



Rembrandtbrug

Toelichting Bestemmingsplan

Gemeente Woerden

22 juni 2021

Witteveen + Bos



WESTIA

Project Rembrandtbrug
Opdrachtgever Gemeente Woerden

Document Toelichting Bestemmingsplan
Status Concept 03
Datum 22 juni 2021
Referentie 123497/21-009.828

Projectcode 123497
Projectleider [namen]
Projectdirecteur

[namen]
Auteur(s)
Gecontroleerd door
Goedgekeurd door

Paraaf [handtekening]

Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Catharijnesingel 33
Postbus 24087
3502 MB Utrecht
+31 (0)30 765 19 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Vigerend bestemmingsplan	9
1.4	Leeswijzer	13
2	BESCHRIJVING PLANGEBIED	14
2.1	Huidige situatie	14
2.2	Aanleiding en doelstelling van het project	16
2.3	Toekomstige situatie	17
3	BELEIDSKADER	21
3.1	Rijksbeleid	21
3.1.1	Omgevingswet	21
3.1.2	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	22
3.1.3	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	22
3.1.4	Ladder voor duurzame verstedelijking	22
3.2	Provinciaal beleid	23
3.2.1	Omgevingsvisie provincie Utrecht	23
3.2.2	Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht	24
3.2.3	Mobiliteitsvisie provincie Utrecht	26
3.2.4	Mobiliteitsprogramma 2019-2023	27
3.3	Regionaal beleid	27
3.3.1	Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Midden-Holland	27
3.4	Gemeentelijk beleid	27
3.4.1	Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030	27
3.4.2	Omgevingsvisie	28
3.4.3	Verkeersvisie 2030	29
3.4.4	Groenblauw beleidsplan	30
3.4.5	Klimaatbestendig Woerden 2.0	31
4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	32
4.1	M.e.r.-beoordelingsplicht	32

4.2	Verkeer en parkeren	33
4.3	Geluid	34
	4.3.1 Toetsingskader	34
	4.3.2 Resultaten	36
	4.3.3 Reconstructietoets	37
	4.3.4 Uitstralingseffect Hollandbaan en Rembrandtlaan	39
	4.3.5 Conclusie	39
4.4	Luchtkwaliteit	40
	4.4.1 Toetsingskader	40
	4.4.2 Resultaten	41
	4.4.3 Conclusie	42
4.5	Externe veiligheid	42
	4.5.1 Toetsingskader	42
	4.5.2 Resultaten	43
	4.5.3 Conclusie	44
4.6	Natuur	44
	4.6.1 Toetsingskader	44
	4.6.2 Resultaten	45
	4.6.3 Conclusie	50
4.7	Water	50
	4.7.1 Toetsingskader	50
	4.7.2 Resultaten	52
	4.7.3 Conclusie	55
4.8	Bodem	55
	4.8.1 Toetsingskader	55
	4.8.2 Resultaten	56
	4.8.3 Conclusie	57
4.9	Archeologie	57
	4.9.1 Toetsingskader	57
	4.9.2 Resultaten	58
	4.9.3 Conclusie	58
4.10	Cultuurhistorie en landschap	59
	4.10.1 Toetsingskader	59
	4.10.2 Resultaten	59
	4.10.3 Conclusie	60
4.11	Kabels en leidingen	60
	4.11.1 Wettelijke grondslag	60
	4.11.2 Resultaten	61
	4.11.3 Conclusie	61
4.12	Niet-gesprongen explosieven	61
	4.12.1 Toetsingskader	61
	4.12.2 Resultaten	62
	4.12.3 Conclusie	62
4.13	Bedrijven en milieuzonering	62
	4.13.1 Toetsingskader	63

4.13.2	Resultaten	63
4.13.3	Conclusie	63
4.14	Sociale veiligheid	63
4.15	Duurzaamheid	64
4.15.1	Conclusie	64
5	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	65
5.1	Algemeen	65
5.1.1	Wat is een bestemmingsplan?	65
5.1.2	Over bestemmen en aanduiden	65
5.1.3	Hoofdstukopbouw van de regels	66
5.2	Dit bestemmingsplan	66
5.3	Toelichting op de regels	66
5.3.1	Inleidende regels	66
5.3.2	Bestemmingsregels	67
5.3.3	Algemene regels	68
5.3.4	Overgangs- en slotregels	69
6	UITVOERBAARHEID	70
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	70
6.2	Economische uitvoerbaarheid	71
6.3	Handhaafbaarheid	71
7	PROCEDURE	73
7.1	Inleiding	73
7.2	Voorontwerpfase	73
7.3	Vooroverleg	73
7.4	Ontwerpfase	73
7.5	Vaststellingsfase	73
7.6	Beroepsfase	74
	Laatste pagina	74
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Plankaarten	2

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Woerden wil het verkeersnetwerk in de gemeente versterken door het realiseren van een verbinding tussen de Hollandbaan en de Rembrandtlaan te Woerden (zie afbeelding 1.1). De verbinding loopt over het bedrijventerrein Barwoutswaarder en ontlast de route Rembrandtlaan - Boerendijk. Voor realisatie van de verbinding moet een brug gerealiseerd worden over de Oude Rijn. De ontwikkeling draagt bij aan een robuuster verkeersnetwerk in Woerden-West.

Afbeelding 1.1 Globale ligging plangebied (rode contour)

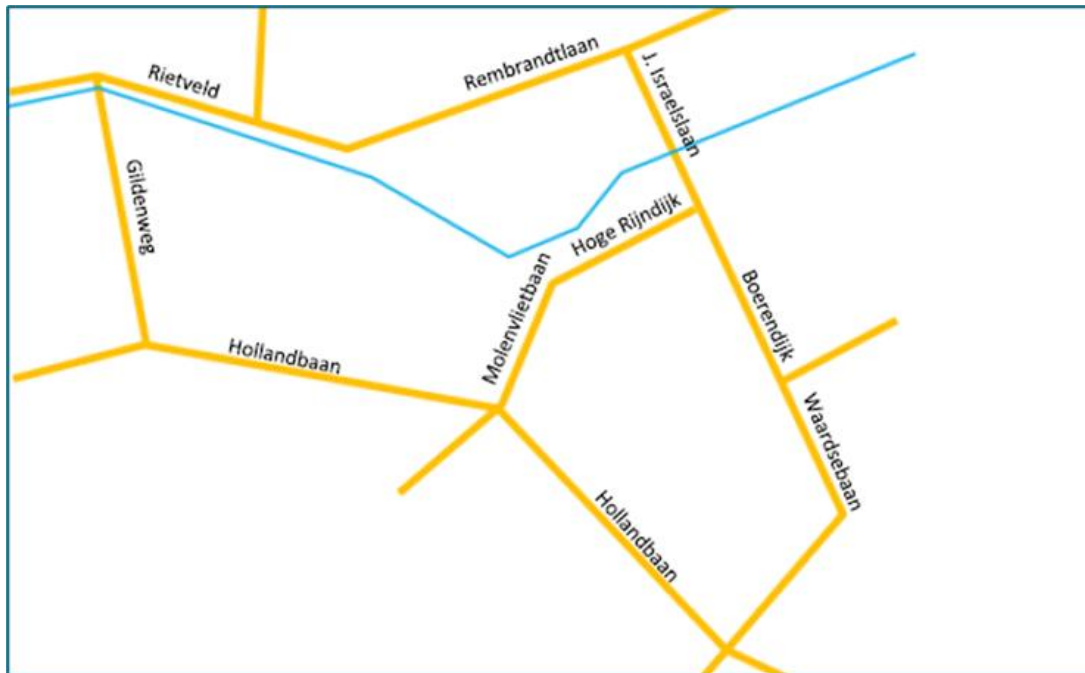


1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt voor een groot deel op het bedrijventerrein Barwoutswaarder in het westen van de kern Woerden (provincie Utrecht). Ten noorden van dit bedrijventerrein ligt de rivier Oude Rijn. Aan de overzijde van het water ligt de woonwijk Schilderskwartier (zie afbeelding 1.1). De beoogde nieuwe brug sluit aan op de Rembrandtlaan in deze woonwijk. Aan de zuidzijde van het plangebied wordt het bedrijventerrein ontsloten door de Hollandbaan. Het nieuwe wegtracé sluit aan op deze weg. De Hollandbaan kruist aan de oostzijde van het plangebied met de Molenvlietbaan. Ten zuiden en ten oosten van het bedrijventerrein

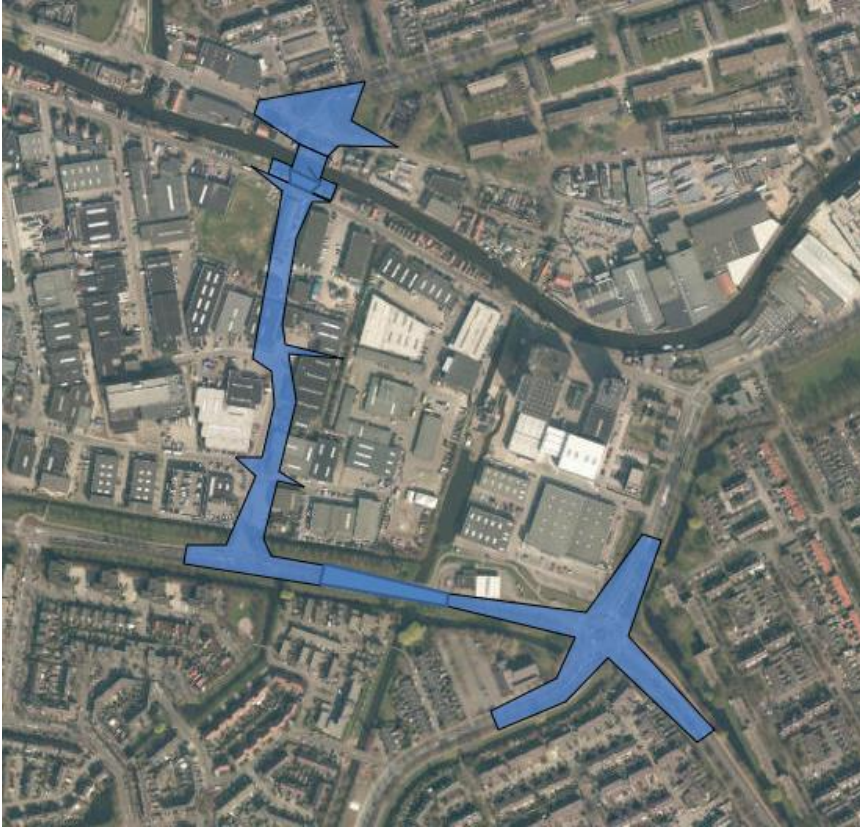
Barwoutswaarder ligt de woonwijk Molenvliet. Ter verduidelijking is in afbeelding 1.2 een stratenkaart opgenomen.

Afbeelding 1.2 Overzicht stratenkaart



De begrenzing van het plangebied is weergegeven in afbeelding 1.3.

Afbeelding 1.3 Globale begrenzing plangebied (blauwe contour)



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Op de gronden in het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen van de gemeente Woerden:

- Bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Polanen en Putkop, vastgesteld 29 november 2012;
- Schilderskwartier, vastgesteld 19 oktober 2019;
- Molenvliet, vastgesteld 26 oktober 2010;
- Parapluherziening Parkeernormen Woerden, vastgesteld 24 mei 2017.

Voor de appartementen aan de Barwoutswaarder 46 is op 22 februari 2013 een omgevingsvergunning verleend.

Bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Polanen en Putkop

Binnen het plangebied dat binnen de grenzen van het bestemmingsplan Bedrijventerreinen Bartwoutswaarder, Polanen en Putkop ligt, zijn de volgende bestemmingen aanwezig:

- Bedrijventerrein (artikel 5): bestemd voor bedrijfsactiviteiten tot en met de aangegeven milieucategorie. De milieucategorieën variëren tussen 3.1, 3.2 en 4.1;
- Groen (artikel 6): bestemd voor groenvoorzieningen en water, bijbehorende voorzieningen, voet- en fietspaden en bestaande ontsluitingswegen ten behoeve van aangrenzende bestemmingen;
- Verkeer (artikel 9): bestemd voor onder meer wegen, paden, ontsluitingswegen en bijbehorende voorzieningen;
- Water (artikel 10): bestemd voor watergangen, waterberging en waterhuishouding en de bijbehorende voorzieningen, maar ook voor kruisingen en kunstwerken ten behoeve van wegverkeer;
- Wonen (artikel 11): bestemd voor wonen, tuinen en erven en bijbehorende voorzieningen;
- Dubbelbestemming Waarde - Archeologie 4 (artikel 17): mede bestemd voor het behoud van de aanwezige archeologische waarden. Voor onder meer grondroerende werkzaamheden waarbij dieper dan 1,0 m gegraven wordt over een oppervlakte groter dan 1.000 m², is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk nodig;

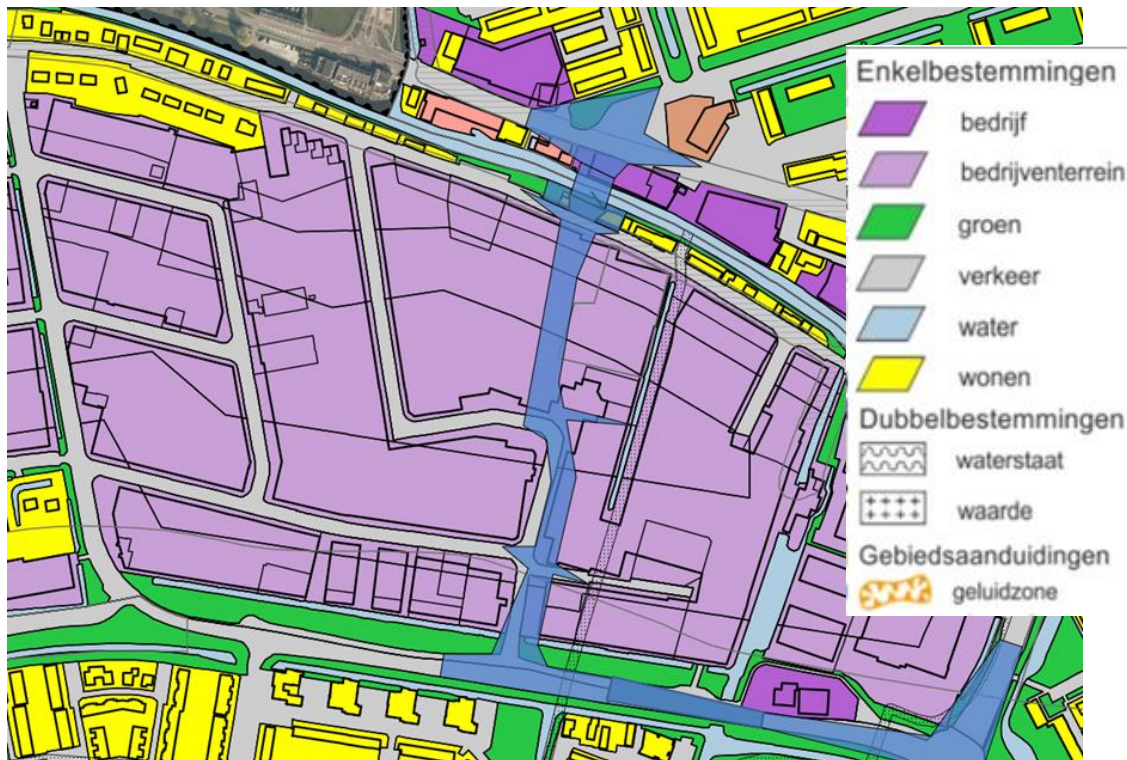
- dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering (artikel 18): mede bestemd voor het behoud van de waterkering.

Daarnaast geldt er een gebiedsaanduiding op het gebied voor een industriële geluidzone (artikel 21.3).

De nieuwe brug wordt gerealiseerd binnen de bestemming Water van het bestemmingsplan Bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Polanen en Putkop. Echter is de ontwikkeling strijdig met dit bestemmingsplan, de maximale toegestane bouwhoogte binnen de bestemming Water is namelijk 3 meter. De beoogde brug heeft een hogere bouwhoogte en pas daarom niet binnen de regels van het vigerend bestemmingsplan. De nieuwe ontsluitingsweg past binnen de bestemming Verkeer, maar niet binnen de bestemmingen Bedrijventerrein, Groen en Wonen. Binnen deze bestemmingen bestaat geen wijzigingsbevoegdheid of afwijkingsbevoegdheid. Daarom is de beoogde ontwikkeling strijdig met het bestemmingsplan Bedrijventerrein Barwoutswaarder, Polanen en Putkop.

Een uitsnede van het bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied is weergegeven in afbeelding 1.4.

Afbeelding 1.4 Uitsnede bestemmingsplan Bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Polanen en Putkop met aanduiding plangebied (blauwe contour)



Bestemmingsplan Schilderskwartier

Het noordelijke gedeelte van het plangebied ligt binnen de grenzen van het bestemmingsplan Schilderskwartier. Binnen het plangebied dat binnen de grenzen van het bestemmingsplan Schilderskwartier ligt, zijn volgende bestemmingen aanwezig:

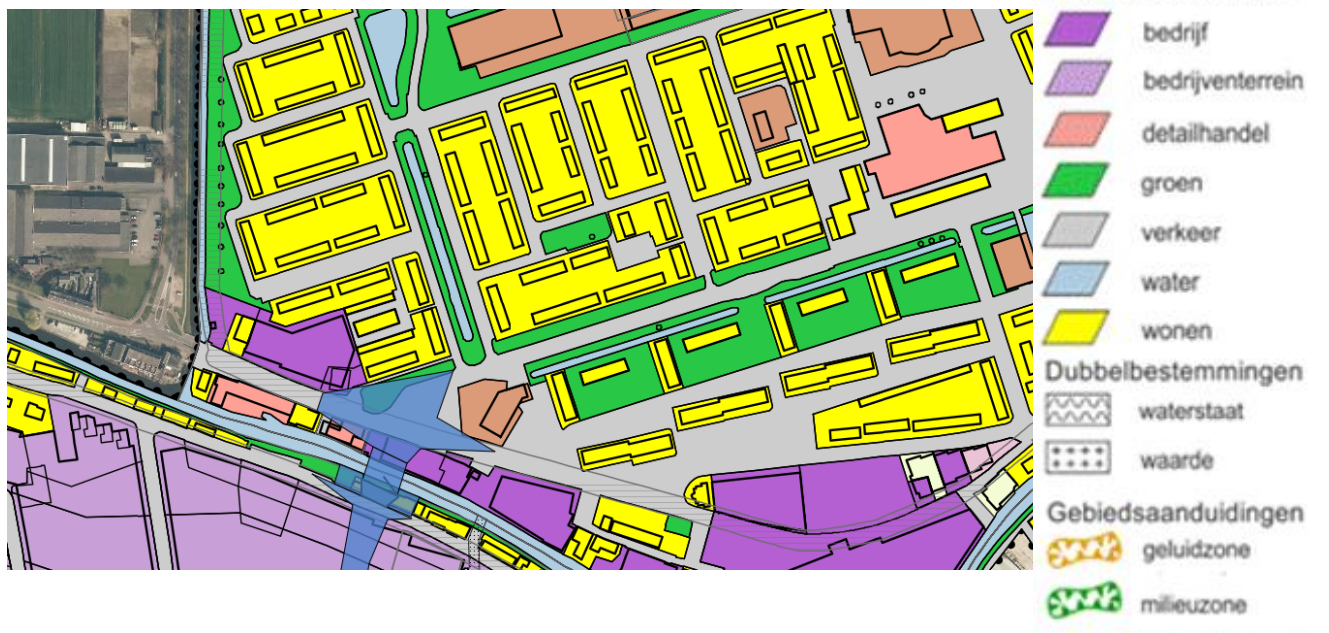
- Bedrijf (artikel 3): bestemd voor bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 2. Ter plaatse is ook een garagebedrijf toegestaan;
- Detailhandel (artikel 4): bestemd voor detailhandel en dienstverlening, hierbij behorende voorzieningen zoals erven, groen, water, nutsvoorzieningen en parkeren, ondergeschikte kantoorfuncties en ondergeschikte horeca in categorie 3;
- Groen (artikel 7): bestemd voor groenvoorzieningen en water, bijbehorende voorzieningen, voet- en fietspaden en bestaande ontsluitingswegen ten behoeve van aangrenzende bestemmingen;

- Verkeer (artikel 14): bestemd voor onder meer wegen, paden, ontsluitingswegen en bijbehorende voorzieningen;
- Water (artikel 15): bestemd voor watergangen, waterberging en waterhuishouding en de bijbehorende voorzieningen, maar ook voor kruisingen en kunstwerken ten behoeve van wegverkeer;
- Dubbelbestemming Waarde - Archeologie (artikel 18): mede bestemd voor het behoud van de aanwezige archeologische waarden. Voor onder meer grondroerende werkzaamheden waarbij dieper dan 0,3 m gegraven wordt over een oppervlakte groter dan 100 m², is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk nodig;
- Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering (artikel 19): mede bestemd voor het behoud van de waterkering.

Daarnaast gelden er gebiedsaanduidingen op het gebied voor een industriële geluidzone en een grondwaterbeschermingsgebied. De beoogde ontwikkeling is past binnen het bestemmingsplan Schilderkwartier.

Een uitsnede van het bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied is weergegeven in afbeelding 1.5.

Afbeelding 1.5 Uitsnede bestemmingsplan Schilderskwartier met aanduiding plangebied (blauwe contour)



Bestemmingsplan Molenvliet

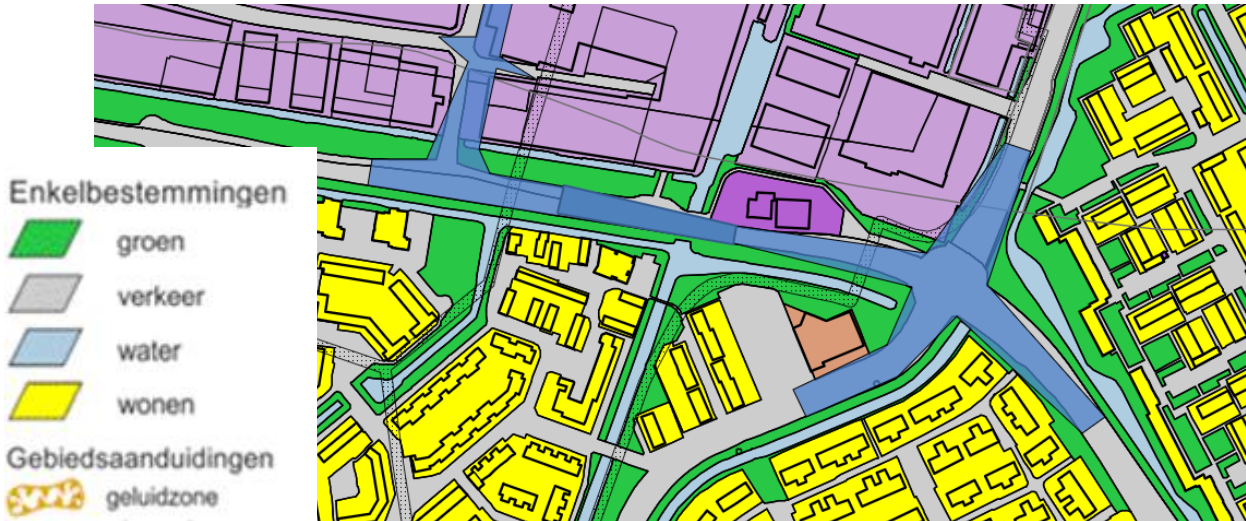
De zuidzijde van het plangebied ligt voor een klein deel binnen het bestemmingsplan Molenvliet. Binnen het plangebied dat binnen de grenzen van het bestemmingsplan Molenvliet ligt, zijn de volgende bestemmingen aanwezig:

- Groen (artikel 6): bestemd voor groenvoorzieningen en water, bijbehorende voorzieningen, voet- en fietspaden en bestaande ontsluitingswegen ten behoeve van aangrenzende bestemmingen;
- Verkeer (artikel 10): bestemd voor onder meer wegen, paden, ontsluitingswegen en bijbehorende voorzieningen;
- Water (artikel 11): bestemd voor watergangen, waterberging en waterhuishouding en de bijbehorende voorzieningen, maar ook voor kruisingen en kunstwerken ten behoeve van wegverkeer.

Daarnaast geldt er een gebiedsaanduiding op het gebied voor een industriële geluidzone. De beoogde ontwikkeling past binnen het bestemmingsplan Molenvliet.

Een uitsnede van het bestemmingsplan is weergegeven in afbeelding 1.6.

Afbeelding 1.6 Uitsnede bestemmingsplan Molenvliet met aanduiding plangebied (blauwe contour)



Parapluperziening Parkeernormen Woerden

De parapluperziening is een bestemmingsplan voor het gehele grondgebied van de gemeente Woerden en heeft alleen betrekking op het onderwerp parkeren. Via dit bestemmingsplan worden voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bouwen de geldende parkeernormen in heel Woerden van toepassing verklaard. Toetsing aan de parkeernormen vindt plaats op basis van de Nota Parkeernormen. Het plangebied valt binnen de categorie 'Woerden rest bebouwde kom'.

Appartementen Barwoutswaarder 46

Aan de noordzijde van het plangebied ligt de weg Barwoutswaarder. Deze loopt langs de Oude Rijn. Voor de Barwoutswaarder 46 is een omgevingsvergunning verleend met betrekking tot het realiseren van twee appartementen. Deze twee appartementen worden verwijderd bij het realiseren van de brugverbinding.

Conclusie

Het realiseren van de voorgenomen ontwikkeling is strijdig met het bestemmingsplan Bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Polanen en Putkop. Hierbinnen zijn kruisingen en kunstwerken ten behoeve van wegverkeer toegestaan. Echter bedraagt de maximale toegestane bouwhoogte hier 3 meter. De nieuwe brug heeft een hogere bouwhoogte en past daarom niet binnen de regels van de vigerende bestemmingsplannen. Voor een robuuste planologische regeling is gekozen om voor de gehele ontsluiting inclusief brug een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

De nieuwe ontsluitingsweg wordt grotendeels gesitueerd binnen de bestemmingen Bedrijventerreinen, Bedrijf, Detailhandel, Groen of Wonen. Dit is strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Om de voorgenomen ontwikkeling planologisch mogelijk te maken, wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

1.4 Leeswijzer

De toelichting bij voorliggend bestemmingsplan bestaat uit 7 hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader beschreven dat van toepassing is op het plangebied. Hoofdstuk 4 onderbouwt de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling voor relevante milieu- en omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 worden de planregels nader toegelicht. Vervolgens worden in hoofdstuk 6 en 7 de uitvoerbaarheid respectievelijk de bestemmingsplanprocedure beschreven.

2

BESCHRIJVING PLANGEBIED

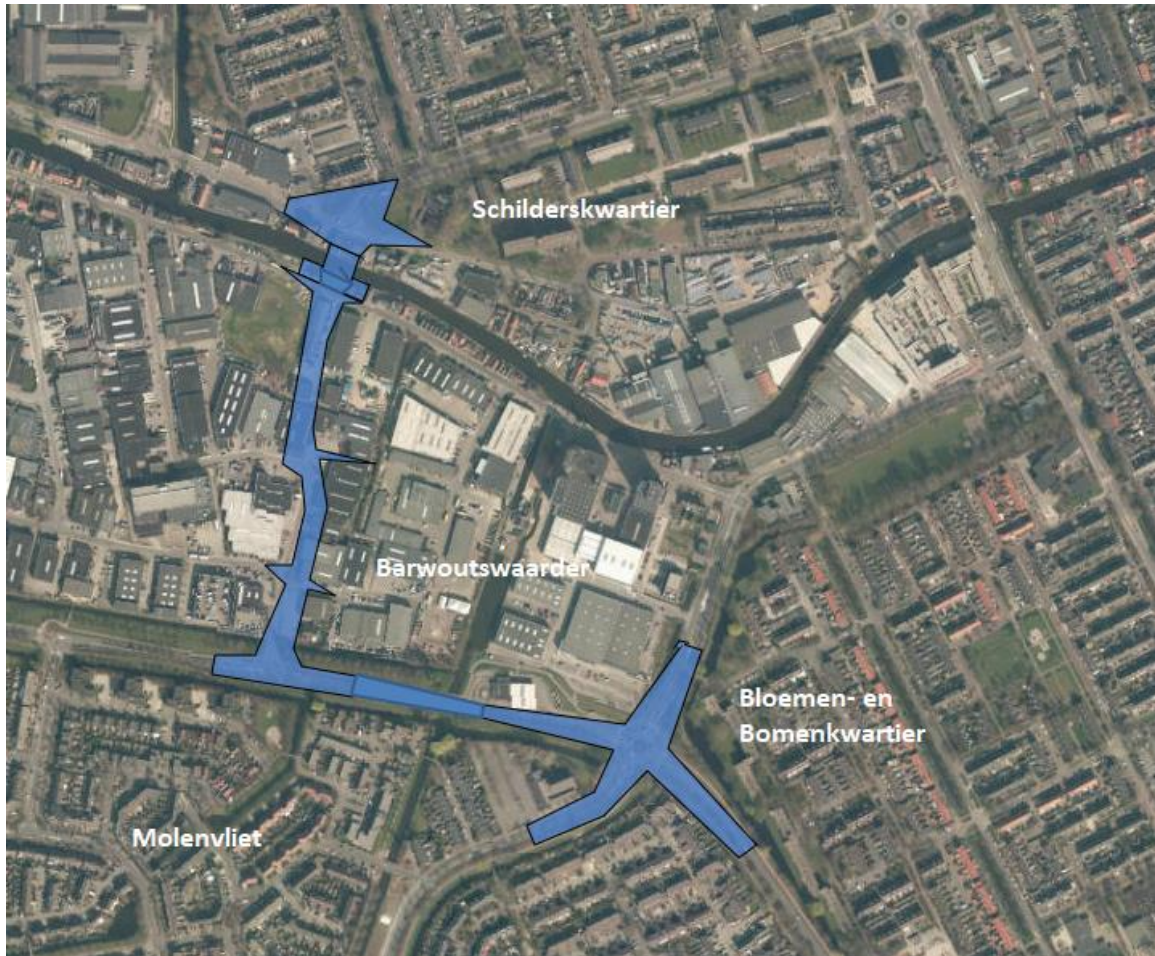
In dit hoofdstuk wordt het plangebied beschreven. Allereerst wordt ingegaan op de huidige situatie en vervolgens wordt ingegaan op de aanleiding en doelstelling van het project.

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie rijdt veel van het verkeer in het westen van Woerden over de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan en de Boerendijk. De oorzaak hiervan is dat in Woerden-West slechts één brugverbinding is die noorden en zuiden van de stad met elkaar verbindt. Deze route wordt veel gebruikt door zowel verkeer uit de stad Woerden zelf als verkeer uit het noordelijk achterland dat zowel de bestemming Woerden heeft als zich naar de A12 verplaatst en andersom. Vanwege de hoge intensiteiten op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk, de vele conflicten met andere verkeersstromen (kruisingen) en het gebrek aan een alternatieve brugverbinding is de route te druk, met files en vertragingen tot gevolg. Vanwege toenemende verstedelijking, welvaart en autonome groei zal het in de toekomst alleen maar drukker worden op deze route. Deze overlast en oponthoud is problematisch voor de leefbaarheid en heeft tevens tot gevolg dat hulpdiensten niet meer aan de aanrijtijden kunnen voldoen. Daarnaast is het verkeersnetwerk met slechts één brugverbinding in Woerden-West zwak. Bij het uitvallen van deze brugverbinding krijgt het verkeer te maken met grote omrijdroutes en forse vertragingen.

Het plangebied (zie afbeelding 2.1) ligt voor een groot deel op het bedrijventerrein Barwoutswaarder. De andere delen van het plangebied liggen binnen de omliggende woonwijken. Het deel aan de noordzijde bevindt zich binnen de wijk Schilderskwartier, en het deel aan de zuidzijde ligt in de wijk Molenvliet. Het plangebied omvat de toegangswegen richting deze woonwijken.

Afbeelding 2.1 Luchtfoto met aanduiding plangebied (blauwe contour)



Bedrijventerrein Barwoutswaarder

Het bedrijventerrein Barwoutswaarder ligt ingeklemd tussen de woonwijken Schilderskwartier en Molenvliet. Op dit bedrijventerrein bevinden zich voornamelijk kleinere bedrijven en is sprake van een zeer grote diversiteit aan type bedrijvigheid. Van woningen tot ambachtelijke industriële bedrijven tot veevoederfabrieken en kantoren. De Gildenweg vormt op dit moment een belangrijke ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. Deze weg ligt aan de westzijde van het bedrijventerrein en verbindt de Hollandbaan aan de zuidzijde met de Barwoutswaarder aan de noordzijde. De weg Barwoutswaarder vormt een historisch bebouwingslint langs de Oude Rijn met voornamelijk woonbebouwing. Vanwege de ligging aan de Oude Rijn is het bedrijventerrein tevens bereikbaar per schip.

Schilderskwartier

Het Schilderskwartier is een typisch naoorlogse woonwijk. Het ruimtelijk patroon van de wijk is eenvoudig van opzet. Het netwerk van fijnmazige rechthoekige wegenstructuur wordt gekenmerkt door een uniforme opbouw, waarbij de meeste wegen een erf-ontsluitingsfunctie hebben. Het patroon is gebaseerd op een bepaalde verkaveling van woongroepen, zoals ééngesins- en meergezins rijen huizen met open en gesloten verkaveling. Het kenmerk van dit patroon zijn de vele aansluitingen van ontsluitingswegen op de hoofdstraten zoals de Rembrandtlaan. De hoofdstraten hebben een ruim profiel. De bebouwing bestaat voornamelijk uit kleine eengezinswoningen en portiekwoningen van bescheiden architectonische kwaliteit. De Leidsestraatweg is een gemengd gebied met een gevarieerd aantal functies. Op de beganegrondlaag van de panden komen diverse winkel-, horeca- en bedrijfsfuncties voor met daarboven een woonfunctie. In de bocht van de Oude Rijn, aan de weg Pannebakkerijen, bevindt zich een dakpannenfabriek. Deze fabriek, met een industrieel karakter, is de laatste dakpannenfabriek, van een groot aantal soortgelijke bedrijven, die ooit in dit deel van Woerden stonden.

Molenvliet

De wijk Molenvliet is in de jaren '80 van de vorige eeuw gebouwd. In deze periode raakte de stedenbouw, in de context van de individualisering, geheel in de ban van het verkavelen. Ruimtelijkheid was uit, knusheid was in. De stedenbouwkundige structuur was niet langer gebaseerd op een ruimtelijk concept, maar op een maatschappelijk concept. De wijk is individueel verkaveld en keert zich meestal letterlijk af van zijn omgeving, de doorgaande weg gaat buiten de wijk om en op enkele plaatsen kan men de wijk in. Vervolgens draaien de wegen dieper de wijk in om vervolgens dood te lopen. De woningen draaien in alle richtingen mee of juist niet. Wijken met een dergelijke bochtige structuur worden ook wel 'bloemkoolwijken' genoemd.

Bloemen- en Bomenkwartier

Het Bloemen- en Bomenkwartier is op meerdere plekken ontsloten, heeft een centrale ligging in de stad en kent daardoor een variëteit van soorten sferen aan de randen: open, gesloten, historisch, druk, stil, stenig of groen. Het plangebied ligt voor een deel in de Bomenkwartier. Deze buurt heeft, in tegenstelling tot het Bloemenkwartier, geen front naar de Boerendijk; de ruimte (het groen) loopt de wijk in. De woonwijk kenmerkt zich door bredere straatprofielen. In westelijke richting verandert het beeld van straten naar 'hofjesbouw' en in de westrand staat hoogbouw vrij in het groen als een begrenzing van de wijk.

2.2 Aanleiding en doelstelling van het project

Doelstelling

De doelstelling van het project is om met een nieuwe brug en hoofdontsluitingsroute tussen Rietveld / Leidsestraatweg en Hollandbaan, de intensiteiten op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk te reduceren, zodat er een goede doorstroming en een veilig en robuust verkeersnetwerk in Woerden-West ontstaat en bijdraagt aan de verkeersvisie en strategienota:

- 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;
- 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.

Daarnaast levert de Rembrandtbrug een belangrijke impuls aan de gewenste herstructurering van het bedrijventerrein Barwoutswaarder.

Historie

De verkeersafwikkeling in Woerden-West is al een langer onderwerp van gesprek. Door onvoldoende draagvlak is een randweg tot op heden niet gerealiseerd. In 2017 is de verkeersafwikkeling in Woerden-West weer nadrukkelijk op de agenda gezet. De raad heeft op 2 oktober 2017 opdracht gegeven om vergelijkend onderzoek uit te voeren naar zeven varianten voor een westelijke randweg. Dit vergelijkend onderzoek is in het voorjaar 2018 aangeboden aan de raad. Met de informatie uit deze onderzoeken konden de fracties in aanloop naar de verkiezingen van maart 2018 een standpunt innemen over de westelijke randweg.

Na de gemeenteraadsverkiezingen in 2018 zijn er afspraken in de coalitie gemaakt en verwoord in het coalitieakkoord. Voor de ontwikkeling betekent dit dat er vooralsnog geen westelijke randweg komt. Wel wil het college de verkeersproblemen op de route Rembrandtlaan-Boerendijk verlichten, het verkeersnetwerk robuuster maken door een extra brug aan te leggen over de Oude Rijn en die aansluiten op de Hollandbaan. In de begroting is door de raad daarvoor geld gereserveerd vanaf 2022.

Gildenbrug

Het college van B&W en de gemeenteraad hebben een voorkeur uitgesproken voor een brug ter hoogte van de Gildenweg, de zogenaamde Gildenbrug. Deze voorkeur is gebaseerd op het eerder uitgevoerde onderzoek waaruit blijkt dat dit alternatief een goede bijdrage levert aan de doelstelling en een stuk minder kost dan de andere alternatieven. De raad heeft besloten dat in het onderzoek door het projectteam intensief geparticipeerd wordt met de bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. De

gemeenteraad heeft dit besluit genomen door akkoord te gaan met de startnotitie tijdens de raadsvergadering van 4 april 2019.

Het uitgevoerde onderzoek conform de vastgestelde startnotitie heeft niet alleen inzicht gegeven in wat het realiseren van een Gildenbrug in de praktijk betekent en een discussie opgeleverd over de raakvlakken tussen de toekomstige ontwikkelingen in Woerden in relatie tot de locatie van de brug, maar heeft ook geleid tot twee nieuwe alternatieven. Het gaat om het alternatief Rietveldbrug-West en de Rembrandtbrug. Beide alternatieven zijn aangedragen door de Adviesgroep. Het alternatief Rietveldbrug-West was eenvoudig uit te werken en te beoordelen. Voor het alternatief Rembrandtbrug lag dat anders. Vanwege de complexe inpassing en de ruimtelijke impact is dit alternatief in deze fase alleen op hoofdlijnen onderzocht. Wel blijkt dat dit alternatief duidelijk het beste helpt voor de verkeersdoelstelling om een goede doorstroming en robuust verkeersnetwerk te realiseren, maar een stuk duurder is dan de andere alternatieven.

Rembrandtbrug

Conform het raadsvoorstel van het college van B&W en het advies van de adviesgroep heeft de raad 23 januari 2020 besloten om - voordat er een definitieve keuze gemaakt wordt - het alternatief Rembrandtbrug eerst gelijkwaardig uit te werken. In de daarop volgende maanden is een aantal ontwerpstappen opnieuw doorlopen en is de omgeving intensief betrokken. Op 15 oktober 2020 heeft de gemeenteraad met een ruime meerderheid het besluit genomen om de Rembrandtbrug te realiseren en daarvoor een planologische procedure te doorlopen door het in procedure brengen van een bestemmingsplan. Conform het vastgestelde raadsvoorstel moeten eind 2026 de Rembrandtbrug en de ontsluitingsweg gerealiseerd zijn.

2.3 Toekomstige situatie

De Verkeersvisie 2030 van de gemeente Woerden maakt onderscheid in drie categorieën wegen binnen de bebouwde kom, namelijk ontsluitingswegen, wijkverbindingswegen en hoofdverbindingswegen. De nieuw aan te leggen weg in het verlengde van de Rembrandtbrug valt onder de categorie hoofdverbindingsweg. Tijdens het opstellen van het ontwerp is gekeken naar de meest optimale situatie waarin zo goed mogelijk invulling kon worden gegeven aan de volgende aspecten:

- (verkeers)veiligheid;
- doorstroming;
- landschappelijke / stedenbouwkundig inpassing;
- duurzaamheid / klimaatadaptatie;
- reductie van aankoop van percelen en grond;
- uitgeefbaar terrein.

In aanvulling op de ontwerpisen die gesteld worden in het ASVV¹ voor gebiedsontsluitingswegen, stelt de verkeersvisie de volgende eisen aan een hoofdverbindingsweg binnen de bebouwde kom:

- woningen, bedrijven en parkeervoorzieningen ontsluiten niet direct op de weg;
- er is een strikte scheiding in het gebruik van de te onderscheiden doelgroepen weggebruikers:
 - fietsers maken gebruik van een vrijliggend fietspad;
 - er ontsluiten geen bedrijven of woningen op de weg, waardoor voetgangers niet gefaciliteerd worden;
- er zijn zo min mogelijk kruispunten op de nieuwe weg, om de verkeersveiligheid en doorstroming zoveel mogelijk te waarborgen;
- trottoirs worden niet direct langs hoofdverbindingswegen aangelegd; de oversteeklocaties worden aangegeven;
- een looproute is goed verlicht. Dit vergroot het zicht van de voetganger, de zichtbaarheid van de voetganger en het gevoel van veiligheid (heeft relatie met verlichtingsbeleid);

¹ De ASVV ('Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen') is het handboek voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

- de uitwisseling van verkeer (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) vindt plaats op kruispunten in de vorm van een rotonde, een verkeerslicht of een voorrangskruispunt;
- de maximumsnelheid is 50 km/u, aansluitend op de toegestane snelheid op de Hollandbaan en Rembrandtlaan;
- naast de verharding (en, indien van toepassing, naast het vrijliggend fietspad) is een voldoende brede berm aanwezig;
- de weg is uitgevoerd in asfalt.

Bij de verbindingsweg wordt uitgegaan van een profiel met 2x1 rijstroken met een maximum snelheid van 50 km/uur. De overige wegen (zoals de zijwegen) zijn gelegen binnen de bebouwde kom en gecategoriseerd als erftoegangswegen met een ontwerpsnelheid van 50 km/h of lager. Ook de Hollandbaan en de Leidsestraatweg liggen binnen de bebouwde kom en hebben een maximumsnelheid van 50 km/uur. De Hollandbaan heeft de functie van een hoofdverbinding in de gemeente Woerden.

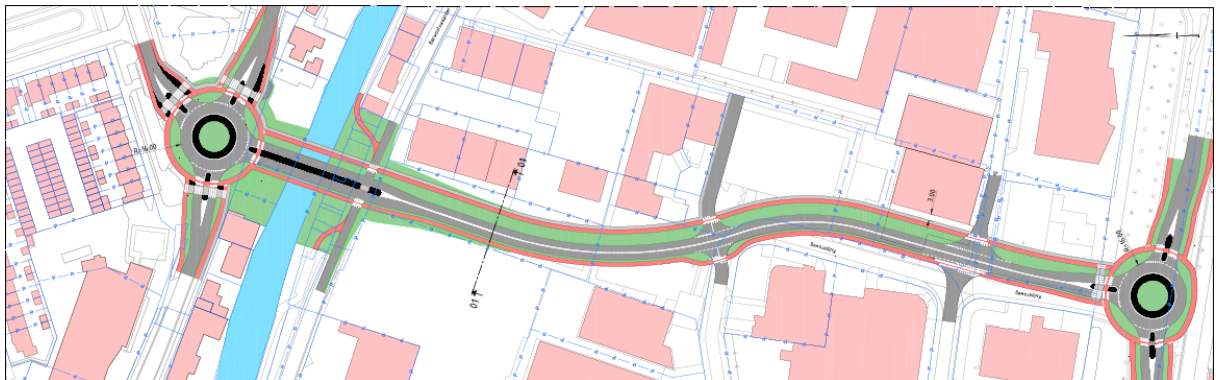
Met het oog op het 'vergroenen' van het gebied wordt beplanting aan weerszijden van de weg opgenomen. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met (sociale) veiligheid, kabels en leidingen en verlichting. Daarnaast sluit het aan op de door de gemeente Woerden op te stellen groenvisie voor de gemeente Woerden. Voor wat betreft verlichting, is het uitgangspunt dat langs het tracé openbare verlichting wordt geplaatst.

De uitvoering van het project start naar verwachting in de loop van 2023. De einddatum van het project is naar verwachting 2026.

PM Visualisatie van de nieuwe brug + weg.

In het ontwerp dat ten grondslag ligt aan het voorontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van het verkeerskundige ontwerp zoals opgenomen in bijlage II. Dit betreft het nieuwe tracé tussen de Rembrandtlaan en de Hollandbaan (zie afbeelding 2.2) en een aanpassing van het kruispunt Hollandbaan - Molenvlietbaan.

Afbeelding 2.2 Schetsontwerp wegtracé en Rembrandtbrug



Ten behoeve van een goede en robuuste verkeersafwikkeling is op basis van verkeersmodel berekeningen uit 2019 is gekozen voor enkelstrooksrotondes bij de aansluiting op de Leidsestraat / Rembrandtlaan en de aansluiting op de Hollandbaan. Het nieuwe tracé is net als de aansluitende wegen gecategoriseerd als hoofdverbindingsweg binnen de bebouwde kom. Hierbij wordt uitgegaan van 2x1 rijstroken en een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. De inrichting is conform de Verkeersvisie 2030 en de ASVV. Vanwege de verkeersveiligheid is gekozen voor éénrichtingsfietspaden bij de rotondes en aan weerszijden van de weg.

Inrichting van het nieuwe tracé

- De rotonde Leidsestraat / Rembrandtlaan wordt ingericht als een enkelstrooksrotonde zonder extra voorzieningen zoals een bypass. Zoals gebruikelijk binnen de bebouwde kom zijn de fietsers in de voorrang en is de rotonde voorzien van een fietspad in één richting;
- de Oude Rijn wordt gekruist middels een beweegbare brug. Voor de brug inclusief benodigde voorzieningen is ruimtebeslag opgenomen in de plankaart. De doorvaarthoogte van het beweegbaar gedeelte bedraagt 1,50 m. Als gevolg hiervan moeten de aansluitende wegen én de wegen rondom de brug (Barwoutswaarder en Leidsestraatweg) worden 'verhoogd';
- de Barwoutswaarder krijgt een zogenaamde 'koude aansluiting', waarbij fietsers het tracé kunnen kruisen en de Barwoutswaarder doodloopt voor gemotoriseerd verkeer. Hiermee wordt sluipverkeer over de Barwoutswaarder voorkomen. Ter plaatse van de middengeleider (2,50 m breed) kunnen fietsers zich opstellen bij het (gefaseerd) oversteken van de weg;
- de Kuipersweg sluit aan op het nieuwe tracé middels een volwaardig kruispunt. Het verkeer op het Rembrandttracé bevindt zich in de voorrang. De oostelijke tak van het kruispunt betreft alleen de ontsluiting van de aangrenzende percelen, waardoor de intensiteit op deze tak laag is;
- de Touwslagersweg sluit aan op het Rembrandttracé middels een volwaardig kruispunt. Het verkeer op het Rembrandttracé bevindt zich in de voorrang. De bestaande percelen die momenteel ontsluiten op de Kuipersweg en grenzen aan de Touwslagersweg zullen in de nieuwe situatie ontsloten worden op de Touwslagersweg;
- de rotonde Hollandbaan betreft een enkelstrooksrotonde zonder extra voorzieningen zoals een bypass. Zoals gebruikelijk binnen de bebouwde kom zijn de fietsers in de voorrang en is de rotonde voorzien van een fietspad in één richting.

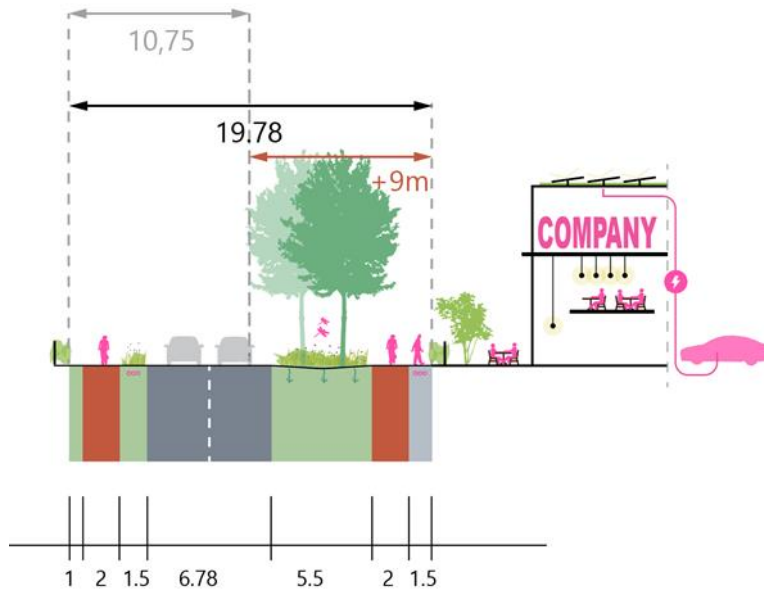
Kruising met het Jaagpad

Het Jaagpad heeft als verbinding van de binnenstad met het buitengebied een belangrijke cultuurhistorische en recreatieve waarde. Het ontwerp gaat uit van een gelijkvloerse kruising van het Jaagpad met het nieuwe tracé, waarbij in het gebied aan weerszijden van de aanlanding van de brug ruimte is voorzien voor een zorgvuldige en veilige ontsluiting en inpassing van het Jaagpad.

Dwarsprofiel nieuwe tracé

Het principe dwarsprofiel heeft een breedte van bijna 20 meter (zie afbeelding). Hierin is uitgegaan van rijstroken van 3,25 m (exclusief as markering) om de weggebruiker een veilig gevoel te geven en tegelijk niet uit te nodigen tot hard rijden. Ten behoeve van verkeersveiligheid is zowel aan de west- als de oostzijde voorzien in een 2,0 m breed fietspad dat middels groene bermen is gescheiden van de weg. De 5,5 m groene middenberm fungeert daarbij als Groene Loper tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Barwoutswaarder. De middenberm biedt daarbij ruimte om duurzaamheidsmaatregelen onder te brengen, zoals ruimte voor waterafvoer.

Afbeelding 2.3 Het principe dwarsprofiel van het tracé tussen de Rembrandtlaan en de Hollandbaan



Kruispunt Molenvlietbaan - Hollandbaan

Het kruispunt Molenvlietbaan – Hollandbaan wordt ingericht als kruispunt met verkeerslichten. Vooral in de ochtendspits is het aanbod van fietsers namelijk zodanig dat bij een rotonde de wachtrijen voor gemotoriseerd verkeer te lang zullen worden. Hierbij is uitgegaan van drie opstelstroken op de hoofdrichting (Hollandbaan) en twee opstelstroken op de zijrichtingen om het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken.

3

BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het voor onderhavig plan relevante ruimtelijk beleid van rijk, provincie, regio en gemeente beschreven. Aangegeven wordt wat de relatie is tussen het plan en het beleid en getoetst wordt of het plan in overeenstemming is met het geldende beleid.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Omgevingswet

Naar verwachting treedt de Omgevingswet (Ow) op 1 juli 2022 in werking. De Omgevingswet betreft een wet die een verregaande vereenvoudiging van het stelsel van wetgeving voor de ontwikkeling en het beheer van de leefomgeving (omgevingsrecht) beoogt, door tientallen op dit moment vigerende wetten en honderden regels te bundelen in één nieuwe wet. De wet betekent een aanzienlijke inhoudelijke reductie van regels op het terrein van water, lucht, bodem, natuur, infrastructuur, gebouwen en cultureel erfgoed. Het overgangsrecht in de Invoeringswet Omgevingswet (IOw) en het Invoeringsbesluit Omgevingswet regelt de verhouding tussen nieuwe en bestaande regelgeving. Paragraaf 11.2 van de IOw bevat het overgangsrecht voor de kerninstrumenten van de Ow: de Omgevingsvisie, programma's, het omgevingsplan, de omgevingsverordening en waterschapsverordening, algemene rijksregels, de omgevingsvergunning, het projectbesluit en instructieregels. De uitwerking van het overgangsrecht kan overigens nog wijzigen in de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel voor de Invoeringswet Omgevingswet.

Dit bestemmingsplan in relatie tot de Omgevingswet

Op het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet, gaat dit bestemmingsplan op in het omgevingsplan van de gemeente. Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft namelijk iedere gemeente van rechtswege één omgevingsplan (artikel 22.1 Ow). Het overgangsrecht, beschreven in de Invoeringswet Omgevingswet (IOw), regelt dat de gemeente in 2022 in ieder geval een omgevingsplan heeft dat gevuld is met (1) de regels die van rijksniveau naar gemeenteniveau gaan en (2) de bestaande ruimtelijke plannen en een aantal verordeningen (artikel 1.1, onderdeel JI IOw). Deze twee onderdelen vormen samen het tijdelijk deel van het omgevingsplan.

Procedure

Het oude recht is van toepassing op procedures die voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn gestart. Op dit bestemmingsplan is derhalve de Omgevingswet nog niet van toepassing, omdat de officiële procedure van dit bestemmingsplan gestart wordt voor 1 juli 2022. Ook is het overgangsrecht nu zo ingestoken dat alles wat in bestemmingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen is geregeld in feite gewoon geldig blijft na 1 juli 2022.

Conclusie

Het huidige recht blijft van toepassing op de procedure voor het opstellen van dit bestemmingsplan, omdat het ontwerpbestemmingsplan vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage wordt gelegd. Bij de invoering van de Omgevingswet gaat dit bestemmingsplan over in het omgevingsplan. Hiermee vormt de Omgevingswet geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan.

3.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is in september 2020 inwerking getreden. De NOVI vervangt de SVIR. In de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland. In de NOVI staat integraal werken met andere overheden en maatschappelijke organisaties centraal. Ook is er meer regie vanuit het Rijk. Door steeds een zorgvuldige afweging van belangen te maken wordt gewerkt aan vier prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

In de NOVI worden twintig nationale belangen genoemd, worden nationale keuzes gemaakt, wordt richting gegeven aan decentrale afwegingen en wordt gebiedsgericht gewerkt. Met de NOVI wil het rijk in concrete gebieden tot keuzes komen. De NOVI staat voor een 'omgevingsinclusief' beleid en onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes: combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies, kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal en afwentelen wordt voorkomen.

Relatie met dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan draagt bij aan de derde prioriteit van de NOVI: sterke en gezonde steden en regio's. De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een uitbreiding van het lokale verkeersnetwerk en biedt een alternatief voor een huidig knelpunt. Het bestemmingsplan draagt daarmee bij aan de realisatie van een bereikbaar, veilig en robuust netwerk. Ook wordt het bestaande bedrijventerrein nog beter aangesloten op het verkeers- en vervoersnetwerk. De ontwikkeling van dit bestemmingsplan sluit daarmee aan op de NOVI.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de NOVI ten aanzien van de daarin genoemde nationale belangen. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan de versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Relatie met de ontwikkeling

Dit bestemmingsplan is kleinschalig. De uitbreiding van het verkeersnetwerk betreft een uitbreiding van het lokale verkeersnetwerk in gemeente Woerden. Dit bestemmingsplan raakt geen nationale belangen zoals benoemd in het Barro.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt. Deze regeling staat beschreven in artikel 3.1.6 Bro. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt via een bestemmingsplan, uitwerkings- of wijzigingsplan, of een omgevingsvergunning. Zo bevat een dergelijk plan een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het plan een ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

De laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Mede aan de hand van jurisprudentie is duidelijk

welke ontwikkelingen al dan niet worden aangemerkt als (nieuwe) stedelijke ontwikkeling.

Relatie met dit bestemmingsplan

De realisatie van een weg kan niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zaaknummer 201608869/1). Dit bestemmingsplan hoeft daarom niet te worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

De ladder voor duurzame verstedelijking vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht

De Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is op 10 maart 2021 vastgesteld. De provincie Utrecht heeft een fijn woon- en leefklimaat en wil dat graag dat de iedereen ook in de toekomst prettig en gezond in de provincie kan leven. Tegelijkertijd is er ruimte nodig voor opgaven als de groeiende behoefte aan woningen, de aantrekkende economie en de energietransitie.

De omgevingsvisie van de provincie Utrecht geeft in zeven beleidsthema's richting aan de ontwikkeling en bescherming van een gezonde en veilige leefomgeving. In 2050 is er een provincie Utrecht:

- waarin stad en land gezond zijn;
- die klimaatbestendig en waterrobuust is;
- waarin duurzame energie een plek heeft;
- met vitale steden en dorpen;
- die duurzaam, gezond en veilig bereikbaar is;
- met een levend landschap, erfgoed en cultuur;
- die een toekomstbestendige natuur en landbouw heeft.

Deze thema's kennen samenhang en relaties in boven- en ondergrond. De thema's zijn in verband te brengen met het streven naar een duurzame, circulaire, gezonde en vitale provincie.

De behoefte aan wonen en werken in de provincie Utrecht is groot. Tot 2050 zijn 147.000 tot 177.000 extra woningen nodig om aan de volledige behoefte te voldoen. Voor de periode tot 2040 is de opgave 115.000 tot 145.000 woningen. Voor kleinere kernen speelt het vraagstuk hoe deze kernen vitaal te houden. De werkgelegenheid groeit tot 2050 stevig met naar verwachting 100.000 banen en dat is ook nodig voor een goede woon-werkbalans. Het zoeken naar ruimte voor woningen, werklocaties en voorzieningen hangt samen met het zoeken naar ruimte om de steden en dorpen gezond, veilig, duurzaam en bereikbaar te maken.

Voor het beleidsthema 'vitale steden en dorpen' wordt ervoor gekozen om de ruimtevraag voor wonen en werken op een duurzame wijze te accommoderen via binnenstedelijke en binnendorpse ontwikkeling, met aandacht voor bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energietransitie, gezondheid en inclusiviteit. Daarbij is een aantal locaties specifiek benoemd als potentiële locatie voor integrale ontwikkeling wonen en werken rond knooppunten. Hieronder valt het knooppunt Woerden.

Relatie met dit bestemmingsplan

In dit geval is sprake van de ontwikkeling van een nieuwe verbinding tussen de Rembrandtlaan en de Hollandbaan in Woerden-West, waarmee wordt gezorgd voor een robuuster verkeersnetwerk. Bovendien kan de ontwikkeling bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het stedelijk gebied Barwoutswaarder. Deze ontwikkeling past daarmee binnen het beleid uit de omgevingsvisie.

3.2.2 Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht

De Omgevingsvisie komt juridisch tot uitdrukking in een Omgevingsverordening met regels voor de leefomgeving. Op 10 maart 2021 hebben Provinciale Staten de interim Omgevingsverordening vastgesteld.

Relatie met dit bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen het gebied dat is aangeduid als Groene Hart (afbeelding 3.1). Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op dit gebied bevat bestemmingen en regels ter bescherming van de voorkomende kernkwaliteiten en bevat geen bestemmingen of regels die nieuwe activiteiten toestaan die de kernkwaliteiten onevenredig aantasten. Het bestemmingsplan ten behoeve van de realisatie van een brug tast de kernkwaliteiten dus niet onevenredig aan.

Afbeelding 3.1 Uitsnede Interim Omgevingsverordening (themakaart 'landschappen') met aanduiding globaal plangebied (rode contour)



Het plangebied valt daarnaast binnen het stedelijk gebied. Verstedelijking is binnen dit gebied toegestaan. Voor nieuwe plannen die betrekking hebben op woningbouw, bedrijventerreinen, detailhandel en kantoren gelden aanvullende bepalingen (paragraaf 9.2, stedelijke functies in stedelijk gebied). In dit geval is sprake van de ontwikkeling van een nieuwe ontsluiting in Woerden-West, waarmee wordt gezorgd voor een robuuster verkeersnetwerk. De bepalingen met betrekking tot woningbouw, bedrijventerreinen, detailhandel en kantoren zijn daarom niet relevant voor de voorgenomen ontwikkeling.

Voor het thema bereikbaarheid geldt dat een bestemmingsplan waarin nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien, waarborgt dat knelpunten in de bereikbaarheid niet toenemen en bij voorkeur afnemen. De motivering op het bestemmingsplan bevat:

- een beschrijving van het aantal verplaatsingen die deze nieuwe ontwikkelingen tot gevolg hebben;
- een beschrijving van de wijze waarop het plangebied wordt ontsloten voor de verschillende vervoerwijzen;
- een analyse of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het omliggende (regionale) verkeers- en vervoersnetwerk voor de diverse vervoerwijzen kunnen ontstaan; en
- een analyse of de bereikbaarheid door de beoogde ontwikkelingen wordt verslechterd en of de reistijd significant toeneemt.

Indien uit de analyse blijkt dat er mogelijk sprake is van verslechtering van de bereikbaarheid of toename van knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoernetwerk, wordt een mobiliteitstoets uitgevoerd. Hierin worden mogelijke oplossingen voor de geconstateerde knelpunten uitgewerkt, waarbij ook realisatie en financiering van deze maatregelen aan bod komen. De ontwikkeling van de Rembrandtbrug en de

aangesloten wegen draagt bij aan de ontwikkelingen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de stad Woerden. Knelpunten in bereikbaarheid nemen af. Een mobiliteitstoets is daarom niet nodig voor de beoogde ontwikkeling.

Op afbeelding 3.2 is te zien dat er een regionaal fietsnetwerk en een provinciaal OV-netwerk binnen het plangebied valt.

Afbeelding 3.2 Uitsnede Interim Omgevingsverordening (themakaart 'bereikbaarheid') met aanduiding globaal plangebied (rode contour)



Voor grondwaterbeschermingsgebieden (zie afbeelding 3.3) zijn in de verordening specifieke regels opgenomen over het gebruik van de gronden. In grondwaterbeschermingsgebieden moet, met het oog op de waterwinning, worden voorkomen dat er bedrijven worden gevestigd die voor de kwaliteit van de bodem en het grondwater een te groot risico vormen. Ook is het verboden om in een grondwaterbeschermingsgebied een niet-toelaatbare voor het grondwater schadelijke stof voorhanden te hebben. Daarnaast is het verboden om in een grondwaterbeschermingsgebied in Woerden boorputten op te richten, in exploitatie te nemen of te hebben met een boordiepte van 3 meter of meer onder maaiveld. Ook is het verboden om grond- of funderingswerken uit te voeren of te hebben op een diepte van 3 m of meer onder het maaiveld, met inbegrip van schuine boringen, uitgevoerd vanaf een locatie buiten de grondwaterbeschermingszone. Meer informatie over het thema water is vermeld in paragraaf 4.11.

Afbeelding 3.3 Uitsnede Interim Omgevingsverordening (themakaart 'ondergrond en bodem') met aanduiding globaal plangebied (rode contour)



Daarnaast is de Oude Rijn aan de noordzijde van het plangebied aangewezen als provinciale vaarweg. De Oude Rijn valt binnen het beperkingengebied vaarwegen. Hiervoor geldt een specifieke zorgplicht. De vaarweg moet vrij worden gehouden van schadelijke obstakels en losse stoffen. Ook mag de vaarweg of een daarbij behorend werk niet worden beschadigd. Bij de ontwikkeling van de Rembrandtbrug wordt de vaarweg niet beschadigd, noch worden stoffen geloosd in het water. Meer informatie, zoals hoe het lozen wordt voorkomen, is vermeld in paragraaf 4.8.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied is niet in strijd met de regels uit de omgevingsverordening.

3.2.3 Mobiliteitsvisie provincie Utrecht

De ambitie voor 2028 is dat provincie Utrecht nog altijd een aantrekkelijke provincie is met ruimte voor goed wonen, werken en natuur en met sterke ruimtelijke en sociale kwaliteiten. Een goede bereikbaarheid maakt Utrecht tot een aantrekkelijkere vestigingsplaats, het versterkt de economie en het bevordert een duurzame leefomgeving. De provincie Utrecht is een van de meest concurrerende regio's van Europa. Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht en aantrekkelijkheid van ons gebied en voor de concurrentiepositie van de provincie. Er wordt daarom ingezet op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en goederen snel op hun bestemming brengt en dat dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeftes.

De mobiliteitsvisie zet in op het versterken van de bestaande netwerken. De provincie hanteert de gebiedsbenadering: een proactieve werkwijze met het gebied als vertrekpunt waarin de nieuwe infrastructuur zijn plek krijgt.

Relatie met dit bestemmingsplan

De nieuwe ontsluiting in Woerden-West draagt bij aan een betere doorstroming en zorgt ervoor dat reizigers eerder op plek van bestemming zijn. Hiermee past de voorgenomen ontwikkeling binnen het beleid uit de mobiliteitsvisie.

3.2.4 Mobiliteitsprogramma 2019-2023

De komende jaren blijft de provincie Utrecht groeien. Zowel het aantal banen als het aantal inwoners neemt toe. Dit vergroot de vraag naar mobiliteit en de druk op de bereikbaarheid. De provincie Utrecht maakt de volgende keuzes:

- 1 kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei;
- 2 kiezen voor de meest geschikte combinatie van vervoerwijzen per gebied;
- 3 kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger;
- 4 kiezen voor kwaliteit voor de fietser;
- 5 kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht;
- 6 kiezen voor duurzame en innovatieve oplossingen.

Conclusie

De ontwikkeling in Woerden-West sluit aan bij doel 2: kiezen voor de meest geschikte combinatie van vervoerwijzen per gebied. De ontwikkeling draagt bij aan de ontwikkeling van een knooppunt door het realiseren van een autoweg, verbindingsweg en fiets- en looppaden.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Midden-Holland

Op 10 april 2017 is het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Midden-Holland vastgesteld. Gemeente Woerden valt hieronder.

Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Midden Holland vormt een regionaal plan voor de periode tot 2025, met een doorkijk tot 2030. De drie hoofdpogaven voor mobiliteit voor de regio Midden-Holland zijn:

- 1 concurrerend: het bevorderen van de concurrerende regio. Het ondersteunen van de economisch gewenste bereikbaarheidskwaliteit en ontwikkelingen in met name verstedelijkte gebieden;
- 2 leefbaar, groen en veilig: het bewaken van de groene, leefbare en ook veilige regio. Mobiliteit moet gewenste leefkwaliteiten ondersteunen en mag niet ten koste van het karakter van onze regio gaan;
- 3 adaptief: het benutten van kansen die voorbij komen - bijvoorbeeld op het gebied van technologie - om de bereikbaarheid van de regio te vergroten of de mobiliteit te verbeteren.

Relatie met dit bestemmingsplan

Er zijn tien speerpunten voor beleid benoemd. Het speerpunt 'doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten' sluit aan bij de voorgenomen ontwikkeling. Het gaat daarbij onder andere om de aanpak van huidige knelpunten. De nieuwe ontsluiting in Woerden-West leidt tot een robuust wegennetwerk.

De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied past binnen het regionaal beleid voor verkeer en vervoer.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030

Op 2 juli 2009 heeft de gemeenteraad de Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030 vastgesteld. De structuurvisie heeft betrekking op de gehele gemeente Woerden en bevat de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid. In dit document is de koers voor de brede toekomstige ontwikkeling van Woerden bepaald.

De gemeente heeft in de structuurvisie vijf kernambities geformuleerd als leidraad voor de ontwikkelingsrichting:

- 1 kwaliteiten Woerden verder ontwikkelen: een stedelijke kern met goede voorzieningen en een diversiteit aan woonmilieus, centraal gelegen in het Groene Hart;

- 2 ruimtelijke en cultuurhistorische identiteit als uitgangspunt: de twee bestaande landschappen (het veenweidegebied en de oeverwal) vormen de sturende kracht achter ruimtelijke ontwikkelingen;
- 3 alle kernen ook in de toekomst leefbaar en aantrekkelijk: dat betekent investeren in de bestaande woon- en werkgebieden;
- 4 Woerden goed bereikbaar: essentieel voor het goed kunnen functioneren van een gemeente, niet alleen voor auto's, maar ook voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer;
- 5 regionale functie verder uitbouwen: veel van de kleinere kernen zullen in toenemende mate afhankelijk zijn van Woerden voor de dagelijkse boodschappen, maar ook voor andere voorzieningen op het gebied van zorg, onderwijs, werkgelegenheid, leisure, cultuur en recreatie.

Relatie met dit bestemmingsplan

Op grond van de huidige ruimtelijke structuur valt het plangebied binnen bedrijventerrein. Daarnaast loopt de indicatieve zone van de Limes (zie voor verdere toelichting, 4.12.2) door het gebied (zie afbeelding 3.4).

Voor bestaande bedrijventerreinen ligt er een kwalitatieve opgave voor revitalisering.

Afbeelding 3.4 Visiekaart Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030 met globale aanduiding plangebied (rode contour)



De voorgenomen ontwikkeling om een nieuwe ontsluiting te realiseren en daarmee bestaande verbindingen te ontzien en een robuuster verkeersnetwerk te creëren, past binnen het beleid uit de gemeentelijke structuurvisie.

3.4.2 Omgevingsvisie

Vanaf 1 juli 2022 treedt naar verwachting de Omgevingswet in werking. Deze staat voor een goede balans tussen het gebruiken en beschermen van onze fysieke leefomgeving. De structuurvisie en het bestemmingsplan worden vervangen door de omgevingsvisie en het omgevingsplan. Gemeente Woerden werkt volop aan de voorbereidingen hiervan. De verwachte vaststelling van de omgevingsvisie vindt plaats in de loop van 2021.

PM: nader in te vullen zodra meer informatie over de (ontwerp) omgevingsvisie beschikbaar is.

3.4.3 Verkeersvisie 2030

De Verkeersvisie 2030 is door de gemeenteraad van Woerden vastgesteld op 18 mei 2017. Het is een politieke keuze om de verkeerssituatie in Woerden-West fundamenteel aan te pakken, vooruitlopend op de uitkomsten van de Strategienota 2030 en het Meerjarenverkeersplan. De aanpak dient zo veel als mogelijk te voldoen aan de volgende uitgangspunten:

- de hulpdiensten moeten altijd hun opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dicht bij het gemelde incident kunnen komen;
- binnen de kernen, wijken/buurtten en hiertussen geniet fietsmobiliteit de voorkeur boven gemotoriseerd verkeer. Dit moet gepaard gaan met veiligheid en parkeermogelijkheid voor de fietsen en een goede doorstroming van ál het verkeer. Fietsroutes van en naar scholen zijn specifiek ingericht ten aanzien van de veiligheid;
- 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;
- 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;
- binnen de gemeente wordt het aantal geluidgehinderden, als gevolg van gemotoriseerd verkeer, zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA-principe¹;
- binnen de gemeente wordt de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen, als gevolg van gemotoriseerd verkeer, zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA-principe.

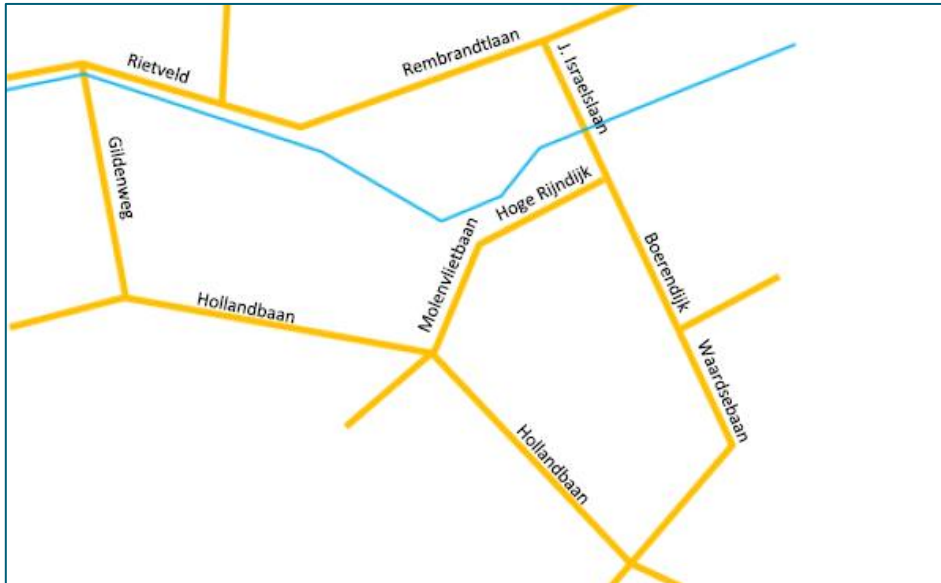
Om aan deze uitgangspunten te kunnen voldoen, is een wegencategoriseringsplan gemaakt. Het wegencategoriseringsplan verdeelt het verkeer zo evenwichtig mogelijk over het netwerk. In dit plan worden hoofdverbindingswegen aangewezen waarop doorstroming het belangrijkste is. Deze hoofdverbindingswegen worden gebruikt om vanuit Woerden zo snel, direct en efficiënt mogelijk op het provinciale wegennet of autosnelwegennet te komen. Er worden in principe geen snelheidsremmende maatregelen getroffen op hoofdverbindingswegen. In dit wegencategoriseringsplan zijn de volgende wegen in het plangebied als hoofdverbindingsweg gecategoriseerd:

- Rietveld van Zegveldse Uitweg tot en met de brug;
- Hollandbaan;
- Rembrandtlaan;
- Boerendijk;
- Waardsebaan;
- Hoge Rijndijk / Molenvlietbaan.

Op afbeelding 3.5 zijn de hoofdverbindingswegen in Woerden-West te zien.

¹ As Low As Reasonably Achievable/Affordable

Afbeelding 3.5 Hoofdverbindingswegen in Woerden-West



Belangrijke voorwaarde bij het aanleggen van nieuwe hoofdverbindingswegen is dat een aanzuigende werking van nieuw verkeer zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Daarnaast moet verkeer dat geen herkomst of bestemming in de gemeente Woerden heeft, zoveel mogelijk buiten de kernen om geleid worden. Van belang is om te benadrukken dat het hier expliciet gaat om een herkomst/bestemming buiten de gemeente: verkeer van en naar bijvoorbeeld Zegveld mag volgens de uitgangspunten van de verkeersvisie dus via de hoofdverbindingswegen in Woerden worden afgewikkeld.

Relatie met dit bestemmingsplan

Door de nieuwe verbinding wordt de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk ontlast. Het gaat om een reductie van ongeveer 45 % ten opzichte van de situatie in 2030 zonder extra brug over de Oude Rijn. In vergelijking met de huidige situatie wordt het daarnaast rustiger op de Boerendijk/ Waardsebaan en drukker op de Hollandbaan tussen de Molenvlietbaan en de Waardsebaan. Het project draagt positief bij aan het reduceren van verkeer op de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk. Daarnaast heeft de voorgenomen ontwikkeling van de Rembrandtbrug geen aantrekkende werking op het verkeer. Er treedt in dit geval geen verandering op ten opzichte van de situatie in 2030 zonder extra brug over de Oude Rijn. De voorgenomen ontwikkeling past hiermee binnen het beleid uit de Verkeersvisie 2030.

3.4.4 Groenblauw beleidsplan

Het groenblauwe beleidsplan is een visiedocument van de gemeente Woerden en is bedoeld om uitgangspunten en kaders te vormen voor de inrichting, het beheer en onderhoud van groen en water in de gemeente Woerden. De visie ziet van 2014/2023 en is per wijk gedefinieerd. Het beleidsplan is vervolgens omgezet in een wijk gerichte aanpak.

Relatie met dit bestemmingsplan

Het bestemmingsplan ligt in twee woonwijken, namelijk Molenvliet en Schilderskwartier en Vogelbuurt. Ook ligt het bestemmingsplan op een industrieterrein (Barwoutswaarder).

De visie op de wijk Molenvliet is meer groen en het beperken van overlast van de randwegen. De visie op de wijk Schilderskwartier en Vogelbuurt is nabij de Rembrandtlaan een vaste beplanting van bloemen en dat de oever een inrichting krijgt die past bij de historische context. Voor het industrieterrein richt de gemeente zich op het Jaagpad en de Hollandbaan voor meer wandelmogelijkheden.

Door de nieuwe verbinding wordt de Hollandbaan verlaagd waarbij een groene berm wordt gerealiseerd. Tevens is er genoeg ruimte voor voetpaden van de Hollandbaan tot de Rembrandtlaan en wordt het Jaagpad toegankelijker.

3.4.5 Klimaatbestendig Woerden 2.0

In het actieplan Klimaatbestending 2050 (2.0) zijn inrichtingseisen en inrichtingsprincipes opgenomen. De inrichtingseisen zijn een randvoorwaarde voor een plan in de openbare ruimte. Deze eisen gelden voor zowel reconstructieprojecten als voor nieuwbouw- en inbreidingslocaties en zijn beschreven in 'Actieplan Klimaatbestending 2050 2.0'.

Relatie met het bestemmingsplan

Het streven van de gemeente Woerden is om in 2050 bestand te zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering, zoals extreme droogte, hitte en heftige regenbuien. Het klimaatbestendig maken van de gemeente gebeurt samen met inwoners, ondernemers en partijen als het waterschap.

De gemeente Woerden streeft naar een optimaal gebruik van grondstoffen en materialen en stimuleert daarom het scheiden van afval. Restafval verbranden wordt steeds duurder en is slecht voor het milieu. Het overige afval kan hergebruikt worden. Zo wordt van GFT-afval weer compost gemaakt en is glas 100 % recyclebaar. Door hergebruik zijn er minder nieuwe grondstoffen uit de natuur nodig.

Bovengenoemde uitgangspunten en inrichtingseisen moeten in acht worden genomen bij de inrichting van het planproces. Daarnaast heeft de gemeente in de actieplannen nog verdere ambities opgenomen ten aanzien van de thema's CO₂-neutraliteit, Circulaire Economie, Klimaatbestendigheid en bodemdaling. Het benutten van kansen binnen deze thema's wordt tijdens de nadere uitwerking van het planproces onderzocht.

4

MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In het kader van gemeentelijke besluitvorming moet bij een bestemmingsplan door middel van een integrale ruimtelijke benadering nadrukkelijk rekening worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving en omwonenden. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen. De gevolgen op de leefomgeving worden in dit hoofdstuk door middel van de beschouwing van voor dit plan relevante milieu- en omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen, en hiermee wordt de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan aangetoond.

4.1 M.e.r.-beoordelingsplicht

Het voorkómen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Voor bepaalde (milieu)belastende activiteiten is het van belang 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 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 betreft 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 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 aanmeldnotitie niet noodzakelijk.

Voor de realisatie van de ontsluitingsweg zijn in dit bestemmingsplan de relevante milieu- en omgevingsaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, 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 nodig wordt geacht.

4.2 Verkeer en parkeren

Verkeer

Het Rembrandtbrugtracé past binnen de beoogde ontwikkeling van de hoofdwegenstructuur van Woerden zoals is vastgelegd in de verkeersvisie 2030. Met het nieuwe tracé worden andere overbelaste wegvakken in Woerden ontlast. Hierdoor neemt zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid toe. Met aanleg van het tracé blijven bedrijven en woningen in het gebied ontsloten en ontstaat er naast een nieuwe verbinding voor het gemotoriseerde verkeer een nieuwe fietsverbinding over de Oude Rijn, waarmee ook de omfietsroutes worden verkort.

Op 15 oktober 2020 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om de Rembrandtbrug te realiseren. Dit besluit is tot stand gekomen op basis van een uitgebreide verkenningsfase waarin gezocht is naar oplossingen voor de verkeersproblematiek op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk. In deze verkenningsfase zijn verschillende alternatieven onderzocht. Het resultaat van deze verkenningsfase is vastgelegd in de 'Eindrapportage, Project Brug Woerden-West d.d. augustus 2020'. Hieronder is een korte samenvatting gegeven van dit onderzoek.

Probleemstelling

In de huidige situatie is aan de westzijde van Woerden slechts één brugverbinding die Noord en Zuid verbindt. Hierdoor rijdt veel verkeer in het westen van Woerden over de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan en de Boerendijk, met files en vertragingen tot gevolg. Vanwege toenemende verstedelijking, welvaart en autonome groei zal het in de toekomst alleen maar drukker worden op deze route. Deze overlast en oponthoud is problematisch voor de leefbaarheid en heeft tevens tot gevolg dat hulpdiensten niet meer aan de aanrijtijden kunnen voldoen. Daarnaast is het verkeersnetwerk met slechts één brugverbinding in Woerden-West zwak. Bij het uitvallen van deze brugverbinding krijgt het verkeer te maken met grote omrijdroutes en forse vertragingen.

Doelstelling

De doelstelling van het project is om met een nieuwe brug en hoofdontsluitingsroute tussen Rietveld/Leidsestraatweg en Hollandbaan, de intensiteiten op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk te reduceren, zodat er een goede doorstroming en een veilig en robuust verkeersnetwerk in Woerden-West ontstaat en bijdraagt aan de verkeersvisie en strategienota:

- 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;
- 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.

Alternatieven

Bij de start van het project zijn twee alternatieven benoemd voor nadere uitwerking en vergelijkend onderzoek en gedurende het participatieproces zijn in de zomer van 2019 door de adviesgroep nieuwe alternatieven toegevoegd. Uiteindelijk zijn in de verkenningsfase de volgende alternatieven onderzocht;

- Gildenbrug: brug en tracé aansluitend op de Gildenweg en vervolgens de Hollandbaan;
- Rietveldbrug: brug en verbinding met de Hollandbaan ten oosten van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI);
- Rietveldbrug-West: brug en verbinding met de Hollandbaan ten westen van de RWZI.
- Rembrandtbrug: brug en verbinding tussen de kruising Leidsestraatweg – Rembrandtlaan en Hollandbaan – Kuipersweg.

De verschillende alternatieven zijn in de verkenningsfase beoordeeld op de thema's verkeer & vervoer, gebiedskwaliteit, gebiedsontwikkeling, toekomstbestendigheid en milieu & leefbaarheid. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de keuze voor de Rembrandtbrug.

Verkeerskundige werking Rembrandtbrug

De Rembrandtbrug leidt tot significante afname op alle delen van de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk (zie tabel 4.1). De Rembrandtbrug geeft hiermee invulling aan de primaire doelstelling: het ontlasten van de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk.

Tabel 4.1 Afname verkeersdruk op route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk

Rembrandtbrug	Rembrandtlaan	Jozef Israëllaan	Boerendijk (Hoge Rijndijk - Kwakelbrug)	Boerendijk (Esdoornlaan - Chrysantstraat)
Afname	- 22 %	- 36 %	- 40 %	- 21 %

Daarnaast kent de Rembrandtbrug ook andere verkeerskundige functies:

- voor het wegverkeer heeft de Rembrandtbrug heeft ook een functie voor verkeer met bestemming elders in Woerden en als hoofdonthoofding naar de A12. De realisatie leidt daarbij niet tot een significante toename van regionaal doorgaand verkeer;
- voor fietsverkeer biedt de Rembrandtbrug een directe route voor fietsverkeer.

Uit de verkeerskundige beoordeling blijkt dat verkeerskundig de aanleg van de Rembrandtbrug het meest gewenst is. Op de Hollandbaan tussen de Molenvlietbaan en de Waardsebaan en de aansluiting van de Rembrandtbrug bij de Leidsestraatweg/Rembrandtlaan, op de Jozef Israëlslaan en op de Boerendijk stroomt het verkeer niet de gehele dag geheel vrij door, maar deze vertragingen doen zich voornamelijk in de spitsperiodes voor. Op hoofdwegen is deze mate van doorstroming zeer acceptabel. Op alle andere wegen in het gebied stroomt het verkeer gedurende de gehele dag goed door.

Voor de uitgebreide verkeerskundige beoordeling wordt verwezen naar de 'Eindrapportage, Project Brug Woerden-West d.d. augustus 2020'.

Hiermee geeft de Rembrandtbrug invulling aan de ambities uit de Verkeersvisie 2030.

Parkeren

De Verkeersvisie en de nota Parkeernormen vormen het beleidskader voor het aspect parkeren. Voor de vaststelling van ontwerpbestemmingsplan wordt een parkeeronderzoek uitgevoerd om na te gaan hoeveel parkeerplekken er verdwijnen en hoeveel er teruggebracht moeten en kunnen worden.

PM: parkeeronderzoek.

4.3 Geluid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient het aspect geluid beoordeeld te worden. Bij het aspect geluid gaat het om het ruimtelijk mogelijk maken van geluidsbron (zoals wijzigingen aan een weg, spoorweg of industrie) enerzijds, en aan bestemmingen die een zekere mate van rust nodig hebben (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) anderzijds. Ruimtelijke plannen moeten voldoen aan de wet- en regelgeving die is opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet milieubeheer (Wm) en onderliggende besluiten en regelingen. Voor dit plan is een geluidonderzoek uitgevoerd, het onderzoeksrapport is bijgevoegd als bijlage III.

4.3.1 Toetsingskader

De Wet geluidhinder is van toepassing bij de aanleg en/of wijziging van de volgende geluidsbronnen:

- Wegen (hoofdwegen én 30 km wegen of woonerven).

Wegverkeer

De Wet geluidhinder geeft voor nieuw aan te leggen wegen en reconstructies van bestaande wegen afzonderlijke toetsingskaders en grenswaarden. Uitgangspunt is de geluidszone langs een weg. De breedte van de geluidszone hangt af van de aard van de weg.

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op alle situaties. De onderstaande tabel geeft een wettelijk kader van wegverkeerslawaaï.

Tabel 4.2 Wettelijk kader wegverkeerslawaaï

	Aanleg/ wijziging weg	Bouwen langs een weg
Hoofdweg (op geluidplafondkaart)	Wet milieubeheer Hoofdstuk 11 Geluid	Wet geluidhinder Hoofdstuk VI Zones langs wegen
Andere weg (geen 30 km)	Wet geluidhinder Hoofdstuk VI. Zones langs wegen	Wet geluidhinder Hoofdstuk VI. Zones langs wegen
30 km/u-weg en woonerf	Wet ruimtelijke ordening en Wabo	Wet ruimtelijke ordening en Wabo

De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor nieuwe situaties als een nieuwe weg of woning. Een akoestisch onderzoek is noodzakelijk als een overschrijding dreigt van de voorkeursgrenswaarde (art. 76a Wgh). Indien niet wordt voldaan aan deze voorkeursgrenswaarde dan is - onder voorwaarden - een hogere waarde toelaatbaar. Met een hogere waarde wijkt het bevoegd gezag af van de voorkeursgrenswaarde (streefwaarde) tot de hoogst toelaatbare waarde.

Tabel 4.3 Maximale ontheffingswaarde woning

Categorie woning	Maximale ontheffingswaarde Aanwezige weg	Aanwezige auto(snel)weg
Woning	in stedelijk gebied 63 dB (art. 83 lid 2 Wgh) In buitenstedelijk gebied 53 dB (art. 83 lid 1 Wgh)	in buitenstedelijk1 gebied 53 dB (art. 83 lid 1 Wgh)

Tabel 4.4 Maximale ontheffingswaarde andere geluidsgevoelige gebouwen

Andere geluidsgevoelige gebouwen	Hoogst toelaatbare waarde
gebouwen in buitenstedelijk gebied	53 dB (art. 3.2 lid 2 Bgh)
gebouwen in stedelijk gebied	63 dB (art. 3.2 lid 1 Bgh)
geluidsgevoelige terreinen	53 dB (art. 3.2 lid 1 Bgh)

Indien een weg wordt gereconstrueerd dan geldt het uitgangspunt dat de geluidsbelasting bij voorkeur niet significant toeneemt ten opzichte van de huidige waarde. Een akoestisch onderzoek moet worden ingesteld als verwacht wordt dat vanwege de te reconstrueren weg het geluid in de toekomst met 2 dB of meer kan toenemen. Als er sprake is van een dergelijke toename dan dient eerst te worden onderzocht of de toename met geluidmaatregelen kan worden beperkt. Als dat niet mogelijk is, dan kan een hogere waarde procedure worden gevolgd.

¹ Voor woningen in een zone van een autosnelweg geldt altijd het beschermingsniveau voor buitenstedelijk gebied. Ook als de woningen binnen de bebouwde kom liggen. Dit volgt uit de definitie van stedelijk- en buitenstedelijk gebied in de Wgh

Er is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting vóór de wijziging en naar de toekomstige geluidbelasting (zie bijlage III). Het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is volgens het RMG 2012 het zogenoemde maatgevende jaar. In beginsel is dit 10 jaar na realisatie van de plannen. De toekomstige geluidbelastingen zijn bepalend voor het treffen van eventuele geluidsmaatregelen.

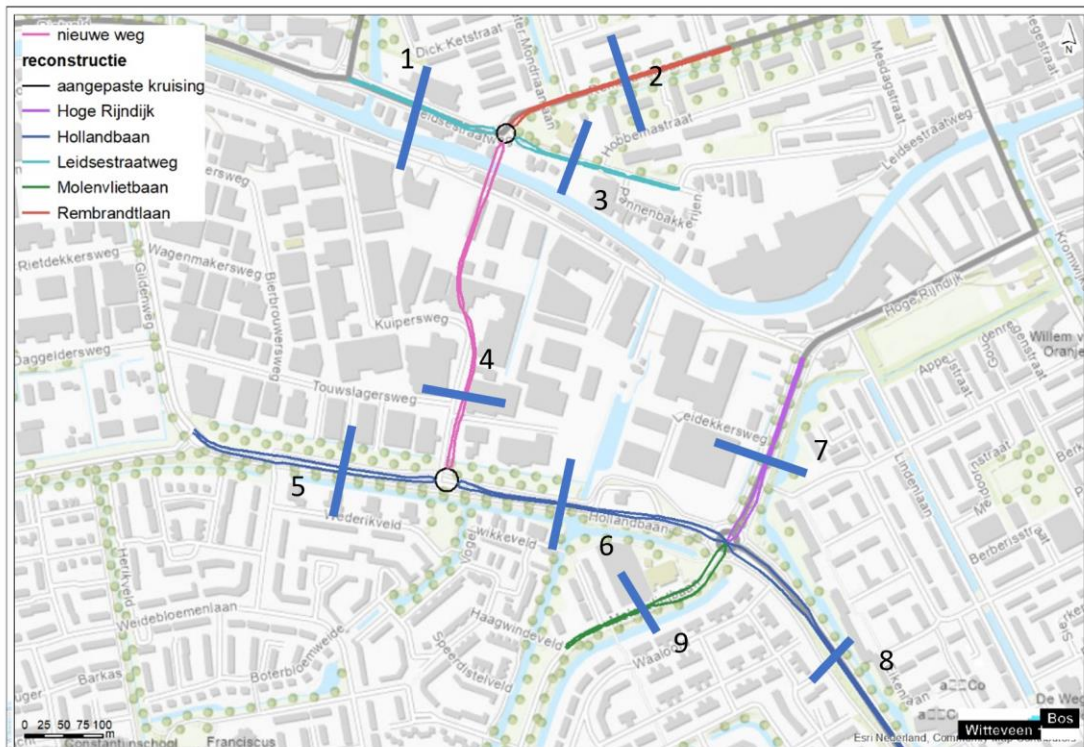
4.3.2 Resultaten

Voor de aanleg van een nieuwe weg dient beoordeeld te worden of geluidsgevoelige objecten, welke zijn gelegen binnen de wettelijke zone van deze betreffende weg, voldoen aan de gestelde grenswaarden welke gesteld zijn in de Wgh als gevolg van deze nieuwe weg. De Wgh is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een weg. Binnen deze zone wordt de geluidbelasting berekend. In de Wgh is aangegeven dat alle wegen voorzien zijn van een zone, met uitzondering van wegen in een als woonerf aangeduid gebied én wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. In artikel 74 van de Wgh zijn de geluidzones gedefinieerd. De geluidzones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden.

De grenswaarden van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder (Bgh) gelden voor de geluidgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidzone van de weg. Wat geluidgevoelige bestemmingen zijn, wordt bepaald in de Wgh zelf en in het Bgh.

Alle beschouwde wegen liggen binnen de bebouwde kom en hebben 2 of minder rijstroken. Het is om die reden dat de zonebreedte 200 meter bedraagt. De provincie Utrecht heeft verkeersintensiteiten voor de wegen in het onderzoeksgebied aangeleverd, voor de zichtjaren 2023 en 2036. Afbeelding 4.1 toont de voor het onderzoek beschouwde wegen met wegvaknummering.

Afbeelding 4.1 Overzicht wegvakken



Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidbelasting ten gevolge de nieuwe weg tussen de Hollandbaan en de Rembrandtlaan overschrijdt op zes woningen en twee gebouwen met elk acht appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting bedraagt 59 dB (inclusief aftrek) ter plaatse van de Barwoutswaarder 48. De geluidsbelastingen blijven wel (ruim) onder de maximaal te ontheffen waarde. Echter is er een overschrijding van 0,08 dB op de gewenste maximale waarde van 58 dB met betrekking tot het hogere waarde beleid.

De lijst met adressen met een overschrijding zijn weergegeven in tabel 4.5. In het akoestisch onderzoek in bijlage III is de volledige lijst met resultaten en locaties met vast te stellen hogere waarden opgenomen. Voor de woningen in tabel 4.5 dienen hogere grenswaarden te worden vastgesteld. Een aantal van de woningen aan Barwoutswaarder wordt geamoveerd. In dat geval hoeven geen hogere waarden worden aangevraagd en deze zijn daarom niet in tabel 4.5 opgenomen. Het amoveren gebeurt in het kader van leefkwaliteit en noodzakelijke inpassing van de infrastructuur.

Tabel 4.5 Vast te stellen hogere waarden voor de nieuwe weg

Naam	Adres	Geluidbelasting nieuwe weg (Lden [dB]) incl aftrek	Cumulatieve geluidbelasting [dB] excl. aftrek
06	Leidsestraatweg 229 (8 appartementen)	54	67
46	Kuipersweg 41	57	63
52	Wederikveld 125-155 (8 appartementen)	50	63

Voor alle genoemde woningen is onderzocht of het mogelijk is om traditionele maatregelen te treffen aan de bron en in de overdracht. Uit het onderzoek blijkt dat de traditionele bronmaatregelen vanwege de ligging van woningen nabij kruispunten niet mogelijk zijn. Het toepassen van een stiller wegdek is niet mogelijk op kruispunten in verband met het risico op schades door het 'wringen' van de autobanden van het verkeer. Hierdoor neemt de levensduur van het asfalt sterk af. In binnenstedelijk gebied zoals bij de Rembrandtlaan zijn overdrachtsmaatregelen (schermen) moeilijk inpasbaar en leiden deze tot onoverzichtelijke verkeersituaties. Om deze reden zijn overdrachtsmaatregelen geen reële optie om de geluidbelasting te verlagen. Voor deze woningen worden gevelmaatregelen onderzocht om het geluidniveau binnen te garanderen. Daarnaast wordt in de nadere planuitwerking gezocht naar inpassingsmaatregelen die kunnen bijdragen aan het verminderen van de hinderbeleving.

4.3.3 Reconstructietoets

Hollandbaan

Resultaten

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op acht woningen de geluidbelasting als gevolg van de Hollandbaan met meer dan 1,5 dB toeneemt. Er is dus sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De maximale toename bedraagt 2,20 dB ter plaatse van Kuipersweg 41.

Afweging maatregelen

Het treffen van bronmaatregelen zoals het aanleggen van stil wegdek is niet wenselijk. De locatie van de woningen waarvoor een hogere waarde mogelijk aan de orde is liggen bij de rotonde. Het karakter van deze locatie, waarbij veel zogenaamd wringend (optrekkend en afremmend) verkeer rijdt, maakt dat dit geen voordehand liggende oplossing is. Gezien de ligging van de woningen van de Waaloord (haaks) op de weg is het niet mogelijk om overal aan de inspanningsverplichting voor de realisatie van een geluidluwe zijde, waarbij voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde, te kunnen voldoen. Voor de Kuipersweg 41 geldt dat deze is gelegen nabij een kruispunt met meerdere wegen waardoor meerdere gevels worden aangestraald,

waardoor ook hier een geluidluwe gevel op basis van deze berekeningen niet gehaald wordt. Aangezien de woningen relatief dicht bij de weg zijn gelegen zal een (relatief) laag scherm niet leiden tot het volledig wegnemen van de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Mogelijk kan daarmee wel een geluidluwe zijde (op de begane grond) worden gecreëerd. Voor deze woningen worden gevelmaatregelen onderzocht om het geluidniveau binnen te garanderen. Daarnaast wordt in de nadere planuitwerking gezocht naar inpassingsmaatregelen die kunnen bijdragen aan het verminderen van de hinderbeleving.

Hogere waarden

Onderstaande tabel toont de vast te stellen hogere waarden voor de desbetreffende woningen.

Tabel 4.6 vast te stellen hogere waarde voor de Hollandbaan

adres	geluidbelasting Hollandbaan (Lden [dB]) incl aftrek	cumulatieve geluidbelasting [dB] excl aftrek
Waaloord 54	50	59
Waaloord 55	51	59
Waaloord 56	51	59
Waaloord 57	53	60
Waaloord 58	53	60
Waaloord 59	54	61
Waaloord 60*	54	62
Kuipersweg 41	56	63

* de kopse gevel van Waaloord 60 is een dove gevel. Deze behoeft in beginsel niet te worden beoordeeld.

Leidsestraatweg

Resultaten

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op zes woningen de geluidbelasting als gevolg van de Leidsestraatweg met meer dan 1,5 dB toeneemt. Er is dus sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De maximale toename bedraagt 2,10 dB ter plaatse van Rembrandt 148.

De maximale geluidbelasting bedraagt 60 dB (inclusief aftrek) ter plaatse van de Leidsestraatweg 134. De geluidsbelastingen blijven wel (ruim) onder de maximaal te ontheffen waarde (63 dB). Echter is er een overschrijding van 1,59 dB op de gewenste maximale waarde van 58 dB met betrekking tot het hogere waarde beleid.

Afweging maatregelen

Het treffen van overdrachtsmaatregelen binnen stedelijk gebied is veelal niet wenselijk. Een andere optie is het treffen van bronmaatregelen zoals het aanleggen van stil wegdek. De locatie van de woningen waarvoor een hogere waarde mogelijk aan de orde is liggen bij de rotonde. Het karakter van deze locatie, waarbij veel zogenaamd wringend (optrekkend en afremmend) verkeer rijdt, maakt dat dit geen reële oplossing is. Gezien de ligging van de woning aan de Leidsestraatweg 134 (nabij kruising met meerdere wegen) is het niet mogelijk om overal aan de inspanningsverplichting voor de realisatie van een geluidluwe zijde te kunnen voldoen. Voor de woningen langs de Rembrandtlaan geldt dat de achtergevel wel een geluidluwe zijde bevat. Voor deze woningen worden gevelmaatregelen onderzocht om het geluidniveau binnen te garanderen. Daarnaast wordt in de nadere planuitwerking gezocht naar inpassingsmaatregelen die kunnen bijdragen aan het verminderen van de hinderbeleving.

Hogere waarden

Onderstaande tabel toont de vast te stellen hogere waarde voor de desbetreffende woningen.

Tabel 4.7 Vast te stellen hogere waarde voor de Leidsestraatweg

adres	geluidbelasting (Lden [dB]) incl aftrek	cumulatieve geluidbelasting [dB]) excl aftrek
Leidsestraatweg 134	60	65
Rembrandtlaan 140	50	62
Rembrandtlaan 142	53	62
Rembrandtlaan 144	54	62
Rembrandtlaan 146	55	62
Rembrandtlaan 148	57	63

Hoge Rijndijk

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op geen van de woningen de geluidbelasting als gevolg van de Hoge Rijndijk met meer dan 1,5 dB toeneemt. Er is dus geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij alle woningen blijft de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Molenvlietlaan

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op geen van de woningen de geluidbelasting als gevolg van de Molenvlietlaan met meer dan 1,5 dB toeneemt. Er is dus geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De maximale toename bedraagt 0,87 dB ter plaatse van Waaloord 49.

Rembrandtlaan

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op geen van de woningen de geluidbelasting als gevolg van de Rembrandtlaan met meer dan 1,5 dB toeneemt. Er is dus geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De maximale toename bedraagt 1,05 dB ter plaatse van Leidsestraatweg 225.

4.3.4 Uitstralingseffect Hollandbaan en Rembrandtlaan

Voor het uitstralingseffect van een wegwijziging, dus het effect op wegen waar geen wijziging plaats vindt, wordt een oordeel gegeven van de verkeersintensiteiten die direct aan de wegwijziging wordt toebedeeld. Dat wil zeggen het verschil tussen de verkeersintensiteit in peiljaar 2036 zonder en met de nieuwe weg.

Voor de Hollandbaan geldt dat er op weekdagen in 2023 ruim 9.700 motorvoertuigen en in de situatie 2036 zonder brug circa 10.000 motorvoertuigen. Voor de situatie in 2036 met de brug zal de intensiteit in een weekdag toenemen tot ruim 12.500. Puur als gevolg van de aanleg van de Rembrandtbrug nemen de intensiteiten op de Hollandbaan ten oosten van de huidige rotonde toe met 25 %. Het geluid langs de Hollandbaan neemt hierdoor toe met ongeveer 1 dB.

In de huidige situatie rijden er tijdens weekdagen ruim 8.300 motorvoertuigen op de Rembrandtlaan in 2036 zonder brug zijn dit er 10.000. Voor de situatie met de brug zal de verkeersintensiteit afnemen tot circa 8.000 motorvoertuigen. Het uitstralingseffect is daarmee licht positief (afname).

4.3.5 Conclusie

Uit de resultaten blijkt dat voor de nieuwe weg voor acht locaties sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en het toepassen van maatregelen niet doelmatig is. Een hogere waarde dient te

worden aangevraagd voor deze locaties. Voor de Hollandbaan is sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het toepassen van maatregelen is niet doelmatig. Voor acht woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Voor de Leidsestraatweg geldt dat er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en het toepassen van maatregelen is niet doelmatig. Een hogere waarde voor zes woningen dient te worden aangevraagd. Met verlening van de hogere waarden vormt het onderdeel geluid geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.4 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waaraan in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Op grond van artikel 5.16 Wm stelt de gemeenteraad alleen een bestemmingsplan vast wanneer aannemelijk is gemaakt dat:

- het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden, of;
- de luchtkwaliteit als gevolg van het vergunde plan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert, of;
- het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen, of;
- de ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

4.4.1 Toetsingskader

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geeft aan wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Het bevoegde bestuursorgaan moet dan aannemelijk maken, dat het project aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

- een project is opgenomen in, of past binnen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen;
- een project draagt alleen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project leidt per niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.

De Wet milieubeheer (Wm) geeft grenswaarden voor de concentraties van onder andere stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient getoetst te worden of de ontwikkeling ervoor zorgt dat grenswaarden worden overschreden. Deze grenswaarden liggen voor zowel NO₂ als PM₁₀ op een jaargemiddelde van 40 microgram/m³.

Om te kunnen beoordelen of de grenswaarden gesteld in de Wm worden overschreden, moeten de achtergrondconcentraties (wat zijn de concentraties zonder de ontwikkeling) en de verwachte bijdrage van het project (hoeveel komt er qua concentraties bij) worden onderzocht.

Tabel 4.8 Wettelijk kader

Wet	Vastgestelde datum	Uitleg en relevantie
Wet milieubeheer (Wm)	15 november 2007	titel 5.2 van de Wm beschrijft de wettelijke plicht om aannemelijk te maken dat met een project of besluit wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen. Ook de belangrijkste uitvoeringsregels en grenswaarden zijn onderdeel van de Wm. Verder biedt de Wm de grondslag voor het NSL
Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl) 2007	19 december 2008 (wijziging)	de Rbl beschrijft op welke wijze de luchtkwaliteit moet worden berekend en beoordeeld. Onderdeel hiervan is het blootstellingscriterium (artikel 22), dat ingaat op de beoordeling van luchtkwaliteit op plaatsen waar mensen 'significant' worden blootgesteld

4.4.2 Resultaten

Er is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Deze is bijgevoegd als bijlage IV.

Effectbeoordeling

Onderstaande tabel 4.4 geeft een samenvatting van de beoordelingen van de effecten van de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie in 2027. Er is gekozen voor het jaar 2027 want De plansituatie in 2027 scoort neutraal voor NO₂, PM10 en PM2,5, omdat bij minder dan 5 % van de woningen een verslechtering van meer dan 0,4 µg/m³ optreedt.

Tabel 4.9 Samenvatting beoordeling luchtkwaliteitseffect

Stof	Score
NO ₂	0
PM10	0
PM2,5	0

Juridische haalbaarheid

Voor het toetsen van de juridische haalbaarheid wordt getoetst aan de grenswaarden. In tabel 4.10 worden de maximale concentraties per situatie met de jaargemiddelde grenswaarde. Voor PM10 is de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie maatgevend. Deze grenswaarde is equivalent aan een jaargemiddelde concentratie PM10 van 31,6 µg/m³.

Tabel 4.10 Maximale concentraties berekend voor de gebruiksfase per situatie afgezet tegen de jaargemiddelde grenswaarde

Situatie	NO ₂ (µg/m ³)	PM10 (µg/m ³)	PM2,5 (µg/m ³)
jaargemiddelde grenswaarde	40	40	25
plan 2027	28,6	19,1	10,4
referentiejaar 2027	28,6	19,1	10,4
plan 2036	24,3	18,4	9,8
referentiejaar 2036	24,2	18,4	9,8

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het planvoornemen niet zal leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

4.4.3 Conclusie

Voor alle situaties zijn de maximale waarden voor NO₂, PM10 en PM2,5 lager dan de wettelijke grenswaarden. Hiermee voldoen alle alternatieven aan de wettelijke normen, en zijn alle alternatieven juridisch haalbaar. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

Het transport, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading vrij kan komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. Daarnaast horen bij externe veiligheid de risico's volgend uit het in werking hebben van windturbines en luchthavens.

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gericht op de bescherming van individuen die zich bevinden in beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten¹. Deze twee soorten (kwetsbare) objecten worden ook wel de risico-ontvangers genoemd. In het kader van het vaststellen van nieuwe ruimtelijke plannen zoals een bestemmingsplan moet worden getoetst of het realiseren van het plan een onacceptabel externe veiligheidsrisico oplevert. Bij de toetsing moet gekeken worden naar twee soorten risico's, plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In deze paragraaf wordt eerst het toetsingskader beschreven met de daarbij behorende definities van het plaatsgebonden en groepsrisico. Daarna komen de risicobronnen die zich in het gebied bevinden aan de orde en is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

4.5.1 Toetsingskader

Externe veiligheid betreft de beheersing van de risico's en gaat om het gebruik, de opslag, de productie en het transport van gevaarlijke stoffen. De gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen:

- stationaire bronnen, zoals een fabriek of een LPG-vulpunt;
- mobiele bronnen, zoals transport van gevaarlijke stoffen over wegen en door leidingen.

Voor inrichtingen (bedrijven) zijn het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) en de 'Regeling externe veiligheid inrichtingen' (Revi) van belang. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen wordt externe veiligheid omschreven als 'de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen de inrichting waar een gevaarlijke stof bij betrokken is'.

De richtlijnen voor buisleidingen zijn weergegeven in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als ook de bijbehorende regeling (Revb).

Voor transport is de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' van belang. Daarnaast is er een aantal besluiten en regelingen vastgesteld waarin het beleid verder uitgewerkt is, waaronder het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij externe veiligheid wordt een onderscheid gemaakt tussen een plaatsgebonden risico en een groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon, die zich gedurende een jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10⁻⁵ (één op 100.000) en een contour waarbinnen deze kans 10⁻⁶ (één op 1.000.000) bedraagt. Binnen deze contour

¹ In artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is de definitie opgenomen van kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten.

mogen in ieder geval geen kwetsbare objecten (onder andere scholen, gebouwen waar zich veel mensen bevinden en gebouwen waar zich minder zelfredzame personen kunnen bevinden) aanwezig zijn of geprojecteerd worden.

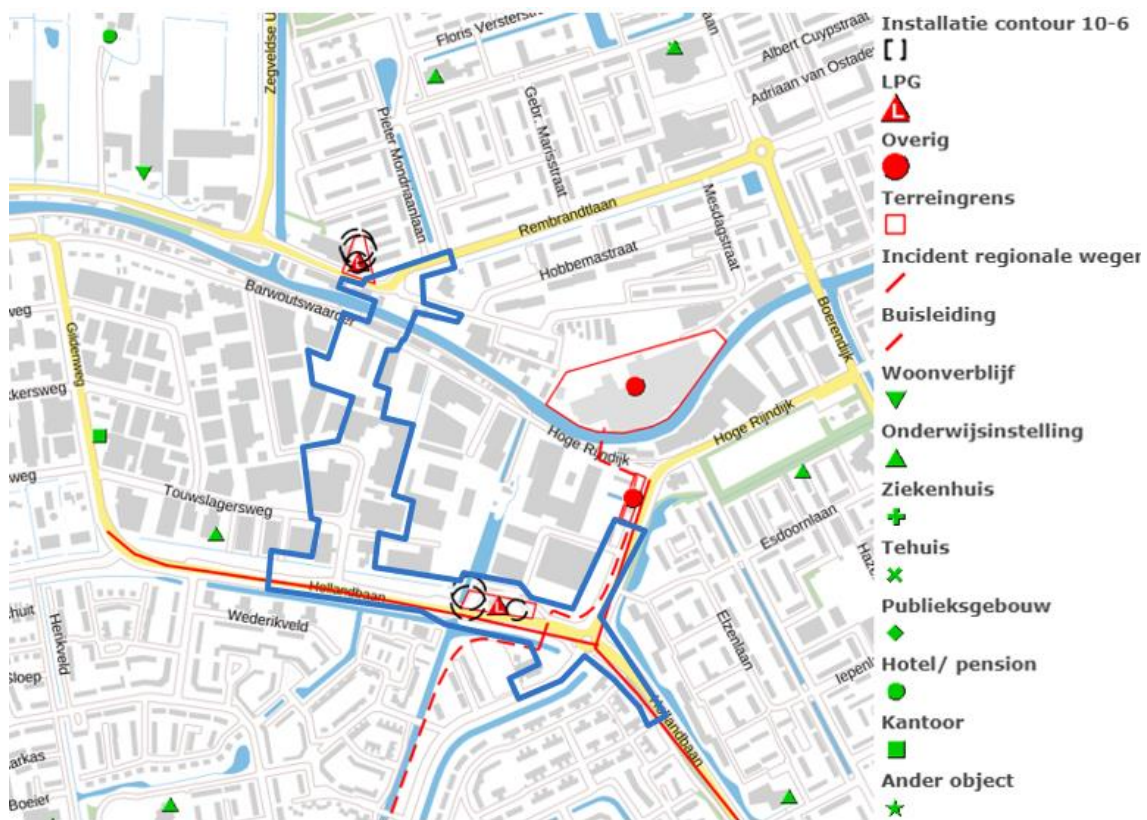
Het groepsrisico is de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Voor de contour van het groepsrisico geldt in ieder geval dat het niet wenselijk is om hier kwetsbare bestemmingen toe te staan. Het streven moet zijn om het aantal personen binnen het invloed gebied onder de oriëntatiewaarde en waar mogelijk zo laag mogelijk te houden.

4.5.2 Resultaten

Op de uitsnede uit de risicokaart¹ op afbeelding 4.2 zijn diverse risicobronnen in de buurt van het planvoornemen te onderscheiden:

- in de omgeving van het plangebied zijn twee LPG-punten aanwezig. Dit zijn inrichtingen met risicocontour PR 10-6. De risicocontour geeft aan hoe groot de overlijdenskans in de omgeving is door een ongeval met een risicobron. Binnen deze risicocontour mogen in principe geen nieuwe kwetsbare objecten worden mogelijk gemaakt;
- verder bevindt zich nabij het plangebied een transportleiding van de Gasunie. Ondergronds worden over deze route gevaarlijke stoffen getransporteerd;
- in de gemeente Woerden zijn er twee aangewezen hoofdroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het plangebied is de route Europalaan-Wulverhorstlaan-Hollandbaan relevant. Er zijn geen transportgegevens van het vervoer van gevaarlijke stoffen bekend over deze route.

Afbeelding 4.2 Uitsnede risicokaart met aanduiding plangebied (blauwe contour)



¹ bron: www.risicokaart.nl

Een nieuwe brug over de Oude Rijn en een nieuwe verbinding tussen deze brug en de Hollandbaan hebben geen effect op de routes tussen de A12 en bedrijven op en rond het bedrijventerrein Barwoutswaarder die gebruik maken van gevaarlijke stoffen¹. De gasleiding van Gasunie blijft ongewijzigd. De ontwikkeling van de nieuwe brug en verbinding maakt geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk. Een nieuwe brug over de Oude Rijn en een nieuwe verbinding tussen deze brug en de Hollandbaan hebben geen effect op de routes tussen de A12 en bedrijven op en rond het bedrijventerrein Barwoutswaarder waar gebruik wordt gemaakt van gevaarlijke stoffen.

4.5.3 Conclusie

De ontwikkeling van de nieuwe brug en verbinding maakt geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk. De nieuwe verbinding is daarnaast zelf geen risicobron of risicovolle transportroute en herinrichting leidt niet tot een toename in het plaatsgebonden risico of het groepsrisico. Hiermee treedt er geen wijziging op wat betreft externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid is geen belemmering voor het plan.

4.6 Natuur

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het ontwerp vanuit het oogpunt van natuur. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een quickscan natuur opgesteld. De quickscan natuur is toegevoegd als bijlage V.

4.6.1 Toetsingskader

De Wet natuurbescherming regelt op hoofdlijnen drie zaken:

- 1 bescherming van planten- en diersoorten;
- 2 bescherming van de in het kader van Europees natuurbeleid aangewezen Natura 2000-gebieden;
- 3 bescherming van bos en houtopstanden.

Soortenbescherming

Ten aanzien van soortenbescherming maakt de Wet natuurbescherming onderscheid in drie categorieën:

- vogels: dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn;
- Habitatrichtlijnsoorten: dit zijn soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, Bijlage I en II van het Verdrag van Bern en Bijlage II van het Verdrag van Bonn;
- andere soorten: dit zijn soorten die genoemd zijn in Bijlage A van de Wet natuurbescherming. Het gaat hier om een aantal zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten.

Voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving zoals foerageergebieden of vliegroutes) van beschermde soorten uit de eerste en tweede categorie mogen niet (opzettelijk) verstoord of vernietigd worden. Daarnaast mag geen enkele beschermde soort (opzettelijk) worden gedood of verwond. Bij vogels zijn daarnaast de nesten van belang. Er zijn vijf categorieën broedvogels waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn (categorie 1-4) of waarvan de nesten beschermd zijn als er onvoldoende alternatieven zijn (categorie 5).

De categorie 'andere soorten' gaat om soorten die niet onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn vallen. Deze soorten worden beschermd vanwege de breed in de maatschappij levende overtuiging dat deze dieren beschermd moeten worden. De overige soorten uit deze bijlage worden om ecologische redenen

¹ Effectrapportage brug Woerden-West, augustus 2020.

beschermd. Hiermee wordt door Nederland uitvoering gegeven aan het Biodiversiteitsverdrag om de staat van instandhouding van dier- en plantsoorten te garanderen. Omdat onder de categorie 'andere soorten' ook veel algemene soorten vallen, kan de provincie een lijst opstellen waarin een aantal soorten wordt vrijgesteld. Deze lijst vormt een bijlage bij de Verordening van de provincie Utrecht]. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing worden aangevraagd van de verbodsbepalingen in artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De Minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Ten aanzien van gebiedsbescherming geldt dat de Wet natuurbescherming de bescherming van Natura 2000-gebieden regelt.

Natuurnetwerk Nederland

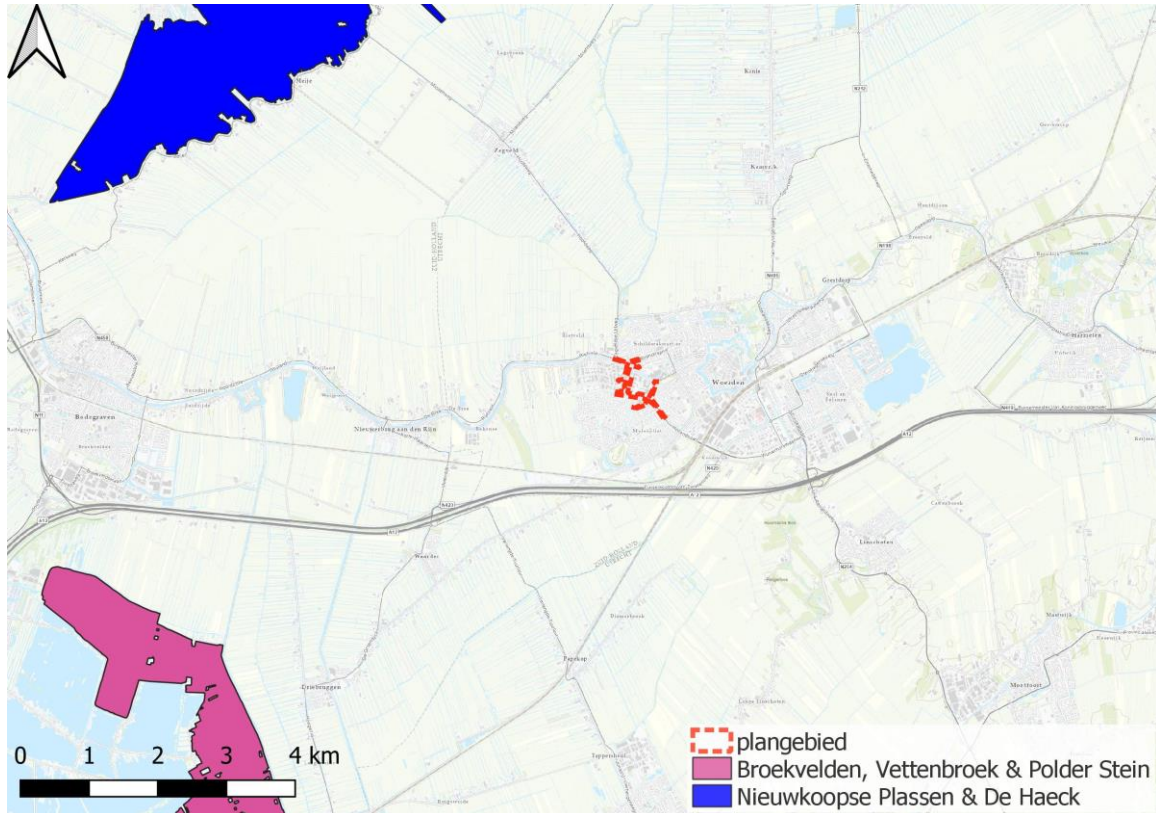
Het Natuurnetwerk Nederland, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zorgt voor een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden die met elkaar verbonden worden door ecologische verbindingzones.

4.6.2 Resultaten

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het gebied 'Nieuwkoopse Plassen & de Haeck', gelegen op een afstand van 5,6 km ten westen van het plangebied (afbeelding 4.3). Dit gebied heeft de status van Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied. Op iets grotere afstand (6,9 km) ten zuiden van het plangebied, ligt het Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein'. Dit gebied heeft de status Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied. Overige Natura 2000-gebieden bevinden zich op een afstand groter dan 10 km en worden gezien hun grote afstand tot het plangebied niet verder beschouwd.

Afbeelding 4.3 Ligging van het plangebied nabij Natura 2000-gebieden



Fysieke effecten

Het plangebied ligt op ruime afstand (5,6 km en 6,9 km) van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden Nieuwkoopse Plassen & de Haeck en Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein. De meest versturende werkzaamheden zijn daarbij de sloopwerkzaamheden en het eventueel heien voor het ingraven van funderingen, wat geluid en trillingen veroorzaakt en waarvan de effecten ver kunnen reiken (tot 1.500 m van de trillingsbron). De gebieden Nieuwkoopse Plassen & de Haeck en Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein liggen op een afstand groter dan 1.500 m en vallen buiten de verstoringscontour van de werkzaamheden. Als gevolg van de ruime afstand is geen sprake van een verstoring van aangewezen natuurwaarden binnen deze beschermde natuurgebieden bij de werkzaamheden.

Overige Natura 2000-gebieden liggen op grote afstand (> 10 km) van het plangebied. Tussen het plangebied en deze Natura 2000-gebieden strekt zich tevens een grootstedelijk en agrarisch gebied doorsneden met verschillende (snel)wegen en spoorwegen. Als gevolg van de afstand (> 10 km) en deze tussenliggende barrières kan worden uitgesloten dat fysieke effecten als gevolg van het voornemen zoals oppervlakteverlies en verstoring door geluid, licht, trilling of optische verstoring optreden tot binnen de betreffende Natura 2000-gebieden.

Stikstofdepositie

De werkzaamheden resulteren in emissies van met name stikstofoxiden (NO_2). Deze komen vrij uit de verbrandingsmotoren van vrachtverkeer en mobiele werktuigen. Deze emissies kunnen resulteren in stikstofdeposities in de nabijgelegen beschermde Natura 2000-gebieden (stikstofdeposities kunnen ver reiken; > 3 km en soms zelfs > 10 km). Door de aard en omvang van de werkzaamheden, in combinatie met de afstand (5,6 km en 6,9 km) tot het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied (Nieuwkoopse Plassen & de Haeck en Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein) zijn effecten van stikstofdepositie op voorhand niet uit te sluiten. De omvang en reikwijdte van de stikstofdepositie door de werkzaamheden voor de realisatie van de woonwijk en de gebruiksfase van de woonwijk zijn daarom met een AERIUS-berekening inzichtelijk gemaakt te worden (per kalenderjaar voor de aanlegfase). De AERIUS-berekening is opgenomen in bijlage IV.

Resultaten

Uit de stikstofdepositieberekeningen op basis van het huidig geldend rekenmodel blijkt dat in zowel de aanlegfase als gebruiksfase voor geen enkele Natura 2000-gebied een stikstofdepositie optreedt van meer dan 0,005 mol/ha/jaar.

In een uitspraak van 20 januari 2021 heeft de Raad van State geoordeeld dat de afkapgrens van 5 km voor stikstofdepositie van verkeersbewegingen onvoldoende is onderbouwd. Hierdoor is namelijk onduidelijk wat de invloed van verkeer buiten de afkapgrens is op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Hierdoor kan op dit moment op basis van de berekeningen met het huidig geldend rekenmodel nog niet definitief worden geconcludeerd dat er geen sprake is van significante gevolgen op Natura 2000-gebied. Tijdens de bestemmingsplanprocedure wordt dit onderzoek aangevuld zodra er duidelijkheid is over een nieuwe wijze waarop omgegaan dient te worden met het wegverkeer.

Overige (indirecte) effecten

Overige indirecte negatieve effecten zoals vernatting, verdroging en verontreiniging op Natura 2000-gebieden worden bij voorbaat uitgesloten vanwege voldoende grote afstand tot de betreffende gebieden.

NNN-gebied

Het plangebied maakt geen deel uit van het NNN van de provincie Utrecht, waardoor ruimtebeslag op voorhand is uitgesloten. Wel bevinden zich zones met deze status in de nabijheid van het plangebied. In provincie Utrecht is externe werking ten aanzien van het NNN een toetscriterium. Echter, gelet op de reeds aanwezige verstoring door de verstedelijking van het gebied in combinatie met de tijdelijk aard van de geplande werkzaamheden, is geen sprake van aantasting of verlies van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN van Utrecht. Een nadere procedure in de vorm van een 'Nee, tenzij-toets' is daarom niet noodzakelijk waardoor belemmeringen vanuit provinciaal natuurbeleid niet aan de orde zijn.

Soortenbescherming

Om de aanwezigheid van beschermde flora en fauna in of rondom het plangebied vast te kunnen stellen is een bureaustudie en een verkennend veldbezoek (bijlage PM) uitgevoerd. De bureaustudie bestond uit het raadplegen van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). Aanvullend hierop zijn, als daar aanleiding voor was, verspreidingsatlassen, internetbronnen en de op internet vrij verkrijgbare verspreidingsgegevens geraadpleegd. Ter verificatie van- en als aanvulling op de bureaustudie is een veldbezoek uitgevoerd op 30 maart 2021 door een ecooloog van Witteveen+Bos. Daarnaast is een habitatscan uitgevoerd.

Op basis van de biotoopeisen van beschermde soorten, het veldbezoek en de resultaten van de bureaustudie is bepaald of beschermde soorten leefgebied kunnen vinden in en nabij het plangebied en of daar nader onderzoek naar nodig is. Aan de hand van de geplande werkzaamheden en de verstoringgevoeligheid van soorten is vervolgens bepaald of negatieve effecten kunnen optreden, en of er sprake is van een overtreding van de Wnb.

Gelet op de uitkomsten van het vooronderzoek wordt een vervolgonderzoek op locatie uitgevoerd. Indien nodig worden mitigerende maatregelen getroffen of wordt gecompenseerd met een ontheffing. De vervolgonderzoeken zijn gereed alvorens het plan door de Gemeenteraad wordt vastgesteld.

Tabel 4.11 Samenvattende tabel soortenbescherming

Soortgroep	Kans op overtreding Wnb?	Vervolgstappen nodig?		Ontheffing aanvragen?
		Mitigerende maatregelen	Vervolgonderzoek (indien mitigatie niet mogelijk of niet voldoende)	
flora	nee	geen, wel zorgplicht	nee	nee
grondgebonden zoogdieren	nee	geen, wel zorgplicht	nee	nee
vleermuizen ¹	ja, - indien foeragerende/overvliegende vleermuizen worden verstoord; - indien verblijfplaatsen (indirect) worden aangetast of vernietigd; - indien een vliegrouete (Oude Rijn) wordt vernietigd.	ja, door: - werkzaamheden overdag uitvoeren en gebruik maken van vleermuisvriendelijk lichtbeheer; - trillingvrij werken; - de brug zo te ontwerpen dat de doorvliegbaarheid gegarandeerd wordt.	ja, - indien sloop- of kapwerkzaamheden plaatsvinden is een vleermuisonderzoek (conform protocol) nodig voor het vernietigen van verblijfplaatsen; - indien niet trillingvrij kan worden gewerkt is een vleermuisonderzoek (conform protocol) nodig ¹ voor het verstoren van verblijfplaatsen; - indien de brug niet passeerbaar ontworpen kan worden, is een vleermuisonderzoek conform protocol voor een essentiële vliegrouete nodig.	ja, - indien een verblijfplaats wordt vernietigd door sloop- of kapwerkzaamheden; - indien niet trillingvrij kan worden gewerkt en uit onderzoek volgt dat hierdoor een verblijfplaats (indirect) wordt aangetast; - indien een vliegrouete vernietigd wordt.

¹ Het onderzoeksgebied van het nader soortgericht onderzoek is afhankelijk van de wijze waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd. Wanneer wordt geheid moet rekening worden gehouden met een onderzoeksgebied met een straal van maximaal 1.500 m rondom de werkzaamheden. Wanneer funderingspalen met een geluidreducerende techniek wordt geïnstalleerd, dient rekening gehouden te worden met een onderzoeksgebied met een straal van maximaal 300 m rondom de werkzaamheden.

algemeen voorkomende vogels	ja, indien broedparen worden verstoord	ja 3 mogelijkheden: - buiten het broedseizoen werken; - werkzaamheden voor het broedseizoen inzetten en continu doorwerken; - of plangebied ongeschikt maken voor broedvogels.	nee	nee, mits mitigerende maatregelen in acht worden genomen
vogels met jaarrond beschermde nesten ¹	ja, indien jaarrond beschermde nesten van buizerd/sperwer/huismus/gierzwaluw (indirect) worden aangetast	ja, pulsgeluid en trilling veroorzakende werkzaamheden buiten de broedperiode	ja, nodig (t.a.v. gebruik nest). indien pulsgeluid of trilling veroorzakende werkzaamheden plaatsvinden is nader soortgericht onderzoek nodig naar de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten binnen de verstoringscontour. Dit in ieder geval voor huismus en als in broedperiode wordt getrild ook voor de overige soorten.	ja, enkel indien pulsgeluid of trilling veroorzakende werkzaamheden worden uitgevoerd en uit soortgericht onderzoek volgt dat hierdoor jaarrond beschermde nesten (indirect) worden aangetast
amfibieën	nee, vrijstelling algemeen voorkomende soorten binnen provincie Utrecht Ja, indien rugstreepdad opduikt in het plangebied tijdens de uitvoeringsfase. Individuen kunnen worden verwond of gedood wanneer deze tijdens de werkzaamheden het plangebied betreden en bijvoorbeeld onder de machines terechtkomen.	geen, wel zorgplicht ja, voorafgaand aan de uitvoeringsfase dient een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld, waarin maatregelen worden beschreven om verwonding of doden van de rugstreepdad te voorkomen.	nee nee, mits mitigerende maatregelen vanuit het ecologisch werkprotocol in acht worden genomen	nee nee, mits mitigerende maatregelen vanuit het ecologisch werkprotocol in acht worden genomen ja, indien gedurende werkzaamheden toch rugstreepdad op het werkteerrein worden aangetroffen
reptielen	nee	geen, wel zorgplicht	nee	nee
vissen	nee	geen, wel zorgplicht	nee	nee
vlinder, libellen & ongewervelden	nee	geen, wel zorgplicht	nee	nee

4.6.3 Conclusie

Natura 2000

Het plangebied is gelegen op 5,6 km en 6,9 km van de Natura 2000-gebieden Nieuwkoopse Plassen & de Haeck en Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein. De gebieden liggen op een afstand groter dan 1.500 m van het plangebied en vallen daarmee buiten de verstoringscontour van de werkzaamheden. Als gevolg van de ruime afstand, is geen sprake van een verstoring van aangewezen natuurwaarden binnen deze beschermde natuurgebieden bij de werkzaamheden.

Stikstof

Verder blijkt uit stikstofdepositieberekeningen dat de berekende toename van stikstofdepositie voor zowel de aanlegfase als gebruiksfase lager is dan 0,005 mol/ha/jaar. Er kan echter nog niet met zekerheid, gelet op huidige jurisprudentie, worden gesteld dat het onderdeel stikstof niet tot belemmeringen voor de uitvoering van de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied leidt. Dit wordt nader onderzocht voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vaststelt.

NNN-gebied

Het plangebied maakt geen deel uit van het NNN van Utrecht, waardoor ruimtebeslag op voorhand is uitgesloten. Een nadere procedure in de vorm van een 'Nee, tenzij-toets' is daarom niet noodzakelijk waardoor belemmeringen vanuit provinciaal natuurbeleid niet aan de orde zijn. Het onderdeel NNN leidt niet tot belemmeringen voor de uitvoering van de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied.

Beschermde soorten

Het aspect natuur leidt voorlopig niet tot belemmeringen voor de uitvoering van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied. Er is een vervolgonderzoek naar beschermde soorten ingesteld. Dit onderzoek is gereed voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vaststelt.

4.7 Water

De voorgenomen ontwikkeling kan effecten hebben op de waterhuishoudkundige situatie, zowel kwantitatief als kwalitatief. In Nederland is daarom de watertoets een verplicht onderdeel van elke ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets is een procesinstrument waarbij de waterbeheerders in een vroegtijdig stadium worden betrokken bij de voorgenomen ontwikkeling, zodat verschillende aspecten van 'water' een goede plaats krijgen in de planvorming. In de waterparagraaf worden de effecten van het ontwerp op deze verschillende aspecten omschreven, zoals waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen, beheer en onderhoud en het effect op grondwaterpeilen. De watertoets is bijgevoegd als bijlage VI

4.7.1 Toetsingskader

De watertoets is met ingang van 1 november 2003 wettelijk verplicht geworden voor bestemmingsplannen. Omdat het beleid van het waterschap niet rechtstreeks doorwerkt in het bestemmingsplan is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaald dat de gemeente vooroverleg naast vooroverleg met de waterbeheerder(s) (art. 3.1.1 Bro) staat ook expliciet beschreven dat de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving moet bevatten van de wijze waarop in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de waterhuishouding (art. 3.1.6 b Bro).

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Hieronder staat een overzicht van de voor het plangebied relevante wet- en regelgevingen en nota's.

Europees beleid

Kaderrichtlijn Water (KRW)

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die alle lidstaten verplicht te zorgen voor schoon grond- en oppervlaktewater. De KRW geeft bijvoorbeeld aan welke planten en vissen in het water behoren voor te komen, wat het zuurstofgehalte daarbij moet zijn en hoeveel voedingsstoffen een bepaald type water maximaal mag bevatten voor een gezond waterleven. De provincie legt de doelen voor het oppervlaktewater vast.

Nationaal beleid

Nationaal Waterplan (NWP2)

Het 2^e Nationaal Waterplan (NWP2) beschrijft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de periode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Dit plan is vastgesteld op 14 december 2015. Er wordt ingezet op het robuust en toekomstgericht inrichten van het Nederlandse watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Er wordt gestreefd naar een integrale benadering waarin wateropgaven zoveel mogelijk in samenhang met andere thema's worden ontwikkeld. Het kader van de watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Waterwet

Op 29 januari 2009 is de Waterwet vastgesteld. Deze wet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Bestuursakkoord Water

Het Rijk, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Unie van Waterschappen (UvW) en de Vereniging van waterbedrijven in Nederland (Vewin) sloten in 2011 het Bestuursakkoord Water (BAW). Daarin is afgesproken om de doelmatigheid van het waterbeheer te vergroten. Minder bestuurlijke drukte, heldere verantwoordelijkheden, slim en kosteneffectief samenwerken staat centraal in deze afspraken, die lopen tot 2021. Op 31 oktober 2018 hebben de waterpartners aanvullende afspraken gemaakt op het Bestuursakkoord Water. Dit omdat nieuwe opgaven vragen om nieuwe afspraken. Het addendum bevat nieuwe en hernieuwde afspraken over de volgende onderwerpen.

- de kansen van de informatiesamenleving;
- de risico's van digitale dreigingen;
- het succes van regionale samenwerking tussen gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven;
- implementatie van de Omgevingswet in de waterketen.

Doel van het Bestuursakkoord Water is te blijven zorgen voor:

- veiligheid tegen overstromingen;
- een goede kwaliteit water;
- voldoende zoet water.

Provinciaal beleid

Provinciaal Waterplan

Het Provinciaal Waterplan is vastgesteld op 7 december 2015 onder de naam Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021. Het Bodem-, Water- en Milieuplan is opgesteld op grond van de verplichting in de Waterwet en de Wet Milieubeheer om respectievelijk een regionaal waterplan en een provinciaal milieubeleidsplan op te stellen.

Beleid Hoogheemraadschap

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 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 500 m² extra verharding, in het buitengebied geldt 5000 m² als ondergrens.

Het waterbeleid van HDSR is opgenomen in de het waterbeheersplan 'Waterkoers 2016-2021'. Hierin worden de volgende ambities nagestreefd:

- 1 veiligheid tegen overstromingen:
 - de samenleving voelt zich veilig bij hoog water en droogte;
- 2 voldoende water:
 - voldoende water: niet te nat, niet te droog;
- 3 gezond water:
 - schoon en gezond water voor mens, plant en dier;
- 4 gezuiverd afvalwater:
 - afvalwater zuiveren voor een schone en gezonde leefomgeving;
- 5 genieten van water:
 - waterwerken beleven en waarderen.

Gemeentelijk beleid

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.

4.7.2 Resultaten

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is in afstemming met het Hoogheemraadschap een watertoets uitgevoerd. Deze is bijgevoegd als bijlage VI.

Grondwater

Bij de aanleg van de nieuwe weg en de brug over de Oude Rijn is mogelijk tijdelijke bemaling nodig. Dit geldt ook voor de vervanging van de rotonde op de kruising tussen de Hollandbaan en Molenvlietbaan. Afhankelijk van de duur en omvang hiervan dient te worden nagegaan of er sprake is van een vergunningsplicht. Indien dit niet het geval is, geldt uitsluitend de zorgplicht. Het is daarbij niet zonder meer toegestaan om het onttrokken grondwater te lozen op de gemeentelijke riolering op het oppervlaktewater. In veel gevallen geldt een voorkeursvolgorde en een vergunningsplicht. Hieraan dient in de vervolgfase aandacht te worden geschonken. Tijdens de uitvoering wordt duidelijk hoeveel tijdelijke bemaling noodzakelijk is om het werk te kunnen maken. Gezien de omvang van het werk en de karakteristieke van de omgeving vormt de benodigde vergunning geen belemmering voor de uitvoering. Wel kunnen door het Hoogheemraadschap aanvullende eisen worden gesteld de wijze, de duur en de hoeveelheid bemaling.

In de gebruiksfase zijn de effecten op de geohydrologie naar verwachting gering. Er zijn geen grote ondergrondse constructies voorzien die voor opstuwning van het grondwater kunnen zorgen. Wel vindt er ten zuiden van de Oude Rijn meer infiltratie van hemelwater plaats door de verhardingsafname. Hierdoor vindt meer aanvulling van het grondwater plaats. Dit leidt ertoe dat de ontwateringsdiepte verder afneemt. In het ontwerp van de weg is hier rekening mee gehouden.

Waterkwaliteit

De kruising tussen de Hollandbaan en Kuipersweg is aangesloten op hemelwaterriolering. Door de afname van het verhard oppervlak treedt er minder afstroming naar de riolering op en infiltreert er meer hemelwater in de bodem. Eventuele verontreinigingen die van het wegdek worden meegevoerd ondervinden natuurlijke zuivering in de bermen langs de weg. Hierdoor worden er geen negatieve effecten op de waterkwaliteit verwacht ten zuiden van de Oude Rijn. Ten noorden van de Oude Rijn neemt de netto verharding toe door de aanleg van een rotonde op de kruising tussen de Leidsestraatweg en de Rembrandtlaan. Dit is ook het geval bij de herinrichting van de kruising tussen de Hollandbaan en Molenvlietbaan. Vanwege de extra verharding stroomt er meer water af naar het (gemengde) rioolstelsel en infiltreert er minder water in de groenstroken langs de wegen. Tijdens hevige regenval neemt daardoor de kans op overstorten toe. Hierdoor is er een mogelijk negatief effect op de waterkwaliteit.

Ook kunnen zich verontreinigen ophopen op het brugdek. Bij neerslag worden deze verontreinigingen meegevoerd richting de riolering, de berm of de Oude Rijn. Hemelwater dat in de berm infiltreert ondergaat natuurlijke zuivering en vormt geen belemmering voor de waterkwaliteit. Hemelwater dat van het brugdek afstroomt in de Oude Rijn ondergaat dit niet. In de vervolgfase dient in het kader van de vergunningverlening met HDSR afgestemd te worden of afstromend wegwater van de brug naar de Oude Rijn zuivering dient te ondergaan. HDSR kan hierover nog geen definitief uitsluitsel geven. Het huidige advies van HDSR is om een VGS aan te leggen zodat de first flush niet in het oppervlaktewater terecht komt en met een hevige bui het overige hemelwater wel in de Oude Rijn terecht kan komen. Op deze manier worden negatieve effecten op de waterkwaliteit beperkt. De wijze van uitvoering van de hemelwaterafvoer staat de uitvoering van dit plan niet in de weg. In het project is rekening gehouden met de mogelijkheid om de first flush te zuiveren indien dat noodzakelijk is.

Effecten op waterveiligheid

De keringen langs de Oude Rijn zijn een belangrijk aandachtspunt. De geplande brug kruist de waterstaatswerken langs de Oude Rijn en hun beschermingszones. Het betreft onverheerde regionale waterkeringen. Omdat de brug in zijn geheel over de waterkering heen komt te liggen, geldt een vergunningplicht (paragraaf 28.2.3 Keur HDSR). Afhankelijk van het ontwerp van de brug kan er een aanvullende vergunningsplicht gelden voor het plaatsen van een brug over een primaire watergang (paragraaf 5.2.1 Keur HDSR) en het dempen van een primaire watergang (paragraaf 5.2.1 Keur HDSR). Daarnaast geldt voor beide gevallen een zorgplicht. De vergunning(en) kan/kunnen worden aangevraagd bij HDSR. De burg wordt in samenspraak met het Hoogheemraadschap zo ontworpen dat deze past binnen de voorwaarde voor het verkrijgen van een vergunning. In het bestemmingsplan is hier voldoende ruimte voor opgenomen. Hiermee vormen de genoemde vergunningen geen belemmering voor de uitvoering van het project.

De brug heeft een doorvaarthoogte van minimaal 1,50 m. Dit is geen belemmering voor de scheepvaart vergeleken met de bruggen boven- en benedenstrooms. Omdat er een handeling wordt verricht in of boven het watersysteem geldt de zorgplicht en mogelijk een aanvullende vergunningsplicht (paragraaf 22.2 Keur HDSR). Dit is een uitvoeringsvergunning waarmee in het project rekening is gehouden.

Effecten op afwatering

Ten zuiden van de Oude Rijn

Ten zuiden van de Oude Rijn is de omgeving vrijwel volledig verhard. Ten zuiden van de Oude Rijn vindt een netto verhardingsafname plaats vanwege de geplande aanleg van groenstroken langs de weg en het amoveren van bestaande panden. In de toekomstige situatie vindt daardoor meer infiltratie van hemelwater en minder afstroming richting de riolering plaats. Omdat er geen verhardingstoename plaatsvindt in dit gebied, bestaat hier geen verplichting om watercompensatie aan te leggen.

Afbeelding 4.4 Locatie van het uitgewerkte tracé binnen het studiegebied



Ter plaatse van de brug wordt lokaal de weg en het maaiveld opgehoogd om te voldoen aan de minimale doorvaarthoogte. Door deze helling stroomt hemelwater sneller af richting het zuiden. De effecten hiervan zijn naar verwachting gering, doordat er een netto verhardingsafname plaatsvindt en hemelwater beter kan infiltreren.

Aan het zuidelijke uiteinde van de verbindingsweg wordt de bestaande kruising vervangen door een rotonde. Deze rotonde komt binnen de beschermingszones A en K van de primaire watergang en de duiker onder de Kuipersweg te liggen. Op grond van paragraaf 4.2.3 van de Keur HDSR is het uitvoeren van handelingen binnen deze beschermingszones vergunningplichtig. Ook geldt hiervoor een zorgplicht. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met het benodigde ruimtebeslag. Waarmee deze vergunningsplicht de uitvoering niet in de weg staat.

Ten noorden van de Oude Rijn

Ten noorden van de Oude Rijn wordt de bestaande kruising vervangen door een rotonde en aangesloten op de te realiseren brug. Hierbij wordt een gedeelte van de bestaande groenstructuur verhard. Dit leidt tot een netto verhardingstoename van circa 1.100 m² ten noorden van de Oude Rijn. Hemelwater infiltreert daardoor niet langer in de bodem, maar stroomt af richting het gemengde rioolstelsel en het oppervlaktewater. Op grond van de Keur van HDSR is in dit peilgebied watercompensatie vereist van 15 % van de verhardingstoename (circa 165 m²). Deze compensatie dient te worden verricht in hetzelfde peilgebied of – in overleg met HDSR – in een aangrenzend peilgebied met een lager peil. De watercompensatie kan daarom ook mogelijk worden verricht in het peilgebied ten zuiden van de Oude Rijn langs het tracé van de nieuw aan te leggen weg. Aan de noordzijde worden ook gronden aangekocht waarmee ook weer verharding verdwijnt. Per saldo kan hiermee de watercompensatie worden opgevangen.

Ter plaatse van de Oude Rijn

Hemelwater dat in de toekomstige situatie valt op het brugdek, stroomt vooralsnog direct af naar de Oude Rijn. De verhardingstoename van het brugdek hoeft niet te worden gecompenseerd.

Kruising Hollandbaan en Molenvlietbaan

Voor de aanpassingen van de rotonde tussen de Hollandbaan en Molenvlietbaan gelden dezelfde aandachtspunten als voor de aanpassingen op de kruising tussen de Hollandbaan en Kuipersweg. Bij de herinrichting van de kruising tussen de Hollandbaan en Molenvlietbaan vindt er ook een netto verhardingstoename plaats ten koste van bestaande groenstructuur. Deze verhardingstoename is circa 200 m². Omdat de ingreep onderdeel is van een groter planvoornemen waarbij een verhardingstoename is voorzien, dient watercompensatie te worden aangelegd. De Keur schrijft een watercompensatie voor van 15 % van de verhardingstoename (30 m²). Binnen het plangebied is er voldoende ruimte om deze beperkte opgave op te vangen. Bijvoorbeeld door het iets verbreden van de bestaande watergangen.

Wanneer er werkzaamheden worden verricht binnen de beschermingszones van duikers of van primaire watergangen dient hier een vergunning voor te worden aangevraagd.

4.7.3 Conclusie

Het planvoornemen is vergunningplichtig op grond van de Keur van HDSR. Er dient een vergunning bij HDSR te worden aangevraagd voor de aanleg van een brug ter plaatse van waterstaatswerken. Daarnaast dient in het peilgebied ten noorden circa 165 m² aan open water gerealiseerd te worden als compensatie voor de lokale verhardingstoename. Deze compensatie wordt gevonden in het onttrekken van verharding op de aangekochte gronden.

Ten zuiden van de Oude Rijn is er sprake van een netto verhardingsafname. Er hoeft daarom geen compensatie aangelegd te worden. Wel geldt hier een vergunningplicht voor de aanleg van de rotonde in de buurt van de beschermingszones van de watergangen en de duiker onder de Kuipersweg.

Het onderdeel water staat de uitvoering van dit plan niet in de weg. Er is voldoende rekening gehouden met de benodigde ruimte om de voorwaarden vanuit het aspect water mee te kunnen nemen in het project. Wel zullen er richting de uitvoering verschillende vergunningen moeten worden aangevraagd. De voorwaarden aan deze vergunningen zijn ruimtelijke uitvoerbaar en is in het project rekening mee gehouden. Hiermee is het project uitvoerbaar.

4.8 Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Met andere woorden: is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt voor de beoogde bestemming(en)/ functie(s)? Is er bodemverontreiniging is die de functiedoelen kan frustreren, levert dit gezondheidsrisico's, ecologische risico's of verspreidingsrisico's op en kan er tijdig iets aan gedaan worden? 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.

4.8.1 Toetsingskader

De Wet bodembescherming (Wbb) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

4.8.2 Resultaten

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een milieuhygiënisch vooronderzoek uitgevoerd. Dit is bijgevoegd als bijlage VII.

Uit het milieuhygiënisch vooronderzoek komt naar voren dat rond en binnen het onderzoeksgebied potentieel bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Uit de geraadpleegde bodemonderzoeken blijkt dat de bodem binnen het onderzoeksgebied overwegend licht en plaatselijk matig tot sterk, is verontreinigd. De onderzoeken vertegenwoordigen over het algemeen geen actuele waarde en bieden veelal beperkt inzicht in de situatie ter plaatse van de openbare ruimte.

Ter plaatse van de onderstaande locaties is sprake van sterk verontreinigd(e) grond(water):

- Leidsestraatweg 132: op deze locatie is sprake van een ernstige bodemverontreiniging met minerale olie en aromaten tot 20 m-mv in zowel grond als grondwater. Het totale volume sterk verontreinigde grond is 7.200 m³;
- Leidsestraatweg 225: op deze locatie is sprake van een ernstige bodemverontreiniging met minerale olie in ondergrond van circa 150 m³ in de bodemlaag 0,6 - 1,5 m-mv;
- Leidsestraatweg 235 en 235A: hier is sprake van een restverontreiniging van circa 50 m³ onder de bebouwing. De kritische parameters zijn zware metalen en PAK;
- Barwoutswaarder 5 Garage en Barwoutswaarder 5: op deze locatie is sprake van een restverontreiniging onder de elementenverharding over een oppervlakte van circa 490 m²;
- Barwoutswaarder 7: sterke verontreiniging met minerale olie in de grond;
- Kuipersweg 9: op deze locatie is een geregistreerde restverontreiniging bekend met minerale olie. De omvang is niet bekend;
- Kuipersweg: op deze locatie is een geregistreerde restverontreiniging bekend met minerale olie. De omvang is niet bekend;
- Kuipersweg 39-41: sterke verontreiniging met minerale olie in het grond(water). De omvang is circa 9 m³ in de grond en 15 m³ in het grondwater;
- Transformatorhuisje Molenvlietbaan: sterke verontreiniging met minerale olie van circa 5 m³ in het grondwater;
- Touwslagersweg 20/Pijpenmakersweg 4: sterk verhoogde gehalten aan barium in grond en grondwater. Het verhoogde gehalte aan barium is naar verwachting van natuurlijke herkomst.

Potentiële verontreinigingslocaties

De oevers van de Oude Rijn, slootdempingen, (voormalige) boomgaarden en verdachte wegbermen zijn mogelijk diffuus verontreinigd. Deze locaties dienen daarom als potentiële verontreinigingslocaties aangemerkt te worden.

PFAS

Ter plaatse van vier locaties binnen of direct grenzend aan het onderzoeksgebied heeft in het verleden een brand gewoed. Mogelijk is bij het blussen van de branden gebruik gemaakt van PFAS-houdend blusschuim. Deze locaties worden beschouwd als verdacht op het voorkomen van verhoogde gehalten aan PFAS.

Asbest

Binnen het onderzoeksgebied zijn ter plaatse van diverse locaties zintuiglijke bijmengingen met puin waargenomen. Er is maar beperkt onderzoek gedaan naar asbest. Daar waar onderzoek is uitgevoerd is asbest analytisch niet aangetoond. Door de aanwezigheid van asbestverdacht puin kan niet worden uitgesloten dat er asbest aanwezig is binnen het onderzoeksgebied.

Waterbodem

Er is geen actuele informatie beschikbaar inzake de kwaliteit van de waterbodem. Gezien het gebruik door de pleziermotorvaart, de ligging in stedelijk gebied, de aanwezigheid van aangrenzende verontreinigingen

op de landbodem en de beperkte baggerwerkzaamheden wordt de waterbodem als verdacht aangemerkt op het voorkomen van verontreiniging.

Vervolg

Voorafgaand aan de grondroerende werkzaamheden ter plaatse van het gehele onderzoeksgebied wordt aanbevolen om een verkennend (water)bodemonderzoek conform de NEN 5740 en de NEN 5720 uit te voeren om de milieuhygiënische kwaliteit, de (indicatieve) hergebruiksmogelijkheden en de veiligheidsklasse ontwerpfase (CROW-publicatie 400) vast te stellen. De einddiepte van de uit te voeren boringen dient te worden afgestemd op de maximale ontgravingsdiepte. Als ook riolerings- en of bemalingswerkzaamheden zijn voorzien wordt aanbevolen het grondwater ook te onderzoeken op de relevante lozingsparameters van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden mee te nemen.

Voor het bodemonderzoek wordt de onderzoeksstrategie voor een verdachte locatie, diffuse bodembelasting, heterogeen verdeelde verontreiniging op schaal van monsterneming, niet-lijnvormig (VED-HE-NL) als meest doelmatig beoordeeld om de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vast te stellen. Tijdens de werkzaamheden is men alert op mogelijk asbest.

PM verdere uitwerking (vervolgonderzoek).

4.8.3 Conclusie

De voorgaande resultaten uit de bodemonderzoeken worden overlegd met het bevoegd gezag en indien nodig worden maatregelen genomen conform wet- en regelgeving. Dit staat de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkelingen op grond van dit bestemmingsplan niet in de weg. Het aspect bodem vormt geen belemmering voor het plan.

4.9 Archeologie

Voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan dient inzicht te zijn verkregen in bekende en te verwachten archeologische waarden in het plangebied en omgeving en wat de aard en omvang van de voorgenomen werkzaamheden is en of deze een bedreiging vormen voor het bodemarchief. Indien dit het geval is, wordt geadviseerd op welke wijze hiermee in het vervolgtraject van de plannen rekening dient te worden gehouden. Het onderzoek is opgenomen als bijlage VIII.

4.9.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2022 een overgangsregeling opgenomen.

De Erfgoedwet regelt onder andere de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd indien er sprake is van een hoge trefkans of indien het plangebied niet is gekarteerd.

4.9.2 Resultaten

In juni 2021 is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage VIII opgenomen bij de toelichting. Op basis van de tijdens het bureauonderzoek verzamelde gegevens is een gespecificeerde archeologische verwachting opgesteld. Deze geeft inzicht in de aard en de ouderdom (inclusief omvang en uiterlijke kenmerken), (diepte)ligging, en gaafheid van eventueel aanwezige archeologische resten.

Op grond van de onderzoeksresultaten en onder verwijzing naar de doelstellingen, kunnen de volgende uitspraken worden gedaan:

- rond 7 m diepte geldt voor het gehele plangebied een niet nader te specificeren verwachting voor goed bewaarde resten van tijdelijke kampementen uit het paleo- en mesolithicum;
- in het noordelijk deel van het plangebied – ten noorden van ruwweg de Touwslagersweg – Leidekkersweg – is sprake van een hoge verwachting op de aanwezigheid van resten van bewoning uit de periode vanaf de bronstijd. Uit het onderzoek is gebleken dat deze resten zich mogelijk op 40 tot 60 cm bevinden;
- midden door het plangebied loopt een zone waar resten van de Limesweg uit de Romeinse Tijd kunnen worden verwacht;
- langs de oevers van de Oude Rijn – het ontginningslint – bestaat een hoge verwachting op resten van bebouwing uit de periode Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd;
- de mogelijkheid bestaat dat deze resten (deels) zijn verstoord door recente (vanaf de 18^e eeuw) ontwikkelingen langs de Oude Rijn en (vanaf medio 20^e eeuw) in de rest van het plangebied.

Op basis van de resultaten van het onderzoek blijkt dat in het plangebied (mogelijk) archeologische resten bedreigd worden door de voorgenomen bodemingrepen. Om de gespecificeerde verwachting aan te vullen en te verfijnen wordt een vervolgonderzoek uitgevoerd in dat deel van het plangebied waar oeverafzettingen worden verwacht, ruwweg ten noorden van de Touwslagersweg – Leidekkersweg. Een dergelijk vervolgonderzoek heeft tot doel de opbouw van de ondergrond, de bodemopbouw en/of bodemverstoringen gedetailleerd in kaart te brengen. Aan de hand daarvan kan de in het bureauonderzoek opgestelde archeologische verwachting worden getoetst en kunnen concrete gegevens worden verzameld over gaafheid en diepteligging van de verwachte archeologische resten. Omdat er een verwachting is dat er archeologische vondsten worden gedaan worden de nu geldende dubbele bestemmingen (Archeologie, Archeologie 3 en Archeologie 4) behouden voor het nieuwe bestemmingsplan.

Daarnaast wordt in de zone waar de Limesweg verwacht wordt een intensiever booronderzoek ingesteld met als doel eventuele resten ervan te karteren. Wanneer bij de detaillering van de omvang en diepte van de ingrepen blijkt dat geplande verstoringen zich binnen de aldaar vastgestelde diepte van de verstoord bodem afspelen, kan op deze locaties verder onderzoek achterwege blijven.

In het overige deel van het plangebied wordt in het kader van de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch vervolgonderzoek gehouden. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).

4.9.3 Conclusie

Omdat er een verwachting is dat er archeologische vondsten worden gedaan worden de nu geldende dubbele bestemmingen (Archeologie, Archeologie 3 en Archeologie 4) behouden voor het nieuwe bestemmingsplan. Door de dubbele bestemmingen op te nemen vormt het onderdeel archeologie voorlopig geen belemmering voor de geplande ontwikkeling.

4.10 Cultuurhistorie en landschap

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om in een bestemmingsplan moet een beschrijving op te nemen van de manier waarop er rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden (gebouwd erfgoed, cultuurlandschap en archeologie). Hierbij gaat het om zowel beschermde objecten en structuren, als niet beschermde objecten als structuren.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet in de planvorming rekening worden gehouden met het aspect landschap. Hierbij gaat het onder andere om kenmerkende ruimtelijke patronen/ structuren, karakteristieke beplantingsvormen en gebruikte soorten, de ruimtelijke opbouw van bebouwing in een gebied en de natuurwaarden in de omgeving.

4.10.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2021 een overgangsregeling opgenomen.

Het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is om het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed te behouden. Dit houdt in dat bescherming moet worden geboden aan de aanwezige Rijksmonumenten, provinciale en gemeentelijke monumenten. Met als doel cultuurhistorische belangen te laten meewegen in de ruimtelijke ordening is per 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Daarmee zijn gemeenten verplicht in een bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden. Dat betekent dat een analyse moet worden verricht naar de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en dat daar conclusies aan moeten worden verbonden die in een bestemmingsplan verankerd worden.

4.10.2 Resultaten

De Oude Rijn met het Jaagpad en het bewoningslint hebben een belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische waarde. De parels in het lint zijn de aanwezige monumenten. In het plangebied is dit het gemeentelijke monument Leidsestraatweg 229 (Pakhuis). De landschappelijke kwaliteit van de Oude Rijn en het bewoningslint wordt in de huidige situatie negatief beïnvloed door de zichtbaarheid van het bedrijventerrein, de RWZI en het tuincentrum. Er is sprake van een stadsrandzone met een matige landschappelijke kwaliteit. Richting het westen neemt de negatieve invloed van de stadsrand af en komen de landschappelijke kwaliteiten van het Groene Hart meer naar voren. Bij de inpassing van de Rembrandtbrug is als randvoorwaarde gehanteerd dat het gemeentelijk monument Leidsestraatweg 229 niet wordt aangetast.

De Rembrandtbrug ligt binnen de bebouwde kom. De kruising Leidsestraatweg en de Rembrandtbrug vormen een logisch punt om de Oude Rijn over te steken en de brug ligt daarmee op een logische plek in het stedelijk weefsel. Het tracé draagt bij aan de leesbaarheid en herkenbaarheid van de structuur van de stad. Daarnaast zorgt deze verbinding voor een doorgaande wenselijke open structuur op het gesloten en slecht leesbare bedrijventerrein. De lichte bochten in het tracé hebben geen negatief effect op de structuur en leesbaarheid. Daarnaast geeft dit tracé perspectief op versterking van de ruimtelijke kwaliteit op Barwoutswaarder. Wel gaat dit gepaard met de sloop van een waardevol bebouwingslint aan de Oude Rijn. Het wegtracé ligt in het meest verouderde deel van het bedrijventerrein Barwoutswaarder. Hoewel het tracé leidt tot veel sloop van woningen en bedrijfspanden, betekent dit ook dat de resterende gronden (gronden die overblijven na sloop bedrijfspand en realisatie van het wegtracé) opnieuw kunnen worden uitgegeven

binnen de visie van de revitalisering van het gebied. Hierdoor ontstaat een eerste stap in de gewenste revitalisering en ontstaan er nieuwe structuren met zichtlocaties.

Jaagpad

Het Jaagpad heeft als verbinding van de binnenstad met het buitengebied een belangrijke cultuurhistorische en recreatieve waarde. Vanuit het behoud van deze verbinding is het wenselijk om een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Tegelijkertijd geldt een ongelijkvloerse kruising met het Jaagpad geen onderdeel uitmaakt van het huidige voorkeursalternatief zoals deze door uw Raad is vastgesteld. Het ongelijkvloers kruisen zou daarmee een extra investering vragen.

Uit analyse is het mogelijk gebleken dat ook bij een gelijkvloerse kruising een zorgvuldige en veilige inpassing van het Jaagpad mogelijk is. Dit kan daarbij worden uitgevoerd voor veel lagere extra investeringskosten dan een onderdoorgang (50-100 duizend vs. 1-1,5 miljoen), zelfs als een deel van de kosten voor een onderdoorgang uit cofinanciering komt. Doordat een visie en aanpak voor de inrichting van de Oude Rijn en het Jaagpad voor de lange termijn ontbreekt, is er op dit moment geen aanleiding om te zoeken naar een oplossingsrichting waarbij het Jaagpad het Rembrandttracé ongelijkvloers kruist. Hiermee maakt een onderdoorgang op dit moment geen onderdeel uit van het voorontwerpbestemmingsplan.

4.10.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie en landschap vormt geen belemmering voor het plan.

4.11 Kabels en leidingen

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen en verbindingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. De leidingen en verbindingen zijn te verdelen in drie typen:

- 1 buisleidingen met een externe veiligheidszone;
- 2 bovengrondse hoogspanningslijnen;
- 3 overige leidingen.

De eerste twee typen leidingen zijn in ieder geval planologisch relevant. Voor de overige leidingen bepaalt het bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn.

Voorbeelden van planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen en goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

4.11.1 Wettelijke grondslag

Voor elk van de drie typen leidingen en verbindingen is het wettelijk gezien anders geregeld:

- 1 voor buisleidingen geldt een wettelijke verplichting. Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang;
- 2 voor bovengrondse hoogspanningsleidingen geldt een advies van het Rijk. Hoe omgegaan moet worden met bovengrondse hoogspanningslijnen bij ruimtelijke plannen heeft het rijk aangegeven in haar 'Advies met betrekking tot hoogspanningslijnen' uit 2005 met kenmerk SAS/2005183118;
- 3 voor de overige leidingen bepaalt bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn. Gewone nutsleidingen zijn meestal niet relevant. Maar voor sommige leidingen is het toch wenselijk deze in het

bestemmingsplan op te nemen. Bijvoorbeeld omdat ze van groot maatschappelijk belang zijn en er grote problemen ontstaan als de leiding niet meer werkt.

4.11.2 Resultaten

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een inventarisatie uitgevoerd naar kabels en leidingen binnen het plangebied (zie bijlage IX). Alle kabels en leidingen aanwezig binnen de scopegrenzen zijn geïnventariseerd, waarbij de focus ligt op deze die mogelijk een raakvlak vormen met de geplande werkzaamheden. Uit de inventarisatie blijkt dat in binnen de scopegrenzen datakabels, laag- en middenspanningskabels, gasleidingen hoge en lage druk, rioolleidingen onder druk en vrijval en waterleidingen aanwezig zijn. In tabel 4.12 is een overzicht weergegeven van de aanwezige kabels en leidingen met de bijbehorende contactgegevens uit de KLIC.

Tabel 4.12 Kabels en leidingen per netbeheerder met contactgegevens

Netbeheerder	Thema('s)
Bt Nederland N.V.	Data
Eurofiber Nederland B.V.	Data
Gemeente Woerden	Middenspanning; riool onder druk; riool vrijval; data; laagspanning; overig
Oasen N.V.	Water; laagspanning
Stedin Netbeheer B.V.	Gas hoge druk; hoogspanning; middenspanning; data; gas lage druk; laagspanning
Vitens	Water
Ziggo B.V.	Data

Om de hogedruk aardgastransportleiding van Stedin en de rioleringsleiding van de gemeente Woerden te beschermen is in het bestemmingsplan een dubbelbestemming 'Leiding-Gas' en 'Leiding-riool' opgenomen. De regeling voorziet in de bescherming van de leidingen. Ter plaatse van de dubbelbestemming mogen geen gebouwen en bouwwerken worden gebouwd, anders dan ten behoeve van de leidingen (bebouwingsvrije en/of veiligheidszone). Voor het uitvoeren van werkzaamheden die schadelijk kunnen zijn voor de leidingen is een omgevingsvergunning noodzakelijk.

4.11.3 Conclusie

Het onderdeel kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.12 Niet-gesprongen explosieven

In deze paragraaf wordt ingegaan op de mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven in het plangebied en de gevolgen hiervan op voorgenomen ontwikkeling.

4.12.1 Toetsingskader

Na de Tweede Wereldoorlog zijn op diverse plekken in Nederland niet-gesprongen explosieven (verder NGE genoemd) achtergebleven. Deze NGE vormen een risico op het moment dat in de nabijheid van deze explosieven activiteiten in de bodem worden uitgevoerd, zoals graven. Voorafgaand aan deze

Milieuzonering betekent het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies (zoals wonen en recreëren) anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het zoveel mogelijk beperken of voorkomen van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen verrichten.

4.13.1 Toetsingskader

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009). In de publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting.

De publicatie geeft voor vele bedrijfstakken en installaties aan:

- welke milieuonderwerpen een rol kunnen spelen;
- welke gemiddelde afstanden tot de woonbebouwing 'passend' zijn.

In de handreiking is een lijst opgenomen die inzichtelijk maakt welke milieuaspecten van belang zijn en in welke milieucategorie een bedrijf ingedeeld zou kunnen worden. Het instrument heeft een integrale benadering. Per bedrijf is in beeld gebracht welke richtafstand aan de orde is voor de aspecten geluid, geur, stof en externe veiligheid. De milieucategorie wordt bepaald op de maatgevende (grootste) afstand. De VNG-publicatie is daarmee een onmisbaar hulpmiddel in de bestemmingsplanpraktijk.

4.13.2 Resultaten

Dit bestemmingsplan maakt in de toekomst een nieuwe brug en een nieuwe verbindingsweg tussen de brug en de Hollandbaan mogelijk. De brug en weg zijn geen functies die milieuhindergevoelig zijn of vallen onder milieubelastende bedrijven of inrichtingen. Een verdere toetsing aan het aspect bedrijven en milieuzonering is daarom niet noodzakelijk.

Voor een specifieke toetsing van andere milieuaspecten, zoals geluid en luchtkwaliteit, wordt verwezen naar de voorgaande paragrafen. Hierin wordt ingegaan op de eventuele gevolgen voor het woon- en leefklimaat in de omgeving van het plangebied.

4.13.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.14 Sociale veiligheid

Naast een aantrekkelijke en aanpasbare fysieke leefomgeving moet een leefomgeving vooral ook (sociaal) veilig in het gebruik moeten zijn. Het gaat er om dat mensen zich veilig voelen en dat zoveel mogelijk daadwerkelijk zijn. Factoren die kunnen bijdragen aan (het gevoel van) meer veiligheid zijn onder andere:

- informeel toezicht op de openbare ruimte;
- persoonlijke controle over de ('eigen') omgeving;
- het imago van het (totale) gebied.

Sociale veiligheid is in dit geval vooral een ontwerpogave. Belangrijk is dat er voldoende zicht en toezicht is. In dit geval wordt deels langs de weg en deels over een ventweg een fietsroute gerealiseerd. De nieuwe fietsroute sluit goed aan op het bestaande fietsnetwerk van Woerden en geeft een directe verbinding met de Leidsestraatweg-Rembrandtlaan en de Hollandbaan. Het is een directe route die fietsafstanden verkleint. Een bedrijventerrein is echter niet direct een heel aantrekkelijke omgeving. In nachtelijke uren is er vanuit de bedrijfspanden rond de weg geen sprake van toezicht. Omdat de nieuwe fietsroute een aanvullende route is, kunnen fietsers er ook (bijvoorbeeld in de avond en nacht) voor kiezen om gebruik te maken van één van de huidige fietsroutes langs de Gildenweg-Hollandbaan, Barwoutswaarder-Hoge Rijndijk-Molenvlietbaan of Rembrandtlaan-Boerendijk.

4.15 Duurzaamheid

Samen met inwoners, ondernemers en bedrijven werkt de gemeente Woerden aan een duurzame leefomgeving. Er wordt aan drie thema's gewerkt: duurzame energie, klimaat- en bodemdaling en afval.

Duurzame energie

De gemeenteraad van Woerden heeft op 30 oktober 2014 de motie 'Duurzaam met een doel' aangenomen waarin de ambitie is verwoord om in 2030 een klimaatneutrale (ook wel CO₂-neutrale) gemeente te zijn. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente 4 actieplannen opgesteld: CO₂-neutraal 2030, Circulaire Economie, Bodemdaling 2050 en klimaatbestending 2050 (2.0). In deze actieplannen zijn de ambities van de gemeente vertaald naar een lange termijn strategie en worden beleidskaders uiteengezet. In een aantal van deze actieplannen worden beleidsuitgangspunten en inrichtingseisen genoemd bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Actieplan Klimaatbestending 2050 (2.0)

In het actieplan Klimaatbestending 2050 (2.0) zijn inrichtingseisen en inrichtingsprincipes opgenomen. De inrichtingseisen zijn een randvoorwaarde voor een plan in de openbare ruimte. Deze eisen gelden voor zowel reconstructieprojecten als voor nieuwbouw- en inbreidingslocaties en zijn beschreven in 'Actieplan Klimaatbestending 2050 2.0'.

Klimaat en bodemdaling

Het streven van de gemeente Woerden is om in 2050 bestand te zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering, zoals extreme droogte, hitte en heftige regenbuien. Het klimaatbestendig maken van de gemeente gebeurt samen met inwoners, ondernemers en partijen als het waterschap.

Afval

De gemeente Woerden streeft naar een optimaal gebruik van grondstoffen en materialen en stimuleert daarom het scheiden van afval. Restafval verbranden wordt steeds duurder en is slecht voor het milieu. Het overige afval kan hergebruikt worden. Zo wordt van GFT-afval weer compost gemaakt en is glas 100 % recyclebaar. Door hergebruik zijn er minder nieuwe grondstoffen uit de natuur nodig.

Bovengenoemde uitgangspunten en inrichtingseisen moeten in acht worden genomen bij de inrichting van het planproces. Daarnaast heeft de gemeente in de actieplannen nog verdere ambities opgenomen ten aanzien van de thema's CO₂-neutraliteit, Circulaire Economie, Klimaatbestendigheid en bodemdaling. Het benutten van kansen binnen deze thema's wordt tijdens de nadere uitwerking van het planproces onderzocht.

4.15.1 Conclusie

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5

JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de algemene opzet van de planregels en een toelichting op de regels (o.a. bestemmingsregels).

5.1 Algemeen

5.1.1 Wat is een bestemmingsplan?

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder, et cetera) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- 1 de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren;
- 2 de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning tot bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken' (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt:

- 1 het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen).

En een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:

- 2 het bebouwen van de gronden;
- 3 het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals de Woningwet, de Erfgoedwet, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

5.1.2 Over bestemmen en aanduiden

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de regels zijn opgenomen. De toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen met behulp van een aanduiding nader worden ingevuld. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur of een lettercode et cetera. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

5.1.3 Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken:

- 1 inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2);
- 2 bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn, dan worden deze ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen die specifieker ingaan op bijvoorbeeld de bouwhoogte, situering van gebouwen en de toegestane functies. Aansluitend worden afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels opgenomen. In een enkel geval worden ruimere mogelijkheden geboden door het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsplanbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld;
- 3 algemene regels. In de laatste twee hoofdstukken zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Deze bepalingen hebben betrekking op het gehele plan. Het betreffen achtereenvolgens algemene regels, zoals een anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels;
- 4 overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. Een toelichting op de bestemmingen is hierna opgenomen.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hierboven is beschreven. Tevens is aangesloten bij de meest actuele landelijke standaarden voor de regels en de verbeelding, te weten de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012) en IMRO2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012). Qua inhoud en opzet is aangesloten bij recente en vergelijkbare bestemmingsplannen van de gemeente.

5.3 Toelichting op de regels

5.3.1 Inleidende regels

Begrippen die in de regels worden gebruikt en die uitleg behoeven, worden in het eerste artikel van het bestemmingsplan uitgelegd. Vervolgens bevat het tweede artikel technische regelingen om onder andere oppervlaktes, hoogtes, dieptes en breedtes te kunnen bepalen.

5.3.2 Bestemmingsregels

Om recht te doen aan het uitgangspunt dat het plan niet meer dient te regelen dan noodzakelijk is, is het aantal bestemmingen in het plan zoveel mogelijk beperkt. Ook de bijbehorende bouw- en gebruiksregels zijn waar mogelijk beperkt in aantal en in mate van gedetailleerdheid.

De regels hebben voor elke bestemming dezelfde opbouw met achtereenvolgens, voor zover aanwezig, de volgende leden:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen (indien aanwezig);
- afwijken van de bouwregels (indien aanwezig);
- specifieke gebruiksregels (indien aanwezig);
- afwijken van de gebruiksregels (indien aanwezig);
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (indien aanwezig);
- wijzigingsbevoegdheid (indien aanwezig).

Centraal staat de bestemmingsomschrijving. Daarin worden limitatief de functies en waarden genoemd, die binnen de bestemming zijn toegestaan respectievelijk worden beschermd. In een aantal gevallen geeft de bestemmingsomschrijving daarbij nog een nadere beperking in de vorm van een bestemmingscategorie of bijvoorbeeld een gebiedsbegrenzing, een maximale oppervlakte- of inhoudsmaat dan wel een beperking tot de bestaande bebouwing.

De bouwregels zijn direct aan de bestemmingsomschrijving gerelateerd. Ook de gebruiksregels zijn gerelateerd aan de bestemmingsomschrijving, zij het dat deze regels zijn opgenomen in de algemene gebruiksregels in hoofdstuk 3. Hierin is bepaald dat het verboden is de onbebouwde grond en/of de daarop aanwezige bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel in strijd met het in het plan bepaalde. Bedoeld wordt een gebruik in strijd met de bestemmingsomschrijving.

Enkelbestemmingen

Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende enkelbestemmingen:

Groen

De bestemming 'Groen' is bedoeld voor groenvoorzieningen en water, voet- en fietspaden, bestaande ontsluitingswegen ten behoeve van aangrenzende bestemmingen, speelvoorzieningen, straatmeubilair, nutsvoorzieningen en gemalen en maximaal drie evenementen per jaar. In de bouwregels zijn maximale bouwhoogtes opgenomen voor verschillende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Verkeer

De bestemming 'Verkeer' maakt de realisatie van de brug en de nieuwe verkeersverbinding tussen de brug en de Hollandbaan mogelijk. Daarnaast zijn de bestaande verkeersstructuren bestemd als 'Verkeer'. Gronden binnen deze bestemming mogen worden gebruikt voor wegen, voet- en fietspaden, parkeerplaatsen, buurtontsluitingswegen, bruggen, groen, speelvoorzieningen, straatmeubilair en hierbij behorende erven, water, nutsvoorzieningen, parkeren en maximaal drie evenementen per jaar. In de bouwregels zijn maximale bouwhoogtes opgenomen voor verschillende bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor bruggen geldt een maximale bouwhoogte van 10 meter.

Water

De bestemming 'Water' is bedoeld voor watergangen, waterberging en waterhuishouding, waterwegen met bijbehorende voorzieningen ten dienste van het verkeer te water, kruisingen en kunstwerken ten behoeve van wegverkeer en hierbij behorende voorzieningen zoals erven, groen, nutsvoorzieningen, dammen en duikers.

Dubbelbestemmingen

Naast de bestemmingen kent het bestemmingsplan ook dubbelbestemmingen. Een dubbelbestemming omvat een eigen stelsel van regels voor bouwen en gebruik voor het behoud en de bescherming van de in de dubbelbestemming aangegeven waarden. De dubbelbestemming functioneert naast de regeling die is verbonden aan de onderliggende bestemming. Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende dubbelbestemmingen:

Leiding - Gas

De bestemming 'Leiding - Gas' is bedoeld voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van gasleidingen met een strook van 4 m ter weerszijden van de aangeduide leiding. In principe mag op deze gronden niet worden gebouwd. Daarvan mag onder bepaalde voorwaarden worden afgeweken. Binnen deze bestemming is tevens een regel opgenomen ten behoeve van omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden ter plaatse van deze gronden.

Leiding - Riool

De bestemming 'Leiding - Gas' is bedoeld voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van hoofdtransportleidingen met een strook van 5 meter ter weerszijden van de aangeduide leiding. In principe mag op deze gronden niet worden gebouwd. Daarvan mag onder bepaalde voorwaarden worden afgeweken. Binnen de bestemming is tevens een regel opgenomen ten behoeve van omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden ter plaatse van deze gronden.

Waterstaat - Waterkering

De bestemming 'Waterstaat - Waterkering' is bedoeld voor het behoud en de bescherming van de waterkering. In principe mag op deze gronden niet worden gebouwd. Daarvan mag onder bepaalde voorwaarden worden afgeweken.

Archeologie

In het plangebied komen gebieden voor met een archeologische waarde. Voor De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' is opgenomen ter bescherming van mogelijk in de bodem aanwezige archeologische waarden.

Archeologie - 3

In het plangebied komen gebieden voor met een hoge archeologische waarde (categorie 3). Voor De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' is opgenomen ter bescherming van mogelijk in de bodem aanwezige archeologische waarden.

Archeologie - 4

In het plangebied komen gebieden voor met een middelhoge archeologische waarde (categorie 4). dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' is opgenomen ter bescherming van mogelijk in de bodem aanwezige archeologische waarden.

5.3.3 Algemene regels

Hoofdstuk 3 van het bestemmingsplan bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan. Hieronder worden de algemene regels van dit bestemmingsplan toegelicht.

Anti-dubbelregel

Deze regel bepaalt dat er niet twee keer voor eenzelfde locatie een bouwplan kan worden ingediend.

Algemene aanduidingsregels

In dit artikel worden de regels gesteld over gebiedsaanduidingen. Dit is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor naast de bestemmingen specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten

worden gemaakt. In dit bestemmingsplan komt de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' voor. Ter plaatse van deze aanduiding mogen in principe geen nieuwe geluidsgevoelige objecten worden gebouwd, tenzij kan worden voldaan aan de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarden of de verleende hogere waarden.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden de afwijkingsvoorwaarden beschreven. Deze afwijkingen gelden voor het hele plangebied. De ontheffingen die afwijkingen gelden voor een bepaalde bestemming zijn in het betreffende artikel van die bestemming opgenomen.

Algemene procedureregels

In dit artikel worden de procedureregels voor afwijkingen of wijzigingen beschreven. Deze regels gelden voor het hele plangebied.

5.3.4 Overgangs- en slotregels

Conform het Bro (artikel 3.2.1 en 3.2.2) zijn standaardregels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik. Hierin is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

6

UITVOERBAARHEID

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en economische uitvoerbaarheid van het plan.

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Een bestemmingsplan dient maatschappelijk uitvoerbaar te zijn. Dat wil zeggen dat de voorgenomen ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan zijn besproken met belanghebbenden.

De gemeente Woerden vindt het belangrijk dat direct belanghebbenden goed geïnformeerd zijn over het project en kunnen meedenken over de inhoud en het proces. Via verschillende groepen en sessies is de omgeving in dit geval geïnformeerd over en betrokken bij het project. Het project is op te knippen in drie fases: de verkenningsfase, waarin vier alternatieven met elkaar werden vergeleken, de planvoorbereidingsfase waarin de Rembrandtbrug nader wordt uitgewerkt en planologisch en juridisch verankerd dient te worden en de uiteindelijke realisatiefase.

Verkenningsfase

In de verkenningsfase naar een nieuwe bruglocatie in Woerden-West heeft een uitgebreid participatietraject plaats gevonden. Direct belanghebbende zijn op verschillende momenten geïnformeerd en hebben kunnen mee denken over de inhoud van het onderzoek. Zo is met input van de omgeving het beoordelingskader aangevuld, zijn ontwerpen geoptimaliseerd, zijn twee nieuwe alternatieven op verzoek van de omgeving onderdeel geworden van de onderzoeksscope en zijn veel ideeën en wensen aangedragen voor de leefbaarheid van het gebied rondom een alternatief.

Centraal in de participatie stond het online platform www.brugwoerdenwest.nl. Op dit platform kon de omgeving eenvoudig op de hoogte blijven van alle ontwikkelingen, sessies en informatieavonden. Ook kan iedereen daar alle relevante informatie vinden over het project. In het delen van informatie is gestreefd naar volledige transparantie. Naast het online platform heeft de omgeving op verschillende wijze deelgenomen aan het participatieproces. Zo was er een adviesgroep - waarin verschillende belangenorganisaties zitting hebben genomen – die op een abstracter niveau hebben geadviseerd op het proces en de inhoud.

De adviesgroep bestaat uit verschillende organisaties uit de omgeving van het project. Zij adviseren het projectteam over het proces en de inhoud van het project. De adviesgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de volgende partijen:

- Wijkplatform Rijnrovers;
- Wijkplatform Molenvliet;
- Wijkplatform Schilderskwartier;
- Veilig verkeer Nederland;
- Fietsersbond;
- Stichting Hugo Kotestein;
- Dorpsplatform Zegveld;
- Vertegenwoordiging Watersport;
- Vertegenwoordiging Bomenkwartier.

Ook was een over-de-brug-team ingesteld - bestaande uit 10 bewoners – die hebben meegedacht over het behoud van de leefbaarheid in het gebied. Daarnaast zijn direct belanghebbende uitgenodigd voor de zogenaamde ateliersessies. De direct belanghebbenden zijn de degenen die vanwege hun woon- of werklocatie te maken krijgen met de effecten van het nieuwe verkeerstracé. Het doel was om deze mensen tijdig en van juiste informatie te voorzien en om in gesprek te gaan over de consequenties van een nieuwe brug. Zij ervaren de grootste impact van de komst van de brug. Deze doelgroep kent bovendien als geen ander het gebied en met deze kennis kon een beter eindresultaat worden bereikt. De ateliersessies hadden een informeel karakter waarbij ontwerpen, onderzoeken en ideeën werden gepresenteerd en belangstellenden daarop konden reageren. Ook hebben er op verzoek van bewoners en bedrijven tientallen keukentafelgesprekken (één-op-één-gesprekken) plaatsgevonden.

Planvoorbereidingsfase

De participatie zoals deze is opgezet gedurende de onderzoeksfase van het project, is in licht gewijzigde vorm gedurende de ruimtelijke procedure voortgezet. Zo blijft het online participatieplatform www.brugwoerdenwest.nl het centrale informatiepunt, blijft de adviesgroep het project adviseren op het proces en de inhoud en blijven we ateliersessies organiseren. In de ateliersessies behandelen we naast het ontwerp en de onderzoeken ook de onderwerpen die eerder in het over-de-brug-team werden behandeld. Met eigenaren en/of huurder die direct geraakt worden door de komst van de brug of het tracé hebben we één-op-één overleg gevoerd. De gemeente Woerden vindt het namelijk belangrijk dat belanghebbenden goed bij projecten betrokken blijven. Voor het project Rembrandtbrug betekent dit dat de omgeving ook bij het opstellen van het wegontwerp en brugontwerp is betrokken door middel van een brede informatiebijeenkomst en werksessies, waarin onder andere de ontwerpen, onderzoeksresultaten en de ruimtelijke visie voor het gebied zijn gepresenteerd.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij de realisering van het bestemmingsplan en de uitvoering van het bestemmingsplan voor de Rembrandtbrug en het wegtracé ontstaat 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 aanleg van de wegen en de kosten voor de beweegbare brug. De totale kosten worden geraamd op circa EUR 24 miljoen. De gemeentelijke kosten worden volledig gedekt door het budget dat de gemeenteraad van Woerden beschikbaar heeft gesteld voor deze ontwikkeling. Hiermee wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht.

6.3 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving van de regels in het bestemmingsplan ligt bij de gemeente. Het handhavingsbeleid van de gemeente Woerden vormt de basis van de handhaving binnen de gemeentelijke grenzen. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de bescherming van mens en omgeving te waarborgen tegen ongewenste activiteiten en overlast. In het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Bij overtreding van deze regels kan gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een omgevingsvergunning.

Uitvoering van bestemmingsplannen dient strikt te worden toegepast en gehandhaafd, omdat met het bestemmingsplan het waarborgen en verbeteren van het leefmilieu kan worden aangestuurd. Een recent bestemmingsplan met duidelijke en hanteerbare regels maakt handhaving eenvoudiger. Wat hierbij wel noodzakelijk is zijn eenduidige en eenvoudige bestemmingsplanbepalingen die goed werkbaar zijn. De

doeleindenomschrijving is daarbij belangrijk. Een duidelijke uitleg in de toelichting van het bestemmingsplan van de voorkomende bestemmingen kan verwarring en interpretatieverschillen voorkomen.

7

PROCEDURE

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de procedure van het plan beschreven. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de voorontwerpfase, de ontwerpfase en de vaststellingsfase van het plan.

7.2 Voorontwerpfase

Een voorontwerp van een bestemmingsplan is een (eerste) concept. Soms wordt het voorontwerp ook ter inspraak aangeboden. Dit is niet voorgeschreven door de Wro en maakt geen deel uit van de 'officiële' procedure. Of en via welke procedure er inspraak over een voorontwerp gegeven kan worden, is geregeld in de inspraakverordening van elke gemeente. In dit geval wordt het voorontwerpbestemmingsplan wel ter inspraak aangeboden. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om een inspraakreactie op het voorontwerp in te dienen.

7.3 Vooroverleg

Artikel 3.1.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat het gemeentebestuur bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg moet plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk, 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. Voor dit bestuurlijk vooroverleg heeft de gemeente Woerden het voorontwerpbestemmingsplan digitaal beschikbaar gesteld aan de provincie Utrecht, relevante leidingbeheerders en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

7.4 Ontwerpfase

Het ontwerpbestemmingsplan is de versie van het bestemmingsplan die de officiële voorbereidingsprocedure zoals voorgeschreven in de Wro ingaat. Gedurende deze periode wordt het plan voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd en kan eenieder zienswijzen indienen op het ontwerpbestemmingsplan.

7.5 Vaststellingsfase

Deze fase gaat over de vaststelling van het bestemmingsplan. Indien de zienswijzen uit de ontwerpfase van het bestemmingsplan daar aanleiding toe geven, passen burgemeester en wethouders het bestemmingsplan aan. Dat kunnen zij overigens ook uit eigen beweging doen (ambtshalve). Na afloop van de termijn van de terinzagelegging stellen burgemeester en wethouders het raadsvoorstel op. Daarin gaan zij onder meer in op de eventuele zienswijzen. Uiteindelijk beslist de raad over de vaststelling van het bestemmingsplan. De

raad kan op dat moment ook besluiten om het bestemmingsplan niet, dan wel gewijzigd vast te stellen. De indieners van de zienswijzen hoeven niet te worden gehoord. Desgewenst kunnen zij gebruik maken van het spreekrecht.

7.6 Beroepsfase

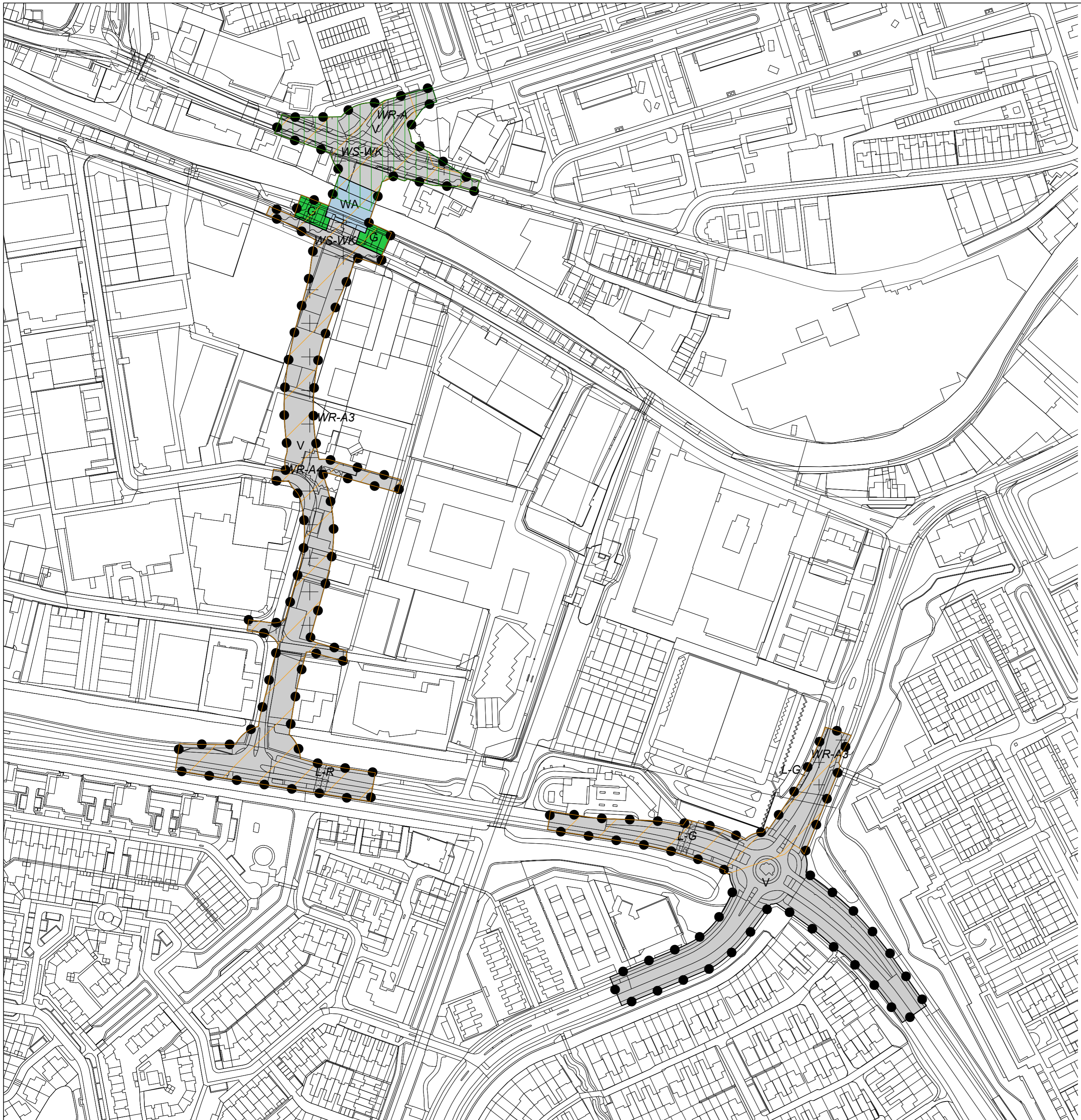
Het vaststellingsbesluit wordt samen met het vastgestelde bestemmingsplan na de vaststelling gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tegen de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan kan eenieder beroep instellen. Wanneer geen beroep wordt ingesteld, is het bestemmingsplan na die zes weken onherroepelijk.

Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag dat de beroepstermijn is afgelopen en er geen schorsingsverzoek (voorlopige voorziening) is ingediend. Het bestemmingsplan is onherroepelijk als er door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak is gedaan over het ingestelde beroep.

Bijlage(n)



BIJLAGE: PLANKAARTEN



LEGENDA

Plangebied

Plangebied

Enkelbestemmingen

- Groen
- Verkeer
- Water

Dubbelbestemmingen

- Leiding - Gas
- Leiding - Riool
- Waarde - Archeologie
- Waarde - Archeologie 3
- Waarde - Archeologie 4
- Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - industrie
- milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

Figuren

- hartlijn leiding - gas
- hartlijn leiding - riool

Verklaringen

- ondergrond

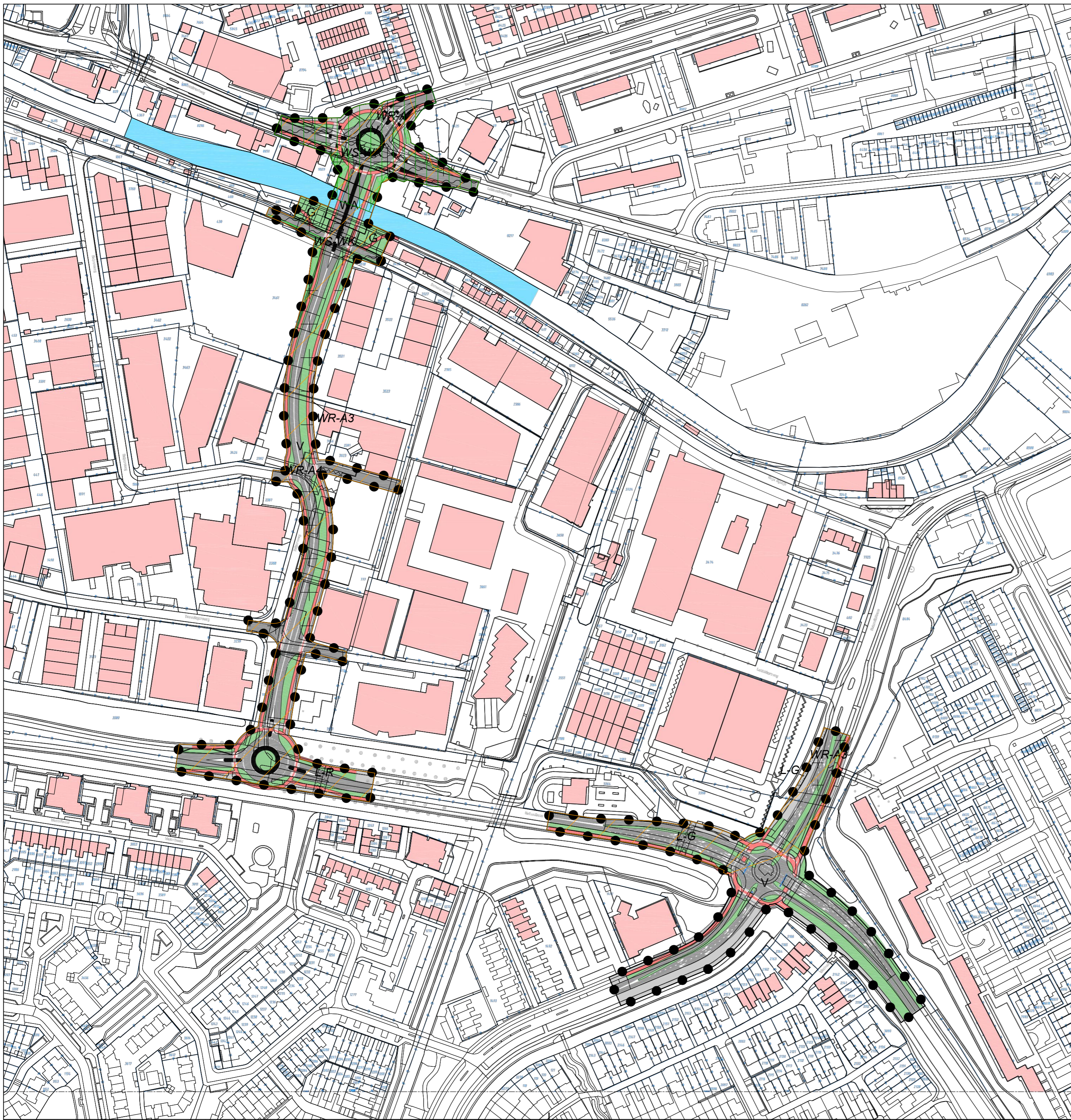
BESTEMMINGSPLAN REMBRANDTBRUG

Gemeente Woerden

NL.IMRO.xxxx.yyyyyyyyyyyyyyyyyy-zzzz

projectnr. OPDR: 123497	status: concept	wijziging: / tekenaar
projectnr. VWP: 21WITB007	concept: 14-06-2021 / ES	wijziging: / tekenaar
schaal: 1:2000	voorstudie: / tekenaar	wijziging: / tekenaar
formaat: A2	ontwerp: / tekenaar	wijziging: / tekenaar
deelplan: 1 van 1	vastgesteld: / tekenaar	bestandsnaam: 21WITB007-002.dwg





LEGENDA

Plangebied

Plangebied

Enkelbestemmingen

- Groen
- Verkeer
- Water

Dubbelbestemmingen

- Leiding - Gas
- Leiding - Riool
- Waarde - Archeologie
- Waarde - Archeologie 3
- Waarde - Archeologie 4
- Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - industrie
- milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

Figuren

- hartlijn leiding - gas
- hartlijn leiding - riool

Verklaringen

- ondergrond

BESTEMMINGSPLAN REMBRANDTBRUG

Gemeente Woerden

NL.IMRO.xxxx.yyyyyyyyyyyyyyyyyy-zzzz

projectnr. OPDR: 123497	status: concept	wijziging: / tekenaar
projectnr. VWP: 21WITT007	concept: 14-06-2021 / ES	wijziging: / tekenaar
schaal: 1:2000	voorstudie: / tekenaar	wijziging: / tekenaar
formaat: A2	ontwerp: / tekenaar	wijziging: / tekenaar
deelplan: 1 van 1	vastgesteld: / tekenaar	bestandsnaam: 21WITT007-002.dwg



