

A12 BRAVO, deelproject 8

Oostelijke randweg Harmelen



Vaststelling

17 februari 2012

Gemeente Woerden

Bestemmingsplan A12 BRAVO, deelproject 8 Oostelijke randweg Harmelen

INHOUD:

- TOELICHTING
- REGELS
- VERBEELDING

Werknummer: 370.200.01

Datum: 17 februari 2012

KuiperCompagnons
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw,
Architectuur, Landschap B.V.
Rotterdam

Procedureoverzicht

	Datum (en eventuele opmerkingen)
Voorontwerp	
- concept	20 april 2010
- definitief	14 december 2010
- vooroverleg	
Ontwerp	
- concept 1	13 mei 2011
- concept 2	16 mei 2011
- definitief	30 mei 2011
- ter inzage	30 juni t/m 10 augustus 2011
Vaststelling	

TOELICHTING

Inhoudsopgave van de toelichting

DEEL A HET PLAN

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Planbeschrijving	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Bestaande situatie	5
2.3	Toekomstige situatie	7
2.4	Milieueffectrapport	8
2.5	Uitgangspunten	9
2.6	Planmethodiek	9

DEEL B VERANTWOORDING

3	Ruimtelijk kader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Gemeentelijk beleid	15
4	Mobiliteit	17
4.1	Kader	17
4.2	Onderzoek	18
4.3	Conclusie	19
5	Cultuurhistorische waarden	21
5.1	Archeologie	21
5.1.1	Kader	21
5.1.2	Onderzoek	22
5.1.3	Conclusie	23
5.2	Monumenten	24
5.2.1	Kader	24
5.2.2	Huidige situatie	24
5.2.3	Conclusie	24
6	Milieu	25
6.1	Algemeen	25
6.2	Geluid	25
6.2.1	Kader	25
6.2.2	Onderzoek	26
6.2.3	Conclusie	28

6.3	Luchtkwaliteit	29
6.3.1	Kader	29
6.3.2	Onderzoek	30
6.3.3	Conclusie	31
6.4	Externe veiligheid	31
6.4.1	Kader	31
6.4.2	Onderzoek	33
6.4.3	Conclusie	34
6.5	Bodemkwaliteit	35
6.5.1	Kader	35
6.5.2	Onderzoek	36
6.5.3	Conclusie	37
6.6	Kabels en leidingen	37
6.6.1	Kader	37
6.6.2	Onderzoek	38
6.6.3	Conclusie	38

7	Water	39
7.1	Kader	39
7.2	Onderzoek	42
7.3	Conclusie	43

8	Natuur en landschap	45
8.1	Kader	45
8.2	Onderzoek	46
8.3	Conclusie	47

DEEL C UITVOERBAARHEID EN PROCEDURE

9	Uitvoerbaarheid	49
9.1	Economische uitvoerbaarheid	49
9.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
9.3	Handhavingaspecten	49

10	Procedure	51
10.1	Vorbereidingsfase	51
10.2	Ontwerpfase	52
10.3	Vaststellingsfase	52

Bijlagen

- KLIC-melding
- Nota beantwoording overleg- en inspraakreacties
- Nota van beantwoording zienswijzen

Afzonderlijke bijlagen

- MER
- Onderzoek flora en fauna

- Akoestisch onderzoek met aanvullende brief van DGMR
- Archeologisch onderzoek
- Tracénota
- Variantenafweging Oostelijke randweg Harmelen (A12BRAVO project 8)
- Luchtkwaliteitonderzoek A12 effect BRAVO 8 (februari 2011)
- Luchtkwaliteitonderzoek A12 effect BRAVO 8 actualisatie 2011 (13 december 2011)

DEEL A
HET PLAN

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De kernen Woerden en Harmelen hebben te maken met een toenemende verkeersdruk en een verminderde bereikbaarheid. Deze problemen beperken zich niet tot Woerden en Harmelen, maar doen zich voor in het gehele gebied rondom de A12 tussen Utrecht en Gouda. Voor het oplossen van de verkeersproblematiek was afstemming van de verschillende initiatieven noodzakelijk om tot een adequate oplossingsrichting te kunnen komen. Dit heeft geleid tot een gezamenlijke aanpak in de vorm van het project A12 BRAVO.

A12 BRAVO staat voor Brede Regionale Aanpak Voorkomt Oponthoud en heeft als doel om de verkeersknelpunten op te lossen rond het A12-traject vanaf het verkeersplein Oudenrijn tot en met Bodegraven en in het gebied daar omheen. A12 BRAVO bevat de volgende korte termijn projecten:

1. Benuttingsmaatregelen op de A12 Gouda-Oudenrijn.
3. Weg vanaf aansluiting Nieuwerbrug/Waarder naar Middelland (Zuidelijke randweg Woerden).
4. Westelijk randweg Woerden vanaf project 3 naar de N458.
5. Reconstructie aansluiting Woerden op de A12.
6. Weg vanaf aansluiting Woerden-Oost naar het westen (6a) (Zuidelijke randweg Harmelen), westelijke randweg voor Harmelen daarop aansluitend (6b) en een oostelijke randweg voor Woerden daarop aansluitend (6c).
7. Aansluiting Woerden-Oost op de A12.
8. Weg tussen aansluiting Woerden-Oost naar N198 (Utrechtsestraatweg) (Oostelijke randweg Harmelen).
9. Weg vanaf aansluiting Woerden-Oost naar de Veldhuizerweg.



Afbeelding 1 Overzicht BRAVO-projecten

Op termijn verdwijnt de tijdelijke verbinding tussen de N198 (Utrechtsestraatweg) en de Veldhuizerweg bij De Meern. Om te voorkomen dat al het verkeer uit de oostelijke helft van Harmelen door de kern van Harmelen naar Woerden en/of de A12 moet rijden wordt de oostelijke randweg Harmelen gerealiseerd.

Het doel van onderhavig bestemmingsplan is de aanleg van deelproject 8 (Oostelijke randweg Harmelen) mogelijk te maken. De randweg draagt bij aan een afname van het sluipverkeer door de kern Harmelen en heeft als doel een betere doorstroming en leefbaarheid.

1.2 Plangebied

Het plangebied bestaat uit het tracé van de randweg en aangrenzende gronden.



Afbeelding 2 Globale ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Onderhavig bestemmingsplan vervangt voor het hiervoor aangegeven plangebied het vigerende bestemmingsplan Buitengebied Harmelen 2001, dat door de Raad van de gemeente Woerden is vastgesteld op 28 februari 2002 en door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht is goedgekeurd op 14 oktober 2002. De gronden ter plaatse van het plangebied hebben de bestemming “Agrarisch gebied met landschapswaarden” met de aanduidingen ‘openheid’ en ‘karakteristiek verkavelingspatroon’. Ter plaatse van deze bestemming zijn de gronden bestemd voor agrarische bedrijvigheid en instandhouding van de aldaar voorkomende landschapswaarden openheid en het karakteristieke verkavelingspatroon. Voor een klein deel vigeert het bestemmingsplan “Buitengebied Harmelerwaard 1971”.

1.4 Leeswijzer

De opzet en het vervolg van deze toelichting is als volgt. In hoofdstuk 2 vindt de planbeschrijving plaats waarin de huidige en toekomstige situatie wordt beschreven. Tevens komt de planmethodiek aan de orde. In deel B van de toelichting komen achtereenvolgens de aspecten met betrekking tot het ruimtelijk kader, mobiliteit, cultuurhistorische waarden, milieu, water, natuur en landschap aan de orde. Hierbij wordt per thema het relevante beleid van de verschillende overheidslagen kort weergegeven en wordt de huidige en toekomstige situatie

beschreven. Het hoofdstuk milieu wordt uitgesplitst in de verschillende milieuaspecten. De uitvoerbaarheid van het plan en het hoofdstuk met betrekking tot procedure komen in deel C aan de orde.

2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het plangebied zodat een duidelijk beeld van het gebied ontstaat. Bij de beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie wordt ingegaan op de ruimtelijke en functionele aspecten van het gebied. Vervolgens komen de uitgangspunten van het bestemmingsplan aan bod waarbij ingegaan wordt op de planologische afwegingen die zijn gemaakt bij het opstellen van het bestemmingsplan. Ten slotte wordt de planmethodiek beschreven.

2.2 Bestaande situatie

Slagenlandschap

Het plangebied ligt in het veenweidegebied van de gemeente Woerden. Kenmerkend voor het gebied is het slagenlandschap. Een slagenlandschap is een landschap waarbij de verkaveling volgens een bepaald patroon heeft plaatsgevonden. Vanuit een toegankelijke lijnvormig element, in dit geval de Leidsche Rijn, werden lange, smalle en evenwijdige percelen loodrecht hierop aangelegd. Een groot deel van het gebied werd gebruikt voor ontwatering door de aanleg van een stelsel van evenwijdige sloten aan de lange zijden van de perceelsgrenzen.

De gronden ter plaatse van het plangebied bestaan uit agrarische gronden en worden voornamelijk gebruikt als grasland. Het tracé doorsnijdt circa vier slagen.

Utrechtsestraatweg

De Utrechtsestraatweg langs de Leidsche Rijn vormt een cultuurhistorisch bebouwingslint. Gedurende de Middeleeuwen en nog lang daarna vond het meeste vervoer over het water plaats. De jaagpaden werden zowel voor de beroepsvaart als voor de trekschuitverbindingen naar Amsterdam, Gouda en Utrecht gebruikt. In circa 1385 werd tussen Utrecht en Harmelen het kanaal de Leidse Rijn gegraven met het doel de scheepvaart te verbeteren. Vanaf de zeventiende eeuw bestond er trekschuitverbindingen met Amsterdam en Utrecht. Toen in de negentiende eeuw het vervoer over land belangrijker werd, werden de bestaande trek-, zand- en jaagpaden in de gemeente verbreed. De Utrechtsestraatweg heeft zich ontwikkeld uit het oude jaagpad aan de zuidzijde van de Leidse Rijn. Vanaf de bestrating in 1828 vormde de weg de hoofdroute voor onder meer de diligence. Omstreeks 1960 kreeg de weg zijn huidige karakter als provinciale weg.



Luchtfoto bestaande situatie



Toekomstige situatie

2.3 Toekomstige situatie

Het doel van het BRAVO-project is het verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van en in Woerden en Harmelen.

De oostelijke randweg Harmelen verbindt de nieuwe aansluiting op de A12 bij Harmelen met de N198 (Utrechtsestraatweg) tussen Harmelen en De Meern. De randweg sluit in het noorden door middel van een rotonde aan op de Utrechtsestraatweg ter plaatse van het onbebouwde gebied tussen de percelen Utrechtsestraatweg 13 en 14. In het zuiden sluit de weg aan op de kruising met de zuidelijke randweg Harmelen (6a) en de weg naar de aansluiting Harmelen (7) en de weg vanaf de aansluiting Woerden-Oost naar de Veldhuizerweg (9). Bij het ontwerpen van het tracé was het uitgangspunt de doorsnijdingen van de bestaande kavelstructuur zoveel mogelijk te beperken.

De noordelijk gelegen open polders in de gemeente Woerden vormen een belangrijk onderdeel van de centraal gelegen Grote Groene Harteenheid, het gebied De Venen. Het betreft een van de drie Grote Groene Harteenheden. Zowel aan de noordzijde, de westzijde en de oostzijde grenst het buitengebied van Woerden aan andere delen van dit open gebied. Hierdoor is sprake van een markante en soms eindeloos lijkende openheid. De randweg wordt in het zuidelijk deel van het buitengebied van de gemeente Woerden gerealiseerd. Dit deel heeft ten opzichte van de andere delen een minder grote landschappelijke kwaliteit.

Mede naar aanleiding van ingekomen reacties op het voorontwerpbestemmingsplan wordt hierna een nadere onderbouwing van de tracékeuze weergegeven. Deze nadere onderbouwing is een samenvatting van de Tracénota, welke als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Gelet op een veilige en efficiënte afwikkeling van het verkeer is ervoor gekozen om de weg aan te sluiten op de kruising tussen de verbindingsweg met de Veldhuizerweg en de toegangsweg van de carpoolplaats. Voor wat betreft de noordelijke aansluiting van de weg op de N198 zijn een drietal varianten onderzocht. Deze zijn beschreven in het document "Variantenafweging Oostelijke randweg Harmelen (A12BRAVO project 8)" van 16 juni 2008. Dit document is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

De eerste variant met de meest rechte verbinding tussen de N198 en het kruispunt bij de carpoolplaats viel af omdat realisatie daarvan de aankoop en sloop van een woning en, ten opzichte van de andere varianten, een licht hogere geluidsbelasting voor de omwonenden zou betekenen.

De tweede variant, met de meest westelijke aansluiting op de N198, zou weliswaar niet de aankoop en sloop van woningen met zich meebrengen, maar resulteerde in een weg die met een forse slinger dwars door de kavelstructuur zou komen te liggen. De doorsnijding van het forse aantal percelen is niet alleen vanuit landschappelijk oogpunt ongewenst, maar zou ook leiden tot een aanzienlijk verminderde bruikbaarheid van de desbetreffende (agrarische) percelen. Daarnaast zou het bochtige tracé leiden tot meer grondaankopen en hogere realisatie- en onderhoudskosten.

De derde variant, met de meest oostelijke aansluiting op de N198, heeft niet tot gevolg dat woningen aangekocht of gesloopt hoeven te worden. Wel is deze variant minder dan de eerste variant afgestemd op de kavelstructuur, maar de kavelstructuur wordt meer gevolgd dan in de tweede variant. Ook doorsnijdt de derde variant minder percelen en (daardoor) minder agrarische bedrijven met minder grondaankoopkosten tot gevolg. Het ten opzichte van de tweede variant kortere wegvak leidt tot lagere realisatie- en onderhoudskosten. Een nadeel van deze variant is wel het ontbreken van een lichte afname van geluid, zoals deze zich wel voordoet bij de tweede variant.

Er is gekozen voor de derde variant omdat deze variant een relatief geringe inbreuk op de bestaande kavelstructuur vormt, de aankoop en sloop van een woning en vervanging daarvan voorkomt en een relatief gering aantal percelen doorsnijdt. Dit ondanks de, ten opzichte van de tweede variant, licht hogere geluidsbelasting op omliggende woningen.

De gebiedsontsluitingsweg bestaat uit twee rijstroken op één rijbaan met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Langs de weg wordt een vrijliggend fietspad aangelegd om de carpoolplaats ter plaatse van de aansluiting op de A12 te ontsluiten.

2.4 Milieueffectrapport

Milieueffectrapport (MER)

Door Witteveen + Bos is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld (d.d. 19 juni 2009) voor de deelprojecten 3, 4, 6a, 6b, 6c en 8. Een MER maakt voor het bevoegd gezag, dat een besluit moet nemen, de relevante milieubelangen inzichtelijk. In het MER voor A12 BRAVO worden mogelijke oplossingen van de problemen rond de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Woerden en Harmelen uitgewerkt, onderzocht op hun (milieu)effecten en onderling met elkaar vergeleken. Op basis van deze vergelijking besluiten de provincie Utrecht en de gemeenten Woerden en Bodegraven¹ welk alternatief de voorkeur dient.

In dit MER zijn voor deelproject 8 geen alternatieve tracés nader uitgewerkt. In een afzonderlijke variantenafweging is het voorkeurstracé bepaald.

Projectcombinaties

Er zijn meerdere (verkeerskundige) redenen om het onderzoek in het MER niet zo zeer te richten op die afzonderlijke projecten, maar op combinaties daarvan. Die redenen zijn:

- Alleen door de projecten te combineren kan een samenhangende verkeerskundige beschouwing worden gegeven waarom in de richtlijnen voor het MER is gevraagd.
- Om de problematiek op te kunnen lossen, zijn alle projecten nodig. Het is dan zinloos om de projecten afzonderlijk te bekijken. Het gaat niet om een 'of-of', maar om een 'en-en' situatie.
- Sommige projecten kunnen niet worden gerealiseerd zonder anderen: project 4 is zinloos zonder project 3. Project 6a is zinloos zonder 6b en/of 6c, project 6b is zinloos zonder 6a en ook project 6c is zinloos zonder 6a.

¹ Een klein deel van BRAVO 3 ligt op het grondgebied van de gemeente Bodegraven

- Over project 8 zijn definitieve afspraken gemaakt over de realisering als vervanging van de tijdelijke verbinding tussen de N198 en de A12. Project 8 is daarom in alle gevallen meegenomen.

Op grond van deze overwegingen is het onderzoek in het MER vooral gericht op een aantal combinaties van projecten. In totaal zijn negen projectcombinaties beschouwd. Een verkeerskundige analyse heeft echter bevestigd, dat alle projecten bijdragen aan de oplossing van de verkeersproblematiek in Woerden en Harmelen. De projecten 3, 6a en 6c dragen fors bij aan een oplossing voor de ontsluitingsproblematiek op de centrale aansluiting A12/Woerden. De projecten 8 en 6b hebben een aanzienlijk effect op het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Harmelen. Bovendien vermindert hierdoor het sluipverkeer op oneigenlijke wegen rondom deze kern. Project 4 levert een bijdrage aan de westelijke wegenstructuur binnen Woerden.

Op grond van deze conclusie is het onderzoek in het MER verder niet gericht op de projecten afzonderlijk - realisatie van alle projecten samen is immers gewenst - maar gericht op twee combinaties van projecten:

- projectcombinatie 1: realisatie van project 3, 6ab en 8, voor de korte termijn (2012);
- projectcombinatie 2: realisatie van project 3,4, 6abc en 8, voor de wat langere termijn.

In feite is projectcombinatie 1 (pc1), in het licht van de realisering van het gehele BRAVO-project, de eerste fase van projectcombinatie 2 (pc2).

2.5 Uitgangspunten

Het bestemmingsplan "A12BRAVO deelproject 8" bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemming van de gronden (en wateren) is geometrisch bepaald² door middel van lijnen, coderingen en arceringen. In de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

2.6 Planmethodiek

Het bestemmingsplan wordt opgesteld conform de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008 (Rsro 2008). Dit houdt in dat het bestemmingsplan wordt opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008), de verbeelding wordt getekend conform Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2008 (IMRO 2008) en wordt uitgewisseld volgens de conventies van de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STRi2008).

² Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald.

Verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een topografische ondergrond gebruikt. Met behulp van lijnen, coderingen en arceringen is aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven.

Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

Inleidende regels (hoofdstuk 1)

Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)

Algemene regels (hoofdstuk 3)

Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In artikel 1 is een aantal begrippen verklaard dat voorkomt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is in artikel 2 "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In deze paragraaf zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Artikel 3 Verkeer

De aanleg van de randweg en de daarbij behorende voorzieningen worden binnen de bestemming "Verkeer" mogelijk gemaakt. De as van de weg is binnen de bestemming met een aanduiding weergegeven.

Artikel 4 Leiding – Gas

Voor de aardgastransportleiding die door het plangebied loopt, is de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' opgenomen. Deze dubbelbestemming waarborgt een ongestoorde ligging van de leiding.

Artikel 5 Leiding – Riool

Voor de rioolpersleiding die door het plangebied loopt, is de dubbelbestemming 'Leiding – Riool' opgenomen. Deze dubbelbestemming waarborgt een ongestoorde ligging van de leiding.

Artikel 6 Waterstaat – Waterkering

De Utrechtsestraatweg vormt een waterkering. Hiervoor is een dubbelbestemming opgenomen, waarbij de waterstaatkundige functie van de gronden primair is gesteld. De overige aangegeven bestemmingen zijn ondergeschikt ten opzichte van de primaire bestemmingen. Binnen de bestemmingen gelden, naast de bepalingen van het bestemmingsplan, tevens de keurbepalingen van het waterschap.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In deze paragraaf worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van plannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtje) in het openbare gebied.

Artikel 9 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van plannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met afwijkingsregels geregeld kunnen worden. Bijvoorbeeld een geringe wijziging van de bestemmingsgrens.

Artikel 10 Algemene procedureregels

Dit artikel regelt de procedure die burgemeester en wethouders dienen te volgen indien toepassing wordt gegeven aan de in dit plan opgenomen afwijkings- of wijzigingsregels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

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

Artikel 12 Slotregel

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

DEEL B
VERANTWOORDING

3 Ruimtelijk kader

3.1 Rijksbeleid

Nota ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte, de Planologische Kernbeslissing (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid, in werking getreden. Deze heeft met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en op basis van het overgangsrecht de status van structuurvisie gekregen en vormt samen met de (ontwerp) AMvB Ruimte, zie ook hierna, het nationale ruimtelijke beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externe veiligheidsaspecten.

AMvB Ruimte

Nieuwe structuurvisies, zo ook de Nota Ruimte, moeten volgens de Wro een beschrijving bevatten waaruit blijkt hoe het rijk de in de structuurvisie verwoorde nationale ruimtelijke belangen wil verwezenlijken. Het overzicht van alle nationale ruimtelijke belangen uit de verschillende PKB's en de voorgenomen verwezenlijking daarvan worden gebundeld in één *Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid* (integratie van Realisatieparagraaf Nota Ruimte en de realisatieparagrafen voor de andere PKB's). Deze zogenoemde AMvB Ruimte zal de ruimtelijke kaders uit de vigerende PKB's bevatten, die daadwerkelijk borging in regelgeving behoeven.

Het ontwerpbesluit AMvB Ruimte (d.d. 29 mei 2009) heeft ter inzage gelegen. Het is nog onduidelijk of en wanneer het stuk in werking treedt.

In de realisatieparagraaf benoemt het kabinet 34 nationale ruimtelijke belangen. Deze omvatten globaal de nationale planologische principes zoals gebundelde verstedelijking en versterking van de kwaliteiten van het landschap, de ontwikkeling van de Randstad, de mainports en een aantal grote bouwlocaties, de bescherming en ontwikkeling van een aantal groene en blauwe gebiedscategorieën en ruimtelijke garanties voor de nationale grondstoffen- en energieproductie. Het rijk zet hierbij met name in op een zuinig ruimtegebruik, de bescherming van kwetsbare gebieden (de nationale landschappen en de ecologische hoofdstructuur) en de bescherming van het land tegen overstroming en wateroverlast.

3.2 Provinciaal beleid

Streekplan Utrecht 2005 –2015 (Structuurvisie)

In het kader van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (inwerkingtreding 1 juli 2008) heeft de provincie Utrecht het streekplan beleidsneutraal omgezet naar de Beleidslijn Wro. Het doel van deze Beleidslijn is om, na inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening, slagvaardig het Streekplan Utrecht 2005-2015 als beleidskader te kunnen blijven toepassen. De beleidslijn maakt daarbij duidelijk wat de partners in de buitenwereld onder de nieuwe Wro van de provincie mogen verwachten. De Beleidslijn bevat geen nieuw beleid: de beleidsdoelen zoals deze zijn vastgesteld in het Streekplan worden niet gewijzigd.

Kwaliteit, uitvoering en samenwerking is het credo van het streekplan voor de periode tot 2015. Met het omgevingsbeleid wil de provincie de kwaliteit van de leefomgeving ten minste behouden en waar mogelijk verbeteren. Het versterken van de kwaliteit van de Randstad als geheel vormt hierbij het uitgangspunt. Het primaire doel van het streekplan is een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving ontwikkelen. Hierbij wordt gezocht naar het evenwicht tussen (leef)kwaliteit en druk op de ruimte. Er wordt dan ook nadrukkelijk gekozen voor beheerste groei. Dit betekent dat niet de kwantitatieve vraag maar de ruimtelijke mogelijkheden bepalend zijn voor nieuwe ontwikkelingen.

In het streekplan zijn de volgende hoofdsbeleidslijnen van het ruimtelijk beleid geformuleerd:

1. *Zorgvuldig ruimtegebruik:* Voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied, is zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijk uitgangspunt.
2. *Water:* Water vormt een ordenend principe. Bij nieuwe ruimtelijke afwegingen vormt water een vertrekpunt.
3. *Infrastructuur:* De beschikbaarheid van bestaande infrastructuur en de (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur zijn mede bepalend bij het kiezen van nieuwe verstedelijkingslocaties.
4. *Verstedelijking:* Er wordt gestreefd naar een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen. Nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen worden vooral gerealiseerd in het stadsgewest Utrecht en het gewest Eemland. Daarnaast vormen Veenendaal en Woerden regionale opvangkernen.
5. *Landelijk gebied:* Het gevoerde ruimtelijk ontwikkelingsbeleid richt zich op het versterken van zowel de (cultuurhistorische) identiteit, de landschappelijke diversiteit als de vitaliteit van het landelijk gebied en op de kwaliteit van de natuur en de ecologische samenhang.

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn essentieel voor de economische ontwikkeling en voor een goede concurrentiepositie van de provincie in de Randstad en daarbuiten. Om extra doorsnijdingen en versnippering van de (groene) ruimte te voorkomen, gaat de provincie zeer terughoudend om met het aanleggen van nieuwe infrastructuur voor de auto. Uitgangspunt is een betere benutting van de bestaande infrastructuur voor de auto. Het beleid is erop gericht om het onderliggende wegennet, met name de wegen die waardevolle gebieden en woonkernen doorsnijden, te ontlasten van doorgaand verkeer. Dit door, als er goede alternatieven zijn, het doorgaand verkeer zoveel mogelijk naar en over het hoofdwegennet (autosnelwegen) te leiden.

Harmelen

Harmelen ligt in het Nationaal Landschap Groene Hart. Het Groene Hart is de centrale open ruimte en bestaat uit uitgestrekte (veen)weidegebieden, doorsneden door de Vecht, Oude Rijn en Hollandsche IJssel met kenmerkende stadjes en dorpen. Het Groene Hart vormt de groene en blauwe tegenhanger van het omringende stedelijk netwerk van de Randstad, maar heeft ook zijn eigen dynamiek.

Woerden

Woerden heeft zich de afgelopen decennia sterk ontwikkeld. Niet alleen op het gebied van woningbouw, ook de werkgelegenheid is sterk toegenomen. De gunstige ligging aan de A12 en aan de spoorlijn Utrecht-Den Haag/Rotterdam heeft hieraan bijgedragen.

Mobiliteit

Door de verstedelijking en de toegenomen mobiliteit is de verkeersontsluiting problematisch geworden. Dit aspect is een van de bijzondere aandachtspunten voor het beter functioneren van de kern als geheel. Er staan verschillende infrastructurele maatregelen op stapel die de ontsluitingsproblematiek (ook voor de hele regio) verbeteren.

3.3 Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke Structuurvisie Woerden

De raad heeft op 2 juli 2009 een structuurvisie voor de gehele gemeente vastgesteld. Het doel van de structuurvisie is het bieden van een ruimtelijk ontwikkelings- en toetsingskader voor de gemeente Woerden voor de periode tot 2025, met een nadere concretisering voor de periode tot 2015 als ruimtelijke uitwerking van de (toekomstige) Strategische Visie 2025.

In het algemeen zijn de volgende opgaven voor de toekomst geformuleerd:

- maximaal profiteren van ligging in het Groene Hart;
- versterken van de identiteit van de afzonderlijke kernen;
- onderscheid tussen open veenweidegebied en mozaïeklandschap van oeverwallen Oude Rijn in tact houden / versterken;
- verantwoordelijkheid nemen in de regio: onderzoeken van mogelijkheden om te voorzien in regionale behoefte naar woon- en werklocaties, met respect voor cultuurhistorische waarden in het gebied;
- zuinig / zorgvuldig omgaan met ruimte;
- verbeteren van de bereikbaarheid, zowel van buiten af als binnen de kernen, nieuwe locaties voor wonen en werken bezien in relatie tot het bereikbaarheidsvraagstuk.

In de zone tussen de oeverwal en de A12 worden de A12 BRAVO projecten de komende jaren uitgevoerd, waardoor de autobereikbaarheid van Woerden en Harmelen aanzienlijk verbetert. Daarnaast wordt in de regio het Randstadspoor aangelegd waardoor er meer treinverbindingen komen en in Woerden meer treinen per uur zullen gaan stoppen. Naast de A12 BRAVO projecten worden in de structuurvisie twee ruimtelijke reserveringen opgenomen: een verbinding tussen de N212 en de oostelijke randweg Woerden en het doortrekken van de parallelbanen langs de A12. Deze wegen zijn nu nog niet nodig maar de gemeente wil er wel al ruimte voor reserveren zodat hier in de toekomst geen belemmeringen worden gecreëerd voor toekomstige infrastructurele ontwikkelingen. De aanleg van een noordelijke randweg bij

Woerden is niet wenselijk vanwege de aantasting van het cultuurhistorisch waardevolle landschap. Bovendien zou deze weg geen wezenlijke bijdrage leveren aan de ontlasting van bestaande wegen binnen Woerden.

4 Mobiliteit

4.1 Kader

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is feitelijk het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en daarmee de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). De nota heeft een PKB procedure doorlopen overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en is op 21 februari 2006 in werking getreden. In de Nota Mobiliteit worden de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van beleid is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht+ (SMPU+)

Door de provincie Utrecht is het SMPU+ opgesteld met een beleidshorizon tot 2020. Het doel van het Strategisch Mobiliteitsplan is drieledig:

- **Beleidskader:** Het SMPU+ biedt een realistisch en concreet beleidskader voor het optreden van de provincie op het gebied van verkeer en vervoer. Voor de beleidsvorming van gemeenten fungeert het SMPU+ als kader.
- **Integraal beleid:** Het SMPU+ brengt samenhang tussen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoerbeleid en tussen dit verkeers- en vervoerbeleid en andere beleidsterreinen (natuur en milieu, ruimtelijke ordening, zorg en economie).
- **Prioritering:** Het SMPU+ geeft prioriteiten aan voor investeringen van de provincie in verkeer en vervoer.

Het derde hoofddoel van het beleid is vermindering van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving. De aantrekkelijkheid van de provincie om te wonen en te werken en voor bedrijven om zich te vestigen wordt behalve door bereikbaarheid ook bepaald door de kwaliteit van de leefomgeving. De kwaliteit staat onder druk door onder meer hinder van geluid, luchtverontreiniging, risico door vervoer van gevaarlijke stoffen, versnippering van het landschap en de leefgebieden van dieren, slechte oversteekbaarheid en sociale onveiligheid.

De inspanningen van de provincie richten zich op meer dan 'behoud van het bestaande'. De hinder van het verkeer voor omwonenden en voor flora en fauna is op diverse plaatsen in de provincie zo groot dat gewerkt moet worden aan verbeteren van de situatie. Gezien de verwachte groei van de mobiliteit is dit een lastige opgave. De strategie van de provincie steunt op drie pijlers:

- verbeteren van de kwaliteit door meer gebruik van 'schonere' modaliteiten (fiets, openbaar vervoer, vervoer over water) te bevorderen,
- oormerken van een deel van het budget voor verkeer en vervoer voor concrete uitvoeringsmaatregelen,
- efficiëntere (gebiedsgerichte) uitvoering.

Het gebied ten noorden van de A12 en ten westen van de A2 ondergaat een ingrijpende gedaanteverwisseling door de ontwikkeling van Leidsche Rijn. De automobiliteit groeit door

deze ontwikkeling fors. Vast staat dat de huidige capaciteit van het bestaande wegennet het extra verkeer niet aan kan. Vanuit het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de regio zijn middelen beschikbaar gesteld om (een beperkt aantal) maatregelen te treffen in de corridor van de A12, tussen Bodegraven en Oudenrijn. Op de A12 zelf wordt de capaciteit verruimd door middel van benuttingsmaatregelen.

Het SMPU+ geeft aan dat aan de noordzijde van de A12 een parallelweg zal worden aangelegd van Utrecht tot de oostzijde van Woerden, waarbij de verbinding met de N198/N212 wordt betrokken. Dit moet het probleem van het doorgaande karakter van de N198 in Harmelen verminderen, waardoor daar het verblijfskarakter vooropgesteld kan worden. Het deel van de N198 door en ten oosten van Harmelen kan omgevormd worden tot erftoegangsweg omdat de bestaande intensiteit (ca. 7500 mvt/dag) verder zal afnemen. Daarnaast zal Leidsche Rijn beter ontsloten worden door een extra aansluiting op de A12 (Woerden-Oost); ook aan de westzijde van Woerden komt een nieuwe verbinding met (de bestaande aansluiting op) de A12 bij Waarder. Op langere termijn kan de parallelstructuur aan de noordzijde en eventueel de zuidzijde van de A12 worden doorgezet.

4.2 Onderzoek

Huidige problematiek

De voormalige gemeente Harmelen heeft in het verleden met de gemeente Utrecht (Vleuten de Meern) afgesproken om ten oosten van Harmelen de huidige verbinding tussen de N198 en de Veldhuizerweg (direct ten westen van Fleuten de Meern) om verkeerstechnische redenen zo snel mogelijk te laten vervallen. Deze route verbindt Harmelen met de A12. De afspraak om de huidige verbinding te laten vervallen is gemaakt in het kader van een plan voor een grootschalig glastuinbouwverplaatsing naar het gebied net ten oosten van Harmelen als gevolg van woningbouwontwikkelingen Leidsche Rijn. Deze glastuinbouwverplaatsing voorzag tevens in een nieuwe verbinding tussen de N198 en de A12. Omdat deze toegezegde ontsluiting nooit is gerealiseerd, moet nu een alternatieve verbinding tussen de N198 en de A12 worden gevonden om te voorkomen dat de kern Harmelen extra wordt belast met verkeer vanuit het dorp in westelijk richting naar de A12 en vice versa. Deze nieuw ontsluiting wordt gevormd door deelproject 8.

Verkeersonderzoek

Uit het MER blijkt dat bij projectcombinatie 1 de spitsintensiteit in Harmelen af neemt in de Dorpsstraat, de Kerkweg/Raadhuislaan en de Utrechtsestraatweg. Doordat in deze projectcombinatie geen alternatieve route tussen Harmelen en Woerden wordt aangelegd, neemt de spitsintensiteit op de Leidsestraatweg (N198) iets toe, terwijl daar tijdens de spits ook sprake is van een slechte doorstroming.

Bij de projectcombinatie 2 neemt in Harmelen de spitsintensiteit sterk af. Op de Veldhuizerweg blijft de intensiteit ongeveer gelijk.

Wegontwerp

Voor de aansluiting van de randweg op de Utrechtsestraatweg is gekozen voor de aanleg van een rotonde. Het beleid van de gemeente Woerden is om waar mogelijk een rotonde aan te leggen in plaats van een geregeld kruispunt of een gelijkwaardig kruispunt in verband met de

veerkeersveiligheid. Bij een rotonde is de snelheid van het verkeer in de nabijheid van de rotonde lager dan bij een kruispunt waardoor ongelukken kunnen worden voorkomen.

4.3 Conclusie

Door de aanleg van de randweg zal de intensiteit van het doorgaande verkeer in Harmelen afnemen. Zowel bij projectcombinatie 1 als 2 neemt de spitsintensiteit af. Bij de projectcombinatie 2 neemt de intensiteit op de Veldhuizerweg nabij De Meern niet af. De aansluiting van de randweg op de Utrechtsestraatweg vindt plaats door middel van een rotonde.

5 Cultuurhistorische waarden

5.1 Archeologie

5.1.1 Kader

Verdrag van Malta

Op internationaal niveau geldt dat Nederland in 1992 het Verdrag van Malta heeft ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is om op verantwoorde wijze om te gaan met archeologische belangen in de ruimtelijke ordening.

Een belangrijk uitgangspunt van het Verdrag van Malta en het rijksbeleid is dat het behoud in situ (op de oorspronkelijke plaats) voorgaat op het behoud ex situ (opgraven en bewaren in depot). Van belang is dat door middel van veldonderzoek vroegtijdig inzicht wordt gegeven in de archeologische en cultuurhistorische waarden in het gebied. Op deze manier kunnen de aanwezige waarden bij de planontwikkeling voldoende worden gewaarborgd.

Het Verdrag van Malta vindt zijn weerslag in een (ingrijpende) wijziging van de Monumentenwet 1988 die in 2007 van kracht is geworden.

Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologievriendelijke alternatieven. De eigen rol van de overheden wordt hierbij steeds belangrijker. Gemeenten moeten rekening houden met archeologie bij nieuwe bestemmingsplannen.

Belangrijke punten in de wet zijn onder andere:

- Zorgplicht voor alle overheidslagen, zo ook gemeenten.
- Het bestemmingsplan is het instrument waarbinnen de archeologische monumentenzorg kan worden geregeld. Via het bestemmingsplan kunnen voorwaarden en regels worden verbonden aan omgevingsvergunningen. In het belang van de archeologische monumentenzorg kan een vergunning ook niet verleend worden.
- De veroorzaker is financieel en operationeel verantwoordelijk voor de archeologische monumentenzorg.
- Expliciete verplichting voor overheden en uitvoerende instanties tot terugmelden van resultaten van het archeologisch (voor-)onderzoek.

Bodemschatten van Woerden (september 2007)

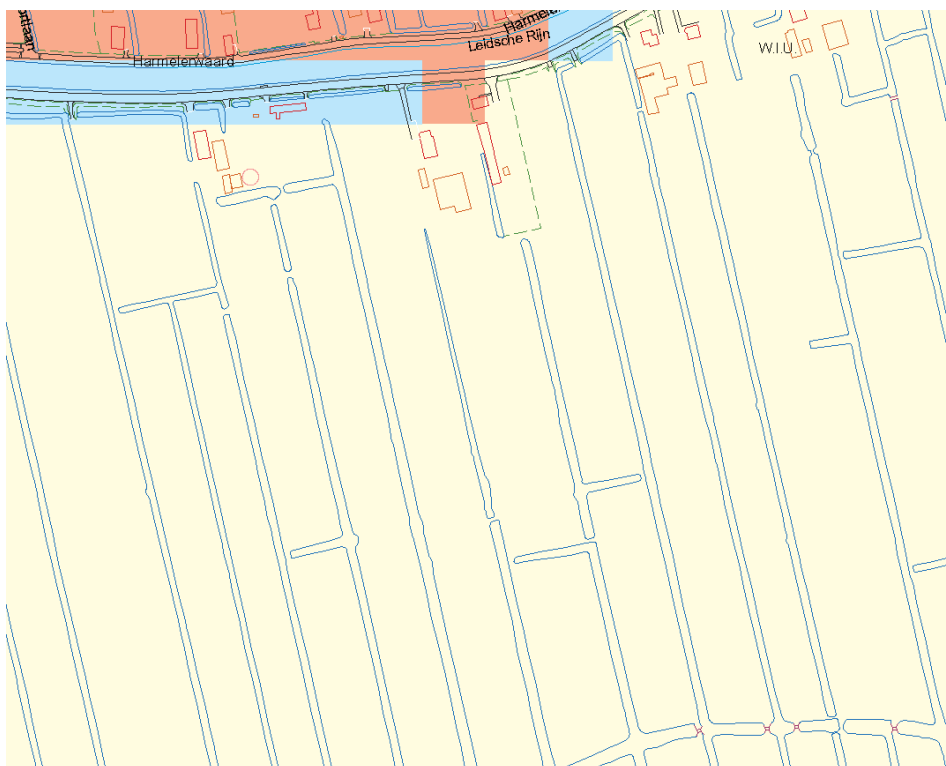
Het Beleidsplan Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Woerden zet uiteen welke doelen de gemeente wil verwezenlijken ten aanzien van de archeologie, welke uitgangspunten zij daarbij hanteert en hoe deze doelen gerealiseerd moeten worden. Het Archeologische monumentenzorg-beleid van de gemeente Woerden kent drie doelstellingen: behoud en beschermen van de Woerdense bodemschatten, vermeerdering van kennis over de bewoningsgeschiedenis van Woerden en het omliggende landelijke gebied en optimaal gebruik maken van de kansen die voorlichting en educatie op het gebied van archeologie bieden.

Uitgangspunt is dat archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem moeten worden bewaard. Indien blijkt dat dit niet mogelijk is, zal door middel van onderzoek, documentatie en conservering de kennis van de archeologische resten behouden moeten blijven. Hierbij geldt het uitgangspunt “de verstoorder betaalt...”.

Om het bodemarchief doeltreffend te beheren en mee te wegen in de ruimtelijke inrichting is kennis van de archeologische voorraad een eerste vereiste. Voor de gemeente Woerden is daarom een Archeologische BasisKaart (ABK) opgesteld. Hierop zijn de bekende en verwachte archeologische waardevolle terreinen aangegeven. Daarnaast dient regelmatig archeologisch onderzoek te worden verricht en moet de ABK regelmatig worden geactualiseerd.

5.1.2 Onderzoek

Op de Archeologische basiskaart van Woerden wordt aangegeven, dat het grootste deel van plangebied een lage verwachtingswaarde heeft op archeologische sporen. Uitsluitend de gebieden langs de Leidse Rijn hebben een hoge verwachtingswaarde.



Uitsnede Archeologische basiskaart Woerden

RAAP Archeologisch Adviesbureau heeft op 4 december 2009 een bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd in verband met de aanleg van de randweg. Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek gold bij de aanvang van het veldonderzoek voor het plangebied een hoge verwachting voor het aantreffen van archeologische resten van het Neolithicum en met name voor resten van de Romeinse limesweg en boerderijplaatsen behorend tot het ontginningslint uit de Middeleeuwen / Nieuwe tijd.

In overeenstemming met wat verwacht werd op basis van het bureauonderzoek zijn in het plangebied oever- op komafzettingen aangetroffen. Tijdens het veldonderzoek zijn diverse potentiële archeologische niveaus aangeboord. Het betreffen twee laklagen in de oeverafzettingen van de Oude Rijn en het pakket oeverafzettingen direct onder de bouwvoor. In de laklagen zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen die duiden op de aanwezigheid van een vindplaats. In de schone oeverafzettingen direct onder de bouwvoor zijn wel enkele archeologische indicatoren aangetroffen. Het betreffen enkele puinspikkels, grindjes en twee kleine fragmenten onverbrand bot. Gezien het grid waarin geboord is, de geringe hoeveelheid archeologische indicatoren op dit niveau en de afwezigheid van een 'vuile' laag, wordt aangenomen dat het "achtergrond ruis" betreft. Vermoedelijk betreft het materiaal dat door landbouwactiviteiten, zoals het bemesten van het land, in het plangebied terecht is gekomen. Hoewel het grind een indicator kan zijn voor de aanwezigheid van de Romeinse weg dient het in dit geval waarschijnlijk niet als dusdanig geïnterpreteerd te worden. Er zijn namelijk slechts enkele grindjes aangetroffen. Op basis van de gemiddelde breedte van de weg (5 – 8 m), het gebruikte boorinterval en het gebrek aan overige wegindicatoren, mag worden aangenomen dat de Romeinse weg niet (meer) in het plangebied aanwezig is.

Ter hoogte van een aantal boringen (in het noordoostelijk deel van het plangebied) is een verhoging op het terrein zichtbaar. Deze is in de vorige eeuw gerealiseerd ter verbetering van de afwatering. In de bodemopbouw is ter hoogte van de daar genomen boringen dan ook een ophogingspakket waargenomen waarin veel (bouw)puin en glas is aangetroffen.

Op basis van bovenstaande resultaten kan worden aangenomen dat in het plangebied geen (intacte) archeologische waarden aanwezig zijn.

Gezien de onderzoeksresultaten en de voorgenomen ingrepen in het plangebied is geconcludeerd dat bij de uitvoering hiervan geen archeologische waarden zullen worden verstoord. Op basis hiervan wordt er geen vervolgonderzoek aanbevolen.

5.1.3 Conclusie

Op basis van de onderzoeksresultaten en de voorgenomen bodemingrepen, kan worden geconcludeerd dat bij de aanleg van de rotonde en de enkelbaans weg geen archeologische waarden zullen worden verstoord.

5.2 Monumenten

5.2.1 Kader

Nota Belvedere

De “Nota Belvedere; Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting” uit 1999 richt zich op het behoud en de versterking van de cultuurhistorische identiteit van de leefomgeving. De voornaamste opgave van de nota is het vinden van een verantwoord evenwicht tussen de diverse ruimtelijke opgaven, waarbij het omgaan met cultuurhistorische kwaliteiten een belangrijke rol speelt.

De Nota Belvedere geeft een visie op de wijze hoe met de cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke leefmilieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan en beschrijft daarvoor ook de maatregelen. De cultuurhistorische identiteit wordt hiermee sterker richtinggevend voor de inrichting van de ruimte. Dit betekent niet dat een restrictief regime wordt gevoerd, gericht op het weren van ruimtelijke ontwikkelingen, maar wel dat randvoorwaarden worden gesteld aan de vormgeving van ruimtelijke ontwikkelingen.

5.2.2 Huidige situatie

In of nabij het plangebied komen geen monumenten of MIP-panden (Monumenten Inventarisatie Project) voor.

5.2.3 Conclusie

In het plangebied zijn geen monumenten of MIP-panden aanwezig. In dat kader zijn er geen belemmeringen voor het uitvoeren van het bouwplan.

6 Milieu

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

6.2 Geluid

6.2.1 Kader

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

Het NMP 4 formuleert een nieuwe benadering voor geluidbeleid: de gebiedsgerichte aanpak. De uitdaging is het vergroten van “akoestische kwaliteit in Nederland” door in elk gebied de akoestische kwaliteit te waarborgen die past bij de functie van het gebied. Akoestische kwaliteit betekent dat de gebiedseigen geluiden niet overstemd mogen worden door niet gebiedseigen geluid. Ook moet het geluidsniveau passen bij het gebied. Hoofddoelstelling van het geluidbeleid in het NMP is het bereiken van het streefbeeld van akoestische kwaliteit in alle gebieden in 2030, ofwel:

- in 2010 wordt de grenswaarde van 70 dB(A) bij woningen niet meer overschreden;
- de akoestische kwaliteit in het stedelijk en landelijk gebied is in 2030 gerealiseerd;
- in 2010 is een forse verbetering van de akoestische kwaliteit in het stedelijk gebied gerealiseerd ten opzichte van de situatie in 2000, mede door de aanpak van de Rijksinfrastructuur;
- de akoestische kwaliteit in de Ecologische Hoofdstructuur is in 2030 gerealiseerd.

Wet geluidhinder

Per 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. Voornaamste wijziging hierbinnen is de overgang van grenswaarden op basis van de etmaalwaarde (hoogste van dag-, avond- en nachtperiode) naar grenswaarden op basis van de L_{den} (energetisch gemiddeld over dag, avond, nacht). Behalve wijzigingen in de Wet geluidhinder is ook het Bouwbesluit aangepast op de nieuwe dosismaat. Het verschil tussen de beide dosismaten is tevens verwerkt in de eenheid waar in ze worden uitgedrukt. Een etmaalwaarde wordt weergegeven in dB(A) en de L_{den} in dB.

In hoofdstuk VI “Zones langs wegen” van de Wet geluidhinder is in art. 74 de omvang van een zone aan weerszijde van een weg geregeld. De breedte van een zone is namelijk afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging in binnen- of buitenstedelijk gebied.

Uitgesloten van een zone zijn wegen (hier is de Wet geluidhinder niet van toepassing) indien:

- De maximum snelheid 30 km/ uur bedraagt;
- De weg gelegen is binnen een met “woonerf” aangeduid gebied;

In onderstaande tabel is de omvang van geluidzones weergegeven.

Gebied	Aantal rijstroken	Breedte van de zone (m)
Stedelijk	1 of 2	200
Stedelijk	3 of meer	350
Buiten stedelijk	1 of 2	250
Buiten stedelijk	3 of 4	400
Buiten stedelijk	5 of meer	600

In de Wet geluidhinder zijn regels en procedures beschreven ten aanzien van de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevels van een geluidgevoelige bestemming. Onder een geluidgevoelige bestemming worden woningen, scholen en gebouwen voor de gezondheidszorg verstaan met uitzondering van artspraktijken.

6.2.2 Onderzoek

In opdracht van de gemeente Woerden is door DGMR, adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software een akoestisch onderzoek uitgevoerd (rapport V.2009.01530.00R001 d.d. 19 oktober 2009) ten behoeve van de aanleg van de nieuwe Oostelijke Randweg in Harmelen (A12BRAVO, deelproject 8). Wegens een nieuw wegontwerp is dit onderzoek geactualiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage V.2010.0844.00R001 (d.d. 23 augustus 2010)

Voor de aanleg van een nieuwe weg zijn de volgende grenswaarden uit de Wet geluidhinder van toepassing.

	Voorkeursgrenswaarde in dB	Maximale ontheffing in dB		Maximaal binnenniveau in dB
Status van de woning		stedelijk	buitenstedelijk	
Bestaande woning	48 (art. 82.1 Wgh)	63 (art. 83.3a Wgh)	58 (art. 83.3b Wgh)	33 (art. 111.2 Wgh)

Wanneer de te verwachten geluidsbelasting vanwege de weg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan het bevoegd gezag hogere waarden vaststellen. Met dien verstande dat deze de maximaal toelaatbare waarde niet te boven mag gaan.

Voor de geluidsgevoelige objecten die binnen de geluidszone van de nieuw aan te leggen weg vallen, zijn geluidsbelastingen op de gevels berekend. In de onderstaande tabel zijn de maatgevende geluidsbelastingen voor 2024 weergegeven. Dit is de hoogst berekende waarde voor verschillende berekeningshoogtes. Overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde zijn vetgedrukt weergegeven.

adres	geluidsbelasting in dB t.g.v. randweg
Harmelerwaard 7	42
Harmelerwaard 8	44
Harmelerwaard 8a	42
Harmelerwaard 9	47
Harmelerwaard 10	50
Harmelerwaard 10a	51
Harmelerwaard 11	50
Harmelerwaard 12	49
Harmelerwaard 12a	46
Harmelerwaard 13	42
Harmelerwaard 14 en 15	42
Utrechtsestraatweg 6	38
Utrechtsestraatweg 7, 8, 9, 10	42
Utrechtsestraatweg 11	41
Utrechtsestraatweg 12	51
Utrechtsestraatweg 14	51
Utrechtsestraatweg 15	47
Utrechtsestraatweg 17	45
Utrechtsestraatweg 18	39

Ten gevolge van de aanleg van de nieuwe randweg wordt bij zes woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 58 dB wordt niet overschreden.

In de onderstaande tabel zijn de rekenresultaten voor de reconstructie van de Utrechtsestraatweg weergegeven. Het zijn de maatgevende geluidsbelastingen op de gevels voor 2010 en 2024. Tevens is het verschil van de toekomstige geluidsbelasting ten opzichte van de grenswaarde in de tabel opgenomen.

adres	huidig	grens- waarde	toekomst	verschil	Rec.?
Harmelerwaard 10	58	58	57	-	nee
Harmelerwaard 10a	57	57	52	-	nee
Harmelerwaard 11	55	55	48	-	nee
Harmelerwaard 12	57	57	48	-	nee
Utrechtsestraatweg 12	62	62	62	-	nee
Utrechtsestraatweg 13	55	55	56	1	nee
Utrechtsestraatweg 14	62	62	51	-	nee

Uit de berekeningen volgt dat bij geen enkele woning sprake is van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Derhalve hoeven er geen maatregelen aan de Utrechtsestraatweg in het kader van de reconstructie getroffen te worden.

Uit de berekeningen is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde bij zes woningen wordt overschreden. Om deze overschrijdingen op te lossen dan wel terug te dringen kunnen maatregelen worden getroffen.

Bij maatregelonderzoek wordt altijd in eerste instantie gezocht naar oplossingen bij de bron (aanpassing van de rijsnelheid, stillere wegdekverharding), daarna naar oplossingen in de overdracht (bouw van geluidswallen en -schermen). Als beide niet mogelijk of doelmatig zijn, kan worden gekozen voor de aanvraag van een hogere waarde in combinatie met eventueel aanvullende gevelisolatiemaatregelen.

Indien een Dunne Deklaag type B op het noordelijke deel van het tracé (2x1), over een lengte van circa 100 meter, wordt toegepast, wordt bij Harmelerwaard 10a de voorkeursgrenswaarde nog overschreden met 1 dB.

Wanneer in plaats van een Dunne Deklaag type B, een aangepast snelheidsregime van 60 km/uur wordt gehanteerd voor het noordelijke deel, blijkt dat het resultaat hetzelfde is. Een combinatie van beide maatregelen zorgt er voor dat bij geen enkele woning meer sprake is van een overschrijding.

Gekozen is om een asfaltverharding met een dunne deklaag aan te leggen. Hiermee wordt slechts bij één woning, Harmelerwaard 10A, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Voor deze woning is een besluit hogere waarde Wgh in het kader van een bestemmingsplanprocedure noodzakelijk. Tegelijkertijd met de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan, heeft het ontwerpbesluit hogere waarde ter inzage gelegen.

Vanwege het voeren van een procedure hogere waarde Wgh vormt de cumulatieve geluidsbelasting een afwegingskader. Daarom is de cumulatieve geluidsbelasting van onder andere BRAVO 8 en de aansluiting op de Utrechtsestraatweg hierbij betrokken.

De maximale geluidsbelasting door de aanleg van BRAVO 8 op de gevel van de woning op het perceel Utrechtsestraatweg 12 bedraagt 53 dB (zonder aftrek conform artikel 110g Wgh). In de huidige en toekomstige situatie blijft de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Utrechtsestraatweg echter 63 dB (zonder aftrek conform artikel 110 g Wgh). Deze belasting blijft onveranderd en bepalend voor het akoestisch klimaat in de omgeving. De optredende geluidsbelasting van BRAVO 8 levert geen relevante bijdrage aan de totale geluidsbelasting van het heersende woon- en leefklimaat.

6.2.3 Conclusie

Ten aanzien van de aanleg van de nieuwe weg kan het volgende worden geconcludeerd. Op basis van de berekeningen blijkt, dat ten gevolge van Bravo 8 overschrijdingen optreden van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Zonder aanvullende maatregelen te treffen, gebeurt dit bij zes woningen. De maximale ontheffingswaarde van 58 dB wordt niet overschreden.

De volgende maatregelen kunnen worden getroffen:

1. Toepassen van een Dunne Deklaag type B over een lengte van 100 meter en de aanvraag van een hogere waarde van 49 dB voor de woning Harmelerwaard 10a.

2. Vaststellen van een ander snelheidsregime (60 km/uur) over een lengte van 100 meter op het tracé van BRAVO 8 en de aanvraag van een hogere waarde van 49 dB voor de Harmelerwaard 10a.
3. Combinatie van maatregel 1 en 2. Er hoeven dan geen hogere waarden aangevraagd te worden.

Gekozen is voor maatregel 1 (toepassen van een Dunne Deklaag type B over een lengte van 100 meter). Bij deze maatregel is een besluit hogere waarde Wgh noodzakelijk.

De aanpassingen van de Utrechtsestraatweg leiden niet tot reconstructiesituaties in het kader van de Wet geluidhinder. Derhalve hoeven geen maatregelen aan de Utrechtsestraatweg getroffen worden.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Kader

Wet Luchtkwaliteit

De kern van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer) is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de belangrijkste zijn. Met het van kracht worden van het NSL per 1 augustus 2009 zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ van 40 µg/m³ aangepast. Het tijdstip waarop aan de normen voor PM₁₀ moet worden voldaan is uitgesteld tot 11 juni 2011. Het tijdstip waarop aan de normen voor NO₂ moet worden voldaan is voor Nederland 1 januari 2015. Deze data komen overeen met de uiterste data van de richtlijn.

De Wet luchtkwaliteit maakt tevens een onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten:

- Kleine projecten: projecten die de luchtkwaliteit “niet in betekenende mate” (NIBM) verslechteren. Deze projecten hebben geen wezenlijke invloed op de luchtkwaliteit en behoeven niet meer te worden beoordeeld op luchtkwaliteit. Onder wezenlijke invloed wordt verstaan een toename van 1,2 µg/m³ (is 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀).
- Grote projecten: projecten die de luchtkwaliteit “in betekenende mate” (IBM) verslechteren. Ze zijn waar mogelijk opgenomen in de gebiedsgerichte programma van het NSL. Deze projecten worden niet meer beoordeeld op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit, maar getoetst aan de criteria van het NSL.

NIBM-projecten (kleine projecten)

In de bijlagen van de “Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” (ook wel: regeling NIBM) zijn functiecategorieën of combinaties van functiecategorieën aangegeven waarbij sprake is van een NIBM-project.

Is een NIBM-project niet opgenomen in een van de bijlagen van de regeling NIBM, dan dient middels een berekening te worden aangetoond of een ontwikkeling van wezenlijke invloed is op de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als blijkt dat het project NIBM is, dan is toetsing aan de wettelijke grenswaarden van bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

IBM-projecten (grote projecten)

Als een IBM-project is opgenomen in het NSL dan speelt het aspect luchtkwaliteit geen rol en is een nader onderzoek niet nodig. De reden hiervoor is dat er in het NSL reeds maatregelen zijn opgenomen die de negatieve gevolgen op de luchtkwaliteit ten gevolge van dat project te niet doen.

Is een IBM-project niet opgenomen in het NSL maar wordt wel voldaan aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit, dan leidt het aspect luchtkwaliteit eveneens niet tot belemmeringen voor de planrealisatie.

Blijkt het IBM-project zich op een locatie te bevinden waar de grenswaarden worden overschreden, dan kan het project slechts doorgang vinden door middel van projectsaldering. Daarbij moet worden aangetoond dat er per saldo geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt.

6.3.2 Onderzoek

In het kader van het opstellen van het MER is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in de plansituatie in 2012 overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$. Het overschrijdingsgebied is gelegen langs de A12 ter hoogte van het BRAVO-project 6a. In 2015 vinden in het hele studiegebied geen overschrijdingen plaats van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$. Tevens blijkt dat langs de belangrijkste binnenstedelijke wegen in Woerden en Harmelen geen overschrijdingen optreden van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$.

Uit de rekenresultaten blijkt dat in het hele studiegebied in de onderzochte plansituaties geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarde voor jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$. Langs de belangrijkste binnenstedelijke wegen in Woerden en Harmelen vinden geen overschrijdingen plaats van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$.

Uit de rekenresultaten blijkt dat in het hele studiegebied in de onderzochte plansituaties geen overschrijdingen plaatsvinden van de etmaalgrenswaarde voor PM_{10} . Langs de belangrijkste binnenstedelijke wegen in Woerden en Harmelen vinden in 2012 en 2015 geen overschrijdingen plaats van de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van de etmaalgrenswaarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$.

Door KEMA is aanvullend op de MER apart voor deelproject 8 een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd (Luchtkwaliteitonderzoek A12 effect BRAVO 8 actualisatie 2011, 13 december 2011). Voor BRAVO 8 zijn de effecten onderzocht met berekeningen van de concentraties NO₂ en PM₁₀ voor de jaren 2013 en 2023. Voor NO₂ wordt de grenswaarde pas in 2015 van kracht zodat voor het uitvoeren van een toetsing aan de grenswaarden voor NO₂ tevens het jaar 2015 is doorgerekend.

Uit de berekeningen blijkt:

- De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt in de eerste plaats bepaald door de achtergrondconcentratie van NO₂ en PM₁₀. De hoogste concentraties worden steeds berekend in het gebied tussen de Veldhuizerweg en de A12 waar de Veldhuizerweg naar het noorden afbuigt van de A12.
- De jaargemiddelde concentratie PM₁₀ blijft zowel in 2013 als 2023 met respectievelijk 25 µg/m³ en 20 µg/m³ onder de grenswaarde van 40 µg/m³.
- Het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀-concentratie van 50 µg/m³ bedraagt maximaal 18 dagen (in 2013) en tien dagen (in 2023) en blijft daarmee ook onder de grenswaarde van 35 maal.
- De jaargemiddelde NO₂-concentratie bedraagt in het jaar 2013 maximaal 46 µg/m³ op 10 meter van de A12. Ook in 2015 (het jaar waarin de grenswaarde van kracht wordt) ligt de maximale concentratie (42 µg/m³) boven de 40 µg/m³. De (11) punten met een jaargemiddelde concentratie van meer dan 40 µg/m³ liggen vlakbij op- of afritten langs de A12. Voor al deze locaties geldt dat ze niet toegankelijk zijn voor het publiek zodat hier conform het toepasbaarheidsbeginsel niet hoeft te worden getoetst. Op 30 meter van de wegrand liggen alle concentraties onder de 40 µg/m³ (zowel in 2013 als in 2015) zodat voldaan wordt aan de eisen uit de Wet milieubeheer.

6.3.3 Conclusie

Door realisatie van BRAVO 8 nemen in de directe nabijheid van de weg BRAVO 8 de concentratie toe, maar dit leidt nergens tot overschrijdingen. Hierdoor is er geen belemmering in het kader van de Wet milieubeheer voor de realisatie van BRAVO 8.

Het milieuaspect luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

6.4 Externe veiligheid

6.4.1 Kader

Algemeen

Externe veiligheid is de kans om te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Beleid en regelgeving op dit gebied is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- a. het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- b. het transport van gevaarlijke stoffen over wegen, waterwegen en spoorwegen;
- c. het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Met betrekking tot risico's wordt onderscheid gemaakt in twee risicomaten: Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is gedefinieerd als het risico op een plaats buiten een risicobron, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die risicobron waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is. Binnen de wet- en regelgeving zijn aan deze definitie grens- en richtwaarden opgehangen ten aanzien van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Het groepsrisico is gedefinieerd als cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicobron en een ongewoon voorval binnen die risicobron waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is. In wet- en regelgeving is aan het groepsrisico een oriënterende waarde toegekend als indicator voor de omvang van een ramp en een afwegingsproces gericht op zelfredzaamheid, beheersbaarheid, rampenbestrijding en resteffecten.

Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid biedt geen absolute veiligheid. Een kleine kans op een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen wordt geacht tot het normaal maatschappelijk risico te behoren.

De regelgeving voor inrichtingen met (over het algemeen) grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen is samengebracht in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In dit Besluit is aangegeven welke bedrijven bij het verlenen van een omgevingsvergunning of het nemen van een besluit op grond van de Wro nadere aandacht behoeven.

In andere regelgeving dan Bevi kunnen ook risiconormen of aan te houden effectafstanden zijn opgenomen ten aanzien van inrichtingen. Te denken valt aan het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit ten aanzien van propaantanks, benzine- en aardgastankstations en gasdrukregelstations.

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (cRNVGS). Deze circulaire kan worden beschouwd als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen en is geldig tot uiterlijk 31 juli 2012. In 2012 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten, worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

Externe veiligheidsbeleid Gemeente Woerden

De gemeente Woerden heeft beleid opgesteld met betrekking tot de risico's als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen per spoor. Deze notitie vormt de basis voor het voeren van een afwegingsproces ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor ten behoeve van ruimtelijke plannen in de spoorzone van 200 meter ter weerszijde van de spoorbaan. Het proces gaat uit van drie stappen in volgorde van belangen, te weten:

- het creëren van een minimale afstand tot de spoorbaan van 30 meter;
- bij grootschalige bouwontwikkeling aansturen op een matrix verkavelingen;
- het treffen van maatregelen in de gebouwde omgeving.

6.4.2 Onderzoek

Inrichtingen

Er wordt geen mogelijkheid geboden om een Bevi-inrichting te vestigen in het plangebied. Een weg zelf is geen kwetsbaar of beperkt-kwetsbaar object waar rekening mee gehouden moet worden bij de toetsing aan Bevi-bedrijven. Nader onderzoek is niet nodig.

Bedrijven die vallen onder overige veiligheidswetgeving

Er wordt geen mogelijkheid geboden om inrichtingen met een overig veiligheidsrisico te vestigen in het plangebied. Een weg zelf is geen kwetsbaar of beperkt-kwetsbaar object waar rekening mee gehouden moet worden bij de toetsing aan bedrijven met overige risico's. Nader onderzoek is niet nodig.

Transport van gevaarlijke stoffen

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

Een weg zelf is geen kwetsbaar of beperkt-kwetsbaar object waar rekening mee gehouden moet worden bij de toetsing aan wegen met structureel en grootschalig transport van gevaarlijke stoffen.

Voor de gemeentelijke en provinciale wegen die aansluiten op de rijksweg A12 is in de gemeente Woerden een routing voor gevaarlijke stoffen ingesteld. Over de vastgestelde route mag uitsluitend bestemmingsverkeer rijden. Doorgaand verkeer door de gemeente Woerden is daarmee niet (meer) toegestaan.

Deelproject 8 is niet opgenomen in de vastgestelde routing. Aangezien er aansluitend aan deelproject 8 (gebied Utrechtsestraatweg) geen bedrijven zijn die regelmatig routeplichtige gevaarlijke stoffen ontvangen en/of versturen is er ook geen noodzaak om deze weg aan te wijzen als route voor transport van gevaarlijke stoffen. Routeplichtige gevaarlijke stoffen zijn de

meest risicovolle stoffen, zoals propaan en LPG. Doordat deze hier niet mogen worden vervoerd zal de nieuwe weg geen externe risico's kennen.

Voor noodzakelijk transport ten behoeve van laden en/of lossen van routeplichtige gevaarlijke stoffen buiten de vastgestelde routes is een ontheffing nodig. Aan deze ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden om een veiligere leefomgeving te realiseren.

Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor

Een weg zelf is geen kwetsbaar of beperkt-kwetsbaar object waar rekening mee gehouden moet worden bij de toetsing aan risico's van spoorlijnen. Nader onderzoek is niet nodig.

Transport van gevaarlijke stoffen over water

In de gemeente Woerden vindt geen grootschalig en structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over waterwegen. Dit onderwerp hoeft daarom niet nader te worden onderzocht.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Een weg zelf is geen kwetsbaar of beperkt-kwetsbaar object waar rekening mee gehouden moet worden bij de toetsing aan risico's van buisleidingen. Nader onderzoek is niet nodig.

Dit laat onverlet dat technische voorschriften bij de aanleg van de weg in de buurt van de aanwezige hogedruk aardgastransportleiding wel in acht moeten worden genomen.

Plaatsgebonden risico

Binnen het plangebied van de aanwezige aardgastransportleiding vindt geen overschrijding van het plaatsgebonden risico plaats. Dit houdt in dat de 10-6 risicocontour op 0 meter van de leiding ligt. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Groepsrisico

In tegenstelling tot een berekening van het plaatsgebonden risico, dat enkel een eigenschap is van de leiding, is het groepsrisico juist een eigenschap van de leiding én de omgeving van die leiding. Naarmate de groep potentiële slachtoffers groter wordt, moet de kans op een zodanig ongeval kleiner zijn. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde.

Op basis van het Bevb, gelden voor de leiding de volgende veiligheidsafstanden:

Leidingnr.	Diameter	Ontwerp druk	Belemmeringen- strook	1% letaliteitgrens	100% letaliteitgrens
W – 501 - 01	12"	40 bar	4 meter	140 meter	70 meter

Binnen het invloedsgebied van 70 en 140 meter wordt geen verhoging van het groepsrisico verwacht.

6.4.3 Conclusie

Het vaststellen van dit bestemmingsplan is niet in strijd met het beleid en de regelgeving ten aanzien van externe veiligheid.

6.5 Bodemkwaliteit

6.5.1 Kader

Bodemonderzoek bij bouwen, herinrichten en slopen

De Woningwet is het wettelijke instrument voor een gemeente om te regelen dat bouwwerken alleen gebouwd worden op grond die daarvoor milieuhygiënisch geschikt is. De eisen die aan een bodemonderzoek ten behoeve van een omgevingsvergunning gesteld worden zijn onder andere geregeld in het Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) met de bijbehorende regelingen en de gemeentelijke bouwverordening. Bij een bouwaanvraag kan alleen een bodemonderzoek worden geëist als het gaat om een bouwwerk waar een reguliere omgevingsvergunning voor vereist is, waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen zullen verblijven en dat contact maakt met de grond.

Bij een wijziging van de bestemming of van de functie wordt een bodemonderzoek alleen noodzakelijk geacht wanneer deze wijziging tevens een gevoeligere bodemgebruiksvorm inhoudt (bijvoorbeeld van bedrijvigheid naar wonen). Een bodemonderzoek wordt altijd voorafgegaan door een (historisch) vooronderzoek, waarbij vastgesteld wordt wat er bekend is over het voormalige en het huidige bodemgebruik en welke bodemkwaliteit bekend is of verwacht mag worden. Op grond hiervan wordt onder andere vastgesteld wat de onderzoekshypothese is en hoe het onderzoek uitgevoerd dient te worden. Belangrijke informatiebronnen zijn: het provinciaal Bodemloket en het bodemloket van de Milieudienst Noord-West Utrecht.

In de gemeentelijke bouwverordening staat dat een bodemonderzoek bij bouwen waar ook gesloopt gaat worden, na de sloop uitgevoerd dient te worden. De strekking hiervan is het tegengaan dat een bodemonderzoek plaatsvindt voordat de bestaande bebouwing wordt gesloopt en eventueel ten gevolge van deze werkzaamheden een bodemverontreiniging optreedt die dan niet wordt gesignaleerd (bijvoorbeeld als gevolg van de aanwezigheid van asbest). Dit betekent dat het resultaat van een bodemonderzoek niet altijd kan worden overgelegd bij de aanvraag om omgevingsvergunning. Daarom behoort dit onderzoek tot de bescheiden die ook later kunnen worden ingediend.

Om een omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk te kunnen krijgen dient er voorafgaande aan de sloop van een bouwwerk altijd een asbestinventarisatie plaats te vinden. Indien asbest op, in of aan het bouwwerk aangetroffen wordt dient als voorwaarde in de omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk te worden opgenomen dat de asbesthoudende materialen door een erkend asbestsaneringsbedrijf verwijderd worden. Bij een bodemonderzoek wordt tegenwoordig altijd visueel aandacht besteed aan de aanwezigheid van asbest in de bodem. Pas als voor het te bebouwen terrein een asbest-vrij verklaring is afgegeven en het terrein ook verder vrij is van afval en andere ongewenste materialen, kan met de daadwerkelijke bouw worden begonnen.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit is sinds 1 januari 2008 van kracht. Dit Besluit stelt onder andere regels aan het toepassen van grond en bagger. Een gemeente kan ervoor kiezen om hiervoor het Generieke oftewel Landelijke Beleid te volgen (dat beschreven is in het Besluit) of om

Gebiedsspecifiek Bodembeleid op te stellen. Kiest een gemeente voor het Generiek Beleid dan dient een zogenaamde Bodemfunctieklassenkaart vastgesteld te worden door het college van burgemeester en wethouders, met uitzondering van de gebieden waar een bodemkwaliteitskaart voor geldt. Voor deze gebieden kan een gemeente er voor kiezen om gebruik te maken van overgangsrecht.

Bodemfunctieklassenkaart:

Dit is een kaart waarop per gebied is weergegeven welke bodemfunctie van toepassing is.

De in het Besluit bodemkwaliteit onderscheiden bodemfuncties zijn:

1. wonen met tuin
2. plaatsen waar kinderen spelen
3. moestuinen/volkstuinen
4. landbouw
5. natuur
6. groen met natuurwaarden
7. ander groen, bebouwing (met veel verhard opp.), infrastructuur, industrie

In het Generieke kader worden deze bodemfuncties als volgt samengevoegd:

Max. Waarden Achtergrondwaarden (klasse LANDBOUW/NATUUR):

- moestuinen/volkstuinen (3)
- landbouw (4)
- natuur (5)

Max. Waarden Wonen (klasse WONEN):

- wonen met tuin (1)
- plaatsen waar kinderen spelen (2)
- groen met natuurwaarden (6)

Max. Waarden Industrie (klasse INDUSTRIE):

- ander groen enz. (7)

Voorlopig gaat de gemeente Woerden nog uit van de eisen uit het Besluit bodemkwaliteit die horen bij het Generieke kader. Dit houdt in dat voor het gehele grondgebied van de gemeente Woerden een Bodemfunctieklassenkaart opgesteld zal worden. Voor het gebied Molenvliet kan geen gebruik gemaakt worden van het overgangsbeleid omdat voor dit gebied geen bodemkwaliteitskaart opgesteld is.

6.5.2 Onderzoek

Voor de wegfundering worden grondwerkzaamheden uitgevoerd waarbij zowel grond vrijkomt als grond moet worden aangevoerd. Vanuit milieuoogpunt is het wenselijk om met een gesloten grondbalans te werken. Dit betekent dat alle vrijkomende grond binnen het plangebied kan worden gebruikt.

Verder is de kwaliteit van de bodem van belang. Het gaat hierbij om het risico van blootstelling aan verontreinigde grond en het risico van verspreiding van verontreinigingen. Dit geldt zowel voor bestaande verontreinigingen als voor eventuele nieuwe verontreinigingen die kunnen ontstaan vanwege de aanleg en gebruik van de weg. Bij de aanleg van het nieuwe wegtracé zal

moeten worden bekeken of bodemverontreinigingen gesaneerd moeten worden en op welke wijze (afgraven, lokaal reinigen, isoleren et cetera).

Van de bodemkwaliteit zijn vooralsnog geen gegevens beschikbaar. Aangenomen wordt dat de bodem al in zekere mate verontreinigd is door de verwaaiing en run-off van de A12.

Verwaaiing is het opspatten van regenwater door het verkeer. Door de verbranding van brandstof en slijtage van auto's, het wegmeubilair en het wegdek komen met de verwaaiing milieubelastende stoffen in nabijgelegen bermen en oppervlaktewater terecht. Naast verwaaiing treedt er ook directe afstroming van het wegoppervlak op (run-off). Dit afstromende wegwater is vervuild, als gevolg van slijtage van auto's, het wegmeubilair en het wegdek.

In het kader van de Milieueffect rapportage is onderzoek uitgevoerd naar de risico's voor bodem en water van run-off en verwaaiing van provinciale wegen. Hieruit is gebleken, dat de verontreiniging van de wegbermen hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door run-off. Het aandeel van de verwaaiing is beperkt tot circa 5 à 25 %. Het merendeel van de immissie op de wegberm is gebonden aan vaste deeltjes. Ook blijkt dat de run-off alleen in de eerste meter van de wegberm infiltreert.

De verder van de weg af gelegen wegbermbodem wordt alleen belast door verwaaiing. De belasting van verwaaiing is ongeveer 10 tot 30 keer zo klein als de belasting van de eerste meter. De verwachting is dat binnen 50 jaar geen overschrijding van de bodemgebruikswaarde van openbaar groen zal optreden. Pas na 100 jaar is een overschrijding voor koper en zink te verwachten. Voor het ondiepe grondwater in de eerste meter wegberm is de verwachting dat na 20 tot 50 jaar de streefwaarden voor zink, koper en lood kunnen worden overschreden. De verwachting is echter, dat voordat sprake zal zijn van een normoverschrijding, de verontreiniging zal worden gesaneerd.

Zodra de gronden in het plangebied in eigendom zijn van de gemeente en daarmee betreden kunnen worden, wordt er bodemonderzoek uitgevoerd.

6.5.3 Conclusie

Het is mogelijk dat door verwaaiing en run-off de bodem licht vervuild raakt. Zodra de gronden in het plangebied betreden kunnen worden, wordt er een bodemonderzoek uitgevoerd.

6.6 Kabels en leidingen

6.6.1 Kader

Rioolleidingen

Leidingen die planologisch van belang zijn dienen te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Grote rioolleidingen die door een plangebied lopen worden meegenomen in het bestemmingsplan.

Drinkwatertransportleidingen

In woongebieden liggen vaak meerdere transportleidingen die van groot belang zijn voor de drinkwatervoorzieningen van zo'n gebied. Als gevolg van het steeds intensiever gebruik van de openbare ruimte vormt de ligging van het transportnet een aandachtspunt bij diverse planvormingen voor infrastructuur, woningbouw, kantoorlocaties, etc. Om te voorkomen dat in een vrij laat stadium de aanwezigheid van de leidingen wordt geconstateerd, wordt preventief informeren als geschikt middel gezien. Om deze reden is het gewenst om de drinkwatertransportleidingen in het bestemmingsplan op te nemen.

Gasleidingen

In verband met eventuele (grond)werkzaamheden is het van belang de ligging van gasleidingen in bestemmingsplannen aan te geven. Daarnaast bevatten diverse gasleidingen een zone met bouwbeperkingen in verband met externe veiligheid.

6.6.2 Onderzoek

In het noordelijk deel van het plangebied loopt in oost-west richting een rioolpersleiding. In het zuidelijk deel van het plangebied is een aardgastransportleiding aanwezig. Ter waarborging van een ongestoorde ligging van deze leidingen zijn dubbelbestemmingen opgenomen. Met een eerdere verlegging van de gasleiding is door de Gasunie reeds rekening gehouden met de aanleg van de weg. De Gasunie heeft dan ook aangegeven, dat de ligging van de aardgastransportleiding geen belemmering vormt voor de aanleg van de weg. Verder liggen in het plangebied enkele elektriciteitskabels en kleinere gasleidingen die niet planologisch relevant zijn. Bij de aanleg van de weg dient wel rekening te worden gehouden met de ligging deze leidingen en kabels en dienen, indien nodig, maatregelen getroffen te worden. Voor de ligging van de leidingen is een KLIC-melding (Kabels en Leidingen Informatie Centrum) uitgevoerd. Deze is in de bijlage bij deze toelichting toegevoegd.

6.6.3 Conclusie

In het plangebied is een rioolpersleiding gelegen. Bij de aanleg van de weg dient rekening te worden gehouden met de ligging van deze leiding en indien nodig maatregelen te worden getroffen.

7 Water

7.1 Kader

Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en is opgesteld voor de planperiode 2009 - 2015. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 door de ministerraad vastgesteld.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

Waterwet

In de Waterwet zijn acht oude waterwetten samengebracht: de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de waterkering, de Grondwaterwet, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte'), de Waterstaatswet 1900 en de Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Kaderrichtlijn water

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn water van kracht geworden. De KRW geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater.

Waterbeheer 21^e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Grondwaterplan 2008 – 2013 (24 april 2007)

De provincie Utrecht heeft een grondwaterplan opgesteld. Het hoofddoel van het grondwaterbeleid is: de hoeveelheid en kwaliteit van het grondwater is geschikt voor duurzaam gebruik door mens en natuur. Informatie daarover is zodanig inzichtelijk dat de samenleving daarmee rekening kan houden en het provinciaal bestuur daaraan sturing kan geven.

De provincie Utrecht beschikt over grote voorraden zoet grondwater van goede kwaliteit. Met preventief beleid wordt voorkomen dat verontreinigingen in het grondwater terechtkomen. Om het grondwater dat wordt onttrokken voor de openbare drinkwatervoorziening optimaal te beschermen tegen nieuwe verontreinigingen zijn rondom drinkwateronttrekkingen grondwaterbeschermingszones ingesteld, waar regels gelden bovenop het generieke beleid. Daarnaast dient meer rekening te worden gehouden met het grondwater in het stedelijk gebied.

Zicht op water, Waterplan Woerden 2006 – 2009 (maart 2006)

De gemeente Woerden, het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Oasen en Vitens hebben samen het Waterplan “Zicht op water” opgesteld. Het plan geeft aan hoe met water de ruimtelijke kwaliteit en de belevingswaarde van stad en platteland kan worden vergroot. Het Waterplan geeft een visie op water en stelt maatregelen voor.

Ook in Woerden moet hoog water en sterke regenval, maar ook lange periodes van droogte worden opgevangen. Daarnaast is oppervlaktewater van een goede kwaliteit van groot belang evenals het beperken van de bodemdaling. Cultuurhistorisch gezien hoort water bij Woerden.

Kernpunten van het Waterplan zijn:

- water heeft meer ruimte nodig;
- de waterkwaliteit moet verbeterd worden;
- zuivering en riolering dienen beter op elkaar te worden afgestemd;
- het water moet door mensen beter beleefd kunnen worden;
- de wateroverlast door grondwater en het riool mag niet toenemen.

In het buitengebied worden gebieden aangewezen die ruimte moeten bieden aan water wanneer dit nodig is. Ook binnen de bebouwde kom wordt gezocht naar meer ruimte voor water. Water, in de vorm van sloten, grachten en vijvers, zal een vast onderdeel vormen voor stedenbouwkundige plannen. De positieve beleving van het water wordt zo groot mogelijk gemaakt door aantrekkelijke oevers aan te leggen, doorkijk mogelijkheden te creëren en te bouwen met zicht op water.

Om de waterkwaliteit te verbeteren is het nodig om de riolering en de zuivering beter op elkaar aan te laten sluiten. Hiervoor dient de riolering te worden ontlast. Regenwaterafvoer zal daarom afgekoppeld worden van het rioleringsstelsel. Daarnaast moet de hoeveelheid verhard oppervlak beperkt blijven en mogen bouwmaterialen die worden toegepast op daken en goten het water niet extra vervuilen.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2009 – 2013 (11 november 2008)

Gemeenten zijn op basis van de Wet milieubeheer verantwoordelijk voor de zorg voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater dat vrijkomt bij de binnen het grondgebied van de gemeente gelegen percelen. Daarnaast heeft de gemeente de zorgplicht voor de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater, dit is vastgelegd in de Wet op de waterhuishouding. In deze wet is ook vastgelegd dat de gemeente de zorg heeft voor het treffen van maatregelen in openbaar gemeentelijk gebied om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand aan de grond gegeven bestemming te voorkomen of te beperken.

Het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) bevat het rioleringsbeleid voor de planperiode 2009 t/m 2013. Het geeft het kader waar binnen het onderzoek en de maatregelen binnen de planperiode moeten worden uitgevoerd. Dit houdt in dat de hoofdlijnen van aanpak zijn weergegeven om de gestelde doelen dichterbij te brengen. De uitvoering van deze hoofdlijnen moet aansluiting vinden bij de planning van werkzaamheden.

De doelen voor de komende planperiode zijn:

1. Zorgen voor inzameling van stedelijk afvalwater.

2. Zorgen voor transport van stedelijk afvalwater.
3. Zorgen voor inzameling van hemelwater (voor zover niet door de particulier).
4. Zorgen voor verwerking van ingezameld hemelwater
5. Zorgen dat (voor zover mogelijk) het grondwater de bestemming van een gebied niet structureel belemmert.

De doelen zijn in het GRP geconcretiseerd met het opnemen van functionele eisen en maatstaven zodat getoetst kan worden of de situatie in Woerden aan de gestelde doelen voldoet.

Om invulling te geven aan de grondwaterzorgplicht gaat de gemeente in de planperiode verder onderzoek uitvoeren om inzicht te krijgen in de grondwatersituatie en locatie en aard van eventuele klachten en overlast dat door het grondwater veroorzaakt wordt binnen de gemeente.

7.2 Onderzoek

Watergangen

Bij de aanleg van het wegtracé wijzigt het huidige grondgebruik en de hoeveelheid verhard oppervlak. Dit is van invloed op de aan- en afvoer van oppervlaktewater en de mogelijkheden om water te bergen in het gebied. Zo is er meer ruimte nodig voor waterberging vanwege de versnelde afvoer van regenwater van het verhard oppervlak. Daarnaast wordt bij de realisatie van de weg watergangen gekruist en worden er watergangen gedempt.

De kruisingen met de watergangen zullen voldoende gedimensioneerd worden zodat er geen negatieve gevolgen zijn voor de afwatering van het gebied. Voor de afwatering van het regenwater dat afkomstig is van de weg zelf worden afwateringsmiddelen aangelegd in de vorm van greppels en sloten. Waar mogelijk wordt water in de bodem geïnfiltreerd.

Waterkwantiteit

Door de realisatie van de randweg worden onverharde gronden verhard. De oppervlakte aan verharding betreft bij benadering 7.500 m² (1.000 x 7,5). De daadwerkelijk te realiseren oppervlakte aan verharding kan hiervan afwijken. Het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden hanteert als eis dat een deel van het verhard oppervlak moet worden gecompenseerd in de vorm van open water. Ingevolge artikel 3 van de bestemmingsplanregels wordt, naast de te dempen wateroppervlakte, 15% van de binnen de bestemming "Verkeer" aan te brengen verharding gecompenseerd. Het wegontwerp voorziet in bermsloten aan beide zijden van de weg. Dit resulteert in voldoende watercompensatie (bron: MER, 19 juni 2009).

Waterkwaliteit

De aanleg van de weg is van invloed op de waterkwaliteit in het gebied als gevolg van verwaaiing van opspattend regenwater door het verkeer. Door de verbranding van brandstof en slijtage van auto's, het wegmeubilair en het wegdek komen met de verwaaiing milieubelastende stoffen in nabijgelegen oppervlaktewater terecht. Naast verwaaiing treedt er ook direct afstroming van het wegoppervlak op. Dit stromende wegwater is vervuild, als gevolg van slijtage van auto's, het wegmeubilair en het wegdek.

Als gevolg van het wegverkeer kunnen zich calamiteiten voordoen waardoor in een korte tijd een grote hoeveelheid verontreiniging van de weg af komt. Voorbeelden zijn lekkages van tankwagens of aanrijdingen waarbij verontreinigende stoffen en eventueel bluswater tot afstroming komt. De verontreiniging zal in dergelijke gevallen in eerste instantie als run-off in de wegberm terechtkomen. Hierdoor zal de bodem lokaal sterk verontreinigd kunnen raken, maar zal de verspreiding wel sterk worden beperkt. Door de verontreinigde bodem te verwijderen kunnen de gevolgen worden beperkt. Anders is het wanneer de verontreiniging in het oppervlaktewater terechtkomt. In dat geval zal niet alleen het water en de waterbodem lokaal sterk verontreinigd kunnen raken, maar kan de verontreiniging zich ook snel verspreiden. Door de bermsloten zoveel mogelijk te isoleren van het watersysteem kan verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten zoveel mogelijk voorkomen worden.

Waterkering

De Utrechtsestraatweg vormt een waterkering. Deze wordt door middel van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' beschermd.

Vooroverleg

In het kader van het vooroverleg is overleg gevoerd worden met het waterschap. In een officiële reactie heeft het waterschap laten weten positief te adviseren over het bestemmingsplan. Het plan voldoet aan "standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan.

7.3 Conclusie

Omdat onverharde gronden verhard worden door de aanleg van de randweg, dient ter plaatse van de randweg of elders watercompensatie plaats te vinden. Dit gebeurt door de aanleg van sloten langs de randweg. Hiermee wordt voldoende water gecompenseerd. In het kader van het vooroverleg is overleg gepleegd met het waterschap. In een officiële reactie heeft het waterschap positief geadviseerd over het bestemmingsplan.

8 Natuur en landschap

8.1 Kader

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet (hierna: Ffw) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het “nee, tenzij”-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en/of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien, dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën.

- Meer algemene soorten (tabel 1 Ffw): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
- Andere, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffw), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I).
- Strikt beschermde soorten (tabel 3 Ffw): voor deze soorten dient in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling altijd ontheffing te worden aangevraagd van de Ffw. Ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief is en geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten in tabel 3 die ook op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen, wordt ontheffing echter alleen nog maar verleend indien er daarnaast een dwingende reden van groot openbaar belang is; dit is het gevolg van een uitspraak van de Raad van State in augustus 2009³.
- Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (VR). Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn volgens rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS)⁴ geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de VR zijn genoemd. Overigens is het, indien geen

³ Zie ABRS 21 januari 2009, zaak nr. 200802863/1

⁴ zie ABRS 13 mei 2009, zaak nr. 200802624/1

onthefing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat “voldoende zorg” in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat beschermde dieren niet gedood worden en dat beschermde planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Gebiedsbescherming

Het voormalige Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd. De EHS bestaat uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan.

Bescherming van (natuur)gebieden heeft daarnaast ook plaats middels de Natuurbeschermingswet. Daaronder vallen de volgende typen gebieden:

- Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden);
- Beschermde Natuurmonumenten;
- Wetlands.

Binnen beschermde natuurgebieden gelden (strengere) restricties voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht.

8.2 Onderzoek

Door Eco-line is in de zomer van 2009 een onderzoek uitgevoerd naar de ecologische waarde in het plangebied. Het doel van het onderzoek is een integrale inventarisatie en analyse om de ecologische waarde van het terrein te kunnen beoordelen ten behoeve van de geplande aanleg van de oostelijke randweg rond Woerden.

De onderzoekslocatie bestaat over de gehele lengte vooral uit intensief/productief grasland en wordt door enkele sloten doorsneden. Van productiegrasland is bekend dat daar weinig biologische variatie in voorkomt. Daarom is het onderzoek vooral geconcentreerd op de gebieden in- en langs de sloten. De wilgen langs de Utrechtse straatweg vormen vrijwel zeker broedbiotoop voor vogels en mogelijk ook voor steenuilen.

Er zijn historische flora- en faunagegevens van het Natuurloket geraadpleegd waaruit bleek dat er alleen voor planten een mogelijk relevant resultaat beschikbaar is.

Er is een beoordeling gemaakt op basis van systematische visuele beoordeling met inbegrip van een nauwkeurig onderzoek van de sloot en slootkant om circa 10 meter. Hierbij werd gezocht naar planten en dieren of sporen. Tevens is met een RAVON amfibienet een monster

van het slootleven genomen. Daarnaast is avondonderzoek uitgevoerd met geluidsapparatuur om amfibieën, vleermuizen en zo mogelijk steenuilen op te sporen.

Tijdens het onderzoek zijn Zwanebloemen en Kleine modderkruipers aangetroffen. Dit zijn soorten met een bijzondere beschermde status en beschermingsmaatregelen waarvoor ontheffing moet worden aangevraagd. Momenteel wordt de aanvraag voor ontheffing opgesteld. Verder zijn er Kleine watersalamanders, Bruine- en Groene kikkers en Gewone padden gevonden. De onderzochte sloten zijn voortplantingsbiotoop voor al deze soorten amfibieën.

Bij de werkzaamheden kunnen mogelijk moerasoevers of flauwe- of terrastaluds worden aangelegd. Hiermee wordt de ecologische waarde vergroot en kunnen een groot aantal planten diersoorten meeprofiten van de verandering.

Werkzaamheden die in het broedseizoen (maart-juli) worden uitgevoerd, dienen zo te worden ingericht dat broedende (weide)vogels er geen hinder van ondervinden. Met name weidevogels zijn erg verstoringsgevoelig waardoor een minimale werkafstand van 100-200 meter gewenst is (afhankelijk van het karakter van deze werkzaamheden).

8.3 Conclusie

Tijdens het onderzoek zijn in de sloten zowel Kleine modderkruipers als Zwanebloemen aangetroffen. Dit zijn diersoorten die in aanmerking komen voor bijzondere beschermingsmaatregelen en waarvoor een ontheffing moet worden aangevraagd.

DEEL C
UITVOERBAARHEID, OVERLEG EN INSPRAAK

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een ontwerpbestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

In de “Bestuursovereenkomst betreffende een infrastructuurvisie en –programma voor het gebied van en rond de A12 van Verkeersplein Ouderijn tot Bodegraven” (oktober 2003) zijn de financiële aspecten afgedekt. Hierdoor is het niet nodig een exploitatieplan op te stellen.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit bestemmingsplan is aangesloten bij de actuele maatschappelijke behoefte aan het verbeteren van de leefbaarheid van de kern Harmelen door de aanleg van een randweg waardoor het doorgaande verkeer door de kern verminderd wordt en de leefbaarheid en veiligheid wordt vergroot. Het project maakt deel uit van een regionaal project om de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en leefbaarheid van en in Woerden en Harmelen te verbeteren.

Het voorontwerpbestemmingsplan is met omwonenden en belanghebbende grondeigenaren besproken.

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

9.3 Handhavingaspecten

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden

aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of afwijkingsregels.

Er zijn twee vormen handhaving te onderscheiden: preventieve en repressieve handhaving.

Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen en regelmatige gebiedscontroles. Vervolgens worden in het kader van preventieve handhaving duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels opgesteld en aandacht besteed aan communicatie en voorlichting.

Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijk actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primaire doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro, Wabo of Woningwet.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

10 Procedure

10.1 Voorbereidingsfase

Vooraf

Voorafgaand aan het project en het opstellen van het bestemmingsplannen is overleg gepleegd met de grondeigenaren en omwonenden.

Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan is niet voor inspraak vrijgegeven, in de zin van de Inspraak- en participatieverordening. Wel is vooroverleg gevoerd met diverse instanties (zie ook hierna) en is er overleg geweest met grondeigenaren en omwonenden. Zij zijn in de gelegenheid gesteld schriftelijke en/of mondeling te reageren op het bestemmingsplan.

De ontvangen reacties zijn samengevat en beantwoord en als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies in ieder geval toegezonden aan de volgende instanties:

- VROM-inspectie, Regio Noord-West;
- Provincie Utrecht;
- Natuur en Milieufederatie Utrecht;
- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden;
- Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM);
- Electriciteitsnetbeheer Utrecht (ENBU);
- Vitens;
- Rijkswaterstaat Utrecht;
- Ministerie van Defensie;
- KPN-Nederland;
- Milieudienst Noord-West Utrecht.

De ontvangen overlegreacties zijn samengevat en beantwoord en als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

10.2 Ontwerpfase

Na afronding van het overleg met grondeigenaren en omwonenden en het vooroverleg is de bestemmingsplanprocedure voortgezet. De aanpassingen die volgden uit de (overleg)reacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ook zijn er ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening dient de kennisgeving, als bedoeld in artikel 3:12 van de Awb, ook in de Staatscourant te worden geplaatst en via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk een zienswijze op het plan in te dienen. In beginsel betekent dit ook dat de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties moet worden toegezonden (artikel 3:13 Awb).

10.3 Vaststellingsfase

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan.

De vaststelling betreft een gewijzigde vaststelling. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is in de regels de uit te voeren watercompensatie gewijzigd. In plaats van een oppervlakte aan te realiseren water, is er een formule opgenomen, om de oppervlakte aan watercompensatie te kunnen berekenen op basis van de daadwerkelijke oppervlakte dat verhard zal worden. In de toelichting zijn uitsluitend een aantal zaken aangevuld en geactualiseerd. Voor het overige zijn er geen wijzigingen doorgevoerd die inhoudelijk van belang zijn.

Tegen het besluit tot vaststelling staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt het plan in werking waarna tot planrealisatie kan worden overgegaan.