GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van de gemeente Krimpenerwaard

Nr. 491843
20 oktober
2026

Omgevingsprogramma Woningbouw

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Krimpenerwaard

gelezen de tekstinhoud van "Omgevingsprogramma Woningbouw" d.d. **6 mei 2026;**

besluit op grond van artikel 3.4 van de Omgevingswet en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht dat:

Artikel I

"Omgevingsprogramma Woningbouw" opgenomen in Bijlage A wordt vastgesteld.

Artikel II

Dit besluit in werking treedt per **20 oktober 2026**.
Aldus vastgesteld door Gemeente Krimpenerwaard, **6 mei 2026**

Gemeente Krimpenerwaard, ***20 oktober 2026***
Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Krimpenerwaard

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Omgevingsprogramma Woningbouw

1 Inleiding en context

In de Omgevingsvisie Krimpenerwaard is verwoord dat we in de toekomst een vitaal leefbaar gebied willen blijven waar we in goede gezondheid en met plezier wonen, werken en genieten van de unieke omgeving. Waarbij iedereen mee kan doen en zijn verantwoordelijkheid neemt.

De opgaven en uitdagingen die bijdragen aan dat doel zijn vertaald in speerpunten, waaronder:
a. toename woningen in relatie tot behoefte;
b. een meer divers woningaanbod en
c. een gezond en veilig woon- en leefklimaat.

1.1 Omgevingsprogramma Wonen: de Woonvisie

In de (update van de) Woonvisie Krimpenerwaard 2023-2028 is een deel van die speerpunten uit de Omgevingsvisie Krimpenerwaard verder uitgewerkt. Daarbij is met name de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte gedefinieerd.

Onze vitale kernen kunnen worden versterkt door iedereen te laten beschikken over een passende woning en een prettige en passende woon- en leefomgeving. Dat is geen eenvoudige opgave nu locaties binnen de kernen schaars zijn geworden en we ook ruimte voor groen willen behouden. Daarom zal er ook aan de randen van onze kernen moeten worden gebouwd. Voor de vitaliteit van kernen is het van belang dat er een evenwichtige bevolkingsopbouw is. Dat is een uitdaging in tijden van een dubbele vergrijzing. Onderzoek toont aan dat het voor het behoud van voorzieningen belangrijk is om jongeren en jonge gezinnen te behouden. Door meer woningen te bouwen dan onze ambitie, neemt het aantal jongeren en gezinnen niet af, maar juist licht toe. Het bouwen van 4.000 extra woningen zorgt daarmee voor een meer evenwichtige bevolkingsopbouw.

1.2 Omgevingsprogramma Woningbouw

In het nu voorliggende omgevingsprogramma wordt aangegeven hoe deze kwantitatieve en kwalitatieve opgave wordt bereikt. Daarbij wordt ingezet op een versnelling van de realisatie van die opgave. Nu de ruimtelijke procedures voor circa 700 woningen reeds zijn afgerond, richt het voorliggende omgevingsprogramma zich met name op de versnelling van de resterende circa 3300 woningen.

Die versnelling kan worden bereikt door projectoverstijgende zaken via dit omgevingsprogramma woningbouw te regelen, zoals bijvoorbeeld het beoordelen van eventuele milieueffecten van het totale woningbouwprogramma. Daarmee wordt voorkomen dat die aspecten binnen de afzonderlijke ruimtelijke procedures van de verschillende woningbouwprojecten moeten worden beoordeeld. Dat zou niet ten goede komen aan de gewenste versnelling in de woningbouw.

Het doel van dit omgevingsprogramma is daarmee tweeledig. Enerzijds is dat het vastleggen van een uitgangspunt voor een plan-mer-beoordeling én het uitvoeren van die plan-mer-beoordeling, anderzijds is dat het vastleggen van (overkoepelende) maatregelen in een uitvoeringsagenda die bijdragen aan het versneld uitvoeren van de woningbouwopgave.

2 Samenhang met andere visies en programma's

In dit hoofdstuk wordt de relatie van het omgevingsprogramma woningbouw met andere visies en programma's gelegd. Hierbij is zowel aandacht voor programma's van de eigen gemeentelijke organisatie als de beleidsstukken van andere overheden en organisaties. De relatie is schematisch samengevat in afbeelding 1.

2.1 Omgevingsvisie Krimpenerwaard

In de Omgevingsvisie Krimpenerwaard is als visie opgenomen dat we in de toekomst een vitaal leefbaar gebied willen blijven waar we in goede gezondheid en met plezier wonen, werken en genieten van de unieke omgeving. Waarbij iedereen mee kan doen en zijn verantwoordelijkheid neemt. Hierbij zijn verschillende speerpunten opgesteld, waaronder ‘toename woningen in relatie tot behoefte’, ‘een meer divers woningaanbod’ en ‘een gezond en veilig woon- en leefklimaat’.

2.2 Woonvisie Krimpenerwaard

In de Woonvisie Krimpenerwaard 2023-2028 zijn vervolgens de speerpunten uit de Omgevingsvisie Krimpenerwaard verder uitgewerkt. De hoofddoelstelling van het volkshuisvestelijk beleid is als volgt gedefinieerd: "*het versterken van onze vitale kernen doordat iedereen beschikt over een passende woning en prettige en passende woon- en leefomgeving*". Om dit doel te bereiken zijn verschillende subdoelen gesteld. Een belangrijk aandachtspunt is het bouwen van voldoende woningen. We willen tot 2040 4.000 woningen bouwen. Locaties binnen de kernen zijn schaars geworden en waar er ruimte is willen we ook groen behouden. Daarom zullen we ook aan de randen van onze kernen moeten bouwen. Het is hierbij belangrijk dat twee derde van de woningen in nieuwbouwplannen betaalbare woningen zijn. Voor de vitaliteit van kernen is het belang dat er een evenwichtige bevolkingsopbouw is; een uitdaging in tijden van een dubbele vergrijzing. Onderzoek toont aan dat het voor het behoud van voorzieningen belangrijk is, jongeren en jonge gezinnen te behouden. Door meer woningen te bouwen dan onze ambitie, neemt het aantal jongeren en gezinnen niet af, maar juist licht toe. Het bouwen van 4.000 zorgt daarmee voor een meer evenwichtige bevolkingsopbouw.

2.3 Programma Kostenverhaal

In het Programma Kostenverhaal en Financiële Bijdragen 2026 is weergegeven op welke wijze de gemeente (een gedeelte van) de kosten kan verhalen die de gemeente maakt om woningbouw te faciliteren. Het is juridisch gezien belangrijk dat er een deugdelijke onderbouwing is van de toekomstige kosten, met name op het gebied van infrastructuur waar de grootste kosten zitten voor de gemeente. Met het verkeersonderzoek van Goudappel (d.d. 24 juni 2025) zijn de belangrijkste toekomstige knelpunten geïnventariseerd en is er een inschatting gemaakt van de verwachte kosten. Ditzelfde onderzoek is de basis voor de planmer-beoordeling bij dit omgevingsprogramma woningbouw.

2.4 Omgevingsprogramma Sociale Basis en Maatschappelijke voorzieningen

De gemeente Krimpenerwaard heeft de ambitie om de vitaliteit van onze kernen te behouden en waar nodig te versterken. Een sterke sociale basis met daarin vitale maatschappelijke voorzieningen zijn hiervoor onmisbaar. Het zijn plekken waar je elkaar kunt ontmoeten en jezelf kunt ontplooien. Ze dragen bij aan de vitaliteit van onze inwoners, aan samen- en zelfredzaamheid en aan de leefbaarheid van wijken en kernen. Hiermee vormen maatschappelijke voorzieningen het fundament van de sociale basis van onze gemeente.

Het omgevingsprogramma woningbouw heeft een relatie met het omgevingsprogramma sociale basis en maatschappelijke voorzieningen. Er liggen koppelkansen: waar nieuwe woonwijken gerealiseerd kunnen worden, kan ook aandacht besteed worden aan de versterking van maatschappelijke voorzieningen en extra woningen leiden tot meer draagvlak voor bestaande voorzieningen.

2.5 Omgevingsprogramma Riolering en Klimaatadaptatie

In het omgevingsprogramma riolering en klimaatadaptatie zijn maatregelen opgenomen om bij te dragen aan de speerpunten uit de Omgevingsvisie op het gebied van watertaken, riolering en klimaatadaptatie. Een woningbouwprogrammering gaat verder dan de segmentering van woningtypen. Het gaat ook over een veelvoud aan andere doelen die meegegeven worden bij de ontwikkeling van een woningbouwinitiatief. Hierbij gaat het onder meer over verkeer en parkeren, stedenbouw, maar ook riolering en klimaatadaptatie.

2.6 Omgevingsprogramma Mobiliteit

In het (ontwerp) omgevingsprogramma mobiliteit is het thema mobiliteit en het gemeentelijk beleid op het gebied van mobiliteit in brede zin uitgewerkt. Het deel over verkeer in het omgevingsprogramma woningbouw gaat specifiek in op de extra effecten van de nieuwbouw op verkeer. Dit onderdeel past binnen de kaderstelling en maatregelen van het omgevingsprogramma mobiliteit.

2.7 Integraal Afstemmoment Projecten (IAP)

Bij een woningbouwambitie hoort ook een planning met (woningbouw)projecten die uitgevoerd (gaan) worden. Het IAP is een integrale afstemming waarin wordt gerapporteerd over planning, capaciteit, financiën en prioritering van die projecten. Het IAP wordt jaarlijks aangeboden aan de gemeenteraad, inclusief voorstellen om projecten af te sluiten, af te waarderen of op te starten. Hierbij wordt ook gekeken naar de financiële haalbaarheid en de uitvoerbaarheid op korte termijn.

2.8 Rijks- en provinciaal beleid

2.8.1 Omgevingsvisie provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland voert al verschillende jaren een streng ruimtelijk ordeningsbeleid. Het stelt grenzen aan de beschikbare ruimte voor nieuwbouw buiten of aan de randen van kernen. Dit beleid is vastgelegd in het provinciaal omgevingsbeleid. In de provinciale Omgevingsverordening zijn instructieregels op verschillende thema's opgenomen, waar gemeenten bij het verder brengen van woningbouwinitiatieven rekening moet houden.

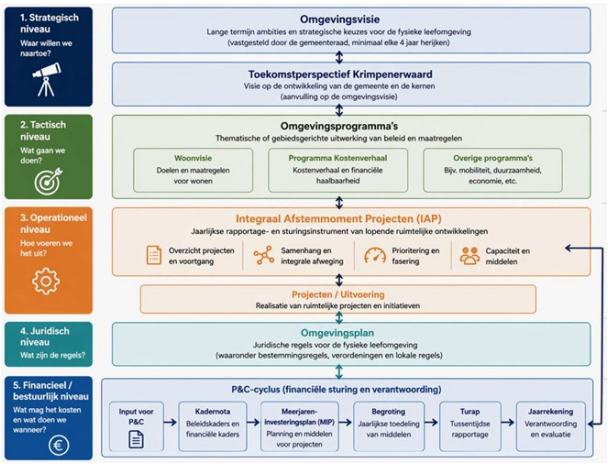
Het beleid van de provincie kan een belemmerende of vertragende factor zijn bij het realiseren van de woningbouwopgave van onze gemeente. Daarom blijven we met de provincie, Rijk en regiogemeenten in gesprek over de belangen van onze gemeente. Momenteel is de provincie Zuid-Holland het omgevingsbeleid aan het herzien, waarbij de mogelijkheden voor bouwen buiten de kernen verder beperkt lijken te worden.

2.8.2 (Concept) Nota Ruimte Rijksoverheid

De Rijksoverheid heeft zich vele jaren niet bemoeid met de ruimtelijke ordening en dit overgelaten aan provincies en gemeenten. In 2025 is echter de nieuwe concept nota Ruimte gepresenteerd. Deze concept nota Ruimte geeft aan dat er onder meer een toekomstbestendig "*groene hart van de Randstad*" moet komen en ruimte om ook bij kleine kernen enige woningbouw en bedrijvigheid toe te voegen.

2.8.3 Wet Versterking Regie Volkshuisvesting

Het Rijk wil meer regie nemen om tot meer voldoende betaalbare woningen te komen, op de juiste plekken en voor de juiste doelgroepen. Het Rijk stelt landelijke doelen vast en krijgt de bevoegdheid om woningbouwlocaties aan te wijzen. De provincie krijgt daarbij een sterkere regierol: zij moeten toezien op evenwichtige spreiding van woningtypen en regionale woondeals sluiten met gemeenten. Gemeenten moeten een Programma Volkshuisvesting opstellen, zorgen voor voldoende betaalbare woningen en voorrang geven aan bepaalde doelgroepen. De Wet Versterking Regie Volkshuisvesting is nog niet ingegaan, maar kan tot gevolg hebben dat het volkshuisvestelijk beleid en dit Omgevingsprogramma Woningbouw wordt bijgesteld. Naar verwachting worden zowel dit Omgevingsprogramma Woningbouw als de Woonvisie opgenomen in c.q. vervangen door het toekomstige Programma Volkshuisvesting



Afbeelding 1: *schematische weergave van de onderlinge relatie tussen de diverse visies, programma's en relevante beleidsstukken.*

3 Voorbereidingsprocedure en plan-mer-beoordeling

3.1 Participatie

De Omgevingswet stelt participatie als een vereiste bij de voorbereiding van een omgevingsprogramma, zodat een gedragen omgevingsprogramma het resultaat is. Er zijn geen juridische vereisten ten aanzien van participatie en de wijze waarop participatie zou moeten plaatsvinden.

Bij de voorbereiding van dit omgevingsprogramma woningbouw heeft de participatie zich met name gericht op de aspecten die betrekking hebben op de plan-mer-beoordeling. Het omgevingsprogramma

zelf geeft immers geen nieuwe kaders voor de woningbouw: de aantallen, de segmentering en globale, ruimtelijke spreiding van het woningbouwprogramma zijn al benoemd in de Omgevingsvisie en/of Woonvisie. Conform het plan van aanpak is voor het onderdeel klimaatadaptatie meerdere keren overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (hierna: HHSK) en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (hierna: HDSR). Voor het onderdeel verkeer is de provincie Zuid-Holland én het HHSK betrokken bij het gehele proces van het verkeersonderzoek. Ook bij de verdere uitwerking zullen deze partijen betrokken blijven.

3.2 Plan-mer-beoordeling

Op grond van artikel 16.36 lid 3 en 5 Omgevingswet dient het college van burgemeester en wethouders te bepalen of het woningbouwprogramma geen cumulatieve nadelige (milieu)gevolgen kan hebben en of al dan niet een plan-mer doorlopen dient te worden.

Om te bepalen of een plan-mer nodig is, is een plan-mer-beoordeling uitgevoerd. Hiermee wordt onderzocht of er significante, cumulatieve milieu-effecten kunnen optreden bij het realiseren van het woningbouwprogramma. Wanneer dit niet het geval is, is een plan-mer niet nodig.

Voor een succesvolle ruimtelijke ordeningsprocedure van individuele woningbouwontwikkelingen is het nodig om de mogelijke cumulatieve effecten van het totale woningbouwprogramma te onderzoeken voor milieu-aspecten waarbij cumulatieve effecten op zouden kunnen treden. Dit kan het geval zijn bij de aspecten geluid, lucht en stikstof. Mogelijke effecten worden veelal veroorzaakt door verkeer, waardoor een verkeersonderzoek is uitgevoerd als basis voor de milieu-onderzoeken.

In dit omgevingsprogramma woningbouw worden de resultaten van de plan-mer-beoordeling samengevat.

3.3 Reikwijdte van de plan-mer-beoordeling

De gemeente Krimpenerwaard heeft als opgave om 4.000 woningen te bouwen in de periode 2023 tot en met 2040. Voor circa 700 woningen is al een bestemmingsplan vastgesteld of andere ruimtelijke procedure afgerond. De scope van de plan-mer-beoordeling is daarom 3.300 woningen.

Er is in het onderzoek uitgegaan van de lokale plannen in de Regionale Projectenlijst Woningbouw 2023. Hierin zijn minder dan 3.300 woningen opgenomen. Voor de overige woningen is een aanname gedaan voor de locatie door deze woningen evenredig te verdelen over de kernen.

3.4 Onderzoeken in het kader van de plan-mer-beoordeling

Ten behoeve van de plan-mer-beoordeling is een viertal onderzoeken uitgevoerd, waarvan de resultaten zijn opgenomen in de betreffende rapportages:

a. Verkeersonderzoek woningbouw Krimpenerwaard, kenmerk 018755.20250424.R1.02, d.d. 24 juni 2025, opgesteld door Goudappel BV. (Bijlage 1 Verkeersonderzoek)
b. Akoestisch onderzoek Woningbouw Krimpenerwaard, projectnummer 0501445.100 revisie 01, d.d. 19 september 2025 opgesteld door Antea Group. (Bijlage 2 Akoestisch onderzoek)
c. Luchtkwaliteitsonderzoek Woningbouw Krimpenerwaard, projectnummer 0501445.100 revisie 01, d.d. 11 september 2025 opgesteld door Antea Group.(Bijlage 3 Luchtkwaliteitsonderzoek)
d. Onderzoek stikstofdepositie Woningbouw Krimpenerwaard, projectnummer 0501445.100 revisie 01, d.d. 18 september 2025, opgesteld door Antea Group. (Bijlage 4 Onderzoek stikstofdepositie)

3.5 Uitkomst plan-mer-beoordeling

Uit de onderzoeken blijkt het volgende:

a. de toename van wegverkeerslawaai is verwaarloosbaar. De hoogste berekende toename betreft een toename van 0,5 dB;
b. de bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit is verwaarloosbaar en voldoet aan de eis ‘niet in betekenende mate’ en
c. de toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuurgebieden is netto positief: er is sprake van een afname van stikstofdepositie door het stopzetten van het bemesten van het agrarisch grasland.

Het concept plan-mer-beoordelingsbesluit is voor reactie gedeeld met het Ministerie VRO, Ministerie I&W, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, HHSK en provincie Zuid-Holland. Het HHSK, het HDSR en de provincie Zuid-Holland hebben een inhoudelijke reactie gegeven op zowel de concept plan-mer-beoordeling als het concept omgevingsprogramma. Die reacties geven geen aanleiding om de plan-mer-beoordeling of het onderliggende omgevingsprogramma aan te passen.

Geconcludeerd is dat er geen cumulatieve milieu-effecten optreden. Er is geen aanleiding voor een plan-mer. In Bijlage 5 Plan-mer-beoordeling is de volledige plan-mer-beoordeling en het juridisch kader weergegeven.

4 Ruimtelijke ordening

4.1 Inleiding

Voor een succesvolle ruimtelijke ordeningsprocedure van de individuele, toekomstige woningbouwontwikkelingen is het nodig om te onderbouwen of er cumulatieve effecten van het gehele woningbouwprogramma te verwachten zijn op milieu-aspecten waar cumulatie kan optreden. Dat zijn de aspecten geluid, lucht en stikstof. Dit hoofdstuk gaat in op de relatie met de individuele projecten.

4.2 Verantwoording cumulatieve effecten per woningbouwproject

In het vorige hoofdstuk is beschreven dat een plan-mer-beoordeling is uitgevoerd. Hiermee is onderzocht of er significante, cumulatieve milieu-effecten kunnen optreden bij het realiseren van het woningbouwprogramma. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan worden uitgesloten dat het realiseren van het woningbouwprogramma conform de Woonvisie - en dit omgevingsprogramma woningbouw - leidt tot cumulatieve, nadelige milieugevolgen, waardoor een plan-mer niet nodig is.

Alle lokale effecten zullen per project worden onderzocht en beoordeeld in project- of plan-mer-beoordelingen voor het specifieke project. Hierbij gaat het om de thema's als bodemverontreiniging, archeologie, ecologie (gebieds- en soortenbescherming), milieuzonering, trillingen, omgevingsveiligheid en ontplofbare oorlogsresten.

De conclusie dat het omgevingsprogramma woningbouw niet leidt tot cumulatieve, nadelige milieugevolgen dient te worden verwerkt in de project- of plan-mer-beoordeling van alle afzonderlijke woningbouwprojecten. Door deze maatregel op te nemen in het omgevingsprogramma wordt geborgd dat dit op juridisch correcte wijze plaatsvindt.

4.3 Maatregelen

De uitkomsten van de plan-mer-beoordeling dienen op juridisch zorgvuldige wijze in de ruimtelijke procedures van individuele woningbouwprojecten verwerkt te worden.

De navolgende maatregelen worden daaraan gekoppeld:
a. Het toepassen van de resultaten en conclusies van de plan-mer-beoordeling in toekomstige omgevingsplanwijzigingen en vergunningprocedures.
b. Het bewaken van de cumulatieve milieueffecten op gemeentelijk niveau via monitoring en door actualisatie van onderzoeken bij grote wijzigingen in aantallen woningen en/of locaties van woningbouwprojecten.

5 Verkeersonderzoek

5.1 Inleiding

De gezamenlijke verkeerseffecten van de toekomstige woningbouwprojecten zijn in beeld gebracht.

Naast de toekomstige woningbouw zijn er autonome ontwikkelingen zoals huishoudensverdunning en toename van elektrische fietsen die de mobiliteit beïnvloeden. Daarom heeft een gespecialiseerd bureau in verkeer (Goudappel) de opdracht gekregen om de lange termijn ontwikkelingen op de doorgaande wegen in beeld te brengen.

Voor een goed begrip van het verkeersonderzoek en de status zijn de volgende zaken belangrijk:
a. Het verkeersonderzoek is een verkenning en geen blauwdruk. Er zijn aannames gedaan over de verdeling van de nieuwbouw en in werkelijkheid zullen individuele projecten soms niet doorgaan en er zullen ook nieuwe initiatieven bijkomen.
b. Het verkeersonderzoek moet regelmatig een update krijgen, één keer per drie jaar;
c. De doorgaande wegen zijn vrijwel allemaal in eigendom en beheer van de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard. Gezamenlijke afstemming en planning is en blijft daarom essentieel.

5.2 Uitkomsten verkeersonderzoek

De woningbouwplannen gaan impact hebben op het omliggende wegennet binnen de Krimpenerwaard en op regionale verbindingen.

In dit kader zijn de verkeerseffecten op middellange (2032) en lange termijn (2040) onderzocht. Hiervoor zijn modeldoorrekeningen met regionaal verkeersmodel RVMH versie 4.1 en verkennende analyses naar verkeersafwikkeling op kruispuntniveau uitgevoerd. Er is los van de nieuwbouw in de Krimpenerwaard sprake van forse verkeerstoenames. Deze toenames zijn te verklaren door autonome verkeersgroei en het meenemen van de ruimtelijke ontwikkelingen in buurgemeenten van de Krimpenerwaard, zoals Cortelande en Westergouwe.

De woningbouwontwikkelingen zijn dynamisch en bestaan uit een groot aantal kleine projecten met een eigen dynamiek. In dit kader is de gemeente voornemens de verkeerseffecten van de woningbouwontwikkelingen te blijven monitoren. Concreet gaat het om een driejaarlijkse controle in hoeverre het verkeersonderzoek nog actueel is. De beschreven onderzoeksresultaten, conclusies en aanbevelingen zullen ook bij kleine gewijzigde omstandigheden blijven gelden.

Zie Bijlage 6 Samenvatting verkeersonderzoek voor een samenvatting van het verkeersonderzoek.

5.3 Aanbevelingen verkeersonderzoek

Goudappel heeft de volgende aanbevelingen op het gebied van verkeer voor de doorgaande wegen:

a. Per plan de verkeerseffecten en ontsluitingsstructuur onderzoeken

Het onderzoek geeft gedeeltelijk houvast om uitspraken te doen over de verkeerseffecten en ontsluitingsstructuur van individuele (woningbouw)plannen. Tegelijkertijd wordt aanbevolen om per plan de exacte verkeerseffecten en ontsluitingsstructuur nader te onderzoeken.

b. Gevolgen voor verkeersveilig- en leefbaarheid op onderliggend wegennet

Op het onderliggend wegennet in beheer van Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (HHSK) en gemeente Krimpenerwaard is op sommige wegvakken sprake van forse verkeerstoenames. Deze toenames zijn grotendeels het gevolg van autonome verkeersgroei. Verkeerstoenames die wel gerelateerd kunnen worden aan woningbouwplannen, zijn vooral afkomstig van de nog niet vastgestelde woningbouwplannen. Tegelijkertijd is het erg afhankelijk van de locatie in de gemeente in hoeverre de vastgestelde (Referentie) of de nog niet-vastgestelde (Plan) woningbouwplannen al en in welke mate zorgen voor verkeerstoenames.

c. Uitvoeren verdiepende kruispuntanalyses

In het kader van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau zijn binnen het onderzoek van Goudappel verkennende analyses uitgevoerd. Deze analyses geven een eerste indicatie van waar de huidige kruispuntvorm niet voldoet en welke kruispuntvorm in dat geval wel passend is met het oog op de toekomstige verkeerstromen. Voor dit omgevingsprogramma woningbouw is die constatering afdoende. Voor een aantal kruispunten zullen - conform de aanbeveling - verdiepende analyses worden uitgevoerd als onderdeel van de afzonderlijke projecten.

d. Fasering van maatregelen in infrastructuur

Goudappel doet de aanbeveling om nader onderzoek te doen naar de fasering van infrastructurele maatregelen. Uit dit nadere onderzoek moet blijken in hoeverre en welke van de maatregelen op middellange (tot 2032) en lange termijn (2032-2040) nodig zijn.

5.4 Parkeernormen en verkeersonderzoek

De Provincie Zuid-Holland hanteert andere (lagere) parkeernormen dan de Gemeente Krimpenerwaard. De Provincie heeft de gemeente gevraagd aan te tonen dat er hogere parkeernormen nodig zijn. De gemeente Krimpenerwaard heeft dit parkeeronderzoek uitgevoerd en de conclusie is dat het feitelijk autobezit in de Krimpenerwaard aansluit bij het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen. In Bijlage 7 Passende parkeernormen is het onderzoek naar parkeren bijgevoegd.

Hier zit wel een spanningsveld met de wens om meer woningen te bouwen en om financieel haalbare woningbouwplannen te realiseren. Parkeren kost immers veel ruimte. Een mogelijke oplossing hiervoor

is een (beperkt) deel van de parkeerplaatsen als flexruimte in te richten die indien noodzakelijk naar parkeren omgezet kan worden. Dit helpt de ruimtelijke kwaliteit van plannen. Daarmee wordt ook meer recht gedaan aan mogelijke toekomstige ontwikkelingen (denk aan de zelfrijdende auto) die grote invloed kunnen hebben op de parkeerbehoefte.

5.5 Maatregelen

Om een veilige, bereikbare en leefbare verkeersinfrastructuur te kunnen borgen die rekening houdt met de woningbouwopgave én de autonome verkeersontwikkelingen, worden de navolgende maatregelen getroffen:

a. het opstellen en uitvoeren van een adaptieve investeringsagenda mobiliteit in samenwerking met provincie Zuid-Holland en Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard;
b. het zoveel mogelijk koppelen van infrastructurele maatregelen aan natuurlijke onderhoudsmomenten;
c. het gezamenlijk maximaal inzetten op subsidies voor infrastructurele aanpassingen;
d. het periodiek actualiseren van het verkeersonderzoek (eens per drie jaar) om nieuwe inzichten tijdig te verwerken;
e. het per woningbouwproject nader onderzoeken van verkeerseffecten, ontsluitingsstructuur, verkeersveiligheid en leefbaarheid en
f. het maken van een afwegingskader voor binnenstedelijke projecten waar de parkeernorm niet gehaald kan worden.

6 Klimaatbestendig bouwen

6.1 Inleiding

Klimaatbestendig bouwen is de afgelopen jaren een steeds belangrijker thema geworden. Het is ook een breed thema waar diverse overheden en Hoogheemraadschappen invloed op uitoefenen. Vanuit de woningbouwopgave is er de behoefte aan helderheid in het woud van regels en richtlijnen. De omgevingsdienst (ODMH) heeft daarom in opdracht van de gemeente Krimpenerwaard een advies gemaakt waarin al het vigerende beleid van Rijk, Provincie Zuid Holland en waterschapen is verwerkt. Dit advies is als Bijlage 8 Beleidsadvies klimaatadaptatie opgenomen. Het advies van ODMH is te beschouwen als een uitwerking van een toetsingskader voor de risicobeoordeling die verplicht is vanuit de Omgevingsverordening van Provincie Zuid-Holland. Het bevat geen nieuwe kaders.

6.2 Inhoud advies ODMH

In het advies wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

a. op basis van welke wet- en regelgeving kunnen of moeten eisen omtrent klimaatadaptatie worden gesteld aan woningbouw?
b. welke onduidelijkheden in het bestaand beleid zijn er voor de uitvoering van de plantoetsing op het gebied van klimaatadaptatie? En hoe vullen we deze onduidelijkheden in?
c. wanneer zijn maatregelen verplicht om de risico's van klimaatadaptatie te beheersen?

Conform de Omgevingsverordening art 7.41b "Risico's van klimaatverandering" van Provincie Zuid-Holland moeten in elk omgevingsplan de volgende aspecten in beschouwing worden genomen:

a. wateroverlast door overvloedige neerslag;
b. overstroming;
c. hitte;
d. droogte en
e. bodemdaling.

De initiatiefnemer van een ontwikkeling dient in het geval van risico's vroegtijdig te onderbouwen hoe hiermee wordt omgegaan en/of welke maatregelen worden genomen om deze risico's te ondervangen (adaptatie).

Uit dit advies volgen als belangrijkste de onderstaande speerpunten voor het beoordelingskader:

a. initiatiefnemers moeten een aanvullende 'risicoverantwoording' indienen met daarin o.a. een toelichting op de locatiekeuze, maatregelen om het risico te verkleinen én financiële consequenties voor de langere termijn;
b. bodemdaling en de slechte draagkracht van de bodem moeten in de gemeente Krimpenerwaard sturend worden in locatiekeuze voor woningbouw én de manier waarop er wordt gebouwd. Door klimaatverandering zal de bodemdaling namelijk gaan versnellen;
c. de Krimpenerwaard kent een verhoogd overstromingsrisico waardoor onder andere verticaal evacueren naar de eerste verdieping mogelijk moet zijn en

d. hitte en droogte zijn voor de Krimpenerwaard een beperkter risico.

6.3 Specifieke aandachtspunten Krimpenerwaard

Wateroverlast door overvloedige neerslag is in alle stedelijke gebieden een probleem. Dat geldt dus ook voor de bebouwde kom in Krimpenerwaard. Extra relevant voor Krimpenerwaard is dat door het hoge oppervlaktewaterpeil er weinig bergingscapaciteit aanwezig is.

Het huidige overstromingsrisico (op basis van data van het LIWO, het Landelijk Informatiesysteem Water en Overstromingen, te raadplegen in de Klimaateffectatlas, voldoet nog niet aan de norm voor 2050. Dit betekent onder meer dat er bij nieuwbouw gelegenheid moet zijn om naar hogere verdiepingen te vluchten. Volgens het LIWO voldoet het overstromingsrisico voorprimaire waterkeringen nog niet aan de norm voor 2050. Tot de afronding van het HWBP is daarom sprake van een verhoogd risico.

Bodemdaling is vanwege de veengrond een belangrijk aandachtspunt. Het gaat daarbij vooral om de slechte draagkracht. De draagkracht van de bodem is met name in het hart van de gemeente niet goed. Dit is de reden waarom in het “Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving” daar extra aandacht voor is.

6.4 Maatregelen

De doelstelling op het gebied van klimaatadaptatie is het realiseren van woningbouw die aantoonbaar rekening houdt met klimaatrisico’s en past bij de bodem- en watercondities van de Krimpenerwaard.

Daartoe worden de navolgende maatregelen getroffen:
a. het toepassen van het door de Omgevingsdienst Midden-Holland ontwikkelde beoordelingskader voor klimaatadaptatie;
b. het verplicht stellen van een klimaatrisicobeoordeling bij nieuwe woningbouwinitiatieven;
c. het opnemen van klimaatadaptieve randvoorwaarden in Nota’s van Uitgangspunten, anterieure overeenkomsten en vergunningverlening en
d. het verder uitwerken van beleid en maatregelen in samenwerking met de hoogheemraadschappen.

7 Uitvoeringsagenda

Het college monitort de uitvoering van dit omgevingsprogramma periodiek. Indien gewijzigde omstandigheden, nieuwe beleidskaders of gewijzigde woningbouwprogrammering daartoe aanleiding geven, kan het programma worden aangepast of geactualiseerd. Dat kan mogelijk ook – tezamen met een volgende update van de Woonvisie - via een op te stellen Programma Volkshuisvesting. Op die manier borgen we de blijvende toepasbaarheid van de plan-mer-beoordeling.

7.1 Op te volgen maatregelen binnen projecten

Dit omgevingsprogramma woningbouw benoemt meerdere maatregelen die bij ieder afzonderlijk initiatief of project genomen dienen te worden. Het gaat daarbij tenminste om de navolgende maatregelen:

RO-procedures
a. het toepassen van de resultaten en conclusies van de plan-mer-beoordeling in toekomstige omgevingsplanwijzigingen en vergunningprocedures.

Mobiliteit
a. het per woningbouwproject nader onderzoeken van verkeerseffecten, ontsluitingsstructuur, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Klimaatbestendig bouwen
a. het verplicht stellen van een klimaatrisicobeoordeling;
b. het toepassen van het door de Omgevingsdienst Midden-Holland ontwikkelde beoordelingskader voor klimaatadaptatie en
c. het opnemen van klimaatadaptieve randvoorwaarden in Nota’s van Uitgangspunten, anterieure overeenkomsten en vergunningverlening.

7.2 Periodiek te actualiseren maatregelen

Naast deze afzonderlijke “projectmaatregelen” dient er ook blijvende aandacht te zijn voor de bruikbaarheid van onderzoeken die de basis vormen voor de plan-mer-beoordeling.

Dat omvat tenminste de navolgende acties:

a. het bewaken van de cumulatieve milieueffecten op gemeentelijk niveau via monitoring en door actualisatie van onderzoeken bij grote wijzigingen in aantallen woningen en/of locaties van woningbouwprojecten en
b. het periodiek actualiseren van het verkeersonderzoek (eens per drie jaar) om nieuwe inzichten tijdig te verwerken.

Bovenstaande kan aanleiding zijn voor een geactualiseerde plan-mer-beoordeling.

7.3 Nog te verkennen, projectoverstijgende maatregelen

De plan-mer-beoordeling is de meest concrete projectoverstijgende maatregel die nu is genomen. Er is echter meer nodig om te komen tot een succesvolle, versnelde realisatie van het woningbouwprogramma. Na vaststelling van dit omgevingsprogramma zal daarom op de navolgende projectoverstijgende maatregelen worden ingezet, waarvoor afzonderlijke projectopdrachten worden opgesteld.

1. Een verkenning van de benodigde ambtelijke capaciteit.

Het betreft een verkenning van de benodigde capaciteit om het totale woningbouwprogramma daadwerkelijk, versneld te kunnen (laten) uitvoeren. Deze noodzakelijke verkenning houdt verband met motie M25-051, waarin het college wordt verzocht in kaart te brengen welke aanvullende inzet van middelen, formatie en externe ondersteuning en beleidsinstrumenten noodzakelijk is om in de kleine kernen (Gouderak, Berkenwoude, Ammerstol en Vlist) woningbouwprojecten van de grond te krijgen. Deze verkenning kan worden betrokken bij de afwegingen in het kader van onder meer de Begroting 2027.

2. Naar een adaptieve investeringsagenda mobiliteit

Het opstellen en uitvoeren van een adaptieve investeringsagenda mobiliteit in samenwerking met provincie Zuid-Holland en Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard. Deze investeringsagenda is noodzakelijk om tot de juiste ingrepen op het juiste moment te komen en de financiële dekking daarvan tijdig op orde te hebben. Deze maatregel houdt nadrukkelijk verband met het Programma Kostenverhaal, waarbij wordt ingezet op het verkrijgen van gedeeltelijke dekking van die investeringen door bijdragen van initiatiefnemers.

3. Naar een afwegingskader voor 'binnenstedelijk' parkeren

Het maken van een afwegingskader voor binnenstedelijke projecten waar de parkeernorm niet gehaald kan worden. Alhoewel de gehanteerde normen overeenkomen met het autobezit in de Krimpenerwaard, kan het de haalbaarheid van binnenstedelijke projecten vergroten als er met een scherpere, meer sturende parkeernorm kan worden gerekend. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging binnen nog vast te stellen kaders.

4. Een verkenning naar voldoende afvalwatercapaciteit

De afvalwaterverwerkingsinstallaties in de Krimpenerwaard lopen tegen de grenzen van de capaciteit aan. Voldoende capaciteit is niettemin een relevante randvoorwaarde om woningbouw te kunnen realiseren en met name in gebruik te kunnen nemen. Voor een toekomstbestendige afvalwaterverwerking is onderzoek noodzakelijk naar de benodigde, beschikbare en haalbare afvalwatercapaciteit voor het totale woningbouwprogramma, inclusief daarbij behorende, overkoepelende afspraken met de Hoogheemraadschappen.

Bijlage II Overzicht Documentenbijlagen

Bijlage 1 Verkeersonderzoek	/join/id/regdata/gm1931/2026/a23dd2e91a5844f484b1f8c7998534b3/nld@2026-10-19;12474469
Bijlage 2 Akoestisch onderzoek	/join/id/regdata/gm1931/2026/62099bf2c9a941dca748e1ba66421bf4/nld@2026-10-19;12474469
Bijlage 3 Luchtkwaliteitsonderzoek	/join/id/regdata/gm1931/2026/45e57c65cd0244dba92ffcdfb4d95186/nld@2026-10-19;12474469
Bijlage 4 Onderzoek stikstofdepositie	/join/id/regdata/gm1931/2026/87ae9674cfa34380becf2100229541ce/nld@2026-10-19;12474469
Bijlage 5 Plan-mer-beoordeling	/join/id/regdata/gm1931/2026/957e6a732d754d98ba82c406fac3d271/nld@2026-10-19;12474469
Bijlage 6 Samenvatting verkeersonderzoek	/join/id/regdata/gm1931/2026/2096cddf571e47199136f886c97ac226/nld@2026-10-19;12474469
Bijlage 7 Passende parkeernormen	/join/id/regdata/gm1931/2026/2b80f9f7f2014bc08a049fea54570f1d/nld@2026-10-19;12474469
Bijlage 8 Beleidsadvies klimaatadaptatie	/join/id/regdata/gm1931/2026/b094f1a9f3dc47e7873a90e368c9f750/nld@2026-10-19;12474469