffingswaarde van 68 dB overschreden waardoor het toepassen van maatregelen noodzakelijk is.

In het genoemde akoestische onderzoek wordt nader ingegaan om de (bouw)kundige maatregelen om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder, binnen de randvoorwaarden van het gemeentelijke geluidbeleid. Het gemeentelijk geluidbeleid stelt dat er voorwaarden worden verbonden aan het bouwen in een lawaaierige situatie, welke zijn opgenomen als eis of als inspanningsverplichting. Als eis wordt gesteld dat de woning minstens één geluidluwe gevel heeft waarbij het geluidsniveau niet hoger is dan de voorkeurswaarde voor elk van de verschillende geluidsbronnen. Daarnaast dient te worden voorzien in dove gevels, waarbij een woning maximaal twee dove gevels mag hebben. Balkons en loggia's dienen aan de onderzijde te worden voorzien van weerbestendige geluidsabsorptie om geluidweerkaatsing te voorkomen. Tevens dient de initiatiefnemer onderzoek te doen naar de cumulatie van de verschillende geluidsbronnen.

Door het vaststellen van hogere waarden, het opnemen van de verplichting tot het realiseren van dove gevels en aanvullende maatregelen aan individuele en gemeenschappelijke buitenruimten kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gewaarborgd. In de planregels is geborgd dat deze maatregelen ook zullen worden getroffen cq. dat geen nieuwe woningen zullen worden gerealiseerd indien niet wordt voldaan aan de Wet geluidhinder.

De hoge geluidbelasting is met name aan de orde bij de gevels en balkons van de appartementengebouwen. Door te voorzien in een geluidsscherm kan de geluidbelasting op de buitenruimten worden beperkt, wat gedaan kan worden door de balkons te voorzien van een scherm en geluidsabsorberend materiaal. Met dergelijke maatregelen kan de geluidbelasting op de buitenruimte en gevel met 5 dB worden gereduceerd. Een volledig afgesloten buitenruimte is vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat en beeldkwaliteit, niet wenselijk.

Ter compensatie van het ontbreken van een geluidluwe privé-buitenruimte bij de appartementen zal een gezamenlijke geluidluwe buitenruimte worden gerealiseerd op het parkeerdek. Hiervoor is het noodzakelijk dat een geluidsscherm tussen de appartementengebouwen wordt gerealiseerd. Zonder dit scherm zal de geluidbelasting hier oplopen tot meer dan 70 dB, waar voor een geluidluwe buitenruimte een maximale geluidbelasting van 55 dB is toegestaan. De realisatie van de geluidluwe buitenruimte is verzekerd middels een voorwaarde.

In een situatie dat de grondgebonden woningen eerder zouden worden gebouwd dan de gestapelde woningen, kan niet worden gerekend met de afscherming die deze woongebouwen bieden. Op dat vlak is voorzien in de bepaling dat voor de grondgebonden woningen dan moet worden voorzien in alternatieve (tijdelijke) afscherming.

Daarnaast dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook te worden onderzocht of door de geluidbelasting vanwege de andere relevante wegen een aanvaardbaar leefklimaat kan worden verzekerd. Dit aspect komt aan de orde in 4.2.3.

4.2.2. Industrielawaai

Eén van de hinderaspecten die kan worden veroorzaakt door bedrijvigheid is Industrielawaai. Situaties waarbij geluidgevoelige functies en bedrijvigheid in de directe omgeving samenkomen, moeten worden beoordeeld.

Zoals aan de orde is gekomen in hoofdstuk 2, worden er ten aanzien van de lichte bedrijvigheid in de omgeving geen beperkingen verwacht, nu zal worden voldaan aan de afstandseis van 10 meter welke geldt in gemengd gebied.

4.2.3. Woon- en leefklimaat

Uit de rapportage akoestisch onderzoek⁵ blijkt dat vanwege het verkeer op de niet-zoneplichtige Jan van Beierenlaan (30 km/uur) maximale geluidbelasting op de nieuwe woningen 51 dB zal bedragen. Uitgaande van de normstelling voor gezonde wegen is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) met maximaal 3 dB.

Verder blijkt dat rekening moet worden gehouden met een gecumuleerde geluidbelasting van maximaal 62 dB(A) voor wat betreft de grondgebonden woningen aan de noordzijde van het plangebied. Een gecumuleerde geluidbelasting van 62 tot 68 dB(A) wordt als 'tamelijk slechte' milieukwaliteit aangemerkt. Van belang op dit punt is evenwel ook dat zowel in de stedenbouwkundige opzet als middels bouwkundige maatregelen maximaal is ingezet op het minimaliseren van de geluidbelasting. Dit houdt in dat zal worden voldaan aan de eis conform het gemeentelijk geluidbeleid van geluidluwe gevels en inspanningsverplichtingen. Zo heeft de woning per etage minimaal één verblijfsruimte aan de zijde van de geluidluwe gevel en één geluidluwe buitenruimte. Aangezien wel wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB is het toepassen van dove gevels vanwege wegverkeerslawaai niet nodig. Relevant is ook dat een dergelijke geluidbelasting tamelijk inherent is aan een woonlocatie in stedelijk gebied in de directe nabijheid van een intercitystation.

In het ontwerp is rekening gehouden met geluid afkomstig van het spoorgebied. Derhalve is een bufferstrook gemaakt tussen de spoorlijn en de gevels van de appartementen. Deze bufferzone wordt gebruikt onder andere gebruikt voor parkeergelegenheid en oppervlaktewater. Daarnaast voorziet de strook de projectlocatie van een ontsluitingsweg die rondom het perceel loopt. Het ontwerp draagt er verder aan bij dat de appartementen een zekere geluidafschermdende werking zullen hebben voor de woningen ten noorden daarvan. Echter blijft sprake van een hoge geluidbelasting op de gevels en balkons van de appartementengebouwen, waardoor maatregelen getroffen zullen worden. Als aangegeven in paragraaf 4.2.1 zal worden voorzien in een geluidsscherm tussen de appartementengebouwen in. Ook worden de balkons uitgerust met geluidsabsorberend materiaal en zal een scherm worden aangebracht op de balkons aan de spoorzijde.

Gelet op een en ander zal sprake zijn van een voor deze omgeving optimaal en passend woon- en leefklimaat.

4.3. Bodem

Mede op grond van artikel 3.1.6, lid 1 onder f Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak die in de weg zou kunnen staan aan de realiseerbaarheid van het plan⁶. Daarbij geldt als uitgangspunt dat de bodem in principe geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de gebruikers van de bodem.

In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden gesaneerd. Nieuwe bestemmingen dienen te worden gerealiseerd op bodem die daarvoor op basis van in het kader van de Wet bodembescherming vastgestelde normen geschikt is (of daarvoor geschikt gemaakt kan worden).

Er zijn in het verleden meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd op de projectlocatie. Een samenvatting van de onderzoeksresultaten is opgenomen in het bodemonderzoek van februari 2019⁷. Er zijn in het verleden ook meerdere bodemsaneringen uitgevoerd op de projectlocatie (asbest en minerale olie). De saneringsresultaten zijn eveneens in genoemd rapport van 2019 samengevat. Uit dit onderzoek blijkt verder dat in het plangebied een verontreinigingsspot aanwezig is waar zich minerale olie bevindt. Daarnaast is sprake van een andere verontreinigingsspot met koper en zink. In totaal wordt rekening gehouden met 45 m² verontreinigde grond welke dient te worden gesaneerd.

Op sommige plaatsen binnen de projectlocatie is de bodemkwaliteit blijkens advies van de ODRU nog onvoldoende in beeld. Dit betreft onder andere de oevers van een in het verleden gedempte sloot. De verwachting hierbij is evenwel niet dat hiermee de financiële haalbaarheid van het plan in het geding is. Uit de aard der zaak moeten de aanvullende onderzoeksrapportages bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor de te bouwen woningen worden gevoegd.

Voor de gronden onder en bij de nieuwe woningen zal worden voldaan aan de bodemkwaliteitsklasse wonen. Dit uitgangspunt zal in principe ook worden gehanteerd bij hergebruik van vrijkomende grond welke elders in het plangebied zelf zal worden toegepast, waarbij de hoeveelheid bodemvreemd materiaal onder de 5 gewichtsprocenten zal moeten liggen.

Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening maakt het hierbij geen verschil dat voor enkele stoffen sprake van geringe overschrijdingen van de streefwaarden. Streefwaarden geven immers het einddoel aan dat, indien mogelijk, bereikt of gehandhaafd moet worden en dat is in dit geval niet het geval vanwege het grote oppervlak waarover de streefwaarden worden overschreden.

⁶ ABRvS 22 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO8297, r.o. 2.18.4 en ABRvS 27 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW9569, r.o. 2.10.3

⁷ MOS Milieu B.V. *Bodemonderzoek Campinaast te Woerden*, kenmerk 1802419, 15 februari 2019, bijlage 3

Gelet op de uitkomsten van het onderzoek zal de bodemkwaliteit na de benodigde sanering en aanvullend onderzoek niet in de weg staan aan de beoogde ontwikkeling. In de exploitatieopzet van het bestemmingsplan is voorzien in de benodigde kosten voor bodemonderzoek en -sanering.

4.4. Trillingen

De projectlocatie is direct gelegen aan het spoorgebied. Trillingen afkomstig van het treinverkeer zijn relevant voor onderhavige ontwikkeling. Er is onderzoek gedaan naar trillingen door treinpassages⁸.

In de rapportage wordt het volgende geconcludeerd: 'Indien fundatie van woningen voldoende zwaar en stijf gedimensioneerd wordt is een dergelijke reductie in trillingniveaus in de vloerdelen van gebouwen zeer goed mogelijk. Hierbij dient wel aandacht geschonken te worden aan het voorkomen van opslingering in de vloerdelen. Bij nadere uitwerking van het bouwplan is het derhalve aan te bevelen onderzoek te verrichten naar de dimensionering van fundatie en vloerdelen om de benodigde trillingreductie te garanderen.'

Door het treffen van technische maatregelen in de fundatie en vloeren is het kortom mogelijk om eventuele trillingshinder in de woningen tot onder grenswaarde A2 te reduceren. Dit aspect is in de regels verankerd. Bedoelde maatregelen zijn voldoende om onaanvaardbare trillingshinder te voorkomen in de nieuwe woningen, mede in aanmerking genomen dat op het spoor geen sprake is van ontwikkelingen waardoor meer of andere maatregelen nodig zouden zijn.

Daarmee vormt het aspect trillingen geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

4.5. Luchtkwaliteit

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Daarom moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse. Van belang hierbij is de invloed van het bouwplan op de plaatselijke luchtkwaliteit alsook de invloed van kwaliteit van de omgevingslucht op het bouwplan.

4.5.1. Wettelijk kader

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wet milieubeheer, hierna ook: Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien:

1. een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt;
2. de luchtkwaliteit ten gevolge van het project (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
3. een project "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht (De NIBM bijdrage is gedefinieerd als een toename van de concentraties van zowel fijn stof (PM₁₀) als stikstofdioxide (NO₂) met minder dan 3% van de grenswaarde (1,2 µg/m³ PM₁₀ of NO₂ en 0,75 µg/m³ PM_{2,5} jaargemiddeld);
4. een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). (Het programma bevat een pakket maatregelen dat erop gericht is om grote ruimtelijke projecten tijdig aan de grenswaarden te laten voldoen.)

⁸ Peutz, *Plangebied Campinaast te Woerden, Onderzoek naar trillingen door treinpassages*, d.d. 30 november 2018, bijlage 4

Sinds 2011 zijn de grenswaarden (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde concentratie) voor PM₁₀ in werking. Voor NO₂ geldt dat vanaf 2015 moet worden voldaan aan de (jaargemiddelde en uurgemiddelde) grenswaarden.

4.5.2. Gevolgen van bouwplan voor luchtkwaliteit

Het onderhavige plan is zodanig kleinschalig dat hierop het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit) van toepassing is (hierna ook: NIBM). De grens op grond van dit besluit is immers meer dan 1.500 woningen⁹. In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen is vastgelegd in welke situaties sprake is van een ontwikkeling van zodanig geringe omvang dat kan worden aangenomen dat geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

In de context van een goede ruimtelijke ordening dient los daarvan worden nagegaan of een ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Uit de NIBM-tool¹⁰ blijkt dat pas vanaf 1.280 motorvoertuigen per dag extra, in betekenende mate wordt bijgedragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Zie hiervoor de tabel bij paragraaf 4.5.3.

De circa 117 woningen dragen in niet betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit.

4.5.3. Invloed van omgevingslucht op bouwplan

Buiten de aanwezige wegenstructuur zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen activiteiten welke de kwaliteit van de buitenlucht als beschreven in de titel 5.2 en bijlage 2 van de Wet milieubeheer significant beïnvloeden.

Via de landelijke voorziening NSL-monitoringstool wordt de (geprognosticeerde) luchtkwaliteit in Nederland in beeld gebracht. In de navolgende tabel is hiervan een overzicht gegeven voor de Johan van Oldenbarneveltlaan. Deze weg is opgenomen in het NSL-model en deze weg kan als doorgaande weg als representatief worden beschouwd voor de Johan de Wittlaan welke een lagere verkeersbelasting kent.

Via de rekentool 2017 kunnen de jaren 2016, 2020 en 2030 in beeld worden gebracht. Andere jaren kunnen niet in beeld worden gebracht met de monitoringstool. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen tot 10 jaar na vaststelling van het planologisch besluit. Hierbij geldt in principe dat voor de toekomst rekening wordt gehouden met een verkeerstoename ten opzichte van het huidige verkeersbeeld. Tegelijkertijd wordt naar de toekomst toe ook rekening gehouden met een afname van de emissies per voertuig.

⁹ Bijlage 3a, voorschrift 3A2 van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) – uitgaande van een bepalende ontsluitingsweg. In de overige gevallen, die niet in het Besluit NIBM genoemd worden, zal op een andere manier, bijvoorbeeld door middel van berekeningen, aannemelijk gemaakt moeten worden dat de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.

¹⁰ <https://www.nsl-monitoring.nl/>

In de navolgende tabel wordt een overzicht gegeven van de (geprognosticeerde) luchtkwaliteit op de locatie.

Tabel 3: Geprognosticeerde luchtkwaliteit op locatie

Monitoring NSL 2016			
	stof	berekening	norm
Rekenjaar 2015			
	NO ₂	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10C}	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10d}	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m ³
	PM _{2,5}	<20 µg/m ³	25 µg/m ³ jaargemiddelde
	EC	<1 µg/m ³	
Rekenjaar 2020			
	NO ₂	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10C}	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10d}	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m ³
	PM _{2,5}	<20 µg/m ³	25 µg/m ³ jaargemiddelde
	EC	<0,75 µg/m ³	
Rekenjaar 2030			
	NO ₂	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10C}	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10d}	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m ³
	PM _{2,5}	<20 µg/m ³	25 µg/m ³ jaargemiddelde
	EC	<0,75 µg/m ³	

In verband met de beoogde ontwikkelingen is een quickscan luchtkwaliteit uitgevoerd¹¹. Hieruit blijkt dat op de projectlocatie en in de nabijheid hiervan geen verhoogde concentraties van verontreinigde stoffen aanwezig zijn en ook in de toekomst niet te verwachten zijn.

4.6. Externe veiligheid

4.6.1. Algemeen juridisch kader

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute of industriële risicobron overlijdt als

¹¹ Van Kooten akoestisch advies, *GRIPscan Luchtkwaliteit ontwikkelingslocatie Johan de Witt in Woerden*, 17 januari 2017, 1639.N01, bijlage 5

rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicovolle bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10^{-6} per jaar. (De norm van 10^{-6} per jaar betekent dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen binnen de 10^{-6} begrenzing/plek = 1:1.000.000, 10^{-5} = kans van 1:100.000).

Het groepsrisico drukt de kans uit per jaar dat een groep mensen van minimale omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

Voor wat betreft het groepsrisico spelen ook andere aspecten een rol, zoals de afstand van de ontwikkeling tot aan de risicobron, de snelheid waarmee een calamiteit zich kan ontwikkelen alsook de duur van een calamiteit, de toename van het groepsrisico t.o.v. de bestaande situatie, het nut en de noodzaak van de beoogde ontwikkeling, de aanwezigheid van bouwwerken welke kunnen worden gebruikt om te schuilen, de voorhanden of te realiseren infrastructuur welke dienst kan doen als vluchtroute en de mate waarin de aanwezige personen zelfredzaam zijn (in staat om zichzelf en anderen te helpen en te (helpen) vluchten).

4.6.2. Risicobronnen, kabels en leidingen en transportroutes

De nieuwe woningen dienen te worden aangemerkt als nieuwe kwetsbare objecten in het kader van de externe veiligheid. Het bouwplan zelf heeft geen betrekking op een risicovolle inrichting of andere risicovolle functie.

Voor onderhavig plan is een inventarisatie uitgevoerd van mogelijke risicobronnen in de omgeving en de effecten. Dit is uitgewerkt in het onderzoek naar de externe veiligheid¹². Uit dit onderzoek blijkt dat enkel het spoor (transport van gevaarlijke stoffen) een relevante risicobron vormt voor deze locatie.

Het plaatsgebonden risico (10^{-6} contour) ligt op 7 meter uit het hart van het spoor. De nieuwe woningen zullen evenwel op een afstand van minimaal 47 meter uit het hart van het spoor worden opgericht, zodat het plaatsgebonden risico geen beperking vormt.

Het groepsrisico is in de huidige situatie gelijk aan 0,13 keer de oriëntatiewaarde. Door de voorgenomen ontwikkeling neemt het groepsrisico in geringe mate toe tot 0,18 keer de oriëntatiewaarde. Gelet op

¹² AVIV, *Externe veiligheid / Johan de Witt te Woerden*, 183673, 22 juli 2019, bijlage 6

artikel 8, lid 1 onder a en b van het Besluit externe veiligheid transportroutes dienen de effecten op het groepsrisico van het plan in beeld te worden gebracht. Aangezien het groepsrisico met meer dan 10% toeneemt is een volledige verantwoording van het groepsrisico vereist.

Door AVIV is een nadere rapportage opgesteld als bijdrage aan de onderbouwing van het groepsrisico¹³. De rapportage is mede gebaseerd op de door de gemeente Woerden opgestelde “Verantwoording groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen per spoor in Woerden, Omgaan met externe veiligheid, Beleidskader doorwerking in ruimtelijke plannen” uit 2007. Van belang hierbij is te vermelden dat met dit bestemmingsplan geen nieuwe kwetsbare objecten worden toegelaten binnen een afstand van 30 meter uit het spoor.

Overeenkomstig artikel 8, lid 1 onder d van het Besluit externe veiligheid transportroutes zijn maatregelen overwogen ter beperking van het groepsrisico. Zoals ook in de rapportage van AVIV wordt aangegeven, is het geen optie om de railtransporten met gevaarlijke transporten te verminderen of volledig op te heffen.

Vermindering of beperking van het groepsrisico zou verder kunnen worden vorm gegeven door geen of minder wooneenheden binnen het plangebied toe te laten. Op dit vlak geldt evenwel dat sprake is van een stedelijke locatie nabij een treinstation. Het realiseren van een lagere bebouwingsdichtheid voldoet niet aan uitgangspunten van zuinig ruimtegebruik, waaronder het optimaal gebruik maken van de reeds bestaande infrastructuur, waaronder treinstation Woerden. Tegelijkertijd is duidelijk dat er behoefte is aan woningen op deze locatie, zoals ook aan de orde is geweest in de paragrafen 3.2 en 3.4.2. Een alternatieve invulling met bestemmingen die gepaard gaan met een lagere bezettingsgraad is evenmin aan de orde.

Overeenkomstig artikel 8, lid 1 onder c van het Besluit externe veiligheid transportroutes worden voor wat betreft de stedenbouwkundige opzet maatregelen doorgevoerd. Dit door situering van een waterpartij tussen spoor en woningen als buffer. Verder bevindt zich de vluchtroute/uitgang van de appartementengebouwen niet aan de spoorzijde, zodat bij ontvluchting de bebouwing en het te realiseren geluidsscherp zal dienen als afscherming van de vluchtroute. De luchtverversing van de appartementen is van de spoorzijde afgericht en kan worden uitgeschakeld door de bewoners in geval zich aldaar een calamiteit voordoet. Tot slot zal de hoeveelheid glas aan de spoorzijde zo veel mogelijk worden beperkt zodat scherfwerking in de nieuwe appartementen (in geval van een calamiteit die een drukgolf veroorzaakt) zo veel mogelijk zal worden voorkomen. Bepalend hier is overigens de eerste bouwlaag onder de appartementen welke bedoeld is voor parkeren en waar in de regel dus sprake zal zijn van een lage bezettingsgraad ten opzichte van de appartementen zelf.

Gelet op artikel 7, lid 1 en 2 van het Besluit externe veiligheid transportroutes dient in een bestemmingsplan verder te worden afgewogen hoe een eventuele calamiteit kan worden bestreden en wat de mogelijkheden tot ontvluchting zijn van de toekomstige bewoners en gebruikers.

Langs de spoorzijde van het plangebied wordt voorzien in een weg welke het spoor beter bereikbaar maakt voor de brandweer en andere hulpdiensten op het moment dat zich op het spoor een calamiteit zou voordoen. Bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening van de woningen zelf dient te

¹³ AVIV, *Bijdragen aan de paragraaf externe veiligheid, Herontwikkeling de Witt in Woerden*, 193964, 22 juli 2019, bijlage 7

voldoen aan de “Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid” van Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR). Hier zal ook aan worden voldaan. Zoals ook is aangegeven in de rapportage van AVIV zal nadere afstemming plaatsvinden met de Veiligheidsregio op het vlak van de toegankelijkheid van de nieuwe wegen in het plangebied voor de hulpdiensten.

Het plan voorziet daarbij in de realisatie van reguliere woningen. De bewoners van deze woningen kunnen als voldoende zelfredzaam worden beschouwd, ook in de situatie dat bepaalde bewoners minder valide zullen zijn.

Gelet hierop kan op het vlak van externe veiligheid een ruimtelijk aanvaardbare situatie worden gerealiseerd.

4.7. Explosieven

Uit de inventarisatiekaart explosieven¹⁴ van de gemeente Woerden blijkt dat in het plangebied geen rekening wordt gehouden met bominslagen en bijbehorend risico op de aanwezigheid van blindgangers.

4.8. MER-beoordeling

Onderhavig project is een stedelijk ontwikkelingsproject als genoemd in de bijlage onder D categorie 11.2 van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.). De bouw van woningen kan immers worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject. Op dit vlak is een zogenaamde MER-beoordeling uitgevoerd (bijlage 16) waarbij de relevante aspecten op het vlak van milieu, gezondheid, biodiversiteit en gebruik van natuurlijke hulpbronnen zijn beoordeeld. Geconcludeerd is dat geen sprake is van zodanige nadelige gevolgen voor het milieu dat dit het opstellen van een milieueffectrapport zou rechtvaardigen.

4.9. Duurzaamheid

4.9.1. Nationaal milieubeleidsplan

In het vierde nationaal milieubeleidsplan (NMP4) worden ambities geformuleerd op het vlak van duurzaamheid. Deze ambities komen samengevat op het volgende neer.

- gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving;
- behoud en herstel van vitale natuur, geen aantasting van de (mondiale) biodiversiteit;
- geen uitputting van natuurlijke hulpbronnen.

Het is daarbij niet de bedoeling dat de realisatie van deze ambities gepaard gaat met maatschappelijk onacceptabele uitkomsten.

Zoals reeds aan de orde is geweest in de eerdere paragrafen van dit hoofdstuk, kan binnen het plangebied een veilige en gezonde leefomgeving worden gecreëerd. In combinatie met de ambities op het vlak van stedenbouwkundige kwaliteit, water en groen in het plangebied (paragraaf 2.3) zal een aantrekkelijke woonomgeving worden gerealiseerd. Uit hoofdstuk 6 blijkt dat de planontwikkeling heeft geen nadelige invloed op natuurgebieden in de omgeving en dat geen onevenredige aantasting van de natuur binnen het plangebied zal optreden, waarbij ook van belang is dat in het kader van duurzaamheid gasloze woningen zullen worden gerealiseerd in combinatie met opwekking van energie/warmte via zonnepanelen (paragraaf 2.2). In de context van het Besluit milieueffectrapportage (paragraaf 4.8) is reeds ingegaan op het aspect gebruik van natuurlijke hulpbronnen.

¹⁴ Inventarisatiekaart Explosieven, Gemeente Woerden, bijlage 8

4.9.2. Bouwbesluit

Voor wat betreft bouwwerken is de regelgeving op het vlak van duurzaamheid en zuinig gebruik van natuurlijke hulpbronnen geconcretiseerd in het Bouwbesluit 2012 in de vorm van eisen op het vlak van energieprestatie (EPC-norm).

Het Rijk is voornemens de EPC-norm per 1 januari 2021 te vervangen door de 'BENG'-norm (Bijna Energie Neutrale Gebouwen). Deze Nederlandse Technische Afspraak (NTA8800) komt in de plaats van NEN 7120. De energieprestatie wordt dan gereguleerd aan de hand van drie criteria:

- de maximale energiebehoefte in kWh per m² gebruiksoppervlak per jaar
- het maximale primair fossiel energiegebruik, eveneens in kWh per m² gebruiksoppervlak per jaar
- het minimale aandeel hernieuwbare energie in procenten.

Hierbij zal een aparte isolatie-eis gelden voor de buitenkant van een gebouw, de zogenoemde schil, om de energiebehoefte te limiteren (BENG 1). Verder zal de energievraag van een gebouw zo veel mogelijk uit hernieuwbare energie moeten bestaan (BENG 3). Ten slotte moet de resterende energiebehoefte zo efficiënt mogelijk worden opgewekt (BENG 2).

Uit de aard der zaak zal de nieuwbouw in het plangebied moeten voldoen aan de isolatie-eisen op grond van het Bouwbesluit.

4.9.3. Provinciale ruimtelijke verordening

De provinciale ruimtelijke verordening stelt als eis dat de toelichting van ruimtelijke plannen binnen het stedelijk gebied een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen.

Op dit vlak kan worden verwezen naar de hiervoor onder 4.9.1 en 4.9.2 benoemde punten ten aanzien van de realisatie van gasloze woningen en de inzet van zonne-energie.

4.9.4. Klimaatsbeleidsplan gemeente Woerden

De gemeenteraad van Woerden heeft in 2017 het nieuwe duurzaamheidsbeleid vastgesteld in onder andere het beleidsdocument Uitvoeringsplan 2018 "CO₂-neutraal 2030". Het beleid is gestoeld op de ambitie om in 2030 een klimaatneutrale gemeente te zijn. Een van de beleidsuitgangspunten is dat alle nieuwbouw in de gemeente vanaf 2018 Klimaatneutraal wordt gerealiseerd.

In het licht van de ambitie om zo energieneutraal mogelijke woningen te realiseren wordt aanvullend gedacht aan de volgende duurzaamheidsmaatregelen:

- PV-panelen: Al het geschikte dakoppervlak gebruiken voor de plaatsing van zonnepanelen. Daarnaast kan worden onderzocht of het plaatsen van zogenaamde solar carports boven de parkeerplaatsen een optie is.
- Zonnewarmtecollector: Een zonnewarmtesysteem kan jaarlijks tot circa 50% van de warmtapwaterbehoefte verzorgen. Een combinatie van de zonnecollector met een warmtepomp is ideaal door de structurele verhoging van het rendement van de warmtepomp.

- Extra isolatie en een uitstekende naad- en kierdichting: Door extra isolatie en verbeterde naad- en kierdichting toe te passen, kunnen energieverliezen worden beperkt.
- Douche-warmteterugwinning (douche-wtw): Hiermee kan de 'verloren' warmte van het afvalwater deels hergebruikt worden.
- Hotfill aansluiting van wasmachine en vaatwasser: De wasmachine en of vaatwasser worden gevoed met warmwater vanuit de warmtepomp. Elektrisch verwarmen in de machine kost namelijk veel meer energie in vergelijking met een water uit de warmtepomp.
- Een energiezuinig ventilatiesysteem: Door gebruik te maken van warmteterugwinning en/of sturing op basis van gebruik van de ruimtes (op CO₂) wordt energie bespaard.

4.9.5. Communaal afval

De taken voor het verwijderen van huishoudelijk afval liggen in de regio bij AVU (Afval Verwijdering Utrecht). Uitgangspunt voor afval is om het totale aanbod van huishoudelijk afval gescheiden in te zamelen.

De bestaande afspraken op het vlak van afvalinzameling bieden in principe voldoende ruimte om ook het afval van de toekomstige woningen in te kunnen zamelen.

4.9.6. Green Deal Aardgasvrije wijken

In 2017 heeft de gemeente Woerden, samen met 30 andere gemeenten de 'Green Deal' ondertekend. Doel van deze Deal is om woonwijken aardgasvrij te maken.

De woningen in het plangebied zullen zoals aangegeven gasloos worden uitgevoerd.

5. Water

5.1. Beleidskader

5.1.1. Europees

De Europese Kaderrichtlijn Water heeft tot doel de chemische en ecologische kwaliteit van al het oppervlakte te verbeteren en grondwatervorraden veilig te stellen. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. Per 2016 zijn de 2^e generatie stroomgebiedsbeheerplannen van kracht. Naast maatregelen om emissies terug te dringen en de inrichting van wateren aan te passen voor de doelsoorten is ook het stand-still beginsel een belangrijk voortvloeisel uit de richtlijn; ontwikkelingen –en dus ook ruimtelijke ontwikkelingen– mogen niet leiden tot verslechtering van de waterkwaliteit en ecologie.

5.1.2. Nationaal

Het Nationaal waterbeleid is vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2016-2021. In dit plan staan vijf ambities centraal:

- Nederland moet de veiligste delta in de wereld blijven. Deze ambitie wordt vooral ingevuld door de veiligheidsnormen tegen overstroming te vernieuwen.
- Een grotere inzet op verbetering van de waterkwaliteit (meststoffen, bestrijdingsmiddelen, medicijnresten, microplastics) zodat de Nederlandse wateren schoon en gezond zijn en er genoeg zoetwater is.
- Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten. Bijvoorbeeld met verdiepte pleinen in een stad die bij veel regenval volstromen met water.
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement en –innovaties, ten behoeve van de economie en het verdienvermogen.
- Nederlanders leven waterbewust. Schoon, veilig en voldoende water zijn niet vanzelfsprekend.

In 2014 zijn de zogenaamde Deltabeslissingen genomen. Voor het plangebied zijn vooral de Deltabeslissing Waterveiligheid en de Deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie van belang. De Waterveiligheid wordt voortaan gebaseerd op risicobenadering (kans op overlijden door een overstroming). Daarbij gaat het niet alleen meer om sterke dijken en kaden om overstroming te voorkomen, maar om het samenspel met het beperken van gevolgen van overstromingen via ruimtelijke inrichting en via rampenbestrijding. Ruimtelijke adaptatie gaat erom de ruimtelijke inrichting klimaatbestendig en waterrobuust te maken. In september 2017 heeft de Deltacommissaris het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie gepresenteerd en gemeenten worden verplicht klimaatstresstests uit te voeren (ook gevolgen van hitte/droogte).

5.1.3. Provinciaal

Het beleid van de provincie Utrecht is gericht op het behouden en verbeteren van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Dit dient gerealiseerd te worden door te werken aan een robuust bodem- en watersysteem, een kwaliteit die past bij de functie van een gebied (landbouw, natuur, recreatie), een duurzaam gebruik van de fysieke leefomgeving en een gezonde leefomgeving die een positieve bijdrage levert aan de economische en maatschappelijke ontwikkeling in de regio.

Op het gebied van waterveiligheid is de nieuwe Meerlaagse veiligheidsaanpak een belangrijke ontwikkeling. Nederland moet klimaatbestendig en waterrobuust worden ingericht; bij (her)ontwikkeling wordt daarom het slachtofferrisico en de kans op economische schade beperkt. In de 'Handreiking Overstromingsrobuust Inrichten' geeft de provincie Utrecht aan hoe gevolgen van een overstroming door dijkdoorbraak van de Nederrijn-Lek kunnen worden beperkt. Het plangebied ligt in een gebied dat snel, maar ondiep (minder dan 0,5 m) kan overstromen. De handreiking geeft maatregelen om de gevolgschade van overstromingen voor gebouwen en de openbare ruimte te minimaliseren.

Voor een groot deel betreft het hier maatregelen die de schaal van een individueel bouwplan te boven gaan, zoals adequate alarmering en ontruiming, dan wel het toegankelijk houden van het gebied voor hulpdiensten en ten behoeve van ravitaillering. Op bouwplanniveau kan wel gedacht kan worden aan het installeren van communicatie- en elektriciteitsvoorzieningen boven het overstromingsniveau.

In de Provinciale Milieuverordening zijn de grondwaterbeschermingsgebieden vastgelegd. Het plangebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied waardoor hiermee in onderhavig plan geen rekening gehouden hoeft te worden.

5.1.4. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

In het 'Waterbeheerplan Waterkoers 2016-2021' legt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR) de koers voor de komende jaren op hoofdlijnen vast. Kenmerkend voor de nieuwe koers is de visie 'Samen Doen'. De rol van een waterschap dat zelf alles bepaalt en betaalt wordt kleiner en er wordt meer ruimte gelaten voor initiatieven van derden. Het waterschap nodigt marktpartijen uit om met innovatieve ideeën te komen. Focus ligt ook op het omgaan met extremen door klimaatverandering, de transitie naar de circulaire economie en het vergroten van het waterbewustzijn van inwoners.

De watertoets heeft als doel te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. In het Handboek Watertoetsproces (2013) licht HDSR de te nemen stappen in de Watertoets toe en geeft het aan hoe de planontwikkelaar of gemeente rekening houdt met het watersysteem. Dit gebeurt aan de hand van een beleidskader en randvoorwaarden of eventuele consequenties. Onderscheid wordt gemaakt in de thema's: Waterveiligheid, schoon water, waterkwaliteit en ecologie, afvalwaterketen, voorkomen wateroverlast en –tekort, grondwater en beheer en onderhoud. Daarnaast worden een aantal specifieke thema's benoemd als groene daken en infiltratievoorzieningen.

De nieuwe 'ontwerp Keur 2018' van HDSR is gebaseerd op "ja mits" in plaats van "nee tenzij", waardoor meer ruimte gegeven kan worden aan nieuwe initiatieven waarbij het uitgangspunt is dat er sprake is van een verantwoordelijk watergebruik. De volgende algemene doelcriteria gelden voor alle activiteiten (op en rond oppervlaktewater, waterkeringen en voor het onttrekken of infiltreren van grondwater):

- Kwaliteit van oppervlaktewater moet in stand blijven en voor ecologie waar mogelijk verbeteren;
- De mogelijkheid voor maatschappelijk medegebruik moet in stand blijven;

- De veiligheid moet gewaarborgd blijven en schade aan waterstaatswerken en eigendommen van derden moet worden voorkomen;
- Taakuitoefening van het waterschap wordt niet belemmerd;
- Initiatiefnemer en/of uitvoerder is verantwoordelijk voor het in dezelfde of verbeterde toestand achterlaten van het werk en werkterrein.

Activiteiten bij oppervlaktewater mogen geen nadelige effecten hebben voor:

- De dimensionering van het watersysteem zoals vastgelegd in de legger;
- De goede werking van het watersysteem (doorvoercapaciteit of vastgestelde peilbeheer bij verschillende belastingen);
- Het kunnen uitvoeren van onderhoud en de bereikbaarheid;
- Toekomstige capaciteitsvergroting van het watersysteem.

Veel handelingen zijn toegestaan, waarbij de initiatiefnemer een zorgplicht heeft voor bovenstaande doelcriteria. Uit de vergunningcheck en de Algemene Regels blijkt echter dat dempen en graven van oppervlaktewater vergunningplichtig is.

Een toename van verhard oppervlak van meer dan 500 m² in stedelijk gebied moet worden gecompenseerd door extra open water te graven ter grootte van 15% van de verhardingstoename.

5.1.5. Droge Voeten en Schoon Water, Gemeentelijk Waterbeleidsplan 2018-2022

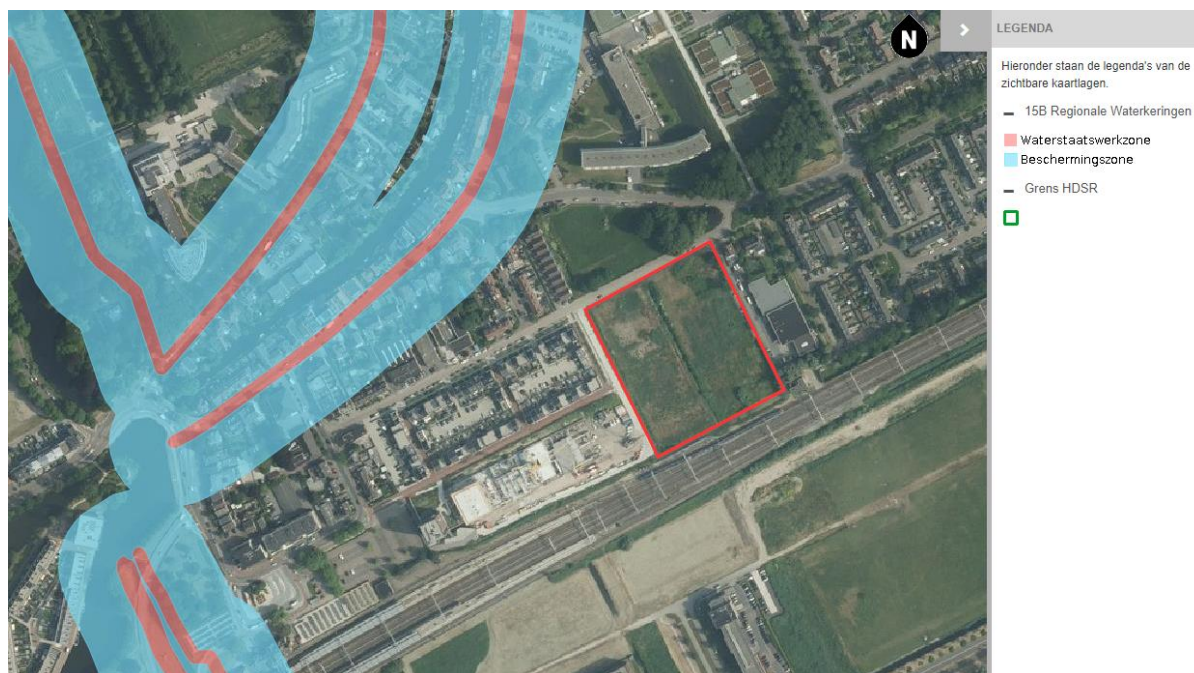
In dit digitale Beleidsplan geeft de gemeente Woerden aan hoe ze met afvalwater, hemelwater en grondwater omgaat en welke stappen ze zet om in 2050 klimaatbestendig te zijn. Voor het omgaan met hemelwater eist de gemeente dat afvalwater bij nieuwbouwontwikkelingen gescheiden van hemelwater op de perceelgrens wordt aangeboden.

De ambitie voor klimaatbestendig Woerden vult de gemeente in door inrichtingseisen te stellen aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Buiten tot 60 mm/uur mogen geen wateroverlast opleveren, bijvoorbeeld in de vorm van schade aan panden of ernstige belemmeringen op hoofdwegen. De inrichtingseisen zijn geformuleerd in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Voor nieuwbouw wordt onder andere de eis gesteld dat het vloerpeil minimaal 20 cm hoger is dan de straat en het straatpeil minimaal 40 cm boven waterpeil ligt (drooglegging). Hiermee wordt instromend regenwater zoveel mogelijk voorkomen

5.2. Huidige situatie plangebied

Veiligheid en waterkeringen

Het plangebied ligt niet in of grenst niet aan een waterkering. De dichtstbijzijnde regionale waterkering ligt langs de Utrechtsestraatweg, zie onderstaande uitsnede van de Legger Regionale Waterkering.



Afbeelding 5: Legger Regionale waterkering. (Bron: Ontwerp Keur 2018. Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden).

Volgens de kaart Regionaal Overstromingsrisico in het Landelijk Informatiesysteem Water en Overstromingen en het Provinciaal bodem-, milieu- en waterplan is de overstromingsdiepte gering (minder dan 0,5 m).

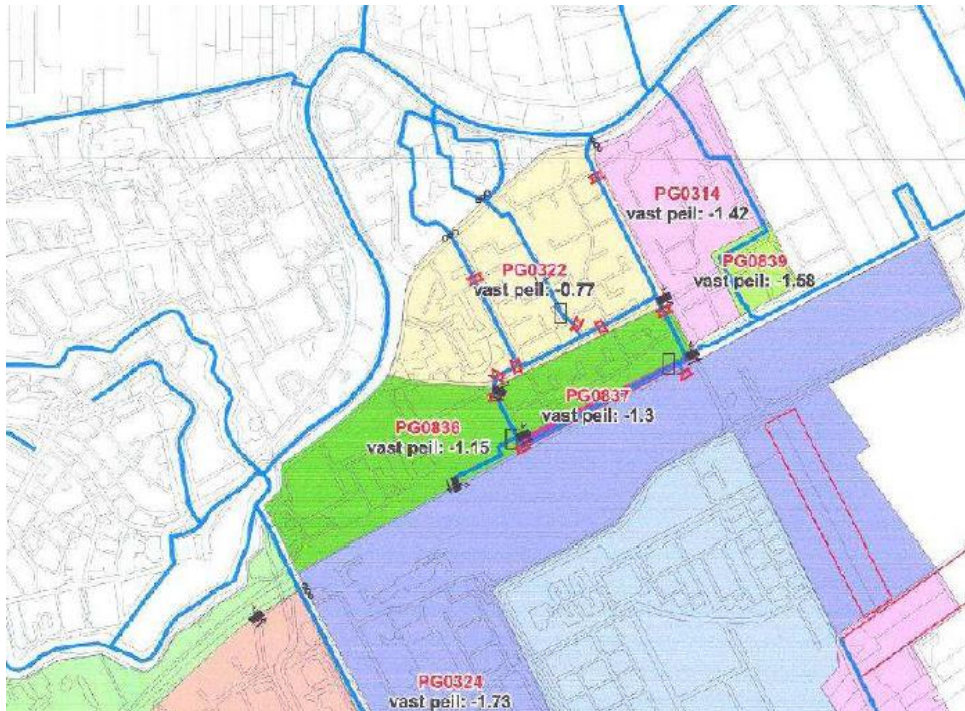
Grondwater en ontwatering

Het dichtstbijzijnde grondwatermeetpunt ligt bij de kruising Savornin Lohmanlaan / Groen van Prinstererlaan. De gemeten grondwaterstanden (sinds 2011) fluctueren tussen NAP-1,5 m en NAP-0,64 m. Het maaiveld ligt in het plangebied op ongeveer NAP 0 m, nabij het grondwatermeetpunt iets lager (daar is ook een iets lager peilbesluitpeil). De bodem bestaat uit klei op veen.

Waterkwantiteit

Het plangebied ligt in stedelijk gebied¹⁵, in de polder, peilgebied PG0836 van Peilbesluit Stad Woerden (zie ook afbeelding 6). Het oppervlaktewaterpeil is jaarrond NAP -1,15 m. Water uit de polders wordt opgemalen naar de boezem, van waaruit het via gemalen wordt afgevoerd naar het buitenwater.

¹⁵ Zie ook bijlage 9, onderdeel 1



Afbeelding 6: Uitsnede kaart peilbesluit Woerden (Bron: Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden 2008).



Afbeelding 7: Uitsnede uit kaart Legger Oppervlaktewateren
Bron: Ontwerp Keur 2018. Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden

Afbeelding 7 toont het plangebied zoals weergegeven in Legger Oppervlaktewateren. Hierin staat de ligging van de oppervlaktewateren met beschermingszones en de status weergegeven. De watergang langs het spoor is een hoofdwatervang waarvan de doorvoercapaciteit op peil moet blijven. De tertiaire watergangen dienen vooral als waterberging. De waterberging (oppervlak met mogelijkheid voor peilstijging/-fluctuatie) moet gehandhaafd blijven, maar de vorm en locatie zijn minder van belang. Uiteraard moet er wel een verbinding blijven met de andere watergangen.

Daar de bebouwing in het plangebied in 2009 gesloopt is, toont afbeelding 7 nog de situatie van voor 2009 op het perceel. Daarop is te zien dat het gehele terrein verhard was, behoudens de watergangen.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Er zijn geen bijzondere doelstellingen voor waterkwaliteit en (water)ecologie rondom het plangebied. De watergangen zijn geen KRW-oppervlaktewaterlichaam.

Onderhoud oppervlaktewateren

De primaire watergang wordt vanaf de kant onderhouden. De beschermingszone (ruimte voor onderhoud en maaisel) is 5 meter uit de insteek. Het gewoon onderhoud van het natte en droge profiel (schonen, maaien, verwijderen begroeiingen) ligt bij de aangeland (aanliggende eigenaren). Het waterschap verwijdert voorwerpen. De spoorwegbeheerder is verantwoordelijk voor het buitengewoon onderhoud (baggeren, herprofilering). Overigens bestaat de oever van de huidige spoorloot aan de spoorzijde nu uit een stalen damwand.

Voor de tertiaire wateren ligt al het onderhoud bij de aangelanden. De beschermingszone is 2 m breed vanuit de insteek.

Afvalwater en riolering

In de huidige situatie ligt het gebied braak. Het terrein was voorheen aangesloten op riolering. Voor zover bekend ligt er geen afvalwatertransportleiding door het gebied. Wel kan worden aangesloten op bestaande voorzieningen langs de Johan de Wittlaan.

5.3. Toekomstige situatie

Waterveiligheid en waterkeringen

Het plangebied ligt niet in het invloedsgebied van de regionale waterkering. Het plan heeft daarop dus geen effect.

Vanwege het overstromingsrisico worden de gemeentelijke inrichtingseisen gevolgd voor het vloerpeil; minimaal 20 cm hoger is dan de straat, straatpeil minimaal 40 cm boven waterpeil (drooglegging). De onderste parkeer/bergingenlaag onder de appartementen voldoet hieraan waarschijnlijk niet, maar deze laag is uit de aard der zaak minder gevoelig voor overstroming. Eventueel kan een drempel in de toerit worden aangebracht. Het plan bevat voldoende hoge bouwlagen voor verticale evacuatie bij dreigende overstroming.

Grondwater en ontwatering

Het te kiezen bouwpeil wordt voor voldoende drooglegging tenminste afgestemd op het oppervlaktewaterpeil. De huidige drooglegging (=afstand maaiveld – normaal oppervlaktewaterpeil) van circa 1,15 m is voldoende als bescherming tegen vorst. Voor stabiliteit van het bouwwerk en qua ondergrond is vanwege de klei op veen toch een diepere fundering nodig.

Het parkeer/bergingendek onder de appartementen komt op maaiveldniveau. Het is mogelijk dat voor kabels en leidingen en technische voorzieningen tijdens de bouw een tijdelijke grondwateronttrekking nodig is. De bouwwijze zal hierin bepalend blijken. Het is afhankelijk van de duur en hoeveelheid van de grondwateronttrekking of een watervergunning nodig is of kan worden volstaan met een melding. Het op te stellen bemalingsadvies zal hier uitsluitsel over geven.

Van een deel van de nieuwe bebouwing wordt het hemelwater afgevoerd naar aan te leggen infiltratievoorzieningen in het binnenplein. Dit betreft de grondgebonden woningen die om de binnenplaats gelegen zijn. Het hemelwater kan daar geïnfiltreerd worden en bij nood door middel van een overloop afgevoerd worden naar oppervlaktewater. De bodem van de infiltratievoorziening ligt boven de gemiddelde grondwaterstand.

Waterkwantiteit

De twee bestaande doodlopende wateren binnen het plangebied zijn tertiaire watergangen (zijtakken van de zuidelijke watergang) en worden ten behoeve van de woningbouw gedempt. Een geheel of gedeeltelijke demping van water kan vergund worden als aan de Beleidsregels wordt voldaan.

Belangrijk hierbij is dat de demping volledig moet worden gecompenseerd binnen hetzelfde peilgebied (met een voorkeursvolgorde om gemotiveerd af te wijken waar dat echt niet kan). Ook moet de afvoercapaciteit volgens het normdebiet op peil blijven. Verlengen en verbreden van tertiaire watergangen kan als gesteld onder de algemene regels.

De watergang aan de zuidzijde is een primaire leggerwatergang en tevens spoorloot. De spoorloot ligt voor een klein deel op het perceel van ontwikkelaar en wordt aan de planzijde geherprofileerd. Dit blijft een primaire watergang. De watergang aan de westgrens wordt verbreed en ten zuiden van de nieuwe appartementen komt een nieuwe waterpartij.

Op deze wijze vindt compensatie plaats voor de beide te dempen doodlopende wateren, zodat het totale wateroppervlak minstens gelijk blijft aan de situatie vóór 2009.

De nieuwe waterpartij bij de appartementen wordt circa 9 meter breed, net als de watergang die in het verlengde ligt in Woerden Centraal. In de westelijke watergang komt een dam met duiker voor de reeds beschreven fietsverbinding met Woerden Centraal.

De zuidelijke watergang wordt circa 9 meter breed. De zuidelijke (spoor)sloot wordt in noordelijke richting verschoven indien ProRail daarmee akkoord gaat. In het andere geval blijft de sloot op de huidige plek en word daar verbreed en van nieuw profiel voorzien.

Algemeen uitgangspunt bij ruimtelijke plannen is dat elke nieuwe stedelijke ontwikkeling moet voldoen aan de uitgangspunten van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW), met een faalkans van het watersysteem (overstroming) van gemiddeld eens per 100 jaar voor het stedelijk gebied. Om de faalkans niet te laten toenemen, eist HDSR bij toename van verharding van meer dan 500 m² (en minder dan 10.000 m²) een compensatie in de vorm van wateroppervlak ter grootte van 15% van de verhardingstoename.

De oppervlakteverdeling in het plangebied is in beeld gebracht¹⁶. Qua oppervlakten in de huidige en toekomstige situatie is als volgt:

¹⁶ Zie overzicht afwaterend oppervlak, oppervlaktewater, bijlage 9

Tabel 4: Oppervlakteverdeling plangebied¹⁷

Plangebied	Huidige situatie-vóór 2009 (m ²)	Toekomstige situatie (m ²)
Bebouwing	5458	4088
Verharding	6775	5228
Tuinen 60% verhard		602
Parkeerdek (met grond + groen erboven)		2553
<i>Totaal verhard</i>	<i>12233</i>	<i>12471</i>
Overig onverhard / groen incl. infiltratievoorzieningen	3963	3192
Tuinen 40% onverhard		401
<i>Totaal onverhard</i>	<i>3693</i>	<i>3593</i>
<i>Water</i>	<i>803</i>	<i>935</i>
Totaal bruto planoppervlak	16999	16999

Bovenstaande berekening is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Van grondgebonden woningen met tuinen is conform Handboek Watertoets HDSR aangenomen dat 60% van de tuinen wordt verhard.
- Het oppervlak van het parkeerdek is als volledig verhard beschouwd (worst case). Het dak wordt echter afgewerkt met grond en groeninrichting, waardoor de afvoer enigszins vertraagd wordt.
- Op luchtfoto's van 2009 lijkt geen onverhard oppervlak aanwezig. Er is vanuit een worst casebenadering toch rekening gehouden met een deel onverhard, bijvoorbeeld in de vorm van puinverharding.

In januari 2018 is met HDSR afgestemd dat de situatie van voor de sloop in 2009 als huidige situatie mag worden gehanteerd voor de watertoets¹⁸. Door de planontwikkeling neemt het verhard oppervlak in het plangebied toe met ca 240 m². Ondanks dat met deze beperkte toename geen compenserende waterberging is vereist, neemt het wateroppervlak toe met 132 m². Bovendien wordt water op het parkeerdek, wat in bovenstaande tabel als verhard is beschouwd, vertraagd afgevoerd door infiltratiemogelijkheid in de groenafwerking op het dek tussen de appartementen. Ook tussen de grondgebonden woningen is een infiltratieveld voorzien. De ontwikkeling is daarmee hydrologisch positief, wat gunstig is voor de te ontwikkelen woonwijk en de directe omgeving.

Gelet op deze omstandigheden staat het aspect waterkwantiteit niet in de weg aan onderhavig plan.

Waterkwaliteit, ecologie en hittestress

¹⁷ Zie bijbehorende figuur in bijlage 9, onderdeel 3

¹⁸ Zie bijlage 9, onderdeel 4

Het plan wordt aan de west- en zuidzijde begrensd door water. Om het stedelijk karakter te benadrukken wordt de oever van de waterpartij langs het parkeerdek beschoeid (een zogenaamde 'harde' oever). De overige oevers worden natuurvriendelijk ingericht (talud maximaal 1:3).

Door de afvoer van hemelwater van de woningen en de noodoverloop van de infiltratievoorziening (het IT-riool) zoveel mogelijk op de westelijke sloot te zetten ontstaat daar doorstroming. Dit voorkomt zoveel mogelijk stilstaand water en een slechte waterkwaliteitsbeleving.

Bij de planontwikkeling moet verontreiniging van grond- en oppervlaktewater worden voorkomen en mag de ecologische toestand van het water niet verslechteren. Aandachtspunten bij de uitwerking van het ontwerp zijn:

- voorkomen dat hondenpoep met het regenwater de sloot in spoelt door een begroeide infiltratie zone en door hondenuitlaatplaatsen op afstand te houden;
- voorkomen van bladval van bomen in het water door de bomen op minimaal 6 meter afstand van het water te plaatsen;
- zonlicht voor eventuele natuurvriendelijke oevers;
- Het beperken van diffuse bronnen en lozingen. Dit houdt in dat het gebruik van duurzame, niet-uitlogende bouwmaterialen wordt gestimuleerd voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Het gebruik van bestrijdingsmiddelen en bemesting bij het beheer en onderhoud van (openbare) groenvoorzieningen en op wegen en parkeerterreinen moet worden voorkomen.

Rekening houdend met deze aandachtspunten heeft het bouwplan geen negatieve invloed op de waterkwaliteit van het oppervlaktewater.

Door de afwerking van het parkeerdek met grond en groen, wordt het plangebied iets minder verhard dan in de situatie vóór 2009. Dit geeft een kleine verbetering en in ieder geval geen verslechtering van de klimaateffecten (hitte).

Onderhoud oppervlaktewater en infiltratievoorziening

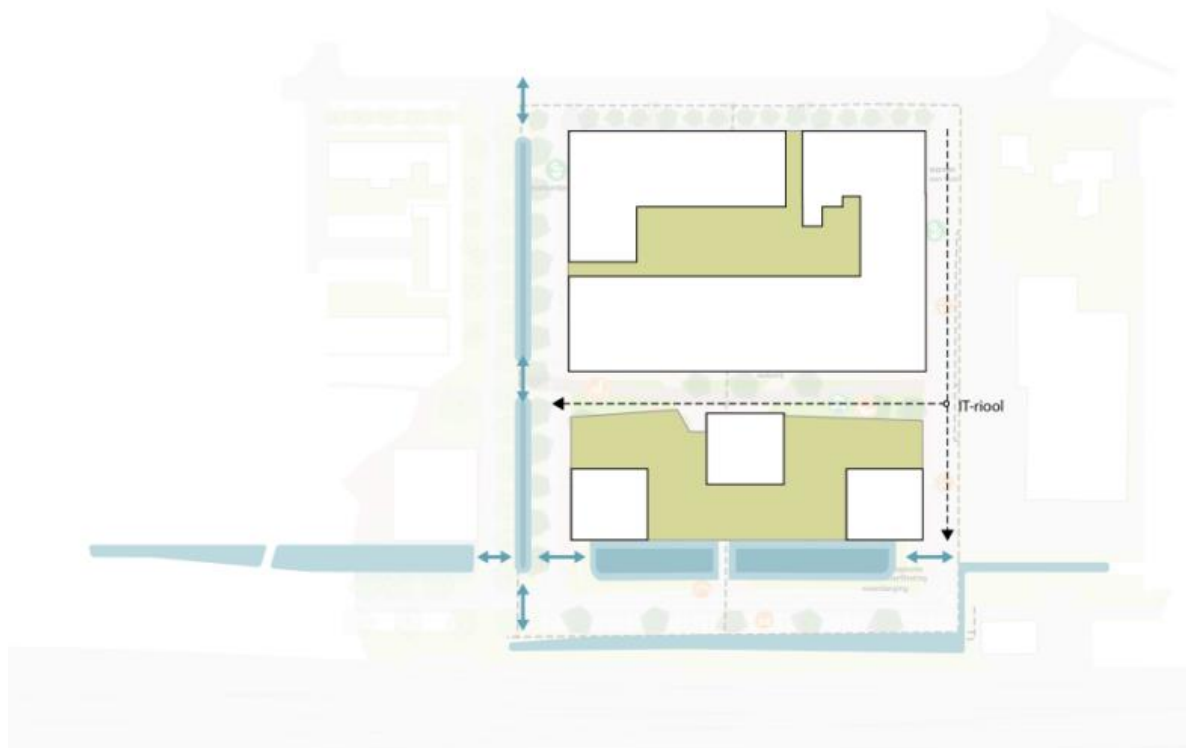
De westelijke watergang en het nieuw te graven water zuidelijk van de appartementen wordt tertiair water. Gemeente Woerden wordt verantwoordelijk voor het onderhoud van dit water, na overdracht van de publieke ruimte door ontwikkelaar aan de gemeente¹⁹. Het onderhoud wordt vanaf de kant of met een onderhoudsboot uitgevoerd. De onderhoudsplichten van de spoorloot (primair waterkering) blijven ongewijzigd. Aan de planzijde (parkeerplaatsen en weg) ligt een vijf meter brede beschermingszone, een obstakelvrije strook voor onderhoud.

Afvalwater en riolering

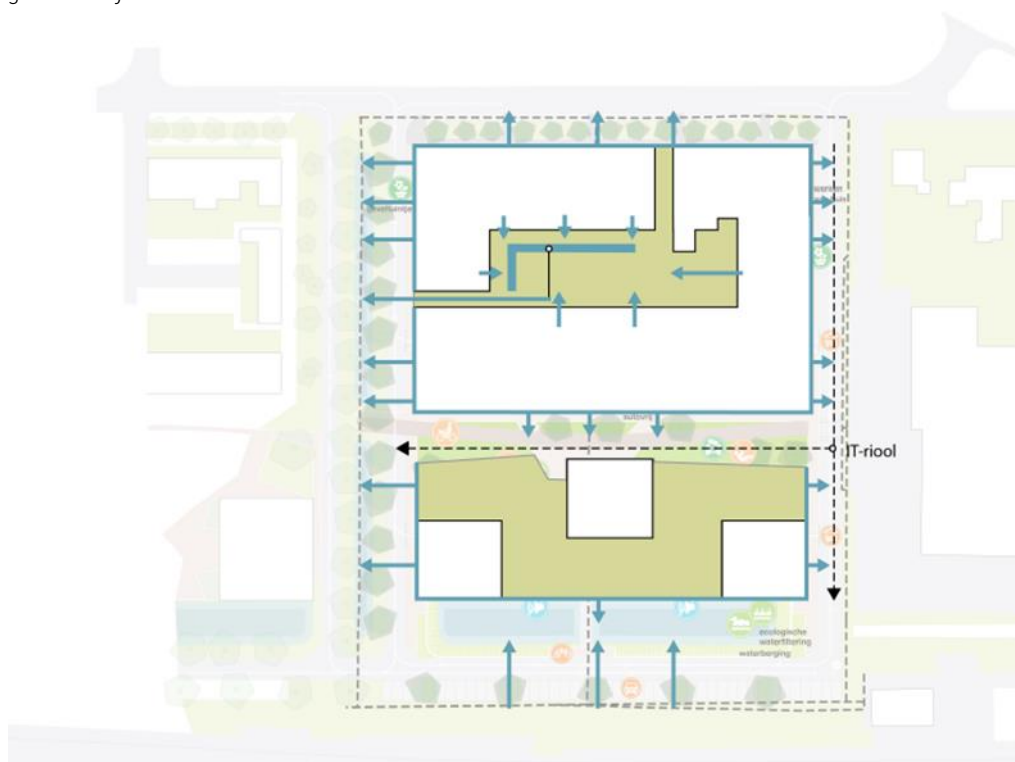
Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is een gescheiden rioolstelsel verplicht. Hierbij wordt alleen huishoudelijk afvalwater via de riolering afgevoerd naar de RWZI. Ook in dit plan wordt schoon hemelwater direct of via een infiltratievoorziening afgevoerd op oppervlaktewater. Door het oppervlaktewater in de buurt is de afvoer van schoon regenwater naar oppervlaktewater eenvoudig te

¹⁹ Zie bijlage 9, onderdeel 5

realiseren. Zie afbeelding 8 en 9 voor een indicatie van de hemelwaterafvoer en te realiseren duikerverbindingen.



Afbeelding 8: Hoofd-hemelwaterstructuur en duikerverbindingen. De duiker in de noordwestelijke hoek is bestaand en wordt gehandhaafd.



Afbeelding 9 Detail hemelwaterstructuur

Uitwerking vindt plaats in overleg met Gemeente Woerden en HDSR.

Tussen de grondgebonden woningen komt een infiltratieveld, met een overloop naar de westelijke sloot. Hemelwater van verharding wordt direct op oppervlaktewater afgevoerd, of via een infiltratietransportriool (daar waar geen oppervlaktewater ligt). De parkeerplaatsen en weg aan de zuidzijde van het plan voeren af op de waterpartij langs de appartementen.

Het huishoudelijk afvalwater wordt ingezameld en aangesloten op het vuilwaterriool van Woerden. Uitwerking vindt plaats in nauwe afstemming met de rioolbeheerder in verband met de capaciteit van het ontvangende rioleringsstelsel.

De hoogteligging en afmetingen van duikers (gedimensioneerd op een bui van 60 mm in 1 uur) en het rioleringsplan stemt initiatiefnemer in een later stadium af met gemeente en waterschap.

5.4. Proces watertoets

Aan de watertoets is invulling gegeven door afstemming met Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR), waterbeheerder en bevoegd gezag. HDSR is verantwoordelijk voor het beheer van de oppervlaktewaterkwantiteit, -kwaliteit, grondwaterkwantiteit (passief beheerder), de waterkeringen en het transport en zuivering van het afvalwater uit het plangebied. De gemeente Woerden is zelf verantwoordelijk voor het rioolbeheer en heeft een loketfunctie voor grondwateroverlast. In januari 2018 heeft afstemming met HDSR plaatsgevonden, vooral over waterberging²⁰. In januari 2019 hebben gemeente en waterschap het plan besproken. Opmerkingen uit dit overleg zijn verwerkt in de waterparagraaf. Op 14 maart 2019 is de aangepaste waterparagraaf voorgelegd aan HDSR voor informeel wateradvies. De reactie hierop van 29 maart 2019 is verwerkt in deze toelichting. In de procedure voor het ruimtelijk besluit vraagt de gemeente Woerden formeel wateradvies op het (voor)ontwerp bestemmingsplan bij HDSR.

5.5. Vergunningen en meldingen

Voor de volgende activiteiten of handelingen in dit plan is een watervergunning nodig van HDSR:

- Graven en dempen van oppervlaktewateren.
- Realiseren duiker in verbinding met primair oppervlaktewater. Vanaf oostzijde van de nieuw te graven waterpartij ten zuiden van de appartementen.
- Handelingen in de beschermingszone van de watergang langs het spoor (parkeerplaatsen realiseren).

Aangezien Raininfratrust eigenaar is van de zuidelijke sloot, is overeenstemming nodig met ProRail over wijzigingen aan de spoorwaaier. Voor de werkzaamheden naast de hoofdspoorweg is een vergunning in de zin van artikel 19 van de Spoorwet noodzakelijk.

Voor het onttrekken van grondwater in de uitvoeringsfase voor leidingen ten behoeve van riolering of fundering van het parkeerdek is mogelijk een watervergunning nodig van HDSR of een melding op basis

²⁰ Zie bijlage 9, onderdeel 4

van Algemene Regels bij de Keur. Dit wordt in een later stadium bepaald op basis van een bemalingsadvies.

5.6. Bestemmingen

De volgende waterrelevante bestemmingen en gebiedsaanduidingen worden in het bestemmingsplan opgenomen.

- Enkelbestemming 'Water', voor de waterpartij tussen spoor en zuidelijk van de appartementen, voor de spoor sloot (voor zover binnen het plangebied) en voor de sloot langs de westgrens van het plangebied.
- In de bestemmingsomschrijving van alle enkelbestemmingen wordt "water en waterhuishoudkundige voorzieningen" opgenomen. Hierbinnen kunnen ook infiltratievoorzieningen worden gerealiseerd (zoals de infiltratiezone tussen de woningen).

5.7. Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat de planontwikkeling effecten heeft op de waterhuishouding, maar dat de gevolgen worden gecompenseerd zodat wordt voldaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel.

6. Ecologie

6.1. Juridisch kader

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van toepassing. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet.

De Wet natuurbescherming voorgenomen activiteit betreft onder andere de Nederlandse implementatie van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Onderdeel van de wet is dat er beschermde gebieden worden aangewezen (netwerk van de zogenaamde Natura-2000 gebieden en de Beschermde natuurmonumenten) gericht op de bescherming van ongeveer 500 soorten in het wild voorkomende planten en dieren.

6.2. Gebiedsbescherming – natuurgebieden

De projectlocatie is niet gelegen in de ecologische hoofdstructuur of in een ecologische verbindingzone. De dichtstbijzijnde natuurgebieden zijn Natuurplas Breeveld, gelegen op circa 1,2 kilometer afstand van de locatie en het natuurgebied ten zuiden van de A12, gelegen op 1,9 kilometer afstand van de locatie.

De planlocatie ligt op circa 7 km van stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebied “Nieuwkoopse Plassen & de Haeck”. In verband met mogelijke stikstofdepositie op deze habitats heeft onderzoek plaatsgevonden²¹. Uit het onderzoek blijkt dat de beoogde ontwikkeling, waaronder de bouw- en aanleg ter realisatie van het plan, niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden. Significante gevolgen door stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten.

²¹ Langelaar, *Memo effectbeoordeling stikstofdepositie Johan de Wittlaan Woerden*, kenmerk 18036/02 17 november 2019, bijlage 15



Afbeelding 10: Projectlocatie (blauwe locatieaanduiding) ten opzichte van de ecologische hoofdstructuur

Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

6.3. Soortenbescherming

In het plangebied kunnen beschermde soorten voorkomen. Bij ruimtelijke ingrepen en bij (ver)bouwactiviteiten zal aan de hand van veldonderzoek nader geïnventariseerd moeten worden of beschermde soorten aanwezig zijn.

Ten behoeve van de ontwikkelingen op het projectgebied is een natuuronderzoek uitgevoerd²². Dit natuuronderzoek is geactualiseerd²³. Dit heeft aangetoond dat het projectgebied gebruikt wordt als voorplantingslocatie en overwinteringsgebied door de rugstreepad. Derhalve is voor het uitvoeren van de gewenste ontwikkelingen ontheffing nodig van de Wet natuurbescherming.

Deze ontheffing is verleend. Ten behoeve hiervan zijn diverse maatregelen genomen bij het uitvoeren van de werkzaamheden zoals het realiseren van een alternatief landhabitat en het plaatsen van een paddenscherm²⁴. Inmiddels is duidelijk dat het scherm de vereiste werking heeft, waardoor de verleende ontheffing in verband met de rugstreepad weer kon worden ingetrokken²⁵.

Tevens wordt in verband met de (mogelijke) aanwezigheid van soorten geadviseerd enkele mitigerende maatregelen te treffen om de negatieve effecten op de natuur te voorkomen of tot een minimum te beperken. Ten aanzien van de werkzaamheden zal uiteraard rekening gehouden worden met de algemene zorgplicht.

²² GroenTeam, *Natuuronderzoek flora en fauna t.b.v. bouwterrein Johan de Witt te Woerden*, 23 mei 2014, bijlage 10.

²³ GroenTeam, *Natuuronderzoek flora en fauna t.b.v. bouwterrein Johan de Witt te Woerden*, 30 september 2018, bijlage 12.

²⁴ GroenTeam, *Projectplan ruimtelijke ingrepen, Bijlage bij aanvraag ontheffing art. 75C Ff-wet voor Rugstreepad*, 23 april 2019, bijlage 11

²⁵ Intrekking ontheffing rugstreepad d.d. 13 augustus 2019, bijlage 17

In verband met broedvogels wordt geadviseerd om werkzaamheden plaats te laten vinden buiten het broedseizoen (1 maart tot en met half augustus). Hoewel geen zwaarder beschermde vissen in het gebied aanwezig zijn, worden mitigerende maatregelen voorgesteld bij het dempen van watergangen. Deze maatregelen betreffen het aanbieden van ontsnappingsmogelijkheden of het overplaatsen van de vissen naar een andere locatie, voordat de watergang gedempt wordt. Het eventueel dempen van waterwegen zal eveneens plaats vinden buiten het broedseizoen (augustus tot maart).

Gelet op bovenstaande wordt voldaan aan de eisen vanuit de Wet natuurbescherming.

6.4. Natuurinclusie

De initiatiefnemer en de gemeente vinden het belangrijk om naast de energetische en reeds genoemde duurzaamheidsambities (paragraaf 4.9) een extra inspanning te leveren op biodiversiteit en groen in de vorm van natuur-inclusief bouwen. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan groene daken, gevels en kademuren alsook nestkasten voor vleermuizen, vogels en insecten.

Bij het verder ontwerpen van de openbare ruimte en de gebouwen zal rekening worden gehouden met de specifieke diersoorten die in de omgeving voor (kunnen) komen.

7. Cultuurhistorie

7.1. Cultuurhistorie

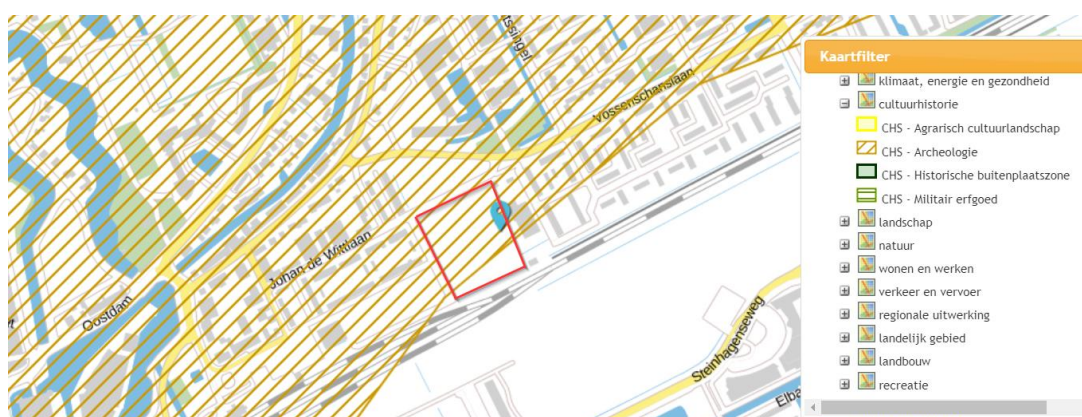
Als er gesproken wordt over cultuurhistorie in relatie tot ruimtelijke ordening wordt vaak een onderscheid gemaakt in historische geografie en historische bouwkunst. Historische geografie gaat over landschappelijke en stedenbouwkundige elementen en structuren zoals dijken, slotenpatronen, stratenpatronen en verkavelingen. Historische bouwkunst heeft betrekking op bebouwing en architectuur.

Voor onderhavige locatie is geen sprake van bouwkunst of geografie waaraan zodanige waarde kan worden toegekend dat het behoud of de versterking daarvan zou moeten worden overwogen.

7.2. Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en geratificeerd. De Erfgoedwet 2016 regelt samen met de toekomstige Omgevingswet de omgang met het archeologische erfgoed in Nederland. De bepalingen van het Verdrag van Valetta zijn in deze wetten geïmplementeerd. Gemeenten zijn verplicht om in bestemmingsplannen rekening te houden met archeologische waarden. Het toetsingskader bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen is de gemeentelijke beleidskaart archeologie met de bijbehorende beleidsregels (Alkemade e.a. 2010). In een toelichting dient vanuit dit perspectief aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

Het projectgebied is gelegen in een zone die in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2018 is aangeduid als zijnde relevant met betrekking tot archeologie.



Afbeelding 11: Archeologisch relevante zone aangeduid in de Provinciale Ruimtelijke structuurvisie

Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

In het bestemmingsplan 'Staatsliedenkwartier' is sprake van een dubbelbestemming ter bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden. Aangezien voor de woningbouw de bodem verstoord zal worden en de gemeente voor ontwikkelingen groter dan 100 m² en dieper dan 0,3 meter vraagt om een onderzoek, is voor het projectgebied een archeologisch onderzoek uitgevoerd²⁶.

²⁶ Transect, *Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek, Johan de Wittlaan 6-8*, 544, 8 april 2019, bijlage 13.

Dit onderzoek omvat zowel bureauonderzoek als een verkennend veldonderzoek.

Het bureauonderzoek toont aan dat er in principe naar aanleiding van mogelijke oeverafzettingen van de Oude Rijn, een middelhoge verwachting is voor de aanwezigheid van waardevolle resten. Deze resten kunnen afkomstig zijn uit de periode Neolithicum tot en met de late Middeleeuwen. Door de eerdere bodemverstoringen ten behoeve van de voormalige bebouwing zijn mogelijk aanwezige nederzettingsresten echter al verdwenen uit het gebied. Hierdoor kan worden uitgegaan van een lage verwachting van resten uit voorgenoemde periode.

Bij het veldonderzoek zijn 14 boringen uitgevoerd tot een diepte van maximaal 345 cm. De onderzochte grondmonsters hebben geen indicaties van archeologisch relevante waarden gegeven. Om die reden is geen archeologische bescherming meer opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

Er dient altijd rekening te worden gehouden met zogenaamde toevalsvondsten bij eventuele werkzaamheden in het plangebied, ook buiten de zones waarvoor een verwachtingswaarde geldt. Wanneer tijdens werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, dan zijn deze meldingsplichtig conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet. Dit kan in de gegeven omstandigheden als afdoende restbescherming worden beschouwd.

Gelet hierop zal sprake zijn van afdoende bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden.

8. Juridische opzet

8.1. Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten bestemmingsplannen op te stellen. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Het gaat om een verbeelding met planregels en een toelichting daarop. Daarnaast biedt zowel de Wro als het Bro opties voor een nadere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet worden gedacht aan de toepassing van afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden en het toepassen van nadere eisen.

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Woerden. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar. Dat is in principe de maximale wettelijke geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

Er is één landelijke voorziening waar alle ruimtelijke plannen voor een ieder volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Hiertoe dienen alle bestemmingsplannen te voldoen aan landelijk vastgestelde standaarden. In de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP 2012) zijn de hoofdgroepen van bestemmingen bepaald, zoals Wonen, Bedrijven e.d. Ook geeft de SVBP bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zo ook voor de regels. Dat leidt ertoe dat de systematiek zoals gehanteerd in dit bestemmingsplan, op ondergeschikte onderdelen af kan wijken van de voorheen geldende planologische regelingen.

Het juridische bindende onderdeel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen.

8.2. Juridische planopzet

De planregels vormen in samenhang met de planverbeelding het juridisch bindende deel van een bestemmingsplan. Bij bestemmingsplannen gaat het om de belangen van burgers en bedrijven. Zij dienen zich op eenvoudige wijze een juist beeld te kunnen vormen van de planologische mogelijkheden en beperkingen op één of meer locatie(s). Daarnaast is de vergelijkbaarheid van ruimtelijke plannen van groot belang voor degenen die deze plannen in grotere samenhang wensen te bezien. Denk hierbij aan degenen die betrokken zijn bij de planvoorbereiding, de planbeoordeling, het monitoren van beleid en de handhaving.

Er is één landelijke voorziening waar alle ruimtelijke plannen voor een ieder volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn: www.ruimtelijkeplannen.nl. Hiertoe dienen alle bestemmingsplannen te voldoen aan landelijk vastgestelde standaarden. In de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP 2012) zijn de hoofdgroepen van bestemmingen bepaald, zoals Wonen, Bedrijven e.d. Ook geeft de SVBP bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zo ook voor de regels.

Qua plansystematiek is gekozen voor een bouwlaagbenadering waarbij rekening wordt gehouden met specifieke ontwerpambities voor onderhavig gebied. Ten aanzien van de planregels kan verder de volgende toelichting worden gegeven.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk zijn de begrippen verklaard die gebruikt worden in hoofdstuk 2. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel “wijze van meten” opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden.

De volgende bestemmingen komen in onderhavig bestemmingsplan voor: Groen, Tuin, Verkeer-verblijfsgebied, Water en Wonen.

De bestemming Groen is opgenomen voor het beoogde groen gebied tussen de bebouwing aan de spoorzone en de achterliggende zone. De beoogde langzaamverkeerroute is middels een specifieke aanduiding op de verbeelding opgenomen.

De bestemming Tuin is bedoeld voor de binnentuin bij de grondgebonden woningen. Deze binnentuin krijgt een gemeenschappelijk karakter. Oprichten van erfbebouwing voor individuele woningen is niet toegelaten.

De bestemming Verkeer – verblijfsgebied ziet op de verkeerswegen voor onder andere gemotoriseerd verkeer. Binnen deze bestemming zijn ontsluitingswegen en parkeervoorzieningen toegestaan. Het parkeren is op de verbeelding en in de regels nader gereguleerd. Op deze wijze wordt de beoogde ruimtelijke kwaliteit geborgd. Naast verharding mag binnen de bestemming Verkeer ook groen en water worden gerealiseerd.

De bestemming Wonen is opgenomen voor de woningen in het plangebied. Naast wonen is het, conform het gemeentelijk beleid, ook toegestaan een beroep aan huis uit te oefenen. In het plan is naast de bouwhoogte ook het aantal bouwlagen vastgelegd. De woonbestemming is op diverse plekken voorzien van een aanduiding op grond waarvan ook parkeren op maaiveldniveau is toegelaten.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat regels welke op de bestemmingen van hoofdstuk 2 van toepassing zijn.

Anti-dubbelregel

In deze bepaling is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Zoals regels omtrent erfbebouwing, ondergronds bouwen en de bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons en galerijen. De regeling voor erfbebouwing sluit aan op het gemeentelijke afwijkingen beleid.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen waarin nog een aantal algemene ontheffingen is opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Algemene wijzigingsregels

De algemene wijzigingsregels zien op twee onderdelen. Het realiseren van een nutsgebouw met een inhoud van 150 m³ en een bouwhoogte van 3 meter en in een mogelijkheid bestemmingsgrenzen en bouwgrenzen te verschuiven.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald

9. Uitvoerbaarheid

9.1. Economische uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6, sub i van het Besluit ruimtelijke ordening is vastgelegd dat inzicht gegeven moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkeling die concreet mogelijk wordt gemaakt met dit bouwplan moet (economisch) uitvoerbaar zijn en kunnen worden gerealiseerd.

Tussen de gemeente en de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten. Tevens is een regeling getroffen met betrekking tot planschaderisico. Met deze overeenkomsten wordt voorzien in de gemeentelijke plankosten.

Zoals ook al is aangegeven in paragraaf 3.2 is sprake van een een positieve woningmarkt zodat de economie geen beperkingen stelt aan de realiseerbaarheid van het plan.

9.1.1. Grondexploitatie

In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan worden besloten om geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is en er –kort gezegd- ook voor wat betreft fasering of andere bijzonder omstandigheden geen exploitatieplan nodig is.

Dit is in de gegeven situatie aan de orde, nu met de initiatiefnemer een zogenaamde exploitatieovereenkomst is gesloten voor wat betreft vergoeding van de gemeentelijke exploitatiekosten.

In de begroting van de planexploitatie is rekening gehouden met planspecifieke kosten zoals bodemsanering, geluidisolatie en extra bouwkundige maatregelen vanwege eventuele trillingshinder.

9.1.2. Planschade

Een aspect dat in het kader van de economische uitvoerbaarheid dient te worden beoordeeld, is de vraag of er aanleiding bestaat voor omwonenden om vergoeding te vragen van schade die volgens artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet voor hun rekening dient te blijven. Bij de beoordeling van verzoeken om schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro is het van belang om te bezien of er sprake is van een wijziging van een planologisch regime, waardoor een belanghebbende in een nadelige positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Plannen die zullen worden gerealiseerd door toepassing te geven aan artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening moeten worden vergeleken met het thans geldende planologische regime. Niet de feitelijke situatie is daarbij van belang, maar wat op grond van het geldende bestemmingsplan maximaal kan worden gerealiseerd. Dit ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of dat verwezenlijking voor de hand heeft gelegen, bijvoorbeeld gezien privaatrechtelijke verhoudingen. Zo er sprake is van nadelige planologische mutatie, dan kan de daaruit mogelijk voortvloeiende schade per peildatum, in casu het moment van het in werking treden van het bestemmingsplan, worden vastgesteld. Aansluitend moet worden beoordeeld of de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van eventuele aanvragers om planschadevergoeding behoort te blijven.

Een planschadeovereenkomst als bedoeld in artikel 6.4a, lid 1 van de Wro vormt onderdeel van de met de ontwikkelaar gesloten anterieure overeenkomst. Op deze wijze is verzekerd dat eventueel planologisch nadeel niet ten laste van de gemeente zal blijven.

9.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.2.1. Inspraak en zienswijzen

In het traject om te komen tot de ontwikkeling van de herontwikkelingslocatie Witt is aandacht besteed aan communicatie met bewoners en belanghebbenden in (de omgeving van) het gebied.

Op 10 december 2018 en 9 april 2019 is het plan besproken met het bestuur van Wijkplatform Staatsliedenbuurt.

Op 16 mei 2019 is een inloopbijeenkomst georganiseerd om het plan te presenteren en te bespreken met omwonenden en hun input te vernemen en indien mogelijk te verwerken. Verder is voorzien in een website waarop het project wordt gepresenteerd.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft tezamen met alle bijlagen zes weken ter inzage gelegen. Bekendmaking heeft plaatsgevonden via de Staatscourant, de Woerdense Courant en de gemeentelijke website. Een ieder heeft binnen deze zes weken de tijd gehad een zienswijze in te dienen.

Het ontwerp plan heeft van 3 oktober 2019 tot en met 13 november ter inzage gelegen. Er zijn 6 zienswijzen ingediend.

De zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een inhoudelijke beantwoording in de Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan “Herontwikkelingslocatie Witt”. Deze Nota is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd²⁷.

²⁷ Nota beantwoording van zienswijzen, bijlage 19

Bijlagen

Bijlage 1 – Omgevingskwaliteit

LAP Landscape & Urban Design / ZECC Architecten B.V., Campinaast woonbuurt Woerden
Omgevingskwaliteit, November 2018

Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek (rail, wegverkeer)

Bijlage 3 – Bodemonderzoek

MOS Milieu B.V. Bodemonderzoek Campinaast te Woerden, kenmerk 1802419, 15 februari 2019

Bijlage 4 – Onderzoek naar trillingen

Peutz, Plangebied Campinaast te Woerden, Onderzoek naar trillingen door treinpassages, d.d. 30 november 2018

Bijlage 5 – GRIPscan Luchtkwaliteit

Van Kooten akoestisch advies, GRIPscan Luchtkwaliteit ontwikkelingslocatie Johan de Witt in
Woerden, 1639.N01, 17 januari 2017

Bijlage 6 – Onderzoek externe veiligheid

AVIV, Externe veiligheid / Johan de Witt te Woerden, 183673, 22 juli 2019

Bijlage 7 - Bijdragen aan de paragraaf externe veiligheid

AVIV, Herontwikkeling de Witt in Woerden, 193964, 22 juli 2019

Bijlage 8 – Explosieveninventarisatiekaart Gemeente Woerden

Bijlage 9 – Water oppervlaktetekeningen en afstemming HDSR

Bijlage 10 – Onderzoek flora en fauna

GroenTeam, Natuuronderzoek flora en fauna t.b.v. bouwterrein Johan de Witt te Woerden, 23 mei
2014

Bijlage 11 – Bijlage bij aanvraag ontheffing flora fauna

GroenTeam, Projectplan ruimtelijke ingrepen, Bijlage bij aanvraag ontheffing art. 75C Ff-wet voor
Rugstreepad, 23 april 2019

Bijlage 12 – Update ecologische quick-scan

GroenTeam, 30 september 2018

Bijlage 13 – Archeologisch bureau onderzoek en inventariserend veldonderzoek

Transect, Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek, Johan de Wittlaan 6-8,
544, 20 november 2014

Bijlage 14 – Bedrijven en milieuzonering

Adromi B.V., Notitie Bedrijven en milieuzonering, 15 januari 2019

Bijlage 15 – Memo stikstofdepositie

Langelaar, Memo effectbeoordeling stikstofdepositie Johan de Wittlaan Woerden, kenmerk 18036/01
6 december 2018

Bijlage 16 – MER-beoordeling

Adromi B.V., MER-Beoordeling Bestemmingsplan Johan de Wittlaan - Woerden, 15 januari 2019

Bijlage 17 – intrekingsbesluit ontheffing rugstreeppad

Rijksdienst Ondernemend Nederland, Z-WNB-RI-REG-2019-0934, 13 augustus 2019

Bijlage 18 – Notitie parkeren

Goudappel Coffeng, Parkeeronderbouwing Campinaast Woerden, 13 januari 2020,
006027.20191229.N1.04.

Bijlage 19 – Nota beantwoording van zienswijzen