

Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Plangebied	4
1.3 Geldende bestemmingsplannen	5
1.4 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	11
2.1 Huidige situatie	11
2.2 Tijdelijke situatie	11
2.3 Nieuwe situatie	12
Hoofdstuk 3 Beleid	19
3.1 Rijksbeleid	19
3.2 Provinciaal beleid	20
3.3 Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	22
4.1 Inleiding	22
4.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	22
4.3 Luchtkwaliteit	22
4.4 Geluid	23
4.5 Verkeer en parkeren	24
4.6 Ecologie	25
4.7 Archeologie en cultuurhistorie	25
4.8 Water	27
4.9 Bodem	29
4.10 Niet gesprongen explosieven	30
4.11 Externe veiligheid	30
4.12 Kabels en leidingen	31
Hoofdstuk 5 Juridische beschrijving	32
5.1 Algemeen	32
5.2 Toelichting op de regeling	32
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	33
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
6.2 Economische uitvoerbaarheid	35

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met de herontwikkeling van het stationsgebied van Woerden en de realisatie van de nieuwe woonwijk Snellerpoort wordt de verkeerskundige structuur in dit deel van Woerden aangepast. De huidige Steinhagenseweg langs het bestaande winkelcentrum Snel en Polanen wordt verwijderd, de doorgaande verkeersroute voor het autoverkeer wordt verplaatst naar een tracé langs het spoor (Beneluxlaan). Hiervoor is in 2021 een bestemmingsplan vastgesteld ("Snellerpoort Woerden (woongebied)") dat inmiddels onherroepelijk is.

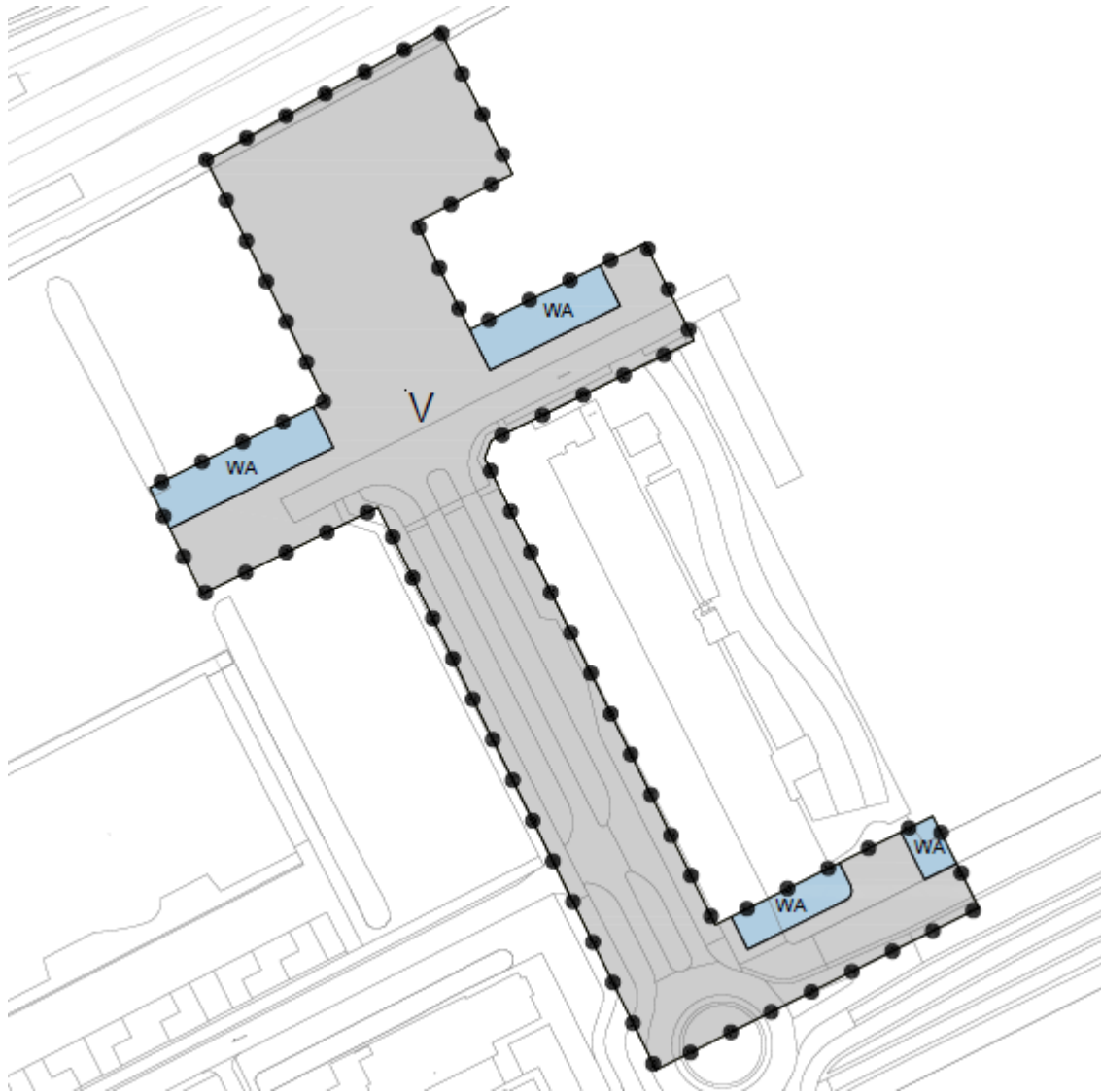
Naar aanleiding van de voorgenomen verplaatsing van het autoverkeer naar de Beneluxlaan langs het spoor is onderzoek gedaan naar de gewenste fietsverbindingen en de wijze waarop deze de Beneluxlaan kruisen. Op 12 maart 2020 heeft de gemeenteraad van Woerden besloten (19R.00932) een voorkeur uit te spreken voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het Jan Ruijsspad als meest veilige alternatief voor het overstekende fiets- en wandelverkeer over de rotonde op de Steinhagenseweg. Na dit raadsbesluit is gestart met een onderzoek naar de ruimtelijke en financiële uitwerking van deze kruising en een extra toeleidende fietsroute. Dit heeft geresulteerd in een raadsbesluit van 24 februari 2022 (Kenmerk Z/21/022585 / D/22/048668) waarbij het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising is vastgesteld, financiële middelen zijn gereserveerd en besluiten zijn genomen over de toeleidende fietsroutes.

De realisatie van de ongelijkvloerse kruising en de realisatie van de nieuwe zuidelijke ontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A passen niet binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen. Omdat er nog geen definitief ontwerp voorhanden is, is gekozen om de juridisch planologische basis te leggen met voorliggend bestemmingsplan, zodat na inwerkingtreding van dit bestemmingsplan de benodigde omgevingsvergunning(en) binnen dit kader kunnen worden verleend.

1.2 Plangebied

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit de ongelijkvloerse kruising van het langzame verkeer en de Beneluxlaan ter hoogte van het Jan Ruijsspad alsmede de zuidelijke ontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A, ter hoogte van de huidige rotonde Steinhagenseweg/Beneluxlaan. De plangrenzen zijn als volgt bepaald:

- aan de westzijde:
 1. noordwest: de begrenzing van de toekomstige bouwvelden conform de Stedenbouwkundige Visie Stationsgebied 2021
 2. west: de ongelijkvloerse kruising tot het punt waar deze overgaat in het bestaande Jan Ruijsspad
 3. west: de grenzen van het nog te ontwikkelen Bouwveld B van het stationsgebied, overeenkomstig de grenzen van de Stedenbouwkundige Visie (2021)
- aan de zuidzijde: de begrenzing van de zuidelijke verkeersontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A
- aan de oostzijde:
 1. zuidoost en oost: de grens van de bestemming "Water" van het bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied) 2021
 2. oost: de kadastrale grens van het perceel 6883 dat hoort bij het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A
 3. noordoost: de grens van het bestemmingsplan Snellerpoort (2010)
 4. noordoost: het toekomstige bouwveld C1 (onderdeel van de planvorming van het Stationsgebied) valt volledig buiten dit bestemmingsplan, daarvoor zal in de toekomst een planologische procedure voor worden doorlopen.
- aan de noordzijde
 1. de begrenzing van de Stedenbouwkundige Visie Stationsgebied (2021)



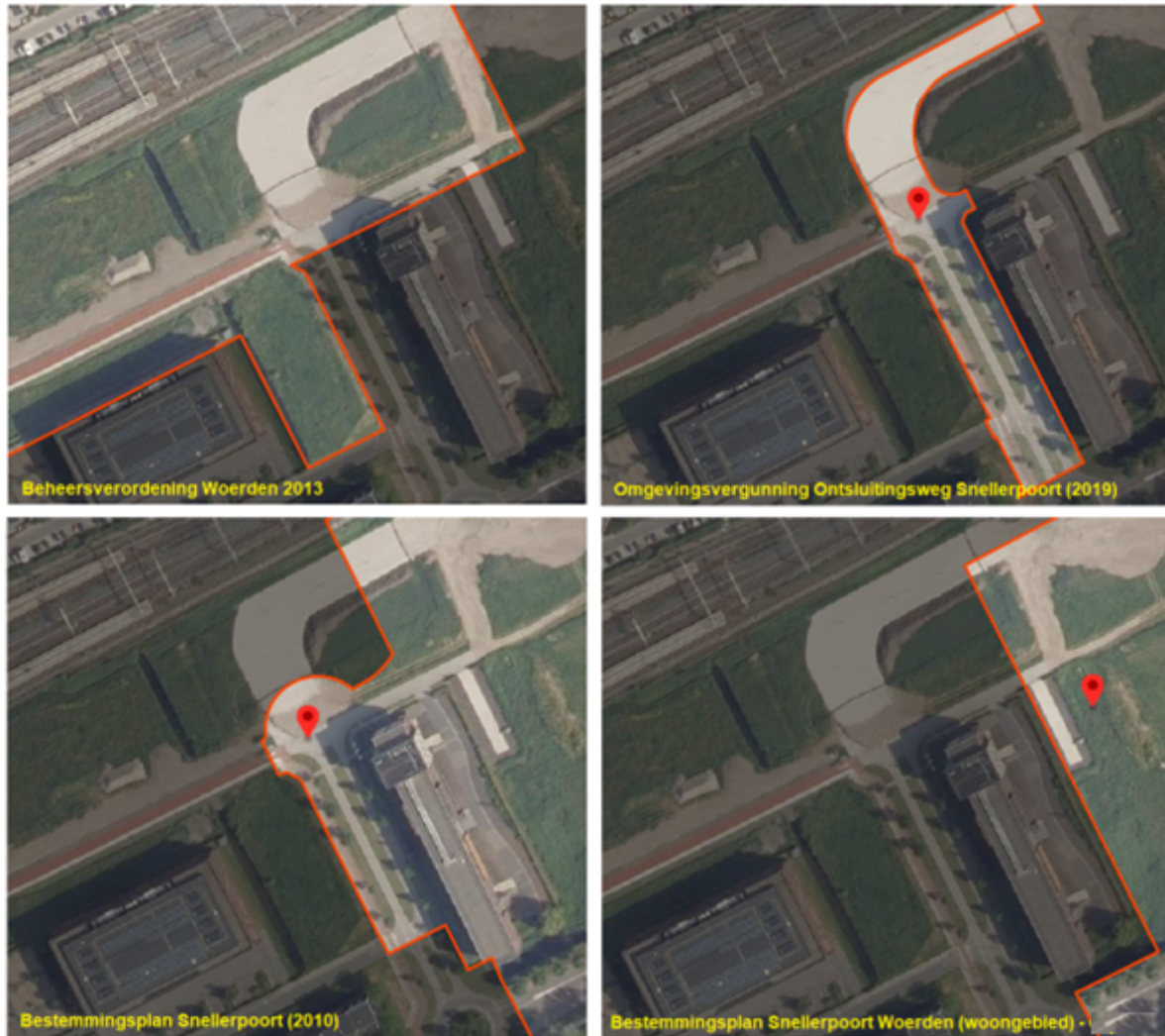
1.3 Geldende bestemmingsplannen

1.3.1 Overzicht

Ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising en de zuidelijke ontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A geldt momenteel een aantal bestemmingsplannen en beheersverordeningen. Ook is voor de nieuwe ligging van de Beneluxlaan een omgevingsvergunning verleend. Het gaat om de volgende (in alle gevallen) onherroepelijke ruimtelijke plannen (van oud naar nieuw):

- bestemmingsplan Snellerpoort, vastgesteld op 24 juni 2010
- beheersverordening Woerden 2013, vastgesteld 27 juni 2013
- parapluherziening Parkeernormen Woerden, vastgesteld op 24 mei 2017
- omgevingsvergunning Ontsluitingsweg Snellerpoort, verleend op 13 februari 2019
- bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied), vastgesteld op 1 juni 2021

Op onderstaande afbeelding is de ligging van de verschillende ruimtelijke plannen weergegeven. De parapluherziening Parkeernormen Woerden geldt voor het hele grondgebied van de gemeente Woerden.



1.3.2 Geldende plannen ter plaatse van ongelijkvloerse kruising

Op grond van de informatie op www.ruimtelijkeplannen.nl gelden ter plaatse van de beoogde locatie van de ongelijkvloerse kruising inclusief bijbehorende hellingbanen de volgende ruimtelijke plannen:

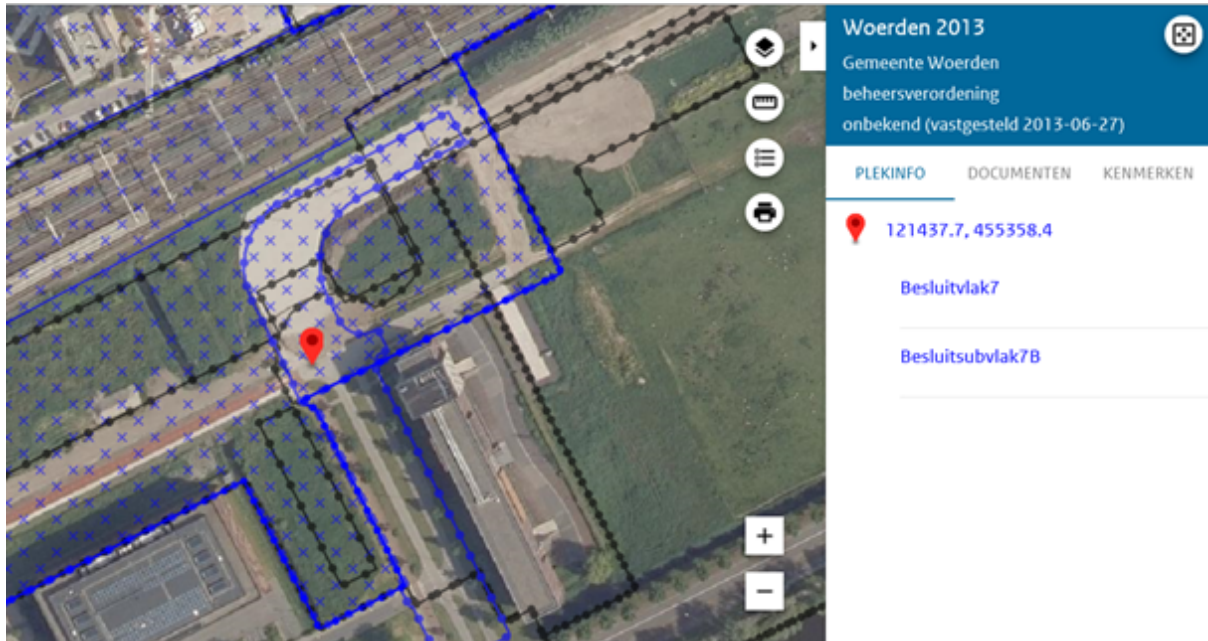
1. Beheersverordening Woerden 2013
2. Bestemmingsplan Snellerpoort (2010)

In 2019 is voor de ontsluitingsweg Snellerpoort (Beneluxlaan) een omgevingsvergunning verleend. Deze omgevingsvergunning is geen toetsingskader voor het nu voorliggende plan voor de fietstunnel onder de Beneluxlaan, omdat de omgevingsvergunning specifiek voor de omgelegde weg is verleend en hiermee niet de bestemming is gewijzigd.

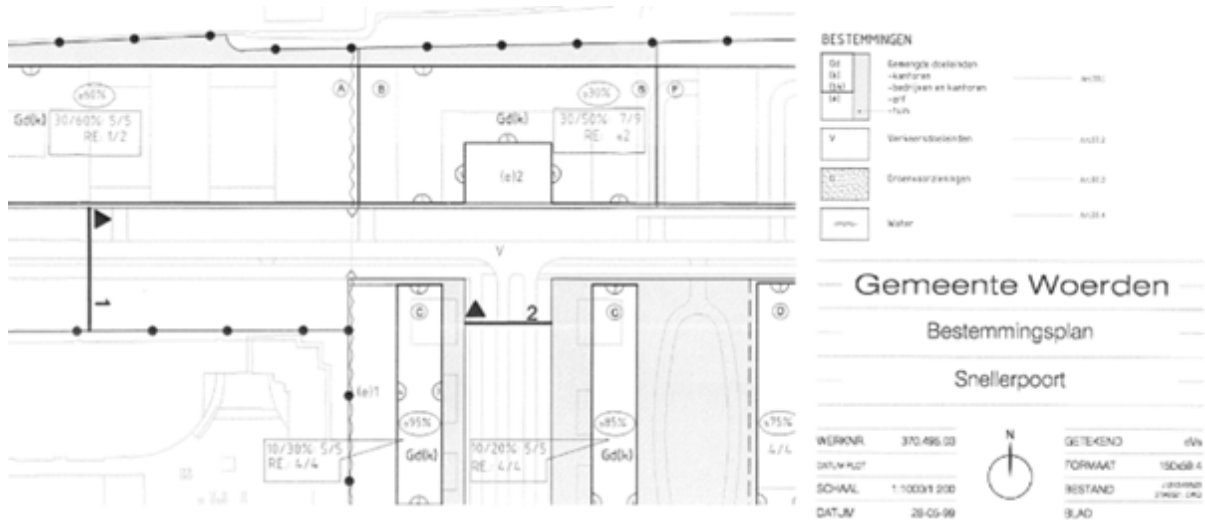
Beheersverordening Woerden 2013

De Beheersverordening Woerden 2013 is vastgesteld op 27 juni 2013. Aanleiding voor de beheersverordening was de actualisatieplicht van bestemmingsplannen per 1 juli 2013. Met het vaststellen van de beheersverordening zijn de onderliggende geldende bestemmingsplannen bestendig. Op de onderstaande afbeelding is de begrenzing van de beheersverordening weergegeven. Het plangebied is aangewezen als "besluitvlak 7" en "besluitvlak 7B".

bestemmingsplan Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden



Overeenkomstig de planregels van de beheersverordening geldt ter plaatse van het beslitsubvlak 7B het bestemmingsplan "Snellerpoort" (volgens informatie op de plankaart vastgesteld op 27 september 1999), In het bestemmingsplan Snellerpoort 1999 is het fietspad (Jan Ruijpad) voor "verkeersdoeleinden", zie onderstaande afbeelding. Toegestaan zijn wegen, fiets- en voetpaden, bermen en andere groenvoorzieningen.



Voor het gedeelte van de verkeersbestemming dat betrekking heeft op het fietspad (Jan Ruijpad) geldt inrichtingsprofiel 1. In de planregels is bepaald dat hier aan voldaan moet worden, inclusief de daarin opgenomen laanbeplantingen. Het inrichtingsprofiel is hieronder weergegeven. Links is het profiel geprojecteerd op de luchtfoto van de bestaande situatie.



Bouwwerken zijn alleen toegestaan ten behoeve van de bestemming. Aangezien fiets- en voetpaden zijn toegestaan, is een ongelijkvloerse kruising (een bouwwerk ten behoeve van een fiets- en voetpad) in beginsel ook toegestaan, zij het niet op deze plek door het verplicht voorgeschreven inrichtingsprofiel. Voor het bestaande fietspad (Jan Ruijsspad) is al afgeweken van het geldende bestemmingsplan doordat er wordt afgeweken van het verplichte profiel. Met de ongelijkvloerse kruising blijft deze strijdigheid in stand. Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising is dan ook in strijd met het geldende bestemmingsplan Snellerpoort 1999 en daarmee de beheersverordening 2013.

Het huidige doorfietspad (vanaf Utrecht-Harmelen naar Woerden) is in de zomer van 2022 aangelegd tussen het spoor en de omgelegde Beneluxlaan. In de uiteindelijke situatie zal dit fietspad langs het spoor doorlopen tot het station. Voor de tijdelijke situatie zal het fietspad ten westen van de ongelijkvloerse kruising aantakken op het Jan Ruijsspad. Ter plaatse geldt de bestemming "Gemengde doeleinden (kantoren)" (artikel III.1). Naast diverse stedelijke functie zoals kantoren en bedrijven zijn ook "verkeersvoorzieningen waaronder mede begrepen ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden, (openbare) nutsvoorzieningen, groen- en plantsoenvoorzieningen" toegestaan. Het aanleggen van een (tijdelijk) fietspad in deze bestemming is op grond van de planregels mogelijk.

Direct langs het spoor is een zone aangewezen als "Gemengde doeleinden", onderdeel tuin of erf. Volgens de planregels (artikel III A II, sub g onder 4) is het beleid erop gericht deze gronden vrij te houden van bebouwing. Op de gronden is de aanleg van ontsluitingswegen en -paden, parkeervoorzieningen, tuinen, groen en water toegestaan. De aanleg van een doorfietspad past in dit kader.

Bestemmingsplan Snellerpoort 2010

Op www.ruimtelijkeplannen.nl is voor het verkeersareaal ten noorden en ten westen van het gebouw van Roche (Beneluxlaan 2A) zowel de beheersverordening Woerden 2013 als het bestemmingsplan Snellerpoort 2010 weergegeven. Dat kan niet de bedoeling zijn, er kan maar één bestemmingsplan voor elke locatie gelden. Uit een uitspraak van de Raad van State van 15 juni 2011 over het vastgestelde bestemmingsplan Snellerpoort 2010 (zie de uitspraak) blijkt dat het plandeel ten noorden en ten westen van Roche met de verkeersbestemming door de Raad van State is vernietigd.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

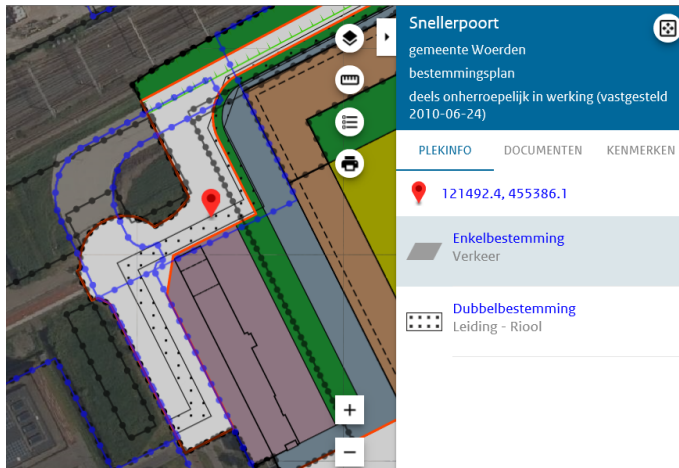
Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Woerden van 24 juni 2010, kenmerk 10R.00125, voor zover het betreft het plandeel met de bestemming "Verkeer" direct ten noorden en ten westen van het pand van Roche aan de Beneluxlaan 2A;

In dat geval wordt teruggevallen op de daarvoor geldende planologische regeling, in dit geval het bestemmingsplan Snellerpoort 1999. In de uitspraak van de Raad van State is geen kaartje opgenomen

met welk gebied precies wordt bedoeld, maar aangenomen mag worden dat het om het gebied gaat waar het fietspad en de fietstunnel worden gerealiseerd.



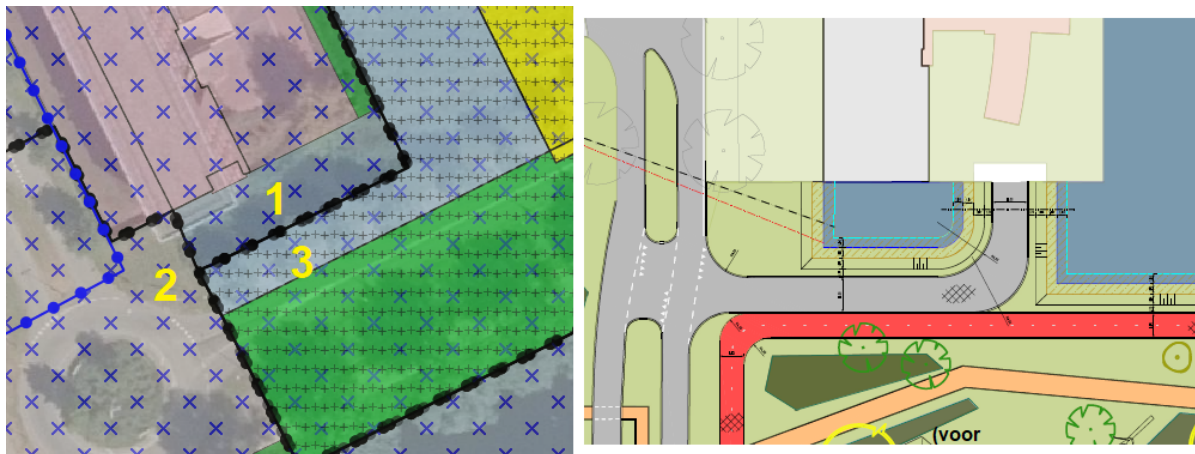
Het "juiste" bestemmingsplan (waarin de uitspraak van de Raad van State is verwerkt, dus met een aangepast plangebied) is niet gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl. Het verkeersareaal ten noorden van Roche, dat de Raad van State heeft vernietigd, is precies de locatie waar de fietstunnel met bijbehorende hellingbaan is voorzien. Gelet op de uitspraak is het bestemmingsplan Snellerpoort 1999 van toepassing.

1.3.3 Geldende plannen ter plaatse van zuidelijke ontsluiting kantoorgebouw Beneluxlaan 2A

Voor de zuidelijke ontsluiting van de Beneluxlaan 2A zijn de volgende (in alle gevallen onherroepelijke) bestemmingsplannen kader:

1. Snellerpoort 2010, vastgesteld op 24 juni 2010;
2. Snel en Polanen 2011, vastgesteld op 17 februari 2011;
3. Snellerpoort Woerden (woongebied), vastgesteld op 1 juni 2021.

Zie onderstaande afbeelding.



Snellerpoort 2010

De plek van de mogelijke zuidelijke ontsluiting is bestemd als "Water". Binnen de bestemming "Water" zijn de volgende functies toegestaan: watergangen, waterberging en waterhuishouding, kunstwerken ten behoeve van wegverkeer, ondergrondse energieopslag en bij deze doeleinden behorende voorzieningen zoals erven, groen, nutsvoorzieningen, bruggen en dammen met duikers.

Kunstwerken ten behoeve van het wegverkeer (zoals een brug) zijn toegestaan. Daarnaast zijn "erven" behorend bij de waterdoeleinden toegestaan. Erven behorend bij een kantoor zijn daarmee niet toegestaan. Het dempen van de watergang ten behoeve van een ontsluiting van het bestaande kantoorpand is niet passend binnen het bestemmingsplan.

Bestemmingsplan Snel en Polanen (2011)

De plek van de mogelijke zuidelijke ontsluiting is bestemd als "Verkeer". Binnen de bestemming "Verkeer" zijn de volgende functies toegestaan: wegen, voet- en fietspaden, parkeerplaatsen, buurtontsluitingswegen, bruggen, groen, speelvoorzieningen, straatmeubilair, bij deze doeleinden behorende voorzieningen zoals erven, water, nutsvoorzieningen en parkeren. Het realiseren van een zuidelijke ontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A is op basis van deze planregels toegestaan.

Bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied)

De plen van de zuidelijke ontsluiting is bestemd als "Water" en "Groen". Een ontsluiting voor het autoverkeer is op basis van beide bestemmingen niet mogelijk.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding beschrijft hoofdstuk 2 de huidige situatie van het plangebied en de directe omgeving. Vervolgens wordt ingegaan op de voorgenomen ontwikkeling. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het beleidskader waarbinnen de voorziene ontwikkelingen in het plangebied dienen te passen. Hier wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en het gemeentelijk beleid. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op de verschillende van toepassing zijnde milieu- en omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt een toelichting op het juridisch systeem en op de bestemmingen gegeven. Ten slotte geeft hoofdstuk 6 inzicht in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

De huidige situatie rondom de ongelijkvloerse kruising is volop in ontwikkeling. In de zomer van 2022 is de nieuwe Beneluxlaan langs het spoor gerealiseerd en in gebruik genomen. Deze nieuwe weg volgt tot voltooiing van de ongelijkvloerse kruising een tijdelijk tracé aan de oostzijde van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan. Dat geeft ruimte om de ongelijkvloerse kruising te bouwen zonder daarbij het verkeer te hinderen en delen van de net gerealiseerde Beneluxlaan weer open te moeten breken. Ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising ligt momenteel het fietspad (Jan Ruijsspad) en de verkeersontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A. Zie onderstaande foto.



Afbeelding: situatie rond ongelijkvloerse kruising (september 2022).

2.2 Tijdelijke situatie

In de zomer van 2022 is de nieuwe Beneluxlaan langs het spoor afgerond en in gebruik genomen. Het doorgaande verkeer volgt vanaf dit moment de nieuwe route. In de uiteindelijke situatie zal de omgelegde Beneluxlaan aansluiten op de nu nog doodlopende Beneluxlaan aan de westzijde van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A. Voor de tussenliggende periode is aan de oostzijde van het kantoorgebouw een tijdelijke weg aangelegd die de omgelegde Beneluxlaan verbindt met de Steinhagenseweg. Op deze wijze kan de ongelijkvloerse kruising worden gebouwd zonder dat daarvoor een net aangelegde Beneluxlaan hoeft te worden opgebroken en er hinder voor het verkeer ontstaat. Op de onderstaande afbeelding is de ligging van de tijdelijke weg aangeduid. De planologische procedure voor deze tijdelijke weg is inmiddels doorlopen.



Zie onderstaande afbeelding van de tijdelijke weg.



2.3 Nieuwe situatie

2.3.1 Kader

De ongelijkvloerse kruising is een onderdeel van de herontwikkeling van een groot gebied rondom het station van Woerden (de Poort van Woerden). Aan de oostzijde wordt het woongebied Snellerpoort ontwikkeld, een nieuwe woonwijk met 900 woningen en een uitbreiding van het bestaande winkelcentrum Snel en Polanen. Aan de westzijde wordt rondom het station een stedelijk gebied ontwikkeld met woningen en stedelijke voorzieningen. Aan de realisatie van de ongelijkvloerse kruising ligt een aantal besluiten ten grondslag.

Raadsbesluit 12 maart 2020

Zoals in het raadsbesluit is aangegeven is de aanleiding voor de ongelijkvloerse kruising de verkeersonveilige situatie op de huidige rotonde Steinhagenseweg / Beneluxlaan). Het grote aantal fietsers en voetgangers dat de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan op deze locatie kruist verhoudt zich niet goed tot het aanwezige aantal motorvoertuigen (voornamelijk auto's). Doordat de fiets- en voetgangersoversteek voorrang heeft, zorgt het grote aantal overstekende fietsers en voetgangers ervoor dat – met name in de spits – de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer stagneert. De wachttijd voor automobilisten is hierdoor soms dermate lang, dat automobilisten het risico nemen om gebruik te maken van de hiaten in de (schoolgaande) fietsstromen en zo voor verkeersonveilige situaties zorgen. In de afgelopen jaren hebben meerdere letselongevallen plaatsgevonden.

In het Coalitieakkoord is reeds opgenomen dat auto- en fietsverkeer hier moet worden gescheiden. In het vastgestelde ambitiedocument voor Snellerpoort (2018) zal de huidige fietsoversteek bij de rotonde vervallen. Bij de ontwikkeling van Snellerpoort was voorheen uitgegaan van realisatie van een (gelijkvloers) kruispunt aan de noordwestzijde van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A. Echter, de gemeenteraad heeft het college door middel van een motie (d.d. 18 december 2018) opgedragen 'om de uitwerking en financiering van een toekomstige verkeerssituatie op de Steinhagenseweg, waarbij auto- en fietsverkeer van elkaar gescheiden worden, op de kortst mogelijke termijn ter besluitvorming voor te leggen aan de raad.'

In de periode daarna is (verkeerkundig) onderzoek gedaan en zijn meerdere varianten onderzocht. Op 12 maart 2020 heeft de gemeenteraad van Woerden één van de onderzochte varianten gekozen en besloten om "in te stemmen met de keuze voor een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een fietstunnel, als veilige oversteek van de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan" en "het college opdracht te geven dit verder ruimtelijk en financieel uit te werken" (19R.01059).

Raadsbesluit 24 februari 2022

In de periode na maart 2020 is de gekozen variant verder uitgewerkt en is een voorlopig ontwerp opgesteld, heeft een participatietraject plaatsgevonden en is overleg gevoerd met de verschillende stakeholders. Naast het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising zelf is nader onderzoek gedaan naar de toeleidende fietsroutes.

Op 24 februari 2022 heeft de gemeenteraad van Woerden besloten:

- in te stemmen met het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising ter vervanging van de huidige rotonde bij de Steinhagenseweg, deze te realiseren en hiertoe de voorbereiding te starten;
- de hiervoor benodigde aanvullende bruto investering van € 952.000 (netto €927.000) met ingang van 2023-2024 op te nemen in de investeringsbegroting;
- kennis te nemen van de uitkomsten naar een globale verkeersanalyse op het functioneren van het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade en het college de opdracht te geven om op korte termijn een onderzoek te starten om te komen tot een passende oplossing om het knelpunt op te lossen en hiervoor een voorbereidingskrediet van € 97.500 beschikbaar te stellen.
- een voorkeur uit te spreken voor route 4 als enige kansrijke optie om het gebruik van de fietstunnel te vergroten, maar het besluit over de realisatie pas te nemen als de resultaten van het onderzoek naar het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade bekend zijn en hier een integrale afweging in te maken.
- in te stemmen met de realisatie van route 1 als quick win voor de fijnmazigheid van het fietsnetwerk en deze integraal onderdeel te laten uitmaken van de voorbereiding en uitvoering van de ongelijkvloerse kruising.

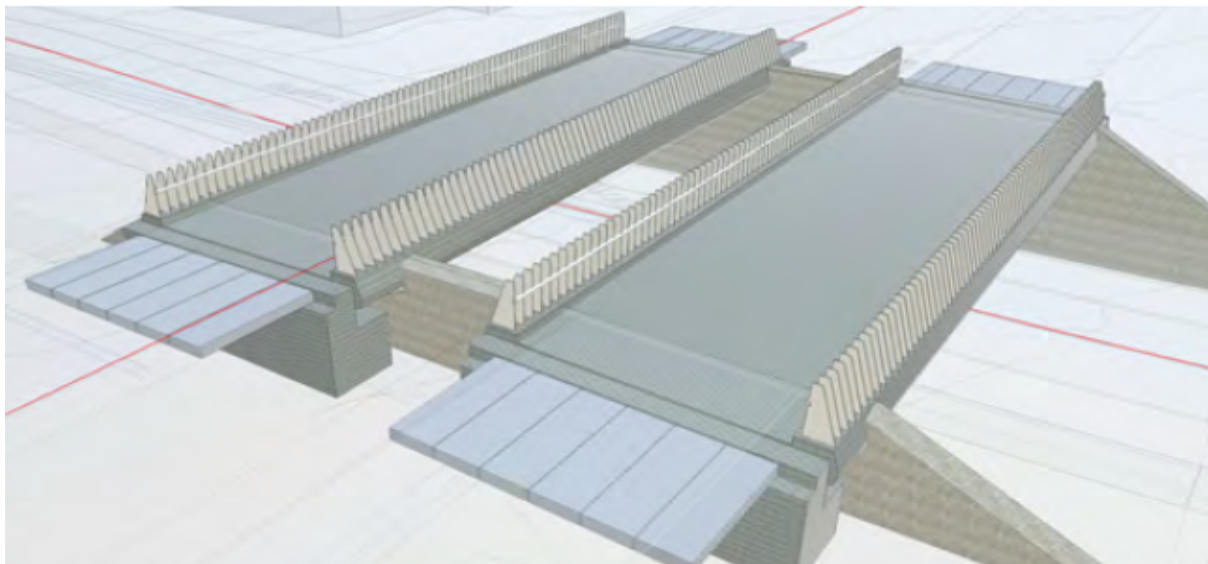
In de navolgende paragrafen wordt nader ingegaan op het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising en de toeleidende routes van het fietsverkeer waar aan wordt gerefereerd.

2.3.2 Ontwerp ongelijkvloerse kruising

In opdracht van de gemeente Woerden is door Movares een voorlopig ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising opgesteld, zie Bijlage 6 Ontwerpnota 22.02.2023. De ongelijkvloerse kruising biedt fietsers en voetgangers de mogelijkheid om de omgelegde Beneluxlaan op een verkeersveilige manier te kruisen. De onderdoorgang is daarmee een belangrijke schakel in het verkeersnetwerk voor het langzame verkeer tussen Snellerpoort aan de oostzijde en het stationsgebied aan de westzijde.

Het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising gaat uit van een "opgetilde" Beneluxlaan (NAP circa +2,2-+2,40m) en een halfverdiept fiets- en voetpad. Het fietspad ter plaatse van de onderdoorgang ligt 0,5 m boven het beheerst polderpeil van NAP -1,73 m. Hierdoor kan dit fietspad op maaiveld aangelegd worden en hoeft dit niet in een betonnen bak gerealiseerd te worden. Door de gekozen oplossing is er bovendien sprake van een ongelijkvloerse kruising met toeleidende fietspaden die maar in beperkte mate een hoogte hoeven te overbruggen, aan de westzijde heeft het toeleidende fietspad een hellingspercentage van circa 2%, aan de oostzijde is dit maximaal circa 5%. Langs het bestaande Jan Ruijsspad (fietspad vanaf het station richting Snellerpoort) wordt aan de noordzijde een 6 meter brede watergang gerealiseerd die aansluit op de waterstructuur die in de nieuwe wijk Snellerpoort wordt gerealiseerd.

De Beneluxlaan zal het fiets- en voetpad ongelijkvloers kruisen middels twee viaducten, één per rijrichting, met een vide tussen de rijbanen. Op deze wijze is er geen sprake van een tunnel, hetgeen de sociale veiligheid van de kruising ten goede komt.

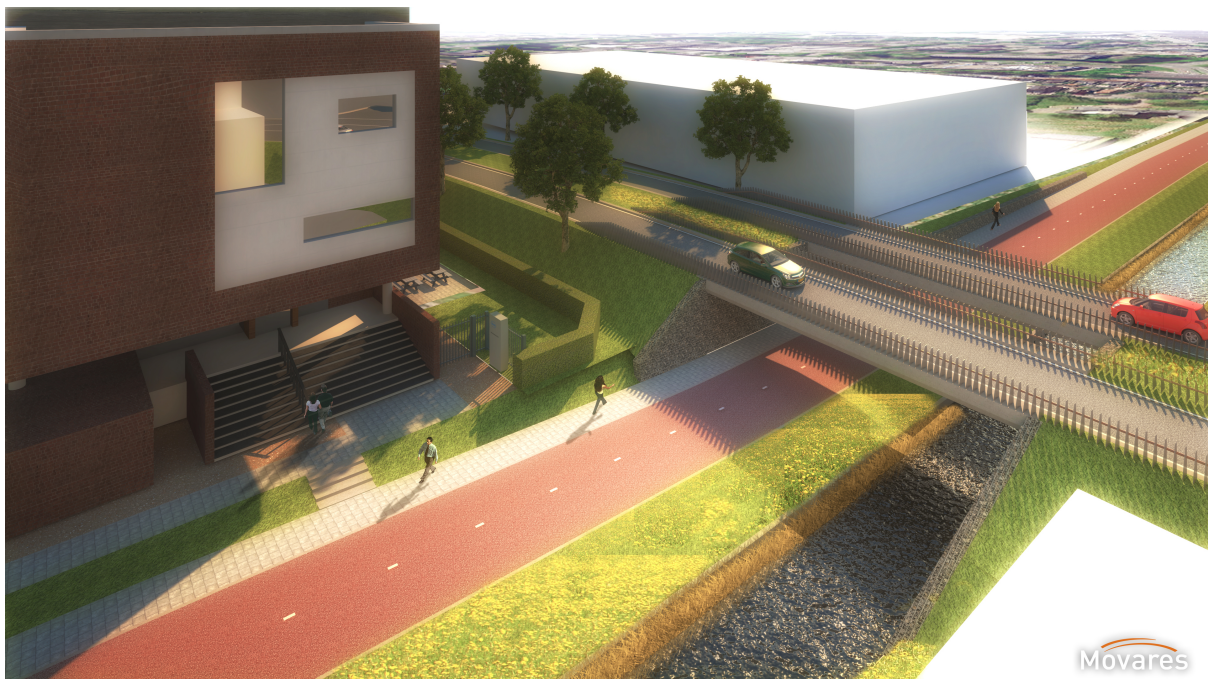


Het fietspad krijgt een breedte van 4,50 meter. Het naastgelegen voetpad wordt 2 meter breed. De doorrijhoogte is 2,60 meter. Onderstaande impressie geeft een beeld van de nieuwe situatie, gezien vanaf het huidige Jan Ruijsspad in oostelijke richting met aan de rechterzijde het bestaande kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A.



Afbeelding: impressie (februari 2023) ongelijkvloerse kruising, gezien vanaf het huidige Jan Ruijsspad.

Onderstaande afbeelding geeft een vogelvuchtbeeld van de nieuwe situatie gezien vanaf de noordzijde. Links op de afbeelding staat het bestaande kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A. Het witte gebouw betreft de toekomstige (woon)bebouwing van het bouwveld B (de zogenaamde "Planékavel").

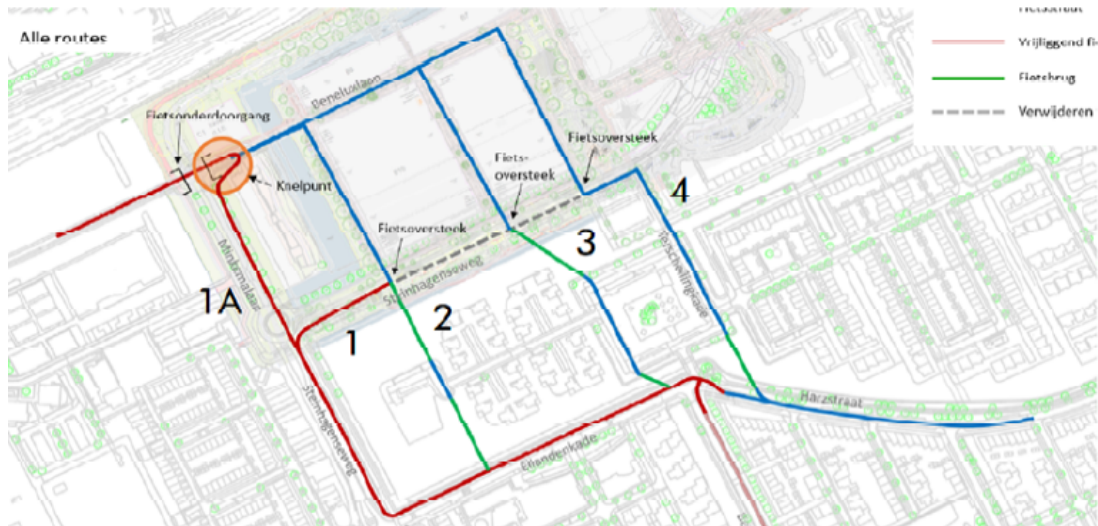


Afbeelding: impressie ongelijkvloerse kruising, gezien vanaf het noorden.

2.3.3 Toeleidende fietsroutes

Zoals in het raadsbesluit van 24 februari 2022 is aangegeven is er onderzoek gedaan naar de fietsstructuur in dit deel van Woerden, dat door de realisatie van de ongelijkvloerse kruising en het opheffen van de huidige oversteek bij de rotonde wordt gewijzigd. Daarbij is onderzoek gedaan naar de verschillende toeleidende fietsroutes, zie Bijlage 7 Onderzoek toeleidende fietsroutes 11.11.2021. Deze zijn genummerd, zie onder.

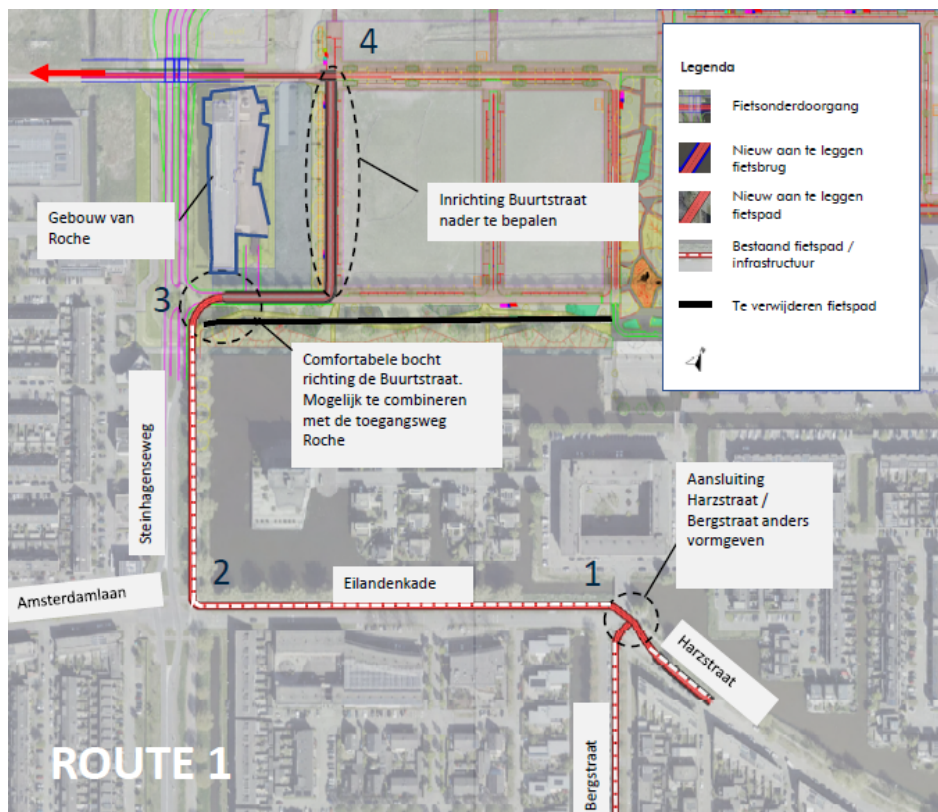
bestemmingsplan Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden



Over de toeleidende fietsroutes heeft in de periode maart 2020 tot eind 2021 op meerdere momenten participatie plaatsgevonden. De gemeenteraad heeft uiteindelijk op 24 februari 2022 gekozen om route 4 te kiezen als meest kansrijke route om Snel en Polanen / Snellerpoort via de ongelijkvloerse kruising te verbinden met het stationsgebied. Om een fijnmazig fietsnetwerk te realiseren is daar fietsroute 1 aan toegevoegd.

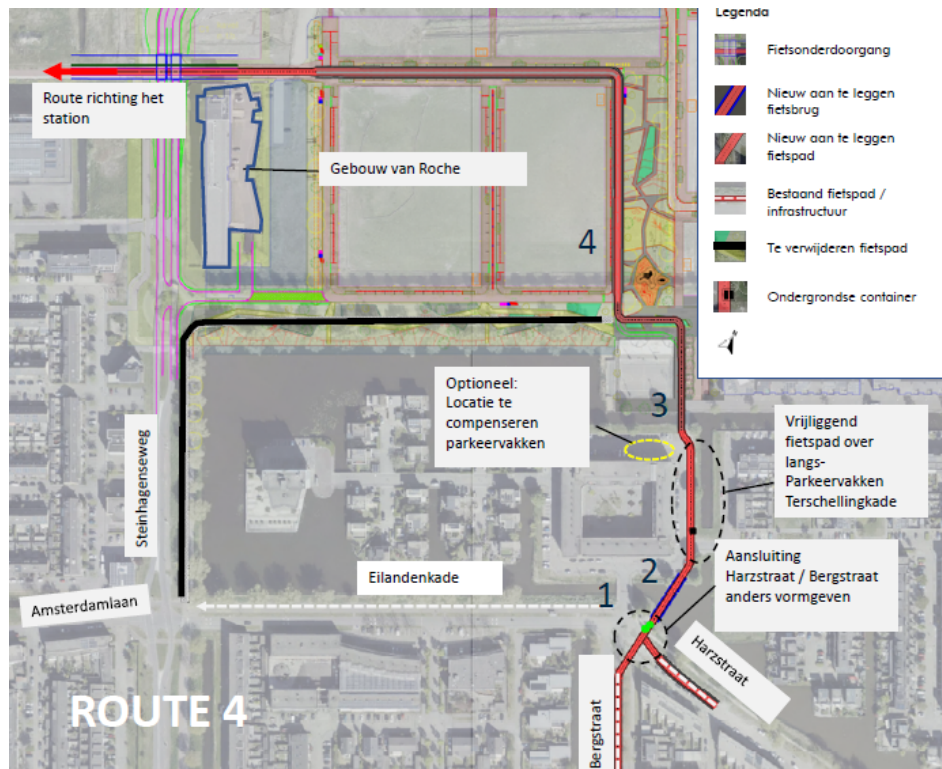
Route 1

Route 1 volgt vanaf de Harzstraat / Bergstraat het bestaande fietspad langs de Eilandenkade, het bestaande fietspad aan de oostzijde van de Steinhagenseweg richting de huidige rotonde. Deze rotonde wordt in de uiteindelijke situatie opgeheven. Het fietspad route 1 buigt daar af in oostelijke richting en volgt de meest westelijke buurtstraat van de nog te bouwen wijk Snellerpoort. Ten noorden van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2 (Roche) sluit de fietsroute aan op de fietsroute 4 (uit Snellerpoort) en gaat in westelijke richting naar de ongelijkvloerse kruising. Zie onderstaande afbeelding.



Route 4

Route 4 volgt vanaf de Harzstraat / Bergstraat een nieuwe route over een nieuw te bouwen fietsbrug, via een vrijliggend fietspad langs de Terschellingkade richting het bestaande winkelcentrum Snel en Polanen. Daar maakt het fietspad een slinger naar de westzijde van het nog te realiseren buurtpark van Snellerpoort. Aan de noordzijde daarvan buigt de fietsverbinding in westelijke richting af naar de ongelijkvloerse kruising via de noordelijke buurtstraat van Snellerpoort die zal worden ingericht als fietsstraat. Zie onderstaande afbeelding.



2.3.4 Nieuwe ontsluiting kantoorgebouw Beneluxlaan

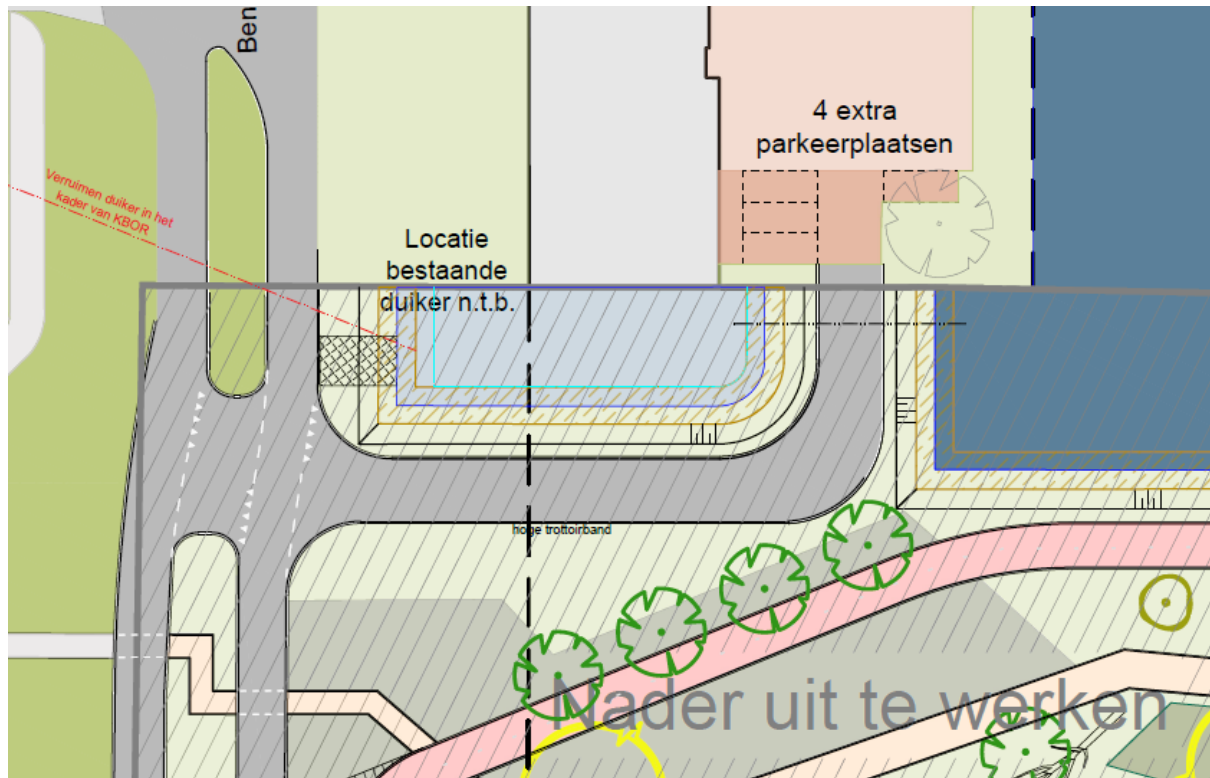
In de huidige situatie wordt het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A (Roche) voor het autoverkeer ontsloten aan de noordzijde. Deze verkeersontsluiting verbindt de huidige Beneluxlaan met het parkeerterrein van Roche dat aan de oostzijde van het kantoorgebouw ligt. In de nieuwe situatie wordt ter plaatse van deze verkeersontsluiting het fiets- en voetpad van de ongelijkvloerse kruising gerealiseerd. Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om deze verkeersontsluiting op een andere wijze vorm te geven. Een aangepaste vorm aan de noordzijde van het kantoorgebouw is onwenselijk gebleken om de volgende redenen:

- Aan de noordzijde wordt naast het fiets- en voetpad ook een watergang van 6m aangelegd. Daarnaast wordt in de stedenbouwkundige planvorming nog uitgegaan van de realisatie van een woongebouw C1 in de bocht van de Beneluxlaan. Gelet op de beperkt beschikbare ruimte, het hoogteverschil met en de bocht in de Beneluxlaan is een aansluiting op de Beneluxlaan ruimtelijk en verkeerkundig niet inpasbaar aan die zijde.
- Het alternatief zou zijn om het verkeer van en naar het kantoorgebouw te leiden via de meest noordelijke buurtstraat van Snellerpoort in oostelijke richting en daar aan te laten sluiten op de bestaande kruising met de Beneluxlaan. De meest noordelijke buurtstraat van Snellerpoort wordt een fietsstraat waarbij zo min mogelijk autoverkeer gewenst is. Het is om die reden ongewenst dat het verkeer van en naar het kantoorgebouw via die route gaat.

Gelet op het voorgaande is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de ontsluiting van het kantoorgebouw te verleggen naar de zuidzijde. Daar is in de huidige situatie een waterpartij naast de bestaande Steinhagenseweg. Met de eigenaar/gebruiker van het kantoorgebouw is overleg gevoerd over deze optie, en deze is het meest kansrijk gebleken.

Uitgangspunt is het maken van een 5m brede auto-ontsluiting aan de zuidzijde van het kantoorgebouw

dat aansluit op de Beneluxlaan. Zie onderstaande afbeelding. Deze aansluiting is verkeerskundig onderzocht en inpasbaar gebleken, zie ook Bijlage 2 Verkeersonderzoek kruising Beneluxlaan/Steinhagenseweg - terrein Roche 17.03.2022



Door de gekozen situering hoeft het doorgaande fietspad (route 1, zie 2.3.3) niet gekruist te worden en wordt voor het kantoorgebouw een vergelijkbare verkeersontsluiting gerealiseerd als in de huidige situatie, maar dan aan de zuidzijde van het kantoorgebouw.

Op het terrein van het kantoorgebouw worden 4 extra parkeerplaatsen aangelegd. Daarnaast wordt bij de huidige ontsluiting aan de noordzijde een slagboom geplaatst voor het vrachtverkeer. Dat is nodig omdat op het terrein onvoldoende ruimte is voor vrachtwagens om te keren. Vrachtverkeer dat aan de zuidzijde het terrein op komt rijden kan zo zonder te keren aan de noordzijde het terrein verlaten. Er wordt wel een slagboom geplaatst om te voorkomen dat er een sluiproute gaat ontstaan of autoverkeer van en naar het kantoorgebouw door de wijk gaat rijden. De ontsluiting aan de noordzijde (via de slagboom) mag alleen voor (incidenteel) bevoorradingsverkeer worden gebruikt.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld. Daarin heeft Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Voor vier NOVI-prioriteiten geldt steeds dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn, die in de praktijk voortdurend op elkaar inspelen. Deze prioriteiten hebben betrekking op:

1. duurzaam water- en bodemsysteem en energietransitie;
2. het duurzaam en circulair maken van de economie en energievoorziening en het versterken van de kwaliteit van onze leefomgeving. Bij de locaties van kantoren, bedrijventerreinen, grootschalige logistieke functies en datacentra wordt naast de vraag van bedrijven en economische vitaliteit, rekening gehouden met de aansluiting op het verkeers en vervoersnetwerk, het elektriciteitsnetwerk en de aantrekkelijkheid en kwaliteit van stad en land;
3. Het bouwen aan sterke, aantrekkelijke en gezonde steden. Er wordt gewerkt aan een verdere ontwikkeling van het Stedelijk Netwerk Nederland met een goed bereikbaar netwerk van steden en regio's realiseren. De grote actuele woningbehoefte vraagt tegelijkertijd om oplossingen op korte termijn. De nieuwe woningbouwlocaties bevinden zich in het Stedelijk Netwerk Nederland. De ontwikkeling vindt plaats in lijn met de ambities van de integrale verstedelijkingsstrategie, zo veel mogelijk in bestaand stedelijk gebied, klimaatbestendig en natuurinclusief. Grote open ruimten tussen de steden houden hun groene karakter. Het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad worden versterkt en de aansluiting op het groene gebied buiten de stad wordt verbeterd. De COVID-19 crisis onderstreept extra het grote belang van een goede inrichting van de openbare ruimte.
4. De stikstofproblematiek raakt zowel het landelijk gebied als diverse economische sectoren zwaar. De waarde van onze natuur, het landschap én de toekomst van de landbouw staan onder druk. Daarbij is verbetering van de biodiversiteit niet alleen een ecologische, maar nadrukkelijk ook een economische uitdaging, die op de korte termijn om een doortastende aanpak vraagt.

In de NOVI is een 21-tal nationale belangen opgenomen. Dit betreft onder meer het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving, het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit, zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur, behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal en belang en het verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

Toetsing

Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising in de Beneluxlaan draagt in algemene zin bij aan het functioneren van Woerden als gemeente waar fietsverkeer op een veilige manier kan worden afgewikkeld. Er zijn met de bouw van de ongelijkvloerse kruising geen directe nationale belangen gemoeid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht (2021)

Op 10 maart 2021 is de Omgevingsvisie provincie Utrecht vastgesteld. Hierin is Snellerpoort aangewezen als "binnenstedelijke ontwikkeling". In de visie is aangegeven dat de regio U16 waar Woerden onderdeel van is, tot de meest gespannen woningmarktregio's in Nederland behoort. De grote steden Utrecht en Amersfoort, en ook de andere steden en dorpen in de provincie Utrecht, zijn een populaire vestigingsplaats voor zowel inwoners als bedrijven en groeien snel. De provincie Utrecht kiest er in algemene zin voor om de ruimtevrage voor wonen en werken op een duurzame wijze te accommoderen via binnenstedelijke en binnendorpse ontwikkeling. En met aandacht voor bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energietransitie, gezondheid en inclusiviteit.

Het plangebied is in de omgevingsvisie aangeduid binnenstedelijke ontwikkeling. Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising waarbij het fietsverkeer de Beneluxlaan op een verkeersveilige manier kan kruisen draagt bij aan een goede duurzame bereikbaarheid van dit deel van Woerden.

3.2.2 Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht (2021)

Op 10 maart 2021 is de Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht vastgesteld. Het plangebied is daarin opgenomen in het "stedelijk gebied". In de verordening is in artikel 9.15 "Instructieregel verstedelijking" bepaald dat *"een bestemmingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen stedelijk gebied bestemmingen en regels kan bevatten voor verstedelijking"*.

Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising waarbij het fietsverkeer de Beneluxlaan op een verkeersveilige manier kan kruisen is onderdeel van de herontwikkeling van dit deel van Woerden en draagt bij aan een goede duurzame bereikbaarheid en bevordering van het fietsgebruik.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Woerden (2022)

Op 9 juni 2022 is de Omgevingsvisie Woerden door de gemeenteraad vastgesteld (D/22/049446). In de Omgevingsvisie zijn de algemene ruimtelijke doelstellingen voor de gemeente opgenomen.

Op het gebied van mobiliteit is de kerndoelstelling om Woerden leefbaar, veilig en bereikbaar te houden. Mobiliteit gaat dus niet alleen over de bereikbaarheid van de kernen en het landschap voor alle soorten verkeer, maar ook over het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Dit wil de gemeente Woerden onder andere bereiken door het gebruik van de fiets en het wandelen te stimuleren. Woerden leent zich door haar centrale ligging en als compacte stad bij uitstek voor extra inzet op de fiets en het openbaar vervoer. De bouw van de ongelijkvloerse kruising voor het langzame verkeer, als onderdeel van een verkeersveilig en fijnmazig fietsnetwerk draagt bij aan de doelstelling om het fietsverkeer binnen de gemeente Woerden waar mogelijk te stimuleren.

3.3.2 Verkeersvisie 2030

Op 28 september 2017 is de Verkeersvisie 2030 vastgesteld door de gemeenteraad van Woerden. In de visie is aan de hand van een "missie" het beleid voor de verschillende verkeersdeelnemers beschreven. Het gaat hierbij om hulpdiensten, voetgangers, fietsers, landbouwverkeer, openbaar vervoer, autoverkeer in het centrum, autoverkeer in en langs de rest van de gemeente, parkeren, geluid en luchtkwaliteit.

In de visie is bepaald dat wegen bepaalde afmetingen moeten hebben ten behoeve van de hulpdiensten en het hoofdfietspadennetwerk toegankelijk moet zijn voor hulpdiensten. Met deze inrichtingsprincipes worden hulpdiensten zoveel mogelijk ruimte en bewegingsvrijheid gegeven. Voor langzaam verkeer wordt gestreefd naar het goed en veilig bereikbaar houden van alle publieksvoorzieningen. In de visie zijn daartoe maatregelen opgenomen om deze doelen te bereiken.

Voor het autoverkeer binnen de gemeente wordt gestreefd naar het "zo snel en direct mogelijk" afwikkelen van het verkeer. Doorstroming op de hoofdverbindingswegen is daarbij van belang. Centraal staat de ambitie om een omgeving te creëren die voor voetgangers en fietsers als zeer prettig en veilig

wordt ervaren. Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising van het doorgaande fietspad met de Beneluxlaan (doorgaande verkeersroute) leidt tot een verkeersveilige kruising van beide verkeersstromen en is gunstig voor de doorstroming van het autoverkeer en fietsverkeer.

3.3.3 Strategienota Verkeersvisie 2030

Op 11 juli 2019 is de Strategienota Verkeersvisie 2030 door de gemeenteraad van Woerden vastgesteld. In de strategienota zijn vijf basisprincipes opgenomen:

1. Prioriteit voor fiets en voetganger: er is in de Verkeersvisie gekozen om de fiets prioriteit te geven voor binnengemeentelijke verplaatsingen (naast uiteraard de voetganger). De omvang van de stad Woerden is geschikt om in principe al het binnenstedelijke verkeer met de fiets te kunnen afwikkelen. Ook tussen Woerden, de diverse kernen en omliggende steden krijgt het (snel)fietsverkeer prioriteit.
2. Openbaar vervoer goed bereikbaar per fiets en te voet: het Openbaar vervoer wordt aangesloten op voor- en natransport per fiets of te voet.
3. Autoverkeer is secundair: het uitgangspunt dat de fietser prioriteit krijgt, legt beperkingen op aan het autogebruik in de stad, bijvoorbeeld aan de doorstroming van het doorgaande autoverkeer wat geen herkomst of bestemming heeft in Woerden. Autoverkeer is secundair in de stad. Uitgangspunten voor het autoverkeer zijn:
 - a. De maximale reistijd vanaf de gemeentegrens/ provinciale weg tot aan de herkomst of bestemming bedraagt maximaal 10 minuten;
 - b. de binnenstad van Woerden in het bijzonder moet bereikbaar blijven per auto voor herkomst- of bestemmingsverkeer.
4. Extra aandacht voor kinderen en mindervaliden: binnen de groep kwetsbare verkeersdeelnemers geven we bij het aanpakken van de verkeersinfrastructuur extra prioriteit aan kinderen tot 18 jaar en aan mindervaliden.
5. Metingen en onderzoeken vormen de grondslag voor alle verkeersingrepen en dienen daaraan vooraf te gaan.

De bouw van de ongelijkvloerse kruising geeft invulling aan het eerste basisprincipe waarbij wordt geïnvesteerd in goede en veilige routes voor het langzame verkeer.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Naast het feit dat de ontwikkelingen in het plangebied binnen het overheidsbeleid tot stand moeten komen, moet ook rekening gehouden worden met de aanwezige functies in en rond het gebied. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er een goede omgevingsituatie ontstaat. In dit hoofdstuk zijn de randvoorwaarden die voortvloeien uit de omgevingsaspecten beschreven.

4.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van de omgevingsvergunning planm.e.r.-plichtig, projectm.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Situatie ongelijkvloerse kruising

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een ongelijkvloerse kruising mogelijk op de plek waar nu sprake is van een gelijkvloerse kruising van de Beneluxlaan met het langzame verkeer op het Jan Ruijsspad. Daarnaast wordt een bestaande verkeersontsluiting van het bestaande kantoorgebouw aan de Beneluxlaan verplaatst van de noordzijde van het gebouw naar de zuidzijde, waar het op dezelfde weg (Beneluxlaan) zal worden aangesloten. De omvang van deze ontwikkeling is beperkt, er is geen sprake van een wijziging van functie noch van een toename van verkeer als gevolg van deze ontwikkeling.

Conclusie

De effecten van de ingreep op de omgeving is zodanig beperkt dat er geen sprake van een nieuw "stedelijk ontwikkelingsproject" waarvoor een m.e.r. beoordeling aan de orde is.

4.3 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2, van de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang.

Besluit niet in betekende mate (nibm)

In het Besluit nibm en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

1. een project heeft een effect van minder dan 3% toename van concentratie NO₂ (stikstof dioxide) en PM₁₀ (fijn stof) in de buitenlucht;
2. een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of kantoorlocaties met maximaal 100.000 m² bvo bij één ontsluitingsweg.

Situatie ongelijkvloerse kruising

De ongelijkvloerse kruising zal niet zorgen voor extra verkeer, het is immers het wijzigen van een bestaande kruising van de Beneluxlaan met het langzame verkeer op het Jan Ruijsspad. Daarmee kan worden voldaan aan de bepalingen van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

De nieuwe ontsluiting van Roche zorgt evenmin voor extra verkeer, omdat er sprake is van een bestaande ontsluiting die wordt verlegd van de noordzijde van het gebouw naar de zuidzijde.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit staat de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.4 Geluid

4.4.1 Toetsingskader

De Wet geluidhinder (Wgh) beoogt de burger te beschermen tegen hoge geluidbelastingen. In deze wet zijn onder meer normen voor geluid van wegverkeers- en spoorweglawaaai vastgelegd. Bij ruimtelijke plannen dient daarom rekening te worden gehouden met de in de Wgh genoemde grenswaarden en bepalingen.

In de Wgh gelden voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare grenswaarden voor de gevelbelastingen op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals in dit geval nieuw te bouwen woningen. Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is toegestaan, mits voldoende onderbouwd. Het bevoegd gezag, in dit geval het college van burgemeester en wethouders van Woerden, bepaalt of een overschrijding daadwerkelijk mag plaatsvinden. Dit wordt 'het verlenen van een ontheffing van de voorkeurswaarde' of 'het vaststellen van een hogere grenswaarde' genoemd. Het gaat hierbij om het vaststellen van een hogere grenswaarde dan de voorkeurswaarde en is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan de bron of tussen bron en ontvanger niet doelmatig zijn of financiële of stedenbouwkundige bezwaren ondervinden.

4.4.2 Onderzoek

Voorliggend bestemmingsplan gaat uit van het realiseren van een ongelijkvloerse kruising in de Beneluxlaan, zodat het langzame verkeer de Beneluxlaan op een verkeersveilige (ongelijkvloerse) wijze kan kruisen. Ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising is verkeersareaal reeds toegestaan. Met dit bestemmingsplan wordt de Beneluxlaan wat opgetild om de ongelijkvloerse kruising te kunnen realiseren. Het effect op de geluidbelasting in de omgeving is onderzocht door Cauberg Huygen, zie Bijlage 1 Akoestisch onderzoek 16.09.2021. Onderzocht is of de verhoogde ligging van invloed is op (a) de hogere waarden die zijn vastgesteld in het kader van het bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied), dat is vastgesteld op 1 juni 2021 en (b) de bestaande woningen in de omgeving (onder andere de overzijde van het spoor). In het onderzoek is vastgesteld dat aan de vastgestelde hogere waarden wordt voldaan en bij de woningen aan de overzijde van het spoor geen sprake is van een toename van geluid door de verhoogde ligging. In het onderzoek (september 2021) werd nog uitgegaan van een hoogte van circa 2,2m+NAP. In de nadere uitwerking is de ligging van de weg iets opgehoogd (naar circa 2,36m+NAP). Cauberg Huygen heeft vastgesteld dat deze hogere ligging geen effect heeft op de bevindingen van het onderzoek van september 2021.

4.4.3 Conclusie

De ongelijkvloerse kruising met de bijbehorende verhoogde ligging van de Beneluxlaan zorgt niet voor extra geluidbelasting op bestaande en toekomstige woningen. Vanuit het aspect geluid zijn er geen belemmeringen voor de bouw van de ongelijkvloerse kruising.

4.5 Verkeer en parkeren

4.5.1 Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeersstroom niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.5.2 Verkeerssituatie

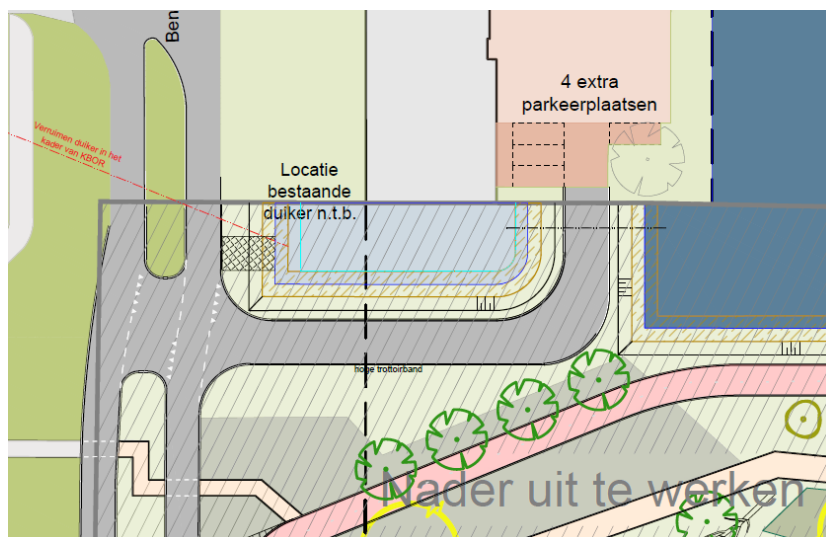
Ongelijkvloerse kruising

Het realiseren van de ongelijkvloerse kruising heeft geen invloed op de verkeersstromen van het autoverkeer. Er zal als gevolg van de ongelijkvloerse kruising geen extra verkeer worden gegenereerd en ook de verkeersstromen op de Beneluxlaan blijven ongewijzigd. Alleen de ontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A wijzigt, zie onderstaand kopje.

Met het realiseren van de ongelijkvloerse kruising komt de bestaande fietsoversteek bij de huidige rotonde Steinhagenseweg / Beneluxlaan te vervallen. Het fietsverkeer kan in de nieuwe situatie gebruik maken van ofwel de ongelijkvloerse kruising ofwel de bestaande oversteek bij de Amsterdamlaan/Eilandenkade. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising op 24 februari 2022 het college opgedragen om onderzoek te doen het functioneren van deze kruising en de verkeersveiligheid van fiets- en autoverkeer. Dit staat echter los van de aanleg van de ongelijkvloerse kruising.

Ontsluiting kantoorgebouw Beneluxlaan 2A

In de huidige situatie wordt het kantoorgebouw van Roche aan de Beneluxlaan 2A ontsloten aan de noordzijde van het gebouw. Omdat op die plek een fietspad wordt aangelegd, het opschuiven van de ontsluiting niet past binnen de beoogde ontwikkeling ter plaatse (water en gebouw C1) en het onwenselijk is om dat fietspad te laten kruisen met autoverkeer, wordt de hoofdontsluiting verplaatst naar de zuidzijde van het kantoorgebouw. Zie onderstaande afbeelding. Aan de noordzijde blijft alleen een ontsluiting voor bevoorradingsverkeer behouden die met een slagboom wordt afgesloten, om te voorkomen dat de route gebruikt gaat worden voor sluipverkeer of personenverkeer van en naar het kantoorgebouw. Deze ontsluiting is nodig omdat het vrachtverkeer niet kan draaien op eigen terrein en dus aan de noordzijde het terrein moet kunnen verlaten.



Onderzocht is of de voorgestelde aansluiting op de Beneluxlaan/Steinhagenseweg verkeerskundig inpasbaar is. Dat is het geval, zie Bijlage 2 Verkeersonderzoek kruising Beneluxlaan/Steinhagenseweg - terrein Roche 17.03.2022.

4.5.3 Conclusie

De realisatie van de ongelijkvloerse kruising en het verplaatsen van de ontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A hebben geen gevolgen voor de verkeersintensiteiten. De nieuwe ontsluiting van het kantoorgebouw is verkeerskundig inpasbaar.

4.6 Ecologie

4.6.1 Wet natuurbescherming

Met de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

4.6.2 Onderzoek

Door bureau Els & Linde is een ecologisch onderzoek uitgevoerd ter plaatse van de beoogde locatie voor de ongelijkvloerse kruising en de nieuwe ontsluiting van het gebouw aan de Beneluxlaan 2A. Zie Bijlage 3 Ecologisch onderzoek 20.04.2022. Door een ecooloog van bureau Els & Linde B.V. is op 23 maart 2022 beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de gewenste ontwikkelingen. Binnen de planlocatie kan de aanwezigheid van rugstreeppad worden uitgesloten. De oeverwal is potentieel aanwezig. Door buiten de broedtijd te starten of te controleren op broedvogels wordt een effect voorkomen. Voor het overige zijn geen beschermde plant- en diersoorten aangetroffen.

De Natura 2000-gebieden liggen op grote afstand. De werkzaamheden leiden niet tot een extra verkeersaantrekkende werking; het betreft maatregelen om fietsers veilig te laten oversteken. Een berekening van de stikstofdepositie voor de gebruiksfase is niet noodzakelijk. Gelet op recente jurisprudentie is de bouwfase berekend met toepassing van de nieuwe versie van AERIUS (gepubliceerd 26 januari 2023), zie Bijlage 8 Stikstofonderzoek 05.02.2023. Hieruit volgt dat ook voor de bouwfase geen toename van stikstofdepositie bij omliggende Natura 2000 gebieden zal optreden.

4.6.3 Conclusie

Het plan is in overeenstemming met de Wet natuurbescherming.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

4.7.1 Archeologie

Toetsingskader

De Nederlandse bodem zit vol met archeologische waarden. Met de ondertekening van het Europese verdrag van Valletta in 1992, een verdrag over behoud en beheer van het archeologische erfgoed, hebben de lidstaten zich tot doel gesteld het bodemarchief te beschermen. Met ingang van 1 september 2007 is het Verdrag van Valletta geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving door middel van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz), waardoor het verdrag een juridisch fundament kreeg. Deze wijzigingswet heeft onder meer wijzigingen aangebracht in de Monumentenwet 1988. De Monumentenwet is op 1 juli 2016 deels (met een overgangstermijn tot de Omgevingswet) vervangen door de Erfgoedwet. Deze wet handelt over het aanwijzen van te beschermen cultureel erfgoed. Naast de Monumentenwet vervangt de Erfgoedwet ook andere wetten zoals de Wet tot behoud van cultuurbezit.

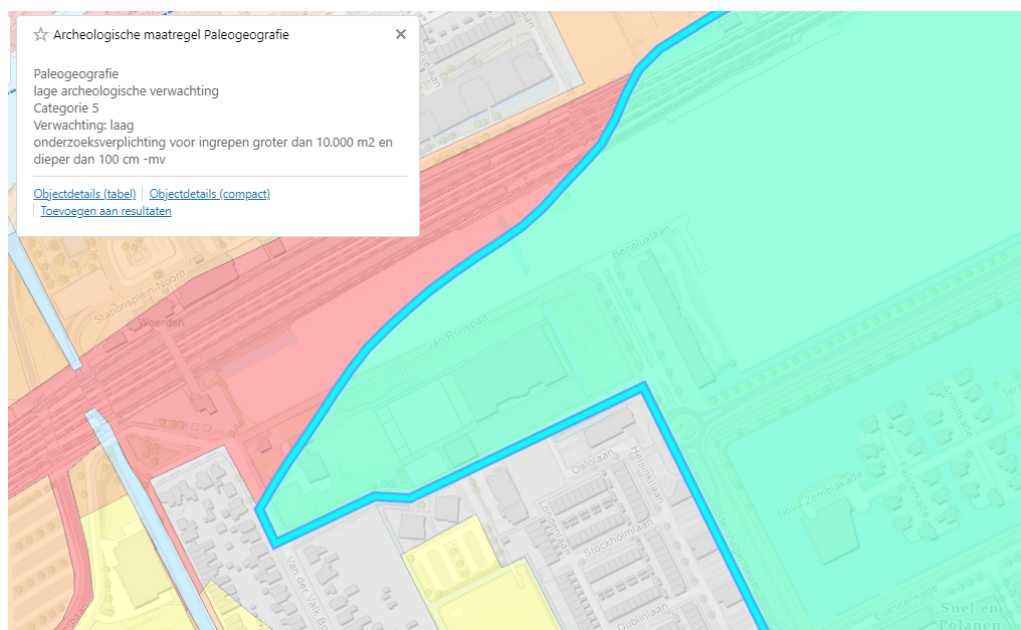
Gemeentelijk archeologiebeleid

Met de introductie van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is behoud en beheer van het bodemarchief definitief verankerd in het ruimtelijk beleid van de gemeenten. Om de gemeentelijke rol als beslissend bestuursorgaan (bevoegd gezag) adequaat en rechtmatig te vervullen, hebben de gemeenten Woerden, Montfoort, Oudewater en Lopik opdracht gegeven tot het opstellen van gemeentelijke archeologische beleidskaarten. Deze bestaan uit:

- een waarden- en verwachtingenkaart die een actueel en realistisch beeld geeft van de “aanwezige en te verwachten archeologische waarden” op het gemeentelijk grondgebied;
- een maatregelenkaart die voor alle gebruikers inzichtelijk maakt hoe de gemeente in het kader van een goede ruimtelijke ordening omgaat met het bodem archief. Binnen de beleidsruimte die de Erfgoedwet daarvoor biedt, worden daarvoor onderzoekseisen, ontheffingen en planologische maatregelen geformuleerd.

Archeologische waardenkaart

Conform de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart van de gemeente Woerden kent het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde. Voor deze verwachtingswaarde geldt conform het archeologiebeleid van de gemeente Woerden een onderzoekseis wanneer de ontwikkeling betrekking heeft op een plangebied van 10.000 m² of groter én bodemingrepen dieper dan 100 cm onder maaiveld. Het plangebied is groter dan 10.000 m². Wanneer bodemingrepen dieper dan 100 cm onder maaiveld plaatsvinden, is archeologisch onderzoek noodzakelijk volgens het beleid, tenzij uit aanvullend archeologisch onderzoek blijkt dat er geen (of op grotere diepte) archeologische resten te verwachten zijn.



Archeologisch onderzoek

Door bureau RAAP is een archeologisch onderzoek uitgevoerd (zie link). Het uitgevoerde bureauonderzoek heeft met uitzondering van één erf (Huis in 't Veld) geen aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van waardevolle archeologische resten in het plangebied tot op een diepte van 5,5 m –Mv (6,59 m –NAP). Volgens het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising wordt de Beneluxlaan verhoogd aangelegd op een hoogte van ongeveer +2,20-2,40m +NAP. Het fietspad van de onderdoorgang ligt daar maximaal circa 4 meter onder, dus op een peil van -2 meter NAP. De nieuwe ontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A wordt op maaiveldniveau aangelegd. Eventuele (verspreide) archeologische resten zullen dus niet aangetast worden.

Verwerking in het bestemmingsplan

Het hele plangebied is voorzien van dubbelbestemmingen "waarde-archeologie". Voor het gedeelte waar de ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd en waar aanvullend onderzoek is gedaan, is conform het onderzoek vervolgonderzoek voorgeschreven als er grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd dieper dan 5,50 meter onder maaiveld of 6,59 meter onder NAP.

Meldingsplicht bij toevalsvondsten

Als bij de uitvoering van de werkzaamheden vondsten worden gedaan waarvan wordt vermoed dat het archeologische vondsten betreft is de initiatiefnemer op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet verplicht om deze te melden bij het bevoegde gezag.

4.7.2 Cultuurhistorie

Binnen het plangebied bevinden zich geen cultuurhistorische elementen waarmee rekening gehouden dient te worden. Er zijn geen Rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten. Het plangebied is ook geen onderdeel van een beschermd stads- en dorpsgezicht.

4.8 Water

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is in april 2022 overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder zijn verwerkt in deze waterparagraaf.

4.8.1 Beleid

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Waterschapsbeleid

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft haar ambities en langetermijnvisie vastgelegd in haar waterbeheerplan 'Waterkoers 2016-2021'. De 'Waterkoers' is een koersdocument om te sturen op hoofdlijnen, met als overkoepelend doel samen te werken aan een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. In de Waterkoers wordt op een niet-planmatige wijze over het waterschapswerk gesproken. De term waterschapswerk omvat hierbij meer dan enkel het waterbeheer. Water is een belangrijke pijler voor een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit deze achtergrond werkt Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden samen met de ruimtelijke ordening aan bescherming tegen overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewatersysteem en het zuiveren van afvalwater.

Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018

Per 7 mei 2021 is Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018 in werking getreden. In de Keur zijn regels opgenomen voor de bescherming van het watersysteem. Er zijn beschermingsdoelen opgenomen, en regels ten aanzien van instandhouding, beheer en onderhoud van waterhuishoudkundige voorzieningen opgenomen. Voor bepaalde werkzaamheden gelden algemene regels, vergunningsplichten en/of zorgplichten.

Bij de Keur zijn "Uitvoeringsregels bij de Keur HDSR 2018" vastgesteld waarin aanvullende regels zijn opgenomen voor handelingen met betrekking tot oppervlaktewater (graven of dempen van water, aanleg van steigers, kabels en leidingen, beplanting, aanleg natuurvriendelijke oevers, etc) en met betrekking tot waterkeringen en grondwater opgenomen.

In de uitvoeringsregels zijn onder andere regels opgenomen voor het versneld afvoeren en lozen vanaf nieuw verhard oppervlak op oppervlaktewater. Een watersysteem is aangelegd om een bepaalde hoeveelheid hemelwater te kunnen opvangen en afvoeren. Indien er meer verhard oppervlak wordt aangelegd, waardoor hemelwater niet in de bodem kan trekken en versneld wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater, dan kan dit tot wateroverlast leiden. Dit komt omdat het watersysteem dan niet is berekend op de extra hoeveelheid water die geloosd wordt. Het versneld afvoeren en lozen is daarom niet zonder meer toegestaan. Het waterschap wil dit graag regelen. Om die reden zijn er regels opgesteld ten behoeve van het versneld afvoeren en lozen van hemelwater vanaf nieuw aangelegd verhard oppervlak op oppervlaktewater. Compensatie van verhard oppervlak binnen bebouwd gebied moet minimaal 15% van het oppervlak van de toename van het verharde oppervlak bedragen.

Waterbeheerprogramma 2022-2027 "Stroom-opwaarts"

In het waterbeheerprogramma van HDSR zijn de ambities beschreven om de waterdoelen van het beheersgebied van HDSR te bereiken. Elke zes jaar wordt dit document geactualiseerd. Het waterbeheerprogramma legt geen verplichtingen op aan andere partijen, tenzij een besluit, regeling of

verordening is gebaseerd op het waterbeheerprogramma. Het WBP kan onderdeel uitmaken van het toetsingskader voor de omgevingsvergunning. Dat wordt (met de nieuwe Omgevingswet) geregeld in de waterschapsverordening die de huidige Keur en de uitvoeringsregels zal vervangen.

In het waterbeheerprogramma zijn doelen op het gebied van zuiver afvalwater, energie, grondstoffen, gezond water, robuust watersysteem, tegengaan bodemdaling, grondwater en biodiversiteit geformuleerd. Onder andere wordt gestreefd naar een robuust watersysteem.

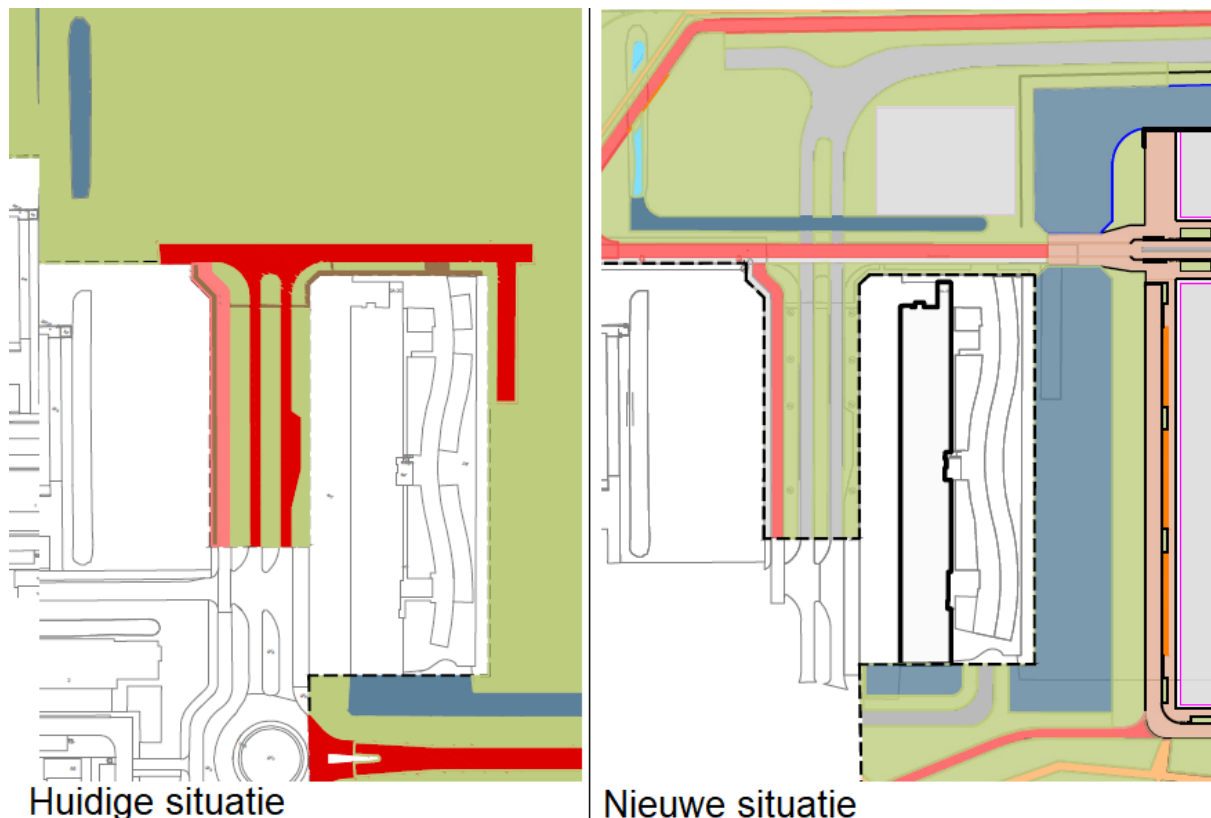
4.8.2 Huidige situatie

In de huidige situatie is de locatie van de ongelijkvloerse kruising al volledig verhard. Met de realisatie van de ongelijkvloerse kruising zal dus geen verharding worden toegevoegd of water gedempt. Ter hoogte van de voorgenomen zuidelijke ontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A is in de huidige situatie een watergang, die voor de nieuwe ontsluiting voor een deel moet worden gedempt.

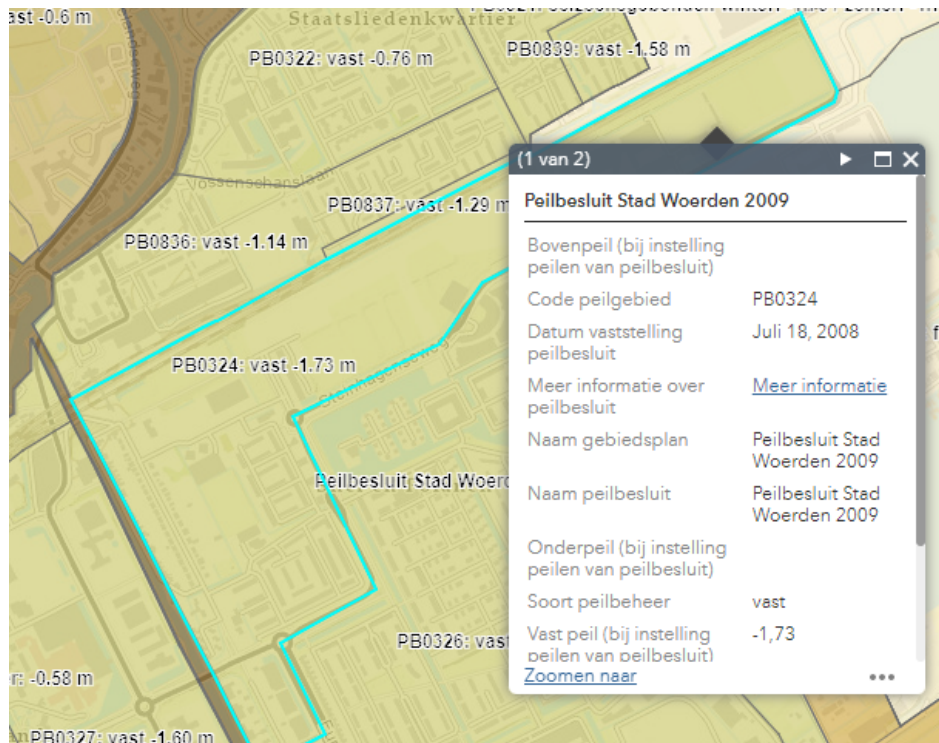
4.8.3 Toekomstige situatie

Met de aanleg van de zuidelijke verkeersontsluiting wordt circa 537 m² water (bestaand/planologisch bestaand) gedempt. Dit moet 1-op-1 worden gecompenseerd binnen hetzelfde peilgebied. De compensatie is opgenomen in de waterbalans die voor het aangrenzende project Snellerpoort (omlegging Beneluxlaan, woningbouw en uitbreiding winkelcentrum) is opgesteld. In Snellerpoort is sprake van de bouw van woningen, tuinen, groen en verkeersruimten en daarmee van een wijziging in het oppervlakte aan bebouwing en verharding.

In de waterbalans die voor Snellerpoort is opgesteld is rekening gehouden met het benodigde extra oppervlaktewater om de toename van bebouwing en verharding van Snellerpoort te compenseren. In die waterbalans is ook rekening gehouden met de bouw van de ongelijkvloerse kruising (en de demping van 537 m² oppervlaktewater aan de zuidzijde van het kantoorgebouw) alsmede de aanleg van het doorfietspad richting Utrecht. De compensatie wordt bereikt door tussen de nieuwe woningen van Snellerpoort en de Beneluxlaan een grote/brede waterpartij aan te leggen en de bestaande watergang achter de sportvelden te verbreden. In totaal wordt ruim 14.000 m² extra oppervlaktewater gerealiseerd. Op onderstaande afbeeldingen is de huidige en nieuwe situatie met betrekking tot de watergangen weergegeven ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising. Zie voor de complete waterbalans inclusief kaartmateriaal Bijlage 9 Waterbalans 25.11.2022.



Voor de Snellerpoort inclusief de ongelijkvloerse kruising vindt de compensatie plaats door het graven van nieuwe oppervlaktewater en het verbreden van de bestaande watergang achter de sportvelden. Dit ligt allemaal binnen hetzelfde peilgebied, zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding: ligging peilgebieden (bron: kaart Peilbesluiten en oppervlaktewaterpeilen van HDSR)

De voorgenomen demping van water en wijze van compensatie is op 12 april 2022 afgestemd met en akkoord bevonden door de waterbeheerder, HDSR. HDSR heeft aangegeven dat voor het realiseren van het te compenseren water kan worden volstaan met een melding.

4.9 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek

Door Lievense is in 2020 in het kader van het bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied) van 2022 een bodemonderzoek uitgevoerd. De gronden waar de ongelijkvloerse kruising en de zuidelijke ontsluiting van het kantoorgebouw worden voorzien zijn in dat onderzoek meegenomen. Op grond van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een bodemverontreiniging met asbest en de (voorgaande) onderzoeksresultaten, geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek en/of sanerende maatregelen.

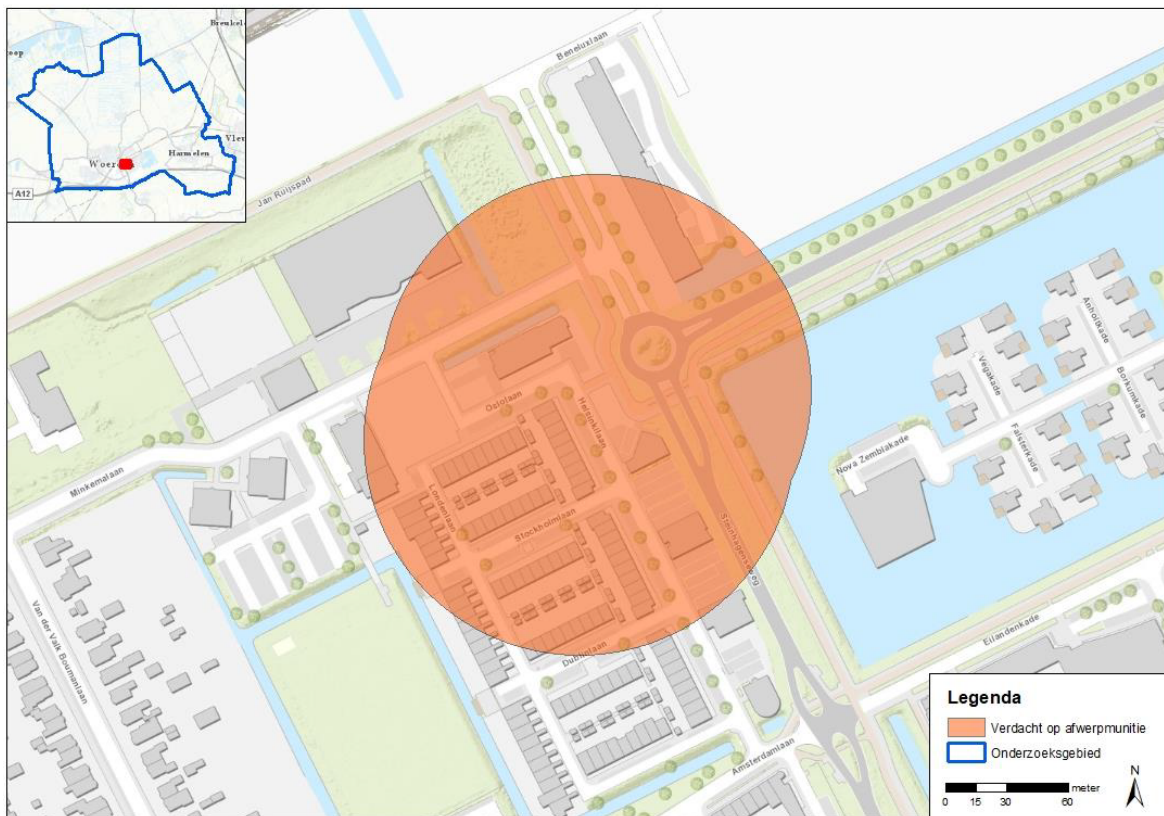
Conclusie

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is geschikt voor de beoogde functie (verkeersdoeleinden).

4.10 Niet gesprongen explosieven

Onderzoek

Door IDDS is in mei 2021 een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke niet gesprongen explosieven (NGE) in de bodem, zie Bijlage 5 Onderzoek Niet-Gesprongen-Explosieven 03.05.2021. De gronden waar de ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd is onverdacht. De gronden waar de zuidelijke ontsluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A wordt gerealiseerd is "verdacht op afwerpmunitie". Zie onderstaande afbeelding.



Verdacht gebied

Voor werkzaamheden in het verdachte gebied geldt dat voorafgaand aan deze werkzaamheden aanvullend (detectie)werkzaamheden moeten worden gedaan om vast te stellen of op die plek geen niet-gesprongen explosieven aanwezig zijn. Deze borging is in de ARBO wetgeving opgenomen.

4.11 Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk: bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid; vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt

overschreden.

Op 21 april 2016 heeft de gemeenteraad van Woerden ingestemd met het document "route gevaarlijke stoffen voor Woerden" en de bijbehorende "routekaart gevaarlijke stoffen Woerden 2016". De in 2009 vastgestelde routes zijn daarmee komen te vervallen. De Europabaan, Wulverhorstbaan, Hollandbaan en de N419 zijn aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen.

Toetsing en conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk, noch leidt het bestemmingsplan tot wijzigingen van de transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek is niet nodig en er kan worden voldaan aan de bepalingen van de wettelijke kaders.

4.12 Kabels en leidingen

Toetsingskader

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

Stamriool

In het hart van de bestaande Minkemalaan ten noorden van de Steinhagenseweg ligt een stamriool. Dit is een ei-vormig betonnen riool met afmeting 500mm/750mm. In het noorden is het stamriool middels een inspectieput verbonden aan het riool gelegen in het hart van de bestaand. Beneluxlaan. In het zuiden loopt het stamriool verder naar het westen richting de Minkemalaan. Omdat dit stamriool onder de toekomstige ophoging komt te liggen is het noodzakelijk deze te verleggen. Het riool is anders in de toekomst niet meer te bereiken omdat deze onder de ophoging en de EPS constructie komt te liggen.

Het stamriool wordt voor een deel verlegd naar de westzijde van de Beneluxlaan. Aan de westzijde van de onderdoorgang is voldoende ruimte tussen het talud en de perceelsgrens. Aan deze zijde is eveneens een strook met kabels en leidingen aanwezig. Er blijft echter voldoende ruimte tussen de teen talud en deze kabels en leidingen strook om het stamriool te leggen. Aandachtspunt van deze variant is dat het stamriool ter plaatse van de onderdoorgang komt te liggen omdat deze ter hoogte van het fietspad afbuigt naar het oosten.

Onderzoek en conclusie

Ter hoogte van het Jan Ruyspad ligt een stamriool dat zal worden verlegd naar de westzijde van de Beneluxlaan.

Hoofdstuk 5 Juridische beschrijving

In de voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten en het beleid. In dit hoofdstuk worden de bestemmingen en de bijbehorende regels beschreven.

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan voldoet aan alle vereisten die zijn opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. De SVBP2012 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de Wro en het Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden. Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsbepalingen van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

5.2 Toelichting op de regeling

Artikel 3 Verkeer

De ongelijkvloerse kruising, Beneluxlaan voor zover gelegen binnen dit plangebied en de zuidelijke ontsluiting zijn bestemd als "Verkeer". Daarbij is aangesloten op de planregeling van het in 2021 vastgestelde bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied).

Artikel 4 Water

De nieuwe watergang die naast het fietspad wordt gerealiseerd alsmede het water dat bij de zuidelijke entree van het kantoorgebouw behouden blijft is bestemd als "Water".

Artikel 5 Leiding - riool

Deze dubbelbestemming is opgenomen voor de aanwezige rioolleiding in het plangebied. Een dubbelbestemming regelt een bijzonder belang dat eerst afgewogen moet worden alvorens de onderliggende bestemming mag worden toegepast. Er geldt in dit geval dus twee bestemmingen, waarbij de dubbelbestemming voor gaat op de onderliggende bestemming.

Waarde - Archeologie 3, Waarde - Archeologie 5 en Waarde - Archeologie 6

Deze dubbelbestemmingen zijn opgenomen voor de bescherming van mogelijke archeologische resten in de bodem. Voor de gronden met deze bestemming is bij een omgevingsvergunning voor werken en/of werkzaamheden, geen bouwwerken zijnde, in veel gevallen een archeologisch onderzoek nodig. Deze onderzoeksplicht geldt bij het verlagen van de bodem en het afgraven van gronden en roeren en omwoelen van gronden. Het grootste deel van het plangebied valt onder het regime van categorie 5 (ongelijkvloerse kruising) en 6 (zuidelijke ontsluiting Beneluxlaan 2a).

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1 Participatie

Inleiding

Voor de ongelijkvloerse kruising is een toegankelijk en transparant communicatietraject opgezet met momenten voor inspraak. Vanwege Covid-19 vond een groot deel van de communicatie en participatie online plaats. Het projectteam maakt gebruik van het online platform www.beneluxlaanwoerden.nl waar alle tekeningen, verslagen, onderzoeken en presentaties staan. Hier kan men alle actuele en relevante informatie vinden en zich aanmelden om op de hoogte te blijven van belangrijke ontwikkelingen en meedenken. Met verschillende belanghebbenden is op meerdere momenten overleg gevoerd en participatie georganiseerd.

Direct belanghebbenden

Direct belanghebbenden bij de ongelijkvloerse kruising voor het fiets- en voetgangersverkeer zijn de fietsersbond en de eigenaar/gebruiker van het naastgelegen kantoorgebouw aan de Beneluxlaan (Roche). Het kantoorgebouw van Roche ligt naast de beoogde locatie van de ongelijkvloerse kruising. Met beide partijen is het projectteam veelvuldig in gesprek gegaan om uitgangspunten voor de ruimtelijke uitwerking op te halen. Op basis van de gesprekken met Roche is de ongelijkvloerse kruising zo ontworpen dat Roche in de nieuwe situatie aan de zuidzijde ontsloten wordt. Over de uitwerking hiervan zijn verschillende één op één overleggen gevoerd.

Veiligheidsregio Utrecht

In het kader van de integrale planvorming van Snellerpoort is ook de ongelijkvloerse kruising en de effecten daarvan op de bereikbaarheid van het plangebied voor hulpdiensten besproken met de Veiligheidsregio Utrecht (VRU), onder andere op 25 juni 2020. De VRU heeft kunnen instemmen met de ongelijkvloerse kruising en de gevolgen die dat heeft voor de ontsluiting aan die zijde.

Verkenning toeleidende fietsroutes

Omdat met de aanleg van de ongelijkvloerse kruising wijzigingen plaatsvinden aan het fietsnetwerk is in het kader van de planvorming rond de ongelijkvloerse kruising met omwonenden van onder andere de Helgolandkader, Terschellingkader, Borkumkade, Falstarkade en het eerste deel van de Harzstraat overleg gevoerd. De verschillende fietsroutes kruisen deze wegen en het woongebied. Deze bewoners zijn via het online platform, social media kanalen, de gemeente pagina en persoonlijke brieven geïnformeerd over bijeenkomsten en ontwikkelingen van de verkenning.

Brede omgeving

De omgeving rondom dit project heeft ook kunnen participeren door deel te nemen aan de sessies en mee te denken via het online platform. Deze bewoners zijn uitgenodigd via de algemene communicatie middelen zoals de gemeentepagina, sociaal media platforms van de gemeente en het online platform. Ook is er aan het begin van het project in een zeer ruim gebied (ruim 1500 adressen) een brief verstuurd aan alle omwonenden met informatie over het project en hoe men op de hoogte kan blijven van ontwikkelingen en bijeenkomsten (digitaal).

Bijeenkomsten

Over de ongelijkvloerse kruising zijn diverse bijeenkomsten gehouden. Zie onderstaand overzicht.

- 31 maart 2021 Eerste brede (digitale) informatieavond; projectteam voorgesteld, overview van alle projecten + samenhang gepresenteerd en online platform gelanceerd.
- 2 juni 2021 Online bijeenkomst met bewoners over ongelijkvloerse kruising en toeleidende fietsroutes: presenteren van onderzoeksopzet naar 4 mogelijke routes. Ophalen input op routes voor nader onderzoek. Vooral route 2 en 3 leiden tot zorgen in de omgeving. De input die is opgehaald is meegenomen in de verkenning en beoordeling van de verschillende fietsroutes. Ook is gevraagd om route 1A (zie rapportage verkenning toeleidende fietsroutes) ingebracht en onderdeel geworden van

- de rapportage.
- 30 september 2021: Online bijeenkomst met bewoners over toeleidende fietsroutes. Doel was het presenteren van de conceptrapportage en uitkomsten van de beoordelingsmatrix en over de uitkomsten van het onderzoek in gesprek te gaan. Omdat de verwachtingen over en weer niet overeen kwamen en de vorm van een online bijeenkomst niet paste op de behoefte om met elkaar in gesprek te gaan was de avond geen succes. Ter afsluiting is de afspraak gemaakt om een nieuwe bijeenkomst te organiseren waarbij men fysiek met het projectteam in gesprek kon gaan. Ook is er na de bijeenkomst door de bewoners van de Helgolandkade, Terschellingerkade, Borkumkade en Falstarkade een visie ingediend, tevens aan de raadsleden verzonden.
- 30 november 2021: Inloopmiddag en avond voor persoonlijke gesprekken over toeleidende fietsroutes, als vervolg op de sessie van 30 september. Prettige gesprekken, wel kritische vragen en opmerkingen over de fietsroutes en de Amsterdamlaan. Veel bewoners benadrukken belang van herinrichten kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade. Ook is duidelijk dat het men graag ziet dat de fietstructuur langs de Steinhagenseweg intact blijft en niet wordt opgeheven door een wandelpromenade.

De verslagen van deze bijeenkomsten alsmede de relevante stukken zijn online beschikbaar op www.beneluxlaanwoerden.nl. Omdat in het kader van de planvorming breed overleg gevoerd is en participatie gehouden is, is in het kader van voorliggend bestemmingsplan geen apart inspraaktraject doorlopen. Het voorliggende bestemmingsplan is 'slechts' een juridisch planologische vertaling van de vastgestelde plannen in welk kader al brede participatie heeft plaatsgevonden.

6.1.2 Vooroverleg

Het voorontwerp bestemmingsplan is, volgens artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), verzonden naar de overleginstanties.

1. Provincie Utrecht
2. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)
3. Veiligheidsregio Utrecht (VRU)
4. Prorail

Van de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) is geen reactie ontvangen. De ontvangen reacties zijn hieronder samengevat en voorzien van een antwoord.

1. Provincie Utrecht

Het voorliggende bestemmingsplan geeft de provincie geen aanleiding opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Omgevingsvisie Provincie Utrecht en geborgd in de bijbehorende Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht.

2. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Opmerking 1

Er wordt genoemd dat de demping 1 op 1 gecompenseerd wordt in hetzelfde peilgebied. Zou hiervoor een tekening opgenomen kunnen worden, zodat duidelijk is hoeveel er precies, op welke manier en waar wordt terug gegraven? Dit is van belang voor HDSR zodat beoordeeld kan worden of het bijdraagt aan een robuust en goed werkend watersysteem.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de plantoelichting hierop aangevuld.

Opmerking 2

Kan er verder ook een voorwaardelijke verplichting worden opgenomen, om te borgen dat het dempen en compenseren tegelijk gebeurt?

Antwoord

Naar aanleiding is dit opgenomen in de bestemming "Verkeer" waar sprake is van enige demping van oppervlaktewater. Bepaald is dat deze demping pas mag worden uitgevoerd als binnen hetzelfde peilgebied minimaal hetzelfde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater is gerealiseerd. Op deze wijze is het ook in de planregels geborgd.

Opmerking

Verzocht is de plandoelichting aan te passen aan de nieuwe Keur (2021) en het nieuwe waterbeheerprogramma "stroomopwaarts".

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de plandoelichting hierop aangepast.

3. ProRail

In deze fase van de procedure heeft ProRail geen opmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan "Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden".

6.1.3 Ontwerpbestemmingsplan (zienswijzen)

Het ontwerpbestemmingsplan volgt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure die is beschreven in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij de besluiten van de gemeenteraad van 12 maart 2020 en 24 februari 2022 zijn voldoende financiële middelen gereserveerd om onderzoek en planvorming te kunnen uitvoeren en om de ongelijkvloerse kruising te kunnen bouwen en de andere verkeerskundige maatregelen te kunnen treffen. Het project is daarmee financieel uitvoerbaar.

