

Bijlagen bij ontwerp bestemmingsplan Galecopperbrug



Datum	23 mei 2011
Revisie	4.0
status	VERSIE T.B.V. ONTWERP BESTEMMINGSPLAN
Referentie	9V3175-36-GE-RP-BIJLAG4BP-095301.DOC

Mc renovatie bruggen

Griffioenlaan 2

3526 la utrecht

Postbus 20000

3502 la utrecht

telefoon (088) 797 3111

internet www.royalhaskoning.com

www.arup.com

email [renovatiebruggen@](mailto:renovatiebruggen@project.royalhaskoning.com)

project.royalhaskoning.com

Bijlagen bij ontwerp bestemmingsplan Galecopperbrug

Datum	23 mei 2011
opdrachtgever	Rijkswaterstaat DI - Project Renovatie Stalen Bruggen

referentie	9V3175-36-GE-RP-Bijlag4BP-095301.doc
revisie	4.0
status	versie t.b.v. ontwerp bestemmingsplan
Auteur	A. Vermeulen, A. van Esch (geluid), L. Rombouts (EV) , P. van den Eijnden (lucht), A. Hoffmann (F&F), J. Lekkerwerk (water)
gecontroleerd door	G. de Haas (geluid), M. van Ginkel (water), E. Theunissen, J. de Rijke (overig)
goedgekeurd door	M. Bool

MC Renovatie Bruggen
ROYAL HASKONING - ARUP
RWS-01.1
Verificatieformulier

Project MC Renovatie Stalen Bruggen
 Deel project *Galecopperbrug*
 Projectnummer *9V3175.36*
 Documentnaam *Bijlagen bij ontwerp bestemmingsplan Galecopperbrug*
 Werkpakket *Bestemmingsplanwijziging*

Versie	Datum	Filenaam				
1.1	14 december 2011	Omschrij-				
			Opgesteld	Gecontroleerd	Goedgekeurd	Tweede controle
		Naam	A. Vermeulen, A. van Esch (geluid) L. Rombouts (EV) P. van den Eijnden (lucht) A. Hoffmann (F&F) J. Lekkerwerk (water)	G. de Haas (geluid), M. van Ginkel (water), E. Theunissen, J. de Rijke (overig)	E.P.E. Theunissen	
		Handtekening				
Versie	Datum	Filenaam	9V3175-36-GE-RP-Bijlag4BP-095301.doc			
2.0	7 januari 2011	Omschrij-				
			Opgesteld	Gecontroleerd	Goedgekeurd	Tweede controle
		Naam	A. Vermeulen, A. van Esch (geluid) L. Rombouts (EV) P. van den Eijnden (lucht) A. Hoffmann (F&F) J. Lekkerwerk (water)	G. de Haas (geluid), M. van Ginkel (water), E. Theunissen, J. de Rijke (overig)	E.P.E. Theunissen	M. Bool
		Handtekening				
Versie	Datum	Filenaam				
2.1	21 januari 2011	Omschrij-				
			Opgesteld	Gecontroleerd	Goedgekeurd	Tweede controle
		Naam	J. Lekkerwerk (water)	G. de Haas (geluid), M. van Ginkel (water), E.	E.P.E. Theunissen	
		Handtekening				

Versie	Datum	Filenaam				
4.0	23 mei 2011	Omschrij-				
			Opgesteld	Gecontroleerd	Goedgekeurd	Tweede controle
		Naam	A. Vermeulen, A. van Esch (geluid) L. Rombouts (EV) P. van den Eijnden (lucht) A. Hoffmann (F&F) J. Lekkerwerk (water)	G. de Haas (geluid), M. van Ginkel (water), E. Theunissen, J. de Rijke (overig)	E.P.E. Theunissen	M. Bool
		Handtekening				

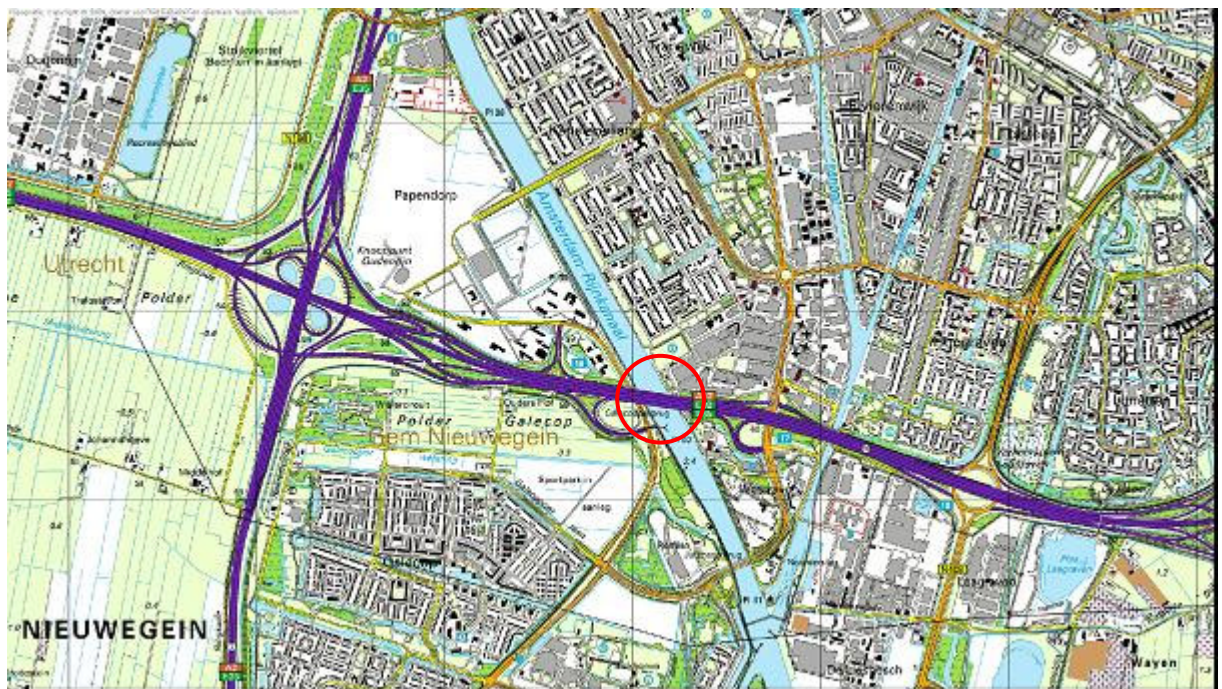
Samenvatting

Rijkswaterstaat Utrecht is voornemens de brug in de A12 over het Amsterdam-Rijnkanaal, de zogeheten Galecopperbrug, te renoveren. De renovatie moet worden uitgevoerd omdat de brug te kampen heeft met vermoeiingsverschijnselen.

De werkzaamheden houden in:

- Overlaging rijdek met Hoge Sterkte Beton (HSB): de vermoeiingscheuren in het stalen rijdek van de hoofdrijbanen en parallelbanen wordt gerepareerd en vervolgens wordt het rijdek voorzien van HSB als oplossing voor de vermoeiingsproblematiek;
- Vijzelen van de brug: de brug wordt gevijzeld (verhoogd) om de doorvaarhoogte (ook wel profiel van vrije ruimte) voor de scheepvaart te verbeteren. De brug wordt alleen ter plaatse van de oeverpijlers gevijzeld en ter plaatse van de landhoofden blijft de hoogteligging gelijk.
- Versterken van de hoofddraagconstructie van de brug door 4 liggers ('voorspanliggers') in de lengterichting van de brug aan de brug te bevestigen: 2 liggers aan elke buitenzijde van de brug en 2 liggers in het midden, waar beide brugdelen bij elkaar komen. Deze liggers worden opgespannen waardoor de belasting op de brug verdeeld wordt naar de liggers.

In onderstaande figuur 1 is de locatie van de Galecopperbrug weergegeven.



Figuur 1 Locatie projectgebied.

In dit rapport zijn alle onderliggende onderzoeken en bijlagen weergegeven, behorend bij het concept ontwerp bestemmingsplan, dat opgesteld wordt ten behoeve van de geplande renovatie.

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Inhoudsopgave	5
1. Externe veiligheid	6
1.1 Plangebied	6
1.2 Wet- en regelgeving	6
1.3 Analyse	8
1.4 Conclusie	9
2. Luchtkwaliteit	10
2.1 Inleiding	10
2.2 Wettelijk kader	10
2.2.1 'Wet luchtkwaliteit'	10
2.2.2 Grenswaarde relevante componenten	10
2.2.3 Ruimtelijke ontwikkelingen en 'Wet luchtkwaliteit'	11
2.3 Invloed renovatie Galecopperbrug op luchtkwaliteit	11
2.3.1 Relevante luchtkwaliteitsparameters	11
2.3.2 Invloed renovatie op relevante luchtkwaliteitsparameters	12
2.4 Conclusie	12
3. Quick scan flora en fauna	14
3.1 Plangebied en voorgenomen ingreep	14
3.1.1 Flora- en faunawet	14
3.1.2 Gemeentelijk Groenstructuurplan	16
3.2 Werkwijze	16
3.3 Resultaat aanwezigheid beschermde soorten	17
3.4 Effectbeoordeling en mitigerende maatregelen	17
4. Watertoets	19
4.1 Inleiding	19
4.2 Beleidsuitgangspunten	19
4.3 Beschrijving actuele situatie	20
4.4 Beschrijving toekomstige situatie	22
4.4.1 Beschrijving aard renovatiewerkzaamheden	22
4.4.2 Waterkwantiteit	22
4.4.3 Waterkwaliteit en riolering	23
4.4.4 Waterveiligheid	23
4.5 Contact met de waterbeheerder	24

1. Externe veiligheid

1.1 Plangebied

Rijkswaterstaat Utrecht is voornemens de A12-brug over het Amsterdam Rijnkanaal, de zogenoemde Galecopperbrug, aan te passen. De wijzigingen houden in (zie ook samenvatting van dit rapport):

- Overlaging rijdek met Hoge Sterkte Beton (HSB);
- Vijzelen van de brug;
- Versterken van de hoofd draagconstructie van de brug door 4 liggers ('voorspanliggers') in de lengterichting van de brug aan de brug te bevestigen.

Voor het aanbrengen van de voorspanliggers dient het bestemmingsplan aangepast te worden. Onderdeel hiervan vormt toetsing aan het aspect externe veiligheid.

1.2 Wet- en regelgeving

Activiteiten met gevaarlijke stoffen leveren risico's op voor de omgeving. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de circulaires Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) en Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen (1984) vormen op dit moment het wettelijk kader voor het omgaan met deze risico's. Door het stellen van eisen aan afstanden tussen de activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten (woningen, kantoren, scholen, enz.) worden de eventuele gevolgen van deze risico's zoveel mogelijk beperkt. Er kunnen twee typen risico worden onderscheiden, namelijk het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Voor de vraag of een bepaalde situatie toelaatbaar is, worden de risiconormen gehanteerd die door de rijksoverheid zijn vastgesteld in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Deze normen hebben (nog) geen wettelijke status. Voor nieuwe situaties is de *grenswaarde* voor het plaatsgebonden risico (PR) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gesteld op een niveau van 10^{-6} /jr. Voor bestaande situaties is dit een streefwaarde. De waarde ' 10^{-6} /jaar' wil zeggen dat een persoon die zich onafgebroken, onbeschermd op die bepaalde plaats bevindt de kans heeft van één miljoenste per jaar om te overlijden door een ongeluk met gevaarlijke stoffen op het betreffende stuk (water)weg of spoor.

In november 2008 is het concept Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) verschenen. Bij de in werking treding van het definitieve besluit is de hierboven geschetste risiconormering wettelijk vastgelegd. Hierin worden tevens zogenaamde 'bebouwingsvrije zone' vastgesteld. Hierbinnen zijn in principe geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan. Deze bebouwingsvrije zone bedraagt 30 meter en geldt vanaf de rand van de transportas.

Groepsrisico

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (GR) is per km-route of -tracé bepaald op $10^{-2}/N^2$. Dat wil zeggen dat een calamiteit met 10 slachtoffers met maximaal een frequentie van 10^{-4} per jaar (eens in de 10.000 jaar) op mag treden. Een calamiteit met 100 slachtoffers mag maximaal met een frequentie van 10^{-6} per jaar (eens in de miljoen jaar) optreden, et cetera. Het GR geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers. Bij de berekening van het GR wordt, in tegenstelling tot het PR, wel rekening gehouden met het daadwerkelijke aantal (potentiële) slachtoffers langs de transportas. Voor het groepsrisico geldt geen norm, maar een verantwoordingsplicht. Binnen deze verantwoordingsplicht moeten zowel kwalitatieve als kwantitatieve elementen worden beschouwd. Voor toetsing van de kwantitatieve elementen is een oriëntatiewaarde vastgelegd. Deze oriëntatiewaarde kan door het bevoegd gezag als handvat worden gebruikt, maar is geen harde norm.

Conform de Circulaire artikel 4.3 dient het groepsrisico verantwoord te worden indien de oriëntatiewaarde wordt overschreden of indien er een toename is van het groepsrisico.

In artikel 7 van het Ontwerp Btev is bepaald dat het groepsrisico beschouwd worden moet worden voor alle bestemmingplannen of ruimtelijke onderbouwingen, binnen 200 meter van een transportroute die is opgenomen in het Basisnet.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI)

De inrichtingen die onder de Wet milieubeheer vallen, hebben volgens het BEVI een plaatsgebonden risicocontour (PR-contour) van een bepaalde afstand. Kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) dienen buiten deze veiligheidszone te staan.

Inrichtingen die onder het BEVI vallen hebben behalve een PR-contour ook een zogenaamd invloedsgebied (het groepsrisico). Het groepsrisico is afhankelijk aan personendichtheid binnen het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt getoetst aan een oriëntatiewaarde. De gemeente mag als bevoegd gezag van deze norm afwijken als daar belangrijke redenen (motivatiebeginsel) voor zijn.

Vervoer gevaarlijke stoffen (VGS)

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (nota RNVGS, 1996). Met de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen Staatsblad 2004, 147, wordt dit beleid verder verduidelijkt.

Voor nieuwe situaties is de grenswaarde van het PR voor het vervoer gevaarlijke stoffen gesteld op het niveau van 10-6/jaar. Voor bestaande situaties is dit de streefwaarde. De waarde voor het groepsrisico wordt per km-route of -tracé bepaald.

Landelijk Basisnet

Landelijk Basisnet: In de nieuwe Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen heeft de overheid het zogenaamde Landelijke Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangekondigd. Dit basisnet met daaraan gekoppeld gebruiksruidtes en veiligheidszones, moet de spanning verminderen tussen vervoersbelangen en ruimtelijke ordening. Het Basisnet beoogt een netwerk te zijn van bestaande spoor-, weg- en vaarwegverbindingen. De Nota is in januari 2006 in de Tweede Kamer behandeld, maar nog niet goedgekeurd.

Als gevolg van het toekomstige Landelijk Basisnet gaan veiligheidszones gelden voor een aantal belangrijke transportassen. Het Landelijk Basisnet wordt wettelijk verankerd middels het komende Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (Btev). Het voornemen is dat dit Besluit vanaf 2012 van kracht is.

AMvB Buisleidingen (BEVB)

Het Rijk wil veiligheidsafstanden creëren voor ondergrondse buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Dit wordt geregeld in de AMvB Buisleidingen (Besluit externe veiligheid buisleidingen) die per 1 januari in 2011 in werking is getreden

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen regelt vanaf 2011 onder meer:

- risico's van en veiligheidszones langs buisleidingen;
- buisleidingen in bestemmingsplannen;
- technische eisen;
- toezicht;
- melding van incidenten en noodplannen.

Alle buisleidingen voor gevaarlijke stoffen en het BEVB geldt, zijn opgenomen op de provinciale risicokaarten.

Daarnaast wil het Rijk locaties aanwijzen voor nieuwe leidingen. Dit moet op termijn geregeld worden in een Structuurvisie Buisleidingen.

1.3 Analyse

Huidige situatie

Momenteel vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over dit wegdeel van de Rijksweg A12. Dit vervoer brengt risico's met zich mee voor de omgeving. Op basis van de huidige transportintensiteiten¹ is, met de meest recente versie van het rekenmodel RBM-II², het plaatsgebonden risico berekend. De resultaten hiervan zijn opgenomen in tabel 1. Het groepsrisico is niet berekend voor deze situatie, omdat deze niet relevant is voor onderhavige bestemmingsplanwijziging. De wegaanpassing heeft namelijk geen invloed op het groepsrisico.

Autonome ontwikkeling

In de autonome ontwikkeling vindt geen wijziging van de transportroute plaats, wel zal het transport van gevaarlijke stoffen toenemen. Op basis van de geprognoseerde transportintensiteiten³ zijn de plaatsgebonden risicocontouren berekend. De resultaten hiervan zijn opgenomen in tabel 1. Het groepsrisico is niet berekend voor deze situatie, omdat deze niet relevant is voor onderhavige bestemmingsplanwijziging. De wegaanpassing heeft namelijk geen invloed op het groepsrisico.

Voorgaande wordt eveneens bevestigd door berekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het Basisnet weg⁴. Hierin wordt dit betreffende wegvak niet aangemerkt als een knel- of aandachtspunt ten aanzien van het plaatsgebonden risico of het groepsrisico. Wel is hierin een veiligheidszone opgenomen van 25 meter vanaf het midden van de weg. Binnen deze zone zijn geen nieuwe kwetsbare objecten (bijvoorbeeld: ziekenhuizen, scholen en woningen) toegestaan.

Toekomstige situatie

De voorgenomen wijzigingen in het bestemmingsplan hebben betrekking de constructie van de brug. Er wijzigt echter niets aan de rijbanen, waardoor het transport van gevaarlijke stoffen op dezelfde locatie blijft plaatsvinden. Daarnaast vindt er door deze bestemmingsplanwijziging ook geen aanpassing plaats aan de aanwezige personen nabij deze transportroute.

De toekomstige situatie is, op het gebied van externe veiligheid, dan ook gelijk te stellen aan de autonome ontwikkeling. Het aspect externe veiligheid wordt daarom ook niet beïnvloed, waardoor de toekomstige situatie gelijk blijft aan de autonome ontwikkeling.

Resultaten

In onderstaande tabel zijn de berekende plaatsgebonden risicocontouren opgenomen. Ter aanvulling zijn hierin ook de resultaten opgenomen van het groepsrisico zoals dat berekend is in de studie voor IKEA⁵. Hierbij is in onderhavig bestemmingsplan uitgegaan van de situatie dat het bestemmingsplan IKEA⁶ doorgang vindt.

¹ Rijkswaterstaat, jaarintensiteiten provincie Utrecht, juli 2010

(http://www.rws.nl/kenniscentrum/veiligheid/vervoer_gevaarlijke_stoffen/methodiek_data_inwinning_weg/documenten/).

² Ministerie van Verkeer en Waterstaat & AVIV, rekenmodel RBM II, versie 1.3.0 build 247, 30 oktober 2008.

³ Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, Rijkswaterstaat, 29 mei 2007.

⁴ Basisnet werkgroep weg, Eindrapportage Basisnet weg – hoofdrapport, oktober 2009.

⁵ Bestemmingsplan Woonboulevard Kanaleneiland IKEA e.o., ontwerp april 2010.

Tabel 1 Resultaten plaatsgebonden risicocontouren

Situatie	Plaatsgebonden risicocontour [in meters vanaf het midden van de weg]			Normwaarde groepsrisico [-]
	10^{-6}	10^{-7}	10^{-8}	
Huidige situatie	n.a. ^{a)}	89	165	0,81 ^{b)}
Autonome ontwikkeling	n.a. ^{a)}	90	166	0,81 ^{b)}
Toekomstige situatie	n.a. ^{a)}	90	166	0,81 ^{b)}

a) n.a. = niet aanwezig

b) Volgens berekeningen in het bestemmingsplan voor IKEA⁶ bedraagt de normwaarde voor het groepsrisico zonder de planontwikkeling 0,67.

1.4 Conclusie

De voorgenomen wijzigingen in het bestemmingsplan heeft geen invloed op het aspect externe veiligheid. Op dit gebied blijft de autonome situatie gelijk aan de toekomstige situatie. Derhalve vormt de externe veiligheidssituatie geen belemmering voor dit plan.

2. Luchtkwaliteit

2.1 Inleiding

De aanpassingen van de Galecopperbrug kunnen invloed hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Om te bepalen of deze aanpassingen effect hebben op de luchtkwaliteit en na te gaan of het effect niet leidt tot knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit is een kwalitatief luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

2.2 Wettelijk kader

2.2.1 'Wet luchtkwaliteit'

Het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen wordt weergegeven in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit wettelijk stelsel is van kracht sinds november 2007 en wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' (verder Wlk) genoemd.

In algemene zin kan worden gesteld dat de Wlk bestaat uit in Europees verband vastgestelde normen van maximumconcentraties voor een aantal componenten. Hierbij gaat het om componenten als zwaveldioxide (SO_2), stikstofoxiden (NO_x als NO_2), fijn stof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$), koolmonoxide (CO), lood, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen.

Voor wat betreft de componenten zwaveldioxide (SO_2), stikstofoxiden (NO_x als NO_2), fijn stof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$), koolmonoxide (CO), lood en benzeen wordt in de Wlk aangegeven op welke termijn aan de normen voldaan dient te worden en welke bestuursorganen verantwoordelijkheden hebben bij het realiseren van de normen. De normen zijn gebaseerd op recente inzichten van de WHO (World Health Organisation) in de mogelijke effecten van luchtverontreinigingen op de gezondheid van de mens. Voor bovengenoemde componenten zijn grenswaarden geformuleerd. Voor de componenten ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen zijn aanvullend richtwaarden opgenomen.

In Nederland kunnen twee componenten van de eerder genoemde componenten problemen opleveren met betrekking tot overschrijding van de grenswaarden bij wegverkeer. Het betreft hierbij NO_2 en fijn stof (PM_{10}). NO_2 wordt voornamelijk beïnvloed door het wagenpark (verkeersbewegingen). Fijn stof (PM_{10}) wordt beïnvloed door grote industriële bronnen (met name uit het buitenland), diffuse bronnen zoals het totale wagenpark, natuurlijke bronnen en in mindere mate door lokale bronnen.

Verder kan worden opgemerkt dat sinds 1 augustus 2009 in de Wlk ook grenswaarden zijn opgenomen voor de component $\text{PM}_{2,5}$. $\text{PM}_{2,5}$ heeft echter een directe relatie met PM_{10} waardoor kan worden gesteld dat wanneer aan de grenswaarde voor PM_{10} wordt voldaan ook aan de grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ wordt voldaan.

2.2.2 Grenswaarde relevante componenten

De voor NO_2 en fijn stof (PM_{10}) geldende grenswaarden zijn opgenomen in de onderstaande tabel 2.1. De immissieconcentraties dienen aan deze grenswaarden te voldoen.

Tabel 2.1 Grenswaarden PM₁₀ en NO₂

Component	Concentratie [µg/m ³]	Status	Omschrijving
Fijn stof (PM ₁₀)	40 ¹⁾	Grenswaarde vanaf 2010	Jaargemiddelde concentratie
	50 ²⁾	Grenswaarde vanaf 2010	24 uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden
NO ₂	40 ³⁾ , 4)	Grenswaarde vanaf 2015	Jaargemiddelde concentratie
	200 ³⁾ , 4)	Grenswaarde vanaf 2015	Uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden

- 1) Voor de zone midden en de agglomeraties Amsterdam/Haarlem, Utrecht en Rotterdam/Dordrecht, geldt tot 11 juni 2011 een jaargemiddelde concentratie van 48 µg/m³.
 2) Voor geheel Nederland geldt tot 11 juni 2011 een 24-uurgemiddelde concentratie van 75 µg/m³.
 3) Voor de agglomeratie Heerlen/Kerkrade geldt 1 januari 2013 in plaats van 1 januari 2015.
 4) Tot het jaar 2015 ligt de grenswaarde 50% hoger.

Naast de 'Wet luchtkwaliteit' is ook de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007' van kracht (verder: Rbl 2007). In deze Regeling zijn onder meer regels vastgelegd over de manier waarop luchtkwaliteitsonderzoeken dienen te worden uitgevoerd.

2.2.3 Ruimtelijke ontwikkelingen en 'Wet luchtkwaliteit'

In de Wlk is een flexibele koppeling aanwezig tussen ruimtelijke ontwikkelingen en luchtkwaliteit. Projecten die 'Niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreinigingen hoeven niet afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen (in de vorm van grenswaarden). Projecten die wel 'In betekenende mate' (IBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging, worden in principe opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Indien een IBM-project niet in het NSL is opgenomen, kan het project eventueel alsnog doorgang vinden. Realisatie van een project is dan alleen mogelijk bij een expliciete toetsing aan de grenswaarden waarbij geen overschrijding door de aangevraagde activiteiten wordt veroorzaakt.

Het begrip NIBM bijdragen speelt dus een belangrijke rol in de regelgeving en is uitgewerkt in het Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen'⁶ en de Regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen'⁷. In de regelgeving zijn alleen voor de componenten NO₂ en PM₁₀ NIBM-grenzen opgenomen aangezien dit in Nederland de meest kritische componenten zijn. Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de afzonderlijke concentraties van de componenten NO₂ en PM₁₀ veroorzaakt van maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarden van NO₂ en PM₁₀. Dit komt overeen met 1,2 µg/m³. Deze maximale bijdrage is van toepassing op de minst gunstige plaats ('worst-place' benadering).

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft. Dit kan middels het aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling 'NIBM' valt of op een andere wijze, zoals met behulp van berekeningen, aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium.

2.3 Invloed renovatie Galecopperbrug op luchtkwaliteit

2.3.1 Relevante luchtkwaliteitsparameters

De renovatie Galecopperbrug is niet rechtstreeks te scharen onder een NIBM criterium. Hierdoor zal op een andere wijze inzichtelijk moeten worden gemaakt wat de invloed van het project is op de luchtkwaliteit in de omgeving.

Dit kan plaatsvinden door te bepalen welke luchtkwaliteitsparameters van invloed zijn op de emissies en verspreiding van de emissies naar de omgeving (immissies). Door vast te stellen of de renovatie

⁶ Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen', Staatsblad 440, 2007

⁷ Regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen', Staatscourant 218 (p.11), 9 november 2007

van de Galecopperbrug leidt tot verandering van de luchtkwaliteitsparameters en door vast te stellen wat de impact is van deze eventuele verandering, kan bepaald worden of het invloed heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving en of het project zal leiden tot knelpunten ten aanzien van de 'Wk'.

De invloed van een project op de luchtkwaliteit in de omgeving wordt bepaald door de volgende luchtkwaliteitsparameters:

- De verkeersintensiteiten:
 - Het verkeer is de veroorzaker van emissies van de componenten NO_x en PM₁₀ naar de lucht. Wanneer deze wijzigen verandert de emissie naar de lucht.
- De rijsnelheid:
 - De rijsnelheid van het verkeer heeft invloed op de emissies naar de lucht. Het brandstofverbruik (en emissies) is afhankelijk van de rijsnelheid.
- Mate van stagnatie
 - Stagnatie van verkeer leidt tot hogere emissies dan vrije doorstroming ten gevolge van verhoogd brandstofverbruik bij accelereren.
- De omgevingskenmerken:
 - Omgevingskenmerken beïnvloeden de verspreiding van de emissies vanuit het verkeer naar de omgeving. Dit zijn kenmerken zoals de hoogte van de weg, de breedte van de weg, het wegtype en de mate van begroeiing en bebouwing langs de weg.
- Verspreidingsparameters:
 - De verspreidingsparameters zijn parameters welke invloed hebben op de omrekening (middels rekenmodellen) van emissies naar immissies. Dit zijn de meteorologische gegevens en ruwheid.

2.3.2 Invloed renovatie op relevante luchtkwaliteitsparameters

Hieronder is weergegeven of de renovatie invloed heeft op de hierboven weergegeven parameters.

Verkeersintensiteiten:

De renovatie van de Galecopperbrug leidt niet tot verandering van de verkeersintensiteiten.

Rijsnelheid:

De renovatie van de Galecopperbrug leidt niet tot een andere rijsnelheid.

Stagnatie:

De renovatie van de Galecopperbrug leidt niet tot een andere vorm van stagnatie.

Omgevingskenmerken:

De renovatie van de Galecopperbrug leidt tot verandering van de omgevingskenmerken. De Galecopperbrug zal worden opgehoogd. Een verhoogde ligging zorgt voor een positief effect op de verspreiding van de emissies. Door een verhoogde ligging heeft wind meer invloed op de emissies waardoor deze beter worden verdund. Hierdoor zullen de immissies op leefniveau in de omgeving lager zijn. De verhoging van de brug bedraagt maximaal 70 cm. Dit betreft een minimale verhoging welke minimale invloed zal hebben op de immissies in de omgeving.

Verspreidingsparameters:

De renovatie van de Galecopperbrug leidt niet tot verandering van de verspreidingsparameters.

2.4 Conclusie

Op basis van bovenstaand onderzoek komt naar voren dat de renovatie van de Galecopperbrug invloed kan hebben op een luchtkwaliteitsparameter. Dit betreft het omgevingskenmerk weghoogte. De gevolge van de wijzigingen op de luchtkwaliteit ten opzichte van de situatie voor de renovatie zijn zeer beperkt.

Derhalve kan geconcludeerd worden dat de renovatie Galecopperbrug een (beperkte) positieve invloed heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving. De renovatie zal niet zal leiden tot knelpunten ten aanzien van de 'Wlk' waardoor nader onderzoek door middel van verspreidingsberekeningen niet nodig is.

3. Quick scan flora en fauna

Alle ruimtelijke ontwikkelingsprojecten dienen getoetst te worden op effecten in het kader van de Flora- en faunawet. Veel planten- en diersoorten zijn beschermd door deze wet. Activiteiten met effecten die leiden tot doden of verwonden van individuen, vernietiging of verstoring van populaties, of aantasting van leefgebieden van beschermde soorten zijn niet toegestaan zonder ontheffing. Of deze effecten kunnen optreden wordt in eerste instantie beoordeeld middels een verkennende toets, de zogenaamde Quicksan. Deze Quicksan heeft tot doel de waarde van het gebied voor flora en fauna in kaart te brengen en te voorzien in een eerste inschatting van mogelijke effecten. Op basis hiervan worden de voorgenomen werkzaamheden getoetst aan de Flora- en faunawet of wordt aanvullend onderzoek voorgeschreven dat verdere duidelijkheid kan bieden of ontheffingen noodzakelijk zijn.

3.1 Plangebied en voorgenomen ingreep

De Galecopperbrug ligt in de A12 nabij tussen knooppunt Ouderij en Lunetten. De brug overspant hier het Amsterdam-Rijnkanaal. De kanaaloverspanning bestaat uit twee losse bruggen, die zijn gebouwd in 1975 en 1976. Iedere brug biedt ruimte aan een hoofdrijbaan met 3 rijstroken en een vluchtstrook en een parallelbaan met 2 rijstroken en een invoeger c.q. uitvoeger.

Rijkswaterstaat is voornemens de brug te versterken en te verhogen.

3.1.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten in Nederland. De wet bestaat uit een aantal verbodsbepalingen en een algemene zorgverplichtingsbepaling. De verbodsbepalingen luiden als volgt:

- Beschermde inheemse dieren mogen niet verstoord, gevangen, verwond of gedood worden.
- Beschermde inheemse plantensoorten mogen niet vernield, beschadigd of ontworteld worden.
- Nesten, rustplaatsen en voortplantingsplaatsen van beschermde soorten mogen niet verstoord of vernield worden.

Sinds 2005 zijn beschermde planten en dieren onderverdeeld in drie categorieën; algemeen beschermde soorten, overig beschermde soorten en streng beschermde soorten. Het verschil hiertussen wordt hieronder toegelicht.

Algemeen beschermde soorten

Deze soorten zijn in de Flora- en faunawet opgenomen en dus beschermd. Ze komen echter in Nederland algemeen voor. Voor verstoring van deze soorten bij uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig onderhoud, beheer of gebruik, of bij ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, geldt daarom een algemene vrijstelling. Het aanvragen van een ontheffing is dus niet nodig.

Overig beschermde soorten

Wanneer soorten uit de tweede categorie negatief beïnvloed worden zijn er twee situaties mogelijk:

1. Er wordt een ontheffing aangevraagd bij het ministerie van LNV. Aangevoerd moet worden dat de werkzaamheden er niet toe leiden dat het voortbestaan van de soorten in gevaar wordt gebracht.
2. Er wordt volgens een door het ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode gewerkt. Het is toegestaan gebruik te maken van reeds bestaande gedragscodes. Er moet dan wel aantoonbaar in overeenstemming met de gedragscode gewerkt worden. De inhoud van de gedragscode moet worden opgenomen in de eigen werkprotocollen. De werkwijzen (bijvoorbeeld voor de inventarisatie en documentatie), maatregelen en voorwaarden die in de gedragscode staan omschreven, gelden vervolgens ook voor derden.

Streng beschermde soorten

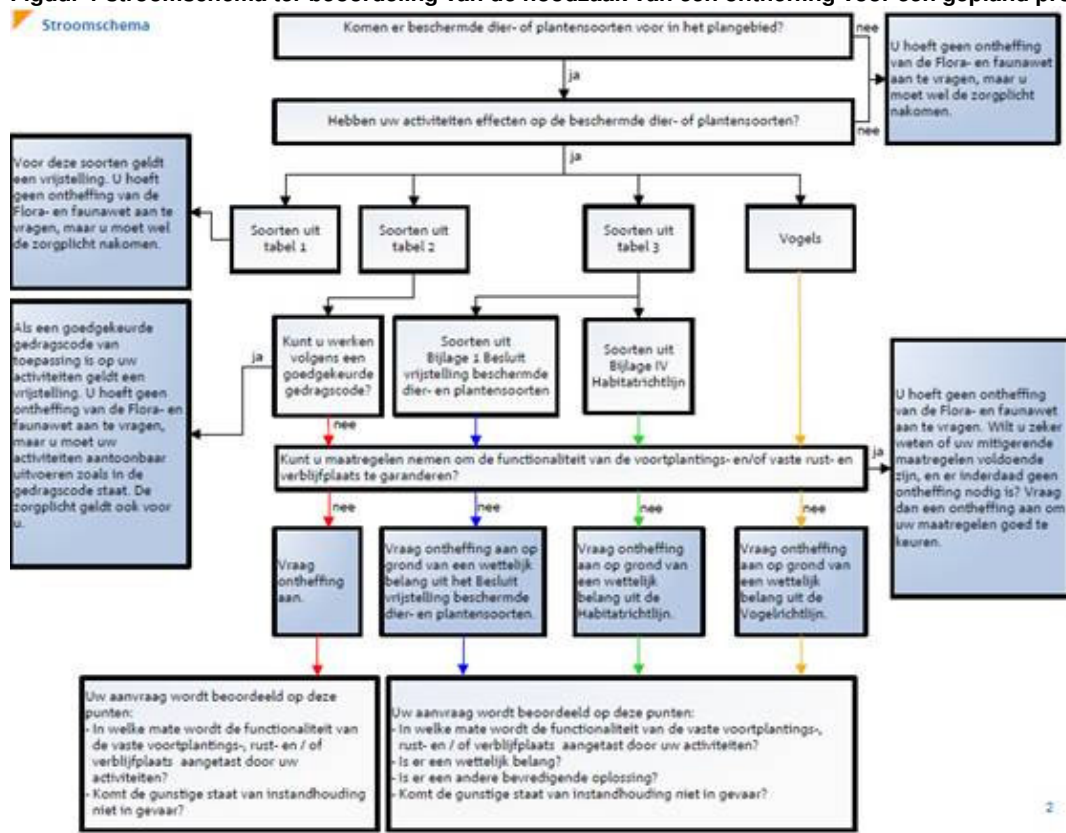
Ontheffingsaanvragen voor streng beschermde soorten worden volgens een uitgebreide toetsing beoordeeld. Niet alleen moet worden aangetoond dat de werkzaamheden het voortbestaan van de soort niet in gevaar brengen, tevens moet worden aangetoond dat er geen bevredigend alternatief voor de activiteit is en deze dwingende redenen van groot openbaar belang (met inbegrip van redenen van sociale of economische aard) dan wel het milieu dient. Werkzaamheden die niet vallen onder de noemer natuurbeheer moeten bovendien zodanig worden uitgevoerd dat er sprake is van zorgvuldig handelen. Dit houdt in dat er geen "wezenlijke invloed" op beschermde soorten is en dat schade aan de soorten zoveel mogelijk wordt voorkomen, bijvoorbeeld door het nemen van mitigerende en/of compenserende maatregelen.

Vogels

Alle vogels in Nederland genieten een streng beschermde status. Werkzaamheden waarbij vogels worden gedood of verontrust, of waardoor hun nesten of vaste rust- en verblijfplaatsen worden verstoord zijn verboden. De nesten van vogels die elk jaar een nieuw nest maken zijn alleen tijdens het broedseizoen beschermd. Sommige vogels gebruiken ieder jaar hetzelfde nest. Deze vaste nesten zijn ook buiten het broedseizoen beschermd.

Het toetsingkader staat in onderstaand stroomschema overzichtelijk weergegeven

Figuur 1 stroomschema ter beoordeling van de noodzaak van een ontheffing voor een gepland project.



Zorgplicht

Naast bovenstaande verplichtingen voor beschermde soorten geldt bovendien voor alle soorten, plant en dier, de zogenaamde zorgplicht. In de zorgplicht is opgenomen dat alle planten en dieren een intrinsieke waarde hebben en onvervangbaar zijn. De zorgplicht is een fatsoenseis en houdt in dat bij menselijk handelen voldoende zorg in acht genomen wordt om in het wild levende planten en dieren zoveel mogelijk te beschermen.

3.1.2 Gemeentelijk Groenstructuurplan

Het Groenstructuurplan is in april 2007 vastgesteld. Het Groenstructuurplan beschrijft de stedelijke groenstructuur, de belangrijke groene 'hotspots' en de gewenste verbindingen. Deze verbindingen zijn soms aanwezig en moeten soms nog worden gerealiseerd. Benoeming van een gebied als element in de stedelijke groenstructuur heeft de volgende consequenties:

- Op stedelijk niveau is het groen een gelijkwaardig belang naast andere stedelijke belangen.
- Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur worden beschermd. De menging van het stedelijk groen met andere stedelijke functies is in principe mogelijk. De randvoorwaarde is dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van groen wordt behouden of verbeterd.
- Eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt elders in de groenstructuur gecompenseerd.

De zone langs het Amsterdam Rijnkanaal ten westen van de Galecopperbrug is onderdeel van deze stedelijke groenstructuur.

3.2 Werkwijze

Om na te gaan wat het belang van het plangebied is voor beschermde soorten is het volgende stappenplan gevolgd:

Stap 1: Inventarisatie van beschermde soorten

Om een indruk te krijgen van het voorkomen van beschermde dieren en planten in het plangebied is gebruik gemaakt van openbare informatie op internet, en bestaande literatuur. De verkregen informatie is geïnterpreteerd aan de hand van expert judgement en een veldbezoek. Dit veldbezoek is uitgevoerd op 25 november 2010.

Het veldbezoek is geen volledige inventarisatie aangezien voor dit laatste voor elke soortgroep een eigen methodiek (en geschikt jaargetijde) vereist is. Het veldbezoek is wel geschikt om een indruk te krijgen van de aanwezige habitats en de mogelijk aanwezige soorten of potenties voor soorten.

Stap 2. Vaststelling van de effecten

Om vast te stellen of het project effect heeft op beschermde flora en fauna, is een beknopte analyse gemaakt van het project in relatie tot de habitateisen van de doelsoorten uit het gebied.

Stap 3. Beschrijving van de effecten op beschermde soorten

Door de resultaten van stap 1 en stap 2 te koppelen zijn de effecten van het voorgestelde project op de aanwezige natuurwaarden inzichtelijk gemaakt.

Stap 4: Conclusie en consequenties

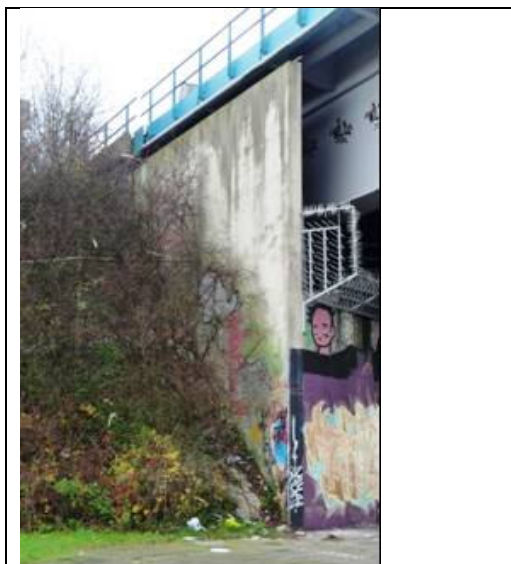
In deze stap wordt bepaald of het waarschijnlijk is dat het project in het licht van de wet- en regelgeving ten aanzien van beschermde soorten doorgang kan vinden. Hierbij wordt rekening gehouden met de onder de Flora- en faunawet vastgestelde criteria ten aanzien van onder andere de gunstige staat van instandhouding van de soort, eventuele alternatieven en bij wet genoemde belangen. Indien nodig om zekerheid te krijgen over de aanwezigheid van beschermde soorten om zodoende een volledige effectinschatting te kunnen maken, wordt aanvullend onderzoek aanbevolen.

3.3 Resultaat aanwezigheid beschermde soorten

Het plangebied is grondig onderzocht op de geschiktheid als leefgebied voor beschermde soorten. Het overgrote deel van het plangebied is de brugconstructie zelf, opgetrokken uit staal en beton. Er zijn geen openingen, holtes of kieren aangetroffen, waar bijvoorbeeld vleermuizen gebruik van zouden kunnen maken. De brug biedt geen ruimte voor voortplantings- en vaste rust- en verblijfplaatsen voor beschermde soorten. Naast het ontbreken van geschikt leefgebied is er ook een grote mate van verstoring van het verkeer dat van de brug gebruikt maakt. Onder de brug is vermoedelijk ook verstoring te verwachten van groepen mensen die hier gedurende de dag en nacht verblijven.

Het Amsterdam-Rijnkanaal kan gebruikt worden als migratieroute door vleermuizen, met name de Meervleermuis.

Naast de brug op het talud is begroeiing met struiken aanwezig (Figuur 3). Dit zou kunnen dienen als broedbiotoop van verschillende vogelsoorten. Het betreft dan algemene soorten van het stedelijke milieu en er zijn geen jaarrond beschermde nesten aanwezig.



Figuur 2 Talud langs de Galecopperbrug

Ook kunnen er algemeen voorkomende grondgebonden soorten (muizen, amfibieën e.d) onder deze begroeiing voorkomen. Deze soorten vallen onder de algemeen beschermde soorten en hiervoor geldt, met inachtneming van de zorgplicht, bij werkzaamheden een vrijstelling van de Flora- en fauna-wet.

3.4 Effectbeoordeling en mitigerende maatregelen

In het plangebied kunnen vogels broeden in de struiken langs het talud. Broedgevallen van vogels kunnen worden verstoord door licht, geluid en trillingen als gevolg van werkzaamheden nabij het talud. Het is verboden nesten van broedvogels te verstoren en ontheffing hiervoor wordt in principe niet verleend. Om verstoring te voorkomen is het nemen van één van de volgende maatregelen nodig:

- versturende werkzaamheden buiten het broedseizoen (zie kader hieronder) uitvoeren, óf
- vòòr het broedseizoen beginnen met versturende werkzaamheden en deze continu worden door te zetten, waardoor de vogels op zoek gaan naar alternatieve broedplaatsen in de directe omgeving (deze zijn voldoende aanwezig in onder meer tuinen en plantsoenen).

Als gevolg van de werkzaamheden is er een kans dat vleermuizen gestoord worden en de functionaliteit van de migratieroute in het geding is. (Meer)vleermuizen zijn zeer gevoelig voor lichtverstoring. Om verstoring te voorkomen is het nemen van de volgende maatregelen noodzakelijk.

Om tijdens de uitvoeringsfase verstoring van migratieroutes van vleermuizen te voorkomen, zullen maatregelen getroffen te worden om te voorkomen dat er licht uitstraalt naar het kanaal. Zo blijft er tijdens de werkzaamheden een zone over die de vleermuizen kunnen blijven gebruiken.

Kapwerkzaamheden vinden buiten het broedseizoen plaats. Bij andere werkzaamheden aan de brug en op het talud zal voorafgaand onderzocht worden of er op dat moment beschermde soorten of broedplaatsen aanwezig zijn. Als deze worden aangetroffen, zal de planning van de werkzaamheden daar op af worden gestemd.

In de eindfase van het project zal het talud worden voorzien van beplanting, zodat de nestmogelijkheden op het talud worden hersteld.

Indien niet aan de voorgestelde maatregelen voldaan kan worden, is een ontheffing van de Flora- en faunawet vereist. Dit dient vooraf gegaan te worden met een onderzoek van het gebruik van het kanaal als migratieroute voor vleermuizen.

Negatieve effecten op andere beschermde soorten zijn op voorhand uitgesloten. Nader onderzoek en ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet zijn niet nodig.

Broedseizoen

Voor een begrip als 'broedseizoen' is geen standaardperiode te hanteren. Afhankelijk van de soort en weersomstandigheden in een bepaald jaar kunnen soorten veel eerder of juist later broeden dan normaal het geval zou zijn. Dit kan zelfs per regio verschillen. Voor de wet is van belang of een broedgeval verstoord wordt, ongeacht de datum. De vaak geciteerde periode 15 maart t/m 15 juli is dus slechts een indicatie. Voor aanvang van de werkzaamheden dient altijd op broedgevallen gecontroleerd te worden. Ook de fase van nestbouw geldt als een broedgeval.

4. Watertoets

4.1 Inleiding

Watertoets

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de verplichte Watertoets. De Watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De Watertoets omvat het gehele proces van het informeren, adviseren, afwegen en het uiteindelijke beoordelen van waterspecten in plannen en besluiten. Dit resulteert uiteindelijk in de Waterparagraaf.

De Waterparagraaf is “een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding”. In de Waterparagraaf neemt de initiatiefnemer het wateradvies op van de waterbeheerder, motiveert de eventuele afwijkingen hiervan en stelt eventuele compenserende of mitigerende maatregelen voor.

De waterbeheerder, in dit geval Rijkswaterstaat (verder te noemen als RWS), stelt in dit proces de kaders voor de wateropgave vast. De wateropgave houdt in dat voldoende bergingscapaciteit wordt gerealiseerd voor compensatie van de toename van verhard oppervlak of het dempen van sloten.

Binnen de beoogde ontwikkeling is het aspect waterveiligheid de belangrijkste component.

Leeswijzer

Achtereenvolgens vindt u in deze rapportage de specifieke uitgangspunten en richtlijnen in hoofdstuk 5.2, een beschrijving van het huidige watersysteem wordt gegeven in hoofdstuk 5.3. Hoofdstuk 5.4 geeft een beschrijving van het effect van de nieuwbouw op het watersysteem. In hoofdstuk 5.5 wordt het contact met de waterbeheerder beschreven.

4.2 Beleidsuitgangspunten

Bij de renovatie van de Galecopperbrug zijn onderstaande beleidsuitgangspunten relevant. Dit betekent dat bij het doorlopen van de watertoets invulling is gegeven aan een passende uitwerking van genoemd beleid.

Waterwet

De Waterwet is gericht op integraal waterbeheer, met de volgende doelstellingen:

- voorkomen en, waar nodig, beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste;
- beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- vervullen van maatschappelijke functies door watersystemen.

De Waterwet beoogt de relatie tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening te verbeteren. Daarnaast zal één watervergunning de bestaande zes vergunningen op het gebied van water vervangen. Met de inwerkingtreding van de Waterwet wordt het toetsingskader voor de beoordeling van bodem en water gewijzigd.

Nationaal Milieubeleidsplan 4

In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4, 2001) worden problemen en maatregelen genoemd ten aanzien van bodem en water. Het gaat om waterschaarste, verdroging, aantasting van de bodem door landbouw, verstedelijking en een toenemende bevolking, milieudruk door verkeer en problemen als gevolg van klimaatverandering. Om deze problemen te verhelpen wordt onder andere ingezet op het herstel van watersystemen, het terugdringen van emissies door verkeer, het duurzaam veilig stellen van de watervoorziening en het vaststellen van normen voor de kwaliteit van bodem en water.

Vanuit het NMP4 is voor de renovatie van de Galecopperbrug van belang dat er aandacht wordt besteed aan het minimaliseren van de emissies naar bodem en water.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, 2003) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw (WB21): 'anders omgaan met water' vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Hierbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen:

- water als ordenend principe, ruimte reserveren voor (tijdelijke) waterberging
- geen afwenteling van problemen richting benedenstroomse gebieden
- voorkeursvolgorde 'vasthouden-bergen-afvoeren'
- voorkeursvolgorde 'schoonhouden-scheiden-zuiveren'.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets heeft als doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende aandacht aan de waterhuishouding (inclusief grondwater en waterkwaliteit) te besteden en de waterbeheerders in een vroeg stadium van de planvorming te betrekken bij de inrichting van de waterhuishouding. In hoofdstuk 5.4 wordt nader ingegaan op de watertoets.

4.3 Beschrijving actuele situatie

Gebiedsbeschrijving

De Galecopperbrug overspant het Amsterdam-Rijnkanaal en is onderdeel van de ringweg rondom Utrecht (A12). De brug vormt de fysieke verbinding van snelwegverkeer tussen Kanaleneiland aan de oostoever en de Galecopperzoom aan Noordzijde van Nieuwegein (westoever). Het wegdek van de Galecopperbrug ligt op een hoogte van ca. 12,50 m + NAP. In de huidige situatie is de doorvaarthoogte van de Galecopperbrug tussen beide oeverdelen (van damwand tot damwand) circa 8,40 m +NAP.

Figuur 1 Ligging plangebied



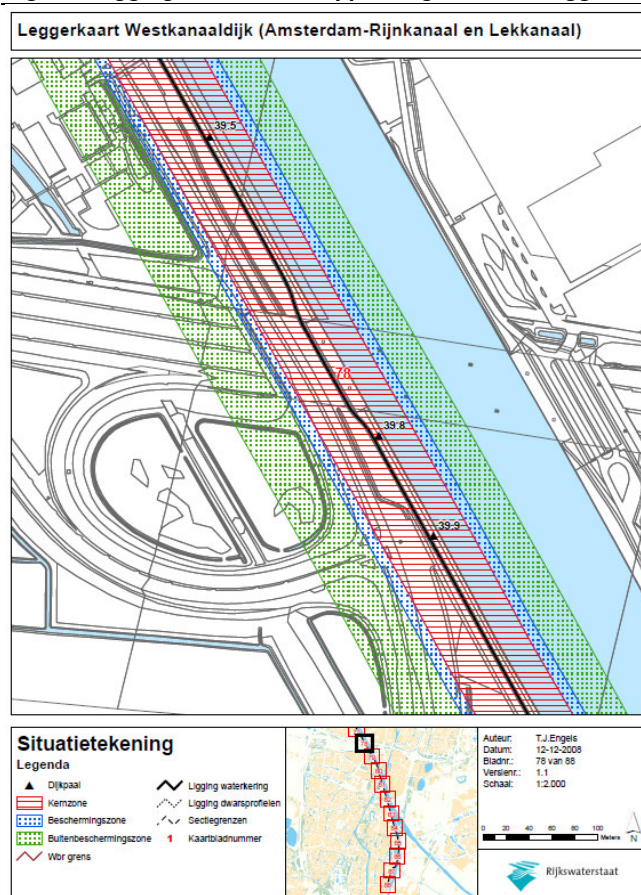
Oppervlaktewater

Binnen het plangebied is oppervlaktewater aanwezig in de vorm van het Amsterdam-Rijnkanaal.

Waterveiligheid

Het plangebied valt samen met het Amsterdam-Rijnkanaal, op de punten waar de Galecopperbrug aanlandt, valt de brug samen met waterkeringen. Zowel aan de oostzijde als aan de westzijde van de brug is een waterkering aanwezig. De bestaande pijlers van de brug vallen in de waterkering. Zowel de oost als de westoever zijn opgebouwd in de vorm van een dijklichaam aan de waterkant (buitendijkse zijde) zijn beide oevers nog voorzien van een damwand. De damwandconstructie is in termen van waterkeren een bijzondere constructie die ook afzonderlijk op sterkte getoetst wordt. De gehele waterkering moet aan hoogte, sterkte en stabiliteitseisen voldoen conform de minimale eisen van de waterbeheerder. De westoever is een primaire waterkering categorie C (dijkring 15 ten westen van de westkanaaldijk en 44 ten oosten van de westkanaaldijk). Op beide oeverdelen van de waterkering (binnendijs) zijn rijbanen aanwezig.

Figuur 2 ligging van de Galecopperbrug, inclusief leggerresultaten



Waterkwaliteit en Riolering

Het hemelwater dat op het bruggedeelte boven land valt, wordt afgevoerd naar het landhoofd. Het regenwater dat op bruggdelen boven landzijde (dus beide kanaalsoevers) valt wordt afgevoerd via een verzamelconstructie (duiker) naar het Amsterdam-Rijnkanaal. De bruggdelen die boven het kanaal liggen lozen direct (ongezuiverd) naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Het regenwater afkomstig van de Galecopperbrug wordt hiermee volledig afgevoerd naar het Amsterdam-Rijnkanaal.

4.4 Beschrijving toekomstige situatie

4.4.1 Beschrijving aard renovatiewerkzaamheden

Rijkswaterstaat Utrecht is voornemens de brug in de A12 over het Amsterdam-Rijnkanaal, de zogenoemde Galecopperbrug, te renoveren. De renovatie moet worden uitgevoerd omdat de brug te kampen heeft met vermoeiingsverschijnselen

Zie ook de samenvatting bij dit rapport.

4.4.2 Waterkwantiteit

Binnen dit plan is geen sprake van wegverbreding. Bij realisatie van de stalen liggers neemt het netto oppervlak van de brug praktisch gezien niet toe. In de bestaande situatie slaat regenwater direct in het kanaal neer, bij realisatie van de nieuwe liggers zal het regenwater via de liggers ook in het kanaal neerslaan. Het laten afvloeien van regenwater naar het Amsterdam-Rijnkanaal voldoet aan het huidige beleid. Indien in een latere (vergunningsaanvraag)fase alsnog gekozen wordt voor het afkoppelen van regenwater afkomstig van de brugdelen boven het Amsterdam-Rijnkanaal moet in overleg met waterschap of gemeente besproken worden hoe om te gaan met het regenwater afkomstig van de Galecopperbrug. Gekozen kan worden voor het afvoeren van regenwater via een bodempassage (wegbermen toe- en afrit brug) of afvoer naar gemeenteriool.

4.4.3 Waterkwaliteit en riolering

Rijkswaterstaat hanteert sinds 1995 een interne gedragslijn voor de aanpak van afstromend wegwater, deze gedragslijn is nog niet vastgesteld (vigerend). De richtlijn beveelt aan om bij nieuwe en (vernieuwing van) bestaande wegen zoveel mogelijk gebruik te maken van ZOAB aangezien dit een positief effect heeft op de omgevingsbelasting door wegwater.

De lijn die Rijkswaterstaat hanteert voor het afstromend regenwater is dat wanneer de lozing van afstromend regenwater significant toeneemt, bijvoorbeeld bij de renovatie en/of (onderhouds)werkzaamheden, er voorzieningen worden getroffen voor het zuiveren van dit regenwater.

Met de realisatie van dit plan worden geen nieuwe rijstroken aangelegd. Bij de renovatie van de Galecopperbrug zal de lozingssituatie van regenwater daardoor niet veranderen. De hoeveelheid regenwater (inclusief eventuele vervuilingen) zal niet toenemen. Dit betekent dat er voor dit plan geen aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn om het regenwater te zuiveren.

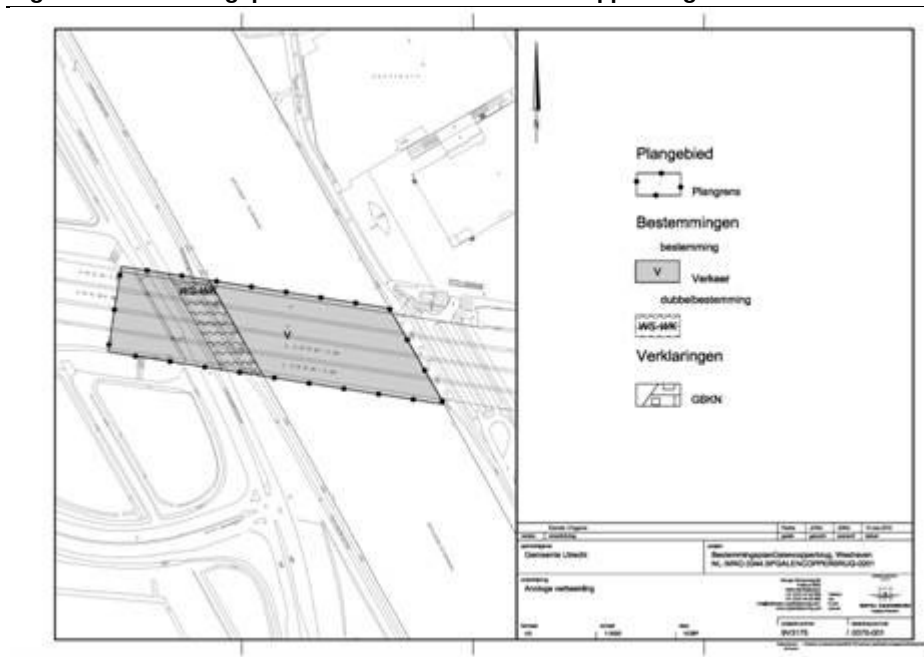
4.4.4 Waterveiligheid

De te realiseren liggers aan de buitenzijde en in het centrum van de brug worden afgesteund op nieuw te realiseren pijlers. Dit betekent dat met het werk in totaal een drietal nieuwe pijlers zowel op de west- als op de oostoever gemaakt worden. Bij de realisatie van de pijlers zal het ruimtebeslag van de pijlers gezocht worden binnen de waterkering, dit betekent dat inwendig in de waterkering nieuwe pijlers worden gerealiseerd. Hiermee blijft de doorvaartbreedte van het Amsterdam-Rijnkanaal dezelfde als in de huidige situatie en treedt geen versmalling van het vaarprofiel.

Het aanbrengen van de pijlers zal een toekomstige dijkverzwaring niet in de weg staan. In het ontwerp is rekening gehouden met een mogelijk toekomstige dijkverzwaring (ca. 1 meter hoogteverschil met bestaande kruinhoogte). Daarnaast zal de waterkering in de toekomstige situatie voldoen aan de hoogte –en stabiliteitseisen van de waterbeheerder (Rijkswaterstaat).

In het bestemmingsplan dient de zone waarbinnen de werkzaamheden gerealiseerd worden als dubbelbestemming opgenomen te worden. In figuur 3 is de dubbelbestemming waterkering en verkeer opgenomen.

Figuur 3 bestemmingsplankaart voor renovatie Galecopperbrug



4.5 Contact met de waterbeheerder

Op 13 januari 2011 heeft overleg tussen de Managing Contractor en de waterbeheerder RWS plaatsgevonden. In dit overleg waren volgende personen aanwezig:

- Rutger Veltman (RWS)
- Aad de Bruijn (RWS)
- Liselot Meijer (RWS)
- Kees Jonker (RWS)
- Jonathan Lekkerkerk (Managing Contractor)
- Emilie Theunissen (Managing Contractor)

Deze watertoets is op 22 januari 2011 schriftelijk voorgelegd (ter goedkeuring) voorgelegd aan Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden. Het waterschap heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben naar aanleiding van deze watertoets.