

## Memo

Onderwerp Alternatievenonderzoek Nieuw-Domburg  
Datum 29 januari 2013

### Aanleiding en doel

#### Inleiding

Het voormalige slachthuisterrein van exportslachterij Domburg aan de Doortocht in Bodegraven zal worden herontwikkeld als woongebied. Voor het gebied is een stedenbouwkundig plan gemaakt met de naam Nieuw-Domburg, dat voorziet in de realisering van 80 grondgebonden woningen met bijbehorende groen- en verkeersvoorzieningen. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, is het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgerterrein' opgesteld, dat een directe bouwtitel zal bieden voor de nieuwe woningen. Het ontwerpbestemmingsplan 'Voormalig Domburgerterrein' is ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van donderdag 13 september 2012 gedurende zes weken ter visie gelegd.

Het stedenbouwkundig plan gaat uit van een transformatie van het plangebied van een in onbruik geraakt bedrijfsterrein naar een aantrekkelijke woonbuurt aan de rand van het centrumgebied van Bodegraven. Het streven is om deze 'achterkant' van Bodegraven te transformeren tot een 'voorkant', met een eigen karakter dat past binnen de opbouw van de kern. Op basis van deze uitgangspunten en uitgaande van de historische kenmerken van het gebied, de slotenverkaveling, de ontsluiting en de lintbebouwing aan de Oud Bodegraafseweg is een stedenbouwkundig plan vervaardigd. In het stedenbouwkundig plan is sprake van de realisering van twee 'koppen' in het oostelijk en westelijk deel van het plangebied, die bestaan uit woonblokken met aaneengebouwde woningen. De koppen worden met elkaar verbonden door een oost-westgerichte woonstraat, die aan weerszijden wordt begeleid door woningen. In het plangebied zijn in totaal 80 woningen in verschillende typologieën voorzien. Het stedenbouwkundig plan is in het bestemmingsplan vertaald in concrete bouwmogelijkheden.



Stedenbouwkundig plan Nieuw-Domburg

## **Woningen in relatie tot bedrijvigheid Doortocht**

In de gekozen opzet worden aan de noordzijde van de oost-westgerichte woonstraat patiowoningen gerealiseerd. De achtergevel van deze woningen is geprojecteerd op korte afstand (1 meter) van de bedrijfshallen aan de zuidzijde van de Doortocht (nr. 8 t/m 20 even). In deze bedrijfshallen zijn ingevolge het vigerende bestemmingsplan 'Overtocht 1994' bedrijven in maximaal milieucategorie 2 toegestaan. Op basis van de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering geldt voor bedrijven in milieucategorie 2 een indicatieve afstand tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk' van 30 meter. Voor woningen in een 'gemengd gebied' kan deze afstand worden teruggebracht tot 10 meter. Gezien de nabijheid van verschillende geluidsbronnen (spoorlijn Leiden-Woerden, N11) en het gemengde karakter van de omgeving kan voor de woningen op het voormalige Domburgterrein worden uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied', waardoor een indicatieve afstand van 10 meter geldt tussen de grens van de bedrijfsspercelen en de gevels van de nieuwe woningen. De patiowoningen staan echter op een aanzienlijk kortere afstand van de bedrijfsspercelen aan de Doortocht.

In dergelijke gevallen, waarbij niet kan worden voldaan aan de richtafstanden, is op grond van de VNG-brochure een gemotiveerde afwijking van de afstanden mogelijk. Bij een afwijking is een gemotiveerd antwoord op de volgende vragen noodzakelijk:

- Kan ter plaatse een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd en zo ja, onder welke voorwaarden?
- Worden de bestaande bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering geschaad?

Door de Omgevingsdienst Midden Holland is onderzoek gedaan naar dit aspect. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein'. Hierna worden de gehanteerde onderzoekssystematiek en de resultaten kort weergegeven.

### **Onderzoek milieuzonering**

In de VNG-brochure is een stappenplan opgenomen dat kan worden doorlopen in het geval nieuwe woningen op relatief korte afstand van bestaande bedrijven worden gerealiseerd. Het stappenplan omvat de volgende stappen:

- 1 bepaal met behulp van de algemene richtafstandentabel de relevante bedrijven in de omgeving van het plangebied;
- 2 bepaal op grond van het vigerende bestemmingsplan de toelaatbare milieucategorieën van deze bedrijven;
- 3 indien de milieuzones de gewenste woningbouwlocatie overlappen:
  - a pas de woningbouwplannen aan; of
  - b ga na wat de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten zijn. Indien de daadwerkelijke activiteiten kleinere richtafstanden opleveren, beoordeel dan of het benedenwaarts aanpassen van de richtafstanden (aanpassing van het bestemmingsplan voor de bedrijfsspercelen) wenselijk is;
- 4 Indien de daadwerkelijke bedrijfsactiviteiten van de gevestigde bedrijven strijdig zijn met de gewenste woningbouw:
  - a pas de woningbouwplannen aan; of
  - b doe desgewenst vervolgonderzoek naar de werkelijke milieubelasting van de bedrijven.

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' is het stappenplan uit de VNG-brochure doorlopen. Geconcludeerd is dat het door het toepassen van een dove gevel aan de achterzijde van de patiowoningen mogelijk is om de woningen op (zeer) korte afstand van de bedrijfsspercelen aan de Doortocht te realiseren, terwijl enerzijds sprake is van een goed woon- en leefklimaat en anderzijds de bestaande en eventueel niet te vestigen bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering worden geschaad.

De realisering van de nieuwe woningen heeft niet tot gevolg heeft dat de planologische mogelijkheden op de bedrijfspercelen aan de zuidzijde van de Doortocht (nr. 8 t/m 20 even) worden beperkt. De bedrijven die zich ingevolge het vigerende bestemmingsplan 'Overtocht 1994' op de bedrijfspercelen mogen vestigen (maximaal milieucategorie 2), kunnen dat ook nog dat ook nog na de realisering van de woningen op het voormalige Domburgterrein, mede doordat specifiek gemeentelijk geluidbeleid is opgesteld voor deze bedrijven. Wel zullen de bedrijfsactiviteiten mogelijk zodanig moeten worden ingericht dat kan worden voldaan aan de regelgeving van het Activiteitenbesluit. Door het treffen van relatief eenvoudige maatregelen (bijvoorbeeld door het anders situeren van uitmondingen van afzuigsystemen) kan hieraan worden voldaan. Voor een uitgebreide beschrijving van het verrichte onderzoek en de conclusies daarvan wordt verwezen naar de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' en het onderzoek van de Omgevingsdienst Midden-Holland, dat als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen.

### **Aanleiding alternatievenonderzoek**

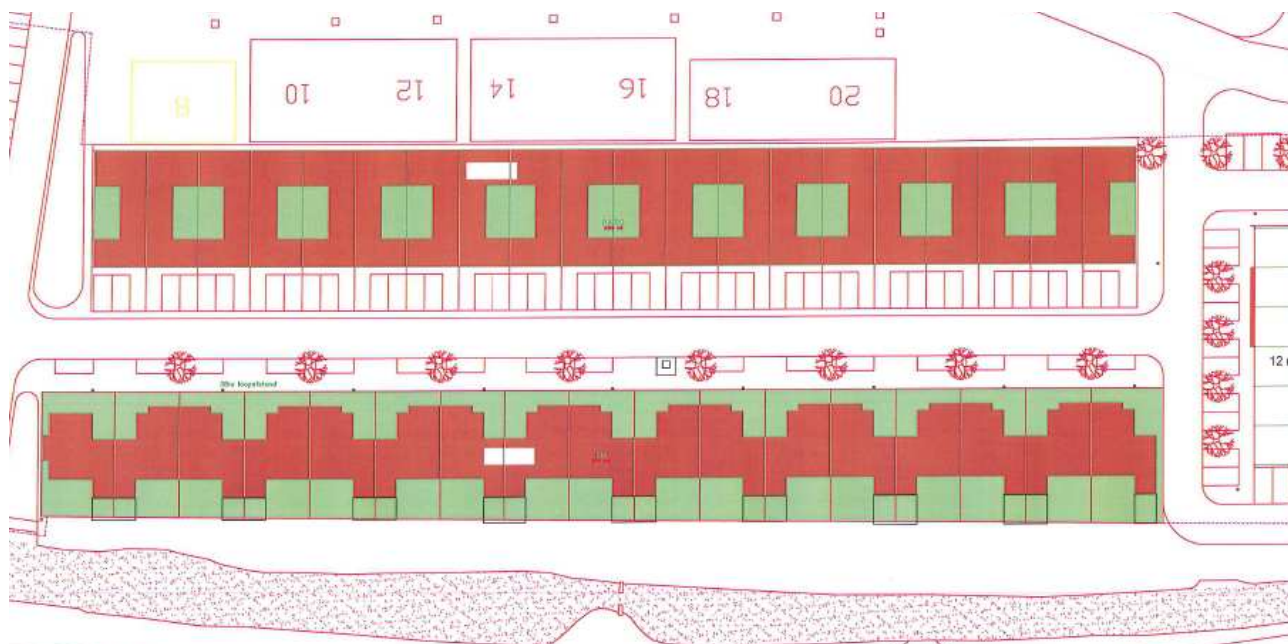
Naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan en een gesprek met de eigenaar van de bedrijfspanden aan de Doortocht is het door de Omgevingsdienst verrichte onderzoek kritisch bezien. Geconcludeerd is dat het op basis van het verrichte onderzoek weliswaar mogelijk wordt geacht om de woningen op korte afstand van de bedrijfsgebouwen te realiseren, maar dat in de planologische afweging onvoldoende aandacht is besteed aan stap 3a van het stappenplan van de VNG-brochure: het eventueel aanpassen van de woningbouwplannen. Dit is reden geweest om het stedenbouwkundig plan tegen het licht te houden en alternatieven in beeld te brengen waarbij wél aan de indicatieve afstand uit de VNG-brochure kan worden voldaan. Doel is om de alternatieven ruimtelijk te beoordelen en op die manier te bezien of aanpassing van het stedenbouwkundig plan (en daarmee aanpassing van het bestemmingsplan) wenselijk is.

## Alternatievenonderzoek stedenbouwkundig plan Nieuw-Domburg

### Uitgangspunten

Om een afweging te kunnen maken tussen verschillende stedenbouwkundige opzetten, is een viertal alternatieven in beeld gebracht. Gezien de langgerekte vorm van het plangebied, dat is ingeklemd tussen de spoorlijn en de bedrijfspercelen aan de Doortocht, is het aantal alternatieven beperkt. Voor het opstellen van de alternatieven is een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- Uitgangspunt is een haalbaar plan. Het aantal woningen en het oppervlakte uitgeefbare gronden moet dan ook in alle alternatieven min of meer gelijk zijn aan het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan. Het wordt niet zinvol geacht om het aantal woningen zodanig terug te brengen dat het plan niet langer uitvoerbaar is.
- De stedenbouwkundige hoofdopzet van het plan blijft overeind. De langgerekte vorm van het plangebied en de (historische) kenmerken van het gebied hebben geleid tot een stedenbouwkundig plan dat uitgaat van twee 'koppen' in het oostelijk en westelijk deel van het plangebied, die worden verbonden door een 'tussengebied'. Dit concept blijft ongewijzigd; aanpassingen aan de 'koppen' van het plangebied worden niet overwogen. De alternatieven hebben daarom uitsluitend betrekking op andere verkavelingen voor het middengebied.
- In de alternatieven wordt uitsluitend uitgegaan van grondgebonden woningen. Op basis van gemeentelijk beleid, de huidige marktsituatie en eerdere keuzes in woningbouwprogrammering is het toevoegen van gestapelde woningen niet realistisch.



Uitgangspunt (oorspronkelijk stedenbouwkundig plan)

### Alternatieven

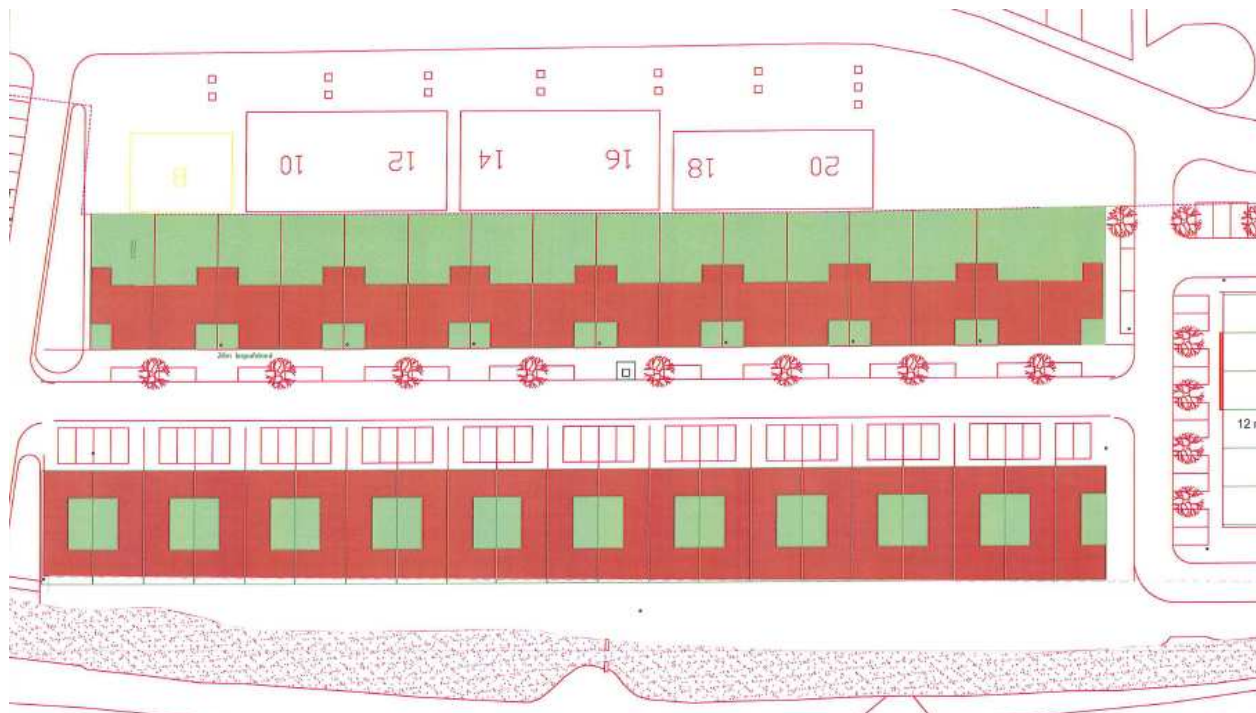
Op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten zijn 4 varianten voor de inrichting van het 'tussengebied' getekend. In de varianten waarin woningen met de voorzijde naar de bedrijfspercelen aan de Doortocht zijn gericht, dient de afstand tussen de bedrijfspercelen en de gevels van de nieuwe woningen 10 meter te bedragen om te kunnen voldoen aan de indicatieve afstand conform de VNG-brochure.

In de situaties waarin achtertuinen van de woningen naar de bedrijfspercelen zijn gericht, moet worden uitgegaan van een afstand van 12,5 meter, aangezien in de achtertuinen van de woningen 2,5 meter vergunningvrije uitbreiding van het hoofdgebouw is toegestaan. Binnen deze zone kan een woning, ongeacht het bepaalde in het bestemmingsplan, in één bouwlaag worden uitgebreid, waardoor de gevel van de woning 2,5 meter opschuift in de richting van de bedrijfsgebouwen (en deze dus op 10 meter van de bedrijfspercelen komt te staan).

Op de volgende pagina's zijn de alternatieven in beeld gebracht. Per alternatief is aangegeven wat de stedenbouwkundige voor- en nadelen zijn ten opzichte van het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan.

## Alternatief 1

Alternatief 1 gaat uit van het 'omdraaien' van de woningtypologie. De patiwoningen zijn aan de zuidzijde van de woonstraat gesitueerd; de tweekappers aan de noordzijde.



Alternatief 1: tweekappers aan noordzijde woonstraat, patiwoningen aan zuidzijde woonstraat

### Voordelen:

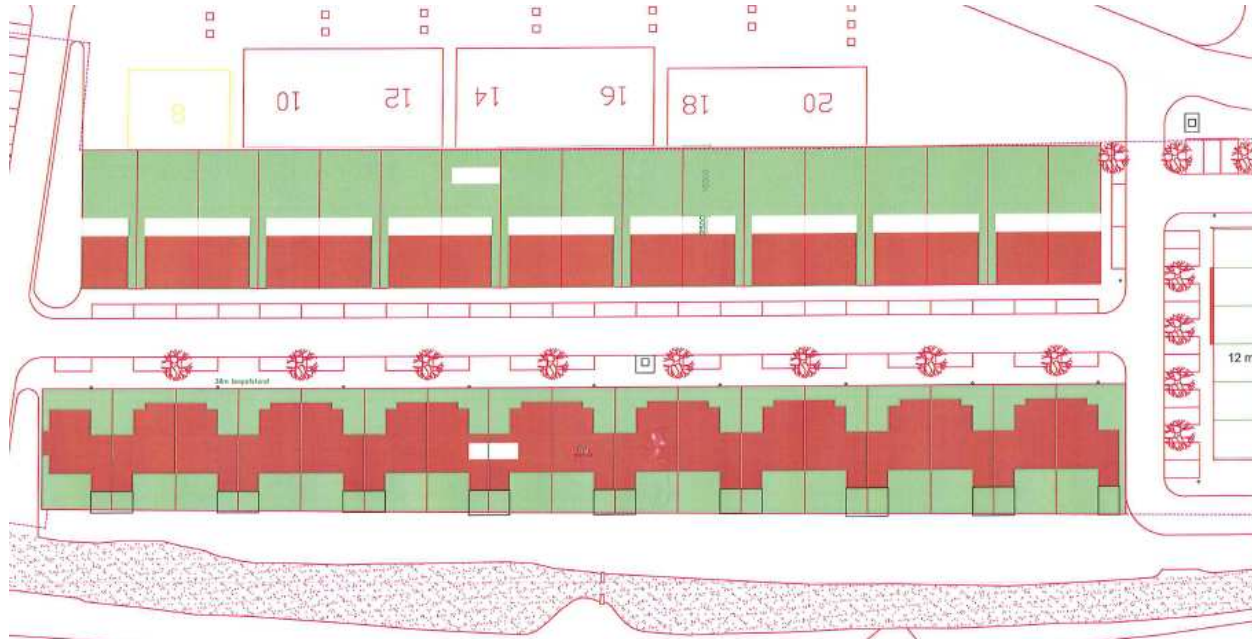
- de afstand van de woningen tot de bedrijfspercelen is groter (10 meter). De noodzakelijke 12,5 meter kan echter in deze opzet niet worden gehaald zonder de woningen minder diep te maken. Minder diep maken van de woningen zou de verkoopbaarheid verslechteren.
- aan de zijde van de spoorlijn ontstaan mogelijkheden voor het realiseren van een eenduidig beeld ('voorzijde') richting de spoorlijn, in tegenstelling tot in het oorspronkelijke plan, waar de zijde van de spoorlijn als 'achterzijde' is beschouwd.

### Nadelen

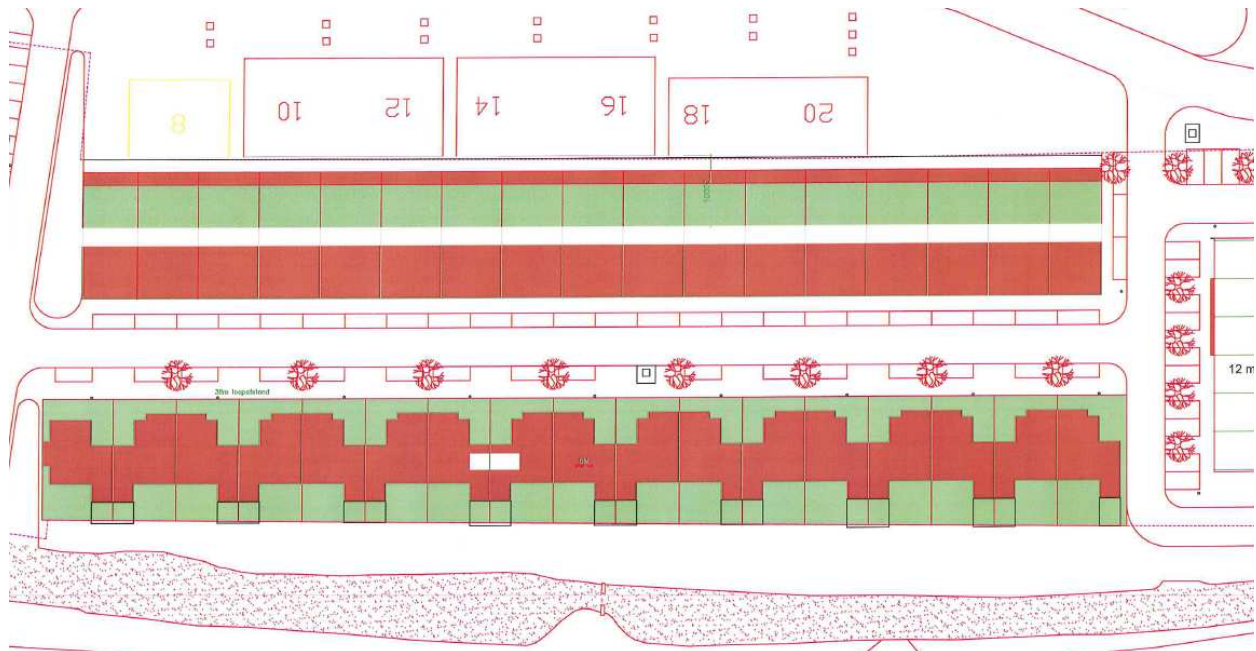
- het profiel van de woonstraat is harder/steniger dan in het oorspronkelijke plan, aangezien de tweekappers geen voortuin hebben.
- de afstand tussen de gevels van de woningen aan beide zijden van de woonstraat is kleiner dan in het oorspronkelijke plan.
- de achtertuinen van de tweekappers grenzen rechtstreeks aan de bedrijfshallen. Hierdoor is sprake van direct zicht vanuit de tuinen op de achterzijde van de hallen.
- hoewel de woningen op grotere afstand van de bedrijfshallen staan, is in de tuinen mogelijk sprake van hinder van de bedrijfsactiviteiten.
- de achtertuinen van de tweekappers zijn noordgericht in plaats van zuidgericht, zoals in het oorspronkelijke plan.

### Alternatief 2a/2b

In de alternatieven 2a/2b blijven de tweekappers aan de zuidzijde van de woonstraat gehandhaafd. Aan de noordzijde zijn tweekappers of aaneengebouwde woningen denkbaar.



Alternatief 2a: tweekappers aan noordzijde woonstraat, tweekappers aan zuidzijde woonstraat



Alternatief 2b: aaneengebouwde woningen aan noordzijde woonstraat, tweekappers aan zuidzijde woonstraat

**Voordelen:**

- afstand tot bedrijfspercelen bedraagt 12,5 meter.

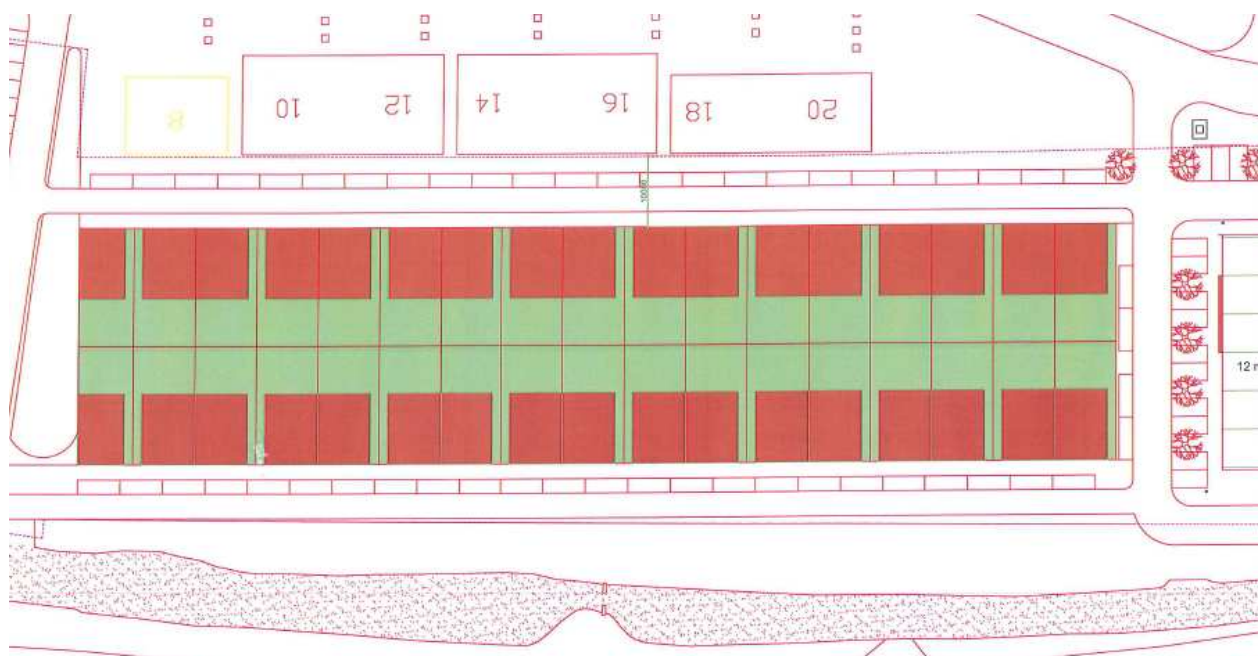
**Nadelen**

- het profiel van de woonstraat is harder/steniger dan in het oorspronkelijke plan, aangezien de tweekappers geen voortuin hebben.
- de afstand tussen de gevels van de woningen aan beide zijden van de woonstraat is kleiner dan in het oorspronkelijke plan.
- doordat de tweekappers aan de noordzijde van de woonstraat (alternatief 2a) minder diep zijn dan in het oorspronkelijke plan of alternatief 1, zijn ze breder gemaakt. Hierdoor verplaatst het parkeren zich naar de openbare ruimte, waardoor veel auto's in het zicht komen en de woonstraat een 'parkeerstraat' wordt. Hetzelfde geldt voor alternatief 2b, waarbij aaneengebouwde woningen zijn geprojecteerd.
- de achtertuinen van de woningen aan de noordzijde van de woonstraat grenzen rechtstreeks aan de bedrijfshallen. Hierdoor is sprake van direct zicht vanuit de tuinen op de achterzijde van de hallen.
- hoewel de woningen op grotere afstand van de bedrijfshallen staan, is in de tuinen mogelijk sprake van hinder van de bedrijfsactiviteiten.



### Alternatief 3

Alternatief 3 bestaat uit het realiseren van een blok met woningen waarvan de achtertuinten tegen elkaar aanliggen. Aan de noord- en zuidzijde van de woningen wordt een éénrichtingsverkeerweg aangelegd.



Alternatief 3: woningen tussen twee ontsluitingswegen (beide éénrichtingsverkeer)

#### Voordelen:

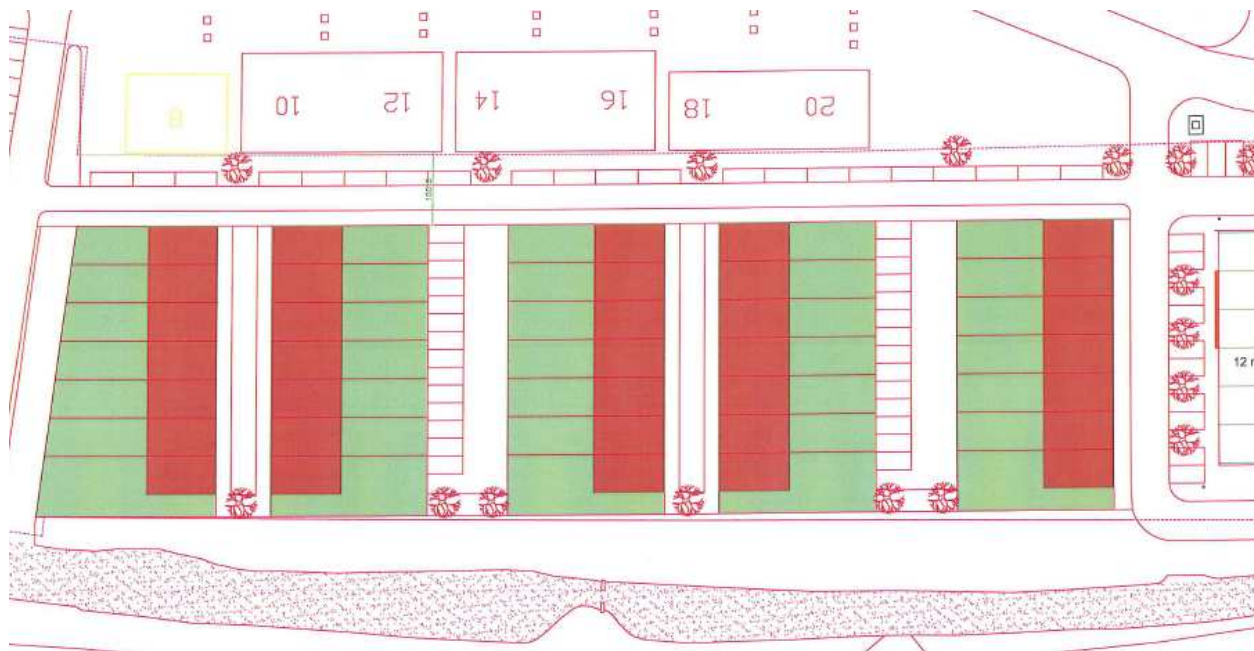
- afstand tot bedrijfspercelen bedraagt 10 meter.
- aan de zijde van de spoorlijn ontstaan mogelijkheden voor vormgeven van een 'voorzijde'.

#### Nadelen

- in deze opzet is niet langer sprake van een woonstraat die aan twee zijden begeleid wordt door woningen, maar van twee éénrichtingswegen. De verbinding tussen de twee 'koppen' van de woonbuurt wordt daardoor minder sterk ervaren.
- de noordelijke weg grenst rechtstreeks aan de achterzijde van de bedrijfshallen, waardoor deze direct zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte. De straat krijgt hierdoor het karakter van een 'achterafstraat'. De noordelijke woningen oriënteren zich op een openbare ruimte met zeer beperkte kwaliteit.
- door de beperkte perceelsdiepte hebben de woningen geen voortuinen. Hierdoor is met name in de noordelijke straat sprake van een hard/stenig profiel.
- parkeren kan niet plaatsvinden op eigen terrein, maar verschuift naar de openbare ruimte waardoor veel auto's in het zicht komen.
- in deze variant zijn slechts 34 woningen ingetekend. In verband met de parkeerbehoefte (die volledig in de openbare ruimte moet worden opgevangen) is een hoger aantal woningen niet mogelijk.

## Alternatief 4

In alternatief 4 wordt direct langs de zuidzijde van de bedrijfspercelen een weg gerealiseerd. De woningen zijn niet georiënteerd op deze weg, maar op doodlopende straatjes/erven die haaks op deze weg worden aangelegd. Parkeren vindt deels plaats in parkeerhofjes.



Alternatief 4: noordelijke ontsluitingsweg met woningen dwars daarop gesitueerd

### Voordelen:

- afstand tot bedrijfspercelen bedraagt 10 meter.
- de achtertuinen van de woningen zijn dieper dan in het oorspronkelijke plan en in veel van de andere alternatieven.

### Nadelen

- in deze opzet is niet langer sprake van een woonstraat die aan twee zijden begeleid wordt door woningen, maar van een weg die aan één zijde grenst aan de achterzijde van de bedrijfshallen en aan de andere zijde door de zijgevels van woningen. De verbinding tussen de twee 'koppen' van de woonbuurt wordt daardoor minder sterk ervaren.
- de noordelijke weg grenst rechtstreeks aan de achterzijde van de bedrijfshallen, waardoor deze direct zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte. De straat krijgt hierdoor het karakter van een 'achterafstraat' met een zeer beperkte kwaliteit.
- Zowel langs de noordelijke straat als op de parkeerhofjes wordt het beeld bepaald door achterzijdes/zijkanten van woonpercelen.
- parkeren kan niet plaatsvinden op eigen terrein, maar verschuift naar de openbare ruimte waardoor veel auto's in het zicht komen.
- in deze variant zijn slechts 35 woningen ingetekend. In verband met de parkeerbehoefte (die volledig in de openbare ruimte moet worden opgevangen) is een hoger aantal woningen niet mogelijk.
- in deze verkaveling, met straatjes aan de voorzijde van de woningen en parkeerhofjes aan de achterzijde daarvan, neemt de hoeveelheid openbaar gebied sterk toe, ten koste van de hoeveelheid uitgeefbaar gebied.

## Conclusie

Op basis van het alternatievenonderzoek kan worden geconcludeerd dat het weliswaar mogelijk is om tussen de bedrijfspercelen en de gevels van de woningen in Nieuw-Domburg een afstand van 10 meter aan te houden, maar dat alle alternatieven waarbij dit het geval is in ruimtelijk opzicht nadelen hebben ten opzichte van de oorspronkelijke verkaveling. De onderzochte alternatieven vallen in twee varianten uiteen:

- alternatieven waarbij de 10 meter afstand wordt gerealiseerd in het openbaar gebied.
- alternatieven waarbij de 10 meter afstand wordt gerealiseerd in de achtertuinen van de woningen.

Indien er voor wordt gekozen om direct aan de zuidzijde van de bedrijfsgebouwen een weg aan te leggen, en zo de afstand van 10 meter in het openbaar gebied te realiseren, leidt dit tot een verslechtering van de kwaliteit van het openbaar gebied en tot een verzwakking van het stedenbouwkundig concept (het vormen van een verbinding tussen de twee 'koppen'). Het is dan namelijk niet langer mogelijk om tussen de twee 'koppen' van het woongebied een woonstraat te realiseren die aan twee zijden door woningen wordt begeleid, waardoor de verbinding minder sterk wordt. Om deze reden hebben deze alternatieven uit ruimtelijk oogpunt niet de voorkeur.

Indien de 10 meter afstand wordt gerealiseerd in de achtertuinen van de woningen, leidt dit in alle onderzochte alternatieven tot een versmalling van het profiel van de centrale woonstraat. Het profiel van de woonstraat wordt daarnaast harder/steniger vanwege het ontbreken van voortuinen en wordt in een aantal gevallen gedomineerd door een grote hoeveelheid parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bovendien is de vraag of in de achtertuinen van de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Vanuit de achtertuinen is rechtstreeks zicht op de achterzijde van de bedrijfspercelen en in de tuinen is mogelijk sprake van milieuhinder: deze bevinden zich immers binnen 10 meter van de bedrijfspercelen. Bovendien zijn de achtertuinen in deze situatie noordgericht. Om deze redenen hebben ook deze alternatieven uit ruimtelijk oogpunt niet de voorkeur.

Geconcludeerd wordt dat het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan uit ruimtelijk oogpunt de meest wenselijke situatie is. Door de keuze voor halfvrijstaande woningen aan de zuidzijde van de woonstraat en patiowoningen aan de noordzijde van de woonstraat, worden de voornaamste bezwaren die gelden voor de alternatieven weggenomen:

- omdat de achtertuinen van de tweekappers zuidgericht zijn en grenzen aan de groen ingerichte spoorzone, kunnen deze minder diep zijn dan wanneer de tweekappers aan de noordzijde van de woonstraat zijn gesitueerd. Dit geeft ruimte voor voortuinen bij de tweekappers, wat de kwaliteit van de woonstraat ten goede komt.
- aan de noordzijde van de woonstraat is gekozen voor een introverte typologie. Door te kiezen voor patiowoningen, met een binnentuin die volledig wordt omsloten door de eigen woning, is er geen zicht op de achterzijde van de bedrijfshallen en wordt de buitenruimte afgeschermd van de bedrijfspercelen. Voor de parkeerplaatsen op eigen terrein (aan de voorzijde van de woningen) kan in een uniforme (gebouwde) oplossing worden voorzien om de parkeerplaatsen in te passen in het straatbeeld.
- Door de relatief ondiepe tuinen van de tweekappers is de ruimte tussen de gevels van de woningen aan weerszijden van de woonstraat zo groot mogelijk. Hierdoor ontstaat ruimte om de woonstraat op een aantrekkelijke manier in te richten, waardoor de openbare ruimte in het centrale deel van Nieuw-Domburg een hogere kwaliteit heeft dan in de onderzochte alternatieven. Bovendien ontstaat hierdoor zoveel mogelijk gevoel van ruimte in het gebied.

In het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan staan de woningen wél op kortere afstand van de bedrijfskavels dan in de alternatieven. De gekozen typologie (patiowoningen) maakt het echter mogelijk om dove gevels te realiseren. Vanuit juridisch-planologisch oogpunt zijn er geen belemmeringen met betrekking tot de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de omliggende bedrijfspercelen. Met betrekking tot de milieutechnische invulling kan er sprake zijn van ondergeschikte uitvoeringsmaatregelen bij de bedrijven die genomen moeten worden. Deze ondergeschikte maatregelen zullen echter niet leiden tot onevenredige belemmering van de bedrijfsvoering. Tevens zal ter plaatse van de nieuwe woningen (en ter plaatse van de binnentuinen van deze woningen) sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat. Het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag ligt aan onderhavig bestemmingsplan heeft dan ook de voorkeur boven de onderzochte alternatieven.