

20.019425

Aan de Gemeenteraad van Woerden
t.a.v. het team Ruimtelijke Plannen
Postbus 45
3440 AA Woerden



Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Winkelcentrum Snel en Polanen', respectievelijk 'Snellerpoort'.

Woerden, 20 oktober 2020.

Geachte Gemeenteraad,

Hierbij bieden wij u onze zienswijze aan op het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Winkelcentrum Snel en Polanen'. De reactie kunt u zien als een gezamenlijke reactie van de bewoners van het appartementencomplex Arcade, maar moet tevens worden gezien als een individuele reactie van alle bewoners van dit complex.

Onze zienswijze richt zich primair op dit bestemmingsplan, ook al zien wij een nadrukkelijke relatie met het aansluiten ontwerpplan voor het zogenaamde woongebied Snellerpoort. In de planontwikkeling zien wij dit onderscheid slecht terug. Inspraakreacties op beide plannen worden eenduidig beantwoord en hebben net als een groot deel van de toelichting bij de plannen een gelijke inhoud. Voor ons is nog steeds onbegrijpelijk dat er een splitsing in de planvorming plaatsvindt, omdat er een ontwikkelaar is die blijkbaar het deel van het gebied van de uitbreiding van het winkelcentrum al zover heeft ontwikkeld en beklonken met de gemeente dat dit vraagt om een afzonderlijke planvorming. Wij verzetten ons hier nadrukkelijk tegen. De ontwikkeling is blijkbaar al dermate gevorderd, dat er al een voorontwerp van het bouwplan beschikbaar is. Dat voorontwerp ontvangen wij graag. Ook daartegen verzetten wij ons -zonder daar nog kennis van te hebben gekregen- nadrukkelijk. Daar waar noodzakelijk dienen de bezwaren die wij hier benoemen tevens gezien te worden als bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort.

Onze bezwaren en zienswijzen richten zich vooral op de omvang en massaliteit van de voorgenomen bebouwing. Het is onverteerbaar dat, daar waar het huidige bestemmingsplan een maximale bouwhoogte toelaat van 16 meter, dit nu in de directe nabijheid van ons appartementencomplex, op 1 locatie wordt opgetrokken naar 25 meter en op een andere locatie tot zelfs 45 meter. Onderstaand gaan wij daar meer in detail op in en leggen wij een verband met uw eerder door uw raad vastgestelde visies, die blijkbaar weinig visionair zijn geweest.

1. Leidend voor de planvorming is de Structuurvisie zoals die in 2009 is vastgesteld. Daar past de ontwikkeling zoals die nu is voorgenomen niet in. De massaliteit en omvang van de bebouwing is daarbij veel te fors. In 2018 (nog geen 2 jaar geleden!) is een Ambitiedocument Woerden Snellerpoort door uw gemeenteraad vastgesteld. In dat document, wat een ambitie moet weergeven naar een meerjarig perspectief, voorziet voor dit plangebied in een gedeeltelijke

bebouwing tot maximaal 3 bouwlagen en in een deel tot maximaal 4 tot 6 bouwlagen! Iets heel anders dan de nu benoemde 8-10 bouwlagen en een complex met 15 bouwlagen! Dit schendt nadrukkelijk het vertrouwensbeginsel waar wij als direct aanwonenden op terugvallen. Het is dan ook onbegrijpelijk dat deze afwijking nu wordt afgedaan met het begrip "optimalisatie van de bebouwing" door dit op te trekken naar respectievelijk 25 en 45 meter.



Ambitiedocument van 2018 met hele andere bouwhoogten!

2. Wij verwachten dat u als beleidsmakers en gemeenteraad zich aan de vastgestelde ambitie houdt. Daar kunnen wij onze rechten en verwachtingen op baseren. Houdt u zich dan ook aan die visie en breng het hoogteaccent aan daar waar het in dat document is voorzien, namelijk aan de westzijde van het geschetste buurtpark. Het hoogteaccent dat dan blijkbaar gewenst is voor het winkelcentrum is reeds daarboven aangebracht door ons appartementencomplex Arcade, met 7 woonlagen!
3. Het aantal woningen voor de combinatie van beide plandelen is opgerekt van 700-800 naar nu 900 woningen. Dat achten wij een te fors aantal voor de totale plangebieden. Als dat dan al door de druk op de woningmarkt noodzakelijk of gewenst is, spreid dit dan uit over het totale plangebied, of val terug op eerder stedenbouwkundige visies, waarbij er juist langs het spoor hoogteaccenten aangebracht zouden worden.
4. In de reactie op de inspraak bij het voorontwerpbestemmingsplan wordt over het voorgenomen appartementencomplex met een maximale hoogte van 45 meter aangegeven (citaat): *'Om die reden wordt de precieze situering van het hoogste appartementengebouw niet vastgelegd, maar wordt een zoekgebied aangewezen'*.
In de reactie daarboven wordt juist geschetst dat het complex enkele meters naar het westen is verschoven: hoe verhoudt dit zich met het citaat dat er een zoekgebied is aangewezen?
5. In de reactie op de inspraak wordt beschreven dat de maximale hoogte van 45 meter is heroverwogen. Waaruit bestaat die heroverweging als de conclusie gelijk

blijft dat dit als hoogteaccent bij het Winkelcentrum gewenst is? Eerder voorzag de planvorming in hoogteaccenten langs het spoor. Daar wordt ook naar verwezen. Wat maakt dat daar nu van af wordt gestapt? Zowel stedenbouwkundig als planologisch wordt het accent bij het winkelcentrum niet onderbouwd.

Wees eerlijk: geef aan dat de realisatie van de voorgenomen 100 extra woningen een relatie heeft met de planontwikkelaar die het gehele gebied wenst te ontwikkelen en de woningen de kostendrager (in dit geval voor hem de opbrengst) zijn voor de ontwikkelingen van het gehele plan. Dat is ook de reden dat het plandeel is losgeknipt van de ontwikkeling van Snellerpoort. Geen enkele stedenbouwkundige of planologische visie is daarin begrepen. Bestaande omwonenden mogen de hinder van windoverlast, bezonningsverlies en vooral omgevingshinder opvangen. Een onacceptabele ontwikkeling waartegen verzet van onze kant zal blijven bestaan.

6. Wij kunnen ons niet verenigen met het voornemen voor het hanteren van een **hogere grenswaarde voor de geluidsbelasting**. Hier zal separaat een zienswijze voor worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders. De overschrijding van de norm kan niet worden toegelaten, omdat door het treffen van voorzieningen aan het spoor (raildempers zijn noodzakelijk). Deze overschrijding kan worden tegen gegaan. Dit vergt een investering van de spoorwegbeheerder van begroot 960.000 euro. Een optie kan ook zijn om het appartementencomplex van max. 45 meter, terug te brengen in hoogte.
7. **Externe veiligheid van het spoor**. Gebleken is dat het groepsrisico toeneemt met meer dan 10% door de realisatie van de plannen. In het bestemmingsplan moet in een dergelijke situatie worden ingegaan op:
 - a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp, en
 - b. voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet.

In het ontwerpbestemmingsplan hebben wij hier slechts een beperkte duiding voor aangetroffen en het plan voldoet in dat opzicht niet aan artikel 7 van het Bevt (Besluit externe veiligheid transportroutes). Ontkend wordt zelfs dat het risico met meer dan 10% toeneemt, terwijl het onderzoeksrapport dit duidelijk wel aangeeft t.a.v. het groepsrisico. Zeker in een voorgenomen appartementencomplex met 15 bouwlagen is het niet slechts mogelijk terug te vallen op de zelfredzame burger dat blijkbaar het adagium is van deze gemeente.

8. Uit de conclusie van de **bezonningsstudie** (schaduwwerking door nieuwbouw) lezen wij: *Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de realisatie van woningen en een supermarkt in het project Snellerpoort, inclusief de voorgenomen bouw van hoogteaccenten van 32 en 45 meter hoog, niet leidt tot een onevenredige verslechtering van de bezonning van omliggende gebouwen.* Wij zijn evenwel van oordeel dat juist in de avonduren de schaduwwerking wel onevenredig nadeel oplevert voor ons. Dit is het gevolg van de fors hogere

bouwwolumes. Hiertegen hebben wij bezwaar. Juist in de avonduren is de late avondzon iets waar wij in ons complex van kunnen genieten en dat wordt ons nu (deels) ontnomen, hetgeen ons woongenot aantast.

9. **Windhinder.** U concludeert uit het onderzoek naar mogelijke windhinder, dat door aanpassingen aan de gevel e.d. deze hinder kan worden voorkomen. Uit de regelgeving die in het rapport wordt geschetst blijkt echter dat bij bebouwing boven de 30 meter een zogenaamd CFD- of windtunnelonderzoek noodzakelijk is en dat wordt ook geadviseerd. Conform de NEN 8100 dient een verdergaand nauwkeurig onderzoek uitgevoerd te worden. Wij verwachten dat dit onderzoek ook duidelijk maakt welke (extra) windhinder wij kunnen verwachten en dat onderzoek zal dus voor de verdere procedure wordt voorgezet eerst moeten plaatsvinden en onderdeel moeten uitmaken van de verder planvorming en gelegenheid moeten bieden voor een nadere zienswijze.

10. Overlast door parkerend, winkelend publiek en bewoners. Wij hebben kennis genomen van uw reactie op onze inspraak bij het voorontwerp bestemmingsplan. Toch vrezen wij nog steeds voor forse overlast door de voorgenomen drie parkeerdekken die in het plan zijn voorzien. Naast de twee overdekte (openbare) parkeerdekken voor winkelend publiek zal vooral ook het open parkeerdek voor bewoners veel lichtinval geven van koplampen en rondrijdende auto's, direct in het zicht van onze appartementen. In het openbare deel zal mogelijk ook overlast ontstaan door rondhangende jeugd en dergelijke, iets dat nu ook op straatniveau plaatsvindt. Straks zal dit pal in het zicht van onze woningen zijn. Dat bij de verdere uitwerking van de plannen met deze aspecten rekening zal worden gehouden, biedt ons nu nog geen garantie dat deze overlast zich niet zal voordoen. De garanties wensen wij op voorhand te ontvangen dan wel maatregelen en voorschriften te zien die deze overlast tegengaan.

Tot zover onze zienswijzen. Graag worden wij in de gelegenheid gesteld om deze zienswijzen nader toe te lichten en uw Gemeenteraad te overtuigen dat de thans voorliggende planvorming ongewenst is. Op voorhand maken wij u nu reeds duidelijk, dat wij ons rechtens zullen verzetten bij ongewijzigde voortzetting van deze planvorming en wij -al dan niet gezamenlijk- aanspraak zullen maken op planschadevergoeding.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

[Redacted line]

[Redacted signature block]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

RP - 5 NOV. 2020

Raad kopie 1386

Aan: gemeenteraad Woerden

Woerden, 3 november 2020

Tav team Ruimtelijke plannen

20.020177

Postbus 45



3440 AA Woerden

Betreft: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (Woongebied)

Dames, heren,

Onderstaand mijn zienswijze op bovengenoemd plan.

A. Vooraf.

1. De meest recente stedenbouwkundige opzet van dit ontwerp, zoals onder andere te zien op de tekeningen/ figuren op pagina 9, 10 en 11 van het besluit hogere waarde, laat zien dat er, nu het perceel Cattenbroekerdijk door de gemeente is verworven, een bouwblok - genaamd BO (B nul) is opgenomen. Volgens de bijbehorende legenda betreft het een bouwblok met aan de spoorlijn zijde appartementen van 8 tot 10 bouwlagen (sic!) en daarachter een mix van eengezinswoningen.

2. De voornoemde kavel Cattenbroekerdijk 1 is door de gemeente (naar zeggen) in eerste instantie verworven, teneinde de Steinhagense weg te kunnen doortrekken over de tunnelbak van de Cattenbroekerfietstunnel, langs het Minkemacollege naar het oorspronkelijke tracé in oostelijke richting. Dit om onveilige situaties voor fietsers en voetgangers te voorkomen. Tussen de voornoemde weg en het spoortracé is een fietsroute gepland (Woerden - Utrecht). Het opnemen van

bouwblok BO is nieuw en kwam in eerdere plannen niet voor.

B. Zienswijze.

In het kort.

Ernstige toename verkeerslawaaï agv verleggen en verhogen tracé van de Steinhagenseweg én flinke resonantie/ weerkaatsing wegverkeerslawaaï door 'appartementenmuur' van 8-10 verdiepingen van bouwblok BO ten nadele van de bestaande huizenblokken over zijde spoor (Staatsliedenbuurt).

Nader verklaard.

1. Het verleggen langs het spoortracé en doortrekken van de Steinhagense weg op een verhoogd tracé boven het bestaande maaiveld tgv het passeren van de bestaande tunnelbak , het aanbrengen van een tweetal bochten in het tracé om op het oude tracé weer te kunnen aansluiten én het niet doorvoeren van 30 km per uur, maar een snelheid van 50 km ter plaatse toe te staan, heeft ernstige geluidhinder-consequenties voor de bewoners van de huizen aan de overzijde van de spoorlijn ter hoogte van de Cattenbroekerlaan en de Beel-lanen in het bijzonder.

2. Immers, het reeds aanwezige verkeerslawaaï van deze weg- op het huidige tracé-

* die al jaren dienst doet als drukke ontsluitingsweg voor Snel en Polanen ,

* maar ook als veel (mis)bruikte doorgangsroute van Oost (ir. Enschedéweg) naar West (A12),

* én als ontsluitingsroute functioneert voor het vrachtverkeer naar het bedrijventerrein langs de A12,

zal tenminste 100 meter dichterbij genoemde huizen aan Cattenbroekerdijk en Beellanen komen tov het huidige tracé. Vermeldenswaard is hierbij, dat het gemeentebestuur van Woerden er vanuit gaat dat die situatie nog vele jaren zal blijven bestaan agv het niet kunnen realiseren van een oostelijke randweg.

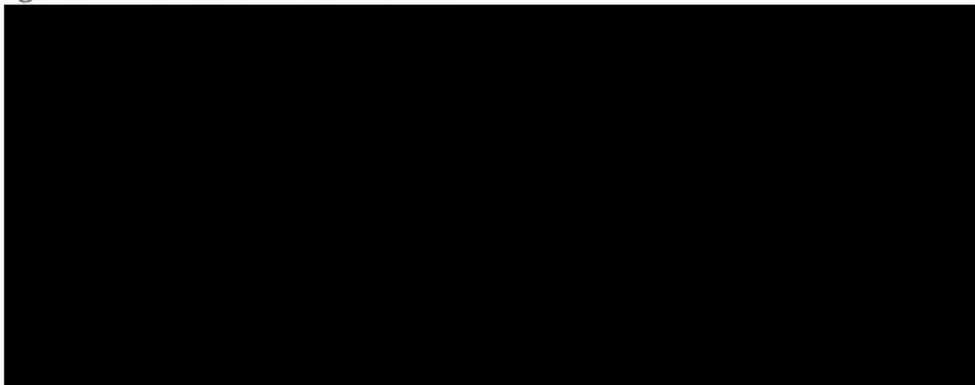
4. Het bouwen van een 'appartementenmuur' van 8 tot 10 bouwlagen (Bouwblok BO) zal - als gevolg van resonantie/weerkaatsing van dat zelfde wegverkeer- ook een

flinke bijdrage leveren aan toename van ernstige geluidhinder door het wegverkeer.

C. En dus....

moeten er in mijn zienswijze de volgende geluid- mitigerende maatregelen cq voorzieningen in het bestemmingsplan worden opgenomen en bij het verleggen van de Steinhagense weg worden gerealiseerd.

1. De gewenste snelheid ter hoogte van de ' oversteek' over de Cattenbroekertunnel en de daarop volgende twee bochten moet worden bepaald op 30 km/h.
2. Bij de aanleg dient gebruik te worden gemaakt van fluisterasfalt.
3. Het tracé moet - over voldoende lengte -worden voorzien van geluidwerende voorzieningen aan de noordzijde zodra het tracé hoger wordt aangelegd om de Cattenbroekertunnel te kunnen overschrijden incl. de daarop volgende bocht in zuidelijke richting.
4. De noordgevel van het appartementencomplex BO moet worden voorzien van geluidsabsorberende materialen.

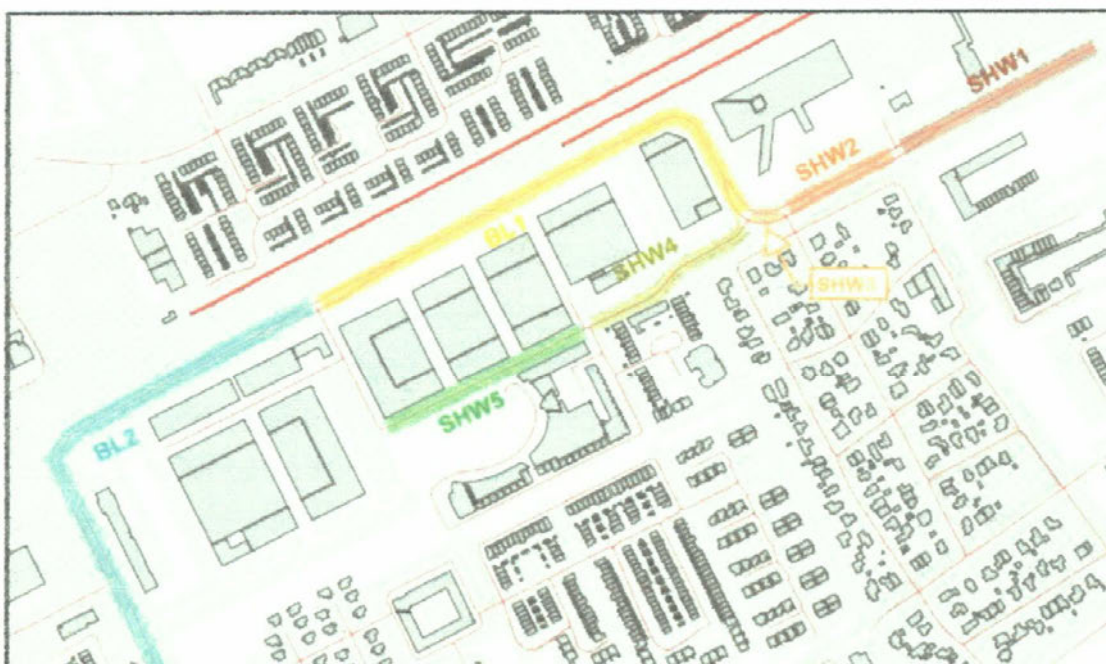


Bijlage: kopie kaart fig 3 en figuur 4.

Besluit Hogere waarde Wet geluidhinder, artikel 110a



Figuur 3: Meest recente stedenbouwkundige opzet van de wijk Snellerpoort (bron: toelichting bestemmingsplan)



Figuur 4: Wegen binnen het plangebied Snellerpoort (bron: akoestisch onderzoek)
BL2-BL1-SHW3-SHW2-SHW1: gezoneerde weg Beneluxlaan/Steinhagenseweg, maximumsnelheid 50 km/uur;
SHW5-SHW4: herin te richten weg Steinhagenseweg, maximumsnelheid 30 km/uur.

**AANTEKENEN**

Gemeente Woerden
T.a.v. gemeenteraad
Ruimtelijke Plannen
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

RIP

10 NOV. 2020

afschrijven Raad
B&W

Datum: 5 november 2020
Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort (woongebied)
Kenmerk: [REDACTED]
Pagina: 1/1

Geachte raadsleden,

Met interesse heeft GroenWest kennisgenomen van het ontwerp-bestemmingplan Snellerpoort. GroenWest wil haar complimenten geven aan de gemeente voor de geslaagde stedenbouwkundige opzet. Het plan draagt wat ons betreft bij aan een prettig leefklimaat in Woerden. Met dit schrijven deelt GroenWest haar visie op de voorgestelde programmering in het ontwerpbestemmingsplan.

Gelet op de woningnood doet het ons deugd om te zien dat er een fors aantal woningen kan worden toegevoegd aan de voorraad. Het opgenomen percentage sociale huur van 15 procent vinden we echter onacceptabel. Er heerst een enorm tekort aan sociale huurwoningen in Woerden. De wachttijden bedragen inmiddels 10 jaar en stijgen nog altijd.

Het tekort aan sociale huurwoningen wordt ook in de gemeentelijke woonvisie erkend. In de Woonvisie 2019 tot 2024 is (in lijn met het coalitieakkoord) een percentage van 20 procent sociale huur vastgesteld. Het stelt GroenWest teleur dat de gemeentelijke ambitie van 20 procent sociale huur niet wordt gehaald in deze grootschalige ontwikkeling op een grondpositie die eigendom is van de gemeente.

Ook in de prestatieafspraken van dit jaar heeft GroenWest de programmering van Snellerpoort aan de orde gesteld. De gemeente heeft hierin toegezegd te onderzoeken of er meer sociale woningen kunnen worden toegevoegd. GroenWest heeft tot nog toe geen bericht gehad dat dit niet haalbaar zou zijn.

Concluderend verwachten we dat Snellerpoort een geweldige toevoeging gaat bieden aan de stad. Deze ontwikkeling geeft antwoord op de woningbehoefte en vervult een verbindende functie tussen het centrum en de wijk Snel en Polanen. We vragen de gemeente het aandeel sociale huur vast te stellen op ten minste 20 procent (en te streven naar een landelijk gemiddelde van 30 procent). Dit is in lijn met de vastgestelde woonvisie en belangrijk voor een gezonde balans in Woerden.

Met vriendelijke groet,





Gemeenteraad van Woerden
t.a.v. team Ruimtelijke Plannen
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

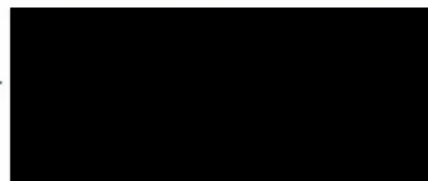
RP

10 NOV. 2020

afschwr. Raad
B&W

Datum 9 november 2020
Ons kenmerk LJV/PLA/ZW/#6317
Onderwerp Woerden, zienswijze ontwerp-
bestemmingsplan "Snellerpoort
Woerden (woongebied)"

Eigenaar
Telefoonnummer
E-mail



Geachte Raad,

Financiën
Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

Het ontwerp-bestemmingsplan "Snellerpoort Woerden (woongebied)", welke met ingang van 1 oktober tot en met 11 november 2020 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om - in formele zin - tijdig de volgende zienswijze in te brengen.

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Naar aanleiding van paragraaf 4.14 Externe Veiligheid wil ProRail het onderstaande opmerken. Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen het plasbrandaandachtsgebied. Bij het oprichten van nieuwe bebouwing binnen dit deel van het terrein kunnen conform het Bouwbesluit 2012 en bijbehorende regeling aanvullende constructie-eisen aan de nieuwbouw worden gesteld.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

Verder suggereert de tekst over vluchtroutes dat het risico alléén vanaf het spoor kan komen en er daarom bewijzerde vluchtroutes moeten zijn. Brand- en explosiescenario's zijn echter in de praktijk zelden van het spoor afkomstig, maar vrijwel altijd afkomstig vanuit de omgeving (woningen, kantoren, bedrijven, wegverkeer, etcetera). Een vluchtroute is dus volledig afhankelijk van waar het incident plaatsvindt en de dan geldende windrichting, wat in bepaalde situaties ook kan betekenen dat er juist in de richting van het spoor gevlucht moet worden.

www.prorail.nl

Zoals in het rapport "Onderzoek VGr / Snellerpoort in Woerden" d.d. 25-05-2020 is aangegeven, wordt de stijging van het groepsrisico met name veroorzaakt door enkele nieuwe woonfuncties in de nabijheid van het spoor. ProRail adviseert derhalve om nogmaals kritisch te kijken naar de ligging van deze specifieke woonfuncties en naar "nut en noodzaak" om deze op zeer korte afstand van een transportroute van gevaarlijke stoffen te realiseren. Mocht het realiseren van nieuwe woonfuncties niet op een andere afstand tot een transportroute van gevaarlijke stoffen mogelijk zijn, dan verzoekt ProRail uw gemeente om toekomstige bewoners, voordat ze het besluit nemen om hier te gaan wonen, actief te informeren:

- dat de woning in de directe nabijheid van een transportroute van gevaarlijke stoffen ligt;
- over welke risico's men loopt en de verantwoording van deze risico's door uw gemeente;
- hoe te handelen in geval van een calamiteit.



[REDACTED]

Van: stadhuis@woerden.nl
Verzonden: maandag 9 november 2020 22:01
Aan: Gemeentehuis
Onderwerp: Ingediend elektronisch formulier voor 'Zienswijze indienen'
Bijlagen: zienswijze_indienen_446171.pdf

Er is een transactie binnengekomen. U vindt het ingevulde formulier in de bijlage van dit e-mailbericht.

Zaaknummer: 446171
[REDACTED]

Tijdstip van versturen: 09-11-2020 om 22:00:30

Vastgelegde bijlagen in DMS

Naam bestand: [Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden \(woongebied\).pdf](#)



De Gemeenteraad van Woerden,
t.a.v. team Ruimtelijke Plannen
Postbus 45
3440 AA Woerden

Woerden, 9 november 2020,

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan 'Snellerpoort Woerden (woongebied)'

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief wil ik mijn zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan 'Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen' en op het ontwerp bestemmingsplan 'Snellerpoort Woerden (woongebied)'. Deze brief gaat voornamelijk in op het hoge aantal woningen dat gebouwd zal worden en op de voorgenomen hoogbouw bij het winkelcentrum in de context van de geplande hoogbouw in het ontwerp bestemmingsplan 'Snellerpoort Woerden (woongebied)'. In verband met de sterke samenhang tussen de ontwerp bestemmingsplannen, reageer ik met dezelfde zienswijze op beide ontwerp bestemmingsplannen.

Het geplande aantal van 900 woningen zou niet alleen verminderd moeten worden vanwege de reeds genoemde bezwaren in bijlage 17 bij het ontwerp bestemmingsplan 'Eindoverleg inspraak, vooroverleg 28.05.2020'. Ook omdat het Rijksbeleid aan het veranderen is en er in de toekomst weer woningen buiten de rode contour gebouwd kunnen worden, wordt de noodzaak weggenomen om zoveel woningen met veel hoogbouw op een klein oppervlak te bouwen.¹ Dan kan er ook in Snellerpoort, net als in de meeste woonwijken van Woerden, een goed afgewogen mix van woningen met minder hoogbouw komen. Dat komt ten goede aan de sociale cohesie en leefbaarheid van de wijk.²

De voorgenomen hoogbouw bij het winkelcentrum Snel en Polanen is bovendien zeer bepalend voor het karakter van de wijk en dan niet alleen van Snellerpoort maar ook van Snel en Polanen. Hoewel het gebouw nog niet is ontworpen, is wel voorgenomen dat het tussen 12 en 15 verdiepingen hoog wordt. Deze hoogte van bouwen kent Woerden niet, zelfs de net gebouwde woontorens langs het spoor zijn minder hoog dan 15 verdiepingen. Omdat deze toren centraal in de wijk wordt geplaatst, zullen vele woningen erop uitkijken. Het is niet alleen een kwestie van smaak, maar het zorgt ook voor schaduw en zichtbelemmering voor andere woningen uit de wijk. Daarom is het van belang dat deze hoogbouw minder opvallend wordt door de hoogte aan te passen aan de gebouwen die er omheen staan.

¹ <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2279009-na-2025-moet-weer-buiten-de-stad-gebouwd-worden.html>

² Zie onderzoeken van Newman & Franck, 1982; Van Beckhoven et al., 2008, Leidelmeijer & Schulenberg, 2010

De hoogte van de woontoren bij het winkelcentrum en van andere torens die zijn aangegeven in de ontwerp bestemmingsplannen past tot slot niet bij het karakter van de wijk Snel en Polanen of van de stad Woerden, maar meer bij een omgeving als de wijk Leidsche Rijn in Utrecht. In de 'Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030'³ worden de karakteristieke eigenschappen van de stad nog genoemd als argument om geen geluidsscherm of geluidswal langs de A12 te plaatsen, terwijl de woonkwaliteit van de woonwijken van Woerden langs de A12 daarmee wel wordt verbeterd.⁴ Met de voorgenomen hoogbouw wordt stilzwijgend de keuze gemaakt het karakter van de stad Woerden en in het bijzonder dat van Snel en Polanen om te vormen naar het karakter van Leidsche Rijn in Utrecht. Dat is niet bevorderlijk voor de sociale cohesie en leefbaarheid van de wijk, tegelijkertijd biedt het ruimte om dan toch over te gaan op de bouw van een geluidswal of geluidsscherm langs de A12 om de woonkwaliteit te verbeteren, ook voor deze extra 900 woningen.

Met vriendelijke groet,

A black rectangular redaction box covering the signature of the official.

³ Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030, p. 31.

⁴ Zie bijlage bij de raadsinformatiebrief inzake geluid- en luchtkwaliteit in relatie tot de a12 van 17 december 2019

Vragend formuleren: wat betekent dit voor het verkeer, wat betekent dit voor de sociale cohesie?

Waar moet men gaan parkeren?

De stedenbouwkundige gaf op de informatieavond aan dat er een tienjaarsvisie was

Niet echt antwoord op vragen en zorgen die ik had. Antwoord met de vraag of ik het programma Radar had gezien. Het leek er net op alsof de voor en nadelen van deze wijk niet goed doordacht was en men alleen een opdracht aan het uitvoeren was met pm sociale huur en alles op dezelfde vierkante meter. En als er over twintig jaar minder vraag is naar appartementen, wat doen we dan met deze woningen? Nu is er al relatief veel sociale huur (1 op de 5), maar hoe is dat dan over 20 jaar? Bevolkingsafname cbp. Er zijn geen goede ervaringen met wijken met veel hoogbouw en veel sociale huur. Ik heb geen toekomstvisie gehoord of antwoord op de vragen hoe het zit met het effect van veel hoogbouw bij elkaar. Graag ook aandacht voor de toekomstvisie op langere termijn.

Ook de toename van het verkeer is een probleem maar volgens de stedenbouwkundige moest iedereen maar met de fiets.

Informatieavond was weinig geruststellend. De manier waarop ik te woord werd gestaan, baarde mij zorgen

Ook werd aangegeven dat er over deze opzet vanuit de raad weinig discussie was

Stedenbouwkundige, iemand die ging over het bestemmingsplan en iemand die gaat over communicatie

Zienswijze indienen

Uw gegevens

Persoonsgegevens

Voornamen	██████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Geboortedatum	██████████

Adresgegevens

Straatnaam	██████████
Huisnummer	██████████
Huisletter	
Huisnummertoevoeging	
Huisnummeraanduiding	
Locatieomschrijving	
Postcode	██████████
Woonplaats	██████████

Aanvullende gegevens

Telefoonnummer (thuis)	
E-mailadres	██████████

Bent u door iemand anders
gemachtigd een zienswijze
in te dienen?

Nee, ik dien het zelf in

Wat is het adres/de locatie?	ontwerp bestemmingsplan 'Snellerpoort Woerden (woongebied)'
tot	11-11-2020
Waarom bent u het wel of niet eens met dit ontwerp besluit?	(tekst komt uit de brief in de bijlage) Het geplande aantal van 900 woningen zou niet alleen verminderd moeten worden vanwege de reeds genoemde bezwaren in bijlage 17 bij het ontwerp bestemmingsplan 'Eindoverleg inspraak, vooroverleg 28.05.2020'. Ook omdat het Rijksbeleid aan het veranderen is en er in de toekomst weer woningen buiten de rode contour gebouwd kunnen worden, wordt de noodzaak weggenomen om zoveel woningen met veel hoogbouw op een klein oppervlak te bouwen. Dan kan er ook in Snellerpoort, net als in de meeste woonwijken van Woerden, een goed afgewogen mix van woningen met minder hoogbouw komen. Dat komt ten goede aan de sociale cohesie en leefbaarheid van de wijk. De voorgenomen hoogbouw bij het winkelcentrum Snel en Polanen is bovendien zeer bepalend voor het karakter van de wijk en dan niet alleen van Snellerpoort maar ook van Snel en Polanen. Hoewel het gebouw nog niet is ontworpen, is wel voorgenomen dat het tussen 12 en 15 verdiepingen hoog wordt. Deze hoogte van bouwen kent Woerden niet, zelfs de net gebouwde woontorens langs het spoor zijn minder hoog dan 15 verdiepingen. Omdat deze toren centraal in de wijk wordt geplaatst, zullen vele woningen erop uitkijken. Het is niet alleen een kwestie van smaak, maar het zorgt ook voor schaduw en zichtbelemmering voor andere woningen uit de wijk. Daarom is het van belang dat deze hoogbouw minder opvallend wordt door de hoogte aan te passen aan de gebouwen die er omheen staan. De hoogte van de woontoren bij het winkelcentrum en van andere torens die zijn aangegeven in de ontwerp bestemmingsplannen past tot slot niet bij het karakter van de wijk Snel en Polanen of van de stad Woerden, maar meer bij een omgeving als de wijk Leidsche Rijn in Utrecht. In de 'Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030' worden de karakteristieke eigenschappen van de stad nog genoemd als argument om geen geluidsscherm of geluidswal langs de A12 te plaatsen, terwijl de woonkwaliteit van de woonwijken van Woerden langs de A12 daarmee wel wordt verbeterd. Met de voorgenomen hoogbouw wordt stilzwijgend de keuze gemaakt het karakter

van de stad Woerden en in het bijzonder dat van Snel en Polanen om te vormen naar het karakter van Leidsche Rijn in Utrecht. Dat is niet bevorderlijk voor de sociale cohesie en leefbaarheid van de wijk, tegelijkertijd biedt het ruimte om dan toch over te gaan op de bouw van een geluidswal of geluidsscherm langs de A12 om de woonkwaliteit te verbeteren, ook voor deze extra 900 woningen.

Bijlagen

Bijlagen

Wilt u bijlagen meesturen?

Ik verstuur de bijlagen digitaal

Toevoegen

Bijlage(n) *

Toegevoegde bestanden:

- Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied).pdf

De Gemeenteraad van Woerden
t.a.v. Team Ruimtelijke Plannen/
projectsecretaris W. Steffens
Postbus 45
3440 AA Woerden
snellerpoort@woerden.nl

Referentie: -
Uw kenmerk: -
Ons kenmerk: -

Onderwerp: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort

Woerden, 9 november 2020

Geachte Raad,

Wij hebben het Ontwerpbestemmingsplan en de onderliggende Onderzoeken bestudeerd. Daarop hebben wij de volgende opmerkingen, vragen en kanttekeningen. Daarin betrekken wij ook de ontwikkelingen in en de gevolgen voor de directe omgeving die beïnvloed worden door dit Bestemmingsplan. Wij gaan uit van integraliteit en niet van een strak afgekaderd plangebied dat geen enkele interactie heeft met de omgeving.

Algemeen

Als Fietzersbond afd. Woerden stemt het ons tevreden dat in Snellerpoort wordt ingezet op langzaam verkeer, cq de fiets en de voetganger en dat daarnaast ruimte nodig is voor de afwikkeling van autoverkeer. Die prioritering zien we ook terug in het fijnmazig net van fietspaden en fietsroutes.

Niet alleen binnen dit Bestemmingsplan is dit belangrijk, maar ook in de verkeersrelatie van Snellerpoort met het Centrum van Woerden, het NS-station, scholen, sportvelden en de Woerdense bedrijventerreinen. Elke autobeweging minder is winst voor het leefklimaat van wijk en stad. Om die reden willen we u vragen het STOMP principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto), zoals beschreven en gepropageerd door o.a. het CROW te hanteren en expliciet uit te werken voor dit bestemmingsplan.

Stedebouwkundig Plan (2019)

Dit heeft betrekking op de bouwvelden B1 t/m B10 en C1. Bij dit Ontwerpbestemmingsplan is echter C1, cruciaal voor een algehele beoordeling van de fietsinfrastructuur, buiten boord gevallen. B0 is toegevoegd, deze toevoeging en daardoor mogelijkheid tot een andere aansluiting van de Verlegde Beneluxlaan op de Steinhagenseweg naast de Minkema Stein, heeft enorme invloed op de (veilige) bereikbaarheid van o.a. Minkema Stein voor langzaam verkeer. En dat punt valt weer buiten dit Ontwerpbestemmingsplan en wordt dus in feite “over de grens” van het Plangebied geschoven.

• [Redacted signature]

Verkeerstechnische aspecten

In paragraaf 2.2.2 wordt gesteld dat verkeer wordt gescheiden waar het moet, en gecombineerd waar het kan. Wij nemen aan dat hier een verkeerskundige en verkeersveiligheids afweging wordt gemaakt, in plaats van een stedenbouwkundige. Toch hebben wij daar onze twijfels bij.

Bijvoorbeeld:

- bouwveld C1 is alsnog (!) buiten deze beschouwing gelaten. Terecht, want hier wordt een ongelijkvloerse kruising van langzaam verkeer met de Beneluxlaan aangelegd. De tekst in het Ontwerpbestemmingsplan is achterhaald.
In het Fietsbeleidsplan van de Gemeente Woerden staat dat uitgangspunt is om het hoogteverschil tussen autoverkeer en langzaam verkeer te delen, dus geen diepe tunnel maar wel een verhoogde weg. Daar is de juiste ruimte voor nodig. Dit kan geïntegreerd worden in de gebouwde omgeving, als je maar wil.
- tussen Plan Witt en Plan Campinaast aan de noordzijde van de spoorlijn ter hoogte van de Jan van Beierenlaan is ruimte in het daar geldende bestemmingsplan gereserveerd voor een tunnel voor langzaam verkeer naar Snellerpoort. Aan de zijde van Snellerpoort kom je dan uit ter hoogte van bouwveld C1. Echter, daar is geen ruimte voor het andere eind van dit tunneltje gereserveerd om stedenbouwkundige redenen (wordt gezegd). Wij stellen hier al jaren vragen over en bij iedere nieuwe tekening is er weer geen reservering gemaakt "omdat het niet past". Een reservering betekent namelijk dat je in de toekomst altijd tot aanleg kan overgaan om een fijnmazig fietsnetwerk te realiseren en de barrièrewerking van de spoorlijn beperkt.
- Verkeer en bouw kunnen namelijk ook geïntegreerd worden, daar zijn elders vele voorbeelden waar fietspaden/routes door gebouwen gaan. Heel dichtbij: de Mandelabrug gaat ook door een appartementengebouw. Als er een wil is, kan je o.i. ook iets passend ontwerpen.
- in dit Ontwerpbestemmingsplan wordt ook het voordeel genoemd van de verlenging van de omgelegde Steinhagenseweg, namelijk het fietspad door de Cattenbroekertunnel ongelijkvloers te kruisen. Dat is juist: "de verdere omlegging betekent een verdere verbetering van de verkeersveiligheid van het fietsverkeer over een belangrijke fietsroute door Woerden". Voor deze route wel, maar dat is maar ten dele waar.
- Niet staat er dat door die omlegging de Minkema Stein en de sportvelden voor langzaam verkeer uit die tunnel niet meer veilig te bereiken zijn, zonder de Steinhagenseweg over te steken. Nu hoeft dat namelijk niet en/of steekt men ook vanaf zuidelijke richting min of meer veilig de Steinhagenseweg ter hoogte van de Cattenbroekerdijk over.
De nieuwe oversteek ter hoogte van de Marshallaan valt buiten het plangebied van dit Ontwerpbestemmingsplan. Daar wordt in de nieuw situatie alle overstekend (langzaam) verkeer geconcentreerd. De huidige oversteek is daar volkomen ongeschikt en onveilig voor.

In de Strategienota Verkeersvisie (3.3.7) wordt extra aandacht gevraagd voor de kwetsbare groep verkeersdeelnemers, zoals kinderen. Graag daarvoor aandacht, dat dit punt direct integraal met de omlegging wordt aangepakt.

2.2.3 Inrichting Openbare ruimte

In het inrichtingsplan wordt de voorgenomen inrichting van de straat -zowel buurtstraat, fietsstraat als fietspad- verder uitgewerkt. Als Fietzersbond willen wij hier graag bij betrokken zijn, om te voorkomen dat bijvoorbeeld glascontainers, afvalbakken, lantaarnpalen te dicht op het fietspad staan en een aantrekkelijke fietsroute gefrustreerd wordt door haakse bochten. Fietsen moet leuk zijn !



De genoemde Promenade langs het water aan de zuidzijde van het bestemmingsplan is toegankelijk voor langzaam verkeer. Dit wordt een prettige doorsteek voor fietsers vanaf het winkelcentrum naar bijvoorbeeld de hoofdstedenbuurt.

Tegelijkertijd wordt aangegeven dat deze Promenade een groene wandelroute is. Een goed ontwerp staat dit niet in de weg, maar de tekst is onduidelijk hoe die Promenade er uit gaat zien qua indeling.

4.6 Windhinder

Er is op basis van dit Ontwerpbestemmingsplan een windhinderonderzoek uitgevoerd op theoretische basis. Een windtunnelonderzoek heeft niet plaatsgevonden. Windhinder wordt in verschillende klassen aangegeven, A tot E waarbij A het meest ideaal is, C "eventueel acceptabel", D matig en E slecht.

Wij zien op de beoogde fietsroutes teveel C, D en zelfs E's, wat duidt op een minder goed tot slecht fietsklimaat met wind waar je niet tegenin komt, omver wordt geblazen of door werveling een smak krijgt. We zien dat nu ook al bij de hoogbouw langs het Adriaan Duijckpad / Jan van Beierenlaan, waar je onverwacht in de wervelingen terecht komt. Het is ons niet bekend of daar destijds vooraf onderzoek naar is gedaan.

Andere vraag: waarom is de omgeving niet meegenomen? Omdat dit buiten het plangebied valt? Het kantoorgebouw van Roche en het kantoorgebouw aan de Steinhagenseweg 2 bij het winkelcentrum zijn voldoende hoog om in het onderzoek meegewogen te worden. Bij het kantoorgebouw aan de Steinhagenseweg word je nu bij stevige westenwind ook allerlei kanten opgeblazen of kom je er nauwelijks tegenin. Sommige fietsers lopen dan maar, maar dat kan en mag o.i. niet de bedoeling zijn.

Het onderzoeksbureau geeft de stedenbouwkundigen een aantal adviezen mee ter verbetering. Wij willen garantie hebben dat die adviezen zijn opgevolgd en het windklimaat op maaiveldhoogte nergens hoger dan B is, voordat het Ontwerpbestemmingsplan wordt vastgesteld.

4.8 Verkeer en parkeren

Wat betreft langzaam verkeer, cq fietsverkeer binnen het plangebied is er een fijnmazig netwerk gedacht. Verder wordt in de tekst aangegeven dat er goede fietsverbindingen met het station zijn, vrijliggende fietspaden langs de gebiedsontsluitingswegen en dat er een snelfiets/doorfietsroute ten noorden van het plangebied langs het spoor is opgenomen.

In de relatie tussen andere buurten van Snel & Polanen en het station rijden fietsers straks ook door het plangebied. Is hier rekening mee gehouden? En zo ja, hoe?

Voor fietsparkeren wordt ontworpen op basis van de Nota Parkeernormen 2014. Deze geeft in aantallen de parkeerbehoefte aan. Sinds 2014 is er nogal wat gewijzigd in het type fietsen dat er op de weg zit, geparkeerd en gestald moet worden. Niet alleen de elektrische fiets die oplaadpunten en veilige parkeerplekken vergt, maar ook de uitvoering van de fiets is gewijzigd: bredere sturen, kratten, bakfietsen, etc, hij vergt meer manoeuvreer- en parkeerruimte per fiets. O.i. is hier nog geen rekening mee gehouden.

4.8.4 Verkeersgeneratie

Naast de verkeersgeneratie vanuit de nieuwe woningen, zal ook de uitbreiding van het winkelcentrum extra verkeer genereren.



In de toelichting wordt alleen het aantal personenauto's genoemd, berekeningen van het grotere aantal vrachtwagens vanwege bevoorrading en meer bestelwagens door een veranderend online winkelpatroon zijn niet bekend, althans worden in het geheel niet genoemd.

Van belang is ook waar de loszônes van de supermarkten zijn gedacht en hun pick-up points voor de consument. Wordt hier rekening meegehouden wat betreft dimensionering van de buurtstraten? Zo ja, waar is dat zichtbaar? Wij zien hier niets van terug.

De afwikkeling van het fietsverkeer wordt gedeeltelijk via buurstraten gedacht, daar mengen verkeerssoorten. Als niet bekend is hoeveel verkeer gegenereerd wordt en hoe dat is samengesteld, vragen wij ons af of bijvoorbeeld de oostelijke toegangsweg vanaf de Steinhagenseweg tot het winkelcentrum wel als buurtstraat kan worden ingericht. Er zit hier veel fietsverkeer vanuit de Cattenbroekertunnel (jong & oud), de snoeproute van de Minkema Stein, het vrachtverkeer naar de Jumbo en mogelijk ook de andere supermarkt, en niet te vergeten een toenemend aantal consumenten uit Harmelen e.o. dat boodschappen doet op doorreis na het werk en zeker als er meer winkels zijn.

Het zou beter zijn het huidige vrijliggende fietspad langs de Steinhagenseweg tot aan het winkelcentrum te handhaven. Ook hier geldt: laat de verkeerskundige en verkeersveiligheids afweging prevaleren boven de stedenbouwkundige, en pas de gedachte bebouwing aan nu het nog kan. Dat er geen cijfers / tellingen zijn over fietsverkeer en vrachtverkeer mag geen excuus zijn.

Vanaf de westzijde komt de fietsers door de tunnel bij Roche het Plangebied binnen. Tot het buurtpark loopt er een Hoofd fietsroute, die houdt daar even later ergens op aangegeven door een blauwe pijl richting Terschellingerkade. Hoe op veilige wijze west-oost fietsen dwars door het plangebied naar de Steinhagenseweg of het winkelplein?

Wij verwachten dat dit nog nader wordt uitgewerkt voordat dit Ontwerpbestemmingsplan kan worden goedgekeurd.

Integraliteit

Voor het winkelcentrum wordt een apart Ontwerpbestemmingsplan voorgelegd. Beide plannen zijn als gebied hard afgekaderd, maar raken elkaar wel. En daar gaat het o.i. fout.

Over de buurtstraat die west – oost door het plangebied Snellerpoort gaat langs de beoogde parkeergarage van het naastgelegen plangebied Winkelcentrum wordt in dit Ontwerpbestemmingsplan Snellerpoort geen rekening gehouden dat hier ALLE verkeer -winkelend publiek, losverkeer naar winkels, autoverkeer naar/van de parkeergarage plus autoverkeer naar de parkeerplaatsen die op het plein op maaiveld hoogte blijven- tezamen komt en op een veilige manier moet worden afgewikkeld. Volgens ons wordt hier een onveilige situatie gecreëerd voor langzaam verkeer vanwege de veel te beperkte ruimte die beschikbaar blijft voor een veilige verkeersafwikkeling.

Er is eveneens geen veilige manier om vanaf de oostelijke buurtstraat (vanaf Cattenbroekertunnel) al fietsend bij de winkels op het plein te komen, anders dan tussen de parkerende en geparkeerde auto's terecht te komen. Dat blijkt niet uit dit Ontwerpbestemmingsplan, maar wel uit het naastliggende voor het Winkelcentrum. Blijkbaar leven twee werelden hier gescheiden en is ook hier van een integrale planvorming geen sprake.





Fietzersbond

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[REDACTED]

Van: stadhuis@woerden.nl
Verzonden: woensdag 11 november 2020 07:56
Aan: Gemeentehuis
Onderwerp: Ingediend elektronisch formulier voor 'Zienswijze indienen'
Bijlagen: zienswijze_indienen_446559.pdf

Er is een transactie binnengekomen. U vindt het ingevulde formulier in de bijlage van dit e-mailbericht.

Zaaknummer: 446559

[REDACTED]
Tijdstip van versturen: 11-11-2020 om 07:55:30

Vastgelegde bijlagen in DMS

Naam bestand: [Zienswijze bestemmingsplan Snellerpoort vs20201111.pdf](#)

Naam bestand: [Zienswijze besluit hogere waarden Snellerpoort vs20201111.pdf](#)

Zienswijze indienen

Uw gegevens

Persoonsgegevens

Voornamen	■■■■ ■■■■
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	■■■■■
Geboortedatum	■■■■■

Adresgegevens

Straatnaam	■■■■■■■■■■
Huisnummer	■■■
Huisletter	
Huisnummertoevoeging	
Huisnummeraanduiding	
Locatieomschrijving	
Postcode	■■■■■
Woonplaats	■■■■■

Aanvullende gegevens

Telefoonnummer (thuis)	■■■■■
E-mailadres	■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

Bent u door iemand anders gemachtigd een zienswijze in te dienen?	Nee, ik dien het zelf in
---	--------------------------

Wat is het adres/de locatie?	Snellerpoort (winkelcentrum en woongebied)
tot	11-11-2020
Waarom bent u het wel of niet eens met dit ontwerp besluit?	Zie mijn zienswijzen die als bijlage zijn toegevoegd.

Bijlagen

Bijlagen

Wilt u bijlagen meesturen?	Ik verstuur de bijlagen digitaal
----------------------------	----------------------------------

Toevoegen

Bijlage(n) *	Toegevoegde bestanden:
	• Zienswijze bestemmingsplan Snellerpoort vs20201111.pdf
	• Zienswijze besluit hogere waarden Snellerpoort vs20201111.pdf

Aan Gemeenteraad Woerden
T.a.v. team Ruimtelijke plannen
Postbus 45 3440 AA Woerden

Woerden, 11 november 2020

Betreft: Reactie ontwerp bestemmingsplan Snellerpoort (woongebied en winkelcentrum)

Geachte heer, mevrouw,

Als bewoner van Le Perron aan de Jan van Beierenlaan dien ik mijn zienswijze in met betrekking tot de nu ter inzage liggende plannen voor Snellerpoort (hierbij zie ik het plan voor het winkelgebied en het woongebied als één plan).

Mijn zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

- De woontoren in gebied C1
- Windhinder
- Geluidshinder
- Hinder tijdens de bouw van trillingen en extra geluid

Woontoren in gebied C1

In het bestemmingsplan (zie het document Toelichting) wordt de toren in gebied C1 (tussen het Roche gebouw en Le Perron) uitgesloten. Ik heb hier de volgende opmerkingen bij:

1. Het zou logisch zijn om deze toren dan ofwel helemaal uit het plan en de aanvullende onderzoeken te halen ofwel helemaal mee te nemen.
2. In het onderzoek windhinder wordt dit gebied wel meegenomen in de toetsing.
3. In de bezonningsstudie wordt dit gebied niet meegenomen.
4. In het akoestisch onderzoek is gebied C1 ook niet meegenomen.
5. In het trillingsonderzoek van 2020 wordt gebied C1 ook niet meegenomen. Alhoewel het niet helemaal duidelijk is naar welk gebied er überhaupt is gekeken: in de inleiding (pagina 4, eerste alinea) gaat het over het gebied ten noordoosten van station Woerden. Later wordt weer gesproken over het gebied ten zuiden van de spoorlijn.
6. In hoeverre wijzigt het wel integraal meenemen dan wel het overal weglaten van deze toren de conclusies?
7. Wanneer wordt het bestemmingsplan voor gebied C1 verwacht? Worden daarvoor dan ook nieuwe onderzoeken gedaan naar zaken als windhinder, bezonning en geluid?
8. Rond mijn woning (bestemmingsplan Campina Terrein) ontstaan nu steeds meer (micro) bestemmingsplannen (Witt, Snellerpoort wonen, Snellerpoort winkelcentrum, Gebied C1, het gebied tussen de Minkema en het spoor, het stationsgebied en wellicht herontwikkeling van het gebied tussen plan Witt en Cort van der Lindenlaan). Voor al deze delen lijkt er steeds weer een apart bestemmingsplan ingediend te worden en lijkt het daarom aan een totaaloverzicht te ontbreken. Is de gemeente niet verplicht om te zorgen dat plannen zoveel

mogelijk samengenomen worden en dat er niet elke keer een apart plan ingediend wordt, waarbij niet of nauwelijks gekeken wordt naar de reeds bestaande danwel al in (ver) gevorderd stadium ontwikkelde plannen?

9. Hoe kan de gemeenteraad een gedegen besluit nemen als de impact van deze plannen op elkaar niet volledig meegenomen wordt?

Windhinder

In de analyse windhinder van 18 november 2019 is een theoretische analyse gemaakt van de windhinder in Snellerpoort. Hierbij heb ik de volgende opmerkingen:

1. Er lijkt geen rekening gehouden te zijn met omliggende bebouwing en de reeds vergevorderde plannen voor de omliggende bebouwing (Plan Witt lag ten tijde van oplevering van de rapportage windhinder als ontwerp ter inzage tot begin november 2019).
2. In hoofdstuk 2 van het onderzoek windhinder (zie afbeelding hierna) wordt ook gekeken naar de omliggende bebouwing. Hier wordt gesproken over twee smalle woontorens van 23 meter aan de oostzijde en 29 meter aan de zuidzijde. Hierin lijkt Woerden Centraal (5 woontorens variërend in hoogte tussen 5 en 13 bouwlagen) en Witt (variërend in hoogte tussen 5 en 11 bouwlagen) vergeten. Hoe kan er dan sprake zijn van een bruikbare volledige analyse?

2.2 Wijdere omgeving van het plangebied

Het plan is gelegen in het stedelijke gebied ten oosten van het centrum en het station van Woerden. De direct omliggende bebouwing voornamelijk woningbouw, heeft een hoogte van 8 tot 17 meter. Daarnaast zijn twee smalle woontorens van 23 meter (oost zijde) en 29 meter (zuidzijde) meter in de nabijheid gesitueerd. Ook op grotere afstand van het plan is nog bebouwing aanwezig, rondom zijn over grote afstand nog woonwijken aanwezig. Op een afstand van circa 800 m afstand, is aan de zuidoostzijde, open gebied aanwezig.

De beoogde bouwhoogtes in het plangebied is ongeveer gelijk aan de gemiddelde bebouwingshoogte in de directe omgeving. De wind kan vanuit alle windrichtingen over de aanwezige wijken op het plangebied aanstromen en over het plangebied afstromen, waarbij voornamelijk de geplande hoogte accenten tot circa 45 m boven de aanwezige stedelijke laag uitsteken en wind zullen vangen.

3. In dit stuk staat in de laatste alinea dat de beoogde bouwhoogtes in het plangebied ongeveer gelijk zijn aan de gemiddelde bouwhoogtes in de directe omgeving. Afgezien van de twee genoemde woontorens en de 'vergeten' hoogbouw van Woerden Centraal (hoogste toren 40 meter) en plan Witt bestaat de directe omgeving uit laagbouw van voornamelijk 3 bouwlagen. Snellerpoort kent een minimale hoogte van 3 bouwlagen, maar in onderstaand overzicht zie ik toch dat de meerderheid van de bebouwing minimaal 4 bouwlagen kent. Ook

geldt dat voor de groene streken een minimum van 3 lagen met uitloop tot 5 of 6 lagen.



In hoeverre is daarmee de theoretische analyse bruikbaar voor de beoordeling van het bestemmingsplan voor het aspect windhinder?

- Indien er een gebouw van 30 meter of meer mogelijk is in een bestemmingsplan is een uitgebreid onderzoek naar windhinder noodzakelijk. In de huidige stukken bij het bestemmingsplan is alleen een theoretische analyse meegenomen waarvan de maker ook aangeeft dat dit beperkt bruikbaar is. In paragraaf 3.3 van het onderzoek windhinder staat: *Het windklimaat in het plangebied wordt echter bepaald door zeer veel (moeilijk voorspelbare) factoren. Een theoretisch onderzoek kan daarom, per definitie, niet een even nauwkeurig beeld geven als een CFD- of windtunnelonderzoek conform de NEN 8100.* Het lijkt mij dat op basis van het huidige onderzoek er geen definitieve besluiten over het bestemmingsplan genomen kunnen worden. Hoe gaat de gemeenteraad hier mee om?
- Wanneer vindt er een adequaat onderzoek naar windhinder plaats waarin alle bestaande en toekomstige verwachte woningbouw met de juiste bouwhoogtes wordt meegenomen?
- Wie is aansprakelijk voor negatieve effecten door windhinder op mijn woontoren na voltooiing van alle woningbouw rondom mijn woning? Juist wanneer er op basis van dit te kort schietende onderzoek een beslissing wordt genomen om het bestemmingsplan goed te keuren.

Geluidshinder

Ik maak mij zorgen over het effect van de nieuwbouw in Snellerpoort op de geluidshinder in mijn woning. Toen ik mijn woning in 2017 kocht was Snellerpoort gebaseerd op het masterplan Snellerpoort, dat uitging van lagere bouwhoogtes. Ik mis de samenhang van de ontwerp bestemmingsplannen van Snellerpoort en de eerder goedgekeurde plannen voor het Campinaterrein en omliggende gebieden.

Ik zal dit verder toelichten aan de hand van de gegevens uit de bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan Campina terrein

In het bestemmingsplan voor het Campina terrein goedgekeurd in 2013 staat deze tabel in het akoestisch onderzoek.

Tabel 3
Aan te vragen hogere waarden* L_{den} (in dB)

bouwblok	maximaal woning aantal	spoor		Johan de Wittlaan	
		hogere waarde	aantal	hogere WAARDE	aantal
1	12	66	12	59	12
2	35	67	35	57	35
3	29	67	29	57	29
5	33	67	33	--	--
6	33	67	33	--	--
7	48	68	48	--	--
8	40	68	40	--	--
9	39	68	39	--	--

* aan te vragen hogere grenswaarde inclusief aftrek art. 110g Wgh

Hieruit blijkt dat de verwachte waarde voor mijn appartement in Blok 9 door spoorweglawaai 68 bedraagt en door verkeerslawaai is er geen waarde bepaald.

Hierover heb ik de volgende opmerkingen:

1. Waarom is de mogelijkheid van de verlegging van de Steinhagenseweg niet meegenomen in dit onderzoek? Dit was conform de antwoorden op inspraak van voorontwerp Snellerpoort (Eindverslag inspraak, vooroverleg 28.05.2020) al wel bekend. Hierin geeft de gemeente aan dat de omlegging al in 2010 in het vigerende plan van Snellerpoort stond.

2. Inspraakreacties

Inspraakreactie 1

1.1 inspraakreactie

Er komt een nieuwe weg langs het spoor. Dat is prettig voor de bewoners van Snel en Polanen, maar niet voor de bewoners aan de noordzijde van het spoor. Het is beter om de wijken via de noordzijde te ontsluiten en aan de buitenzijde van de plas richting de snelweg te laten gaan. Ook het verkeer vanuit Kamerik kan hierop aansluiten. Ook zal daarmee de verkeersdruk rond het centrum op de Oudelandseweg, Utrechtsestraatweg en bij het station afnemen.

Reactie

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op de voorgenomen bouw van woningen in Snellerpoort en de uitbreiding van het winkelcentrum. De omlegging van de Steinhagenseweg is al vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan uit 2010 en staat in dit kader niet meer ter discussie. In een ander verband wordt onderzoek gedaan naar een verbetering van het onderliggende wegennet in Woerden. Uitgangspunt daarbij is het zoveel mogelijk ontlasten van de gemeentelijke wegen in en nabij het centrum. Dat valt echter buiten de scope van dit bestemmingsplan.

2. Had dit plan in 2012 wel goedgekeurd mogen worden wetende dat er een omissie in zit?
3. In hoeverre kan de omissie in het akoestisch onderzoek voor Campina uit 2012 alsnog berekend worden voor Blok 9?
4. Is er ook getoetst in hoeverre de verwachting uit 2012 ook daadwerkelijk na voltooiing van het plan Woerden Centraal werkelijkheid is geworden? Zou dit niet eerst gedaan moeten worden voordat effecten van andere plannen doorgerekend kunnen worden?

Bestemmingsplan Snellerpoort

In het bestemmingsplan Snellerpoort is in het akoestisch onderzoek de volgende tabel opgenomen.

In tabel 8.2 is een samenvatting gegeven van de maatgevende geluidstoenames ter plaatse van de woningen ten noorden van het plangebied en of en zo ja, in hoeverre de voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai van 55 dB wordt overschreden.

Tabel 8.2: Overzicht geluidstoenames en -afnames spoorweglawaai ter plaatse van woningen ten noorden van plangebied

Woningen	Grootste geluidafname (-)	Geluidtoename	woningen bestaande geluidbelasting >55 dB	woningen toekomstige geluidbelasting >55+2,5 dB	Beoordeling geluidseffect
Campina-terrein	-	0 dB	ja (max 70 dB)	ja (max 70 dB)	Niet hinderlijk
Herontwikkelingslocatie Witt	-	0-1 dB	ja (max 70 dB)	ja (max 70 dB)	Niet hinderlijk
Johan de Wittlaan:					
Begane grond:	-	0-1,5 dB	nee (max 54 dB)	nee (max 55 dB)	Niet hinderlijk
Eerste verdieping:	-	1-2,0 dB	nee (max 54 dB)	nee (max 55 dB)	Niet hinderlijk
Tweede verdieping:	-	2-3 dB	nee (max 55 dB)	nee (max 57 dB)	Niet hinderlijk

In tabel 8.4 op de volgende pagina is een samenvatting gegeven van de maatgevende geluidstoenames ter plaatse van de woningen ten noorden van het plangebied en of en zo ja, in hoeverre de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai van 53 dB wordt overschreden.

Tabel 8.4: Overzicht geluidstoenames en -afnames wegverkeerslawaai ter plaatse van woningen ten noorden van plangebied

Woningen	Grootste geluidafname (-)	Geluidtoename	woningen bestaande geluidbelasting >53 dB	woningen toekomstige geluidbelasting >53+1,5 dB	Beoordeling geluidseffect
Campina-terrein	-	6-9 dB	nee (max 47 dB)	nee (max 54 dB)	Niet hinderlijk
Herontwikkelingslocatie Witt	-	8-11 dB	nee (max 47 dB)	ja (max 56 dB)	Hinderlijk
Johan de Wittlaan:	-	2-6 dB	Nee (max 42 dB)	Nee (max 44 dB)	Niet hinderlijk

Ter plaatse van 14 bestaande, grondgebonden woningen ten noorden van het spoor als ook ter plaatse van de herontwikkelingslocatie Witt zijn vanwege het wegverkeerslawaai hinderlijke geluidtoenames geconstateerd, de geluidbelasting ter plaatse van deze woningen bedraagt ten hoogste 56 dB.

Indien op de nog aan te leggen Beneluxlaan stil asfalt wordt toegepast, worden geen hinderlijke geluidstoenames meer geconstateerd.

Indien geen stil asfalt gaat worden toegepast, kan nader onderzoek van de gevelgeluidwering van de betreffende 14 woningen worden gedaan om te kijken of binnen de woningen een aanvaardbaar geluidniveau optreedt.

Gelet op het geringe aantal woningen met een hinderlijke geluidstoename van het wegverkeerslawaai en gelet op de mogelijkheden om deze hinderlijke geluidstoenames door fysieke maatregelen (stil asfalt, gevelgeluidwering) weg te nemen zal ook na de realisatie van de nieuwe woningen ter plaatse van bestaande woningen sprake zijn van aanvaardbare geluidniveaus.

dienen hogere waarden te worden aangevraagd, zie tabel 7.2.

- Bij de nadere uitwerking van het bouwplan vormt het gemeentelijk geluidbeleid een belangrijk aandachtspunt (o.a. aanwezigheid geluidluwe gevel).
- Met betrekking tot de fysieke wijzigingen aan de Steinhagenseweg op de geluidbelastingen ter plaatse van de bestaande school en omliggende woningen is er geen sprake van reconstructie in de zin van de Wgh.
- De effecten van de komst van de nieuwe woningen op de geluidbelastingen ter plaatse van de omliggende, bestaande woningen zijn onderzocht en beoordeeld. Ter plaatse van 10 woningen ten noorden van het spoor zijn hinderlijke geluidtoenames met betrekking tot spoorlawaai geconstateerd en ter plaatse van 14 woningen met betrekking tot wegverkeerslawaai. Hinderlijke geluidtoenames kunnen worden weggenomen door toepassing van raildempers en stil asfalt. Ook is een onderzoek van de gevelgeluidwering van de woningen een optie.
De hinderlijke geluidtoenames met betrekking tot spoorweglawaai zijn geconstateerd op basis van de spoorgegevens van het geluidregister. Op basis van de werkelijke geluidproducties (op basis van het meest recente nalevingsverslag) zijn er door spoorlawaai geen hinderlijke geluidtoenames meer. Het is voor de gemeente mogelijk om op grond van de Wet milieubeheer een verzoek aan de Minister te doen tot verlaging van de geluidproductieplafonds.

Ter plaatse van de woningen ten zuiden van het plangebied zijn geen hinderlijke geluidtoenames geconstateerd, maar vooral geluidafnames.

In bijlage 1 heb ik de relevante delen uit de bijlagen van het akoestisch onderzoek opgenomen.

Opmerkingen:

5. Waarom is er geen gecumuleerde tabel voor de bestaande woningen van Woerden Centraal opgenomen?
6. Als die wel opgenomen was, zou dan blijken dat er voor de betreffende woningen boven de waarden uit de bestemmingsplannen voor Campina uitgekomen zou worden?
7. In hoeverre leiden de woontorens aan de noordkant van het spoor, de vier tot zes laags bebouwing aan de zuidkant met eventueel hogere accenten en de woontoren in gebied C1 (geen onderdeel van bestemmingsplan Snellerpoort, maar al wel gecommuniceerd en pal tegenover Blok 9) tot een soort klankkast, waarin het geluid heen en weer gekaatst wordt? Is dit ook onderzocht? Wat betekent dit voor mijn woning?
8. Kan de gemeente garanties geven dat de daadwerkelijke geluidsniveau's na voltooiing van alle nieuwbouw niet hoger zijn dan aangegeven in dit onderzoek? Zo nee, wat is dan een aanvaardbare afwijking? En hoe worden bewoners gecompenseerd?
9. Het gaat steeds om modellen die theoretisch bepalen wat de geluidsniveau's zijn. Is er ook daadwerkelijk getoetst wat het geluidsniveau na voltooiing is? Zou dit niet eens gedaan moeten worden nu er zoveel wijzigingen zijn in het gebied?
10. Is er rekening gehouden met meer goederenvervoer op het spoor sinds maart 2020 (onder andere door meer ruimte vanwege een beperktere hoeveelheid personenvervoer over het spoor)? Hoe wordt daar in de toekomst mee omgegaan? Wat gebeurt er als er wellicht blijvend meer thuisgewerkt wordt en de dienstregeling voor personen wordt beperkt?
11. Bovenstaande opmerking geldt ook voor het trillingsonderzoek. Dit is van voor de toename van het aantal goederentreinen.
12. Juist ter hoogte van mijn woontoren komt er een rotonde/bocht in de verlegde Steinhagenseweg. Hoe kan het dan dat daar het effect van het wegverkeer lager is dan voor de woningen van plan Witt? De twee buitenste woontorens van Witt staan op dezelfde lijn als alle vijf de woontorens van Woerden Centraal. Ik zou verwachten dat door stoppen en optrekken het lawaai juist toeneemt.

Overlast tijdens de bouw

Tijdens de bouw zal er overlast zijn voor de omliggende bestaande bebouwing. Hierover heb ik de volgende opmerkingen:

1. Hoe wordt geluidsoverlast voor de omgeving zoveel mogelijk voorkomen/beperkt?
2. Hoe wordt overlast van trillingen tijdens de bouw zoveel mogelijk voorkomen/beperkt?

Besluit hogere waarden

Tot slot wil ik opmerken dat ik een afzonderlijke zienswijze met betrekking tot het voorgenomen besluit hogere waarden voor dit gebied heb ingediend. Hierin verbaas ik mij dat in 100% van de (voorgenomen) 8 bestemmingsplannen in mijn omgeving de geluidswaarden hoger zijn dan in de beleidsregel van 2016 vastgelegde waarden.

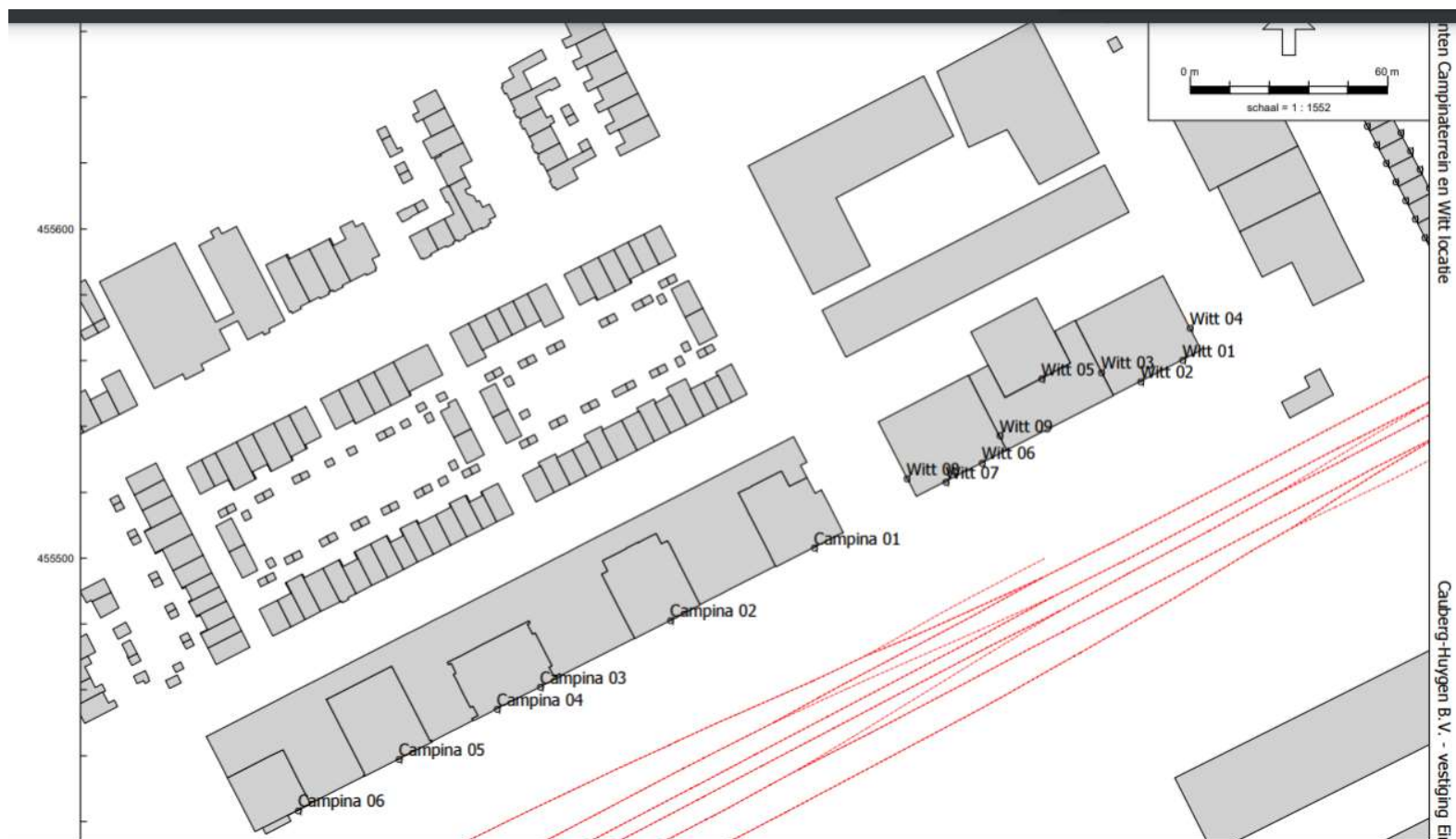
Graag ontvang ik een reactie op mijn zienswijze.

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature block]

Bijlage 1: Delen uit akoestisch onderzoek van Snellerpoort voor impact op bestaande bebouwing Campina en geplande bebouwing Witt.

Meetpunten Witt en Campina



Weglawaai

bestaande situatie - geluidbelastingen wegverkeerslawaaï zonder aftrek

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Lden
A LindhIn_	Anna Lindhlaan 15 (2)	7,5	59,12	59,97
A LindhIn_	Anna Lindhlaan 9 (3)	7,5	55,95	56,80
Beel-In_A	Beel-lanen 20	1,5	36,79	37,64
Beel-In_B	Beel-lanen 20	4,5	43,41	44,26
Beel-In_C	Beel-lanen 20	7,5	44,53	45,38
Campina 0:	Campina 01	5,5	43,91	44,75
Campina 0:	Campina 01	8,5	43,96	44,80
Campina 0:	Campina 01	11,5	44,09	44,93
Campina 0:	Campina 01	17,5	44,58	45,41
Campina 0:	Campina 01	23,5	45,07	45,91
Campina 0:	Campina 01	30,5	45,62	46,46
Campina 0:	Campina 02	5,5	43,72	44,56
Campina 0:	Campina 02	8,5	43,80	44,64
Campina 0:	Campina 02	11,5	43,91	44,75
Campina 0:	Campina 02	14,5	44,15	44,99
Campina 0:	Campina 02	17,5	44,41	45,24
Campina 0:	Campina 03	5,5	41,45	42,29
Campina 0:	Campina 03	8,5	41,69	42,53
Campina 0:	Campina 03	11,5	41,89	42,73
Campina 0:	Campina 03	14,5	42,14	42,97
Campina 0:	Campina 03	20,5	42,66	43,50
Campina 0:	Campina 03	26,5	43,15	43,98
Campina 0:	Campina 04	5,5	41,24	42,08
Campina 0:	Campina 04	8,5	41,47	42,31
Campina 0:	Campina 04	11,5	41,68	42,51
Campina 0:	Campina 04	14,5	41,93	42,76
Campina 0:	Campina 04	20,5	42,46	43,30
Campina 0:	Campina 04	26,5	42,97	43,81
Campina 0:	Campina 05	5,5	40,10	40,94
Campina 0:	Campina 05	8,5	40,24	41,08
Campina 0:	Campina 05	11,5	40,45	41,29
Campina 0:	Campina 05	14,5	40,68	41,52
Campina 0:	Campina 06	5,5	39,33	40,18
Campina 0:	Campina 06	8,5	39,56	40,40
Campina 0:	Campina 06	11,5	39,73	40,57
Campina 0:	Campina 06	17,5	40,10	40,94
Campina 0:	Campina 06	23,5	40,72	41,56
Campina 0:	Campina 06	30,5	41,28	42,12
Cattenbr_	A Cattenbroekerlaan 71	1,5	36,99	37,84
Cattenbr_	B Cattenbroekerlaan 71	4,5	43,82	44,67

toekomstige situatie - geluidbelastingen wegverkeerslawaaï zonder aftrek

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Lden
A LindhIn_	Anna Lindhlaan 15 (2)	7,5	58,84	59,70
A LindhIn_	Anna Lindhlaan 9 (3)	7,5	53,22	54,07
Beel-In_	Beel-lanen 20	1,5	42,64	43,49
Beel-In_	Beel-lanen 20	4,5	48,65	49,50
Beel-In_	Beel-lanen 20	7,5	50,60	51,45
Campin	Campina 01	5,5	51,56	52,40
Campin	Campina 01	8,5	52,17	53,01
Campin	Campina 01	11,5	52,71	53,55
Campin	Campina 01	17,5	53,18	54,02
Campin	Campina 01	23,5	53,35	54,19
Campin	Campina 01	30,5	53,36	54,20
Campin	Campina 02	5,5	50,13	50,97
Campin	Campina 02	8,5	50,59	51,43
Campin	Campina 02	11,5	51,10	51,94
Campin	Campina 02	14,5	51,46	52,30
Campin	Campina 02	17,5	51,70	52,54
Campin	Campina 03	5,5	48,45	49,30
Campin	Campina 03	8,5	48,81	49,65
Campin	Campina 03	11,5	49,28	50,12
Campin	Campina 03	14,5	49,74	50,58
Campin	Campina 03	20,5	50,29	51,13
Campin	Campina 03	26,5	50,60	51,44
Campin	Campina 04	5,5	48,04	48,89
Campin	Campina 04	8,5	48,31	49,15
Campin	Campina 04	11,5	48,74	49,58
Campin	Campina 04	14,5	49,19	50,03
Campin	Campina 04	20,5	49,76	50,60
Campin	Campina 04	26,5	50,10	50,94
Campin	Campina 05	5,5	47,01	47,86
Campin	Campina 05	8,5	46,89	47,73
Campin	Campina 05	11,5	47,26	48,10
Campin	Campina 05	14,5	47,67	48,51
Campin	Campina 06	5,5	46,61	47,45
Campin	Campina 06	8,5	46,94	47,78
Campin	Campina 06	11,5	47,26	48,10
Campin	Campina 06	17,5	47,96	48,80
Campin	Campina 06	23,5	48,61	49,45
Campin	Campina 06	30,5	49,03	49,87
Cattenb:	Cattenbroekerlaan 71	1,5	40,28	41,13
Cattenb:	Cattenbroekerlaan 71	4,5	49,04	49,89

Geluidbelasting	geluidstoename (+)/afname (-)	geluidstoename (+)afname (-) t.o.v. 53 d
bestaande situatie		
60,0	-0,3	
56,8	-2,7	
37,6	5,9	-9,
44,3	5,2	-3,
45,4	6,1	-1,
44,8	7,7	-0,
44,8	8,2	0,
44,9	8,6	0,
45,4	8,6	1,
45,9	8,3	1,
46,5	7,7	1,
44,6	6,4	-2,
44,6	6,8	-1,
44,8	7,2	-1,
45,0	7,3	-0,
45,2	7,3	-0,
42,3	7,0	-3,
42,5	7,1	-3,
42,7	7,4	-2,
43,0	7,6	-2,
43,5	7,6	-1,
44,0	7,5	-1,
42,1	6,8	-4,
42,3	6,8	-3,
42,5	7,1	-3,
42,8	7,3	-3,
43,3	7,3	-2,
43,8	7,1	-2,
40,9	6,9	-5,
41,1	6,7	-5,
41,3	6,8	-4,
41,5	7,0	-4,
40,2	7,3	-5,
40,4	7,4	-5,
40,6	7,5	-4,
40,9	7,9	-4,
41,6	7,9	-3,
42,1	7,8	-3,
37,8	3,3	-11,
44,7	5,9	-3,

Troelstral	Troelstralaan 9	7,5	42,39	43,24	Troelstr	Troelstralaan 9	7,5	46,40	47,26	43,2	4,0	-5,
Witt 01_A	Witt 01_A	5,5	43,80	44,64	Witt 01	Witt 01_A	5,5	52,85	53,69	44,6	9,1	0,
Witt 01_B	Witt 01_B	8,5	44,14	44,98	Witt 01	Witt 01_B	8,5	54,05	54,89	45,0	9,9	1,
Witt 01_C	Witt 01_C	11,5	44,33	45,17	Witt 01	Witt 01_C	11,5	54,68	55,52	45,2	10,4	2,
Witt 01_D	Witt 01_D	17,5	44,85	45,69	Witt 01	Witt 01_D	17,5	55,04	55,88	45,7	10,2	2,
Witt 01_E	Witt 01_E	23,5	45,37	46,21	Witt 01	Witt 01_E	23,5	55,09	55,93	46,2	9,7	2,
Witt 01_F	Witt 01_F	30,5	45,94	46,78	Witt 01	Witt 01_F	30,5	55,07	55,91	46,8	9,1	2,
Witt 02_A	Witt 02_A	5,5	43,89	44,73	Witt 02	Witt 02_A	5,5	53,09	53,93	44,7	9,2	0,
Witt 02_B	Witt 02_B	8,5	44,09	44,93	Witt 02	Witt 02_B	8,5	54,03	54,87	44,9	9,9	1,
Witt 02_C	Witt 02_C	11,5	44,29	45,13	Witt 02	Witt 02_C	11,5	54,57	55,41	45,1	10,3	2,
Witt 02_D	Witt 02_D	17,5	44,82	45,65	Witt 02	Witt 02_D	17,5	54,92	55,76	45,7	10,1	2,
Witt 02_E	Witt 02_E	23,5	45,33	46,17	Witt 02	Witt 02_E	23,5	54,98	55,82	46,2	9,7	2,
Witt 02_F	Witt 02_F	30,5	45,89	46,73	Witt 02	Witt 02_F	30,5	54,95	55,79	46,7	9,1	2,
Witt 03_A	Witt 03_A	5,5	40,30	41,13	Witt 03	Witt 03_A	5,5	48,56	49,40	41,1	8,3	-3,
Witt 03_B	Witt 03_B	8,5	40,49	41,31	Witt 03	Witt 03_B	8,5	49,46	50,30	41,3	9,0	-2,
Witt 03_C	Witt 03_C	11,5	40,44	41,26	Witt 03	Witt 03_C	11,5	50,02	50,87	41,3	9,6	-2,
Witt 03_D	Witt 03_D	17,5	40,93	41,74	Witt 03	Witt 03_D	17,5	50,16	51,01	41,7	9,3	-2,
Witt 03_E	Witt 03_E	23,5	41,43	42,25	Witt 03	Witt 03_E	23,5	50,27	51,12	42,3	8,9	-1,
Witt 03_F	Witt 03_F	30,5	41,95	42,77	Witt 03	Witt 03_F	30,5	50,12	50,96	42,8	8,2	-2,
Witt 04_A	Witt 04_A	5,5	41,39	42,24	Witt 04	Witt 04_A	5,5	48,92	49,76	42,2	7,5	-3,
Witt 04_B	Witt 04_B	8,5	41,60	42,45	Witt 04	Witt 04_B	8,5	50,95	51,79	42,5	9,3	-1,
Witt 04_C	Witt 04_C	11,5	41,84	42,69	Witt 04	Witt 04_C	11,5	51,90	52,74	42,7	10,1	-0,
Witt 04_D	Witt 04_D	17,5	42,06	42,91	Witt 04	Witt 04_D	17,5	52,38	53,22	42,9	10,3	0,
Witt 04_E	Witt 04_E	23,5	42,56	43,41	Witt 04	Witt 04_E	23,5	52,48	53,32	43,4	9,9	0,
Witt 04_F	Witt 04_F	30,5	43,16	44,01	Witt 04	Witt 04_F	30,5	52,46	53,30	44,0	9,3	0,
Witt 05_A	Witt 05_A	5,5	42,61	43,45	Witt 05	Witt 05_A	5,5	51,55	52,39	43,5	8,9	-0,
Witt 05_B	Witt 05_B	8,5	42,87	43,71	Witt 05	Witt 05_B	8,5	52,49	53,33	43,7	9,6	0,
Witt 05_C	Witt 05_C	11,5	43,08	43,91	Witt 05	Witt 05_C	11,5	53,08	53,92	43,9	10,0	0,
Witt 05_D	Witt 05_D	14,5	43,33	44,16	Witt 05	Witt 05_D	14,5	53,36	54,20	44,2	10,0	1,
Witt 06_A	Witt 06_A	5,5	42,95	43,79	Witt 06	Witt 06_A	5,5	52,54	53,38	43,8	9,6	0,
Witt 06_B	Witt 06_B	8,5	43,07	43,90	Witt 06	Witt 06_B	8,5	53,32	54,16	43,9	10,3	1,
Witt 06_C	Witt 06_C	11,5	43,30	44,13	Witt 06	Witt 06_C	11,5	53,84	54,68	44,1	10,6	1,
Witt 06_D	Witt 06_D	14,5	43,58	44,41	Witt 06	Witt 06_D	14,5	54,10	54,95	44,4	10,5	2,
Witt 06_E	Witt 06_E	17,5	43,84	44,67	Witt 06	Witt 06_E	17,5	54,22	55,07	44,7	10,4	2,
Witt 06_F	Witt 06_F	20,5	44,09	44,92	Witt 06	Witt 06_F	20,5	54,28	55,12	44,9	10,2	2,
Witt 07_A	Witt 07_A	5,5	43,14	43,97	Witt 07	Witt 07_A	5,5	52,26	53,11	44,0	9,1	0,
Witt 07_B	Witt 07_B	8,5	43,24	44,07	Witt 07	Witt 07_B	8,5	53,03	53,87	44,1	9,8	0,
Witt 07_C	Witt 07_C	11,5	43,46	44,29	Witt 07	Witt 07_C	11,5	53,56	54,40	44,3	10,1	1,
Witt 07_D	Witt 07_D	14,5	43,73	44,56	Witt 07	Witt 07_D	14,5	53,83	54,67	44,6	10,1	1,
Witt 07_E	Witt 07_E	17,5	43,97	44,80	Witt 07	Witt 07_E	17,5	53,96	54,80	44,8	10,0	1,

Witt 02_E Witt 02_E	23,5	45,35	46,17	Witt 02 Witt 02_E	23,5	54,98	55,82	46,2	9,7	2,1
Witt 02_F Witt 02_F	30,5	45,89	46,73	Witt 02 Witt 02_F	30,5	54,95	55,79	46,7	9,1	2,1
Witt 03_A Witt 03_A	5,5	40,30	41,13	Witt 03 Witt 03_A	5,5	48,56	49,40	41,1	8,3	-3,1
Witt 03_B Witt 03_B	8,5	40,49	41,31	Witt 03 Witt 03_B	8,5	49,46	50,30	41,3	9,0	-2,1
Witt 03_C Witt 03_C	11,5	40,44	41,26	Witt 03 Witt 03_C	11,5	50,02	50,87	41,3	9,6	-2,1
Witt 03_D Witt 03_D	17,5	40,93	41,74	Witt 03 Witt 03_D	17,5	50,16	51,01	41,7	9,3	-2,1
Witt 03_E Witt 03_E	23,5	41,43	42,25	Witt 03 Witt 03_E	23,5	50,27	51,12	42,3	8,9	-1,1
Witt 03_F Witt 03_F	30,5	41,95	42,77	Witt 03 Witt 03_F	30,5	50,12	50,96	42,8	8,2	-2,1
Witt 04_A Witt 04_A	5,5	41,39	42,24	Witt 04 Witt 04_A	5,5	48,92	49,76	42,2	7,5	-3,1
Witt 04_B Witt 04_B	8,5	41,60	42,45	Witt 04 Witt 04_B	8,5	50,95	51,79	42,5	9,3	-1,1
Witt 04_C Witt 04_C	11,5	41,84	42,69	Witt 04 Witt 04_C	11,5	51,90	52,74	42,7	10,1	-0,1
Witt 04_D Witt 04_D	17,5	42,06	42,91	Witt 04 Witt 04_D	17,5	52,38	53,22	42,9	10,3	0,1
Witt 04_E Witt 04_E	23,5	42,56	43,41	Witt 04 Witt 04_E	23,5	52,48	53,32	43,4	9,9	0,1
Witt 04_F Witt 04_F	30,5	43,16	44,01	Witt 04 Witt 04_F	30,5	52,46	53,30	44,0	9,3	0,1
Witt 05_A Witt 05_A	5,5	42,61	43,45	Witt 05 Witt 05_A	5,5	51,55	52,39	43,5	8,9	-0,1
Witt 05_B Witt 05_B	8,5	42,87	43,71	Witt 05 Witt 05_B	8,5	52,49	53,33	43,7	9,6	0,1
Witt 05_C Witt 05_C	11,5	43,08	43,91	Witt 05 Witt 05_C	11,5	53,08	53,92	43,9	10,0	0,1
Witt 05_D Witt 05_D	14,5	43,33	44,16	Witt 05 Witt 05_D	14,5	53,36	54,20	44,2	10,0	1,1
Witt 06_A Witt 06_A	5,5	42,95	43,79	Witt 06 Witt 06_A	5,5	52,54	53,38	43,8	9,6	0,1
Witt 06_B Witt 06_B	8,5	43,07	43,90	Witt 06 Witt 06_B	8,5	53,32	54,16	43,9	10,3	1,1
Witt 06_C Witt 06_C	11,5	43,30	44,13	Witt 06 Witt 06_C	11,5	53,84	54,68	44,1	10,6	1,1
Witt 06_D Witt 06_D	14,5	43,58	44,41	Witt 06 Witt 06_D	14,5	54,10	54,95	44,4	10,5	2,1
Witt 06_E Witt 06_E	17,5	43,84	44,67	Witt 06 Witt 06_E	17,5	54,22	55,07	44,7	10,4	2,1
Witt 06_F Witt 06_F	20,5	44,09	44,92	Witt 06 Witt 06_F	20,5	54,28	55,12	44,9	10,2	2,1
Witt 07_A Witt 07_A	5,5	43,14	43,97	Witt 07 Witt 07_A	5,5	52,26	53,11	44,0	9,1	0,1
Witt 07_B Witt 07_B	8,5	43,24	44,07	Witt 07 Witt 07_B	8,5	53,03	53,87	44,1	9,8	0,1
Witt 07_C Witt 07_C	11,5	43,46	44,29	Witt 07 Witt 07_C	11,5	53,56	54,40	44,3	10,1	1,1
Witt 07_D Witt 07_D	14,5	43,73	44,56	Witt 07 Witt 07_D	14,5	53,83	54,67	44,6	10,1	1,1
Witt 07_E Witt 07_E	17,5	43,97	44,80	Witt 07 Witt 07_E	17,5	53,96	54,80	44,8	10,0	1,1
Witt 07_F Witt 07_F	20,5	44,21	45,04	Witt 07 Witt 07_F	20,5	54,02	54,86	45,0	9,8	1,1
Witt 08_A Witt 08_A	5,5	36,99	37,80	Witt 08 Witt 08_A	5,5	46,85	47,70	37,8	9,9	-5,1
Witt 08_B Witt 08_B	8,5	37,09	37,89	Witt 08 Witt 08_B	8,5	47,53	48,38	37,9	10,5	-4,1
Witt 08_C Witt 08_C	11,5	37,38	38,18	Witt 08 Witt 08_C	11,5	48,09	48,94	38,2	10,8	-4,1
Witt 08_D Witt 08_D	14,5	37,81	38,60	Witt 08 Witt 08_D	14,5	48,37	49,21	38,6	10,6	-3,1
Witt 08_E Witt 08_E	17,5	38,13	38,93	Witt 08 Witt 08_E	17,5	48,51	49,35	38,9	10,4	-3,1
Witt 08_F Witt 08_F	20,5	38,38	39,18	Witt 08 Witt 08_F	20,5	48,59	49,43	39,2	10,3	-3,1
Witt 09_A Witt 09_A	5,5	41,82	42,67	Witt 09 Witt 09_A	5,5	50,98	51,82	42,7	9,2	-1,1
Witt 09_B Witt 09_B	8,5	42,19	43,04	Witt 09 Witt 09_B	8,5	51,85	52,69	43,0	9,7	-0,1
Witt 09_C Witt 09_C	11,5	42,31	43,16	Witt 09 Witt 09_C	11,5	52,42	53,26	43,2	10,1	0,1
Witt 09_D Witt 09_D	14,5	42,47	43,32	Witt 09 Witt 09_D	14,5	52,73	53,57	43,3	10,3	0,1
Witt 09_E Witt 09_E	17,5	41,99	42,84	Witt 09 Witt 09_E	17,5	52,88	53,72	42,8	10,9	0,1
Witt 09_F Witt 09_F	20,5	42,24	43,09	Witt 09 Witt 09_F	20,5	52,51	53,35	43,1	10,3	0,1

Spoor

Bijlage V

- Bijlage V-1 Geluideffecten nieuwe gebouwen op bestaande woningen – spoorweglawaai
 Bijlage V-2 Geluideffecten nieuwe gebouwen op bestaande woningen – wegverkeerslawaai

In de bijlage spoor lijkt Witt te ontbreken. Dit is wel in tabel in tekst opgenomen.

bestaande situatie - geluidbelastingen spoorweglawaai

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Lden
Kallameer (01)	56-82, 96-132, 136-162, 170-182	1,5	42,94	45,78
Campina 01		5,5	66,94	69,62
Campina 01		8,5	67,21	69,89
Campina 01		11,5	67,20	69,87
Campina 01		17,5	67,06	69,73
Campina 01		23,5	66,85	69,52
Campina 01		30,5	66,54	69,21
Campina 02		5,5	66,76	69,46
Campina 02		8,5	67,06	69,76
Campina 02		11,5	67,08	69,78
Campina 02		14,5	67,05	69,75
Campina 02		17,5	67,03	69,72
Campina 03		5,5	66,62	69,37
Campina 03		8,5	67,02	69,77
Campina 03		11,5	67,11	69,86
Campina 03		14,5	67,16	69,90
Campina 03		20,5	67,25	69,95
Campina 03		26,5	67,06	69,75
Campina 04		5,5	66,58	69,34
Campina 04		8,5	66,96	69,72
Campina 04		11,5	67,06	69,81
Campina 04		14,5	67,12	69,86
Campina 04		20,5	67,24	69,94
Campina 04		26,5	67,06	69,76
Campina 05		5,5	66,45	69,21
Campina 05		8,5	66,93	69,70

toekomstige situatie - geluidbelastingen spoorweglawaai

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Nacht	Lden
Kallameer (01)	56-82, 96-132, 136-162, 170-182	1,5	42,83	37,74	45,68
Campina 01		5,5	67,00	61,62	69,68
Campina 01		8,5	67,27	61,88	69,95
Campina 01		11,5	67,27	61,87	69,94
Campina 01		17,5	67,15	61,75	69,82
Campina 01		23,5	66,95	61,55	69,62
Campina 01		30,5	66,66	61,26	69,33
Campina 02		5,5	66,78	61,44	69,48
Campina 02		8,5	67,08	61,73	69,78
Campina 02		11,5	67,10	61,76	69,80
Campina 02		14,5	67,08	61,72	69,77
Campina 02		17,5	67,06	61,69	69,75
Campina 03		5,5	66,63	61,37	69,38
Campina 03		8,5	67,03	61,78	69,78
Campina 03		11,5	67,12	61,87	69,87
Campina 03		14,5	67,17	61,89	69,91
Campina 03		20,5	67,26	61,92	69,96
Campina 03		26,5	67,07	61,72	69,77
Campina 04		5,5	66,59	61,34	69,34
Campina 04		8,5	66,96	61,73	69,72
Campina 04		11,5	67,06	61,82	69,82
Campina 04		14,5	67,12	61,85	69,86
Campina 04		20,5	67,25	61,91	69,95
Campina 04		26,5	67,07	61,71	69,76
Campina 05		5,5	66,45	61,21	69,21
Campina 05		8,5	66,93	61,72	69,71

Geluidbelasting

toekomstige situatie	geluidstoename (+)/ afname (-)	geluidstoename (+)/ afname (-) t.o.v. 55 dB
45,7	-0,1	-9,3
69,7	0,1	14,7
70,0	0,1	15,0
69,9	0,1	14,9
69,8	0,1	14,8
69,6	0,1	14,6
69,3	0,1	14,3
69,5	0,0	14,5
69,8	0,0	14,8
69,8	0,0	14,8
69,8	0,0	14,8
69,8	0,0	14,8
69,4	0,0	14,4
69,8	0,0	14,8
69,9	0,0	14,9
69,9	0,0	14,9
70,0	0,0	15,0
69,8	0,0	14,8
69,3	0,0	14,3
69,7	0,0	14,7
69,8	0,0	14,8
69,9	0,0	14,9
70,0	0,0	15,0
69,8	0,0	14,8
69,2	0,0	14,2
69,7	0,0	14,7