



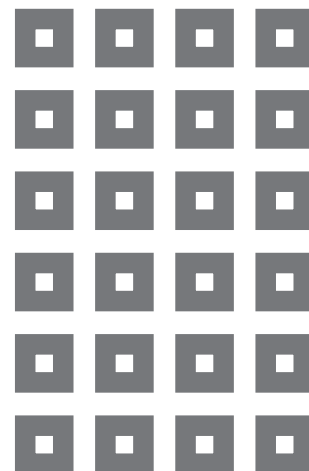
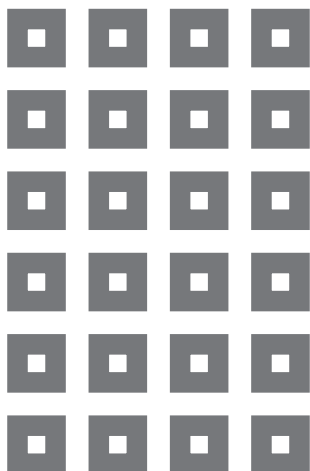
Gemeente Woerden



Bestemmingsplan 'Ontsluiting Harmelerwaard'



Ontwerp

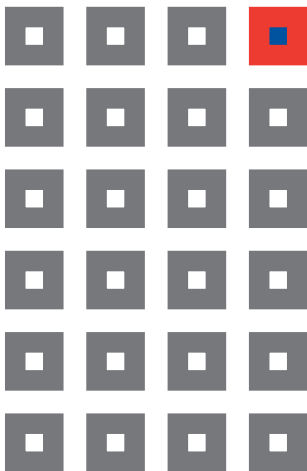


14 december 2020

Gemeente Woerden

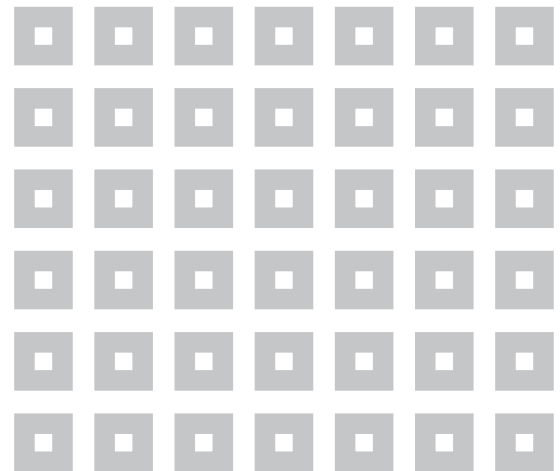
Bestemmingsplan 'Ontsluiting Harmelerwaard'

Ontwerp



Inhoud:

- toelichting
- regels
- verbeelding



werknummer: 618.140.60
datum: 14 december 2020
bestand: J:\619\40\60\3.projectresultaat\c.ontwerp

Procedureoverzicht

Fase	Datum
Concept	24 augustus 2019
Voorontwerp	21 februari 2020
Ontwerp	14 december 2020
Vaststelling	

KuiperCompagnons BV
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Plangebied.....	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	3
1.4	Strijdigheid.....	3
1.5	Planvorm.....	4
1.6	Leeswijzer.....	4
2	Planbeschrijving	5
2.1	Inleiding.....	5
2.2	Voorgeschiedenis en bestuurlijke context.....	5
2.3	Bestaande situatie	6
2.4	Toekomstige situatie	10
2.5	Planmethodiek	13
3	Ruimtelijk kader	16
3.1	Rijksbeleid	16
3.2	Provinciaal beleid.....	17
3.3	Gemeentelijk beleid.....	20
3.4	Conclusie	23
4	Mobiliteit.....	24
4.1	Kader.....	24
4.2	Onderzoek	27
4.3	Conclusie	29
5	Archeologie en cultuurhistorie.....	30
5.1	Archeologie.....	30
5.1.1	Kader.....	30
5.1.2	Onderzoek	31
5.1.3	Conclusie	33
5.2	Cultuurhistorie	34
5.2.1	Kader	34
5.2.2	Onderzoek	35
5.2.3	Conclusie	39
6	Natuur.....	40
6.1	Kader.....	40
6.2	Onderzoek	42
6.3	Conclusie.....	46
7	Water.....	48
7.1	Kader.....	48
7.2	Onderzoek	52
7.3	Conclusie	56
8	Milieu	57
8.1	Algemeen.....	57
8.2	M.e.r-beoordeling.....	57
8.3	Geluid.....	58
8.3.1	Kader	58
8.3.2	Onderzoek	58
8.3.3	Conclusie	59
8.4	Luchtkwaliteit.....	59
8.4.1	Kader	59
8.4.2	Onderzoek	60

8.4.3	Conclusie	62
8.5	Externe veiligheid	62
8.5.1	Kader	62
8.5.2	Onderzoek	62
8.5.3	Conclusie	62
8.6	Kabels en leidingen	63
8.6.1	Kader	63
8.6.2	Onderzoek	63
8.6.3	Conclusie	63
8.7	Bodemkwaliteit	64
8.7.1	Kader	64
8.7.2	Onderzoek	64
8.7.3	Conclusie	65
8.8	Milieuzonering	65
8.8.1	Kader	65
8.8.2	Onderzoek	65
8.8.3	Conclusie	66
9	Uitvoerbaarheid	67
9.1	Financieel-economische uitvoerbaarheid	67
10	Overleg en terinzagelegging	68
10.1	Vorbereidingsfase	68
10.2	Ontwerpfase	68

Overzicht bijlagen

Bijlage 1	Verkeersonderzoek Harmelerwaard, Witteveen+Bos Raadgevende Ingenieurs B.V., d.d. 3 december 2020
Bijlage 2	Onderzoek geluid en lucht, DGMR, d.d. 4 december 2020
Bijlage 3	Onderzoek onderwatergeluid, DGMR, d.d. 31 oktober 2019
Bijlage 4	Quick scan Flora en Fauna, Laneco, d.d. 22 oktober 2019
Bijlage 5	Klic melding, Kadaster, meldnummer 19O84573, d.d. 8 oktober 2019
Bijlage 6	Voortoets stikstof incl. Aeries-berekening, d.d. 7 december 2020
Bijlage 7	Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek Harmelerwaard, kenmerk 19080003, d.d. 27 november 2019
Bijlage 8	Watercompensatie, gemeente Woerden, d.d. 13 oktober 2020
Bijlage 9	Aanvullend veldonderzoek Flora en Fauna, Laneco, d.d. 27 september 2020
Bijlage 10	Nota inspraak en overleg

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De huidige ontsluiting van het kassengebied Harmelerwaard over de Dorpeldijk en door de woonwijk Vleuterweide is niet wenselijk gezien het smalle wegprofiel van de wegen de combinatie met woningbouw. Daarom wil de gemeente een nieuwe ontsluitingsweg realiseren, middels het doortrekken van de Hugo de Vriesweg en deze aan te sluiten op de rotonde/Bravo 8.

Door de gemeente Woerden is gezocht naar een alternatief traject. De gemeente heeft een oplossing gevonden in het doortrekken van de oostelijke randweg Harmelen, beter bekend als BRAVO 8, in noordelijke richting. De nieuwe ontsluitingsweg zal middels een brug over de Leidse Rijn worden aangesloten op de bestaande Hugo de Vriesweg. Hiermee wordt een directe ontsluiting van het (vracht)verkeer naar de A12 gerealiseerd.

Op de locatie van de nieuwe aansluiting is nu nog een woning met achtergelegen loods aanwezig. Daarnaast zijn diverse bestemmingen (o.a. glastuinbouw en water) aanwezig waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling niet mogelijk is. Een nieuw planologisch-juridisch kader dient daarom te worden opgesteld. Met voorliggend bestemmingsplan wordt hieraan invulling gegeven.

1.2 Plangebied

Het bestemmingsplangebied van voorliggend bestemmingsplan wordt in het zuidwesten begrensd door bestaande woonpercelen langs de Harmelerwaard en een watergang. Ten westen en oosten van het plangebied zijn agrarische glastuinbouwgronden en het perceel van een agrarische bedrijfswoning gelegen.

Aan de noord- en zuidzijde sluit het plangebied aan op de bestaande verkeersbestemmingen ter hoogte van de Hugo de Vriesweg en de rotonde ten noorden van de Oostelijke Randweg Harmelen. Het gebied wordt in oost-westelijke richting doorkruist door kanaal de Leidse Rijn, met aan weerszijden de wegen Harmelerwaard en Utrechtsestraatweg.

Kadastraal gezien omvat het noordelijke deelgebied delen van percelen HML01 sectie K nummer 39, 286, 360, 381 en het gehele perceel nummer 62 en 280. Ten zuiden van de Leidse Rijn omvat het deelgebied delen van kadastrale percelen HML01 sectie B nummer 94, 3445, 4361 en 4366. In totaal heeft het plangebied een oppervlakte van ongeveer 1,2 hectare. Direct ten noorden van de weg Harmelerwaard staat een woonhuis (105 m²) met een bijgebouw (circa 300 m²). De rest van het plangebied is in gebruik als tuin en water (de Leidse Rijn).

In afbeelding 1.1 is de globale ligging van het plangebied ten opzichte van de kern van Harmelerwaard en de A12 weergegeven. In afbeelding 1.2 is het plangebied en haar directe omgeving weergegeven. De exacte begrenzing van het plangebied is op de verbeelding opgenomen.



Afbeelding 1.1: Ligging plangebied t.o.v. de kern Harmelen en de A12 (bron: KuiperCompagnons op basis van Google Maps).

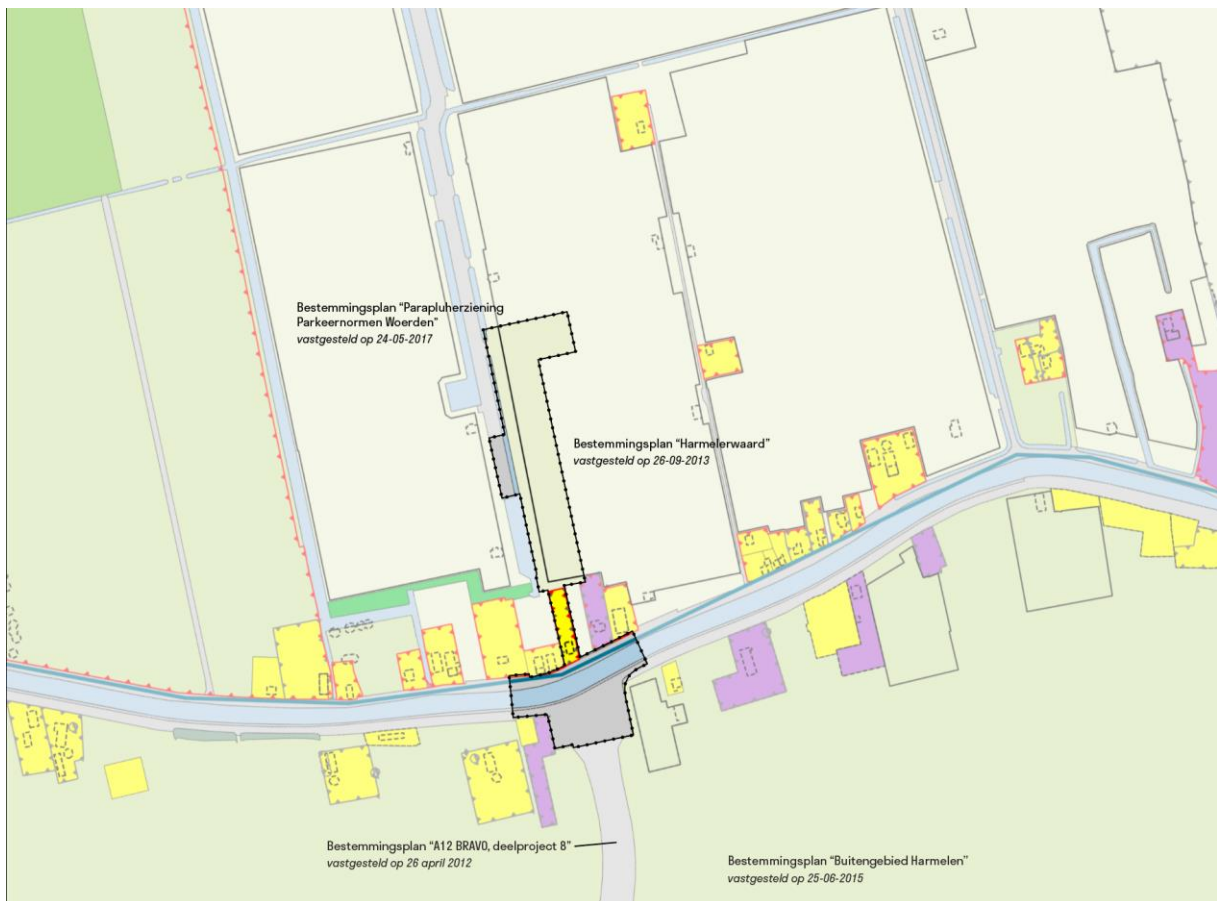


Afbeelding 1.2: Ligging plangebied t.o.v. de directe omgeving (bron: KuiperCompagnons op basis van Google Maps).

1.3 Vigerend bestemmingsplan

In het plangebied vigeren momenteel de bestemmingsplannen 'Harmelerwaard', dat op 26 september 2013 gewijzigd is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Woerden en bestemmingsplan "Buitengebied Harmelen" dat op 25 juni 2015 is vastgesteld. Het noordelijk deel van het plangebied kent de bestemmingen 'Agrarisch – Gastuinbouw', 'Verkeer' en 'Water'. Het middelste deel van het plangebied omvat het woonperceel aan de Harmelerwaard 10A, met gelijknamige bestemming 'Wonen'. Het zuidelijke deel van het plangebied omvat de Harmelerwaard en kanaal de Leidse Rijn. Deze gronden zijn in de vigerende bestemmingsplannen bestemd als 'Verkeer', 'Water' en 'Agrarisch met waarden'. De gronden zijn middels de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' mede bestemd voor de archeologische waarden ter plaatse. In afbeelding 1.3 is de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied weergegeven.

Ter plaatse van het plangebied vigeert tevens het bestemmingsplan 'Parapluperziening Parkeernormen Woerden', vastgesteld op 24 maart 2017. Via dit parapluplan zijn de bepalingen met betrekking tot parkeernormen in alle destijds vigerende ruimtelijke plannen herzien.



Afbeelding 1.3: Uitsnede van het vigerende bestemmingsplan met daarin in zwart het plangebied globaal aangegeven.

1.4 Strijdigheid

De aanleg van de ontsluitingsweg is in functioneel opzicht in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Binnen de bestemmingen 'Agrarisch – Gastuinbouw', 'Agrarisch met waarden', 'Water' en 'Wonen' is het gebruik van de gronden ten behoeve van verkeer niet

toegestaan. Om de voorgenomen ontwikkeling te realiseren is een nieuw juridisch-planologisch kader benodigd, dat de gronden wijzigt naar een verkeersbestemming. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin.

1.5 Planvorm

Het bestemmingsplan ‘Ontsluiting Harmelerwaard’ is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan, dat bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemmingen zijn geometrisch bepaald¹ en analoog verbeeld door middel van een verbeelding. Bij 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 aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen verantwoord. Daarnaast wordt hierin de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling aangetoond.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt er een beschrijving van de beoogde ontwikkeling gegeven en er wordt ingegaan op de bestaande situatie. Ook wordt de wijze van bestemmen nader toegelicht. Vervolgens wordt de beoogde ontwikkeling in hoofdstuk 3 getoetst aan het beleid van het Rijk, provincie en de gemeente Woerden. In de hoofdstukken 4, 5, 6 en 7 wordt ingegaan op de aspecten ‘Mobiliteit’, ‘Natuur’, ‘Water’ en ‘Archeologie en cultuurhistorie’. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op diverse sectorale milieuaspecten. Hoofdstuk 9 gaat in op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. In hoofdstuk 10 wordt tot slot de bestemmingsplanprocedure beschreven.

¹ 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.

2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het plangebied. Bij de beschrijving van de bestaande 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 ingegaan op de planmethodiek van het bestemmingsplan.

2.2 Voorgeschiedenis en bestuurlijke context

Aanleiding en doel

In het jaar 2000 is bij de ontwikkeling van het kassengebied een ontsluiting bedacht voor het vrachtverkeer van en naar de kassen via de Dorpeldijk en door de woonwijk Vleuterweide. De ontsluiting zorgde al snel voor problemen. Het smalle wegprofiel van de Dorpeldijk en woningen in de wijk Vleuterweide zorgen voor opstopping van het verkeer en geluidsoverlast voor omwonenden. Daarnaast zorgden deze wegen en de weg Harmelerwaard voor een slechte verkeersveiligheid. Door de gemeente Woerden is gezocht naar een alternatief traject om de doorstroming te verbeteren en overlast van het verkeer te beperken.

In samenwerking met de betrokken gemeenten en de Provincie Utrecht is gezocht naar een goed alternatief. Gedurende de voorbereidingen ontstond met de aanleg van de Oostelijke Randweg Harmelen (BRAVO 8) de mogelijkheid om een directe ontsluiting naar de A12 te realiseren, middels een nieuwe brug over de Leidsche Rijn, aansluitend op de bestaande Hugo de Vriesweg. In maart 2010 heeft de gemeente ingestemd met het voorkeustracé (*Collegebesluit Gemeente Woerden. (8 april 2010). Ontsluiting kassenbouwgebied Harmelerwaard*). In april 2011 hebben de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en Woerden een akkoord gesloten over de financiering van de nieuwe ontsluiting. In april 2011 heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de verkeerswethouders van de gemeente Woerden en Utrecht. Afgesproken is om de gemeenteraden van beide gemeenten voor ieder 50 % van dat tekort te laten bijdragen. Ook zijn afspraken gemaakt over de planning en de realisatie van de verbinding. Beide gemeenteraden hebben hiermee in 2011 ingestemd (11R.00069). Met de toezegging van september 2019 heeft de gemeente Utrecht haar bijdrage geleverd aan deze afspraak. De gemeenteraad van Woerden heeft op 23 april 2020 besloten het om het benodigde aanvullende krediet te voteren. Daarmee is de dekking van het volledige project gereed gekomen.

Dit besluit is de start van de planologische inpassing van de ontsluiting Harmelerwaard. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de realisatie van de nieuwe ontsluiting van de Harmelerwaard juridisch-planologisch mogelijk te maken. In de navolgende paragrafen wordt ingegaan op het voorkeustracé en de gehanteerde planmethodiek.

Belang voor beide gemeenten

Uitgangspunt van de gemeente Utrecht is dat met het beschikbaar komen van de brug zowel het Woerdense als het Utrechtse gebied van de Harmelerwaard via de brug wordt ontsloten. Het afsluiten van bijvoorbeeld de Liesgrassingel/Dorpeldijk op de gemeentegrens zou dan ook de verkeerssituatie op de Liesgrassingel zeer sterk verbeteren.

Voor de gemeente Woerden kan de overlast door vrachtwagens op de weg Harmelerwaard worden beperkt. Met het beschikbaar komen van de nieuwe ontsluiting kunnen vrachtwagens die nu via de Molenbrug richting Heldamweg en v.v. gaan direct aangesloten worden op de oostelijke rondweg Harmelen. Hierdoor wordt de verkeerssituatie op de Harmelerwaard sterk verbeterd. Dit biedt ook goede mogelijkheden voor het doortrekken van de snelfietsroute langs de Leidse Rijn richting Woerden. Om te voorkomen dat de weg Harmelerwaard extra belast wordt door (vracht-)verkeer van en naar de A12, zal de kruising tussen de ontsluitingsweg en de weg Harmelerwaard zo worden aangelegd dat afslaan naar de weg Harmelerwaard wordt ontmoedigd, dan wel onmogelijk wordt gemaakt.

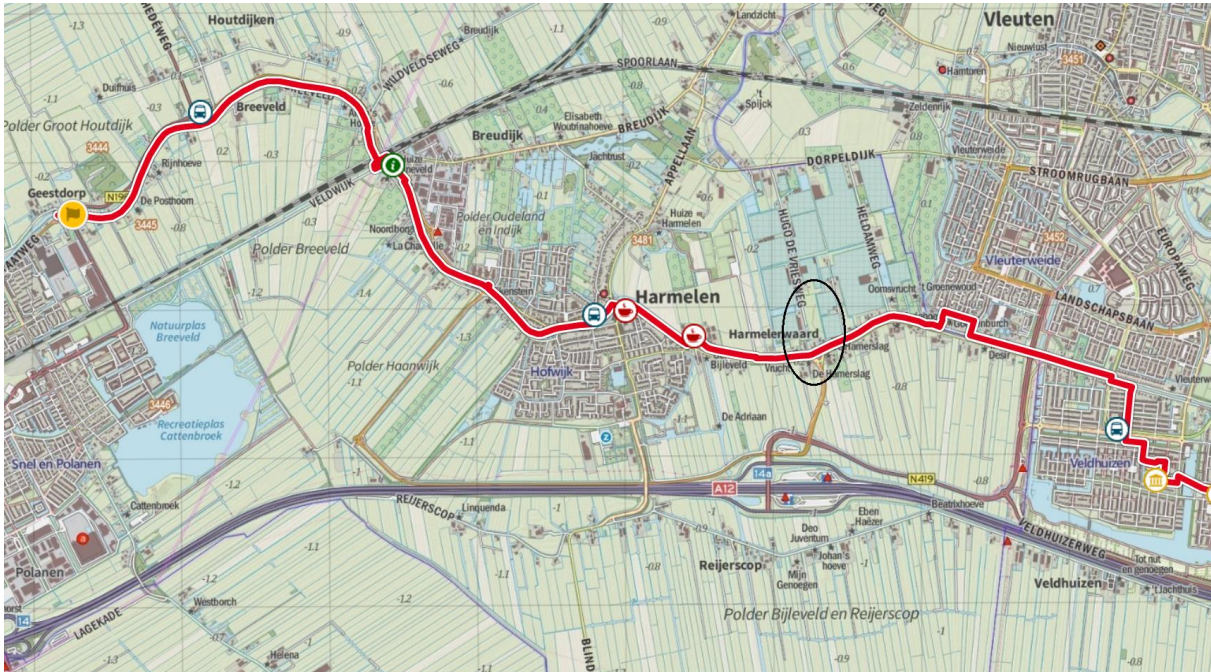
In het kader van de bestemmingsplanprocedure is hiertoe een verkeersonderzoek uitgevoerd op basis van het voorkeurstracé (zie voorts hoofdstuk 4). Hieruit blijkt dat het doortrekken van Hugo de Vriesweg over de Leidse Rijn aansluitend op de Oostelijke Randweg Harmelen een goede oplossing is om het verkeer door Vleuterweide te beperken. Daarbij geldt dat dit enkel het geval is mits deze wordt uitgevoerd met een verkeerskundige knip in de Dorpeldijk ter hoogte van het gemaaltje. Het verkeer op de Liesgrassingel neemt hiermee zeer sterk af en beperkt zich alleen tot bestemmingsverkeer van het omliggende buurtje. Ook is er sprake van een afname van het verkeer op de Harmelerwaard, wat een positief effect heeft op het toekomstige gebruik als snelfietsroute. Daarnaast dient een links en rechtsafslaanverbod ingevoerd te worden op de Hugo de Vriesweg en de Harmelerwaard op het kruispunt tussen deze wegen. Dit verbod voorkomt een sluiproute voor het verkeer tussen Harmelerwaard en de Zandweg. Met deze nieuwe verbinding ontstaat ook een kortere route tussen de A2 bij Breukelen en de A12 bij Woerden en Harmelen. Onderzocht is of deze route sluipverkeer aantrekt. Uit de analyse blijkt dat dit niet het geval is. Uiteraard calamiteiten op de A12 en de A2 daar gelaten. Op de overige wegen blijkt sprake van een afname van het verkeer. Hier worden geen problemen verwacht.

De voorgenoemde verkeerskundige knip in de 'Dorpeldijk' en het verplicht rechtdoorrijden op de Hugo de Vriesweg en op de Harmelerwaard maken integraal onderdeel uit van het project "Ontsluiting Harmelerwaard" en daarmee ook van de bestuurlijke besluitvorming rond het project. Bij vaststelling van het bestemmingsplan heeft gemeente Utrecht het verkeersbesluit genomen, dan wel dat de gemeente Woerden met de gemeente Utrecht een bestuursovereenkomst heeft gesloten waarbij de risico's ten aanzien van het tijdig nemen van het verkeersbesluit (uiterlijk bij oplevering brug) voor rekening zijn van de gemeente Utrecht. De verwachting is dat er begin 2022 gestart kan worden met de realisatie van het project.

2.3 Bestaande situatie

Harmelerwaard en de Leidse Rijn

Het plangebied is gelegen in de Harmelerwaard. De Harmelerwaard is een polder ten oosten van de dorpskern van Harmelen. In het zuiden van deze polder, aan de noordelijke oever van de Leidse Rijn, ligt het gelijknamige buurtschap Harmelerwaard. In de oudheid werd deze tak door de Romeinen gekozen als rijksgrens. Vanaf 1381 kreeg de Leidse Rijn de functie van scheepvaartverbinding tussen Utrecht en Harmelen. Meer informatie omtrent de historische ontwikkeling in en rond het plangebied is opgenomen in paragraaf 5.2, onder het aspect 'cultuurhistorie'. De Leidse Rijn is momenteel nog in gebruik als recreatieve vaarroute voor sloepjes en kano's. De Harmelerwaard maakt onderdeel uit van wandelroute het Romeinse Limespad (etappe 7).



Afbeelding 2.1 Uitsnede wandelroute Romeinse Limespad etappe 7, met in zwart omcirkeld de ligging van het plangebied (bron: Wandelnet)

Landschap

Het agrarisch cultuurlandschap van de polder Harmelerwaard is ontgonnen vanaf de Leidse Rijn. De kavelrichting staat daarom min of meer haaks op de rivier, opgespannen tussen de Leidse Rijn en de Dorpeldijk. De oorspronkelijke stroomruggen zijn goed bewerkbaar gemaakt en ontwaterd waardoor er een langgerekt slotenpatroon is ontstaan dat haaks staat op de Leidse Rijn.

De polder Harmelerwaard is van oorsprong een open weidegebied, met op de kop van de percelen (agrarische) bebouwing aan de noord- en zuidkant van respectievelijk de Dorpeldijk en de Leidse Rijn. In de loop der tijd hebben zich in het midden en oostelijk deel van de polder Harmelerwaard fruitteelt- en (glas)tuinbouwbedrijven gevestigd. Dit bracht een verdichting van bebouwing en beplanting binnen het gebied met zich mee. De leeftijd van de glasopstanden varieert van oud (ouder dan 20 jaar) tot redelijk nieuw (5 jaar oud), de leeftijd van de fruitbomen (appels en peren) varieert van 0 tot 15 jaar.

Ligging en begrenzing

Het meest zuidelijk deel van het plangebied is momenteel in gebruik als infrastructuur, bestaande uit een weg, fietspad en rotonde met naastgelegen groenstroken (circa 4500 m²) en weiland (circa 4200 m²). Het centrale deel wordt gevormd door de watergang Leidsche Rijn, met direct ten noorden het woonperceel aan de Harmelerwaard 10A. De bebouwing bestaat uit een hoofdgebouw (circa 105 m²) en een grote schuur op het achterterrein (circa 300 m²). Het perceel is aan de randen groen ingericht met bomen en struiken. De noordzijde van het plangebied is onderdeel van het glastuinbouwgebied, en sluit aan op de Hugo de Vriesweg met aangrenzende watergang.



Afbeelding 2.2: Bestaande inrichting van het plangebied in wit omkaderd (bron: KuiperCompagnons op basis van Google Maps).



Afbeelding 2.3: Bestaande inrichting van de rotonde ten noorden van de Oostelijke Rondweg Harmelen. (bron: KuiperCompagnons op basis van Google Maps).

2.4 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie is een aansluiting van de Hugo de Vriesweg op de noordelijke rotonde van de Oostelijke Randweg Harmelen voorzien. Hiertoe is door de gemeente Woerden een wegontwerp opgesteld (afbeelding 2.6). In deze tekening is de toekomstige situatie van het wegtracé te zien, bestaande uit twee rijstroken met aan weerszijden fietssuggestiestroken. De route wordt vanaf de rotonde aan de Oostelijke Randweg Harmelen met een brug over de Leidse Rijn ontsloten naar het bebouwingslint aan de Harmelerwaard, waar het tracé via het perceel Harmelerwaard 10A en de achtergelegen agrarische gronden wordt aangesloten op de Hugo de Vriesweg.

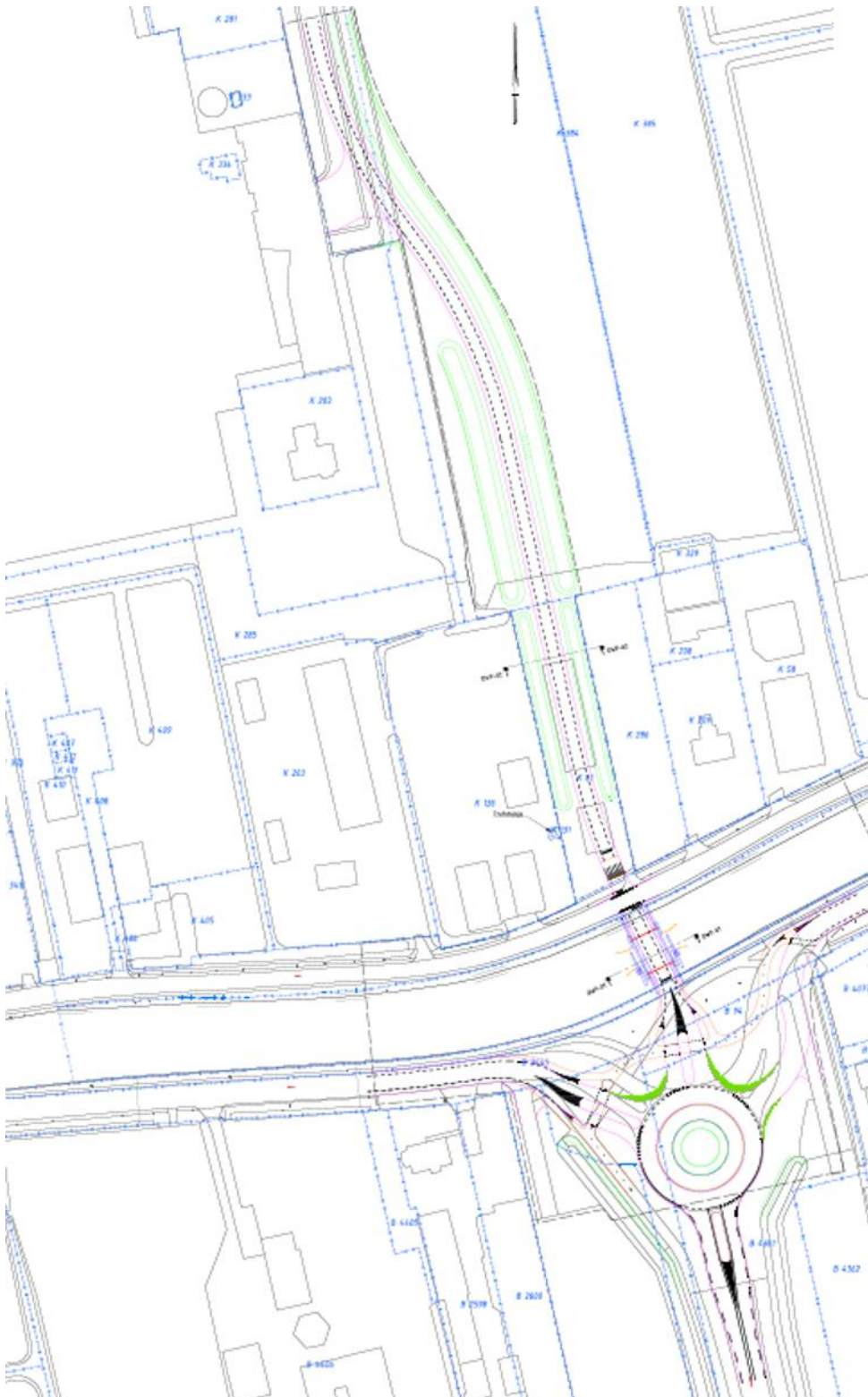
Het nieuwe tracé wordt aangelegd in de lengterichting van het oorspronkelijke kavelpatroon. Omdat de weg via het perceel aan de Harmelerwaard 10A wordt aangesloten op de Hugo de Vriesweg, is een flauwe bocht benodigd. De gebiedsontsluitingsweg bestaat uit twee rijstroken op één rijbaan met een ontwerpsnelheid van 60 km/uur, gelijkwaardig aan de Oostelijke Randweg Harmelen. De nieuwe ontsluiting wordt zo aangelegd dat afslaan van vrachtverkeer vanaf de nieuwe ontsluiting richting de weg Harmelerwaard niet mogelijk is.

Groen en water

Voor de realisatie van de weg in de toekomstige situatie is een toename in het verhard oppervlak voorzien. Het precieze oppervlak en de benodigde watercompensatie worden nader toegelicht in paragraaf 7.2. De watergang die grenst aan de Hugo de Vriesweg wordt deels verlegd, en doorgetrokken langs het nieuwe wegtracé. Aan de westzijde wordt een nieuwe watergang gegraven. De bomenrij langs de Hugo de Vriesweg blijft behouden. Op perceel Harmelerwaard 10A worden de bebouwing, bestaande bomen, struiken en groene inrichting gerooid. Het profiel van de Leidse Rijn blijft volledig intact.

Recreatie en fietsverkeer

Met de realisatie van de ontsluitingsweg wordt tevens voorzien in een extra ontsluiting voor fietsverkeer tussen de Dorpeldijk en de Harmelerwaard. Fietzers hebben daarmee de keuze voor een kortere of rustigere fietsverbinding. Tegelijk met de nieuwe ontsluiting moet ook een veilige fietsroute worden gecreëerd voor met name de schoolgaande jeugd richting Utrecht op de Harmelerwaard en moet het mogelijk maken in de toekomst een snelle fietsroute van Woerden richting Utrecht aan te leggen. In het ontwerp van de nieuwe ontsluiting wordt rekening gehouden met de snelfietsroute, echter de snelfietsroute zelf valt buiten de scope van dit bestemmingsplan.



Afbeelding 2.6: Impressie nieuw wegtracé (bron: gemeente Woerden)

Impressie landschappelijke inpassing

Na het doorsnijden van het bebouwingslint volgt de weg de landschappelijke structuur (wegenpatroon) die aanwezig is. Het contrast tussen de doorsnijding van het bebouwingslint en het open landschap wordt versterkt door het lint nog compacter te maken en de ruimte nog weidser. Het bebouwingslint wordt compacter door de weg te begeleiden met dichte

beplanting: een bosschage. Na het doorkruisen van het lint, net voor de draaiing van de weg is er een belangrijke zichtlijn op de open, landschappelijk ingerichte ruimte, begeleid door beplanting. De beplanting zorgt voor een versterking van de afwisseling in beleving van het landschap. Vanuit het noorden wordt de open, landschappelijk ingerichte ruimte beleefd langs de Hugo de Vriesweg. De lange wand van kassen komt door een transparant scherm van (knot)bomen op de achtergrond te liggen. De percelen (eigendomsgrenzen) worden omkaderd door een sloot/greppel. Deze sloot is voldoende voor de watercompensatie. De watercompensatie wordt daarmee volledig op eigen terrein gerealiseerd.

De landschappelijke inpassing is de basis geweest voor de verbeelding en de plangrens. De landschappelijke inpassing en de verbeelding dienen beiden een ander doel. Met de verbeelding wordt de juridisch-planologische bestemming vastgelegd. De verbeelding kent daarom een laag detailniveau met meer flexibiliteit. De regels zijn echter wel zodanig dat het inrichtingsplan uitvoerbaar is. Gronden met de bestemming Verkeer zijn bijvoorbeeld niet alleen bestemd voor Verkeer, maar ook voor groenvoorzieningen, bermen en watergangen.

Voor de verdere uitwerking is de doorsnijding van het historische bouwlint (zowel, de voor- als aan de achterzijde) nog een aandachtspunt en is te zijner tijd behoefte aan een integraal beeld van de brug, het wegprofiel en het lint. In samenspraak met de commissie RKE wordt dit opgepakt middels het opstellen van een beeldkwaliteitsplan, waarin deze aspecten nader worden uitgewerkt.



Afbeelding 2.7: Impressie landschappelijk inpassingsplan voor het nieuwe wegtracé

2.5 Planmethodiek

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk zijn de begrippen verklaard die gebruikt worden in hoofdstuk 2 en 3. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel “wijze van meten” opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk is de in het plan voorkomende bestemming geregeld. In het bijbehorende artikel is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan.

Agrarisch – Glastuinbouw

Het agrarische perceel aan de oostzijde van de Hugo de Vriesweg is overeenkomstig het voorgaande bestemmingsplan bestemd voor ‘Agrarisch – Glastuinbouw’. De gronden ter plaatse zijn primair bestemd voor glastuinbouwbedrijven met bijbehorende voorzieningen.

Ook diverse activiteiten als ondergeschikte nevenactiviteit van de agrarische bedrijfsvoering zijn mogelijk, zoals verkoop van zelfgeteelde producten. Daarnaast zijn extensieve openlucht recreatie, erftoegangswegen en watergangen mogelijk. De bestemming is aangevuld met de mogelijkheid om groene bermen en beplanting aan te leggen. Dit is wenselijk vanwege eventuele lichte verschuiving van de groene bermen bij de civieltechnische uitwerking van het wegontwerp.

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. Ook de brug ten behoeve van de aansluiting van het wegtracé op de Oostelijke Rondweg Harmelen is bestemd als 'Verkeer'. Tot slot is een regeling opgenomen waarin is bepaald dat de gronden, bestemd voor 'Verkeer', niet mogen worden gebruikt als parkeergelegenheid of opslag voor bedrijven.

Water

De hoofdwatgang in het plangebied, de Leidse Rijn, heeft de bestemming 'Water' gekregen. Ook de bestaande sloten aan de oostzijde van de Hugo de Vriesweg zijn als zodanig bestemd, overeenkomstig de voorgaande bestemmingsregeling.

Waarde - Archeologie 3

De op voor "Waarde – Archeologie 3" aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud van de aanwezige archeologische waarden (hoge verwachtingswaarde).

Waarde - Archeologie 4

De op voor "Waarde – Archeologie 4" aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud van de aanwezige archeologische waarden (middelhoge verwachtingswaarde).

Waterstaat - Waterkering

De Harmelerwaard 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

Dit hoofdstuk bevat regels welke op de bestemmingen van hoofdstuk 2 van toepassing zijn.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarbij het in gebruik nemen van gronden uitsluitend mag plaatsvinden indien er voorafgaand aan de realisatie van de verharding, voldoende watercompensatie (ten minste 10% van de toename aan verhard oppervlak) wordt aangelegd binnen hetzelfde peilgebied.

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.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen waarin nog een aantal algemene afwijkingen is opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Het betreft hier ondermeer een regeling die het oprichten van gebouwen ten dienste van (openbare) nutsvoorzieningen mogelijk maakt. Tevens is een standaardregeling opgenomen die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een afwijking geregeld kunnen worden. Tot slot is er een wijzigingsregel opgenomen voor het schrappen of toevoegen van de bestemming “Waarde – Archeologie” indien uit nader onderzoek is gebleken dat er geen of juist wel sprake is van een kans op de aanwezigheid van archeologische sporen.

Algemene procedureregels

Tot slot zijn een tweetal procedureregels opgenomen die toezien op de procedures rondom het besluit tot afwijken van een omgevingsvergunning en het besluit tot wijziging van het bestemmingsplan op basis van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

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.

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

3 Ruimtelijk kader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 inwerking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

1. de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken;
2. de bereikbaarheid verbeteren;
3. zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren.

Om de bereikbaarheid te verbeteren, richt het kabinet zich vooral op de aanleg en onderhoud van wegen, het slimmer benutten van de bestaande infrastructuur en een nieuwe aanpak voor bereikbaarheid, zoals nieuwe technologieën om van A naar B te reizen. Verkeersveiligheid staat hierbij voorop.

Dit bestemmingsplan komt voort uit de huidige verkeersproblematiek rondom de Oostelijke Randweg en de specifieke vraag naar extra ontsluitingsmogelijkheid voor de bestaande werklocaties in het kassengebied van Harmelerwaard. Hier wordt ingespeeld op de ambitie om de bereikbaarheid te verbeteren en bij te dragen aan een leefbare en veilige omgeving. Daarnaast wordt waar mogelijk aangesloten op de natuurlijke en cultuurhistorische waarden ter plaatse. Daarmee is onderhavig bestemmingsplan niet in strijd met de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro bevat inhoudelijke regels van de rijksoverheid waaraan ruimtelijke plannen, zoals dit bestemmingsplan, moeten voldoen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart), Erfgoed (Unesco). Het Barro bevat geen specifieke uitspraken met betrekking tot het voorliggende plangebied. Wel is bij besluit van 28 augustus 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking

(duurzaamheidsladder) opgenomen. Als gevolg van deze wijziging zijn gemeenten en provincies verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt.

Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Indien een bestemmingsplan wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsplichten bevat, kan bij het moederplan worden bepaald dat de Laddertoets zich niet richt op de toelichting bij het moederplan, maar op de toelichting bij het wijzigings- of uitwerkingsplan.

Toetsing

Infrastructurele voorzieningen zijn geen stedelijke voorzieningen zoals in het Bro gedefinieerd. Dit is bevestigd door Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de uitspraak van 18 februari 2015 (201400570/1/R6). Daarin verwijst de raad naar de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, waarin staat dat onder 'andere stedelijke voorzieningen' accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure moeten worden verstaan. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet daarom niet in een stedelijke ontwikkeling. Artikel 3.1.6, lid 2 van het besluit is dan ook niet van toepassing.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie 2013 – 2028 (herijking 2016)

Hierin wordt de strategie van Utrecht 2040 in ruimtelijke zin verder uitgewerkt. De nieuwe structuurvisie omvat het beleid voor de periode tot 2028. Bij de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie is ook een Verordening vastgesteld. De Provinciale Structuurvisie beoogt een aantrekkelijke provincie te creëren om in te wonen, werken en recreëren. De met vele regiopartijen opgestelde Strategie Utrecht 2040 vormt daarvoor het uitgangspunt. De doelen uit Strategie Utrecht 2040 vragen om een integrale aanpak die resulteert in drie pijlers:

- een duurzame leefomgeving;
- vitale dorpen en steden;
- landelijk gebied met kwaliteit.

Het plangebied is in de structuurvisie aangeduid als landbouwgebied. Zo ook de plaats van de huidige bedrijfsactiviteiten. Uit de provinciale structuurvisie blijkt dat er onder andere aandacht moet zijn voor bodemdaling, klimaatadaptatie en landschappelijke waarde. In dit plan wordt hiermee rekening gehouden door te zorgen voor waterberging en een landschappelijke inpassing van het geheel.

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 4 februari 2013 hebben Provinciale Staten van Utrecht de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 vastgesteld. Een herijking heeft in 2016 plaatsgevonden, waarna in 2017 een correctie is doorgevoerd en in 2018 een tweede partiële herziening heeft plaatsgevonden. Het doel van de verordening is provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. Dat betekent dat de gewenste ontwikkelingen in een gebied of regio op deze manier worden veiliggesteld. De basis van de verordening is de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028.

Verkeer en vervoer

Op de kaart 'Verkeer en Vervoer' is de Harmelerwaard aangeduid als onderdeel van het Regionaal fietsnetwerk. De provincie draagt zorg, en biedt voldoende ruimte voor een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties. Behoud en versterking van het bestaande provinciale en landelijke fietsnetwerk en het oplossen van knelpunten is het uitgangspunt. Er wordt naar gestreefd om bij ingrepen in het auto- en spoor netwerk infrastructurele verbeteringen te realiseren en de bestaande langzaam verkeersverbindingen te ontzien. Voorliggend plan sluit aan op de bestaande wegenstructuur van de Harmelerwaard. De nieuwe aansluiting doet geen afbreuk aan het bestaande fietsnetwerk. De nieuwe aansluiting levert zelfs een bijdrage: de weg Harmelerwaard hoeft niet meer gebruikt te worden door (vracht) verkeer met bestemming tuinbouwgebied.

De Utrechtsestraatweg, direct ten zuiden van het plangebied, is aangeduid als onderdeel van het Regionaal Wegennet. De doorstroming op de regionale wegen laat momenteel op diverse plaatsen te wensen over. Congestie doet zich vooral voor op kruispunten en aansluitingen op de autosnelwegen. Deze drukte op het onderliggende wegennet tast ook de kwaliteit van de leefomgeving aan. In het Mobiliteitsprogramma en het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV) is budget opgenomen voor het oplossen van doorstromingsknelpunten.

Als regionaal wegennet zijn, naast het door de provincie beheerde wegennetwerk, een aantal gemeentelijke wegtrajecten opgenomen. Dit betreffen wegen die:

- grote steden ontsluiten en die van invloed zijn op het functioneren van het rijkswegennet.
- een provinciale weg verbinden met het rijkswegennet.
- binnen de bebouwde kom liggen, maar onderdeel uitmaken van een regionale verbindingsweg conform de sturingsvisie regionaal verkeersmanagement (RVM).

De visie op het gebied van mobiliteit is verder uitgewerkt in de Mobiliteitsvisie 2014-2028 en het onderliggende Mobiliteitsprogramma 2015-2018. Deze stukken worden behandeld in hoofdstuk 4.1.

Vrijwaringszone waterkering en overstroombaar gebied

Het beleid m.b.t. de vrijwaringszone waterkeringen richt het beleid zich op behoud en bevordering van een robuust en duurzaam bodem- en watersysteem en een waterveilige provincie. Regionale keringen zijn van groot belang op de bescherming tegen overstromingen vanuit boezemwater en andere regionale wateren. Door aan beide zijden van de waterkering een vrijwaringszone te hanteren, blijft reconstructie of versterking van de kering mogelijk. Het wegontwerp houdt rekening met deze vrijwaringszone. In de regels van het bestemmingsplan is de dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering" opgenomen ter bescherming van de zone.

Het beleid m.b.t. het overstroombaar gebied richt zich op het voorkomen van overstromingen. In het plan wordt hier rekening mee gehouden door de toename van het verhard oppervlak in de directe omgeving van het plangebied te compenseren. Op deze manier wordt de waterbergende functie van het gebied niet onevenredig te geschaad.

Landbouwkerngebied

De landbouwkerngebieden zijn de gebieden waar de landbouw in Utrecht de beste uitgangspositie heeft om duurzaam te produceren voor de wereldmarkt en/of de Randstedelijke markt en de gebieden waar de provincie het vanuit ruimtelijk oogpunt belangrijk vindt dat de landbouw de hoofdgebruiker en –beheerder blijft. Bundeling van glastuinbouwbedrijven kan zowel economische en milieutechnische als landschappelijke voordelen opleveren. In de PRV is de Harmelerwaard aangeduid als glastuinbouwlocatie. In deze gebieden heeft landbouw dan ook het primaat. Ze worden zo veel mogelijk gevrijwaard van andere functies. Het uitgangspunt is om zodanige condities te scheppen dat de vitale regionale economie in het landelijk gebied zich kan ontwikkelen.

Met de ontwikkeling van de nieuwe ontsluitingsweg wordt het landbouwkerngebied beter verbonden met de rijksweg A12 en het regionale wegennetwerk. Hiermee faciliteert de ontwikkeling de bereikbaarheid van de regionale economie in het landelijk gebied. Daarnaast zorgt de directe verbinding voor minder overlast en verkeersbewegingen voor de bewoners in het gebied.

Landschap

Elk Utrechts landschap kent zijn eigen kernkwaliteiten die beschermd moeten worden. Het voorliggende plangebied is gelegen in het 'Landschap Groene Hart'. Kernkwaliteiten die in dit landschap behouden moeten worden zijn:

1. openheid
2. (veen)weidekarakter (incl. strokenverkaveling, lintbebouwing, etc.)
3. landschappelijke diversiteit
4. rust & stilte

Bij voorgenomen ontwikkeling wordt hier invulling aangegeven door de ontsluitingsweg waar mogelijk aan te sluiten op-, en in eenzelfde richting te voegen als de bestaande strokenverkaveling. Daarnaast wordt het geheel op een goede landschappelijke manier ingepast waarbij gebruik gemaakt wordt van gebiedseigen beplanting. Door onderhavige ontwikkeling wordt het bebouwingslint langs de Harmelerwaard weliswaar doorsneden, maar

wordt de openheid van het landschap niet onevenredig aangetast. Hiermee is onderhavige ontwikkeling in lijn met het provinciale beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke structuurvisie Woerden 2009-2030

De raad heeft op 2 juli 2009 de structuurvisie voor de gehele gemeente vastgesteld. In 2013 is de structuurvisie gewijzigd. 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.

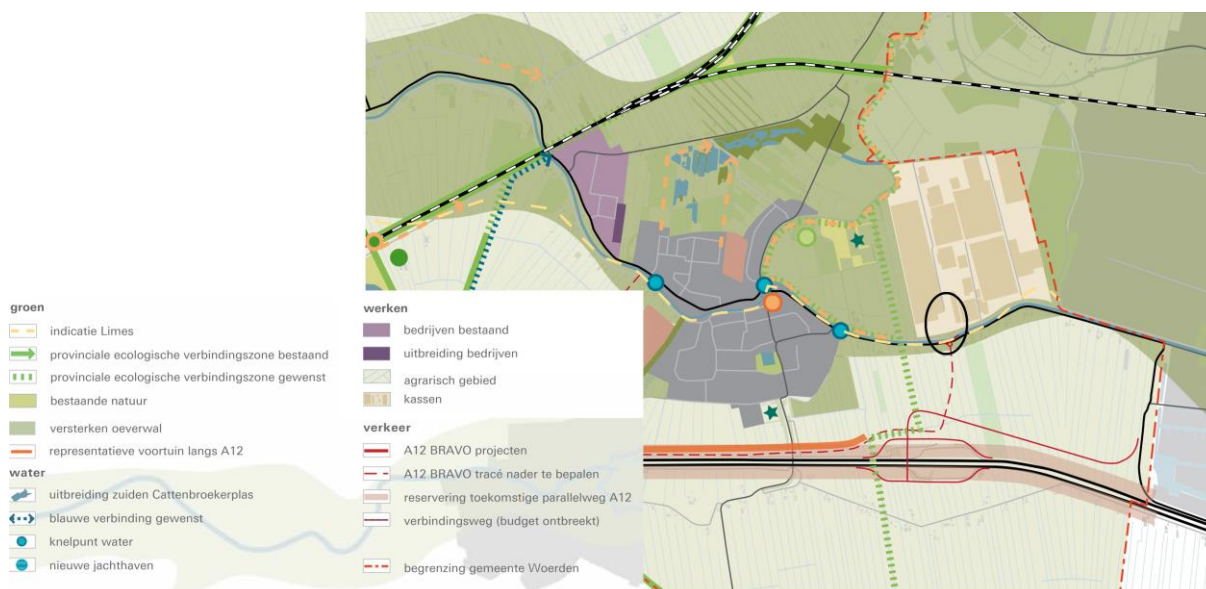
Bereikbaarheid

Bij het opstellen van de Ruimtelijke structuurvisie Woerden 2009-2030 was de uitvoering van enerzijds de zone tussen de oeverwal en de A12, en anderzijds de A12 BRAVO projecten actueel. Deze infrastructurele projecten waren van primair belang om de autobereikbaarheid van Woerden en Harmelen aanzienlijk te verbeteren.

De opzet en het doel van de A12 BRAVO projecten wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4. De infrastructurele A12 BRAVO projecten zijn opgedeeld in projecten die hoe dan ook nodig waren en een tweetal lange termijnmaatregelen die, afhankelijk van het vast te stellen ruimtelijke scenario van het gebied, zouden worden gerealiseerd. De primaire deelprojecten (resp. BRAVO 1, 3, 5, 7, 8 en 9) zijn de afgelopen jaren gerealiseerd, in lijn met de structuurvisie.

Voor de BRAVO projecten op de lange termijn zijn in de structuurvisie twee ruimtelijke reserveringen opgenomen: een verbinding tussen de N212 en de oostelijke randweg Woerden (BRAVO 6C) en het doortrekken van de parallelbanen langs de A12 (BRAVO 4). Deze wegen waren op dat moment nog niet nodig, maar de gemeente wilde wel graag ruimte reserveren zodat in de toekomst geen belemmeringen zouden ontstaan voor toekomstige infrastructurele ontwikkelingen.

Vanwege de focus op de destijds nog te realiseren BRAVO projecten doet de structuurvisie geen specifieke uitspraken over de verdere ontsluitingsstructuur in de gemeente, waaronder de nieuwe ontsluitingsweg die met voorliggend plan mogelijk wordt gemaakt..



Afbeelding 3.1: uitsnede gewijzigde structuurvisiekaart

Op 28 maart 2013 heeft de raad van de gemeente Woerden de wijziging van de structuurvisie vastgesteld. Een van de belangrijkste aanpassingen is dat de gemeente Woerden afziet van een regionale opvangtaak voor bedrijventerreinen. De aanpassingen hebben geen betrekking op de voorliggende planlocatie.

Landschapsontwikkelingsplan.

In het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) voor Woerden wordt inzichtelijk gemaakt hoe de gemeente de ontwikkeling van het landschap voor de komende 10 jaar wil insteken. Rekening houdend met de ontwikkeling van de verschillende functies in het landelijk gebied wordt beschreven hoe de landschappelijke waarden behouden en versterkt kunnen worden. Daarnaast gaat de visie in op de mogelijkheden om het landschap te beleven.

Aan de zuidzijde grenst voorliggend plangebied grenst aan deelgebied Oude Rijnland oostzijde. Het LOP heeft met name betrekking op het buitengebied. In het ontwikkelingsplan wordt niet concreet ingegaan op het plangebied. Wel worden een aantal aandachtspunten bij ontwikkeling gegeven. Zo wordt ingezet op landschappelijke inpassing bij functieverandering. Daarnaast dient bij ontwikkelingen afgedwongen te worden dat de ruimtelijke kwaliteit aansluit bij de gebiedsidentiteit (schaal, opbouw, inpassing e.d.).

Het plan doorkruist het kassengebied ten noorden van de Harmelerwaard en het oude lint langs de Leidse Rijn. Voor deze locatie zijn de volgende uitgangspunten benoemd:

- Instandhouding kleinschaligheid van het bebouwingslint en haar beplantingen aan weerszijden van de Oude Rijn;
- Nieuwbouw in historisch lint qua schaal en maat laten aansluiten op ritme lint en grootte bebouwing; Doorzichten vanaf de Harmelerwaard en Utrechtsestraatweg behouden tussen erven;
- Behouden en versterken van kleinschalige boomgaarden langs de Oude Rijn;
- Recreatieve ontsluiting voor wandelaars en fietsers langs oude Rijn en Bijleveld versterken, door aanleg van een recreatieve route en hierdoor bijvoorbeeld de Haarroute verbinden met de Bloklandroute.

- Aandacht voor beeldkwaliteit, zichtlijnen en doorzichten. Erfopbouw, materialisatie en kleurgebruik is gewenst voor de instandhouding van de waardevolle kleinschalige linten aan weerszijden van de Oude Rijn tussen Harmelen tot aan de westzijde van Woerden.

Voorliggend plan doorsnijdt het historische lint aan de Harmelerwaard. Het tracé ligt in lijn met het smalle, langgerekte perceel aan de Harmelerwaard 10A, waarmee zo min mogelijk bebouwing langs het historische lint wordt gemoeid. In paragraaf 2.3 is reeds ingegaan op de wijze waarop het tracé wordt vormgegeven. De vormgeving en inscenering van de weg houdt rekening met de zichtlijnen en belevingswaarde vanaf de weg en het toevoegen van gebiedseigen beplanting. Echter, de doorsnijding van het lint en de impact op de ruimtelijke kwaliteit rondom de Leidse Rijn behoeven een nadere beschouwing. In de uitwerking van het tracé wordt in samenspraak met de Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE) een beeldkwaliteitsplan opgesteld, met specifieke ruimtelijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling. Dat neemt niet weg dat vanuit maatschappelijk oogpunt voorliggend plan, primair door de significante verbetering van verkeersstromen, een aanzienlijke positieve impact heeft op de leefbaarheid en doorstroming in de bredere omgeving. Daarmee is de afweging gemaakt om het tracé, met aandacht voor cultuurhistorie en de uitgangspunten in onder meer het LOP, in te passen.

Actieplan Bodemdaling 2050

De gemeente Woerden ligt voor meer dan 80% op een dik veen- en kleipakket (meer dan 5 m) dat zeer gevoelig is voor bodemdaling. De wegen, bedrijventerreinen en enkele woonwijken binnen de gemeente hebben last van zetting, krimp en oxidatie van de bodem. Dit leidt onder andere tot schade aan wegen, bruggen en rioleringen, met als gevolg wateroverlast en schade aan kabels en leidingen. Deze overlast neemt naar verwachting alleen maar toe door de klimaatverandering. Het college streeft naar een samenhangende en toekomstbestendige aanpak rond bebouwd en agrarisch gebied. Daarbij dient per project te worden gekeken naar alternatieve duurzamere funderingsmethoden.

In het Actieplan Bodemdaling 2050 zijn de ambities op het gebied van bodemdaling uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsplan. De inrichting van de openbare ruimte in bestaande wijken wordt aangepast aan de kenmerken van de (veen)bodem, met gebruik van zettingsvrije/-arme funderingen, gebiedseigen groen en het beperken van belasting door verkeer. De kenmerken en kwaliteiten van de ondergrond vormen de basis voor de ontwikkelwijze van nieuwe wijken en terreinen op slappe bodem, zodat de inrichting van het gebied lang kwalitatief op orde blijft. Het gebruik van de wegen en de landbouwpercelen in het buitengebied wordt aangepast aan de kenmerken van de (veen)bodem (belasting, routes, veiligheid, drukdrainage, andere teelten). Daarnaast is de gemeente bezig met de gevolgen voor bodemdaling, bewustwording bij perceeleigenaren.

Ook in het studiegebied van de Ontsluiting Harmelerwaard speelt de bodemdalingsproblematiek. In de technische uitwerking van de weg en de brug zal hier rekening mee worden gehouden. Technisch zijn er mogelijkheden om de gevolgen van bodemdaling op de duurzaamheid van de constructie te beperken.

Actieplan Klimaatbestendig 2050

Met het actieplan Klimaatbestendig 2050 (KB2050) wil de gemeente Woerden kunnen omgaan met klimaatverandering en bestand kunnen zijn tegen klimaatverandering. In het

actieplan zijn de ambities van de gemeente vertaald naar een langetermijnstrategie en uitgewerkt tot een concreet actieplan. Er zijn drie pijlers waarop KB2050 zich richt: openbare ruimte, inwoners en ondernemers. De ambitie is om de gemeente Woerden in 2050 bestand te laten zijn tegen hevige regenbuien, langdurige droogte, hitte en overstromingen. De kwaliteit van de openbare ruimte moet toenemen: de leefomgeving in 2050 is gezonder, natuurlijker en veerkrachtiger. De schade aan gebouwen, groen en infrastructuur wordt beperkt en de veiligheid in de openbare ruimte moet toenemen. Als gevolg zijn er minder klachten en er is minder overlast/frustratie bij inwoners en gebruikers.

Ten aanzien van klimaatadaptatie is de uitwerking van het ontwerp van de brug voorgelegd aan het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). In paragraaf 7.2 zijn de waterhuishoudkundige aspecten toegelicht. Er wordt onder meer rekening gehouden met de doorvoercapaciteit van de Leidsche Rijn en de stabiliteit van de waterkering. Ook wordt voldoende waterberging gerealiseerd in bermsloten langs de weg, die tevens de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede komen.

3.4 Conclusie

De ontwikkelingen die met onderhavig bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt zijn in overeenstemming met het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente. De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing. De voorgenomen ontwikkeling en daarmee ook het bestemmingsplan wordt dan ook haalbaar geacht.

4 Mobiliteit

4.1 Kader

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt onder andere de Nota Mobiliteit en vormt de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid tot 2040.

De SVIR voorziet een groei in de mobiliteitsbehoefte tot 2030. Deze groei is het grootst in de Randstad en Brabant. Om de concurrentiekracht van Nederland te versterken, is een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen nodig, net als een goede nationale bereikbaarheid van onze belangrijkste economische regio's. Het Rijk zet de gebruiker van mobiliteit centraal. Het verknopen van verkeerssystemen en vervoerwijzen neemt daarbij een belangrijke plaats in, net als het beter benutten van infrastructuur, met een volwaardige plaats voor langzaam en recreatief verkeer. Het Rijk mikt op multimodale (keten)maatregelen die het gebruik van de capaciteit optimaliseren.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een visie weer op het aspect 'verkeersveiligheid' in Nederland. De ambitieuze doelen (qua verkeersdoden en -gewonden) uit de Nota Mobiliteit moeten worden omgezet in beleid. Drie pijlers daarin zijn: samenwerking, integrale aanpak en "Duurzaam Veilig". Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland van de afgelopen jaren was succesvol; dat moet worden gecontinueerd. Op basis van generieke maatregelen (maatregelen die in de basis overal gelden, die de afgelopen jaren al zijn ingezet en die moeten worden gecontinueerd) alsook met specifieke aandachtsgebieden zou dit kunnen worden bewerkstelligd. Het is van groot belang dat er een goede afstemming en samenwerking plaatsvindt met alle betrokken partijen.

Mobiliteitsplan provincie Utrecht

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma. De Mobiliteitsvisie 2014-2028 bevat de langetermijndoelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van onze provincie goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de provincie in deze visie welke rol zij op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. In het Mobiliteitsplan staan zaken als een efficiënter OV-netwerk, de ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige knooppunten, fietsbereikbaarheid van belangrijke (werk)locaties, negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving, betere informatievoorziening en Slim Werken Slim Reizen centraal. De provincie doet dit graag samen met regionale partners en marktpartijen.

Het beleid wordt elke vier jaar opnieuw concreet gemaakt in een Mobiliteitsprogramma waarin staat welke acties (op kortere termijn) nodig zijn. Met een flexibel uitvoeringsprogramma kan de provincie Utrecht inspelen op veranderende omstandigheden en kan zij zich aansluiten bij samenwerkingsverbanden.

Verkeersveiligheid

De bestaande provinciale wegen worden ingericht conform de landelijke wet- en regelgeving en waar mogelijk conform de principes van Duurzaam Veilig. Het wegennet is conform deze principes ingedeeld in een drietal categorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

In het Mobiliteitsprogramma 2015-2018 is de Oostelijke Randweg Harmelen aangeduid als Gebiedsontsluitingsweg. Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakels tussen de stroomwegen en erftoegangswegen. Zij verbinden grotere gebieden zoals wijken en buurten (binnen de bebouwde kom) of dorpen en steden (buiten de bebouwde kom) met elkaar of met nabijgelegen stroomwegen. De maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen is 50 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u buiten de bebouwde kom.

Verkeersvisie 2030

De gemeente Woerden heeft in de gemeentelijke Verkeersvisie 2030 d.d. 18 mei 2017 haar visie op verkeer beschreven. Relevant uitgangspunt voor het onderhavige plan is dat voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten (en omgekeerd), moet gelden dat de verplaatsing zo snel en direct mogelijk verloopt. Het is van groot belang hierbij de snelste en kortste route te realiseren.

Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg geleid. De consequenties van deze doelstelling zijn dat er een geschikte infrastructuur moet zijn om dit te realiseren, gezien vanuit de verschillende invalsroutes richting de gemeente. In de Visie wordt omschreven wat daarvoor nodig is.

Landbouwverkeer

Het landbouwverkeer door de kernen leidt in steeds grotere mate tot overlast. Door het ontbreken van alternatieve routes rijdt dat verkeer dwars door de kernen over lokale ontsluitingswegen. De Visie is dat in die gevallen alternatieve routes aangelegd worden of dat het mogelijk wordt gemaakt dat het landbouwverkeer over regionale verbindingswegen rijdt. Daarbij worden fietsverkeer en landbouwverkeer zoveel mogelijk gescheiden. Wanneer vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn, dient een brede fietsstrook (1,70 meter) en direct naast het asfalt 0,5 meter berm te worden gerealiseerd.

Autoverkeer

Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt. Om te bewerkstelligen dat de verplaatsing van automobilisten binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt, is een direct netwerk van hoofdverbindingswegen een vereiste. Ook is er vanuit verkeersveiligheid in de Visie aandacht voor de scheiding van verkeersstromen op hoofdverbindingswegen.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op automobilititeit door en langs de gemeente;

- Verkeer dat geen bestemming heeft in de gemeente moet zoveel mogelijk buiten de kernen om worden geleid;
- Verkeer dat geen bestemming heeft in de gemeente wordt altijd via hoofdverbindingroutes afgewikkeld;

- Er wordt een sluitend netwerk van hoofdverbindingswegen gedefinieerd en gerealiseerd. Bij de aanleg van eventuele nieuwe verbindingen wordt rekening gehouden met de volgende zaken:
 - Een aanzuigende werking van nieuw verkeer moet zoveel mogelijk voorkomen worden;
 - Het gebruik van eventueel nieuw aan te leggen hoofdverbindingswegen dient bevorderd te worden ten opzichte van oude routes;
 - Er moet worden beoordeeld of een nieuwe verbindingsweg voldoende verkeer van het bestaande wegennet aantrekt, waardoor het bestaande wegennet wordt ontlast.

Parkeren

Voor wat betreft parkeren geldt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn om de auto nabij de bestemming te parkeren. Er wordt een norm verbonden aan de maximaal toelaatbare parkeerdruk.

Parkeerbeleid gemeente Woerden

Werkgelegenheid is van belang voor het functioneren van de stad. Dat betekent in zijn algemeenheid dat een goede bereikbaarheid een randvoorwaarde is. Parkeren maakt daar deel van uit, zowel voor werknemers als bezoekers. De algemene beleidslijn voor ontwikkellocaties is dat de eigen parkeerbehoefte (werknemers, bezoekers) op eigen terrein dient plaats te vinden.

Op 2 september 2014 is de Nota parkeernormen in werking getreden. De Nota parkeernormen heeft als doel om bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten de hoeveelheid parkeerplaatsen te kunnen bepalen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Een tweede doel van de nota is om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij de betreffende bouwaanvraag of ruimtelijke ontwikkeling.

In de Nota wordt uitgegaan van een aantal stedelijkheidszones binnen de gemeente Woerden:

- Woerden Centrum;
- Woerden: rest bebouwde kom;
- Harmelen;
- Overige dorpskernen;
- Buitengebied.

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Bij ontwikkelingen worden vaak verschillende functies bij elkaar samen gebracht. Bij ontwikkelingen waar minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening is er de mogelijkheid om de uitwisselbaarheid van de parkeervoorziening te onderzoeken.

BRAVO Project

In 2003 heeft een aantal partijen, waaronder de gemeente Woerden, de 'Bestuursovereenkomst A12BRAVO' ondertekend. Bij de aanvang van het BRAVO-project in 2005 hadden de kernen Woerden en Harmelen al geruime tijd te maken met een toenemende verkeersdruk en een verminderde bereikbaarheid. Deze problemen beperkten

zich niet tot Woerden en Harmelen, maar deden 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. Het plan bestaat uit 9 projecten, waaronder de Oostelijke Randweg Harmelen, direct ten zuiden van voorliggend plangebied. Het tracé van de randweg is op onderstaande afbeelding 4.1 aangeduid met projectnummer 8.

Ook de projecten Westelijke randweg Woerden (4), Reconstructie aansluiting Woerden (5), Zuidwestelijke randweg Harmelen (6a en 6b), Afslag Harmelen (7) en een nieuwe weg richting Leidsche Rijn (9) zijn inmiddels gerealiseerd.



Afbeelding 4.1 Overzicht BRAVO-projecten

Bij de aansluiting van deze weg, de BRAVO 8, ontstond de mogelijkheid om een directe ontsluiting naar de A12 te realiseren middels een nieuwe brug over de Leidsche Rijn, aansluitend op de bestaande Hugo de Vriesweg. Voorliggend plan voorziet hierin.

4.2 Onderzoek

Ontsluiting

De uitplaatsing van tuinbouwbedrijven naar de Hamelerwaard, wegens de bouw van woonwijk Leidsche Rijn, heeft geleid tot een toename aan verkeersstromen over de Dorpeldijk en door de woonwijk Vleuterweide. De wegen zijn niet geschikt om de aard en omvang van dit verkeersaanbod om een veilige en leefbare manier af te wikkelen. In de huidige situatie maken zo'n 3.200 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Dorpeldijk en Liesgrassingel. In de toekomstige situatie neemt dit toe tot 4.600 motorvoertuigen per etmaal. Van de 4.600 motorvoertuigen is ongeveer 130 voertuigen een vrachtwagen.

Om deze verkeersproblematiek op te lossen is een nieuwe ontsluitingsweg voorzien inclusief een nieuwe brug over de Oude Rijn. Met de nieuwe ontsluitingsweg krijgen de bedrijven een directe en goede verbinding voor het vrachtverkeer van en naar de A12. De nieuwe weg dient als vervanging van de huidige, niet toereikende, ontsluiting via de Dorpeldijk en Liesgrassingel. Hiermee wordt de doorstroming voor het vrachtverkeer verbeterd en de overlast voor woningen langs de Dorpeldijk en Liesgrassingel (woonwijk Vleuterweide) beperkt.

De doortrekking van de Hugo de Vriesweg, met een brug over de Leidsche Rijn naar de rotonde bij de oostelijke randweg van Harmelen, voorziet in een nieuwe hoofdverbindingsweg die bijdraagt aan het realiseren van een sluitend netwerk van hoofdverbindingswegen in de gemeente. Het wegontwerp voldoet aan de gestelde eisen uit de Verkeersvisie 2030 van de gemeente Woerden.

Parkeren

Voorliggend plan trekt geen nieuw verkeer aan in het kassengebied. Het bestaande verkeer wordt alleen anders ontsloten. De nieuwe ontsluiting heeft dan ook geen effect op de parkeervraag in het gebied. Er gaan geen parkeermogelijkheden verloren met de realisatie van de weg. Het plan behoeft geen nadere onderbouwing ten aanzien van parkeren.

Verkeersgeneratie

De nieuwe ontsluitingsweg leidt tot veranderingen op het gebied van verkeer. De verkeerskundige gevolgen zijn in beeld gebracht in een sectoraal onderzoek (zie bijlage 1). Onderstaande beoordeling is daarop gebaseerd.

Uit dit onderzoek blijkt dat een knip in de Dorpeldijk ter hoogte van de Liesgrassingel noodzakelijk is om te voorkomen dat de nieuw ontstane route een ontsluitingsweg gaat vormen tussen Vleuterweide en de aansluiting op de A12 bij Harmelen. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat deze nieuwe route een zeer sterke verkeersaantrekkende werking heeft en dat dit juist zorgt voor een sterke toename van het verkeer op de Liesgrassingel in plaats van een gewenste afname. Een knip in de Dorpeldijk voorkomt het ontstaan van een nieuwe route. Deze knip maakt integraal onderdeel uit van het project "Ontsluiting Harmelerwaard". In paragraaf 2.2 is aangegeven hoe deze knip is gewaarborgd.

Naast de knip in de Dorpeldijk voorziet het plan ook in een verplicht rechtdoorrijden op de Hugo de Vriesweg en op de Harmelerwaard. Hierdoor is het niet mogelijk om vanaf de brug de Harmelerwaard op te rijden en vice versa. Hiermee wordt de Harmelerwaard alleen interessant als route voor het bestemmingsverkeer en wordt een sluiproute richting de sportvelden voorkomen.

De ontwikkeling zorgt voor een toename van de verkeersintensiteiten op de Hugo de Vriesweg richting de Oostelijke Randweg/A12 en andersom. In de huidige situatie is zijn beperkte verkeersbewegingen. De Hugo de Vriesweg loopt dood en kent hierdoor alleen bestemmingsverkeer. Met de nieuwe ontsluiting nemen de verkeersintensiteiten in 2030 op het drukste punt toe tot 1.700 motorvoertuigen per etmaal.

Met de nieuwe ontsluiting nemen de verkeersintensiteiten op de overige wegen in het kassengebied sterk af. De Harmelerwaard en de Heldamweg worden een stuk rustiger. Daarentegen neemt het verkeer op de omliggende wegen licht toe als gevolg van het afsluiten van de Liesgrassingel. Zo ontstaat er een nieuwe route tussen Harmelen en Vleuterweide. Deze loopt via de Breukdijk en de Parkweg. Op deze wegen is er sprake van een toename van het verkeer. Deze wegen hebben vrijliggende fietspaden en voldoende restcapaciteit om dit extra aanbod aan verkeer veilig en vlot te kunnen afwikkelen.

Verkeersveiligheid

De nieuwe ontsluitingsweg met de knip in de Dorpeldijk ter hoogte van de Liesgrassingel zorgt er voor dat het verkeer zich anders beweegt door het gebied. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat op de wegen waar sprake is van een toename er geen knelpunten optreden ten aanzien van de verkeersveiligheid. De wegen kunnen de extra motorvoertuigen goed op vangen. De gescheiden fietspaden maakt dat dit ook veilig kan.

De doorgetrokken Hugo de Vriesweg kruist de toekomstige snelfietsroute. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal extra aandacht worden besteed aan een veilige overstek voor fietsers.

4.3 Conclusie

De ontsluiting van de bestaande bedrijfsactiviteiten ten noorden van het plangebied zal met de komst van voorliggend plan worden verbeterd in lijn met het gemeentelijk beleid. Het plan kent geen parkeeropgave. Daarnaast leidt dit plan niet tot nieuwe knelpunten op het gebied van bereikbaarheid of verkeersveiligheid. Op het gebied van mobiliteit bestaan dus geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5 Archeologie en cultuurhistorie

5.1 Archeologie

5.1.1 Kader

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling, waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2022. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten

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.

Archeologische beleidskaart gemeente Woerden

Op 15 december 2010 heeft de gemeenteraad van de gemeente Woerden de Archeologische beleidskaart vastgesteld. Om de gemeentelijke rol als beslissend bestuursorgaan (bevoegd gezag) adequaat en rechtmatig te vervullen heeft de gemeente Woerden een gemeentedeekkende archeologische beleidskaart ontwikkeld als instrument voor de uitvoering van haar archeologiebeleid. Dit document bestaat uit:

1. een waarden- en verwachtingenkaart die een actueel en realistisch beeld geeft van het gemeentelijk bodemarchief in de gehele gemeente;
2. een maatregelenkaart waarin de waarden- en verwachtingen worden gekoppeld aan onderzoekseisen, ontheffingen en planologische maatregelen;
3. een toelichting waarin de werkwijze, bronnen en keuzes worden gemotiveerd.

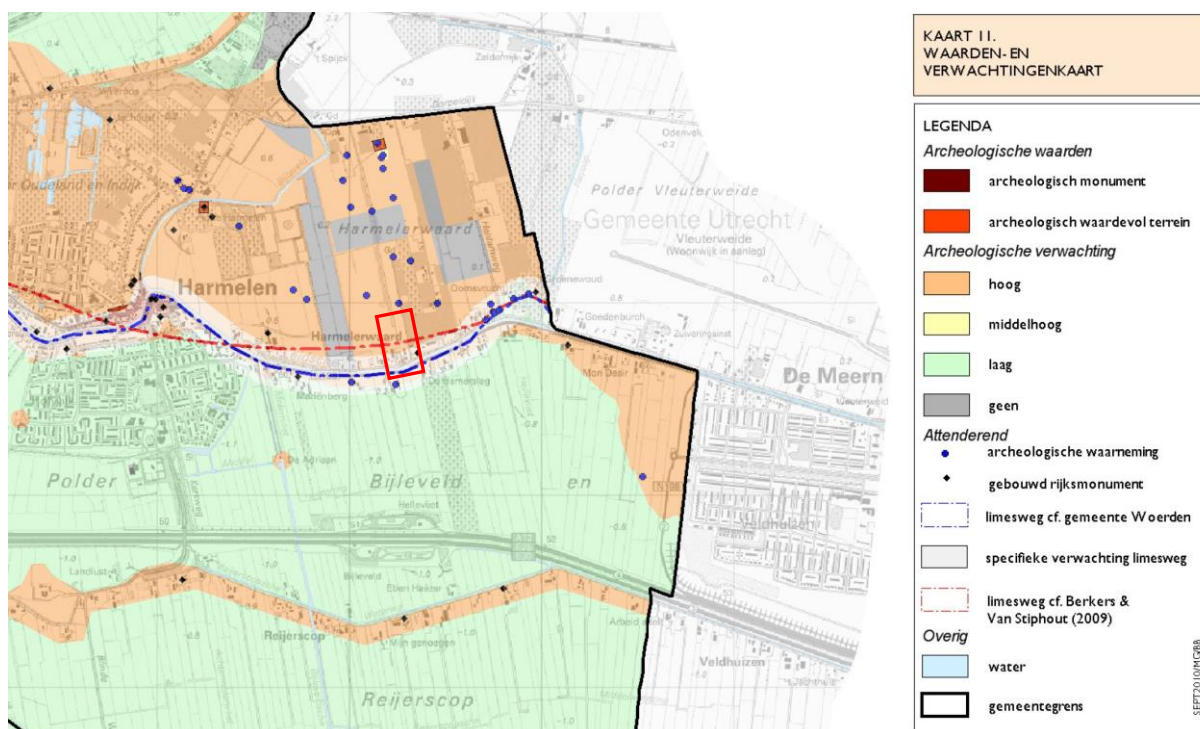
De Erfgoedwet biedt gemeenten de beleidsruimte om, in het belang van de archeologische monumentenzorg en afhankelijk van de plaatselijke situatie, af te wijken van de in de wet opgenomen algemene ontheffing voor archeologisch vooronderzoek bij bodemingrepen tot 100 m². Daartoe is het grondgebied van Woerden op de beleidskaart onderverdeeld in zes categorieën van zones/terreinen met een archeologische waarde of verwachting. Op de zogenaamde maatregelenkaart zijn deze zones gekoppeld aan een eigen planologisch regime van onderzoekseisen, diepte- en oppervlakte-ontheffingscriteria. Bij de invulling daarvan heeft Woerden een afweging gemaakt tussen haar archeologische ambities (dat wil zeggen bedreigingen voor het bodemarchief tot een minimum beperken, conform beleidsnota Bodemschatten van Woerden, 2007) en de eisen van 'normaal' ruimtegebruik en ruimtelijke ontwikkeling.

1. Categorie 1: Archeologisch monument
2. Categorie 2: Archeologisch waardevol terrein
3. Categorie 3: Hoge archeologische verwachtingswaarde
4. Categorie 4: Middelhoge archeologische verwachtingswaarde
5. Categorie 5: Lage archeologische verwachtingswaarde
6. Categorie 6: geen archeologische verwachtingswaarde

5.1.2 Onderzoek

Archeologische beleidskaart

Uit de archeologische beleidskaart van de gemeente Woerden blijkt dat het plangebied is aangewezen als een gebied met een gedeeltelijk hoge verwachting, zie afbeelding 5.1. Een hoge verwachting stelt dat er bij bodemingrepen dieper van 30 cm over een oppervlakte groter dan 100m² archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Gezien de aard en omvang (>100m²) van de werkzaamheden t.b.v. de aanleg van de weg, wordt archeologisch onderzoek benodigd geacht.

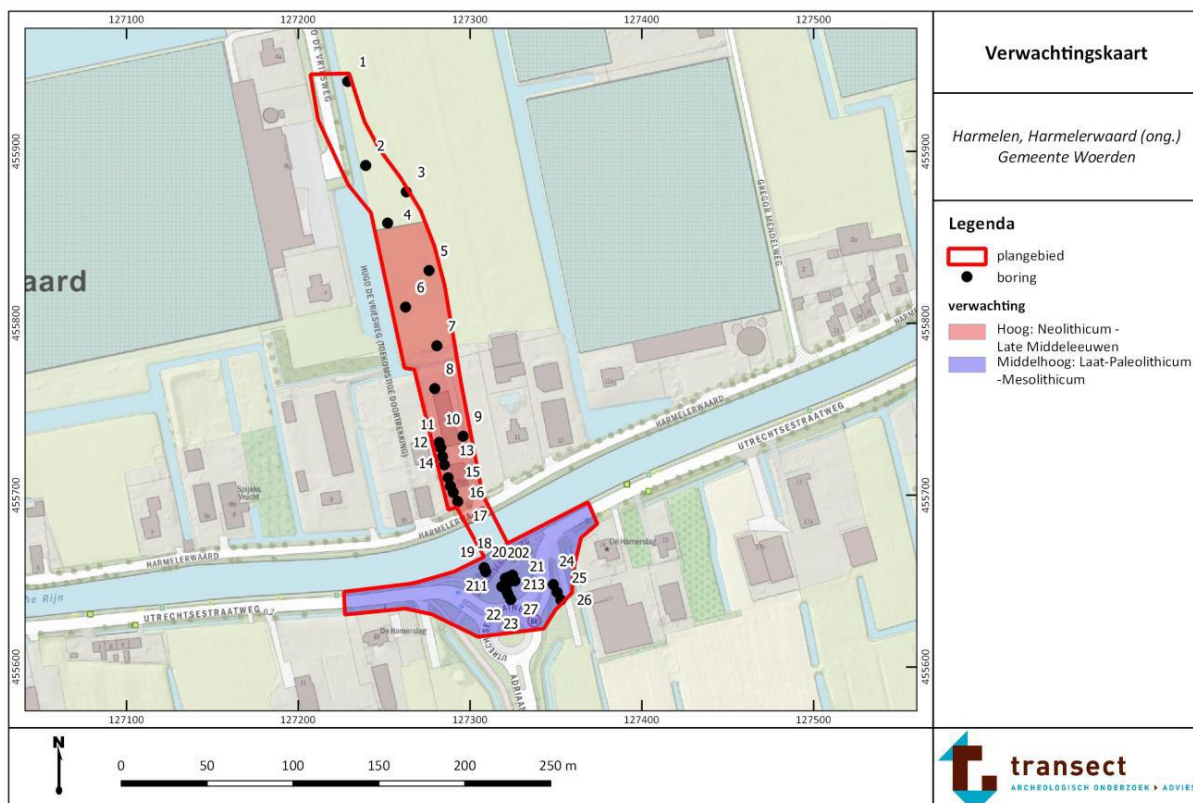


Afbeelding 5.1: Archeologische waarden in en rondom het plangebied, uitsnede archeologische waarden- en verwachtingenkaart gemeente Woerden

Door Transect archeologie, erfgoed, ruimte is een archeologisch bureauonderzoek (BO) en inventariserend Veldonderzoek (IVO) uitgevoerd. Het rapport is opgenomen als bijlage 7 bij deze toelichting. Het advies uit het rapport is als volgt.

Bij de werkzaamheden die nodig zijn voor het realiseren van de ontsluitingsweg zullen bodemverstoringen veroorzaakt worden. In een gedeelte van het plangebied is sprake van een archeologische verwachting. Geadviseerd wordt in de hoge verwachtingszone ten noorden van de Leidsche Rijn een vervolgonderzoek uit te voeren. Hier worden immers vanaf het maaiveld archeologische resten uit de periode Neolithicum – Late Middeleeuwen verwacht. Geadviseerd wordt om dit vervolgonderzoek in de vorm van een proefsleuvenonderzoek (IVO-P) uit te voeren: hier worden voornamelijk grondsporen verwacht. Een karterend booronderzoek is hier dus niet geschikt voor het opsporen van vindplaatsen.

In het overige gedeelte van het plangebied wordt geadviseerd geen nader onderzoek uit te voeren. Hoewel sprake is van een archeologisch relevant niveau voor de periode Laat-Paleolithicum - Mesolithicum in de top van het dekzand, bevindt dit niveau zich op relatief grote diepte (circa 4 á 5 m - Mv). Naar verwachting zullen de werkzaamheden dit niveau niet bereiken. Indien dit niveau ter plaatse van de brug (bijvoorbeeld middels diepe funderingen of heipalen) wel wordt bereikt en onevenredig wordt verstoord, wordt geadviseerd een karterend onderzoek in de vorm van (mechanische) boringen uit te voeren ter plaatse van de geplande verstoringen, om de daadwerkelijke aanwezigheid van een vindplaats te bepalen in het dekzand. Op het moment dat tijdens graafwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische zaken worden aangetroffen, geldt een wettelijke plicht deze vondsten te melden bij de bevoegde overheid (gemeente Woerden). Gezien het gegeven dat hier een gedeelte van de Limesweg in verstoorde context is aangetroffen, is deze kans op toevalsvondsten in het zuiden van het plangebied reëel.



Afbeelding 5.2: zones waarvoor een dubbelbestemming archeologie in het bestemmingsplan moet worden opgenomen (overgenomen uit: Jansen of Lorkeers 2019). Rood: hoge verwachting, Waarde Archeologie 3, blauw: middelhoge verwachting, Waarde Archeologie 4

De rapportage van het bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek zijn beoordeeld door de Omgevingsdienst regio Utrecht (ODRU). De definitieve versie van de onderzoeken zijn akkoord bevonden. Wel dient aanvullend onderzoek plaats te vinden als bodemingrepen plaatsvinden ter hoogte van de middelhoge en/of hoge archeologische verwachting (afbeelding 5.2). Hiervoor dienen archeologische dubbelbestemmingen te worden opgenomen in de regels van voorliggend bestemmingsplan.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is de vinder wettelijk verplicht deze te melden bij het bevoegd gezag, de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (artikel 5.10 van de Erfgoedwet). Om praktische reden wordt geadviseerd vondstmeldingen te doen bij de gemeente Woerden.

5.1.3 Conclusie

Het plangebied kent een gedeeltelijke verwachtingswaarde op archeologische sporen. Bij de voorgenomen ontwikkeling worden de vrijstellingswaarden mogelijk overschreden waardoor archeologisch onderzoek benodigd is. Er worden twee archeologische dubbelbestemmingen opgenomen op de verbeelding, te weten 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waarde – Archeologie 4' opgenomen in zowel de regels als de verbeelding.

5.2 Cultuurhistorie

5.2.1 Kader

Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011)

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgbaat. Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het Rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Gebiedskatern Groene Hart

In 2011 heeft de provincie de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen uitgegeven. Deze bestaat uit zes katernen met in elk katern een deelgebied nader uitgewerkt. Het doel van de kwaliteitsgids is het concreet maken van de kernkwaliteiten van de Utrechtse landschappen, zodat iedereen begrijpt over welke elementen het gaat. Het tweede doel is het bieden van inspiratie en houvast voor het omgaan met ontwikkelingen, zodat de kernkwaliteiten voor de toekomst zijn zekergesteld en zelfs beter beleefbaar worden. In het document wordt een feitelijke kijk gegeven op het huidige landschap en de ontwikkelingen die hier spelen. Vervolgens worden de kernkwaliteiten bepaald, aan de hand van verhalende en ruimtelijke essenties, resulterend in ontwikkelprincipes. De provincie beoogt de kernkwaliteiten voor de toekomst te waarborgen én ontwikkelen.

Welstandsbeleid Gemeente Woerden

Welstandstoezicht heeft allereerst ten doel te voorkomen dat bouwwerken de openbare ruimte ontsieren. Het welstandsbeleid van de gemeente is echter opgesteld vanuit de overtuiging dat het belang van een goede leefomgeving eveneens een rol speelt. Doel van de welstandstoets is het behartigen van het publieke belang door de lokale overheid, waarbij de individuele vrijheid van de burger of ondernemer wordt afgewogen tegen de aantrekkelijkheid van de leefomgeving als algemene waarde. Het welstandsbeleid geeft de gemeente de mogelijkheid om cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden te benoemen en een rol te geven bij de ontwikkeling en beoordeling van bouwplannen. Met een gebiedsgerichte benadering wil de gemeente Woerden in principe de waardevolle eigenschappen van de kernen behouden.

5.2.2 Onderzoek

Om te kunnen beoordelen of de cultuurhistorische waarden van het gebied in het geding zijn, is een beschouwing gegeven omtrent de ontstaansgeschiedenis, belevingswaarde en ruimtelijke kwaliteit van de locatie. Vervolgens wordt getoetst aan de relevante beleidskaders: het Gebiedskatern Groene Hart (2011) en het gemeentelijk welstandsbeleid.

Ontstaansgeschiedenis

Het veenweidegebied ten westen van de stad Utrecht wordt doorsneden door de stroomgordels van de Rijn en haar zijrivieren. Een stroomrug is een in het landschap zichtbare, voormalige rivierloop met oeverwallen. Een oeverwal is een door de rivier zelf gevormde, afzetting van grof zand. De langgerekte afzetting fungeert als een soort 'natuurlijke dijk', die de rivier in zijn stroombedding houdt. Alleen bij hoog water kunnen oeverwallen overstromen. Met het water voert de rivier zand aan, dat direct naast de oever bezinkt waardoor de oeverwallen in de loop van de tijd steeds hoger groeiden. Tot de bedijking kon de loop van de rivier zich verplaatsen, waardoor er een stelsel van stroomruggen (zandafzettingen), komgebieden (klei) in/op het veen zijn ontstaan. Het noordelijkere Utrechtse stroomstelsel werd dominant toen de Rijn door het veengebied brak en bij Katwijk in de Noordzee uitkwam. De hoofdstroom liep met grote bochten langs Alendorp en Vleuten naar Harmelen. Een nevenstroom, de Heldammer stroomrug ontstond omstreeks 1200 voor Christus en volgde vanaf de De Meern een kortere route naar Harmelen. Omsloten door Rijntakken ontstond zo een kleilig gebied, de Harmelerwaard. Deze smalle Rijntak, die door de Romeinen als noordgrens werd benut, moet als restgeul tot de vroege middeleeuwen hebben bestaan.

Limes

De Limes is de voormalige noordgrens van het Romeinse Rijk. Het betreft de grootste lineaire structuur van Europa, lopend van Roemenië tot in Groot-Brittannië. In de provincie Utrecht volgt de Limes de loop van de Neder-, Kromme en Oude Rijn. De Limes is bovengronds vrijwel nergens zichtbaar. De archeologische resten liggen verborgen in de bodem, veelal onder het grondwaterpeil, waardoor in onze gebieden sprake is van een unieke conservering. Het verhaal van de Limes is zowel het verhaal van de Romeinse soldaten in de forten als het verhaal van de inheemse bevolking daaromheen en de wisselwerking tussen beide groepen.

Handelsroute

Al tijdens de vroege middeleeuwen was de Oude Rijn een belangrijke handelsroute tussen Utrecht en Leiden. De toenemende verzanding leidde tot het graven van de Leidsche Rijn. Vanuit Utrecht loopt de Leidsche Rijn in een kaarsrecht tracé richting Harmelen. Bij Helderma maakt de Leidsche Rijn gebruik van een oude nevengeul van de Oude Rijn. Deze oude nevengeul en het tracé van de Oude Rijn verklaart naam 'waard' in Harmelerwaard (*van Dale*: waard: laaggelegen land tussen rivieren).

Transformatie van het plangebied en de omgeving

Met de groei van de steden Utrecht en Woerden werd er vanaf de late middeleeuwen delen van het gebied afgegraven (afvletten) voor kleiwinning. Vooral in de tweede helft van de 19e eeuw zijn grote oppervlakten rondom Harmelen afgegraven voor de baksteen- en dakpannenindustrie. Het kleipakket werd daarbij zoveel mogelijk tot op de zandondergrond afgegraven en de, voor de steenbakker waardeloze, teelaarde werd teruggestort. Waar oorspronkelijk goed ontwaterde gronden lagen, die geschikt waren voor akkerbouw en fruitteelt, ontstonden daardoor 2 à 3 meter lager liggende gebieden die voornamelijk in gebruik zijn als grasland. Veel van de nieuw ontstane gronden bleken ook geschikt te zijn voor groenteteelt, omdat het bodemprofiel van de afgevlakte gronden zeer goed doorlatend is en bovendien een constante grondwaterstand in gehandhaafd kon worden. Op veel plaatsen is de afgraving echter ongelimiteerd en ondeskundig uitgevoerd, waardoor er slechts 'onland' overbleef. Dit onland groeide uit tot bos. Pas na de grondwaterstandverlaging werd een deel weer redelijk geschikt voor grasland. In het terrein kan men de afgetichelde gronden herkennen door de zeer duidelijke maaiveldverlagingen en de brede vletsloten, waarlangs het klei werd afgevoerd. Na de Tweede Wereldoorlog heeft het gebied zich ontwikkeld in de fruitteelt en tuinbouw. Rond 2000 is het gebied omgevormd tot kassengebied.

Toetsing aan Gebiedskatern Groene Hart (2011)

Binnen het Groene Hart wordt de rust en ruimte van de open (veen)weidegebieden afgewisseld met de dynamische zones van oeverwallen en rivierlinten. De Harmelerwaard behoort tot het deelgebied 'Oude Stroomrug'. De dynamiek op de oude stroomrug vormt een natuurlijke tegenhanger van de rust en ruimte van het agrarische veenweidegebied. Het landschap van de oude stroomrug bestaat uit een brede zone rond een meanderende rivier, met een mozaïek van landgebruik, veel opgaand groen, dorpen langs de rivier en open linten langs slingerende wegen. De zone heeft van oorsprong aan weerszijden een geleidelijke overgang naar het omliggende open landschap. Blokverkaveling met akkers, weiden, bosschages en boomgaarden gaan geleidelijk over in strokenverkaveling met grasland. Door de grootschalige afgravingen en door de komst van het kassengebied heeft dit landschap een grote transformatie ondergaan, waardoor de typisch landschappelijke kenmerken van het deelgebied 'Oude Stroomrug' niet meer herkenbaar zijn.

Conclusie

Het landschap heeft door de eeuwen heen meerdere malen een verregaande transformatie ondergaan. Vanwege het sterk verdichte lint, gezien de schaal en het ietwat 'generieke' en bedrijfsmatige karakter van het kassengebied dat erachter ligt, biedt de huidige kenmerken van het landschap zelf niet voldoende aanknopingspunten voor een goede landschappelijke inpassing. Er zijn weinig sporen op het gebied van de cultuurhistorie en de daarbij behorende ondergrond die zichtbaar kunnen worden gemaakt of versterkt. De bestaande ruimtelijke kwaliteit is minimaal en geeft eveneens niet voldoende handvatten om op verder te bouwen. De landschappelijke inpassing gaat hier over het maken van betere verbindingen en landschappelijke overgangen. De voornaamste kwaliteitsslag kan worden gemaakt door de landschappelijke diversiteit en de beleevingswaarde te versterken. Een vanzelfsprekend startpunt is het ruimtelijk ontwerp van de routes door het gebied: het ensceneren van zowel de nieuwe wegontsluiting (aankomst in- en wegrijden uit het gebied) als de al aanwezige wegen in het gebied (Hugo de Vriesweg, Harmelerwaard, Oostelijke Randweg).

In de verdere uitwerking wordt een integraal beeld opgesteld van de brug, het wegprofiel en het lint. In samenspraak met de commissie RKE wordt dit opgepakt en wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarin deze aspecten nader worden uitgewerkt.

Toetsing aan gemeentelijk Welstandsbeleid

Glastuinbouwgebied

Het noordelijk deel van het plangebied valt op grond van het welstandsbeleid van de gemeente Woerden in gebied B2: de glastuinbouw in het buitengebied. De gronden zijn onderdeel van het glastuinbouwgebied en sluiten aan de noordzijde aan op de Hugo de Vriesweg met aangrenzende watergang. De glastuinbouw in Woerden is geconcentreerd in het agrarisch gebied ten oosten van Harmelen en wordt gekenmerkt door een seriematig opgezette, grootschalige en rationele structuur met als bebouwing voornamelijk kassen afgewisseld met bedrijfshallen, bedrijfswoningen en andere tuinbouwgerelateerde objecten. Het nieuwe glastuinbouwgebied in Woerden is ontstaan na herverkaveling en heeft een rationele structuur waarbij de oorspronkelijke kenmerken van het landschap verloren zijn gegaan. Bijzondere elementen zijn er niet. Het nieuwe glastuinbouwgebied is daarom aangemerkt als een 'gewoon' welstandsgebied. Het beleid is terughoudend en gericht op goed functioneren en behoud van afwisseling en individualiteit met een agrarische uitstraling. De welstandscommissie zal bij de advisering onder meer aandacht schenken aan de samenhang in zowel de architectonische uitwerking als het gebruik van materiaal en kleur. In het plangebied zijn geen opstallen aanwezig. De karakteristiek van bestaande bebouwing in het glastuinbouwgebied wordt niet aangetast. Een deel van de onbebouwde agrarische gronden wordt ingevuld met infrastructuur en waterberging ten behoeve van de voorgenomen plannen. Uit hoofdstuk 6 blijkt eveneens dat deze functiewijziging geen negatieve effecten heeft op de flora en fauna in het gebied. Ook zijn er geen waardevolle bomen aanwezig. Er kan worden gesteld dat met de voorgenomen ontwikkeling de kwaliteit van het landschap niet onevenredig wordt aangetast.

Oude Rijnzone

Het centrale deel van het plangebied wordt gevormd door de watergang Leidsche Rijn, met direct ten noorden het woonperceel aan de Harmelerwaard 10A. De bebouwing bestaat uit

een hoofdgebouw (circa 105 m²) en een grote schuur op het achterterrein (circa 300 m²). Het perceel is aan de randen groen ingericht met bomen en struiken. Deze gronden maken deel uit van het Oude Rijnlint, dat is aangemerkt als bijzonder welstandsgebied.

Het beleid is gericht op het verbeteren van de kwaliteit per pand met behulp van traditioneel of modern uitgevoerde aanpassingen. De welstandscommissie zal bij de advisering over woongebouwen en bedrijfsgebouwen onder meer aandacht schenken aan de samenhang tussen pand en gevelindeling en de mate van afwisseling en individualiteit in het lint. De overgang tussen stad en land wordt in principe hard uitgevoerd bijvoorbeeld in de vorm van een randweg of watergang.

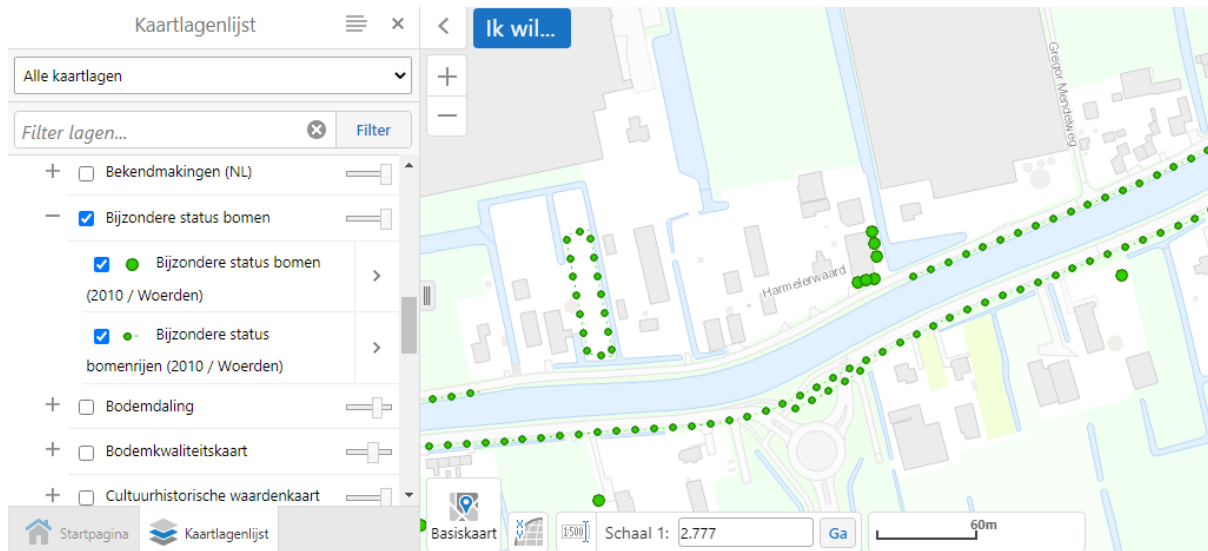
Voorliggend plan doorsnijdt het historische lint aan de Harmelerwaard. Dit komt de bereikbaarheid en het functioneren van onder meer de glastuinbouwbedrijven ten goede. De doorsnijding van het Oude Rijnlint is nodig voor de ruimtelijke inpassing van het tracé. Hiermee verdwijnt één woning met bijbehorende schuur op het achterterrein. Deze woning is in het gemeentelijk beleid niet aangemerkt als monument of cultuurhistorisch waardevol pand. Ook de bomen op het perceel zijn niet aangemerkt als beschermwaardige bomen. De rijbeplanting van bomen aan de Harmelerwaard valt wel onder beschermde houtopstanden onder de Wet Natuurbescherming (hierop wordt in hoofdstuk 6 nader ingegaan). Gelet op het advies van de commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Erfgoed (RKE) is de doorsnijding van het historische bouwlint (zowel, de voor- als aan de achterzijde) nog een aandachtspunt. In de verdere uitwerking wordt een integraal beeld opgesteld van de brug, het wegprofiel en het lint. In samenspraak met de commissie RKE wordt dit opgepakt en wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarin deze aspecten nader worden uitgewerkt.

Aansluiting op het bestaande tracé

Het zuidelijk deel is momenteel al in gebruik als infrastructuur, bestaande uit een weg (Adriaan van Beusechemweg), fietspad en rotonde met naastgelegen groenstroken (circa 4500 m²). Aan weerszijden van het tracé, waar verbreding van het tracé plaatsvindt, in gebruik als weiland. Hier zijn geen cultuurhistorische waarden in het geding.

Beschermwaardige bomen

Langs de Utrechtsestraatweg zijn een aantal beschermwaardige bomen aanwezig (afbeelding 5.1). Deze bomenrij wordt met de nieuwe aansluiting onderbroken. De gemeente heeft geen actueel bomenbeleid waaraan kan worden getoetst. Wel is het algemene uitgangspunt om geen onnodige bomen te kappen. Indien er vanuit maatschappelijke overwegingen toch voor wordt gekozen om bomen te kappen, kan worden gekeken naar eventuele verplaatsing of herplant van bomen. In voorliggende situatie is het maatschappelijk belang van de wegaansluiting dusdanig groot dat er enkele bomen nabij de rotonde zullen worden gerooid. Wel worden aan de overzijde van de Leidse Rijn, nabij de nieuwe wegaansluiting op de Hugo de Vriesweg, nieuwe bomen aangeplant. In de verdere uitwerking wordt een integraal beeld opgesteld van de brug, het wegprofiel en het lint.



Afbeelding 5.1: Uitsnede gemeentelijke lijst bijzondere status bomen, gemeente Woerden

5.2.3 Conclusie

In het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig. Wel kent het gebied een aantal cultuurhistorisch waardevolle aspecten, namelijk de Leidse Rijn, doorgaande bomenstructuur langs de Utrechtsestraatweg en het historische lint. Verder biedt de ontwikkeling kansen om het ruimtelijk ontwerp van de routes door het gebied te ensceneren en nieuwe bomen aan te planten ter compensatie.

Het maatschappelijk belang van de aanleg van de wegverbinding weegt voor de gemeente zwaarder dan de genoemde cultuurhistorische structuren die zullen worden aangetast. Dat neemt niet weg dat de gemeente waarde hecht aan de algehele inpassing en ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. In de verdere uitwerking wordt een integraal beeld opgesteld van de brug, het wegprofiel en het lint. In samenspraak met de commissie RKE wordt onder meer de impact op de cultuurhistorische waarden nader bezien en wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarin deze aspecten nader worden uitgewerkt tot een integraal inpassingsplan. Het aspect cultuurhistorie vormt gezien het voorgaande geen belemmering voor het plan.

6 Natuur

6.1 Kader

Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

Soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing 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 het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing 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.
2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:
 - ✓ er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - ✓ geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en

- ✓ sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
 - de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
 - de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.

3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:

- ✓ er geen andere bevredigende oplossing is, en
- ✓ 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 geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In Waalwijk is de provincie Noord-Brabant het bevoegd gezag voor de Wnb.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vrl- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

6.2 Onderzoek

Quick scan flora en fauna

Om de nieuwe ontsluitingsweg te realiseren dient een woonhuis en een schuur gesloopt te worden. Daarnaast worden er bomen gekapt, wordt de weide achter perceel 10a gedeeltelijk verhard voor de aanleg van de weg en wordt er een overbrugging van het Leidse Rijnkanaal gerealiseerd. Voordat deze werkzaamheden gerealiseerd kunnen worden, moet de ingreep eerst worden getoetst aan de natuurwet- en regelgeving. Hiertoe is door Laneco een quickscan uitgevoerd, opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies weergegeven.

Gebiedsbescherming

Ten noordoosten ligt op circa 8 kilometer afstand van het plangebied het Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" en ten noordwesten op 12 kilometer afstand het Natura 2000-gebied "Nieuwkoopse Plassen & De Haack". Door de voorgenomen ontwikkelingen gaat geen oppervlakte van Natura 2000-gebied verloren. Voor de effectfactoren van de werkzaamheden, zoals geluid, licht, menselijke aanwezigheid, trilling, uitstoot van ammoniak kunnen gezien de afstand en de tussenliggende elementen externe effecten op het Natura 2000-gebied worden uitgesloten. Om effecten van stikstof op Natura 2000-gebieden uit te sluiten wordt geadviseerd om een Aeries-berekening te laten doen. De berekening en toetsing maken geen onderdeel uit van deze quick scan, maar dienen apart te worden uitgevoerd.

NNN

Het plangebied ligt op ongeveer 700 meter ten noordoosten van het dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Nederland (NNN). Door het uitvoeren van de werkzaamheden gaat geen oppervlakte aan NNN verloren. Gezien de afstand tussen het plangebied en het NNN-gebied en de lokale aard van de ingreep kunnen negatieve effecten op het NNN worden uitgesloten. Het uitvoeren van de plannen is niet in strijd met andere provinciale of gemeentelijke beleidskaders.

Houtopstanden

Het plangebied aan de Harmelerwaard te Harmelen ligt buiten de bebouwde kom Boswet van de gemeente Woerden. De bomen op perceel 10a staan in een tuin vallen daarom buiten de Wet natuurbescherming. De bomen aan de Harmelerwaard, esdoorns, maken onderdeel van de rijbeplanting aan de weg die meer dan 20 bomen omvat. Hiervoor dient een kapmelding bij de provincie te worden gedaan. De grond waarop gekapte bomen

hebben gestaan dient herbeplant te worden. Is dit niet mogelijk, dan dient de herbeplanting elders te worden gedaan en een ontheffing te worden aangevraagd. Bij de rotonde aan de zuidzijde van het plangebied is sprake van een beschermde bomenhof. Hier moet een kapvergunning worden aangevraagd.

Soortenbescherming

In het kader van de Wet natuurbescherming dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfsplaatsen of belangrijke onderdelen van leefgebied van soorten door de ingreep worden aangetast.

Voor een aantal mogelijk in (de omgeving van) het plangebied voorkomende nationaal beschermde soorten zoals bunzing, egel, haas, hermelijn, konijn, ree, vos, wezel, woelrat, muizen en spitsmuizen, geldt een provinciale vrijstelling voor het aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen. Een aantal van de mogelijk voorkomende soorten is een niet-vrijgestelde nationale of Europees beschermde soort (Habitat- en Vogelrichtlijn), waarvoor bij aantasting van rust- en voortplantingsplaatsen een ontheffingsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming geldt. Op basis van verspreidingsgegevens, de aanwezige habitats en de biotooppeisen van individuele diersoorten zijn de volgende soorten niet uit te sluiten binnen het plangebied:

- vleermuizen
- huismus
- gierzwaluw
- heikikker
- ringslang
- steenmarter
- steenuil

Omdat tijdens het onderzoek de zolder niet toegankelijk was, kunnen de steenmarter en steenuil niet uitgesloten worden. Nadere inspectie van de zolder en/of specifiek nader onderzoek is noodzakelijk.

Nesten van vogels kunnen worden aangetast als in het broedseizoen wordt gestart met werkzaamheden.

Van de overige in de omgeving voorkomende (niet-vrijgestelde) nationaal of Europees beschermde planten- en/of diersoorten worden geen groeiplaatsen, verblijfplaatsen of belangrijke onderdelen van het leefgebied verwacht in de deelgebieden.

Aangezien rugstreeppad wel in staat is om grote afstanden af te leggen en gebieden snel kan koloniseren, dient bij het bouwrijp maken van het plangebied wel worden voorkomen dat er waterhoudende laagtes ontstaan.

Consequenties

- Om effecten op Natura 2000 gebieden uit te sluiten dient er een Aeries-berekening te worden uitgevoerd;
- Er dient een kapmelding voor de wegbeplanting te worden gedaan. Tevens dient de grond herbeplant te worden. Mocht dit niet mogelijk zijn op deze locatie dient een ontheffing te worden aangevraagd om elders te herbeplanten;

- Er dient nader veldonderzoek plaats te vinden naar de steenmarter, vleermuizen, steenuil, huismus, gierzwaluw, heikikker en ringslang;

Aanbevelingen

- Bij het aanbrengen van mogelijke nieuwe beplanting wordt aanbevolen om gebruik te maken van inheemse bes- en bloemdragende bomen, struiken en planten die variëren in hoogte en ouderdom;
- Het aanbrengen van takkenrils, een 'wal' van opgestapelde takken (bijv. snoeihout) dat bij elkaar wordt gehouden door palen, als afscheiding;
- Ten behoeve van vleermuizen is het aanbevolen om zo min mogelijk verlichting te gebruiken.

Aanvullend onderzoek

Uit de hiervoor beschreven quick scan flora en fauna is geconcludeerd dat de volgende beschermde soorten niet uit te sluiten zijn binnen het plangebied: huismus, gierzwaluw, steenuil, vleermuizen, steenmarter, heikikker en ringslang. Voorts is in 2020 door Laneco onderzoek uitgevoerd naar deze beschermde soorten. De conclusie van de rapportage, die is opgenomen als bijlage 9, is als volgt.

1. Vogels met een jaarrond beschermd nest

Huisumus, gierzwaluw en steenuil

Er zijn binnen het plangebied geen nesten, rustplaatsen of andere essentiële onderdelen van het leefgebied van huismus, gierzwaluw of steenuil vastgesteld. Aanwezigheid van essentiële onderdelen van het leefgebied van deze soorten binnen het plangebied is dan ook uitgesloten.

2. Vleermuizen

In de westelijke gevel van het woonhuis is een zomerverblijfplaats van gewone dwergvleermuis vastgesteld. Daarnaast is een vliegroute vastgesteld die met name gebruikt wordt door de soort gewone dwergvleermuis. Er zijn verder geen essentiële onderdelen van het leefgebied van vleermuizen geconstateerd binnen het plangebied, zoals kraamverblijfplaatsen of essentiële foerageerplaatsen.

3. Grondgebonden zoogdieren

Binnen het plangebied zijn geen individuen of essentiële onderdelen van het leefgebied vastgesteld. Aanwezigheid van steenmarter binnen het plangebied is dan ook uitgesloten.

4. Amfibieën

Tijdens de bezoeken aan het plangebied zijn geen individuen van heikikker niet gehoord of gezien. Aanwezigheid van heikikker binnen het plangebied is dan ook uitgesloten.

5 Reptielen

In het plangebied zijn geen waarneming gedaan van individuen of broedhopen van ringslang. Aanwezigheid van ringslang binnen het plangebied is dan ook uitgesloten.

6 Overige soorten

Tijdens het onderzoek zijn verschillende vogelsoorten waargenomen waarvan het nest niet jaarrond beschermd is. Geadviseerd wordt om de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Indien de werkzaamheden in het broedseizoen uitgevoerd moeten worden, dient een inspectie plaats te vinden door een ecooloog.

Consequenties

Vogels met een jaarrond beschermd nest

Binnen het plangebied zijn geen essentiële en beschermde onderdelen van het leefgebied van huismus, gierzwaluw of steenuil vastgesteld. Er zijn dan ook geen consequenties vanuit de Wet natuurbescherming voor de geplande werkzaamheden ten aanzien van huismus, gierzwaluw en steenuil.

Vleermuizen

In het plangebied is een zomerverblijfplaats (1 stuks) en een vliegroute (10-15 dieren) van de gewone dwergvleermuis vastgesteld binnen het plangebied. Er dient een ontheffing van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd en er dienen mitigerende maatregelen genomen te worden. Deze dienen uitgewerkt te worden in een projectplan wat bij de ontheffingsaanvraag gevoegd wordt.

Grondgebonden zoogdieren

Binnen het plangebied zijn geen individuen of essentiële onderdelen van het leefgebied vastgesteld. Ook voor steenmarter zijn geen er geen consequenties vanuit de Wet natuurbescherming met betrekking tot de geplande werkzaamheden.

Amfibieën

Aanwezigheid van heikikker is door middel van gericht onderzoek naar deze soort uitgesloten. Consequenties vanuit de Wet natuurbescherming door de geplande werkzaamheden zijn er daarom niet voor heikikker.

Reptielen

Aanwezigheid van ringslang is door middel van soortgericht onderzoek uitgesloten. Er zijn dan ook geen consequenties voor deze soort vanuit de Wet natuurbescherming met betrekking tot de geplande werkzaamheden.

5.2.6 Overige soorten

Er zijn ten aanzien van overige soorten geen consequenties voor het slopen van de bebouwing, het (eventueel) kappen van de bomen en het realiseren van ontsluitingsweg binnen het plangebied. Verder dienen de voorwaarden uit de quick scan flora en fauna (Luijten, 2019) ten aanzien van broedvogels en de zorgplicht in acht te worden genomen.

- De start van werkzaamheden dient buiten het broedseizoen van vogels (wat globaal van half maart tot half juli loopt) plaats te vinden om verstoring van broedvogels en het broedsucces te voorkomen. Alleen op basis van gericht onderzoek (naar broedende vogels), mag van deze voorwaarde worden afgeweken.
- Op basis van de zorgplicht dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende planten en dieren en hun leefomgeving. Verstoring moet worden beperkt en dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:

- werkzaamheden, zoals graaf- en sloopwerkzaamheden en het verwijderen van begroeiing, te starten buiten het voortplantingsseizoen (april - augustus) en het winter(slaap)seizoen (november - februari);
- het beperken van verlichting tijdens de avonduren ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren.

Aanvullend onderzoek gebiedsbescherming

Voor nieuwe of gewijzigde plannen dient onderzocht te worden of er sprake kan zijn van een significante depositie van stikstof op relevante Natura 2000-gebieden. Een project dat meer dan 0,00 mol/ha/jaar bijdraagt aan de stikstofdepositie op een overbelast stikstofgevoelig habitattype of leefgebied heeft in potentie een significant effect.

In de quick scan flora en fauna is geadviseerd om, gezien de toename van verkeer in het gebied, een Aeries-berekening uit te voeren om negatieve effecten op Natura-2000 gebieden uit te sluiten.

Concreet heeft deze toets de volgende twee doelen:

1. Zekerheid bieden dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast;
2. Zekerheid bieden dat een verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten, dan wel een verstoring van soorten niet optreedt.

In november 2020 is middels een Voortoets inclusief Aeries-berekening onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie ten aanzien van de voorgenomen planontwikkeling. Het onderzoek is bijgevoegd als bijlage 6 bij deze toelichting. Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat zowel de inzet van mobiele werktuigen als de transportbewegingen in de aanlegfase (gecumuleerd) leiden tot een depositie van maximaal 0,01 mol/ha/jr op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied "Oostelijke vechtplassen". Echter, De kritische depositiewaarden worden niet overschreden en AERIU Calculator geeft aan dat op deze hexagonen geen sprake is van (bijna) overbelaste habitats.

Vanwege het feit dat het gaat om een plan met alléén kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase kleiner dan of gelijk aan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal 2 jaar kan op voorhand worden geconcludeerd dat dit niet kan leiden tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden door stikstof.

Geconcludeerd wordt dat de Wet natuurbescherming voor wat betreft dit onderdeel niet leidt tot belemmeringen of een vergunningplicht voor de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan.

6.3 Conclusie

Uit onderzoek is gebleken dat er ten aanzien van vleermuizen een ontheffing van de Wet natuurbescherming vereist is. De ontheffingsaanvraag en de mitigerende maatregelen worden uitgewerkt in een projectplan, dat bij de ontheffingsaanvraag worden gevoegd. (PM ontheffng en bijhorende stukken tzt toevoegen aan bestemmingsplan / bijlagen). Beide zijn momenteel in voorbereiding. Ook wordt een kapmelding gedaan voor de te rooien bomen ter hoogte van de nieuwe weg. Er zijn geen significante negatieve effecten te verwachten op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden.

Bij de toekomstige inrichting van het gebied wordt rekening gehouden met de aanbevelingen uit het rapport. Tot slot wordt de zorgplicht gerespecteerd en bij de aanlegfase wordt rekening gehouden met de kans op vestiging door pionierssoorten.

7 Water

7.1 Kader

Nationaal Waterplan

De waterplannen geven het landelijke, respectievelijk regionale (strategische) waterbeleid weer. Voor het Rijk is dit vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP). Het NWP geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan én de partiële herzieningen hiervan. Het NWP is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk de volgende principes:

- integraal waterbeheer: het kabinet houdt vast aan een integrale aanpak van de wateropgaven, door opgaven op het gebied van waterkwantiteit (waterveiligheid en wateroverlast), waterkwaliteit en gebruik van (zoet)water in natte en droge situaties in samenhang te beschouwen;
- afwenteling voorkomen: het kabinet wil voorkomen dat waterkwantiteits- en waterkwaliteitsproblemen worden afgewenteld in de ruimte en de tijd, zoals het afwentelen van bovenstrooms veroorzaakte waterkwaliteitsproblemen op benedenstrooms gelegen wateren. Om afwenteling te voorkomen, maken beheerders onderling afspraken over acceptabele hoeveelheden en de kwaliteit van het te ontvangen water. Om afwenteling te voorkomen gelden ook de tritsen vasthouden-bergen-afvoeren en schoonhouden-scheiden-schoonmaken;
- ruimte en water verbinden: bij de aanpak van wateropgaven en de uitvoering van maatregelen vindt vooraf afstemming plaats met de andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied. Het doel is dat de scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of elkaar versterken. Met deze aanpak is het vaak mogelijk het waterbeheer te verbeteren en tegelijk de economie en de leefomgeving te versterken tegen lagere kosten.

Waterwet

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 hebben een 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 hebben 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 21e 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 het waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Watertoets

Vanuit het oogpunt van toelatingsplanologie (de benadering die inmiddels in het nieuwe nationale ruimtelijke beleid is losgelaten maar nog wel als uitgangspunt voor de handreiking geldt) bepaalt het bestemmingsplan welke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn en welke niet. Het plan geeft de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden en mogelijkheden. Om de gewenste ontwikkelingen ook daadwerkelijk te realiseren is vroegtijdig overleg tussen de initiatiefnemer en de betrokken waterbeheerder(s) noodzakelijk. Het doel hiervan is tijdig inzicht te krijgen in de mogelijke negatieve effecten van plannen en besluiten op de waterhuishouding, maatregelen op te zetten om deze negatieve effecten te voorkomen en mogelijke kansen voor het watersysteem te benutten.

Het bestaande nationale, provinciale en gemeentelijke beleid met betrekking tot de waterhuishouding dient altijd als uitgangspunt. Het bestemmingsplan mag geen slechtere waterhuishoudkundige situatie creëren dan in dat beleid is vastgelegd. Met de wettelijke verankering van de watertoets in het Bro worden initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen verplicht "een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de

gevolgen van het plan voor de waterhuishouding" op te nemen in de toelichting van onder meer streekplannen en bestemmingsplannen.

Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Vanaf 1 mei 2019 is de nieuwe Keur van kracht, hierin staan de regionale regels die op het gebied van water gelden. De nieuwe Keur van de HDSR (vastgesteld op 5 februari 2019) stelt onder andere regels op voor het dempen van sloten en het compenseren van extra verhard oppervlak. Voor stedelijk gebied ligt de compensatieplicht bij meer dan 500m² extra verharding, in het buitengebied geldt 5000m² als ondergrens.

Klimaatbestendige Wateraanvoer (KWA+) Midden Nederland

De beschikbaarheid van voldoende zoetwater lijkt in een land als Nederland geen vraagstuk. Toch is er tijdens extreem droge periodes en lage afvoeren van de grote rivieren, in West-Nederland niet overal voldoende zoetwater beschikbaar. Dit is het gevolg van verzilting van de Hollandse IJssel.

De Klimaatbestendige WaterAanvoer (KWA), in het gebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, biedt hiervoor gezamenlijk een oplossing. Vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek kan extra zoetwater naar West-Nederland aangevoerd worden.

Op dit moment is ongeveer eens in de acht jaar behoefte aan extra zoetwater op deze wijze. Door klimaatverandering en sociaal-economische veranderingen neemt deze behoefte toe en zal de aanvoerroute vaker ingezet worden. Om dat extra water aan te kunnen voeren is capaciteitsuitbreiding van de Klimaatbestendige WaterAanvoer (KWA) nodig. Het HDSR en het Hoogheemraadschap van Rijnland werken samen aan dit project. Voor de route Leidsche Rijn/Oude Rijn houdt dit onder andere in: het lokaal ophogen van oevers nabij Harmelen, aanpassen van twee bruggen bij Fort Wierickerschans en het plaatsen van een inlaat bij gemaal Haarrijn.

Bodem-, water- en milieuplan Provincie Utrecht

Het nationaal waterplan en de regionale (provinciale) waterplannen zijn strategisch en beleidsmatig van aard. In de beheerplannen van de waterbeheerders worden de condities en maatregelen vastgelegd om de doelstellingen ook daadwerkelijk te bereiken. Voor al deze plannen bedraagt de plancyclus zes jaar. De provincie Utrecht heeft het regionaal waterbeleid vorm en plaats gegeven in het Bodem, Water- en Milieuplan. Het sectorale waterbeleid is verder uitgewerkt in door de waterschappen vastgestelde waterbeheerplannen 2016 - 2021.

In het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 staat wat de Provincie Utrecht met haar partners wil bereiken op o.a. het terrein van water. Een van de prioriteiten in dit plan voor het ontwikkelen van een robuust bodem- en watersysteem is "Schoon en voldoende oppervlaktewater". Hierin staan de kaders voor het waterschap voor zoetwatervoorziening (o.a. KWA), oppervlaktewater (KRW-waterlichamen en overig water) en bodemdaling. Met betrekking tot het beperken van bodemdaling wordt aan de waterbeheerder gevraagd versnippering tegen te gaan en de drooglegging waar mogelijk te beperken tot 60cm.

Vanaf 2022 zal de Omgevingswet in werking treden. Onderdelen uit het BWM-plan zullen in de provinciale Omgevingsvisie terecht komen of in een regionaal programma volgens de

Omgevingswet, danwel in de Omgevingsverordening. Het beleidsveld 'ondergrond' krijgt nog tijdens de looptijd van het huidige BWM-plan een noodzakelijke update vanwege het wegvallen van het toetsingskader uit de Wet Bodembescherming. De beleidsterreinen die samenhangen met de Stroomgebiedsbeheerplancycclus en de Europese richtlijnen zullen de bestaande zesjaarlijkse cyclus blijven volgen en in 2022 geactualiseerd zijn in het Regionaal waterprogramma. Het gaat hierbij om de Europese richtlijnen Kaderrichtlijn Water, Grondwater, Zwemwaterrichtlijn en de richtlijn Overstromingsrisico's.

Gemeentelijk Waterbeleidsplan 2018-2022

In oktober 2017 heeft de gemeente Woerden het gemeentelijk waterbeleidsplan gepubliceerd. Dit plan doet uitspraken over de kwaliteitsnormen en omgang met afval-, grond- en hemelwater. Bij het ontwerp en de aanleg van nieuwe riolering streeft de gemeente naar een zo klein mogelijke milieu-impact. Het gebruik van schadelijke/eindige (grond)stoffen en CO₂-uitstoot wordt tot een minimum beperkt: indien haalbaar kiest de gemeente voor circulaire riolering. Een riolering, die uitsluitend gemaakt is van upcyclebare (grond)stoffen. Als het economisch haalbaar is, worden de energie en grondstoffen uit het afvalwater gehaald. Ten aanzien van hemelwater zet de gemeente in op een natuurlijke omgang: zoveel mogelijk neerslag zal infiltreren in de bodem, of afwateren naar de sloot. Hemelwater wordt zoveel mogelijk afgekoppeld van afvalwater en inwoners worden gestimuleerd zoveel mogelijk regenwater op hun perceel vast te houden. De ambitie voor een waterbestendig Woerden is om de riolering, openbare ruimte en watersysteem in 2050 regenbuien tot 60 mm/uur te kunnen bergen en afvoeren zonder dat er wateroverlast optreedt. Tot slot kiest de gemeente ten aanzien van grondwater ervoor om de omgang met te hoge en te lage grondwaterstanden realistisch te benaderen. Per situatie wordt pragmatisch gekeken naar problemen en oplossingen.

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.

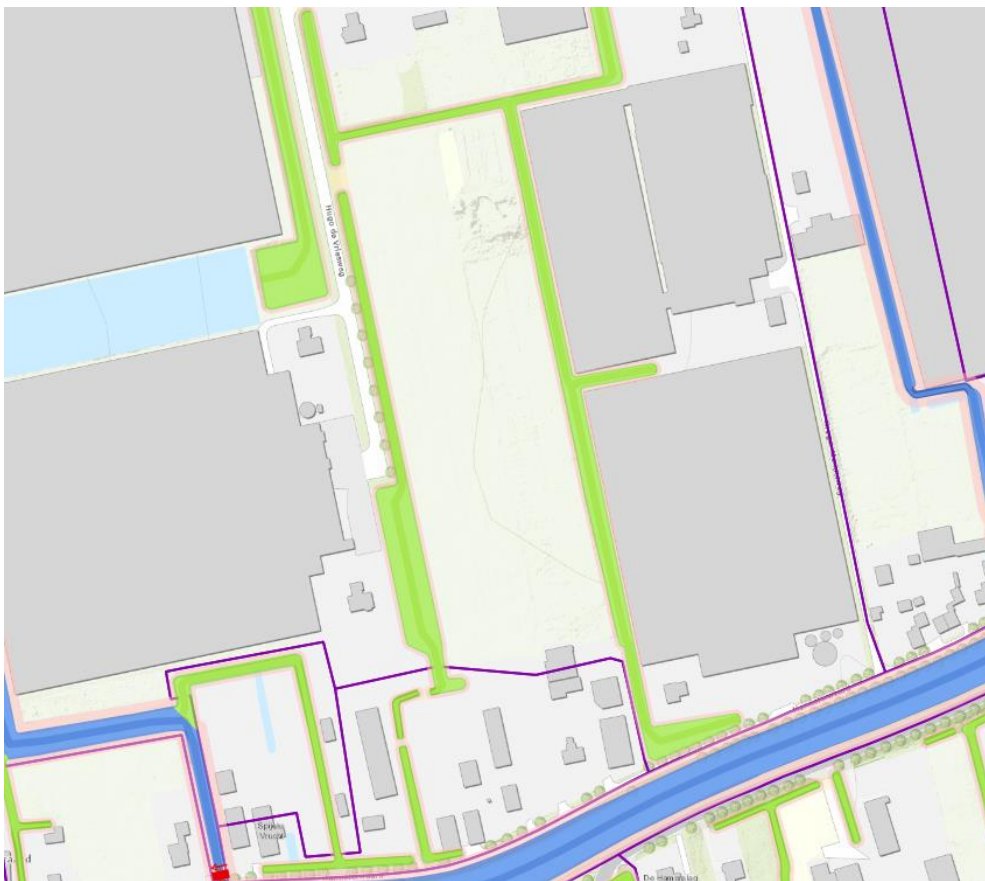
7.2 Onderzoek

Huidige situatie en plan

In de huidige situatie is het plangebied grotendeels onverhard. Het plangebied wordt aan de noordzijde aangesloten op de bestaande Hugo de Grootweg. Evenwijdig aan deze weg ligt een sloot, welke voor een klein gedeelte zal worden gedempt en omgelegd. De benodigde watercompensatie wordt ingezet als landschappelijke grens tussen de kavels en een watergang aan beide zijden van het nieuwe tracé. Aan de zuidzijde van het plangebied zal een brug worden gerealiseerd over kanaal de Leidse Rijn.

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, evenwijdig aan het wegprofiel. Waar mogelijk wordt water in de bodem geïnfiltreerd, conform het gemeentelijk beleid.



Afbeelding 7.1: Uitsnede peilgebieden Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden ter hoogte van het plangebied: de paarse lijn geeft de peilgebieden aan.

Watertoets

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een Watertoets uitgevoerd. De resultaten van de Watertoets zijn beschreven in de navolgende alinea's. In de huidige situatie is het plangebied grotendeels onverhard. In de toekomst wordt een aansluiting van de Hugo de Vriesweg op de noordelijke rotonde van de Oostelijke Randweg Harmelen mogelijk gemaakt. Bouwplannen dienen volgens het beleid van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden waterneutraal te zijn. Dit houdt in dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen mag hebben voor zowel de waterkwaliteit als de waterkwantiteit.

Waterkwantiteit

Watercompensatie

In de bijlage is een gedetailleerde afbeelding opgenomen met de geplande verharding, demping en te graven wateroppervlakken.

Met de voorgenomen ontwikkeling neemt het verhard oppervlak toe en dit kan, zonder maatregelen, leiden tot negatieve gevolgen voor de waterkwantiteit. De toename aan verhard oppervlak is namelijk van invloed op de aan- en afvoer van oppervlaktewater en de mogelijkheden om water te bergen in het gebied. De versnelde afvoer van regenwater van het verhard oppervlak leidt ertoe dat er meer ruimte nodig is voor waterberging. Voor landelijk gebied (zoals de locatie van dit projectgebied) heeft het HDSR in beleidsregel 15 een ondergrens van 5.000 m² gesteld aan de compensatieplicht. Boven deze grens bedraagt de compensatie-eis 10 %. De toename van verhard oppervlak van ongeveer 1.520 m² zit

ruim beneden deze ondergrens. Daarmee is er geen verplichting voor compensatie in de vorm van oppervlakte water.

Daarnaast wordt als gevolg van het nieuwe tracé 440 m² bestaand wateroppervlak gedempt. Daarvan bestaat circa 40 m² uit de pijlers voor de nieuwe brug, waarvoor een vergunningplicht geldt. Dit oppervlak moet volledig (100 %) worden gecompenseerd met inachtneming van beleidsregels 3 en 29. In totaal moet ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling 440 m² watercompensatie worden gerealiseerd. Desondanks zal er 2.270 m² aan oppervlaktewater worden gerealiseerd in de peilgebieden ten noorden van de Leidsche Rijn.

Bij voorkeur wordt het water gecompenseerd in hetzelfde peilgebied. Indien dit niet mogelijk is mag dit ook in een naastgelegen peilgebied met hetzelfde of een lager peil. In overleg met het HDSR wordt momenteel bekeken of de compensatie van de brugpijlers mag plaatsvinden in de noordelijke, aangrenzende peilgebieden met een lager peil.

In de tabel in afbeelding 7.2 is een overzicht gegeven van de watercompensatie per peilgebied.

	Leidsche Rijn						
peilgebied	PG2180	PG0370	PG0455	PG0591	PG0456	PG1494	
peil	onderpeil -0,7			zomerpeil -1,9			
verharding	bovenpeil -0,5	vastpeil -0,4	vastpeil -1,6	winterpeil -2	vastpeil -1,6	vastpeil -0,4	totaal
bestaande verharding	460	50	300	2050	70	420	3350
nieuwe verharding	1220	540	330	2290	70	340	4790
toename verharding	760	490	30	240	0	-80	1520
verhard oppervlak aangelegd in afgelopen 5 jaar (nog niet gecompenseerd)	-	-	-	-	-	-	0
te graven water voor verharding (15%)	114	73,5	4,5	36	0	-12	228
demping wateroppervlak							
dempen watergang	400	0	0	0	0	0	400
dempen door brugpijlers	0	0	0	0	0	40	40
te graven water voor demping	400	0	0	0	0	40	440
nieuwe oppervlaktewater	1720	550	0	0	0	0	2270
balans (bergingsoverschot/tekort)	1206	476,5	-4,5	-36	0	-28	1642

Afbeelding 7.2: tabel benodigde watercompensatie ter hoogte van de diverse peilgebieden

De benodigde waterberging wordt gerealiseerd in de peilgebieden ten noorden van de Leidsche Rijn (zie bijlage 8). Aan beide zijden van de weg worden berm sloten gerealiseerd. Ook tussen de noordelijke kavels wordt een watergang gerealiseerd. In totaal voorziet het plan in 2.270 m² nieuw oppervlaktewater. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de normen voor watercompensatie van het HDSR.

Indien nodig kan extra compensatie in de peilgebieden aan de zuidkant van de Leidsche Rijn worden gerealiseerd door het verbreden van de bestaande sloten.

Watersysteem

De brug en het nieuwe tracé doorkruisen een aantal watergangen die belangrijk zijn voor de waterhuishouding in en om het plangebied.

De Leidsche Rijn is aangewezen als regionale waterkering met zowel aan de noord- als zuidzijde een beschermingszone en betreft daarmee een primaire watergang. In overleg met het HDSR is besloten dat het mogelijk is om palen in de watergang te plaatsen ter ondersteuning van de brug. Deze moeten zo min mogelijk opstuwning in de watergang veroorzaken. De brughoofden mogen niet voor een vermindering van de doorvoercapaciteit zorgen en moeten daarom buiten het doorstroomprofiel worden geplaatst of op een dusdanig technische wijze worden geplaatst dat het doorstroomprofiel niet wordt belemmerd (zie beleidsregel 5 van het HDSR). In de vervolgfase van het brugontwerp wordt berekend op welke wijze de brughoofden kunnen worden geplaatst. De resultaten worden met het HDSR afgestemd.

Behalve de primaire watergang, doorkruist het plan ook tertiaire watergangen. De kruisingen met de watergangen wordt voldoende gedimensioneerd, zodat er geen negatieve gevolgen zijn voor de afwatering van het gebied. Enkele tertiaire watergangen worden gedempt. Dit oppervlaktewater wordt gecompenseerd in de te realiseren waterberging.

In het kader van waterkwaliteit worden de bermsloten van het nieuwe tracé, volgens afspraak met het HDSR, zoveel mogelijk geïsoleerd van het watersysteem.

Waterkwaliteit

Het nieuwe tracé is van invloed op de waterkwaliteit in het gebied. Door verwaaiing en afstroming kunnen milieubelastende stoffen in het nabijgelegen oppervlaktewater terecht komen. Als gevolg van het wegverkeer kunnen zich calamiteiten voordoen waardoor in een korte tijd een grote hoeveelheid verontreiniging van de weg af 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.

KRW en waterkwaliteit

Op het waterlichaam Oude Rijn is de KRW van toepassing. Dit houdt in dat het water van dusdanig kwaliteit is dat flora en fauna zich kunnen ontwikkelen. De komst van een brug over de Oude Rijn kan van invloed zijn op de waterkwaliteit. De impact hiervan zal naar verwachting dus danig klein zijn dat dit geen effecten heeft op de waterkwaliteit. Bij de technische uitwerking van de brug zal hier nader onderzoek naar worden gedaan om de effecten van de nieuwe brug op de kwaliteit van het water te minimaliseren.

Beheer en onderhoud

Riolering

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente. Het HDSR is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater.

7.3 Conclusie

De aan te leggen verharding en het gedempte wateroppervlak worden voldoende gecompenseerd. De afvoer van het hemelwater via greppels/bermsloten geschiedt volgens de voorkeur van het hoogheemraadschap. In de uitwerking van het ontwerp van de brug wordt rekening gehouden met de doorvoercapaciteit van de Leidsche Rijn en de stabiliteit van de waterkering. Voor de demping door de brugpijlers geldt een vergunningsplicht. Voor de compensatie moet in overleg met het HDSR worden gekeken of dit kan plaatsvinden in de noordelijke, aangrenzende peilgebieden. In het bestemmingsplan is zodoende rekening gehouden met de wateropgave. De waterparagraaf leidt niet tot een belemmering voor het plan. Het watertoetsproces voor het bestemmingsplan is doorlopen. In het kader van voorliggend bestemmingsplan heeft de gemeente Woerden contact opgenomen met het HDSR.

8 Milieu

8.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de diverse milieuaspecten die relevant zijn voor het plangebied. Per milieuaspect wordt het geldende wettelijk en/of het beleidskader beschreven. Elk milieuaspect wordt afgesloten met een conclusie. Resultaten van uitgevoerde onderzoeken worden kort weergegeven en belicht.

8.2 M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Voor bepaalde (milieu)belastende activiteiten is het daarom zaak om het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) ontwikkeld. De basis hiervan ligt in de EU-richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (Richtlijn m.e.r.). De Richtlijn m.e.r. is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

In de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. zijn m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven. Ten aanzien van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. In kolom twee van de D-lijst zijn (indicatieve) drempelwaarden genoemd. Indien de activiteit genoemd staat in kolom 1 'activiteiten' en er wordt voldaan aan de drempelwaarden van kolom 2 'gevallen', geldt voor het te nemen besluit een 'formele' m.e.r.-beoordelingsplicht.

Voor activiteiten waarbij er geen sprake is van overschrijding van drempelwaarden geldt een 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling. De toekomstige gebiedsontsluitingsweg bestaat uit twee rijstroken op één rijbaan met een ontwerpsnelheid van 60 km/uur met een lengte >1 kilometer. Het betreft hier geen (autosnel)weg zoals bedoeld in de m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten opgenomen in de categorieën C1.2, C1.3, D1.1 en D1.2 van de Bijlage bij het Besluit m.e.r. Ook is er geen sprake van overschrijding van de drempelwaarden. Echter, uit categorie 10, sub 2 van de Bijlage II bij de Richtlijn m.e.r. volgt dat er voor "de aanleg van wegen" in algemene zin moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Vanaf 7 juli 2017 kan dit niet meer in de vorm van een paragraaf in de toelichting, maar moet door de initiatiefnemer een 'aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling' worden opgesteld. Omdat de gemeente hier initiatiefnemer is, is een separate meldnotitie niet noodzakelijk. Wel dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld waarover een apart besluit genomen moet worden. Voor de wetswijziging van die datum geldt dit voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst. Het maakt daarvoor niet uit of het een activiteit onder of boven de D-drempel betreft.

Voor de realisatie van de ontsluitingsweg zijn in dit bestemmingsplan diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht.

8.3 Geluid

8.3.1 Kader

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing bij de ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies zoals woningen en andere gevoelige gebouwen (zie art. 1.2 van het Besluit geluidhinder).

In de Wet geluidhinder (Wgh) worden geluidzones gedefinieerd rondom belangrijke geluidbronnen (gezoneerde industrieterreinen, verkeerswegen en spoorwegen) ter beperking van geluidhinder. Het gebied binnen deze zone geldt als akoestisch aandachtsgebied.

8.3.2 Onderzoek

Met voorgenomen ontwikkeling wordt voorzien in de aanleg van de weg voorzien in de realisatie van een belangrijke geluidbron. De nieuwe weg kan in de directe omgeving invloed hebben op de geluidskwaliteit in de omgeving.

De nieuwe ontsluitingsweg moet de Hugo de Vriesweg verbinden met de N198 door middel van een route door Harmelerwaard. De huidige ontsluiting van het gebied loopt door een woonwijk (via de N198 en De Jonckheerelaan). Deze route leidt niet tot de gewenste verkeersdruk in het woongebied. Het voornemen is om een van de wegen in het kassengebied, de Hugo de Vriesweg, door te trekken tot over de Leidse Rijn en aan te sluiten op de Oostelijke Randweg Harmelen.

Om deze nieuwe aansluiting te maken, is het in het kader van voorliggend bestemmingsplan noodzakelijk om te toetsen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, zoals deze gelden voor een nieuwe weg voor het nieuw aan te leggen deel van de Hugo de Vriesweg. Omdat het huidige deel van de Hugo de Vriesweg en de aansluitingen van de Utrechtsestraatweg op de rotonde verschuiven, worden deze gedeeltes getoetst als een 'reconstructie', als bedoeld in de Wet geluidhinder. De rapportage is opgenomen als bijlage 2 bij deze toelichting. De belangrijkste conclusies uit het rapport zijn hieronder opgenomen.

Conclusie

Het verlengen van de Hugo de Vriesweg is gedeeltelijk beoordeeld als een wijziging van de bestaande weg en gedeeltelijk als een nieuwe situatie:

- De toename van de geluidsbelasting bij de woningen langs de Hugo de Vriesweg is maximaal 4 dB. Het treffen van bronmaatregelen in de vorm van stil asfalt (DBB) is doelmatig en haalt de gehele toename van de geluidsbelasting weg, maar heeft mogelijk bezwaren van civieltechnische aard. Wanneer geen aanvullende maatregelen getroffen worden moet voor de woning Hugo de Vriesweg 4A een hogere waarde van 52 dB worden aangevraagd. Ook zal onderzoek moeten plaatsvinden naar het geluidsniveau binnen in de woning.
- Als gevolg van de nieuwe aansluiting bedraagt de hoogste geluidsbelasting 49 dB na aftrek conform artikel 110g. Het treffen van bronmaatregelen in de vorm van stil asfalt is doelmatig en haalt de gehele toename van de geluidsbelasting weg, maar heeft mogelijk bezwaren van civieltechnische aard. Wanneer geen aanvullende maatregelen getroffen worden, moet voor de woning Harmelerwaard 11 een hogere waarde van 49 dB worden aangevraagd. Ook zal onderzoek plaatsvinden naar het geluidsniveau binnen de woning.
- Voor beide woningen is een geluidluwe zijde aanwezig aan de achterzijde van het gebouw. Hiermee wordt voldaan aan het gemeentelijk beleid.
- Voor het aspect luchtkwaliteit wordt voldaan aan de in de Wet milieubeheer genoemde grenswaarden.

Door het aanpassen van de rotonde is voor de Utrechtsestraatweg voor geen enkele woning sprake van reconstructie. De wijziging leidt niet tot een onaanvaardbare akoestische situatie bij bestaande woningen.

Uitstralingseffect Landelijke Wegen

Voor de Adriaan van Beusechemweg, de Parkweg en Breudijk blijkt uit het akoestisch onderzoek dat er sprake is van een toename van het geluid met meer dan 2 dB. Een gedeelte van deze toename betreft autonome groei en een gedeelte is toe te schrijven aan de nieuwe ontsluiting. Deze wegen zijn wegen waar langs weinig bebouwing staat. De te verwachte geluidtoename geldt dan ook voor een beperkt aantal woningen. De toename van het geluid op deze woningen leidt niet tot een onaanvaardbare verslechtering.

8.3.3 Conclusie

Ter plaatse van de nieuwe ontsluitingsweg wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast. Daarom dienen hogere waarden te worden aangevraagd voor de woning aan de Hugo de Vriesweg 4a en de woning aan de Harmelerwaard 11. Het ontwerpbesluit hogere waarden wordt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Er wordt momenteel gekeken naar gevelmaatregelen om te voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit voor het geluidsniveau in de woning (33 dB voor wegverkeer). Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

8.4 Luchtkwaliteit

8.4.1 Kader

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 het 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.

Naast de introductie van het NSL is de invoering van het begrip “niet in betekenende mate bijdragen” (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de luchtkwaliteit als zowel de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ als PM₁₀ niet meer toeneemt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van die stof. Dit betekent, kortweg, dat als de toename van de beide jaargemiddelde concentraties kleiner is of gelijk is aan 1,2 µg/m³ (3% van 40 µg/m³) een ontwikkeling kan worden beschouwd als een project dat NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Een ruimtelijke ontwikkeling kan volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden als:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de normen van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

8.4.2 Onderzoek

Voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg en valt niet binnen de NIBM-regeling van de Wet luchtkwaliteit. Om deze reden is onderzoek noodzakelijk naar het effect op de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen.

Op grond van het onderzoek naar verkeer (bijlage 1) leidt de totale ontwikkeling tot circa 1.700 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal op de nieuwe verbindingsweg. Hierbij is uitgegaan van een percentage van 40% vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar verkeer)

Middels de NIBM-rekentool kan op een snelle en eenvoudige manier bepaald worden of er sprake is van een project dat ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1700
Aandeel vrachtverkeer	40,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	5,40
PM ₁₀ in µg/m ³	0,76
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Afbeelding 8.1: berekening m.b.v. de NIBM-Tool

Uit de berekening m.b.v. de NIBM-tool blijkt dat het plan mogelijk als 'IBM' kan worden aangemerkt. Nader onderzoek is benodigd.

Door de DGMR is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ter plaatse (bijlage 2). Bij de in het onderzoek bekeken wegen zijn dezelfde verkeersintensiteiten en toetspunten gehanteerd als voor het akoestisch onderzoek. De toetspunten zijn geplaatst op 10 meter afstand van de weg van alle onderzochte wegen. Het betreft de Hugo de Vriesweg, de Utrechtsestraatweg en de tussengelegen rotonde. Ook zijn een aantal hoofdwegen aanwezig in de nabijheid van het gebied. Voor deze wegen is de luchtkwaliteit geïmporteerd uit de Monitoringstool van de rijksoverheid voor het jaar 2030. Wegen met een afstand tot 5 kilometer van het plangebied zijn meegenomen. Er is daarom gekozen om te rekenen met een snelwegdubbeltellingcorrectie.

Aan de hand van de toetspunten zijn de hoogst berekende waarden voor de concentraties van NO₂ en PM₁₀ bepaald. De rekenresultaten zijn bepaald voor de maatgevende toetspunten in de toekomstige situatie. De hoogst berekende concentraties zijn weergegeven in onderstaande tabel 8.1.

Verkeersintensiteit Hugo de Vriesweg	PM ₁₀	Overschrijdingen 24-uur gemiddelde	Concentratie NO ₂	Overschrijding en 1-uur gemiddelde
1200	18,8 µg/m ³	6	21,9 µg/m ³	0

Tabel 8.1: hoogst berekende concentraties op de toetspunten, bron: Onderzoek geluid en lucht, DGMR (bijlage 2)

Deze waarden zijn voor de twee toetspunten (T1 en T2) met de hoogste waarden. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) wordt dan ook niet overschreden. De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet ruimschoots aan de in de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden.

8.4.3 Conclusie

De ontwikkelingen in dit plan zijn aan te merken als een project dat mogelijk in betekenende mate (IBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit is nodig. Uit het rapport naar geluid en lucht, dat is opgesteld door de DGMR en opgenomen in bijlage 2, blijkt dat de hoogst berekende waarden op de toetspunten ruimschoots voldoen aan de in de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen middels dit bestemmingsplan.

8.5 Externe veiligheid

8.5.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

8.5.2 Onderzoek

Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van de ontwikkellocatie geen risicobronnen aanwezig zijn. In het plan zelf worden geen risicobronnen mogelijk gemaakt. Over de naastgelegen A12 vindt wel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het aspect externe veiligheid levert dan ook geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkeling.

8.5.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

8.6 Kabels en leidingen

8.6.1 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 het 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.

8.6.2 Onderzoek

Ten behoeve van voorliggend plan is een KLIC-melding uitgevoerd om te bepalen of ter plaatse relevante kabels en leidingen aanwezig zijn. De melding is als bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd.

Rioolleiding

In het plangebied zijn geen rioolleidingen gelegen die planologisch van belang zijn.

Drinkwatertransportleidingen

In het plangebied zijn geen drinkwatertransportleidingen aanwezig die planologisch van belang zijn.

Gasleiding

In en nabij het plangebied zijn geen gasleidingen aanwezig die planologisch van belang zijn.

8.6.3 Conclusie

Er zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig die in het bestemmingsplan opgenomen dienen te worden. Er bestaan op het gebied van leidingen dus geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

8.7 Bodemkwaliteit

8.7.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Het Besluit bodemkwaliteit heeft het Bouwstoffenbesluit (Bsb) vervangen.

Bodem-, water- en milieuplan Provincie Utrecht

In het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 staat wat de Provincie Utrecht met haar partners wil bereiken op o.a. het terrein van water. Een van de prioriteiten in dit plan voor het ontwikkelen van een robuust bodem- en watersysteem is “Schoon en voldoende oppervlaktewater”. Met betrekking tot het beperken van bodemdaling wordt aan de waterbeheerder gevraagd versnippering tegen te gaan en de drooglegging waar mogelijk te beperken tot 60 cm. Vanaf 2022 zal de Omgevingswet in werking treden. Onderdelen uit het BWM-plan zullen in de provinciale Omgevingsvisie terecht komen of in een regionaal programma volgens de Omgevingswet, danwel in de Omgevingsverordening. Het beleidsveld ‘ondergrond’ krijgt nog tijdens de looptijd van het huidige BWM-plan een noodzakelijke update vanwege het wegvallen van het toetsingskader uit de Wet Bodembescherming.

8.7.2 Onderzoek

In het vigerende bestemmingsplan zijn de gronden waarop de ontwikkeling is voorzien, bestemd als ‘Agrarisch – Glastuinbouw’, ‘Verkeer’, ‘Wonen’ en ‘Water’. In de toekomstige situatie krijgt het plangebied de bestemmingen ‘Agrarisch – Glastuinbouw’, ‘Verkeer’ en ‘Water’. De toekomstige bestemmingen zijn geen gevoelige bestemmingen.

Op basis van de beschikbare gegevens in het bodeminformatiesysteem van de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) blijkt dat het plangebied mogelijk verdacht is op de aanwezigheid van bodemverontreiniging in verband met de aanwezigheid van gedempte sloten, voormalige brandstoftanks en het voormalige gebruik als boomgaard. Op dit moment is er echter nog geen volledig beeld aanwezig van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. De ODRU geeft aan dat op basis van de huidige beschikbare informatie niet verwacht wordt dat er een zodanige grote bodemverontreiniging op de locatie aanwezig is die mogelijk de financiële haalbaarheid van het project in gevaar zou kunnen brengen. De ODRU adviseert daarom akkoord te gaan met de voortzetting van de bestemmingsplanprocedure.

Het uitvoeren van een actueel vooronderzoek conform NEN 5725, het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 en het uitvoeren van een verkennend asbestonderzoek conform NEN 5707 blijft noodzakelijk. Door de Omgevingsdienst Regio Utrecht wordt aanbevolen om het bodemonderzoek uit te voeren voordat het bestek wordt opgesteld, zodat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op de locatie volledig in beeld is in de aanbestedingsfase van het project. Dit in het kader van de voorbereiding van de herontwikkeling van de locatie.

8.7.3 Conclusie

Het aspect bodem leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

8.8 Milieuzonering

8.8.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

8.8.2 Onderzoek

Bij ontwikkelingen dient aangetoond te worden dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van woningen een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd is. In dit bestemmingsplan is het eerste aspect relevant. Met dit bestemmingsplan wordt namelijk geen nieuwe gevoelige bestemming mogelijk gemaakt. Wel kan de aanleg van de weg mogelijk van invloed zijn op het onderwatergeluid (OWG) in de Koi-bassins en -vijvers van het bedrijf Deshima Koi in Harmelen.

Door de DGMR is in oktober 2019 onderzoek uitgevoerd naar het effect van de nieuwe wegvariant op het onderwatergeluid bij het naastliggende bedrijf Deshima Koi aan de Harmelerwaard 11. Het rapport is opgenomen als bijlage 3. In het rapport is het geluid

beschouwd en beoordeeld. Voor wat betreft het technisch onderzoek is gebruik gemaakt van de bevindingen uit eerder onderzoek uit 2013.

Conclusie

Het nieuwe wegtracé leidt tot een verhoging van het onderwatergeluidsniveau in de Koi-vijver en -bassins bij het bedrijf Deshire Koi aan de Harmelerwaard 11. Deze verhoging treedt op bij zeer lage frequenties tot circa 40 à 50 Hz. Er is in de literatuur geen enkele aanwijzing gevonden dat Koi-karpers gevoelig zijn voor frequenties lager dan 50 Hz. Gepubliceerde audiogrammen van de veelvuldig onderzochte en verwante goudvissen beginnen pas vanaf 50 Hz of 100 Hz. De gehoordrempels bij deze onderste frequenties uit de audiogrammen liggen evenwel zodanig laag, dat niet is uit te sluiten dat de OWG-bijdrage in het daaronder liggende frequentiegebied waarneembaar is.

Tijdens de in 2013 uitgevoerde experimenten met zwaar wegverkeer werden in ondergrondse bassins evenwel geen reacties van Koi-karpers op verkeerspassages waargenomen. De OWG-bijdrage door zwaar wegverkeer wordt in veel bassins/vijvers deels gemaskeerd door de geluidsbijdrage van filtratiesystemen in het net bovenliggende frequentiegebied. Het geluidsniveau van deze filtratiesystemen is in veel gevallen, waarbij wegen op minstens 30 m afstand liggen, hoger dan de bijdrage van het verkeer.

Hoewel zwaar wegverkeer op 30 m afstand dus tot een meetbare OWG-bijdrage leidt, is uit het onderzoek dus geen indicatie verkregen dat dit hinderlijk of schadelijk is voor de Koi-karpers.

8.8.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt het aspect milieuzonering geen belemmering oplevert.

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Financieel-economische uitvoerbaarheid

Voor een beoordeling van de financieel economische uitvoerbaarheid is gekeken naar de gemeentelijk kosten die ten behoeve van de realisatie van de ontsluiting Harmelerwaard worden gemaakt.

Gemeentelijke kosten

Bij de realisering van het bestemmingsplan en de uitvoering van het bestemmingsplan ontstaan een aantal kosten aan de kant van de gemeente. Deze kosten zijn onder meer de plan- en apparaatskosten die de gemeente maakt, kosten voor de aanleg van voorzieningen, zoals onder meer aanleg van de wegen en de kosten voor de beweegbare brug. De totale kosten worden geraamd op ca. € 5,5 miljoen.

Dekking gemeentelijke kosten

Ter dekking van de gemeentelijke kosten zijn er voor dit project diverse dekkingsbronnen. Enerzijds ontvangt de gemeente Woerden een bijdrage vanuit de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Anderzijds heeft de gemeenteraad van Woerden krediet beschikbaar gesteld voor de realisatie. Alle gemeentelijke kosten zijn via deze bronnen gedekt, waardoor er voor de gemeente een uitvoerbaar plan is.

Samenhang met andere procedures

De benodigde verkeerskundige knip in de 'Dorpeldijk' en het verplicht rechtdoorrijden op de Hugo de Vriesweg en op de Harmelerwaard maken integraal onderdeel uit van het project "Ontsluiting Harmelerwaard" en daarmee ook van de bestuurlijke besluitvorming rond het project. Bij vaststelling van het bestemmingsplan heeft gemeente Utrecht het verkeersbesluit genomen, dan wel dat de gemeente Woerden met de gemeente Utrecht een bestuursovereenkomst heeft gesloten waarbij de risico's ten aanzien van het tijdig nemen van het verkeersbesluit (uiterlijk bij oplevering brug) voor rekening zijn van de gemeente Utrecht.

Meer informatie over het bestuurlijke proces is opgenomen in hoofdstuk 2.

10 Overleg en terinzagelegging

10.1 Voorbereidingsfase

Vooroverleg

Conform artikel 3.1.1. van het 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.

Het voorontwerpbestemmingsplan is op 26 maart 2020 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan 11 instanties en organisaties (Stedin, Gasunie, HDSR, NMU, provincie Utrecht, Vitens, VRU, LTO Noord, gemeente Utrecht, Stichting Hugo Kotenstein, Fietzersbond Woerden) die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Op 6 mei is een reminder verzonden en is de termijn om te reageren verlengd tot en met 15 mei 2020. Er zijn 6 overlegreacties ontvangen.

Inspraak

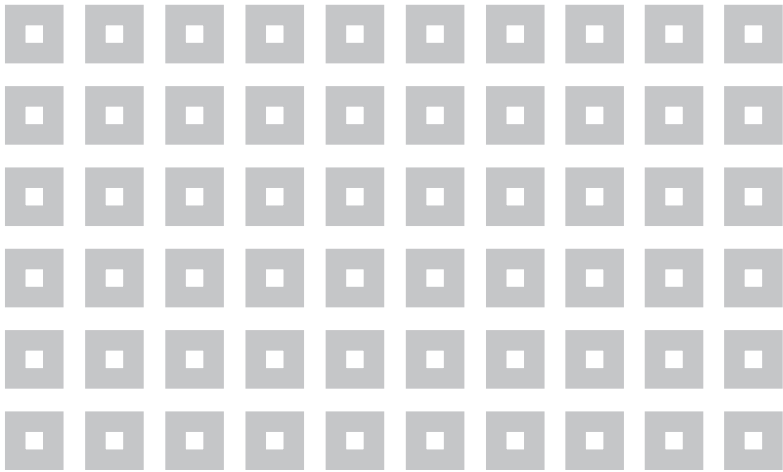
Op 22 april 2020 hebben Burgemeester en Wethouders bekend gemaakt in de Woerdens Courant en Staatscourant dat het voorontwerpbestemmingsplan 'Ontsluiting Harmelerwaard' gedurende vier weken ter inzage ligt voor inspraakreacties. De direct omwonenden en verschillende stakeholders zijn tevens per brief geïnformeerd. Het bestemmingsplan lag ter inzage van 23 april tot en met 20 mei 2020. Ook is het digitale bestemmingsplan met de bijbehorende stukken op de websites www.woerden.nl en www.onzewijk.woerden.nl geplaatst. Binnen de genoemde termijn heeft een ieder inspraakreacties naar voren kunnen brengen.

10.2 Ontwerpfase

Na afronding van de voorbereidingsfase wordt de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgden uit de inspraakreacties en de overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ook worden ambtshalve aanpassingen doorgevoerd. De aanpassingen zijn vervat in een Nota inspraak en vooroverleg, welke als bijlage 10 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient - met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening - ook 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 wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn wordt een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook moeten de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties worden toegezonden (artikel 3:13 Awb), of er moet worden aangegeven waar de (digitale) stukken te vinden zijn (elektronische kennisgeving).



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Gebouw Thee 0

Van Nelleweg 3042

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69

