

Ruimtelijke onderbouwing

Vorbelasting voormalig Domburgterrein

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Ruimtelijke onderbouwing

Voorbelasting voormalig Domburgterrein

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Ruimtelijke onderbouwing

Kaart besluitgebied

Schaal 1:1.000

Datum:

18 september 2012

Projectgegevens:

ROB01-BOD00001-01E

TEK01-BOD00001-01A

Identificatienummer:

NL.IMRO.1901.12VoorbelastingMZ-AB80

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Plangebied	2
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Planbeschrijving	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Stedenbouwkundig plan	6
2.3	Werkzaamheden voorbelasting	8
3	Beleidskader	13
3.1	Nationaal beleid	13
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Regionaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	18
4	Milieuhygiënische en planologische verantwoording	25
4.1	Bodem	25
4.2	Water	26
4.3	Flora en fauna	26
4.4	Cultuurhistorie	28
4.5	Archeologie	29
4.6	Geluid	31
4.7	Luchtkwaliteit	31
4.8	Externe veiligheid	31
4.9	Bedrijven en milieuzonering	32
4.10	Leidingen	32
4.11	Explosieven	32
5	Haalbaarheid	33
5.1	Financieel	33
5.2	Maatschappelijk	33
6	Motivatie voor afwijking van het bestemmingsplan	35

Bijlage:

- kaart besluitgebied

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voormalige slachthuisterrein van exportslachterij Domburg aan de Doortocht in Bodegraven zal worden herontwikkeld als woongebied. Het Domburgterrein maakt deel uit van de grotere ontwikkelingslocatie Molenvliet, waarvoor de gemeenteraad in 2004 een herontwikkelingsvisie heeft vastgesteld. Oogmerk was om het hele gebied fasegewijs om te vormen van bedrijventerrein naar aantrekkelijke woongebieden, in aansluiting op de kern van Bodegraven. Op basis van deze herontwikkelingsvisie is in 2004/2005 een overeenkomst gesloten met een ontwikkelende partij. In 2008 is deze overeenkomst ontbonden, aangezien het plan financieel niet haalbaar bleek. Vervolgens is in 2009 een overeenkomst gesloten met een andere partij. Het oorspronkelijke plan van deze partij, dat de realisering van circa 160 koop- en huurwoningen beoogde, bleek eveneens niet haalbaar.

Voor het voormalige Domburgterrein is in de jaren 2010 en 2011 vervolgens een aangepast stedenbouwkundig plan gemaakt met de naam Nieuw-Domburg, dat voorziet in de realisering van 80 grondgebonden woningen met bijbehorende groen- en verkeersvoorzieningen. Ten behoeve van de herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein is een bestemmingsplan in procedure gebracht, dat een directe bouwmogelijkheid zal bieden voor de nieuwe woningen en de aanleg van de openbare ruimte. Het voorontwerpbestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' is met ingang van 31 mei 2012 ter inzage gelegd. Vooruitlopend op de bouw van de woningen en de realisering van groen- en verkeersvoorzieningen moet het plangebied bouwrijp worden gemaakt. Onderdeel van het bouwrijp maken is de voorbelasting van het gebied, door het opbrengen van een zandpakket op de toekomstige openbare ruimte en op de parkeerplaatsen die op eigen terrein zullen worden gerealiseerd.

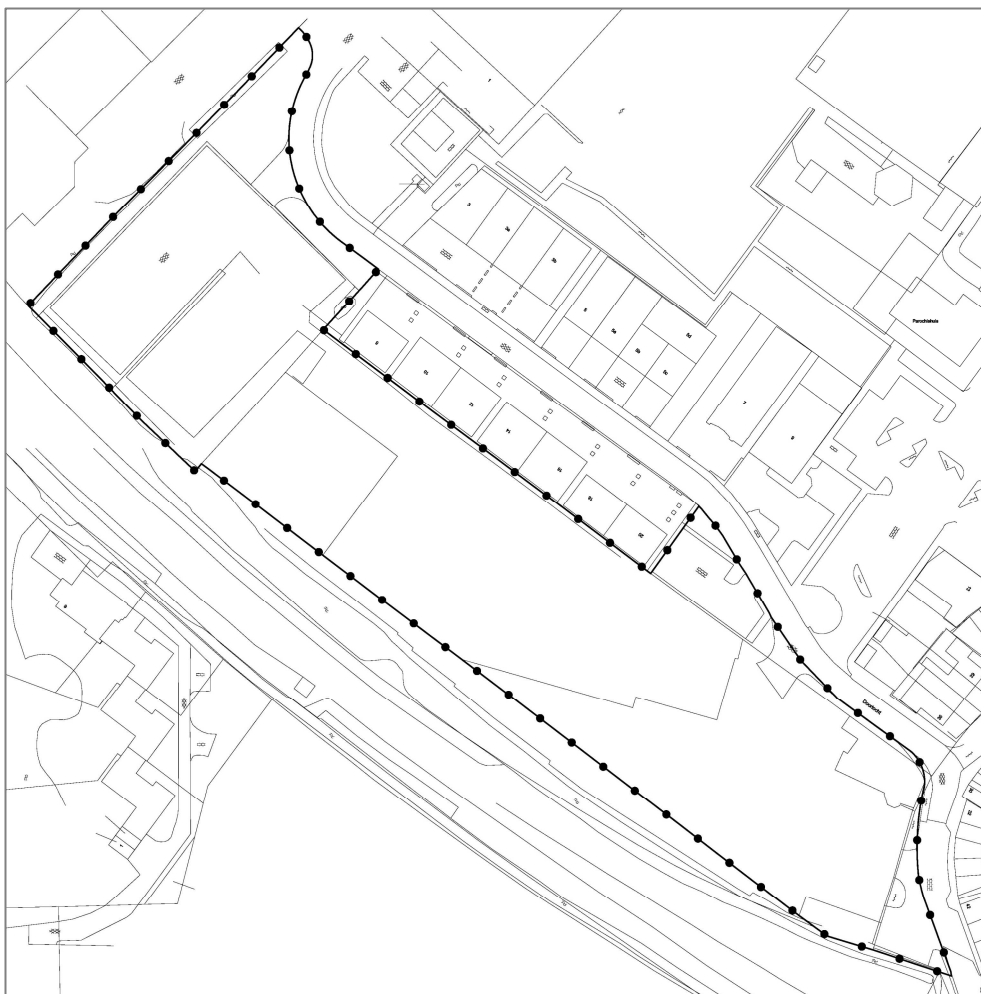


Figuur 1: ligging plangebied in Bodegraven

De werkzaamheden die betrekking hebben op de voorbelasting passen niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Om de voorbelastingswerkzaamheden mogelijk te maken dient een omgevingsvergunning te worden verleend. Op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan voor het gebruik van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan een omgevingsvergunning worden verleend. Het afwijkende gebruik mag in dat geval niet in strijd zijn met een 'goede ruimtelijke ordening' en de motivering van het besluit dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te bevatten. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing betreft de motivering die op grond van de Wabo noodzakelijk is. De ruimtelijke onderbouwing heeft uitsluitend betrekking op de voorbelasting van de gronden in het kader van het bouwrijp maken en maakt geen nieuwe woningen mogelijk. Ten behoeve van de bouw van woningen wordt een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure doorlopen.

1.2 Plangebied

Het plangebied (besluitgebied, zie figuur 2) van voorliggende ruimtelijke onderbouwing is gelijk aan het plangebied van het bestemmingsplan voor het voormalige Domburgterrein en betreft het hele terrein waarop de herontwikkeling betrekking heeft.



Figuur 2: grens plangebied (besluitgebied)

Het plangebied grenst in het zuiden aan de spoorlijn Bodegraven - Leiden. De noordelijke en oostelijke plangrens worden gevormd door de Doortocht en de Oud Bodegraafseweg. De bedrijfskavels aan de zuidzijde van de Doortocht maken geen deel uit van het plangebied. In het westen grenst het plangebied aan een bedrijfsterrein waar voorheen een bouwmarkt was gevestigd. In figuur 2 is de plangrens (grens van het besluitgebied) aangeduid. Als bijlage is een kaart opgenomen waarop de grens van het besluitgebied op schaal 1:1.000 is weergegeven.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied maakt deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan 'Overtocht', dat op 22 december 1994 is vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Bodegraven. Het plangebied was in dit bestemmingsplan bestemd als 'bedrijfsdoeleinden, categorie 4', waardoor de vestiging van bedrijven tot en met milieucategorie 4 mogelijk was. Bij besluit van 11 juli 1995 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedkeuring onthouden aan de plandelen met de bestemmingen 'bedrijfsdoeleinden, categorie 3' en 'bedrijfsdoeleinden, categorie 4'.

Vanwege het onthouden van goedkeuring aan de bedrijfsbestemming vigeert voor het plangebied het bestemmingsplan 'Oud Bodegraven/Dammekant'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Bodegraven op 13 november 1968 en (gedeeltelijk) goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 31 december 1969. Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijfsterrein'. Op het slachthuissterrein is een groot bouwvlak opgenomen, waarbinnen gebouwen mogen worden opgericht. De goothoogte van gebouwen mag maximaal 6,6 meter bedragen.

Voor een klein gedeelte van het plangebied (de uiterste oostelijke hoek) geldt het bestemmingsplan 'Kern Bodegraven', dat is vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Bodegraven op 20 mei 2010. De gronden binnen het plangebied hebben in dit bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'.

De beoogde herontwikkeling van de locatie is niet mogelijk op grond van de vigerende bestemmingsplannen. Om die reden is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding, dat de juridisch-planologische basis biedt voor de realisering van de nieuwe woningen en bijbehorende groen- en verkeersvoorzieningen. Op grond van de vigerende bestemmingsregelingen is het ook niet mogelijk om de werkzaamheden te verrichten die nodig zijn voor het bouwrijp maken van de gronden. Aangezien de voorbelasting van het terrein naar verwachting 11 maanden in beslag zal nemen, is het wenselijk om op relatief korte termijn te kunnen starten met de voorbelasting van de gronden. Hiertoe dient, vooruitlopend op de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan voor het voormalige Domburgterrein, een omgevingsvergunning te worden verleend, waarvoor voorliggende ruimtelijke onderbouwing de basis biedt.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de planbeschrijving opgenomen. In dat hoofdstuk wordt kort aandacht besteed aan de bestaande situatie en aan het stedenbouwkundig plan voor het voormalige Domburgterrein. Daarnaast worden de werkzaamheden beschreven die nodig zijn voor de voorbelasting van de gronden. In hoofdstuk 3 wordt aandacht besteed aan het relevante nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 4 betreft de relevante milieuaspecten. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Hoofdstuk 6 bevat de motivering voor de afwijking van het bestemmingsplan.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Historische ontwikkeling

De kern Bodegraven is ontstaan als Romeinse nederzetting op de zuidelijke oever van de Oude Rijn, die de noordgrens van het Romeinse Rijk vormde. In de Middeleeuwen werd begonnen met de ontginning van de veengebieden aan weerszijden van de rivier, volgens een vast patroon van evenwijdige sloten die haaks op de Oude Rijn en de overige watergangen in het gebied stonden. Sinds de 17^e eeuw vormt de Oude Rijn een belangrijke vaarweg tussen Utrecht en Leiden. Door de ligging van Bodegraven op de grens tussen rivier en polder kreeg het dorp betekenis als op- en overslaglocatie voor landbouwgoederen. Tot de 19^e eeuw bestond Bodegraven uit twee nederzettingen aan weerszijden van de rivier. Het achterland bestond uit veen en was zeer nat; ontwatering vond plaats via stroomgeulen. De Oud Bodegraafseweg, die de oostgrens van het plangebied vormt, is aangelegd op de plaats van de eind 19^e, begin 20^e eeuw gedempte wetering Oud Bodegrave.

De aanleg van de spoorlijn in 1869 had een nieuwe dynamiek tot gevolg in het gebied tussen de spoorlijn en de rivier. De nederzetting aan de zuidzijde van de Oude Rijn groeide naar het spoor toe, waarbij de oorspronkelijke landschappelijke structuur de ligging van de straten bepaalde. In de loop van de 20^e eeuw raakten ook de gronden rond het plangebied van voorliggende ruimtelijke onderbouwing intensiever bebouwd en werd het plangebied in gebruik genomen als bedrijfsterrein. Na de Tweede Wereldoorlog vond grootschaligere uitbreiding van Bodegraven plaats. In plaats van een organische groei, die was gebaseerd op de ligging aan de Oude Rijn en de onderliggende landschapsstructuur, is in deze periode sprake van planmatige ontwikkeling, met name aan de zuidzijde van de kern. Naast uitbreiding vindt vanaf het eind van de 20^e eeuw op een aantal locaties in de bestaande kern herstructurering plaats. Op deze wijze zijn onder meer de bedrijfskavels aan weerszijden van de Doortocht gerealiseerd. Het voormalige Domburgterrein is ook aan te merken als herstructureringslocatie binnen het stedelijk gebied van Bodegraven.

2.1.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied ligt ingeklemd tussen de spoorlijn in het zuiden en de bedrijfspercelen aan de Doortocht in het noorden en bestaat uit het voormalige slachthuisterrein van slachterij Domburg. De bebouwing van het slachthuis is inmiddels gesloopt waardoor het plangebied in de huidige situatie braakliggend is. Op het terrein bevinden zich enkele bomen. In verband met de voorbelasting van het terrein zullen deze bomen worden gekapt. Ten behoeve van het verwijderen van deze houtopstanden is een afzonderlijke omgevingsvergunning verleend. Het plangebied ligt tussen de zone langs de Oude Rijn ('historisch Bodegraven') in het noorden en de bedrijfsterreinen die zich ten zuiden en westen van het plangebied bevinden. Ten noordoosten van het plangebied ligt het centrumgebied van Bodegraven.

Molen De Arkduif, die aan de Oude Rijn staat, vormt een beeldbepalend herkenningspunt in de stedelijke structuur van Bodegraven. De spoorlijn vormt een ruimtelijke barrière tussen het plangebied en de gronden ten zuiden van de spoorlijn. Binnen Bodegraven vormt de spoorlijn (in combinatie met de groenzones naast de spoorlijn), net als de Oude Rijn, een structuurbepalende oost-westgerichte lijn die een geleiding van het stedelijk gebied tot gevolg heeft. De gebieden ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn hebben slechts een beperkte relatie met elkaar. Aan de noordzijde van de spoorlijn ligt een watergang over de hele lengte van het plangebied.

De bedrijventerreinen ten noorden, westen en zuiden van het plangebied worden gekenmerkt door een bebouwingsstructuur van veelal plat afgedekte bedrijfshallen van verschillende grootte. Ten westen en noordwesten van het plangebied bevinden zich de gebouwen van een voormalige bouwmarkt en een tuincentrum. Aan weerszijden van de Doortocht, direct ten noorden van het plangebied, staan kleinschaligere bedrijfsgebouwen, waar ruimte is voor lichte bedrijvigheid (milieucategorie 1 en 2). De panden zijn 6 tot 8 meter hoog. Aan de voorzijde van de bedrijfsgebouwen wordt geparkeerd. De achterzijden van de bedrijfspanden, die bestaan uit gesloten gevels, grenzen rechtstreeks aan het plangebied. Verder naar het noorden ligt het gebied Molenvliet, waar sprake is van een grote verscheidenheid aan functies.

De ruimtelijke structuur aan de Oud Bodegraafseweg is kleinschaliger. Ter hoogte van het plangebied zijn met name woningen met een bouwhoogte van één à twee bouwlagen met kap gesitueerd. Historische panden en meer recent gerealiseerde gebouwen wisselen elkaar af. Tussen de woningen komen een aantal niet-woonfuncties voor, waaronder horeca en een aantal maatschappelijke voorzieningen. De oostelijke straatwand van de Oud Bodegraafseweg heeft een vrij gesloten karakter, omdat de panden aaneengebouwd zijn of op korte afstand van de zijdelingse perceelsgrens staan. De bebouwing grenst rechtstreeks aan de openbare ruimte. De westelijke straatwand heeft een meer open karakter, waarbij aan de voorzijde van de woningen tuinen aanwezig zijn. Verder in noordelijke richting wordt de bebouwing aan de Oud Bodegraafseweg grootschaliger, wat onder meer tot uiting komt in een aantal appartementengebouwen en een supermarkt.

2.2 Stedenbouwkundig plan

Ten behoeve van de herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein is een stedenbouwkundig plan opgesteld dat uitgaat van de bouw van circa 80 grondgebonden woningen in verschillende typologieën (Stedenbouwkundig Ontwerp Molenzicht, ELV architecten, november 2011, zie figuur 3). Hoewel voorliggende ruimtelijke onderbouwing geen betrekking heeft op de woningen, maar uitsluitend op de voorbelasting van de gronden ten behoeve van de herontwikkeling van het terrein, wordt hierna toch kort aandacht besteed aan het stedenbouwkundig plan.

Het stedenbouwkundig plan gaat uit van een transformatie van het plangebied naar een aantrekkelijke woonbuurt aan de rand van het centrumgebied van Bodegraven.

Het streven is om deze ‘achterkant’ van Bodegraven te transformeren tot een ‘voor-kant’, met een eigen karakter dat past binnen de ruimtelijke opbouw van de kern. De basis voor het stedenbouwkundig plan wordt gevormd door de historische kenmerken van het gebied, de slotenverkeveling, de ontsluiting en de lintbebouwing aan de Oud Bodegraafseweg. Daarnaast is de spoorlijn een bepalend element voor de inrichting van het gebied.



Figuur 3: stedenbouwkundig plan en impressie (Stedenbouwkundig Ontwerp Molenzicht, ELV Architecten, november 2011)

Het stedenbouwkundig plan voorziet in de realisering van twee koppen in het oostelijk en het westelijk deel van het plangebied. Deze koppen bestaan uit woonblokken met aaneengebouwde woningen. De koppen worden met elkaar verbonden door een oost-westgerichte woonstraat, die aan weerszijden wordt begeleid door woningen. Op de plek waar deze woonstraat uitkomt op de koppen van de woonbuurt zijn noord-zuidgerichte wegen gesitueerd. Hierdoor ontstaat een directe (zicht)relatie tussen de Doortocht en de spoorzone. De westelijke weg wordt begeleid door een watergang, die een voortzetting vormt van de bestaande watergang aan de noordzijde van de Doortocht. Deze watergang komt uit op de spoorloot.

De ontsluiting van de nieuwe woonbuurt vindt voor gemotoriseerd verkeer plaats via twee aansluitingen op de Doortocht. Eén van deze aansluitingen ligt ten oosten van de bestaande bedrijfspcelen; de andere ligt direct ten westen daarvan. Vanaf de Oud Bodegraafseweg is het plangebied slechts bereikbaar voor langzaam verkeer, via de openbare ruimte aan de zuidzijde van het oostelijke woonblok.

2.3 Werkzaamheden voorbelasting

2.3.1 Algemeen

Om het terrein geschikt te maken voor de beoogde herontwikkeling is voorbelasting van de gronden noodzakelijk. Ten behoeve van de realisatie van de woningen en de infrastructuur zal het maaiveld verhoogd worden naar 1,15 m-NAP. Het huidige maaiveld bevindt zich op 1,8 tot 1,4 m-NAP. Gezien de verwachte zettingen van de ondergrond is het noodzakelijk om ter plaatse van de toekomstige wegconstructies voorbelasting aan te brengen. Het doel hiervan is om de gronden waar in de toekomst openbare verharding en parkeerplaatsen worden gerealiseerd in te laten klinken, zodat verzakkingen in de toekomst zoveel mogelijk beperkt worden.

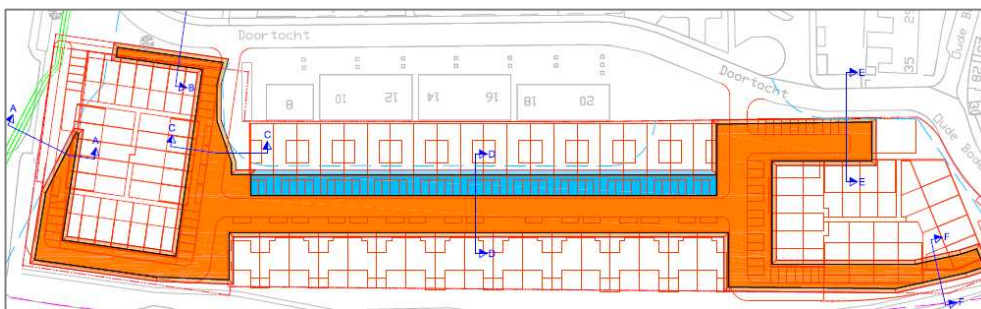
2.3.2 Onderzoek bodemgesteldheid en gronddeformatie

In 2005 heeft Fugro onderzoek verricht naar de bodemgesteldheid van het gebied (rapportage analyse en partiële ophoogadviezen, referentie 3004-0708-000 d.d. 3 maart 2005). Op het terrein is een aantal handboringen gedaan en zijn sonderingen verricht. Op basis van de bodemgegevens is een ophoogadvies uitgebracht. Aan de hand van de beschouwende methode is vervolgens in 2012 door Fugro onderzocht wat de horizontale gronddeformaties zijn ten gevolge van de voorbelasting (indicatie horizontale gronddeformatie, referentie 3012-0077-111.M01-4 d.d. 5 april 2012). Uit deze rapportages volgt dat ten behoeve van de toekomstige ophoging van het maaiveld de grond voorbelast dient te worden met een voorbelastingpakket van maximaal 2,6 meter om de restzettingseis zoals bepaald door de gemeente Bodegraven-Reeuwijk te bereiken. De teen van de ophoging wordt op minimaal 14 meter afstand van belendende bebouwing, de spoorlijn en de persleiding van het Hoogheemraadschap gelegd.

Uit het rapport van Fugro van 5 april 2012 blijkt (op basis van de beschouwende methode) dat de horizontale gronddeformatie op een afstand van 14 meter uit de ophoging circa 0,05 meter bedraagt. Op 30 meter afstand of meer is de deformatie nihil. Een in redelijke tot goede staat verkerende fundering kan een kleine horizontale grondverplaatsing opnemen. Het is dan ook aannemelijk dat op palen of staal gefundeerde belendingen op 14 meter of meer uit de teen van de ophoging geen schade zullen ondervinden. Voor de spoorlijn geldt hetzelfde. Voor de leiding van het Hoogheemraadschap van Rijnland is dit onder meer afhankelijk van het materiaal waarvan de leiding is gemaakt. Door te monitoren kunnen grondvervormingen inzichtelijk worden gemaakt en kunnen eventuele aanpassingen in het ophogen worden doorgevoerd. Voor dat gestart wordt met het aanbrengen van het zand nabij de persleiding, worden berekeningen overgelegd aan het hoogheemraadschap die aantonen dat de persleiding geen schade oploopt door de werkzaamheden.

De teen van de voorbelasting wordt op 14 meter afstand gelegd van de persleiding. Aangezien de grond niet maagdelijk is en er drainage wordt toegepast, is deze afstand voldoende groot. Het hoogheemraadschap heeft aangegeven akkoord te zijn met bovengestelde benadering. Voordat de voorbelasting wordt aangebracht, zullen proefsleuven gegraven worden om meer informatie te verkrijgen over de betreffende persleiding.

Op onderstaande tekening is aangegeven waar het voorbelastingspakket zal worden aangebracht. In de afbeelding is zichtbaar dat het toekomstige openbaar gebied (oranje) en de parkeerplaatsen op eigen terrein (blauw) worden voorbelast. In de noordwestelijke hoek van het plangebied vindt geen voorbelasting plaats, vanwege de aanwezigheid van de persleiding. De woningen zullen op palen gefundeerd worden, zodat voorbelasting van de woonpercelen niet nodig is.



Figuur 4: voorbelastingstekening voormalig Domburgterrein

In juni 2012 heeft Fugro een aanvullend ophoogadvies uitgebracht (aanvullende ophoogadviezen Plan Domburg te Bodegraven, referentie 3012-0077-001.R01 d.d. 8 juni 2012). In de rapportage is aandacht besteed aan de wijze waarop de ophoging kan worden uitgevoerd. Daarnaast is, overeenkomstig het advies van 5 april 2012, geconcludeerd dat de afstand van minimaal 14 meter die wordt aangehouden van de teen van de voorbelasting tot aan de belendende bebouwing, de spoorlijn en de persleidingen, voldoende is om schade te voorkomen.

2.3.3 Plan van aanpak

Ten behoeve van het aanbrengen van de voorbelasting is een plan van aanpak opgesteld. Hierna worden de werkwijze, de toegang tot het bouwterrein en de planning/transportbewegingen beschreven.

2.3.4 Werkwijze

Het terrein wordt voor aanvang van de werkzaamheden bereikbaar gemaakt door verwijderen van de begroeiing en van oppervlakkig vuil. De puinbaan ter plaatse van de voorbelasting zal worden opgebroken en tijdelijk in depot elders op het terrein worden geplaatst. Dit puin zal later worden hergebruikt in het plan. De bestaande heipalen ter plaatse van het voor te belasten terrein zullen worden ingemeten en vervolgens worden afgeknepen tot circa 2 meter onder maaiveld. Bestaande funderingsresten en kelders worden verwijderd.

De voorbelasting wordt uitgevoerd overeenkomstig het ophoogadvies van Fugro. De voorbelasting zal in twee slagen uitgevoerd worden. De eerste slag van de voorbelasting vindt plaats nadat het gebied is uitgevlakt en ongeveer op 1,60 m-NAP ligt. Deze voorbelasting zal tussen de 0,5 en 1 meter bedragen. Na deze slag zal verticale drainage worden aangebracht in een raster van 1 per 4 m². De lengte van iedere verticale drainage is 10 meter. Ook zal er ten behoeve van de afwatering van de verticale drainage horizontale drainage worden aangebracht. Het uitkomende water wordt geloosd in de spoorloot. De tweede slag van de voorbelasting zal tot 1,00 m+NAP (zijnde tussen de respectievelijk 2,1 en 1,6 meter) worden aangebracht. Het totale voorbelastingspakket bedraagt daarmee maximaal 2,6 meter ten behoeve van de maximale zettingseis van 10 cm in 30 jaar (overeenkomstig de eis van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk).

De drainage dient ertoe om het grondwaterniveau gedurende de voorbelasting ongewijzigd te houden. Om dit te monitoren worden er 3 peilbuizen geplaatst gedurende de voorbelasting. Deze peilbuizen worden eens per maand gemonitord. Om overlast van water op het omringende terrein te voorkomen wordt rondom het voorbelastingspakket een horizontale drain aangebracht. Deze drain zal het water uit het voorbelastingspakket afvoeren naar de nabijgelegen spoorloot. Hiermee wordt wateroverlast voor de omgeving voorkomen.

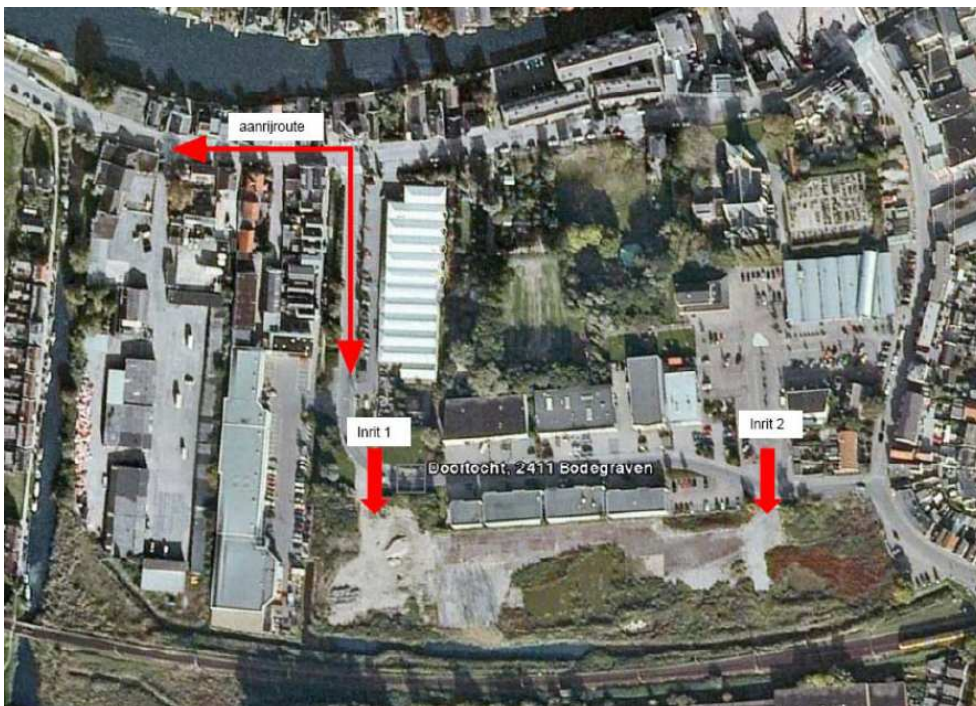
Om de zetting te monitoren zullen er verspreid over het gebied circa 25 zakbakens worden geplaatst op bestaand maaiveld (voor voorbelasting). Direct na de tweede slag voorbelasting zullen de zakbakens worden ingemeten om de nulsituatie vast te leggen. De voorbelasting zal volgens verwachting 11 maanden moeten blijven liggen op de verwachte zetting te bereiken. Eén keer per maand zullen de zakbakens ingemeten worden om zo de werkelijke zetting inzichtelijk te maken. Indien noodzakelijk kan er vaker gemeten worden. De overhoogte kan naar verwachting na 11 maanden worden verwijderd, mits de zetting voldoende is. Het terrein kan dan verder bouwrijp gemaakt worden. De rioolsleuven worden gelijktijdig aangebracht met de voorbelasting.

2.3.5 Toegang bouwterrein

Het terrein heeft de mogelijkheid om twee bouwinritten aan te leggen, die beide aansluiten op de Doortocht. Eén inrit bevindt zich in de bocht van de weg ten westen van de bedrijfsgebouwen aan de Doortocht; de andere inrit bevindt zich ten oosten van deze panden, ter hoogte van het parkeerterrein. De aanleg van twee bouwinritten geeft de mogelijkheid om flexibel met het terrein om te gaan. De aanrijroute is vanuit het westen van Bodegraven. De Oud Bodegraafseweg wordt zoveel mogelijk vermeden.

2.3.6 Planning en transportbewegingen

Voordat wordt gestart met het aanbrengen van de voorbelasting, worden voorbereidende werkzaamheden verricht. Deze werkzaamheden bestaan onder andere uit opschoonwerkzaamheden en het inrichten van de bouwinritten. Deze werkzaamheden hebben een zeer beperkte invloed op de omgeving.



Figuur 5: overzicht inritten bouwterrein en aanrijroute

Na het afronden van de voorbereidende werkzaamheden wordt gestart met het aanbrengen van de voorbelasting. In totaal wordt binnen een periode van circa 4 weken circa 6.500 m³ zand aangevoerd en aangebracht. Uitgaande van 20 m³ per vrachtwagen zijn voor deze werkzaamheden 325 vrachtwagenladingen zand nodig. Per werkdag zullen derhalve circa 16 vrachtwagenladingen zand worden aangevoerd (32 vrachtwagenbewegingen). Er moet worden gedacht aan vier of vijf vrachtwagens die de zandleverantie verzorgen.

Na de eerste slag van het voorbelasten wordt drainage aangebracht. De werkzaamheden die hiermee samenhangen vinden plaats op de bouwlocatie en hebben een zeer beperkte invloed op de omgeving.

3 Beleidskader

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. In de SVIR 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die zal worden vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Zuid-Holland

Op 2 juli 2010 hebben Provinciale Staten de structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' vastgesteld. De structuurvisie is een integrale ruimtelijke visie voor de periode tot 2020, met een doorkijk tot 2040.

In de structuurvisie zijn de provinciale belangen benoemd en is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om deze belangen te behartigen. De kern van de structuurvisie is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. De structuurvisie wordt periodiek herzien.

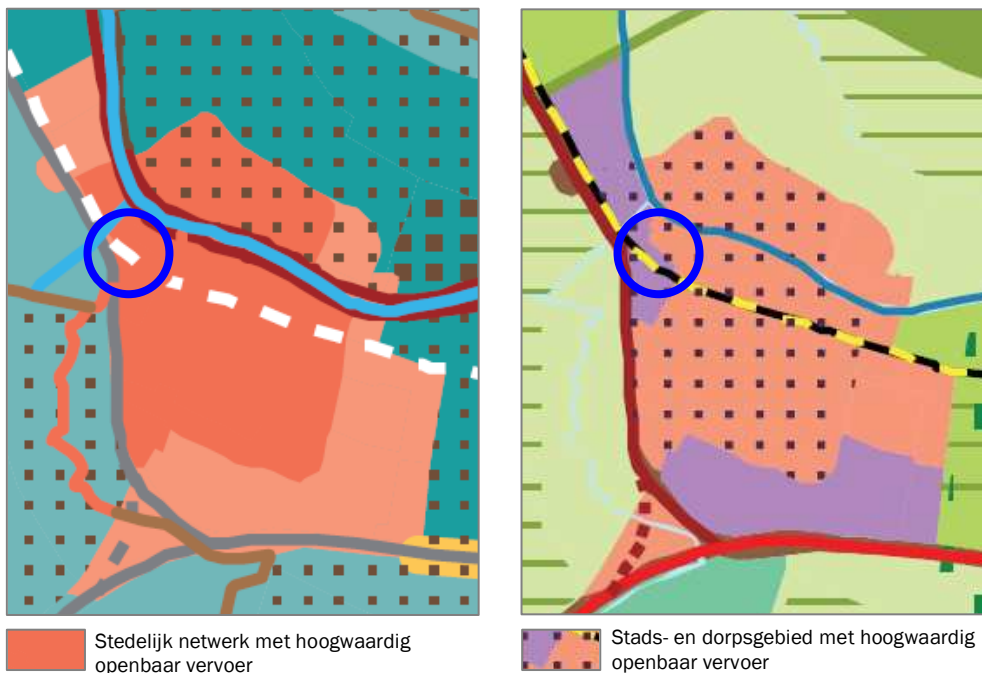
Gestreefd wordt naar een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid en een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur zijn daarin kenmerkende kwaliteiten. In de structuurvisie is aangegeven welke zaken de provincie Zuid-Holland van provinciaal belang acht. Hiervoor zijn vijf integrale hoofdpogaven benoemd:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

In de structuurvisie is de ruimtelijke hoofdstructuur van Zuid-Holland in het jaar 2020 vastgelegd. De hoofdstructuur wordt gevormd door drie eenheden: het stedelijk gebied in het westen en midden van de provincie, het landelijk gebied in het oosten, noorden en zuiden van de provincie en de Zuidvleugelgroenstructuur die het stedelijk netwerk en het landelijk gebied verbindt.

Tot dusver stond in het provinciaal ruimtelijk beleid het ordenen van functies centraal. De provinciale structuurvisie richt zich echter nadrukkelijk ook op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit kan worden uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Bij belevingswaarde gaat het onder meer om cultureel besef, (ruimtelijke) diversiteit, variatie en betekenis. De huidige belevingswaarde is niet altijd en overall positief. Het provinciaal beleid is dan ook gericht op het bestrijden van verrommeling en het beschermen en versterken van hooggewaardeerde kwaliteiten. Sturen op ruimtelijke kwaliteit is sterk verbonden met de uitwerking op regionaal en gemeentelijk niveau. Met name in het bestaand stedelijk gebied hebben gemeenten de nodige beleidsvrijheid. De provincie ziet erop toe dat ruimtelijke kwaliteit wordt meegewogen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Er moet in dat kader rekening worden gehouden met gebiedskenmerken als ontwikkelingsgeschiedenis, schaal en maat, ruimtelijke opbouw, karakteristiek en verschijningsvorm.

Sturing vindt plaats op basis van ruimtelijke kwaliteiten en ruimtelijke functies, die in beeld zijn gebracht op een kwaliteitskaart en een functiekaart. Het plangebied van deze ruimtelijke onderbouwing ligt volgens de Kwaliteitskaart 2020 in het ‘stedelijk netwerk met hoogwaardig openbaar vervoer’. Op de Functiekaart 2020 is het gebied aangeduid als ‘stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer’ en ‘bedrijventerrein’ (zie figuur 6).



Figuur 6: uitsnede Kwaliteitskaart 2020 (links) en Functiekaart 2020 (rechts) met aanduiding plangebied

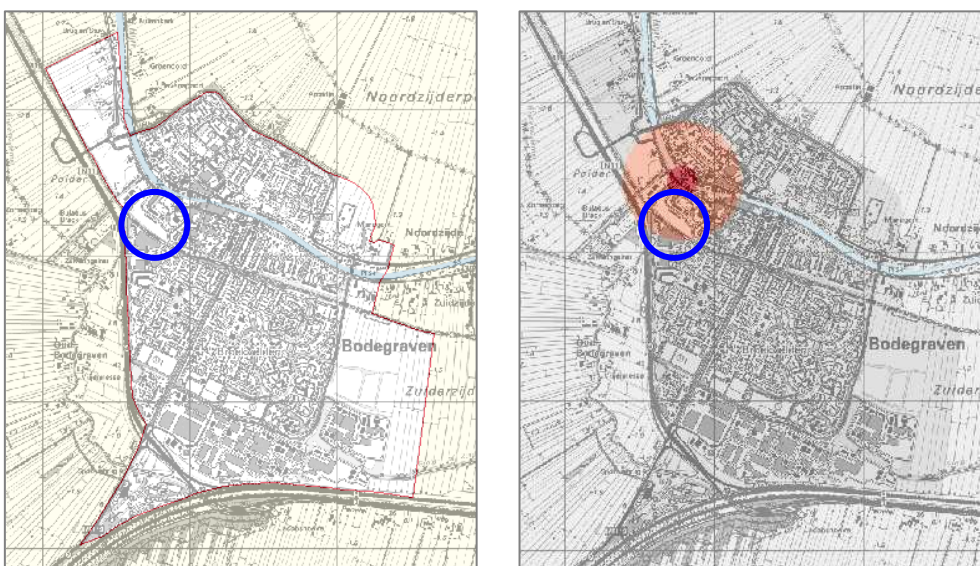
De kern Bodegraven is geen onderdeel van een stedelijke agglomeratie, maar is wel gelegen aan het Zuidvleugernet en maakt daarom deel uit van het stedelijk netwerk van Zuid-Holland. Het provinciaal beleid is gericht op het concentreren van verstedelijking in en rond de steden in het stedelijk netwerk. Deze concentratie heeft enerzijds agglomeratievoordelen en heeft anderzijds tot gevolg dat het contrast tussen stad en land behouden blijft. Versterking van het stedelijk netwerk gaat uit van het zo goed mogelijk benutten van de ruimte in het bestaand gebied, door het ruimtegebruik te intensiveren. Voor alle stedelijke ontwikkelingen geldt in principe: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte beter kan worden benut en pas daarna uitbreiden. Alle kernen in de provincie zijn omgeven door bebouwingscontouren, die de grens van de bebouwingmogelijkheden voor wonen en werken aangeven. De bebouwingscontouren zijn strak getrokken rond het bestaand stedelijk gebied en de kernen, rekening houdend met plannen waarmee de provincie heeft ingestemd en waarbinnen de woningbouwopgave tot 2020 kan worden geacommodeerd.

De herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein betreft de herstructurering van een binnenstedelijke locatie die zijn functie (slachthuisterrein) heeft verloren. Herstructurering van deze binnenstedelijke locatie past binnen het provinciaal beleid, dat uitgaat van intensivering van het bestaand stedelijk gebied om extra ruimtebeslag in het landelijk gebied zoveel mogelijk te voorkomen. Met de ontwikkeling van het nieuwe woongebied wordt aangesloten bij de bestaande kwaliteiten van de locatie en de omgeving ervan. Realisering van woningbouw op deze locatie heeft ruimtelijke kwaliteitswinst tot gevolg.

Transformatie van het gebied naar woningbouw is echter in de provinciale structuurvisie niet als zodanig aangeduid. In paragraaf 3.2.2 wordt hier nader aandacht aan besteed.

3.2.2 Verordening Ruimte

In de Verordening Ruimte zijn, op basis van de provinciale belangen zoals benoemd in de structuurvisie, regels opgenomen waaraan gemeentelijke bestemmingsplannen moeten voldoen. Er gelden onder meer regels voor de nieuwbouw van woningen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel, voor agrarische bedrijven en voor de ecologische hoofdstructuur. In de Verordening Ruimte is onder meer vastgelegd dat nieuwvestiging of uitbreiding van stedelijke functies, op een aantal uitzonderingen na, in principe binnen de bebouwingscontouren dient plaats te vinden. De Verordening Ruimte wordt, net als de provinciale structuurvisie, periodiek herzien.



Figuur 7: bebouwingscontour rond Bodegraven (links) en molenbiotoop De Arkduif (rechts) met aanduiding plangebied

Het voormalige Domburgterrein ligt binnen de bebouwingscontour die rond de kern Bodegraven is getrokken en is aangeduid als 'bedrijventerrein'. Bestemmingsplannen voor de op de kaart aangeduide bedrijventerreinen moeten in principe de hoogst mogelijke milieucategorie bedrijven mogelijk maken. Op het voormalig Domburgterrein wordt (in tegenstelling tot het bepaalde in de Verordening Ruimte) herontwikkeling van de locatie als woongebied mogelijk gemaakt. Deze transformatie van het gebied is noch in de provinciale structuurvisie, noch in de Verordening Ruimte, als zodanig aangegeven. In artikel 17 lid 4 (overgangsregeling) van de Verordening Ruimte is bepaald dat ontheffing van de verordening wordt geacht te zijn verleend voor gevallen waarin een verklaring van geen bezwaar ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is verleend of aangegeven na 1 januari 2005. In onderhavig geval is sprake van een dergelijke verklaring: op 17 mei 2005 hebben Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar verleend voor de herontwikkeling van het voormalige slachthuissterrein als woningbouwlocatie. Geconcludeerd kan worden dat herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein als woongebied past binnen het provinciaal beleid.

Bodegraven ligt volgens de Verordening Ruimte binnen nationaal landschap het Groene Hart. Bestemmingsplannen die binnen de begrenzing van een nationaal landschap liggen mogen slechts ontwikkelingen mogelijk maken die de kernkwaliteiten van deze gebieden behouden of versterken. Ten gevolge van de herontwikkeling van het voormalige Domburgetrein worden de kernkwaliteiten van het Groene Hart niet aangetast. Het stedenbouwkundig plan gaat uit van de historische structuur van het gebied en sluit aan bij de maat en schaal van Bodegraven.

Het plangebied ligt daarnaast binnen de molenbiotoop van molen De Arkduif. In de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen met betrekking tot de bescherming van de windvang en het vrije zicht op traditionele windmolens. Voor ruimtelijke plannen binnen 400 meter van de molen gelden beperkingen voor de hoogte van de bebouwing en beplanting. De bebouwing die in de nieuwe woonbuurt wordt gerealiseerd, bestaat uit woningen met een hoogte van twee bouwlagen met kap. De maximale hoogte van de woningen is niet hoger dan ingevolge de regels van de Verordening Ruimte is toegestaan. In het bestemmingsplan zal hier nader aandacht aan worden besteed.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Focus Oude Rijn - Transformatievisie 2020

In samenwerking met de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben de zes gemeenten in de Oude Rijnzone de Transformatievisie 2020 opgesteld. De transformatievisie is in februari 2007 vastgesteld door de Stuurgroep Oude Rijnzone en is op hoofdlijnen overgenomen in de provinciale structuurvisie. Het doel van de Transformatievisie 2020 is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. In tegenstelling tot in het open landschap van het Groene Hart kunnen in de Oude Rijnzone woningen en bedrijventerreinen worden gerealiseerd. Dit is nodig om te voorzien in de regionale behoefte en om het Groene Hart vitaal en leefbaar te houden. De Oude Rijnzone is op een aantal locaties nogal rommelig en ecologische en recreatieve verbindingen met het achterland ontbreken. Hoewel de visie met name is gericht op de (open) gebieden tussen de kernen, worden ook uitspraken gedaan over het bestaand stedelijk gebied.

Centraal in de transformatievisie staan herstructurering, het creëren van een hoogwaardige en duurzame omgeving voor wonen, werken en recreëren en het realiseren van ecologische en recreatieve verbindingzones. Als basis voor de samenwerking zijn vier doelstellingen geformuleerd:

- versterken van de groenblauwe kwaliteit;
- herstructurering en transformatie;
- nieuwe locaties voor wonen en werken;
- benutten van en investeren in infrastructuur.

Om de ruimtelijke kwaliteit van de Oude Rijnzone te versterken, zijn met name de leesbaarheid van het landschap, de afwisselende woon- en werkrivier, de openheid en doorzichten en het unieke cultuurhistorische erfgoed van belang.

Om de openheid zoveel mogelijk te behouden wordt woningbouw in de meeste gemeenten (waaronder Bodegraven) geconcentreerd in de Oude Rijnzone. Toevoegen van woningen gebeurt in eerste instantie binnenstedelijk, door inbreidingslocaties te ontwikkelen. In tweede instantie worden verouderde werkgebieden geherstructureerd en getransformeerd, wat moet leiden tot kwaliteitsverbetering en ruimtewinst. Ten slotte worden de mogelijkheden voor nieuwe woonlocaties onderzocht.

De realisering van woningbouw op het voormalige Domburgterrein past binnen het regionaal beleid zoals vastgelegd in de Transformatievisie 2020. De transformatievisie heeft weliswaar niet specifiek betrekking op het plangebied van voorliggende ruimtelijke onderbouwing, maar doet wel algemene uitspraken over woningbouw in het stedelijk gebied in de Oude Rijnzone. Door herstructurering van het in onbruik geraakte slachthuissterrein aan de Doortocht worden woningen gerealiseerd op een binnenstedelijke locatie. Door het realiseren van een aantrekkelijke nieuwe woonbuurt die past in de stedelijke structuur van Bodegraven is sprake van ruimtelijke kwaliteitswinst.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Vitaliteit op een knooppunt - Structuurvisie Bodegraven 2010-2020

De Structuurvisie Bodegraven 2010-2020 'Vitaliteit op een knooppunt' is op 15 juni 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Bodegraven-Reeuwijk. De structuurvisie is een actualisering van de structuurvisie uit 2004 en vormt een integraal kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Bodegraven in de periode tussen 2010 en 2020, met een doorkijk naar 2030. Het accent in de vorige structuurvisie lag met name op het initiëren en aanjagen van ruimtelijke ontwikkelingen. In de nieuwe structuurvisie ligt het accent daarnaast op ruimtelijke kwaliteit, herontwikkeling en vernieuwing. De ruimtelijke ontwikkelingen die in de structuurvisie zijn opgenomen, zijn regionaal afgestemd.

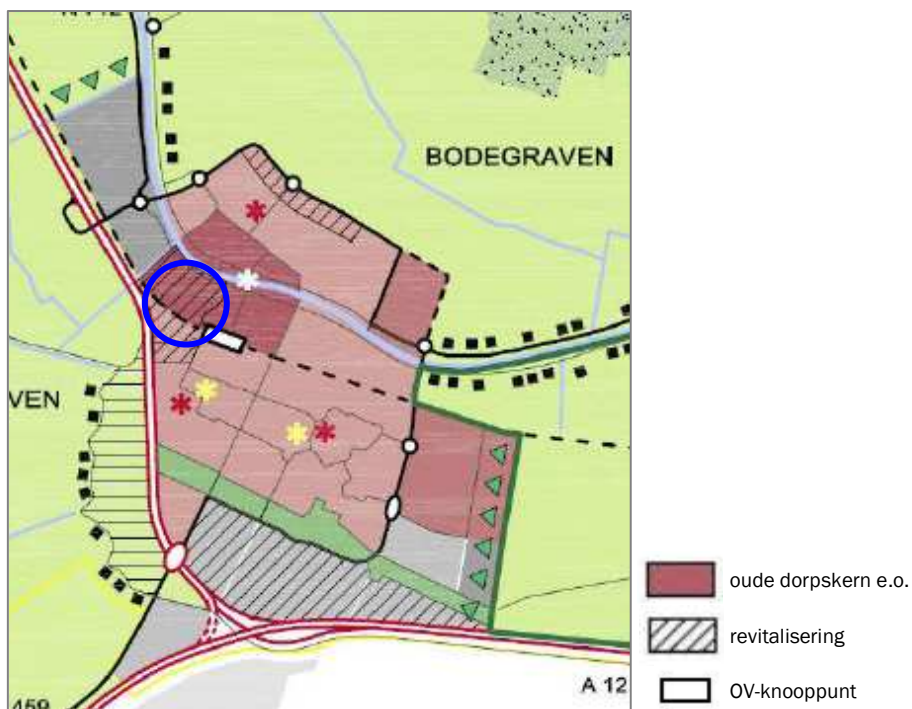
Op basis van een analyse van de ruimtelijke kwaliteiten van Bodegraven en de te verwachten ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen zijn zeven kernambities geformuleerd. Bodegraven blijft daarbij in alle opzichten werken aan 'vitaliteit op een knooppunt', met als doel een duurzame ontwikkeling van de gemeente tot een vitaal knooppunt in het Groene Hart, waarbij behoud en versterking van het groenblauwe netwerk samengaan met een geleide ruimtelijke ontwikkeling van de kernen Bodegraven en Nieuwerbrug. De zeven integrale kernambities zijn:

- vitaal en beleefbaar platteland;
- vitale woonkernen en woonwijken met voor elk wat wils;
- vitaliteit door een goed voorzieningenaanbod;
- vitaliteit door ruimtelijke kwaliteit;
- vitaliteit door een goede bereikbaarheid;
- vitale economie;
- vitaliteit door een duurzame ontwikkeling.

Voor het voormalige Domburgterrein zijn met name de ambities 'vitale woonkernen en woonwijken met voor elk wat wils' en 'vitaliteit door ruimtelijke kwaliteit' van belang.

Voor een goed functioneren van de Bodegraafse woningmarkt is het van belang dat woningbouwplannen aansluiten op de behoefte van de Bodegraafse huishoudens, zowel in omvang als in kwaliteit. Waar de focus de afgelopen decennia met name lag op uitbreidingslocaties, is het beleid in de komende jaren gericht op het maken van een kwaliteitsslag in de bestaande kernen, onder andere door revitalisering van een aantal binnenstedelijke locaties. Senioren en jonge huishoudens zijn belangrijke doelgroepen. Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen wordt gestreefd naar differentiatie, maatwerk en duurzame ontwikkeling.

In het kader van de ambitie 'vitaliteit door ruimtelijke kwaliteit' is versterking van de recreatieve en groenblauwe structuren van belang, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Het door de gemeenteraad vastgestelde 'beleids- en beheerplan groen 2009 t/m 2013' is hierbij richtinggevend. Daarnaast is het van belang om een evenwicht te behouden tussen het dorpse karakter, de beleving vanuit het Groene Hart en het creëren van meer stedelijke elementen. Door versterking van de straatprofielen van een aantal wegen, waaronder de Oud Bodegraafseweg kan de identiteit en oorsprong van Bodegraven worden verbeterd.



Figuur 8: ruimtelijke structuurvisie Bodegraven met aanduiding plangebied

Op de structuurvisiekaart ligt het voormalige Domburgterrein in de 'oude dorpskern e.o.'. Het gebied is daarnaast aangeduid als 'revitalisering'. In de uitvoeringsparagraaf van de structuurvisie is het voormalige Domburgterrein benoemd als project voor de periode 2010-2015. De beoogde ontwikkeling van het voormalige Domburgterrein past binnen het gemeentelijk beleidskader zoals benoemd in de Structuurvisie Bodegraven 2010-2020.

Het stedenbouwkundig plan gaat uit van de realisering van verschillende woningtypologieën in een aantrekkelijke woonbuurt, die past binnen de ruimtelijke structuur en de karakteristieken van Bodegraven. De Oud Bodegraafseweg wordt door het toevoegen van een bebouwingswand en de aanplant van bomen versterkt.

3.4.2 Stedenbouwkundige visie met beeldkwaliteit - toekomstbeeld voor Bodegraven

In mei 2010 is de Stedenbouwkundige visie met beeldkwaliteit voor de kern Bodegraven vastgesteld door de gemeenteraad. In de visie zijn de Bodegraafse kwaliteiten in beeld gebracht en is de Bodegraafse identiteit vastgelegd. Op basis daarvan is een stedenbouwkundige visie geformuleerd die heeft geresulteerd in een set met (ruimtelijke) uitgangspunten waaraan nieuwe ontwikkelingen worden getoetst. Daarnaast kan de stedenbouwkundige visie dienen als basis om de ruimtelijke kwaliteiten van Bodegraven om te zetten in kansen voor een duurzame verbetering en ontwikkeling van Bodegraven. Het doel is het maken van een kwaliteitsslag zodat toekomstige ontwikkelingen ook structureel een bijdrage leveren aan de versterking van de Bodegraafse kernkwaliteit als compacte kern aan de Oude Rijn.

De voor Bodegraven herkenbare cultuurhistorische en landschappelijke kenmerken zijn weergegeven in de Bodegraafse identiteit. De identiteit wordt bepaald door de groenstructuur, waterstructuur en infrastructuur en door de karakteristieke bebouwing (de groene, blauwe, grijze en rode dragers). De verhouding tussen de dragers, hun opbouw en hun ruimtelijke opzet bepalen het karakter van Bodegraven. Op het kaartbeeld 'Bodegraafse identiteit' zijn de dragers weergegeven. In de omgeving van het plangebied speelt met name de Oud Bodegraafseweg een rol. Deze weg is aangeduid als grijze drager (karakteristieke weg met smal profiel en grillige structuur met veel bochten) en als blauwe drager (verdwenen vaart). De oostelijke bebouwingswand van de Oud Bodegraafseweg en het ten oosten van de Oud Bodegraafseweg aangeduide voormalige Romeinse castellum (onderdeel van de Limes) zijn als rode drager benoemd. Noordelijk van het plangebied zijn de kerktoren en molen De Arkduif als rode drager aangeduid.

Naast de ruimtelijke dragers, die hun oorsprong vinden in de verkavelingsrichting van het landschap (loodrecht op de Oude Rijn), wordt de hoofdstructuur van Bodegraven bepaald door ruimtelijke geledingen. Door onderscheid te maken tussen dragers en geledingen kan de oorspronkelijke structuur van Bodegraven beter leesbaar en beleefbaar worden gemaakt. Als geledingen zijn onder meer de Oude Rijn en de spoorlijn aangemerkt. In de stedenbouwkundige visie zijn de volgende ruimtelijke uitgangspunten benoemd:

- versterking van de dragers en geledingen (waaronder de Oud Bodegraafseweg en de spoorlijn);
- versterking van de identiteit van het (historische) centrum;
- versterking van de samenhang groen-blauw-grijs.



Figuur 9: stedenbouwkundige visie met aanduiding plangebied

Daarnaast zijn uitgangspunten genoemd voor de beeldkwaliteit, onder andere met betrekking tot de beoogde variatie in hoogte en volume, het versterken van de aanwezige groene verbindingen en het realiseren van kwaliteit in het centrum.

Op de kaart van de stedenbouwkundige visie ligt het voormalige Domburgterrein aan de rand van het centrumgebied (zie figuur 9). De Oud Bodegraafsweg is aangeduid als 'versterken groene verbinding'. Op het voormalige Domburgterrein is daarnaast de aanduiding 'bijzondere accenten bebouwing' richting de spoorlijn opgenomen. De spoorlijn is als 'groene zone' aangeduid. In de stedenbouwkundige opzet zijn de uitgangspunten uit de stedenbouwkundige visie vertaald in een concreet plan. De oorspronkelijke landschapsstructuur en de Oud Bodegraafsweg worden gerespecteerd. De eengezinswoningen op de koppen van het plangebied zijn gericht op de spoorlijn en vormen daarmee een bebouwingsfront in deze richting.

3.4.3 Woningmarktanalyse

Door Companen is een woningmarktanalyse opgesteld voor de gemeente Bodegraven-Reeuwijk (woningmarktanalyse 'één gemeente, meerdere woningmarktgebieden', 23 september 2011). De centrale vraag van de analyse was het in beeld brengen van de te verwachten ontwikkeling van de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte voor de komende tien jaar.

Geconcludeerd is dat, hoewel er sprake is van één gemeente, het verstandig is om in het woonbeleid rekening te houden met de verschillen tussen de voormalige gemeenten Bodegraven en Reeuwijk. Op grond van de te verwachten marktontwikkeling is voor de voormalige gemeente Bodegraven in de periode 2010-2020 de realisering van circa 750 woningen geadviseerd. Dit is voldoende voor het invullen van de autonome woningbehoefte. Kwalitatief worden met name kansen gezien in het realiseren van (geschikte) woningen in het huursegment en aan eengezins-huurwoningen. In de koopsector zijn middeldure rij-/hoekwoningen en dure (half)vrijstaande woningen kwetsbaar. Er zijn kansen voor de toevoeging van middeldure halfvrijstaande woningen en er is vraag naar appartementen en grondgebonden nultredenwoningen. In de voormalige gemeente Bodegraven zijn in de periode 2010-2020 circa 1.000 woningen gepland. Uitgaande van een planuitval van rond de 30% wordt hiermee aangesloten bij de behoefte van circa 750 woningen die is becijferd. Het aantal geplande woningen sluit daardoor aan bij de verwachte vraag. Wel is het wenselijk om de bouwplannen in tijd te spreiden, zodat zoveel mogelijk sprake is van een constante bouwstroom.

Op het voormalige Domburgterrein worden grondgebonden woningen gerealiseerd in verschillende typologieën. Door deze variatie aan woningtypes wordt een afwisselende woonbuurt gecreëerd en kan aan de woonwensen van diverse doelgroepen worden voldaan. Het plan zal in de periode 2013-2015 gefaseerd worden ontwikkeld. Hiermee past het plan binnen de kaders van de woningmarktanalyse.

3.4.4 Ontwerp-Kadernota Erfgoedbeleid

De ontwerp-Kadernota Erfgoedbeleid heeft van 24 november 2011 tot en met 4 januari 2012 ter inzage gelegen. Vaststelling is voorzien in het voorjaar van 2012. De kadernota is een nota op hoofdlijnen die betrekking heeft op het cultuurhistorisch erfgoed van de gemeente in de brede zin van het woord. In de nota wordt aandacht besteed aan monumentenzorg, cultuurhistorie, landschapsbehoud en archeologie. De in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk aanwezige cultuurhistorische waarden zijn van groot belang. Het beleid is er niet slechts op gericht om deze waarden te behouden en te versterken, maar ook om ze meer gebiedsgericht te beschouwen en in positieve zin te benutten, door ze herkenbaar en erfahrbaar te maken. De gemeente Bodegraven heeft een unieke combinatie van de volgende cultuurhistorische waarden:

- de Limes (noordgrens van het Romeinse Rijk);
- de Oude Hollandse Waterlinie;
- het veenweidelandschap (uit de periode 1750-1950).

Ingevolge de Kadernota moeten cultuurhistorische belangen worden verankerd in de ruimtelijke ordening. Voor de bescherming van de archeologische waarden van de gronden dienen regels te worden opgenomen in (actualiserende) bestemmingsplannen. Uitgangspunt hiervoor is de archeologische beleidsadvieskaart, die deel uitmaakt van het archeologisch beleidsrapport 'Bewoning en ontginning rondom Rijn en Wiericke' (mei 2011).

Daarnaast wordt de erfgoedzorg meegenomen in de nieuwe structuurvisie voor de voormalige gemeente Reeuwijk, wordt in de toelichting van (actualiserende) bestemmingsplannen een cultuurhistorische paragraaf opgenomen en zal cultuurhistorie een prominente rol spelen bij nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente.

Voor het plangebied is archeologisch onderzoek verricht (zie hoofdstuk 4). Uit het onderzoek is gebleken dat in grote delen van het plangebied geen behoudenswaardige archeologische sporen worden verwacht. Bij graafwerkzaamheden binnen 50 meter van de Oud Bodegraafseweg is archeologische begeleiding nodig. Hiertoe zal in het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' een regeling worden opgenomen. Indien in het kader van de voorbelasting werkzaamheden plaatsvinden dieper dan 30 cm onder maaiveld dienen deze archeologisch te worden begeleid. Dit zal als voorwaarde worden gekoppeld aan de te verlenen omgevingsvergunning.

Binnen het plangebied komen verder geen cultuurhistorisch waardevolle elementen voor. In het stedenbouwkundig plan voor het voormalige Domburgterrein is aangesloten bij de cultuurhistorische waardevolle elementen in de omgeving, onder andere doordat de molenbiotop en het tracé van de Oud Bodegraafseweg worden gerespecteerd.

4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing betreft uitsluitend het bouwrijp maken van de gronden op het voormalige Domburgterrein, door de gronden voor te belasten met een zandpakket. Het aantal milieuhygiënische en planologische aspecten dat moet worden onderzocht is daarom beperkt. Voor voorliggende ruimtelijke onderbouwing zijn met name de aspecten bodem, water, flora en fauna en archeologie van belang. Veel van de overige milieuaspecten, waaronder akoestiek, luchtkwaliteit, externe veiligheid en milieuzonering, zijn slechts relevant in het kader van de planologische procedure die wordt doorlopen ten behoeve van de realisering van de woningen.

4.1 Bodem

4.1.1 Onderzoeksresultaten

De Milieudienst Midden-Holland heeft met behulp van het Bodem Informatie Systeem (BIS) alle bekende informatie verzameld over onder meer de voormalige en huidige bedrijven in het plangebied en de bodemonderzoeken die in het plangebied zijn verricht. Uit de inventarisatie is gebleken dat in het verleden binnen het plangebied meerdere inrichtingen waren gevestigd waar potentieel bodembedreigende activiteiten zijn uitgevoerd. Het betreft met name een slachterij en een fietsenfabriek. Uit het BIS blijkt dat binnen het plangebied of overlappend met het plangebied zes bodemonderzoekslocaties aanwezig zijn, die in de periode tussen 1992 en 2010 (meermaals) zijn onderzocht. Het onderzoek uit 2010 betreft een actualiserend onderzoek, waaruit is geconcludeerd dat de eerdere onderzoeken uit de periode tussen 2002 - 2005 nog steeds actueel zijn. Uit de verrichte bodemonderzoeken is gebleken dat binnen het plangebied enkele lichte verontreinigingen aanwezig zijn. Er zijn echter geen vervolgacties noodzakelijk. Wel is aanbevolen om een aangetroffen lichte verontreiniging met PAK (carbolineum) te verwijderen voorafgaand aan de geplande woningbouw.

Op de locatie zijn slakken gebroken en opgeslagen en partijen bakstenen en zand opgeslagen. Deze partijen dienen voorafgaand aan de nieuwbouw verwijderd te worden. Uit het bestand met slootdempingen blijkt dat er in het verleden binnen het plangebied één slootdemping bekend is. Het dempingmateriaal bevat puin, baksteen, hout en kolengruis. Daarnaast is minerale olie aangetroffen. De verontreiniging is van beperkte omvang en er zijn geen vervolgacties noodzakelijk. Op een gedeelte van het terrein is een puinverharding aanwezig van circa een halve meter. Eventuele verontreinigingen die veroorzaakt zijn door het uitloggen van eventuele verontreinigingen uit de partijen grond en/of slakken zullen in de puinlaag aanwezig zijn. Omdat deze puinlaag formeel geen bodem is, is onderzoek niet noodzakelijk.

4.1.2 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de bodem in het plangebied voldoende is onderzocht. De bodemkwaliteit is geschikt voor het beoogde gebruik, te weten wonen. Er zijn derhalve geen belemmeringen voor de realisering van woningen in het plangebied en voor de werkzaamheden die samenhangen met de voorbelasting van het gebied.

Door de Milieudienst Midden-Holland is wel geadviseerd om voorafgaand aan de nieuwbouw de aanwezige puinlaag (circa een halve meter dikte) te verwijderen en deze af te laten voeren naar een erkende verwerker en de aangetroffen verontreiniging van beperkte omvang met PAK (carbolineum) te verwijderen. Een eventuele sanering zal de uitvoerbaarheid van de omgevingsvergunning niet belemmeren. Grondverzet dient plaats te vinden conform het grondstromenbeleid en de bodemkwaliteitskaart van de gemeente.

4.2 Water

In het kader van de voorbereiding van de voorbelastingswerkzaamheden is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Rijnland teneinde te bepalen of er vanuit het hoogheemraadschap bezwaren bestaan tegen de voorgenoemde voorbelasting. Uit dit overleg is het volgende gebleken:

- Zolang de teen van de voorbelasting 2 meter afstand houdt van de insteek van de watergang zijn er geen bezwaren. Aangezien de teen van de voorbelasting niet dichterbij dan 2 meter van de insteek van de watergang komt, wordt hieraan voldaan.
- Er bevinden zich in het gebied geen sluizen, waterkeringen, dammen en dergelijke, waardoor er uit dat oogpunt geen bezwaar is om de voorbelasting aan te brengen;
- Het hoogheemraadschap ziet zichzelf niet als belanghebbende in relatie tot de grondwaterstand ten gevolge van de voorbelasting. Het hoogheemraadschap verwacht echter, ondanks zij zich niet ziet als belanghebbende, geen gevolgen voor de grondwaterstand.

Gelet hierop kan geconcludeerd worden dat er vanuit het Hoogheemraadschap van Rijnland geen bezwaren bestaan tegen de voorgenoemde voorbelasting. In hoofdstuk 2 is aandacht besteed aan de manier waarop (door middel van drainage) wateroverlast wordt voorkomen.

4.3 Flora en fauna

4.3.1 Onderzoekresultaten

Ten behoeve van de bestemmingsplanherziening is een verkennend ecologisch onderzoek (quickscan) uitgevoerd (Reimerink, 2011a,b). Hierbij zijn de sloot aan de rand van het plangebied, alle aanwezige bomen en de potentiële winterverblijf- en rustplaatsen van amfibieën in het plangebied beoordeeld. In het kader van de quickscan is door middel van bureauonderzoek onderzocht of er beschermde soorten planten en dieren en/of beschermde gebieden (kunnen) voorkomen in (de omgeving van) het plangebied. Hiervoor zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- landelijke en provinciale beleidsdocumenten en online plankaarten;

- flora- en faunatoets Locatie Molenzicht te Bodegraven (Watersnip Advies, Van Vliet et al., 2010).

Daarnaast is op 11 oktober 2011 een veldbezoek aan het plangebied gebracht waarbij de geschiktheid van het plangebied voor beschermde soorten is beoordeeld en enkele openstaande vragen over beschermde soorten zijn beantwoord.

Op basis van het bureauonderzoek is bepaald of het plangebied in de (nabijheid van de) ecologische hoofdstructuur of een Natura 2000-gebied ligt. Daarnaast is bepaald of het plangebied binnen de groene gebieden van de provinciale structuurvisie is gelegen en of er binnen het plangebied sprake is van andere provinciaal beschermde natuurwaarden. Op basis van het veldbezoek is vastgesteld of er in het plangebied planten diersoorten (kunnen) voorkomen die beschermd zijn in het kader van de Flora- en faunawet. Hierbij is een inschatting gemaakt van de eventuele effecten van de voorgenomen activiteiten op mogelijk aanwezige beschermde soorten en op de beschermde gebieden.

Gebiedsbescherming

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat in de omgeving van het plangebied geen Natura 2000 gebieden voorkomen. Op circa 200 meter afstand liggen gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Deze gebieden liggen aan de westzijde van de spoorlijn en zijn daardoor geïsoleerd van het plangebied. Vanwege het lokale karakter van de werkzaamheden zijn geen effecten op de EHS te verwachten.

Soortbescherming

Er is geïnventariseerd welke beschermde diersoorten (mogelijk) voorkomen in het plangebied. Het voorkomen van vaatplanten, reptielen, insecten en overige ongewervelden is uingesloten omdat geschikt habitat voor deze soorten ontbreekt. In het plangebied is alleen de Gewone pad aangetroffen. Strikt beschermde amfibieën (zoals de Rugstreeppad) zijn niet aangetroffen. Voor overige (strikt) beschermde amfibieën is de pionierhabitat ongeschikt of kan op basis van verspreidingsgegevens worden uitgesloten dat ze in het plangebied voorkomen. Afhankelijk van de periode van uitvoering worden er geen effecten in het kader van de Flora- en Faunawet verwacht; wel wordt aangeraden te werken met een amfibieënscherm rondom het bouwterrein om een kolonisatie van het bouwterrein door de beschermde Rugstreeppad te voorkomen.

In de sloot is de Kleine modderkruiper aangetroffen. De strikt beschermde Bittervoorn is niet aangetroffen. Indien de sloot onderdeel vormt van het bouwterrein kan voor de Kleine modderkruiper een negatief effect op de functionaliteit van de watergang optreden. Om negatieve effecten te voorkomen, dient bij werkzaamheden aan de watergang te worden gewerkt op basis van een gedragscode. De voorbelastingswerkzaamheden strekken zich niet uit tot aan de sloot, zodat geen sprake is van (mogelijke) negatieve gevolgen voor de Kleine modderkruiper.

Voor vleermuizen en andere beschermde zoogdieren biedt het plangebied geen geschikt leefgebied, ondermeer vanwege de stedelijke ligging, de versnippering door infrastructuur en de weinig ontwikkelde begroeiing. Daarnaast ligt het plangebied buiten het verspreidingsgebied.

In het hele plangebied kunnen algemene broedvogels voorkomen. Nesten van vogels, mits in gebruik, zijn beschermd tijdens het broedseizoen (indicatief circa half maart tot half juli). Broedende vogels zijn altijd beschermd. Nesten van jaarrond beschermde soorten worden in het plangebied niet verwacht omdat de habitat niet geschikt is (categorie 1-4) of er is geen sprake van zwaarwegende ecologische omstandigheden die bescherming rechtvaardigen (categorie 5).

4.3.2 Conclusie

Getoetst is of ten gevolge van de herontwikkeling van het plangebied de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden of natuurwaarden van beschermd gebied worden aangetast (planologische uitvoerbaarheid). In het kader van de Flora- en faunawet worden geen effecten verwacht op vogels, mits de werkzaamheden buiten de broedperiode plaatsvinden. Afhankelijk van de periode van uitvoering worden er in dit kader ook geen negatieve effecten verwacht voor amfibieën, wel wordt aangeraden te werken met een amfibieënscherm rondom het bouwterrein om een kolonisatie van het bouwterrein door de beschermde Rugstreeppad te voorkomen. Effecten in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en EHS kunnen ook worden uitgesloten.

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling uit het oogpunt van flora en fauna uitvoerbaar is. Door het treffen van maatregelen in de uitvoering (plaatsen van een amfibieënscherm) kunnen negatieve effecten op beschermde soorten worden voorkomen.

4.4 Cultuurhistorie

4.4.1 Algemeen

Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed wordt in Nederland als zeer waardevol beschouwd. De Monumentenwet 1988 (die in 2007 is gewijzigd door de Wet op de archeologische monumentenzorg) legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij gemeenten. Eén van de gemeentelijke taken is het integreren van archeologie in ruimtelijke plannen. Daarnaast moet bij ruimtelijke plannen het aspect cultuurhistorie worden meegenomen.

In de directe omgeving van het plangebied is sprake van een aantal elementen met cultuurhistorische waarde. In het stedenbouwkundig plan voor het voormalige Domburgerterrein worden deze cultuurhistorische waarden gerespecteerd. De historische verkaveling van het gebied is uitgangspunt geweest voor de stedenbouwkundige opzet van het nieuwe woongebied. Hierna wordt kort aandacht besteed aan de belangrijkste cultuurhistorisch waardevolle elementen in en rond het plangebied en aan het archeologisch onderzoek dat is verricht.

4.4.2 Limes

De Oude Rijn vormde ooit de noordgrens van het Romeinse Rijk. De zogenaamde Limes ('grens') was een militaire zone, die bestond uit een weg, verdedigingswerken en burgernederzettingen. Het was een belangrijke handelsroute en gaf de aanzet tot de eerste infrastructuur van Nederland. Het Nederlandse deel van de Limes staat op de nominatielijst voor het Werelderfgoed en wordt ook door de provincie Zuid-Holland en de gemeente Bodegraven-Reeuwijk als zeer waardevol beschouwd. In Bodegraven was, nabij de huidige Oud Bodegraafseweg, een castellum aanwezig. Het castellum heeft vermoedelijk op enige afstand ten noorden van het voormalige Domburgterrein gestaan. Het provinciale beleid is erop gericht dat in ruimtelijke plannen in de Limeszone wordt aangegeven hoe deze plannen zich verhouden tot de plaatsing van de Limes op de Werelderfgoedlijst. Een belangrijk aspect hierbij is kennisvermeerdering.

Voor de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is de opgave om een compleet beeld te krijgen van de Romeinse historie van de plek. Archeologisch onderzoek kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Elke bodemvondst kan zorgen voor een nieuwe kijk op het leven de Romeinen en de inheemse bevolking in het gebied.

Het stedenbouwkundig ontwerp is zijdelings geïnspireerd door de Limes. Het ontwerp was reeds definitief voordat de Limes op de voorlopige lijst van Werelderfgoed is geplaatst. Bij de verdere uitwerking van de plannen kan mogelijk nog ingespeeld worden op de ligging van het plangebied nabij het castellum.

4.4.3 Oud Bodegraafseweg en molenbiotoop De Arkduif

De Oud Bodegraafseweg is één van de structuurbepalende lijnen in het stedelijk gebied van Bodegraven. Het betreft een bebouwingslint dat is gerealiseerd op de plaats van de voormalige wetering Oud Bodegrave. Het tracé van de Oud Bodegraafseweg is in het stedenbouwkundig plan gerespecteerd. Daarnaast ligt het plangebied in de molenbiotoop van molen De Arkduif. De nieuwe woningen en de nieuwe beplanting op het voormalig Domburgterrein zijn lager dan ingevolge de biotoopregels is toegestaan. Hiermee worden de windvang en het vrije zicht op de molen niet ingeperkt. In het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' wordt hier nader aandacht aan besteed.

4.5 Archeologie

4.5.1 Onderzoekresultaten

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is in december 2004 door RAAP een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd (Plangebied Oud Bodegraafseweg 43, kenmerk RAAP-notitie 949). Hierbij is op basis van een bureauonderzoek en karterend booronderzoek bepaald of binnen het plangebied archeologisch waardevolle artefacten voorkomen of kunnen worden verwacht. Het onderzoek bestond uit archeologische begeleiding van de sloop van de opstallen en een karterend booronderzoek.

Doel van het onderzoek was om eventueel aanwezige archeologische resten op te sporen en, voor zover mogelijk, een eerste indruk te geven van de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging ervan. Tijdens het veldonderzoek zijn in het plangebied geen (eenduidige) archeologische resten aangetroffen. Op grond van het ontbreken van (duidelijke) aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten en de mate van verstoring is ten aanzien van het westelijk deel van het plan geen vervolgonderzoek aanbevolen. Vanwege de nabijheid van het Romeinse castellum en eventueel daarmee samenhangende archeologische sporen is geconcludeerd dat graafwerkzaamheden in een strook van 50 meter aan de Oud Bodegraafseweg archeologisch begeleid moeten worden.

Het onderzoek uit 2004 is opnieuw beoordeeld overeenkomstig de huidige wetgeving. Ook naar de huidige maatstaven is het plangebied voldoende onderzocht om een selectiebesluit te nemen. Er is derhalve geen noodzaak om een nieuw onderzoek uit te voeren. Het huidige plangebied wijkt enigszins af van het plangebied waar onderzoek is verricht. Op een klein deel van het terrein is destijds geen onderzoek verricht. Gelet op het feit dat het een zeer beperkte uitbreiding van de planlocatie betreft en gezien de resultaten van het onderzochte deel van de locatie worden op het niet-onderzochte deel geen archeologische resten verwacht. Aanvullend onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

De werkzaamheden die samenhangen met de voorbelasting bestaan hoofdzakelijk uit het opbrengen van een zandpakket, waarbij de bodem niet of nauwelijks wordt geroerd. Archeologische begeleiding voor deze werkzaamheden is niet zinvol. Door de bodemwerking in de afgelopen jaren kunnen sporen (als deze al aanwezig waren) inmiddels al geheel verdwenen zijn. Gezien het aantal boringen in de betreffende zone is het daarnaast redelijk aannemelijk dat, mocht er een vondstlaag aanwezig zijn geweest, deze aangetroffen zou zijn. De eventuele kosten van gericht aanvullend onderzoek voorafgaand aan de voorbelastingswerkzaamheden wegen niet op tegen de wetenschappelijke kennisvermeerdering. Gelet hierop is aanvullend onderzoek voorafgaand aan de voorbelasting niet nodig.

Indien in het kader van de werkzaamheden ook graafwerkzaamheden dieper dan 30 centimeter worden verricht (bijvoorbeeld bij het egaliseren van het terrein), zullen deze worden verricht onder archeologische begeleiding. Hiertoe wordt een voorwaarde aan de omgevingsvergunning verbonden.

4.5.2 Conclusie

Er zijn uit het oogpunt van archeologie geen belemmeringen voor de herontwikkeling van het voormalige Domburgterrein. Indien graafwerkzaamheden plaatsvinden dieper dan 30 centimeter, binnen een afstand van 50 meter van de Oud Bodegraafseweg, is archeologische begeleiding verplicht. Deze verplichting zal in de regels van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' worden opgenomen. Ook zal dit als voorwaarde worden gekoppeld aan de te verlenen omgevingsvergunning voor de voorbelastingswerkzaamheden.

4.6 Geluid

Ingevolge de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht indien nieuwe geluidgevoelige gebouwen (zoals woningen) binnen de geluidzone van een weg, spoorweg of industrieterrein worden gerealiseerd. Ook bij de aanleg van nieuwe (spoor)wegen of de reconstructie van bestaande (spoor)wegen kan akoestisch onderzoek noodzakelijk zijn. De Wet geluidhinder vormt geen toetsingskader voor tijdelijke situaties, zoals het geval is bij werkzaamheden voor het bouwrijp maken van een terrein. Akoestisch onderzoek is voor onderhavige ruimtelijke onderbouwing derhalve niet noodzakelijk.

Los van de wettelijke verplichting kan het uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig zijn om ook situaties die buiten het regime van de Wet geluidhinder vallen akoestisch te beoordelen. In onderhavig geval zou de toename van de geluidbelasting op bestaande woningen ten gevolge van de extra verkeersbewegingen van en naar het bouwterrein relevant kunnen zijn. Gezien de beperkte hoeveelheid bouwverkeer in relatie tot de bestaande verkeersintensiteiten is echter geen significante verslechtering van de akoestische situatie te verwachten. Uit akoestisch oogpunt zijn er derhalve geen belemmeringen voor de werkzaamheden die samenhangen met de voorbelasting van het terrein.

4.7 Luchtkwaliteit

Het wettelijk kader voor de luchtkwaliteit wordt gevormd door titel 5.2 van de Wet milieubeheer, het Besluit 'niet in betekenende mate' en de Regeling 'niet in betekenende mate'. Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer kan een ontwikkeling doorgang vinden als sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- a er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- b de luchtkwaliteit verbetert of blijft ten minste gelijk;
- c het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentraties van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht;
- d het plan is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Gelet op het geringe aantal verkeersbewegingen dat verband houdt met de voorbelasting, is sprake van een situatie die kan worden aangemerkt als 'niet in betekenende mate'. De voorbelastingswerkzaamheden hebben geen noemenswaardige gevolgen voor de luchtkwaliteit.

4.8 Externe veiligheid

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing betreft uitsluitend het proces van het voorbelasten van het terrein. Tijdens dit proces worden geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten gerealiseerd in het plangebied. Het aspect externe veiligheid is derhalve niet relevant voor voorliggende ruimtelijke onderbouwing, maar wordt betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein'.

4.9 Bedrijven en milieuzonering

In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende bedrijven die mogelijk hinder veroorzaken in het plangebied. Tijdens het proces van het voorbelasten worden geen hindergevoelige objecten gerealiseerd. Dit aspect is derhalve niet relevant voor voorliggende ruimtelijke onderbouwing, maar wordt betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein'.

4.10 Leidingen

In de noordwestelijke hoek van het plangebied ligt een rioolpersleiding. Deze leiding is gevoelig voor zettingen ten gevolge van de voorbelasting. Om die reden worden de gronden ter hoogte van de persleiding niet voorbelast. De teen van het voorbelastingspakket blijft op minimaal 14 meter afstand van de leiding. Hierdoor heeft de voorbelasting geen gevolgen voor de leiding. Voordat gestart wordt met het aanbrengen van het zand nabij de persleiding, worden berekeningen overgelegd aan de leidingbeheerder (het Hoogheemraadschap van Rijnland) die aantonen dat de persleiding geen schade zal oplopen door de werkzaamheden.

4.11 Explosieven

In 2002 is een historisch onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van explosieven de locatie van de (voormalige) Formidoterrein en het voormalige Domburgterrein. In de conclusie van dat rapport staat vermeld dat er blindgangers aanwezig kunnen zijn onder het parkeerterrein van het voormalig Domburgterrein. Het gebied is door middel van een detectieonderzoek onderzocht en vrij van explosieven verklaard.

In 2010 is opnieuw een historisch onderzoek uitgevoerd naar de locatie van het voormalige Formidoterrein. In de conclusie van die rapportage is een gebied rondom het spoor verdacht verklaard. Het in 2002 als onverdacht aangemerkte voormalige Domburgterrein ligt binnen het verdachte gebied. Door het bedrijf dat het onderzoek heeft uitgevoerd is aangegeven, dat bij het verdacht verklaren van het spoor, gekeken is naar gelegenheidsdoelen zoals bruggen en stations. Het gebied van het voormalige Domburgterrein ligt niet in de buurt van een van deze gelegenheidsdoelen. Het onderzoekende bedrijf heeft op basis hiervan gesteld, dat het voormalige Domburgterrein als onverdachte locatie kan worden aangemerkt, zoals vermeld in de conclusie van de rapportage van 2002. Hiermee is de uitvoerbaarheid van de werkzaamheden niet in het geding.

5 Haalbaarheid

5.1 Financieel

Overeenkomstig artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dienen gemeentelijke kosten die worden gemaakt bij de uitvoering van nieuwe bouwplannen te worden verhaald op de ontwikkelende partij. Hiertoe dient een overeenkomst te worden gesloten met de initiatiefnemer. Indien deze overeenkomst niet privaatrechtelijk tot stand kan worden gebracht (door middel van een anterieure overeenkomst), is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen om haar kostenverhaal te verzekeren.

In onderhavig geval is een gronduitgifte- en exploitatieovereenkomst gesloten tussen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en de ontwikkelende partij. Op 21 december 2011 heeft de gemeenteraad besloten in te stemmen met het aangaan van de 'Gronduitgifte- en exploitatieovereenkomst. Daarnaast zijn door de gemeenteraad middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van de realisering van het woningbouwprogramma en de inrichting van de openbare ruimte, conform het stedenbouwkundig plan Molenzicht. De gronduitgifte- en exploitatieovereenkomst is een anterieure overeenkomst zoals bedoeld in hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening. Omdat een anterieure overeenkomst is gesloten, hoeft voor de ontwikkeling van het voormalig Domburgterrein geen exploitatieplan te worden opgesteld.

5.2 Maatschappelijk

De aanvraag om omgevingsvergunning doorloopt de uitgebreide voorbereidingsprocedure zoals opgenomen in artikel 3.10 van de Wabo. Het ontwerpbesluit omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning wordt, samen met voorliggende ruimtelijke onderbouwing, gedurende een periode van zes weken ter visie gelegd, waarbij eenieder in de gelegenheid wordt gesteld om een zienswijze in te dienen. Na afloop van de termijn van de tervisielegging worden de zienswijzen beoordeeld en wordt bepaald of de omgevingsvergunning kan worden verleend.

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht moet voor een omgevingsvergunning die de uitgebreide voorbereidingsprocedure doorloopt, tevens vooroverleg worden gepleegd met de daarbij betrokken personen en instanties. De vooroverlegreacties worden betrokken bij het besluit omtrent de verlening van de omgevingsvergunning.

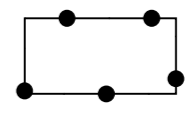
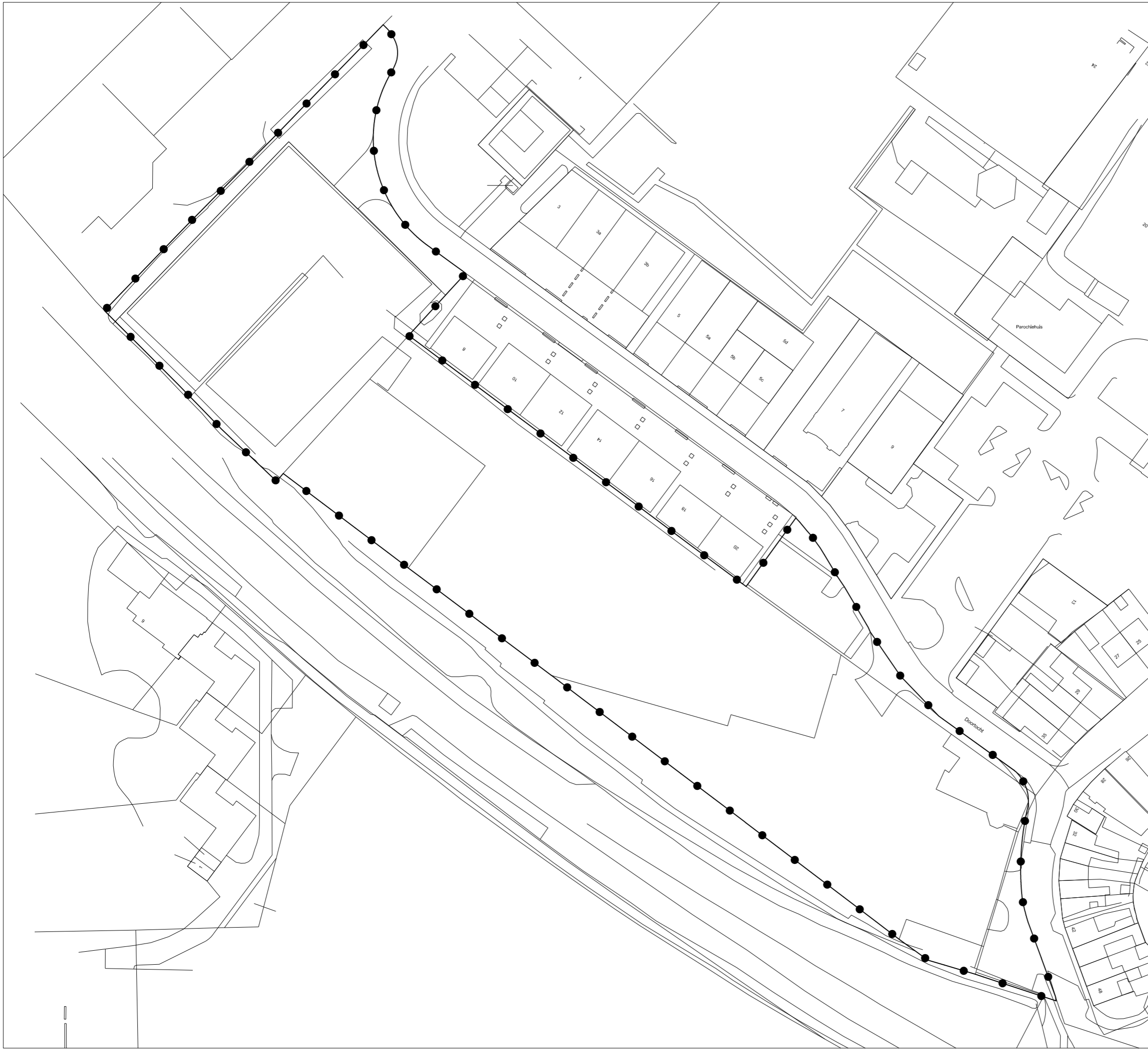
6 Motivatie voor afwijking van het bestemmingsplan

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorbelasting van de gronden op de herstructureringslocatie voormalig Domburgterrein, in het stedelijk gebied van Bodegraven. Op het voormalige slachthuisterrein zijn plannen voor de realisering van 80 woningen met bijbehorende groen- en verkeersvoorzieningen. Om woningbouw mogelijk te maken is het bestemmingsplan 'Voormalig Domburgterrein' in procedure gebracht, dat een directe bouwtitel zal bieden voor de realisering van de woningen en de aanleg van de openbare ruimte. Het is gewenst om, vooruitlopend op de vaststelling van dit bestemmingsplan, te starten met het bouwrijp maken van de gronden door de gronden voor te belasten met een zandpakket.

De werkzaamheden die samenhangen met het bouwrijp maken van de gronden en het opbrengen van de voorbelasting passen niet binnen de vigerende bestemmingsplannen, waarin het plangebied hoofdzakelijk een bedrijfsbestemming heeft. Om die reden dient ten behoeve van het voorbelasten van de gronden een omgevingsvergunning te worden verleend. Op grond van artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan een omgevingsvergunning voor een activiteit die strijdig is met het bestemmingsplan slechts worden verleend als de activiteit niet in strijd is met een 'goede ruimtelijke ordening' en voorzien is van een 'goede ruimtelijke onderbouwing'. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing betreft de motivatie die in het kader van de Wabo noodzakelijk is voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

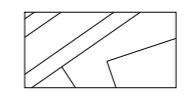
Zoals aangegeven passen de werkzaamheden voor de voorbelasting niet binnen het vigerende bestemmingsplan, hetgeen de reden is voor het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing. De realisering van woningen in het plangebied past wel binnen de ruimtelijke en functionele structuur van de omgeving (zie hoofdstuk 2). In het stedenbouwkundig plan voor het voormalig Domburgterrein wordt aangesloten bij de belangrijkste karakteristieken van het plangebied en de omgeving van het plangebied. Door herontwikkeling van het voormalige slachthuisterrein ontstaat een nieuwe, aantrekkelijke woonbuurt aan de rand van het centrumgebied van Bodegraven. De ontwikkeling van het plangebied als woningbouwlocatie past daarnaast binnen het nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid, aangezien het de herstructurering van een verrommelde locatie binnen het bestaand stedelijk gebied betreft (zie hoofdstuk 3). Op 21 december 2011 heeft de gemeenteraad van Bodegraven-Reeuwijk dan ook ingestemd met het voorstellenpakket voor de ontwikkeling van het voormalige Domburgterrein, waarvan het stedenbouwkundig plan deel uitmaakt. Uit de verrichte onderzoeken blijkt bovendien dat er uit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren zijn voor de voorbelasting van de gronden (zie hoofdstuk 4).

Geconcludeerd kan worden dat de herontwikkeling van het voormalige slachthuisterrein als woningbouwlocatie niet op bezwaren stuit. Er zijn dan ook geen bezwaren om een omgevingsvergunning te verlenen ten behoeve van de voorbelasting van de gronden.



Besluitgebied

Verklaringen



Bestaande bebouwing
en kadastrale ondergrond

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Besluitgebied behorende bij ruimtelijke
onderbouwing Voorbelasting voormalig
Domburgterrein

IDN: NL.IMRO.1901.12VoorbelastingMZ-AB80
Getekend door: JO Datum: 18 september 2012
Vaststelling: -- Tekeningnummer: TEK01-BOD00001-01A

CROONEN ADVISEURS
ruimtelijke vormgeving & ordening

Hoff van Hollerlaan 7 5243 SR Rosmalen Postbus 435 5240 AK Rosmalen
T (073) 523 39 00 F (073) 523 39 99 E info@croonen.nl www.croonenadviseurs.nl
KvK 30148217

