

Gemeente Reeuwijk

Bestemmingsplan Rondweg Reeuwijk-Brug



28 juni 2010

Gemeente Reeuwijk

Bestemmingsplan Rondweg Reeuwijk-Brug

INHOUD:

- TOELICHTING
- REGELS
- VERBEELDING (plankaart)

Werknummer: 332.300.02

Datum: 28 juni 2010

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

INHOUDSOPGAVE

DEEL A HET PLAN

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel.....	1
1.2	Plangebied.....	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen.....	1
1.4	Leeswijzer.....	1
2	Planbeschrijving	3
2.1	Inleiding.....	3
2.2	Bestaande situatie.....	3
2.3	Toekomstige situatie.....	3
2.4	Uitgangspunten.....	5
2.5	Planmethodiek.....	5

DEEL B VERANTWOORDING

3	Ruimtelijk kader	7
3.1	Rijksbeleid.....	7
3.2	Provinciaal beleid.....	8
3.3	Gemeentelijk beleid.....	8
4	Cultuurhistorische waarden	11
4.1	Archeologie.....	11
4.1.1	Kader.....	11
4.1.2	Onderzoek.....	12
4.1.3	Conclusie.....	14
4.2	Cultuurhistorie.....	15
4.2.1	Kader.....	15
4.2.2	Onderzoek.....	15
4.2.3	Conclusie.....	16
5	Ecologie	17
5.1	Kader.....	17
5.2	Onderzoek.....	18
5.3	Conclusie.....	19
6	Water	21
6.1	Kader.....	21
6.2	Onderzoek.....	23
6.3	Conclusie.....	24
7	Verkeer	25
7.1	Kader.....	25
7.2	Onderzoek.....	25
7.3	Conclusie.....	27

8	Milieu.....	29
8.1	Algemeen	29
8.2	Geluid	29
8.2.1	Kader	29
8.2.2	Onderzoek	30
8.2.3	Conclusie	31
8.3	Trillinghinder	32
8.3.1	Kader	32
8.3.2	Onderzoek	33
8.3.3	Conclusie	33
8.4	Luchtkwaliteit	33
8.4.1	Kader	33
8.4.2	Onderzoek	34
8.4.3	Conclusie	34
8.5	Externe veiligheid	34
8.5.1	Kader	34
8.5.2	Onderzoek	35
8.5.3	Conclusie	39
8.6	Bodemkwaliteit	39
8.6.1	Kader	39
8.6.2	Onderzoek	39
8.6.3	Conclusie	41
8.7	Kabels en leidingen	41
8.7.1	Kader	41
8.7.2	Onderzoek	41
8.7.3	Conclusie	42

DEEL C UITVOERBAARHEID, OVERLEG EN INSpraak

9	Uitvoerbaarheid	43
9.1	Economische uitvoerbaarheid	43
9.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
10	Overleg en inspraak	45
10.1	Overleg	45
10.2	Inspraak	45

Bijlagen

Bijlage 1 Notitie beantwoording overlegreacties (d.d. 10 maart 2010)

Bijlage 2 Notitie beantwoording inspraak (d.d. 10 maart 2010)

Alle relevante afzonderlijke onderzoeksrapporten zijn als separate bijlagen digitaal beschikbaar.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Veel regionaal verkeer onder andere van en naar Gouda en de Krimpenerwaard maakt gebruik van de Zoutmansweg en de Raadhuisweg (N459) die de kern Reeuwijk doorsnijdt. De sterk toegenomen verkeersstromen op de N459 resulteren in een steeds zwaardere belasting van het leefklimaat in de kern van Reeuwijk-Brug. Hoge geluidsbelasting op de woningen langs de huidige doorgaande route, slechte luchtkwaliteit en een onveilige situatie voor de kruisende verkeerstromen maken hier onderdeel van uit. Hierdoor is de noodzaak ontstaan deze weg te ontlasten en een rondweg ten westen van de kern Reeuwijk-Brug aan te leggen. Door de realisatie van de rondweg zal de leefbaarheid in de kern sterk toenemen.

1.2 Plangebied

Het tracé van de geplande rondweg nabij Reeuwijk-Brug loopt globaal vanaf de Edisonstraat richting de A12. Voor de A12 gaat het tracé richting het noorden parallel aan de snelweg tot de Nieuwdorperweg. Ter plaatse van de Nieuwdorperweg gaat de rondweg via het bestaande viaduct de A12 onderdoor. Na het viaduct maakt de rondweg een bocht richting het noordoosten parallel langs de A12. De rondweg sluit uiteindelijk aan op de N459 (Goudsestraatweg) tussen het viaduct over de A12 en de Ir. Fortuijnrotonde.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied is momenteel een aantal verschillende bestemmingsplannen van kracht. Het betreft de volgende bestemmingsplannen:

- Reeuwijk Brug West
- Landelijk Gebied 1972
- Landelijk Gebied 1972, herziening 1979
- Bedrijfsterrein Reeuwijk Brug 1983
- Bedrijfsterrein Reeuwijk Brug 1991
- Landelijk Gebied West
- Zoutman (voorontwerp in ontwikkeling)

1.4 Leeswijzer

De opzet en het vervolg van deze toelichting is als volgt. In hoofdstuk 2 vindt de planbeschrijving plaats waarin de huidige en toekomstige situatie wordt beschreven. Tevens komt de planmethodiek aan de orde. In deel B van de toelichting komen achtereenvolgens de aspecten met betrekking tot het ruimtelijk kader (hoofdstuk 3), cultuurhistorische waarden (hoofdstuk 4), ecologie (hoofdstuk 5), water (hoofdstuk 6), verkeer (hoofdstuk 7) en milieu (hoofdstuk 8) aan de orde.

Hierbij wordt per thema het relevante beleid van de verschillende overheidslagen kort weergegeven en worden de resultaten van de uitgevoerde analyses en onderzoeken beschreven. Hoofdstuk 8 wordt uitgesplitst in de verschillende milieuaspecten. De uitvoerbaarheid van het plan en het hoofdstuk met betrekking tot overleg en inspraak komen in deel C aan de orde.

2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de inhoud van het bestemmingsplan. Hierbij wordt de huidige en toekomstige situatie van het plangebied beschreven. Vervolgens komen de uitgangspunten van het bestemmingsplan aan bod waarbij ingegaan wordt op de planologische afwegingen die zijn gemaakt bij het opstellen van het bestemmingsplan. Ten slotte wordt ingegaan op de planmethodiek van het bestemmingsplan.

2.2 Bestaande situatie

Het plangebied bestaat uit het toekomstig tracé van de rondweg. Het gebied is onbebouwd en bestaat uit (voormalig) agrarische percelen en restpercelen langs de A12. Het plangebied omvat ook een deel van de huidige Edisonstraat. De locatie tussen de Edisonstraat en de A12 bestaat uit een groenstrook omgeven door watergangen. Nabij het tankstation De Andel buigt het toekomstig tracé af zodat het parallel aan de snelweg loopt. Dit deel bestaat tevens uit restpercelen onder het talud van de A12 met incidenteel aanwezige bebouwing. De onderdoorgang ter plaatse van de Nieuwdorperweg bestaat uit twee viaducten. Tussen de rijbanen A12 in noord-zuid richting en de rijbanen in zuid-noord richting is een open tussenstuk. Vanaf de Nieuwdorperweg tot aan de Ir. Fortuijnrotonde ligt een fietspad parallel aan en ten westen van de A12. Tussen het fietspad en de A12 liggen restpercelen onderaan het talud van deze rijksweg.

2.3 Toekomstige situatie

In het plangebied zal een rondweg worden aangelegd. Komende vanuit Gouda zal de rondweg starten bij de insteek Edisonstraat en het tracé van deze straat globaal over een afstand van 140 meter westwaarts volgen. Vervolgens buigt de rondweg iets naar het zuiden af en vervolgt zijn weg over de Westkade naar het westen. Deze kade vormt de circa 25 m brede centrale as van een drietal door watergangen gescheiden systeem. Dit complex bevindt zich nabij de gemeentegrens Reeuwijk-Gouda. Ter plaatse van de rijksweg A12 buigt de rondweg naar het noorden en volgt de restpercelen van Rijkswaterstaat langs de A12 om vervolgens via de bestaande onderdoorgang Nieuwdorperweg de A12 te kruisen. Ter plaatse van de oostelijke onderdoorgang zal de zuidelijke watergang langs de Nieuwdorperweg worden gedempt ten behoeve van een vrij liggend fietspad. Aan de westzijde van de A12 wordt een T-kruising aangelegd en buigt de rondweg naar het noorden en zal op een afstand variërend van 20 tot 45 meter van de rand van het asfalt van de A12 parallel aan de rijksweg richting het noorden lopen. Door middel van een rotonde en T-kruising zal de rondweg de Oud Reeuwijkseweg kruisen en tevens via een nieuwe rotonde aansluiten op Goudsestraatweg.

Het tracé van de rondweg is circa 3.475 meter lang. De rondweg zal uit twee rijbanen bestaan. Tevens zal bij de aanleg van de rondweg het zuidelijk deel van het bestaande fietspad Zesvoorlingen naar de westzijde van de rondweg worden verlegd. In het bestemmingsplan zal de ligging van het fietspad niet apart worden geregeld. Dit houdt in dat bij de daadwerkelijke uitvoering enige flexibiliteit wordt geboden ten aanzien van de exacte ligging van het fietspad en de rondweg.

De rondweg wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/h binnen de bebouwde kom en 80 km/h buiten de bebouwde kom. De komgrens komt te liggen nabij de T-kruising Nieuwdorperweg / Rondweg ten westen van de A12. Over de gehele weg zal een inhaalverbod gaan gelden. De rondweg zal grotendeels parallel lopen aan de A12, waardoor stedenbouwkundig en landschappelijk gezien, de aanleg geen groot effect heeft op de bestaande stedenbouwkundige en landschappelijke structuur. Wel zal in het gebied tussen de Edisonstraat en het tankstation langs de A12 de bestaande groenstrook deels verdwijnen door de aanleg van de rondweg. Door de bestaande groenstrook op de Westkade en watergangen bestond er reeds een scheiding tussen het noordelijk en zuidelijk gelegen stedelijk gebied.

Ter plaatse van het viaduct A12 bij de Nieuwdorperweg komt het fietspad gescheiden van de rijbaan aan de zuidzijde van de rondweg te liggen. Aan de westzijde van de A12, het tracégedeelte buiten de bebouwde kom, komt een vrijliggend fietspad ten westen van de rondweg te liggen.

Consequenties van het voorkeurstracé zijn divers:

- a. het woon- en leefklimaat in de kern van Reeuwijk-Brug verbetert sterk voor een groot aantal inwoners;
- b. er ontstaat de noodzakelijke situatie voor het realiseren van één leefbare kern Reeuwijk-Brug;
- c. ten behoeve van een aantal woningen aan de Edisonstraat, Einsteinstraat, Nieuwdorperweg en Oud Reeuwijkseweg zullen geluidsreducerende maatregelen moeten worden getroffen of een hogere waarde procedure worden doorlopen;
- d. aan de rand van Gouda Noord bevinden zich woningen op een afstand van circa 56 tot 97 m. Indien noodzakelijk zullen maatregelen moeten worden getroffen ten aanzien van de toename van de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen.
- e. er wordt getracht de rondweg zoveel mogelijk het tracé van bestaande dijken (Westkade) en wegen (A12) te laten volgen zodat het effect op het open veenweide gebied beperkt blijft en het historisch slagen patroon in het landschap niet wordt aangetast.

Geotechnische aspecten

Door de aanwezigheid van dikke veenpakketten (meer dan 4 meter veen in de bovenste 8 meter) in de ondergrond is de draagkracht in het zuidelijk deel van het tracé slecht. Ter plaatse van het noordelijk tracé is de draagkracht beter omdat hier slechts maximaal 4 meter veen aanwezig is in de bovenste acht meter.

Door Grontmij Nederland bv is een onderzoek uitgevoerd naar de geotechnische invloed van de aanleg van de Rondweg Reeuwijk op de A12. Uit dit onderzoek is gebleken dat de aanleg van de rondweg volgens het voorkeurstracé op een traditionele wijze (door middel van zandlichamen) geen nadelig effect heeft op de fundering van de A12. Ook de aansluiting op de Goudsestraatweg heeft geen nadelig effect op deze en op de A12. Bij de realisatie van de rondweg zal gebruik worden gemaakt van lichte ophoogmaterialen of mogelijk zal de weg op palen worden gefundeerd. Bij deze laatste uitvoeringswijze zal eveneens geen nadelig effect op de A12 optreden.

2.4 Uitgangspunten

In het bestemmingsplan zal voor het totale plangebied één bestemming “Verkeer” worden opgenomen. Binnen deze bestemming wordt de aan te leggen rondweg, voet- en fietspaden, viaducten, geluidsschermen, groenvoorzieningen en water mogelijk gemaakt. Door middel van een dubbelbestemming worden de leidingen in het plangebied weergegeven en beschermd. Het gebied ten behoeve van de natuur- en watercompensatie wordt als “Groen” bestemd. Binnen deze bestemming wordt naast groen tevens water mogelijk gemaakt. De locatie van het te realiseren geluidsscherm is met een aanduiding aangegeven.

2.5 Planmethodiek

De planmethodiek is afgestemd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Daarbij is de indelingsopzet van de aangegeven hoofdgroepen van bestemmingen gehanteerd.

Verbeelding

De verbeelding is getekend op schaal 1 : 1000. Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2008 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Tevens maakt deze methode het mogelijk om (in de toekomst) het plan via internet te raadplegen.

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden.

Groen

De gebieden die ten behoeve van de natuur- en watercompensatie worden aangelegd zijn bestemd als ‘Groen’. Binnen deze bestemming worden groenvoorzieningen, natuur en water mogelijk gemaakt.

Verkeer

Binnen de bestemming 'Verkeer' wordt de aanleg van de rondweg en alle bijbehorende voorzieningen, inclusief water en groen, mogelijk gemaakt.

Dubbelbestemmingen

Een dubbelbestemming regelt een bijzonder belang, dat eerst afgewogen moet worden alvorens de onderliggende bestemming mag worden toegepast. Er gelden in die gevallen dus twee bestemmingen, waarbij de dubbelbestemming voor gaat op de onderliggende bestemming. In onderhavig bestemmingsplan komen de volgende dubbelbestemmingen voor: Leiding – Gas, Leiding – Hoogspanning, Leiding – Riool, Waarde – Archeologie en Waterstaat – Waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

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

Anti-dubbelregel

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

Algemene aanduidingsregels

Aanvullende op de bouwregels uit de bestemmingen geldt een bouwverbod voor bouwwerken met een grootte hoogte ter plaatse van de aangeduide straalpaden. Ontheffing van dit verbod is mogelijk indien er een positief advies wordt afgegeven door de beheerder van de straalverbindingen.

Algemene ontheffingsregels

Dit artikel betreft een regeling die het mogelijk maakt om bij de aanleg van de weg beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane hoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtje).

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een algemene wijzigingsregel opgenomen die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van het plan beperkte overschrijding van de bestemmingsgrenzen mogelijk te maken die niet met een ontheffing geregeld kunnen worden.

Algemene procedureregels

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

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

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

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

3 Ruimtelijk kader

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 23 april 2004 is de Nota Ruimte, het derde deel van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid ofwel de regeringsbeslissing, vastgesteld. Hierin is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd dat voorheen in de afzonderlijke nota's - Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) - was opgenomen. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen, maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

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

Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten zijn ieder voor zich verantwoordelijk voor een deel van de infrastructuur en voor het borgen van een basiskwaliteit hierop. De opgave is de bereikbaarheid integraal te verbeteren om zo een bijdrage te leveren aan de verbetering van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Bij het invullen van deze verantwoordelijkheid neemt het bundelingsprincipe een belangrijke plaats in. Bundeling van infrastructuur betekent dat de groei van de mobiliteit op bepaalde, voor het overgrote deel bestaande, verbindingen wordt geconcentreerd. Bij uitbreiding van de capaciteit gaat de voorkeur uit naar bundeling met bestaande infrastructuur. Bij de bundeling van infrastructuur vormt een goede inpassing conform de wettelijk en beleidsmatige eisen een belangrijke randvoorwaarde.

Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) 2001 - 2020

Mobiliteit mag. Mobiliteit hoort bij de moderne samenleving. Nog steeds neemt de mobiliteit toe. In 2020 reizen we naar verwachting dertig procent meer dan nu en vervoeren we twee keer zoveel goederen. Zonder nieuw beleid komen bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving onder druk te staan. De overheid wil de groei opvangen en zowel de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten hiertoe zijn: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid (betalen per kilometer gedifferentieerd naar tijd en plaats), en uitbreiding van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan. Ook de toepassing van nieuwe technologie draagt bij aan bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving zijn daarnaast normstelling en handhaving de belangrijkste instrumenten.

De aanpak wordt gekenmerkt door:

- keuzevrijheid: burgers kiezen zelf, maar betalen de kosten van hun keuze;
- een zakelijke benadering: instrumenten worden ingezet naar effectiviteit;

- meer publiekprivate samenwerking bij aanleg en exploitatie van infrastructuur;
- decentraal wat kan, centraal wat moet, internationaal waar nodig;
- flexibiliteit; om rekening te kunnen houden met de dynamiek in de samenleving wordt de NVVP-beleidsagenda om de twee jaar geactualiseerd.

3.2 Provinciaal beleid

Streekplan Zuid-Holland

Het streekplan Zuid-Holland Oost, dat door provinciale staten is vastgesteld op 12 november 2003, vervangt het oude streekplan volledig. Inmiddels is op 23 april 2008 de vijfde streekplanherziening vastgesteld.

De infrastructuur heeft een belangrijke ruimtelijk structurerende werking, verbindt de grote agglomeraties van de Deltametropool en vergroot daarmee ook de bereikbaarheid van de kernen in het streekplangebied zelf. Met een adequaat, veilig en samenhangend netwerk van infrastructuur wordt de wisselwerking tussen de verschillende vervoersmodaliteiten bevorderd. Hierdoor krijgen collectieve middelen van vervoer meer kans en kunnen wegen die door kwetsbare leefgebieden lopen worden ontlast. Om dat netwerk te realiseren wil de provincie uitgaan van een maximale benutting van bestaande structuren. Om knelpunten op te heffen en het ontstaan van nieuwe knelpunten te voorkomen kan verbreding en uitbreiding van infrastructuur aan de orde zijn. Daarbij zal met name ten aanzien van autowegen een terughoudend beleid worden gevoerd.

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020 (2004)

De nota "Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2020", zoals vastgesteld door Provinciale Staten op 13 oktober 2004, heeft als doel tijdig en actief in te spelen op actuele en toekomstig en ruimtelijke processen. Hiervoor is een samenhangende en richtinggevende ruimtelijke strategie ontwikkeld die inspeelt op het rijksbeleid en die actuele provinciale en regionale plannen en visies integreert. De visie is globaal samen te vatten in twee termen: de versterking van de stedelijke netwerken en de versterking van de waterrijke cultuur- en natuurlandschappen.

De provincie wil het ruimtebeslag voor wonen en werken beperken om daarmee de kwaliteit van de steden en van het landelijk gebied te versterken. Belangrijk middel is een betere koppeling van binnenstedelijke intensivering, infrastructuur en openbaar vervoer. Op veel plekken in Zuid-Holland is de milieukwaliteit ontoereikend. Voor al de verbetering van de stedelijke milieukwaliteit in de buurt van infrastructuur en industrie verdient aandacht, mede in verband met de voorgenomen stedelijke verdichting. Dit vergt een aanpak van geluidhinder, luchtvervuiling en externe veiligheid.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie

In de structuurvisie van de gemeente Reeuwijk, vastgesteld op 27 april 2009 wordt de ontwikkelingsvisie op hoofdlijnen vermeld. Vervolgens is de onderbouwing van deze ontwikkelingsvisie en de programma's opgenomen. In de structuurvisie is het volgende vermeld over de rondweg.

De midden door Reeuwijk-Brug lopende verbindingsweg N459/Krimpenerwaard –A12/N11 vormt een barrière in Reeuwijk-Brug en deelt deze dorpskern en ook het centrumgebied in twee delen. Gelet op deze barrièrewerking en ter verbetering van het woon- en leefmilieu worden de mogelijkheden onderzocht om aan de westkant van Reeuwijk-Brug een omleidingsweg te realiseren.

Het beleid is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid; het verder invullen van het beleid duurzaam veilig. Allereerst zal verder worden gewerkt aan de eenvoudige inrichtingsmaatregelen. De inrichting van de wegen zal moeten worden aangepast aan de functie en categorie van de wegen in relatie tot een duurzaam veilige omgeving. De inrichting van nieuwe locaties en de aansluiting op de bestaande infrastructuur zullen direct duurzaam veilig worden uitgevoerd. Gestreefd wordt naar een afname van het sluipverkeer.

De gemeente wenst een oplossing te vinden voor het grote aantal motorvoertuigen over de Raadhuisweg en Zoutmansweg. Deze zeer drukke verbindingsweg vormt een barrière binnen de kern Reeuwijk-Brug en verdeelt de kern en met name ook het centrumgebied in een oostelijk en westelijk deel.

Voorts zou vermindering van het aantal voertuigen een belangrijke verbetering van het woon- en leefmilieu betekenen. Gewenst is het verkeer om te leiden en derhalve een omleidingsweg te realiseren. Deze omleidingsweg staat aangegeven in het provinciale Gebiedsprofiel.

4 Cultuurhistorische waarden

4.1 Archeologie

4.1.1 Kader

Verdrag van Malta

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

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

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

Wet op de Archeologische Monumentenzorg

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

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

Belangrijke punten in de wet zijn onder andere:

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

4.1.2 Onderzoek



(Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) Zuid-Holland)



(Archeologische verwachting- en beleidsadvieskaart gemeente Reeuwijk)

Op basis van de Archeologische verwachting- en beleidsadvieskaart van de gemeente Reeuwijk ligt het tracé in diverse gebieden met verschillende verwachtingswaarden. Het grootste deel van het tracé ligt in het gebied gedefinieerd als “komgebied van de Oude Rijn-komafzetting op veen of veen”. In dit gebied is een lage verwachting tot en met de Vroege Middeleeuwen. In de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd is een hoge verwachting voor boerderijplaatsen langs de ontginningsassen. Het advies hierbij luidt als volgt: Langs de ontginningsassen een bureauonderzoek uitvoeren naar informatie over historische bebouwing. Indien relevante intacte resten verwacht kunnen worden, mogelijk gevolgd door een booronderzoek, proefsleufonderzoek of archeologische begeleiding. Indien geen sprake is van historische bebouwing gelden voor deze zone in principe geen restricties ten aanzien van geplande ingrepen. Uitzondering hierop zijn uiteraard de reeds bekende archeologische vindplaatsen.

Ter plaatse van het tracé van de rondweg aan de oostzijde van de A12 is er sprake van een verlande meandergordel van het Waddinxveen waarvan de bodemopbouw onbekend is. Ten aanzien van de archeologische verwachting is er een hoge verwachting voor de steentijd indien er sprake is van oever-, crevasse- of beddingafzettingen.

De westkadeterreinen maken deel uit van de primariene opbouw zoals voorkomt in grote delen van de delta/Randstad. Een afwisseling van mariene kleien en fluviatiele grovere sedimenten worden hier in de bovenste 12 tot 14 meter diepte aangetroffen.

Door ADC ArcheoProjecten is een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd voor het gebied Westkade (het deel met een hoge trefkans op archeologische sporen). Op basis van het bureauonderzoek is geconstateerd dat in het hele gebied archeologische resten uit de Midden- tot het Laat-Neolithicum aanwezig kunnen zijn op of in de top van oever- en beddingafzettingen van de Waddinxveense meandergordel tussen 4,5 en 6,5 m beneden het maaiveld. De resten manifesteren zich naar verwachting als een archeologische laag, bestaande uit een vermenging van onder meer kleine fragmenten aardewerk, vuursteen, houtskool en bot met het oorspronkelijke substraat.

Aan en direct onder het maaiveld worden archeologische resten verwacht uit de Middeleeuwen en/of Nieuwe Tijd. De vondstenlaag van deze resten zal zich niet dieper bevinden dan circa 50 cm beneden het maaiveld. In de top van het veenpakket kunnen oudere archeologische resten aanwezig zijn, uit de Bronstijd en latere perioden. De resten uit de Late-Middeleeuwen en Nieuwe Tijd bestaan waarschijnlijk uit ontginningssporen, wellicht een oud wegoppervlak (de Westkade) of andere archeologische resten die met het landgebruik als ontginningas samenhangen.

Ten einde deze verwachting te toetsen, werd in het gebied een booronderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn dertien boringen in een raai van west naar oost in het gebied gezet. In de diepe ondergrond van het gebied zijn in twee boringen kleipakketten aangetroffen die waarschijnlijk oeverafzettingen van de Waddinxveense meandergordel betreffen. In deze kleipakketten zijn geen archeologische lagen waargenomen. Daarboven heeft zich een dik pakket veen gevormd, waarvan de bovenste 50 cm is veraard. In de top van het veenpakket zijn baksteenresten en twee fragmenten keramiek uit de Nieuwe Tijd aangetroffen. Ook is in een boring mogelijk een fundering geraakt, welke zich in de top van het veenpakket bevindt.

Boven het veenpakket zijn wellicht de restanten van een onverharde weg aangetroffen, waarschijnlijk de Westkade. De vulling van de weg is in een groot deel van het plangebied omgewerkt. De bovenste 10 tot 50 cm van de bodemopbouw van het gebied bestaan uit een sterk omgewerkte bouwvoor.

Op basis van dit verkennend onderzoek is een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd door middel van een karterend booronderzoek, om de top van het veenpakket op de aanwezigheid van vondstconcentraties te onderzoeken. Hierbij zijn 24 boringen in een raai gezet. Tijdens het karterend onderzoek zijn in alle boringen vondsten van recente ouderdom aangetroffen. Op basis van de aard van het vondstmateriaal en de spreiding ervan over het plangebied wordt het materiaal geïnterpreteerd als zijnde opgebracht van elders. ADC ArcheoProjecten adviseert op basis van de resultaten van het karterend booronderzoek om het terrein vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling; de aanleg van de rondweg.

4.1.3 Conclusie

Tijdens het verkennend booronderzoek zijn baksteenresten, puinresten en twee fragmenten aardewerk aangetroffen. Om archeologische vindplaatsen te herkennen in veraard veen is het gebied, door middel van karterend booronderzoek, onderzocht op de aanwezigheid van vondstconcentraties. Uit dit onderzoek blijkt dat ter plaatse van de aan te leggen rondweg geen archeologische sporen aanwezig zijn. De rondweg kan zonder extra te nemen maatregelen worden gerealiseerd.

Ter plaatse van de Nieuwdorperweg en Oud Reeuwijkseweg is er sprake van historische bebouwing ter plaatse van de aangegeven gebieden. Het tracé van de rondweg valt niet samen met deze gebieden.

4.2 Cultuurhistorie

4.2.1 Kader

Nota Belvédère

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

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

4.2.2 Onderzoek

In samenwerking met het adviesbureau Landzij te Leiden is een cultuurhistorisch onderzoek gedaan naar het tracé van de rondweg.

De historisch-landschappelijke structuur van de Westkade-Baarsjeskade krijgt als structuur een ‘hoge waarde’ in beoordelingen, ook in het veel sterker verstedelijkte oostelijke deel. In het westelijke deel, ten westen van Rijksweg A12, ligt deze middenin het ‘open veenweidegebied’ van Reeuwijk en Bloemendaal, hoewel in de praktijk bomen langs de kaden zorgen voor beperking van de blik tot aan de kaden. Dit open veenweidegebied wordt als ‘zeer waardevol’ (gemeente Reeuwijk) of met ‘hoge waarde’ (provincie Zuid-Holland) beoordeeld.

Bij de beoordeling van de cultuurhistorisch-ruimtelijke kwaliteit zijn algemeen gebruikelijke criteria aangehouden, namelijk: gaafheid, historisch karakter, zeldzaamheid, eenheid/samenhang, ruimtelijkheid, mogelijkheden voor eigen gebruik, natuurlijkheid, landelijkheid/verstelijking en zintuiglijke indrukken.

Naast de Westkade (oostelijk deel) en Baarsjeskade (westelijk deel) is hierbij verder nog onderscheid gemaakt naar de meest westelijke en oostelijke uiteinden, daar die in de cultuurhistorische beschrijving eveneens als speciaal naar voren kwamen. Dit betreft het Bruggenpad (oostelijk uiteinde van de Westkade) en het kruispunt bij Hoeve Nieuwe Baars (westelijk uiteinde van de Baarsjeskade).

De conclusie ten aanzien van de Westkade-Baarsjeskade als zodanig is dat inpassing van de wegen in de bestaande lijnstructuren van de Westkade en Baarsjeskade goed mogelijk is, al zijn er enkele aandachtspunten in verband met de beleving, de zichtbaarheid en de inpassing in het ‘open’ veenweidegebied. Dit betreft vooral de hoogte van de weg en van kunstwerken, het soort wegbedekking en toegestane verkeerssnelheid en mate en wijze van verlichting.

Voortbouwend op de aanwezige bestaande hoog opgaande begroeiing kan met nieuwe bomenrijen voor verdere maskering van de wegen worden gezorgd.

Bij het Bruggenpad buigt zorgt het beoogde tracé in feite voor reconstructie van de oorspronkelijke situatie daar de Westkade toen doorliep tot aan de Breevaard. Op deze plaats buigt de Westkade om in zuidelijke richting naar het Goudse gebied. Aldaar is het kade-complex bebouwd en niet meer herkenbaar.

4.2.3 Conclusie

De rondweg zal een verandering met zich meebrengen in gebruik maar niet in vergraving. De rondweg zal een eerdere situatie waarbij de Westkade als ontsluiting in het veengebied tot vlakbij de Breevaart liep, herstellen. In het ontwerp van de rondweg wordt rekening gehouden met de huidige verschijningsvorm van de Westkade. De weg zal niet hoog boven de huidige kade worden aangelegd, het snelheidsregime zal 50 km/u binnen de bebouwde kom bedragen, de weg zal zoveel mogelijk de lengterichting van de kade volgen en de verlichting langs de rondweg zal tot de kruisingen beperkt zijn. Ter plaatse van de kruisingen is al verlichting aanwezig.

Om kennis te delen over het vroegere gebruik van de Westkade zullen er informatieborden over dit gebied aan de oost- en westzijde van de Westkade worden geplaatst. Dit vergroot de belevingswaarde van de Westkade.

De visuele inpassing welke aan de zuidzijde bestaat uit een groene singel met houtopstanden blijft gehandhaafd.

5 Ecologie

5.1 Kader

Flora- en Faunawet

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet (Ffwet) in werking getreden, waardoor een aantal oudere wetten, zoals de Vogelwet en de Jachtwet, zijn vervangen. Voorts zijn in de Flora- en faunawet de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn voor Nederland nader uitgewerkt (geïmplementeerd). De Flora- en faunawet beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

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

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

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

1. Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese richtlijn. Dwingende reden van openbaar belang is geen reden om ontheffing te verlenen.
2. Strikt beschermde soorten, waaronder soorten die op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn voorkomen: voor deze soorten is alleen ontheffing mogelijk wanneer er een dwingende reden van groot openbaar belang is, alternatieve oplossingen ontbreken en er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort (tabel 3 Ffwet).
3. Andere, niet algemeen voorkomende soorten, met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk bij een gunstige staat van instandhouding van de soort (tabel 2 Ffwet).
4. Beschermde, meer algemene soorten: voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht (tabel 1 Ffwet).

Voor algemene beschermde soorten geldt dat ontheffing niet meer hoeft te worden aangevraagd. Er geldt voor deze groep echter wel een zorgplicht. Dit houdt in dat voldoende zorg in acht moet worden genomen voor deze soorten en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat beschermde dieren niet gedood worden en dat beschermde planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren. Voor een andere groep geldt dat geen ontheffing nodig is als gewerkt wordt volgens een gedragscode.

Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn. Tenslotte is er een groep soorten, bestaande uit soorten die op de Habitatrictlijn Bijlage IV staan en een aantal andere, aangewezen soorten (waaronder alle vogelsoorten), waarvoor een ontheffing altijd nodig is.

Structuurschema Groene Ruimte

Het Structuurschema Groene Ruimte van het Rijk bepaalt dat ruimtelijke ingrepen die schade berokkenen aan natuur en landschap in beginsel ongewenst zijn. Vinden zij toch plaats, dan dient de schade te worden gecompenseerd. Normaliter vindt deze natuurcompensatie plaats door (landbouw)grond aan te kopen en als natuurgebied in beheer te geven bij een 'erkende' natuurbeschermingsorganisatie. Met de snelle groei en professionalisering van het agrarisch natuurbeheer liggen er ook kansen om de compensatieplicht (mede) in te vullen met deze vorm van natuurbeheer. Dit rapport verkent daartoe de perspectieven.

5.2 Onderzoek

Bescherming van gebieden is onderdeel van de natuurbeschermingswet 1998. Door de provincie Zuid-Holland is in oktober 2007 bevestigd dat de geplande rondweg geen negatieve effecten zal hebben op de instandhoudingdoelstellingen waarvoor het gebied 'Broekvelden, Vettenbroek en Polder Stein' is aangewezen. Derhalve hoeft hiervoor geen vergunning ex artikel 19d van de Natuurbeschermingswet te worden aangevraagd.

Beschermde soorten

In samenwerking met adviesbureau De Watersnip te Reeuwijk is het plan rondweg Reeuwijk-Brug getoetst aan de Flora- en faunawet (bescherming van soorten). Resultaat van het onderzoek is dat voor het plan ontheffing is aangevraagd voor de meervleermuis, ringslang en de kleine modderkruiper. De ontheffing is vervolgens door het Ministerie van LNV (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) verleend voor de periode van 1 oktober 2009 tot en met 1 oktober 2014. In overleg met DLG (Dienst Landelijk Gebied) zullen de voorgestelde en de door het Ministerie van LNV goedgekeurde mitigerende en compenserende maatregelen genomen worden.

Meervleermuis

Ter bescherming van de Meervleermuis dienen werkzaamheden buiten het vliegseizoen (april – september) plaats te vinden. Mitigatie vindt plaats door de realisatie van voldoende doorvlieghoogte en breedte bij de passages met de nieuwe rondweg en de beperking van het aantal lux van de weg- en bermverlichting (LED-verlichting in plaats van normale verlichting onder viaducten A12). Ook zal er afscherming van lichtschijnsel van auto's bij passages worden aangebracht.

Ringslang

Ten behoeve van de ringslang wordt de schade gemitigeerd en gecompenseerd door aandacht te besteden aan de kwaliteit van de passages, door de aanleg van amfibieënpoelen, ringslangbroedhoppen, natuurvriendelijke oevers en ruigtes in de directe nabijheid van de rondweg. Via enkele pijpen onder de weg door zal een verbinding worden gemaakt zodat de ringslag goed kan migreren tussen de biotopen in de woonwijken in Gouda (Noorderhout) en de biotopen in de bebouwde kom van Reeuwijk-Brug alsmede de Reeuwijkse plassen de Reeuwijkse Hout.

Kleine modderkruiper

Ten aanzien van mitigerende maatregelen zullen bij demping van sloten deze gedempt worden in één richting zodat de aanwezige vissen (waaronder de kleine modderkruiper) de mogelijkheid hebben om te ontkomen. Tevens wordt voorafgaand aan het dempen van sloten de bovenste modderlaag afgevist zodat onder andere de kleine modderkruiper verplaatst kan worden. Sloten worden in afstemming met de aanwezige fauna gedempt. Compensatie geschiedt door het creëren van compenserend water.

5.3 Conclusie

Uit onderzoek is gebleken dat binnen het plangebied beschermde diersoorten aanwezig zijn. Het betreft de Meervleermuis, de Ringslang en de Kleine Modderkruiper. Voor deze soorten is ontheffing verleend door LNV. Bij de aanleg van de rondweg zullen mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen.

6 Water

6.1 Kader

Vierde Nota Waterhuishouding

De Vierde Nota Waterhuishouding is het kader voor het waterbeheer voor Nederland, nu en in de toekomst. De hoofddoelstelling is “*een veilig en goed bewoonbaar land en het instandhouden/ versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd*”. Om de veerkracht van de watersystemen te vergroten dient de waterconservering en -buffering te worden bevorderd en de afwenteling van (water)problemen op naastgelegen gebieden te worden beperkt.

Leidraad daarbij is:

- het volgen van de voorkeursvolgorde vasthouden, bergen en afvoeren met betrekking tot de waterkwantiteit;
- het stimuleren van de afkoppeling van water vanaf het verhard oppervlak en infiltratie in de bodem;
- aandacht voor de waterketen (drinkwaterleverantie, riolering, afvalwaterbehandeling) in relatie tot duurzaam bouwen;
- het volgen van de voorkeursvolgorde schoonhouden, scheiden en zuiveren met betrekking tot de waterkwaliteit;
- in voldoende mate aandacht schenken aan de ecologische betekenis van stadswateren.

Nationaal Bestuursakkoord Water

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

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

Waterhuishouding

In oktober 2001 is de “Handreiking Watertoets 1” uitgekomen. Hierin werd de basis gelegd voor een duidelijke waterparagraaf in ruimtelijke plannen. Eind 2003 is de “Handreiking Watertoets 2; samenwerken aan water in ruimtelijke plannen” verschenen, die de eerste handreiking volledig vervangt. In deze tweede handreiking is per type plan een concrete uitwerking van de watertoets vermeld. Voor bestemmingsplannen geldt het volgende.

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

Het bestaande nationale, provinciale en gemeentelijke beleid met betrekking tot de waterhuishouding dient altijd als uitgangspunt. Het bestemmingsplan mag geen slechtere waterhuishoudkundige situatie creëren dan in dat beleid is vastgelegd. In het onderliggende bestemmingsplan worden (vooral nog) geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die van invloed zijn op de waterhuishouding in het gebied.

Met de wettelijke verankering van de watertoets in het Bro 1985 worden initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen verplicht "een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding" op te nemen in de toelichting van onder meer streekplannen en bestemmingsplannen.

Waterbeheerplan Rijnland 2010-2015

Op 9 december 2009 is het nieuwe waterbeheerplan van het hoogheemraadschap van Rijnland vastgesteld in de Verenigde Vergadering. Dit sleuteldocument zet de lijnen uit voor de strategie, het beleid en de uit te voeren maatregelen in de planperiode 2010-2015. Het plan is gebaseerd op uitgebreid onderzoek en overleg met buurwaterschappen, provincies en Rijk. Ook hebben maatschappelijk organisaties hun inbreng geleverd via het Waterberaad, dat vijf keer is bijeengekomen om dit WBP4 te bespreken.

Om Rijnland verder klaar te maken voor de toekomst gaan de handen uit de mouwen. Het accent van dit waterbeheerplan ligt op een doelmatige en efficiënte uitvoering van maatregelen. De komende planperiode vraagt om grote investeringen en grote inspanning om achterstanden in onderhoud weg te werken en het gebied veilig en klimaatbestendig te maken.

Rijnlands missie is vertaald in een visie. Deze visie geeft aan waar Rijnland als organisatie naar toe wil: de koers in de planperiode 2010-2015. De visie van Rijnland bestaat uit zes kernpunten:

- Rijnland wil door zijn omgeving gewaardeerd worden als *waterautoriteit* met kennis en ervaring in het beheer van het regionale watersysteem en in zuivering van afvalwater.
- Rijnland kiest voor *beheren* en niet voor beheersen van het watersysteem. Onder 'beheersen' verstaan wij het bedwingen van water. 'Beheren' zien wij als het besturen van watersystemen, uitgaande van het gedrag van deze watersystemen. Beheren sluit aan bij de natuurlijke omstandigheden van watersystemen.
- Rijnland zet zich (nog meer) op de kaart als een *toekomstgerichte organisatie*. Rijnland verkent actief lange termijn ontwikkelingen en neemt tijdig positie in om goed op deze ontwikkelingen in te spelen.
- Rijnland heeft bij de uitvoering van haar taken als grondhouding: *duurzaam ondernemen*. Dit past bij de kerntaken van een modern en toekomstgericht waterschap.
- Rijnland wil *resultaat*. Wij werken aan concrete, meetbare en afrekenbare doelen. Wij richten ons op tastbare en zichtbare resultaten die we in het veld bereiken.

- Rijnland werkt samen met gemeenten, provincies, buurwaterschappen, Rijk, maatschappelijke organisaties, bedrijven en individuele grondeigenaars. Om tot realisatie van ruimtelijke invullingen te komen zien wij deze partijen als onze *partners*.

Keur 2006 en Beleids- en Algemene Regels 2009

De “Keur 2006 en Beleids- en Algemene Regels 2009” maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen (dijken en kaden), watergangen (kanalen, rivieren, sloten, beken) en andere waterstaatswerken (bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen). Er kan een ontheffing van de in de Keur vastgelegde gebods- en verbodsbepalingen worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt wordt dat geregeld in een Keurvergunning. In de beleids- en algemene regels, die bij de Keur horen is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

6.2 Onderzoek

Conform de richtlijnen van Hoogheemraadschap Rijnland wordt het te realiseren verhard oppervlak voor 15% van het nieuwe verharde oppervlak gecompenseerd door nieuw aangelegd open water oppervlak. Hierbij wil de gemeente Reeuwijk van de gelegenheid gebruik maken om ook recreatie met deze watercompensatie te combineren. Hierbij wordt gedacht aan de realisatie van een natuurgebiedje nabij de Zes Voorlingen omkaderd door een slotenstructuur conform de huidige land- en slotenstructuur. Vanuit een rustpunt langs het fietspad kan visueel maar ook via bijvoorbeeld voorlichtingsborden kennis genomen worden van deze natuur. Mogelijk kan ook een toegang tot dit natuurgebiedje worden gerealiseerd. Ook ter plaatse van de compensatie bij de Andel wordt gedacht aan een in te richten natuurgebiedje (faunacompensatie) dat tevens een watercompensatie omvat.

Voor het westelijk en oostelijk deel van de rondweg is een waterbalans opgesteld. Voor het westelijk deel van de rondweg wordt 8.293 m² bestaande verharding opgebroken en 25.886 m² nieuwe verharding toegevoegd. Dit houdt in dat 17.593 m² aan verharding wordt toegevoegd. Uitgaande van een watercompensatie van 15%, dient 2.639 m² aan water worden gecompenseerd. Voor het westelijk deel wordt (na demping en aanleg nieuwe watergangen) 3.395 m² aan water toegevoegd. Dit houdt in dat er een overschot van 756 m² aan watercompensatie plaatsvindt.

Voor het oostelijk deel van de rondweg is de volgende waterbalans opgesteld. In totaal wordt 3.250 m² aan verharding verwijderd en 14.906 m² aan nieuwe verharding toegevoegd. Dit houdt in dat 11.656 m² aan verharding wordt toegevoegd. Uitgaande van een watercompensatie van 15%, dient 1.748 m² aan water te worden gecompenseerd. In het oostelijk deel wordt (na demping en aanleg nieuwe watergangen) 1.067 m² aan water toegevoegd. Dit houdt in dat er 682 m² te kort aan watercompensatie plaatsvindt. Dit tekort wordt gecompenseerd in de waterbalans Reeuwijk-Brug.

Ten het zuiden van het plangebied ligt tussen de Westkade en het Noorderhout een secundaire waterkering. Deze ligt op enkele plaatsen binnen het plangebied en is met de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering” op de verbeelding weergegeven.

In nauw overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden van het Hoogheemraadschap zoveel mogelijk in het ontwerp van de rondweg meegenomen. Dit ten behoeve van waterkwaliteit, kwantiteit en afvoer.

6.3 Conclusie

Binnen het plangebied zal een gebied worden aangelegd ten behoeve van natuur- en watercompensatie. Zowel binnen de bestemming 'Verkeer' als 'Groen' wordt de aanleg van water mogelijk gemaakt.

7 Verkeer

7.1 Kader

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit vervangt het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en vormt daarmee de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) was oorspronkelijk bedoeld als opvolger van het SVV2. Dit plan heeft echter nooit een officiële status gekregen omdat het door de Tweede Kamer, in het voorjaar van 2002, werd afgewezen.

In de Nota Mobiliteit worden de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van beleid is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. In de Nota Mobiliteit is aangegeven op welke wijze dit plaats kan vinden. In de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit is beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan het in de Nota Mobiliteit geschetste beleid.

7.2 Onderzoek

In 2006 is door Grontmij een verkenning gedaan naar de mogelijkheden van de aanleg van een rondweg. Er is een quick-scan naar mogelijke tracés uitgevoerd met daarbij een globale inschatting van de effecten en consequenties op de omgeving inclusief het ontlasten van Reeuwijk-Brug van het doorgaande verkeer en de daarmee gepaard gaande negatieve effecten zoals geluidoverlast, aantasting luchtkwaliteit, verkeers(on)veiligheid en barrièrewerking van de huidige route. Er zijn vijf varianten te onderscheiden welke op diverse criteria getoetst zijn. Hieruit is een voorkeursvariant gekomen welke vanaf 2007 verder is uitgewerkt.

De huidige N459 is een gebiedsontsluitingsweg. De nieuwe rondweg zal deze functie overnemen. Om het gebruik van de rondweg verder te stimuleren worden verkeersbelemmerende maatregelen op de huidige doorgaande route gerealiseerd. Hierbij zal een 30-km zone worden gerealiseerd. Extra aandachtspunten hierbij zijn de hulpdiensten en de buslijn die een normale doorgang moeten kunnen hebben.

In november 2008 heeft DHV door middel van simulatie de verkeersintensiteit in de avond- en ochtendspits in 2020 bepaald in het geval dat de rondweg is gerealiseerd. De input en "back-control" verificatie voor dit model wordt geleverd door gemeten intensiteiten vanaf 1998 tot nu. Hiermee is het waarheidsgehalte van de modelberekeningen bevestigd. Hierbij is voor de route door de kern een modelsnelheid van 30 km/uur gehanteerd voor de Zoutmansweg en de Raadhuisweg. Deze snelheid wordt in de praktijk bewerkstelligd door verkeersbelemmerende maatregelen, prioriteitstelling verkeerslichten etc. Op basis van deze bepaalde verkeersintensiteit heeft de Milieudienst Midden-Holland haar milieuonderzoeken uitgevoerd.

Het realiseren van verkeersbelemmerende maatregelen op de huidige doorgaande route door de kern is dus verdisconteerd in de uitgevoerde milieuonderzoeken van de Milieudienst en vormt als zodanig geen aanvullende verkeersbelasting op de rondweg.

Grontmij bv heeft onderzoek gedaan of de rondweg een verkeersaantrekkende werking heeft op de Bodegraafsestraatweg tussen de Van Reenensingel en onder andere de aantrekking van de Rondweg. Uit simulatie is gebleken dat dit niet het geval is. Dit valt onder andere te verklaren uit het gebruik van de Van Reenensingel en Bodegraafsestraatweg door verkeer vanaf de richtingen Rotterdam, Den Haag met bestemming bedrijventerrein Zoutman in de huidige situatie waarbij de A12 vanaf afslag Gouda verstopt is. Dit effect zal na de realisatie van de rondweg en banen van de A12 niet van toepassing zijn. Hierdoor is een afname mede te verwachten.

Verder is nagegaan of door de rondweg het tracé Fortuijnrotonde-Bodegraven zwaarder belast gaat worden en dit als een sluiproute zal worden gebruikt om in Bodegraven de A12 te kiezen. In de "Analyse van de verkeersstromen in het kader van de mogelijke realisatie van de randweg Reeuwijk" van Grontmij (d.d. 31 oktober 2007) is onderzocht of er sprake is van een ontwikkeling dat het verkeer richting Utrecht de toerit van de A12 Reeuwijk zal mijden en via de Goudsestraatweg, de rotonde bij Bodegraven en de N11 op de A12 via de toerit 12a Bodegraven zal invoegen. Uit de analyse blijkt dat er geen of nauwelijks gebruik gemaakt wordt van de route Rondweg Reeuwijk – Goudsestraatweg – verbindingsboog N11 – A12 in de richting van Utrecht. Tevens blijkt dat er geen wachtrijen en/of terugslag ontstaat ter plaatse van de conflictsituatie toe- en afritten A12 noord. Dit is mede onderschreven door Rijkswaterstaat en provincie Zuid-Holland.

De verkeersprognose in de kern van Reeuwijk-Brug is als aparte studie nader onderzocht. Dit mede in verband met de veranderingen in het centrum.

Verkeerscirculatieplan (concept)

In januari 2010 is door de gemeente Reeuwijk een concept verkeerscirculatieplan opgesteld voor de rondweg: "Rondweg Reeuwijk-Brug: voor een leefbare kern". In dit verkeerscirculatieplan worden de volgende uitgangspunten voor de verkeerscirculatie in Reeuwijk-Brug aangegeven:

- Tijdsduur route over Zoutmansweg en Raadhuisweg dient groter te zijn dan tijdsduur route rondweg.
- Kern afsluiten voor (zwaar) vrachtverkeer met uitzondering van bevoorrading winkelcentrum Miereakker en Bruggehoofd.
- Vruchtverkeer met bestemming bedrijventerrein Zoutman via de rondweg.
- Hoofdtoegang bedrijventerrein Zoutman ter plaatse van de aansluiting verlengde Leeghwaterstraat op de rondweg.
- Geen vrachtverkeer over Nieuwdorperweg met uitzondering van kleinschalige zand- en grondtransporten.
- Landbouwverkeer niet over route Zoutmansweg-Raadhuisweg maar over de rondweg.
- Geen beperkingen voor openbaar vervoer en hulpdiensten.
- Versterking binding huidige twee kernhelften door instellen van tweerichtingen verkeer ter plaatse van de as Dunantlaan – Koeienbrug – Van Heuven Goedhartstraat en de as 's-Gravenbroekseweg – Reeuwijksebrug – Nieuwdorperweg beide met prioriteit boven Zoutmansweg-Raadhuisweg verkeer.

In het concept verkeerscirculatieplan worden maatregelen voorgesteld om tot de genoemde uitgangspunten te komen.

Fietsverkeer

Met de aanleg van de rondweg om Reeuwijk-Brug zal een aanzienlijk deel van het verkeer niet meer via de Raadhuisweg en de Zoutmansweg rijden. Een nieuwe inrichting van deze wegen en andere maatregelen in de kern van Reeuwijk-Brug zijn daardoor mogelijk. Een andere inrichting en uit te voeren maatregelen zijn tevens noodzakelijk om sluipverkeer te demotiveren via deze wegen te rijden en het gebruik van de rondweg te bevorderen. Terugdringen van dit sluipverkeer is een voorwaarde voor het verbeteren van het leefklimaat in de kern van Reeuwijk-Brug. De voorzieningen voor het fietsverkeer vormen hier een onderdeel van. Een aanzienlijk meer verkeersluwe situatie verhoogt de veiligheid ook voor het fietsverkeer.

De oversteek ter plaatse van het kruispunt Raadhuisweg/Van Heuven Goedhartstraat zal bij ingebruikname van het Multifunctionele Accommodatie (MFA) (medio 2010) intensiever gebruikt worden. In het kader van hogere veiligheid wordt op korte termijn dit kruispunt ruimer ingericht. De Van Heuven Goedhartstraat krijgt een breder wegprofiel waarbij er aan weerszijden trottoirs, fietsstroken en een ruimere fietsopstelplaats wordt gerealiseerd. Bovendien wordt er tweerichtingsverkeer ingesteld.

Tegenover de voetgangers- en fietsersbrug over de Breevaart, gepland in de zomer 2010, komt een op afroepbestuurde verkeersregelininstallatie.

In nauw overleg met de klankbordgroep Rondweg Reeuwijk-Brug en directe omwonenden aan de Edisonstraat is in samenwerking met DHV een kruisingontwerp van het fietsverkeer Gouda-Reeuwijk en v.v. met de toekomstige rondweg tot stand gekomen. Met deze kruising is de fietsverbinding Gouda-Reeuwijk en v.v. ter plaatse van de Edisonstraat/Omloopkade gewaarborgd.

7.3 Conclusie

Ten behoeve van de rondweg zijn meerdere tracés ontworpen en onderzocht. De voorkeursvariant is verder uitgewerkt. Onderhavig bestemmingsplan maakt de realisering van de definitieve variant mogelijk. De aanleg van de rondweg zal geen negatieve effecten hebben op aangrenzende wegen.

Uit het onderzoek 'analyse van de verkeersstromen' van de Grontmij (31 oktober 2007) blijkt dat de aanleg van de rondweg Reeuwijk-Brug resulteert in een sterke afname van het verkeer in de kern Reeuwijk-Brug. Dit wordt bevestigd in een aanvullende analyse door Grontmij van november 2008 en reactienota november 2008, tevens van Grontmij en latere simulaties van DHV.

8 Milieu

8.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de diverse milieuaspecten die relevant zijn voor het plangebied. De in de volgende paragrafen vermelde informatie is gebaseerd op het milieukundig onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland (rapport van december 2009 met kenmerk 200901808). De milieukundige rapportage is als afzonderlijke bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. Per milieuaspect wordt het geldende wettelijk en/of het beleidskader beschreven. Daarnaast wordt het uitgevoerde onderzoek belicht waarbij de resultaten kort worden weergegeven. Ten slotte wordt op basis van het kader en het onderzoek de conclusie weergegeven.

8.2 Geluid

8.2.1 Kader

Wet geluidhinder

Conform artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) is voor iedere weg een geluidzone vastgesteld waarbinnen de geluidsbelasting ter hoogte van geluidgevoelige bestemmingen vastgesteld en beoordeeld dient te worden. Voor wegen die binnen een woonerf zijn gelegen of waarvoor een maximum rijsnelheid van 30 km/uur geldt, is geen geluidzone vastgesteld en deze wegen vallen derhalve buiten beschouwing. Op grond van artikel 82, eerste lid, van de Wet geluidhinder bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Op grond van artikel 83, van de Wet geluidhinder kunnen Burgemeester en Wethouders een hogere grenswaarde vaststellen. Voor buitenstedelijk gebied bedraagt de maximale ontheffingsgrenswaarde 53 dB voor nieuwe woningen en 58 dB voor reconstructiesituaties (aanpassing weglay-out) alsmede bij een bestaande woning en een nieuwe weg. Voor binnenstedelijk gebied bedraagt de maximale ontheffingsgrenswaarde 63 dB voor nieuwe woningen en 63 dB voor reconstructiesituaties (aanpassing weglay-out) alsmede bij een bestaande woning en een nieuwe weg. Alvorens aan bovenstaande waarden wordt getoetst, mag op grond van ex. artikel 110g van de Wet geluidhinder een factor van de berekende waarde worden afgetrokken:

- 2 dB voor wegen waarvan de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt.
- 5 dB voor wegen met een snelheid tussen de 30 en 70 km/uur.

Het geluidsniveau in de verblijfsruimten ten gevolge van wegverkeerslawaai mag niet meer bedragen dan 33 dB L_{den} .

In geval van een wijziging/verlegging van de weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden om te kunnen bepalen of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien het verschil in geluidsbelasting vanwege deze weg met 2 dB of meer wordt verhoogd. Is er sprake van een reconstructie dan houdt dit in dat er voorzieningen moeten worden getroffen om de geluidsbelasting van de gevels terug te brengen. Doelstelling hierbij is dat de binnengeluidwaarde niet verslechtert en in ieder geval niet meer bedraagt dan 33 dB L_{den} .

In geval van reconstructie van een weg dient het akoestisch onderzoek zich te richten op de situatie een jaar voor de uitvoering (in dit geval 2009) en 10 jaar na de uitvoering (2020). De geldende grenswaarden worden bepaald voor alle geluidsgevoelige bestemmingen (scholen, woningen) en is over het algemeen gelijk aan de geluidsbelasting vóór de wijziging van de weg. Hierbij geldt dat een geluidsbelasting van 48 dB altijd is toegestaan. Uitzonderingen daarop zijn woningen waar in het verleden al een hogere waarde is vastgesteld, dan geldt deze waarde als grenswaarde. De verslechtering van de akoestische situatie ten gevolge van de verlegging van de weg mag, conform artikel 100a van de Wet geluidhinder, maximaal 5 dB bedragen. Woningen, die in het kader van de Wet geluidhinder vanwege andere oorzaken gesaneerd moeten worden (zgn. "saneringswoningen") en waarvoor tevens een hogere waarde moet worden vastgesteld, dienen daadwerkelijk te zijn gesaneerd, wanneer de nieuwe ontwikkeling is gerealiseerd.

Indien in het kader van een reconstructie wordt overgegaan tot het vaststellen van een hogere grenswaarde, komen op grond van artikel 127 van de Wet geluidhinder de eventuele kosten in verband met de benodigde maatregelen ten laste van de wegaanlegger.

Binnen de gemeente Reeuwijk is de 'Beleidsregel Hogere Waarden regio Midden Holland' van kracht. Dit beleidsstuk beschrijft het hogere waarde beleid van de regio Midden Holland.

8.2.2 Onderzoek

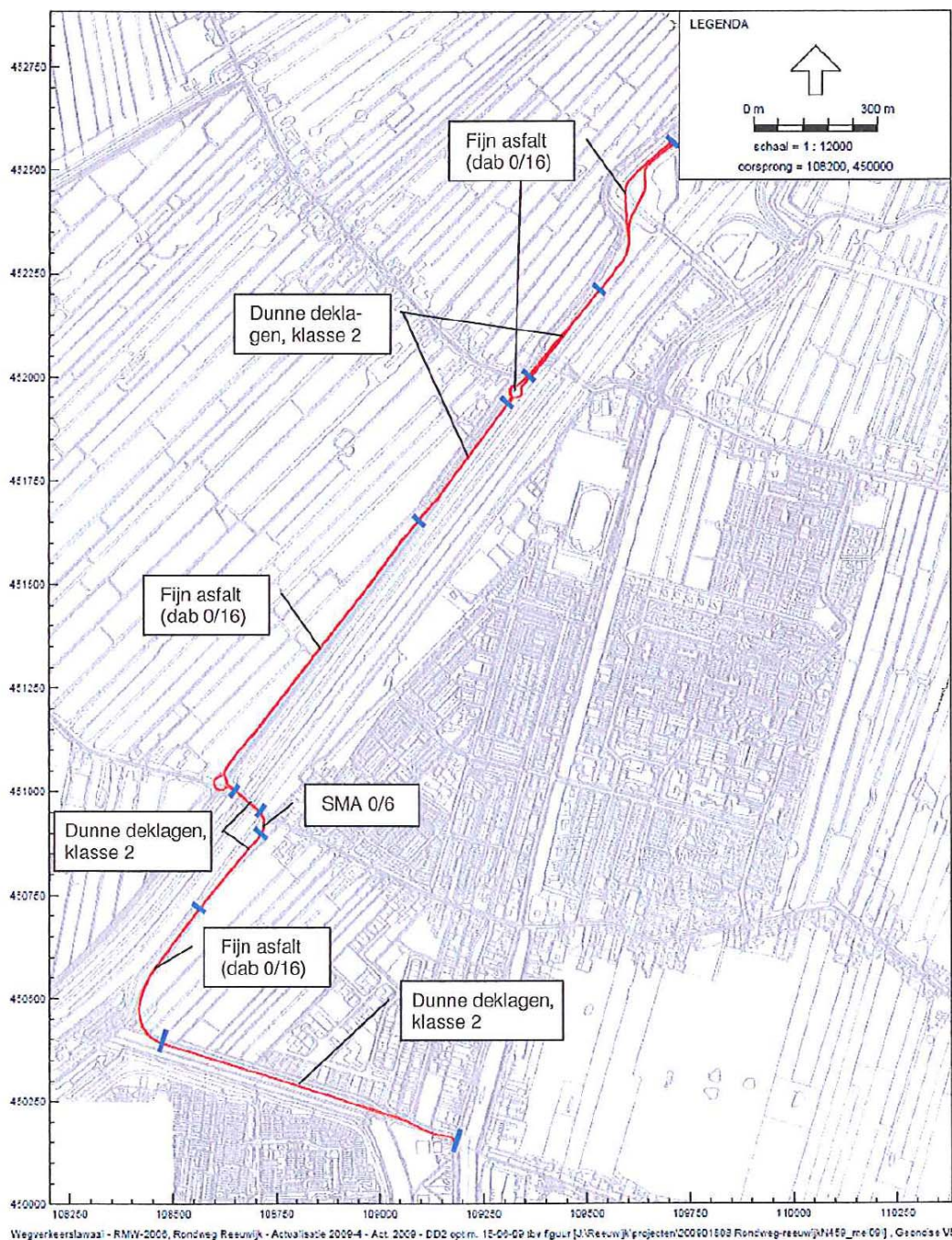
Door de Milieudienst Midden-Holland is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de aanleg van de rondweg leidt tot een sterke afname van de geluidsbelasting bij circa 163 woningen binnen een afstand van 3 tot 15 m tot de Zoutmansweg en Raadhuisweg. De geluidsreductie bedraagt hier circa 7 – 9 dB. Uit het onderzoek blijkt verder dat de geluidsbelasting vanwege de nieuwe rondweg ter hoogte van diverse locaties de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Bij één woning (Zoutmansweg 74) wordt zonder maatregelen de hoogst toelaatbare gevelbelasting overschreden. Bij een negental woningen langs de Edisonstraat is sprake van een ontoelaatbare toename van de geluidsbelasting van maximaal 10 dB. Derhalve zijn hiervoor geluidreducerende maatregelen noodzakelijk.

Voorzieningen ter reductie van de brongeluiden van het wegverkeer alsmede het omleiden van het wegverkeer zijn niet mogelijk. Het aanbrengen van geluidabsorberend asfalt (dunne deklaag) ten opzichte van het geplande fijn asfalt (SMA0/16), alsmede toepassing van geluidschermen is wel mogelijk. Voor beide type maatregelen dient afgewogen te worden in hoeverre de maatregelen voldoende doeltreffend zijn ten opzichte van de investeringskosten.

Door de gemeente Reeuwijk is besloten het wegdek op de rondweg, daar waar noodzakelijk, uit te voeren met geluidreducerend asfalt. Daarnaast worden geluidschermen voorgesteld ter hoogte van de Einstein/Edisonstraat en een aarden wal met hierop een geluidsscherm ter hoogte van de Wervenbuurt, naast de rondweg op een afstand van 40 – 45 van deze woningen.

Uitgaande van dit maatregelenpakket (en het niet toepassen van geluidschermen ter hoogte van de Oud Reeuwijkseweg) resteren vijf woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Voor deze woningen (Oud Reeuwijkseweg 6, Zoutmansweg 74 en 76, één geprojecteerde woning binnen het plan Bunderhof en een geprojecteerde woning op het perceel Zoutmansweg 70) dienen Hogere Waarden te worden vastgesteld. Hierbij wordt uitgegaan van een wegdekverharding "dunnen deklaag", klasse 2. De Hogere Waarden dienen vastgesteld te zijn voor vaststelling van het bestemmingsplan.

Voor Oud Reeuwijkseweg 6 en Zoutmansweg 74 en 76 dient een saneringsproject te worden opgestart. Hiervoor zal subsidie worden aangevraagd bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van VROM). De Milieudienst Midden Holland treedt hier namens de gemeente Reeuwijk op.



(Trajectdelen met gehanteerde wegdektypes)

8.2.3 Conclusie

De aanleg van de rondweg heeft als gevolg dat de geluidsbelasting bij de woningen langs de Zoutmansweg en Raadhuisweg sterk afneemt. Doordat de hoogst toelaatbare gevelbelasting op twee woningen langs de Zoutmansweg en de voorkeursgrenswaarde op andere locaties wordt overschreden, zijn geluidreducerende maatregelen noodzakelijk. Het voorstel is het wegdek daar waar noodzakelijk uit te voeren met geluidreducerend asfalt. Tevens is het voorstel ter hoogte van de Einsteinstraat en Edisonstraat geluidsschermen te plaatsen ten zuiden van de weg en ter hoogte van de Wervenbuurt (Gouda) een geluidswal aan te leggen met een geluidsscherm. Hierdoor resteren slechts drie woningen (Oud Reeuwijkseweg 6 en Zoutmansweg 74 en 76) waarvoor een hogere waarde moet worden aangevraagd. Op 22 juni 2010 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Reeuwijk hogere geluidswaarden voor deze locaties vastgesteld. In de regels van onderhavig bestemmingsplan worden de geplande geluidsschermen en geluidswal mogelijk gemaakt.

8.3 Trillinghinder

8.3.1 Kader

Ten aanzien van trillinghinder zijn er binnen Nederland diverse richtlijnen van kracht. Deze zijn onderverdeeld in de SBR A, B en C. Hiervan zijn de richtlijnen A en B voor de aanleg van de Rondweg van belang.

SBR Richtlijn A

Deze richtlijn gaat expliciet in op de effecten van trillingen op gebouwen. Bouwwerken kunnen door verschillende omstandigheden in trilling raken. Veel bouwwerken zijn niet expliciet ontworpen om trillingen op te nemen, waardoor er kans op schade bestaat, een en ander afhankelijk van de aard en de constructiewijze van het bouwwerk en de aard, de sterkte en de frequentie van de trillingen. De meet- en beoordelingsrichtlijn A, "Schade aan gebouwen" bevat richtlijnen voor het meten en beoordelen van schade aan gebouwen.

SBR Richtlijn B

Deze richtlijn gaat expliciet in op de hinder voor personen in gebouwen. De meet- en beoordelingsrichtlijn B, "Hinder voor personen in gebouwen" bevat richtlijnen voor het meten en beoordelen van hinder voor personen. De richtlijn maakt onderscheid in de functie van het gebouw, aard van de trillingsbron en in bestaande, gewijzigde en nieuwe situaties.

In Nederland wordt veel last ondervonden ten gevolge van hinder door verkeer. Met name vrachtverkeer zorgt voor veel klachten. Indien de klachten worden geverifieerd (gemeten) blijkt er echter zelden overtreding te bestaan van de in de SBR-richtlijnen opgenomen toetswaarden. Dit neemt echter niet weg dat er wel degelijk hinder kan worden ondervonden, alleen moeten de aanwezige trillingen als wettelijk toelaatbaar worden geacht.

8.3.2 Onderzoek

Overtreding van de toetswaarden ten gevolge van (vracht)verkeer treedt in de praktijk nauwelijks op. Alleen in extreme situaties waarbij de woningen op minder dan 1 meter van de weg zijn gelegen en dat de woningen en de weg dezelfde fundatie delen is er kans op overtreding van de toetswaarden. De langs de Rondweg gelegen woningen bevinden zich op grotere afstand van de weg. Op basis van ervaring wordt verwacht dat er geen overschrijding zal optreden van de SBR-richtlijnen.

De exacte wegconstructie wordt niet in het kader van het bestemmingsplan bepaald. Het ontwerp en de realisatie van de wegconstructie zal door de te selecteren aannemer worden gemaakt c.q. worden uitgevoerd. De gemeente stelt wel in de aanbestedingsprocedure eisen aan het te maken ontwerp door de aannemer. Ten aanzien van het aspect trillingen zal de gemeente Reeuwijk de aannemer in de aanbestedingsstukken wijzen op de SBR-richtlijnen trillinghinder.

8.3.3 Conclusie

Gezien de relatief grote afstand van de woningen tot aan de weg is de kans op trillinghinder (overschrijding van de SBR-richtlijnen) nagenoeg uit te sluiten. Trillinghinder vormt geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig plan. De te selecteren aannemer zal gewezen worden op de SBR-richtlijn trillinghinder.

8.4 Luchtkwaliteit

8.4.1 Kader

Besluit luchtkwaliteit

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

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

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

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

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

8.4.2 Onderzoek

Uit de rekenresultaten van het onderzoek van Milieudienst Midden-Holland voor de huidige route blijkt, dat de berekende jaargemiddelde immissieconcentraties NO₂ en PM₁₀ voldoen aan de grenswaarden. De grenswaarde 24-uursgemiddelde voor PM₁₀ wordt maximaal 18 keer per jaar overschreden, waarmee wordt voldaan aan de grenswaarde van maximaal 35-maal overschrijdingen.

Langs de nieuwe Rondweg Reeuwijk (incl. bijdrage van de A12) is geen sprake van overschrijding van de grenswaarden. De aanleg van de Rondweg leidt tot een verlaging van de jaargemiddelde immissieconcentraties langs de Zoutmansweg / Raadhuisweg van circa 3-5 µg/m³ NO₂ en circa 1 µg/m³ PM₁₀. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde neemt hier door de nieuwe Rondweg met 1-3 af. Er treedt wel een toename op van drie microgram NO₂ en 0,8 microgram PM₁₀ ter plaatse van de Edisonstraat. Dit blijft ruim binnen de grenswaarde. Uit het milieukundig onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland (december 2009) blijkt dat de rondweg een vrijwel te verwaarlozen effect op de luchtkwaliteit van Plaswijck heeft.

Gezien het bovenstaande wordt voldaan aan de grenswaarden van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

8.4.3 Conclusie

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat ter hoogte van het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Aldus kan de realisatie van de Rondweg Reeuwijk conform Titel 5.2 van de Wet milieubeheer toelaatbaar worden geacht. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor uitvoering van het plan.

8.5 Externe veiligheid

8.5.1 Kader

Bij Externe Veiligheid (EV) gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

- Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers.
- Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Bebouwing is niet toegestaan binnen de zogenaamde 10⁻⁶ contour van het PR:

- Rond inrichtingen waarin opslag / verwerking gevaarlijke stoffen plaatsvindt;

- Langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Risico's verbonden aan het transport gevaarlijke stoffen zijn in kaart gebracht in de diverse risicoatlassen.

In het Besluit EV Inrichtingen (BEVI) is opgenomen dat voor iedere toename van het GR een verantwoordingsplicht geldt, ook als de verandering geen overschrijding van de norm veroorzaakt.

Wet- en regelgeving

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

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

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

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen is neergelegd in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (Stc. 147, 2004). Deze Circulaire kan worden gezien als voorbode van een wettelijke verankering van de risiconormen. Met de realisatie van de wettelijke verankering komt de circulaire te vervallen. Aangezien het nog niet duidelijk is op welk moment het "Besluit transportroutes externe veiligheid" in werking zal treden is de werkingsduur van de circulaire door het ministerie verlengd tot 31-07-2012.

Externe veiligheid in relatie tot transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is geregeld in twee circulaire's, namelijk de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" uit 1984 en de circulaire "Risicoafstanden voor buisleidingen met brandbare vloeistoffen K1K2K3" uit 2008. Ook voor deze risicobronnen wordt een wettelijke verankering voorbereid. Deze zogenaamde AMvB Buisleidingen zal mogelijk in 2010 in werking treden.

8.5.2 Onderzoek

De gemeente is wettelijk verplicht bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen studie te doen naar externe risico's. Daarbij wordt nagegaan aan welke risico's toekomstige gebruikers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van een risicobron met gevaarlijke stoffen zijn blootgesteld.

In de Wet milieubeheer is nadrukkelijk vastgelegd dat een ieder die eventueel milieubelasting veroorzaakt of kan veroorzaken door een activiteit, deze gevolgen tot een minimum moet beperken. Dit met inzet van alle maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden gevraagd. Het is aan het bevoegd gezag om 'maat' te geven aan een passend beschermingsniveau, afgestemd op de lokale situatie. Voor de omgang met het groepsrisico wordt dit gemotiveerd door middel van de verantwoordingsplicht. Deze richt zich op alle personen die binnen een invloedsgedebied verblijven. Dus niet alleen de personen die aanwezig zijn in

woningen of werkruimten, maar ook personen in de openbare ruimte zoals verkeersdeelnemers. Het gaat hierbij niet alleen om het voorkomen van gewonden en dodelijke slachtoffers. Het gaat om het voorkomen van maatschappelijke ontwrichting ten gevolge van de ongevallen met gevaarlijke stoffen.

Over de A12 vinden transporten van gevaarlijke stoffen plaats. Dit brengt voor de gemeente Reeuwijk veiligheidsrisico's met zich mee. Hierbij wordt korthedshalve verwezen naar het Milieukundig onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland rapportnummer 200901808.4 (hoofdstuk 4 over externe veiligheid) en naar het lokale beleid externe veiligheid van de gemeente Reeuwijk dat op 9 februari 2009 is vastgesteld door de gemeenteraad van Reeuwijk.

Voor de rondweg Reeuwijk-Brug levert het vervoer van LPG, propaan en butaan over de A12 een zeker risico.

Op de A12 kunnen incidenten door transport van gevaarlijke stoffen leiden tot risico's voor personen binnen het invloedsgebied. Maatgevend ongevalsscenario is een LPG vervoersincident waarbij een BLEVE (boiling liquid expanding vapour explosion = een exploderende gastankwagen) optreedt. Dit is tevens het worst case scenario waarmee in het kader van de rampenbestrijding rekening mee gehouden moet worden. Andere scenario's kunnen zich voordoen door vrijkomen van brandbare vloeistoffen, giftige vloeistoffen en giftige gassen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico geeft de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval met gevaarlijke stoffen als hij zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het plaatsgebonden risico wordt aangegeven met risicocontouren langs de weg. Het wordt afgedrukt in meters afstand van het midden van de rijbaan. Het betreft in dit geval de zuidelijke rijbaan van de A12. Binnen de contour van het plaatsgebonden risico mogen geen kwetsbare objecten worden gerealiseerd.

De 10^{-6} contour van de plaatsgebonden risico ligt op 19 meter van het midden van de zuidelijke rijbaan van de A12. De rondweg wordt aangelegd buiten de 10^{-6} risicocontour van de snelweg A12.

Door aanleg van de rondweg ontstaat de mogelijkheid tot het routeren van gevaarlijke stoffen. Voor de gemeente betreft dit voornamelijk het transport van propaan naar diverse kleine afnemers in het landelijk gebied waar geen aardgasnet aanwezig is. Het aantal afnemers (te vullen propaantanks) en aantal transportbewegingen is beperkt (<100 per jaar). Gezien de beperkte hoeveelheden transporten gevaarlijke stoffen (propaan) zal er geen plaatsgebonden risicocontour optreden.

Parallel aan en ten oosten van de geplande rondweg is een ondergrondse transportleiding van aardgas aanwezig. Dit betreft het tracégedeelte parallel aan en ten oosten van de snelweg A12. De gasleiding heeft een diameter van 12 inch en een druk van 40 bar. De rondweg wordt aangelegd buiten de risicocontour van de gasleiding. Daar waar de rondweg de gasleiding kruist worden beschermende maatregelen getroffen in nauw overleg met de leidingbeheerder.

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de aanleg van de rondweg.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is een maat om de kans weer te geven dat een incident met dodelijke slachtoffers voorkomt. Het groepsrisico valt niet aan te geven met risicocontouren langs de weg, maar met een grafiek. Er wordt binnen het groepsrisico geen verschil gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties. Het groepsrisico kent geen grenswaarde, maar een oriënterende waarde. Het bevoegd gezag dient elke verandering van het groepsrisico te verantwoorden en heeft de mogelijkheid om gemotiveerd op basis van een belangenafweging van de oriënterende waarde af te wijken.

Verkeersdeelnemers (gebruikers openbare weg) en gebruikers van openbare ruimten worden niet betrokken bij groepsrisicoberekening ten behoeve van ijking aan de oriëntatiewaarde.

Door aanleg van de rondweg ontstaat de mogelijkheid tot het routeren van gevaarlijke stoffen. Voor de gemeente betreft dit voornamelijk het transport van propaan naar diverse kleine afnemers in het landelijk gebied waar geen aardgasnet aanwezig is. Het aantal afnemers (te vullen propaantanks) en aantal transportbewegingen is beperkt (<100 per jaar). Het aandeel van transporten van gevaarlijke stoffen over de rondweg valt in het niet bij de transporten van gevaarlijke stoffen die plaatsvinden over de A12.

De toename van het groepsrisico door de aanleg van de rondweg zal gering zijn en op basis van de ervaringen binnen de regio Midden Holland zeker lager liggen dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Als het transport van propaan niet meer door de bebouwde kern van de gemeente gaat leidt dit tot een algemene verbetering van de veiligheid in het gebied.

Het groepsrisico vormt geen belemmering voor de aanleg van de rondweg.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid betreft de mate waarin de aanwezigen, in dit geval op de rondweg, zich zelfstandig in veiligheid kunnen brengen. De aanwezigen typeren zich doordat zij bezig zijn met verplaatsing over de rondweg. Er kan dus van de aanwezigen verwacht worden dat zij zelfstandig in staat zijn om zich, bij een calamiteit op rondweg of op de aangrenzende A12, in veiligheid te brengen.

De zelfredzaamheid van de aanwezigen vormt geen belemmering voor de aanleg van de rondweg.

Beheersbaarheid

Beheersbaarheid houdt de mogelijkheden in van de hulpverleningsdiensten om hun taken goed uit te voeren en daarmee schade te beperken. Dit betreft onder andere de bereikbaarheid van de locatie, de ruimte om het nodige materieel op te stellen, de inzetbaarheid van hulpmiddelen en de capaciteit van de hulpverlening.

Bereikbaarheid

Bij een incident op de A12 zal de inzet van de hulpdiensten zich afspelen op de snelweg zelf. In verband met de incidentbestrijding op de A12 kan de rondweg een belangrijke functie vervullen in verband met de bereikbaarheid. Het is te verwachten dat bij een calamiteit op de A12 deze door het verkeer moeilijk is te bereiken door filevorming. De rondweg geeft een extra mogelijkheid voor bereikbaarheid van de A12 om materiaal van de hulpdiensten ter plaatse te krijgen of om gewonden af te voeren. Hiervoor is het

noodzakelijk dat op verschillende plaatsen (locatie nader te bepalen) “dammen” worden aangelegd, waar de hulpdiensten vanaf de rondweg naar de A12 kunnen komen.

Een incident op de rondweg zelf is voor de hulpdiensten goed bereikbaar doordat van twee zijden een incidentlocatie benaderd kan worden. De opkomsttijd¹ van de lokale brandweer is goed, en valt binnen de norm van 10 minuten².

Ten aanzien van de bereikbaarheid merkt de regionale brandweer op dat wel aandacht vereist is voor de inrichting van de bestaande wegen die door de rondweg worden ontlast (met name de Raadhuisweg en Zoutmansweg). Dit zijn primaire ontsluitingsroutes voor de brandweer. Het is onwenselijk dat hier (zware) verkeersremmende maatregelen worden toegepast (nadat de rondweg is aangelegd) om te voorkomen dat de opkomsttijden worden verhoogd. Dit geldt eveneens voor het gedeelte van de Nieuwdorperweg gelegen tussen de Raadhuisweg en de aansluiting met de rondweg, in verband met de bereikbaarheid van de kern Reeuwijk-Dorp.

Bluswatervoorziening

De brandweervoertuigen beschikken over een basis watervoorraad van 1500 liter, dat direct beschikbaar is. Er is in de directe omgeving van de rondweg voldoende permanent oppervlaktewater dat voor de brandweer als bluswatervoorziening kan dienen.

De regionale brandweer stelt dat langs de rondweg voorzien moet worden in voldoende en goed bereikbare bluswatervoorziening. De minimale capaciteit bedraagt 90 m³ gedurende een onafgebroken levertijd van 4 uur. De afstand tussen een opstelplaats van een brandweervoertuig en het water mag maximaal 8 meter bedragen. Het water moet van voldoende diepte en kwaliteit zijn. Met name is van belang dat het water vrij is van overvloedige waterplantengroei waardoor verstopping van de bluspomp wordt voorkomen.

Alarmering bevolking

Bij een incident kan de bevolking worden gealarmeerd door het landelijk sirenenet. Activeren van de sirene wordt gedaan op aangeven van de officier van dienst van de brandweer indien er naar zijn oordeel gevaarlijke stoffen vrijkomen die een bedreiging vormt voor de bevolking. Procedures voor het alarmeren zijn door de regionale brandweer vastgelegd en bekend bij de hulpdiensten.

Op het industrieterrein Zoutman is een sirenepaal aanwezig om de aanwezigen te alarmeren. Hoe te handelen bij afgaan van de sirene wordt gecommuniceerd door de landelijke overheid en via de website van de gemeente Reeuwijk.

Op basis van de bereikbaarheid, beheersbaarheid en alarmering is er geen belemmering voor de aanleg van de rondweg. De opmerkingen van de brandweer worden meegenomen bij de inrichting van de rondweg en herinrichting van bestaande wegen.

¹ *opkomsttijd*: de tijd tussen aanname van de melding door de meldkamer en de aankomst van de eerste brandweereenheid op de plaats van het incident;

² op grond van de leidraad repressieve brandweezorg versie 6.2 augustus 2006

8.5.3 Conclusie

De huidige route van gevaarlijke stoffen vindt via de kern Reeuwijk-Brug plaats. Door de aanleg van de rondweg kan de route van gevaarlijke stoffen naar de rondweg worden verplaatst. Dit is een verbetering van de veiligheid ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente Reeuwijk komt tot de conclusie dat de aanleg van de rondweg binnen het locale beleid van externe veiligheid verantwoord is. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor uitvoering van het plan.

8.6 Bodemkwaliteit

8.6.1 Kader

Op grond van artikel 9 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (1985) dient een bodemonderzoek te worden verricht met het oog op de beoordeling van de realiseerbaarheid van een bepaalde bestemming(wijziging). In de praktijk wordt begonnen met een BIS-toets die eventueel uitgebreid kan worden met achtereenvolgens een historisch onderzoek conform de NVN 5725 en een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 dan wel een daarvan afgeleid grofmaziger onderzoek dat is toegesneden op het stadium van planvorming.

Het uit te voeren bodemonderzoek kan ook worden gebruikt (samenloop) of is noodzakelijk ten behoeve van andere (wettelijke) kaders:

- Woningwet: Op basis van artikel 8 van de Woningwet dient te worden voorkomen dat er wordt gebouwd op een bodem die zodanig is verontreinigd dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van gebruikers. Dit wordt voorkomen met het uitvoeren van bodemonderzoek.
- Wet milieubeheer: nulsituatie voor te realiseren bedrijfsbestemmingen.
- Grondtransactie: aan- en verkoop van terreinen.

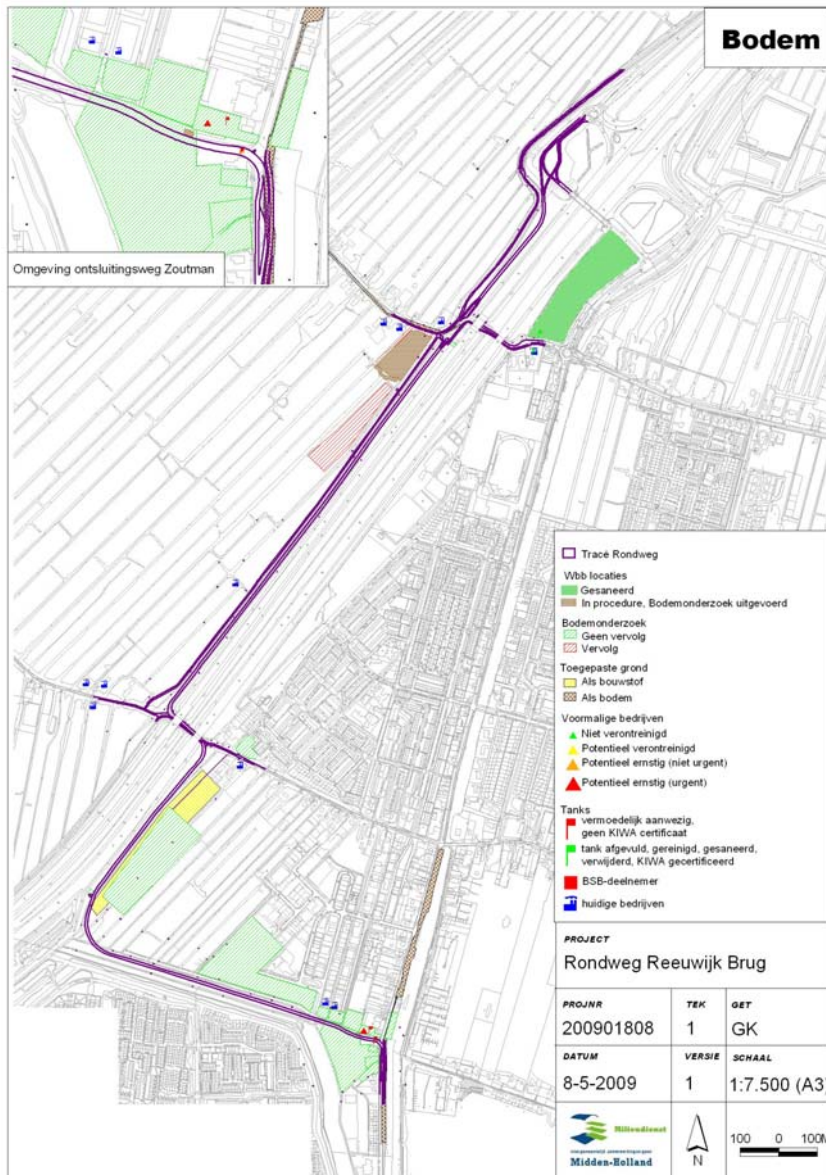
De gemeente Reeuwijk beschikt over een vastgestelde bodemkwaliteitskaart en bodembeheerplan. Dit betekent dat grondverzet conform de regels van de Ministeriële Vrijstellingsregeling Grondverzet in principe mogelijk is.

8.6.2 Onderzoek

In de figuur op de volgende pagina is de bekende bodemsituatie van het plangebied weergegeven.

Binnen het plangebied bevinden zich een aantal locaties die bij toekomstige ontwikkelingen een vervolgactie behoeft. Met name rond de huidige ontsluitingsweg van de Zoutmansweg naar bedrijfsterrein Zoutman via het oostelijk deel van de huidige Edisonstraat geeft de verontreinigingssituatie aanleiding voor alertheid bij graafwerkzaamheden. Hier is een slootdemping en verontreiniging met minerale olie bekend. Indien hier werkzaamheden in de grond gaan plaatsvinden, wordt bodemonderzoek aanbevolen. Ter plaatse van het tracé van de rondweg is geen tank aanwezig. Ter plaatse van een voormalig baggerdepot mag de gerijpte bagger niet zondermeer worden verplaatst.

Het gebied ligt in de bodemkwaliteitszone Toemaakdek. Dit betekent dat vrijkomende grond uit de bovengrond voor hergebruik eerst dient te worden gekeurd. Vrijkomende grond van de ondergrond mag wel zonder keuring worden hergebruikt in de regio Midden-Holland.



8.6.3 Conclusie

Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat ter plaatse van de huidige ontsluitingsweg van de Zoutmansweg via het oostelijke deel van de Edisonstraat naar het bedrijfsterrein nader bodemonderzoek noodzakelijk wordt geacht indien hier werkzaamheden in de grond gaan plaatsvinden. Bij de aanleg van de rondweg dient rekening te worden gehouden met de resultaten en aanbevelingen uit het bodemonderzoek.

8.7 Kabels en leidingen

8.7.1 Kader

Riolleidingen

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

Drinkwatertransportleidingen

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

Gasleidingen

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

8.7.2 Onderzoek

Ten westen van de snelweg, tussen de Oud Reeuwijkseweg en de Goudsestraatweg, ligt een rioolpersleiding. Deze leiding is met de dubbelbestemming "Leiding – Riool" op de verbeelding weergegeven. Aan weerszijden van de leiding dient een strook van 2,5 m onbebouwd te blijven.

In het plangebied zijn twee ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen (van de Gasunie en van Stedin) aanwezig. De leidingen lopen ten oosten van en parallel aan de A12. De gasleidingen hebben een gasdruk van 20-50 bar. De meest oostelijk gelegen gasleiding heeft een diameter van 12 inch en een druk van 40 bar. De leidingen hebben een beschermingsstrook van 4 m, waarbinnen voor werkzaamheden advies dient te worden ingewonnen van de betreffende beheerder. Dit ter bescherming van de genoemde leidingen. Overleg met Gasunie en Stedin vindt plaats.

Nabij het plangebied ligt een ondergrondse hoogspanningsverbinding van Tennet van 150 kV. Deze verbinding doorkruist het plangebied op een 3-tal locaties, te weten ter hoogte van de Oud Reeuwijkseweg, de Nieuwdorperweg en ter plaatse van de gemeentegrens met Gouda. De ondergrondse hoogspanningsleiding is met een dubbelbestemming op de verbeelding weergegeven. Bij de aanleg van de rondweg dient rekening te worden met de ligging van de leiding. Overleg met Tennet vindt plaats.

Tevens zijn er straalpaden aanwezig van KPN en Defensie waarbij rekening dient te worden gehouden met hoogtes van bouwwerken en opgaand groen. Voor het straalpad van KPN geldt een hoogte van 8 m en voor het straalpad van Defensie een hoogte van 32 m.

8.7.3 Conclusie

De leidingen worden op de verbeelding opgenomen. In de regels is een regeling opgenomen ter bescherming van de leidingen. Voor de gasleiding geldt een veiligheidszone. De afwezigheid van hoger gelegen kunstwerken betekent geen conflictsituaties ten aanzien van straalpaden

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Economische uitvoerbaarheid

Tijdens de voorbereiding van het project rondweg Reeuwijk-Brug zijn de pijlers Ruimtelijke ordening en milieuaspecten en Verkeer en Wegontwerp onderscheiden.

Met betrekking tot Ruimtelijke ordening zijn in samenwerking met Grontmij onderzoeken gedaan naar mogelijke alternatieve tracés en is hieruit een voorkeurstracé gekozen. Met het bureau Watersnip, het bureau Landzij en de Milieudienst Midden-Holland zijn de consequenties voor flora & fauna, cultuurhistorie en archeologie en milieuaspecten als geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid etc. geïnventariseerd. Op basis hiervan zijn water- en natuurcompensatie en milieumaatregelen als geluidarm asfalt en geluidschermen voorgesteld.

Met betrekking tot Verkeer en wegontwerp zijn verkeerstellingen en verkeerssimulaties in samenwerking met Grontmij en DHV gedaan. In samenwerking met DHV is op basis hiervan een voorlopig ontwerp (VO) van de rondweg gemaakt. Dit voorlopig ontwerp is in nauwe samenwerking met provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap Rijnland tot stand gekomen.

De Gemeente Reeuwijk heeft in samenwerking met DHV op basis van het VO een kostenraming voor de voorbereiding en realisatie van de rondweg Reeuwijk-Brug opgesteld. Bovendien is een principevoorstel gemaakt voor de dekking van deze kosten. Op basis hiervan is een financiële rapportage gemaakt welke in vertrouwelijke bijeenkomsten met commissies en gemeenteraad is besproken.

In de kostenraming zijn de volgende posten opgenomen:

- grondkosten (verwervingskosten, sloopkosten, kosten verleggen kabels- en leidingen en verlichting);
- bouwkosten (civieltechnische kosten, kosten groenvoorziening en kosten milieuvoorzieningen (geluidarm asfalt, geluidschermen));
- honoraria;
- presentatiekosten;
- onvoorzien, AK en rentekosten
- planschade.

Ten aanzien van de dekking van deze kosten zijn de volgende posten opgenomen in een financieel perspectief dat nu is uitgewerkt in een kredietvoorstel:

- bijdrage Provincie Zuid-Holland;
- bijdrage Brede doeluitkering;
- bijdrage bedrijfsleven;
- verkoop gemeentelijke eigendommen;
- kapitalisatie deel van de uitkering slappe bodem;
- aanwending deel van gemeentelijke opbrengst erfpacht;
- bijdrage gemeentelijke reserves en exploitatiesaldi.

Met dit financieel perspectief is de gemeenteraad op 7 december 2009 akkoord gegaan. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd. Per 12 februari 2010 is na toezegging van haar bijdrage door de provincie Zuid-Holland een sluitende begroting aanwezig, welke op 26 april 2010 aan de raad ter vaststelling zal worden gepresenteerd.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De plannen voor de aanleg van een rondweg zijn sinds lange tijd bekend. In de jaren 80 in de vorige eeuw was het probleem van het doorgaande verkeer door de kern van Reeuwijk-Brug al actueel en zijn er haalbaarheidstudies om dit probleem op te lossen in samenwerking met de provincie onderzocht. Dit heeft echter destijds niet tot realisatie van een oplossing geleid. Op dit moment heeft de gemeente Reeuwijk al enkele jaren de rondweg Reeuwijk-Brug de hoogste prioriteit gegeven om het probleem daadwerkelijk aan te pakken en op te lossen.

In meerdere beleidsdocumenten is de wenselijkheid van de aanleg van de rondweg beschreven. Burgers hebben hier uitgebreid en via vele kanalen (website, klankbordgroep, nieuwsbrieven, etc.) kennis van kunnen nemen. Tevens is in 2006 een onderzoek verricht naar mogelijke tracés en bijkomende effecten. De aanleg van de rondweg zal het woonleefklimaat in de kern Reeuwijk-Brug verbeteren. De effecten van de rondweg zijn op alle aspecten onderzocht. Waar nodig worden maatregelen getroffen.

Hiermee wordt onderhavig bestemmingsplan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

10 Overleg en inspraak

10.1 Overleg

Het plan is in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in ieder geval toegestuurd aan de volgende diensten en instanties:

1. Ministerie LNV;
2. Rijkswaterstaat Zuid-Holland;
3. Rijkswaterstaat Wegendistrict Haaglanden;
4. VROM-Inspectie Regio Zuid-West;
5. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten;
6. Provincie Zuid-Holland;
7. ISMH (Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland);
8. Gemeente Boskoop;
9. Gemeente Waddinxveen;
10. Gemeente Bodegraven;
11. Gemeente Gouda;
12. Energiebedrijf Midden-Holland NV;
13. KPN Telecom;
14. NV Nederlandse Gasunie;
15. Stedin
16. Eneco infra;
17. REKAM;
18. Citytec;
19. Teleinfra support bv;
20. TenneT TSO BV;
21. Hoogheemraadschap Van Rijnland;
22. Oasen;
23. Milieudienst Midden-Holland;
24. Kamer van Koophandel;
25. Reeuwijkse Ondernemers Vereniging.

Van de instanties genoemd onder 2, 4, 6, 8, 9, 11, 14, 15, 18, 20, 21 en 25 zijn overlegreacties ontvangen. Deze overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota beantwoording vooroverlegreacties, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Indien een van deze overlegreacties aanleiding gaf tot het bijstellen van het bestemmingsplan is tevens aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan is aangepast.

10.2 Inspraak

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening heeft het voorontwerpbestemmingsplan zes weken vanaf 22 juni 2009 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder schriftelijk en mondeling reacties kenbaar kunnen maken. Tijdens de inspraakprocedure zijn 152 inspraakreacties

ontvangen Deze zijn samengevat en beantwoord in de Notitie beantwoording inspraak, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Indien een van deze inspraakreacties aanleiding gaf tot het bijstellen van het bestemmingsplan is tevens aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan is aangepast.