Inpassingsplan Extra Gouwekruising
Provincie Zuid-Holland

Ontwerp
Toelichting

projectnr. 233425
revisie 02
30 maart 2011

Auteur(s)

K. Berger
P. Kennes

datum vrijgave	beschrijving revisie 02	goedkeuring	vrijgave
30 maart 2011	ontwerp	ing. K.M.N. Berger	ing. P.F.G.M. Kennes

oranjewoud

oranjewoud

Inhoud

Blz.

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Relatie met het MER	2
1.3	Geldende bestemmingsplannen	2
1.4	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.5	Leeswijzer	3
2	**Beleidskader**	**5**
2.1	Rijksbeleid	5
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	10
3	**Beschrijving plangebied**	**11**
3.1	Ruimtelijke structuur	11
3.2	Toekomstige situatie	12
4	**Milieueffectrapportage**	**17**
4.1	Inleiding	17
4.2	Waarom een MER	17
4.3	Startnotitie	17
4.4	Samenvatting effecten MER	17
5	**Milieu en Overige aspecten**	**25**
5.1	Akoestiek	25
5.2	Luchtkwaliteit	26
5.3	Bodemkwaliteit	28
5.4	Cultuurhistorie	31
5.5	Archeologie	33
5.6	Externe veiligheid	35
5.7	Natuur	38
5.8	Waterhuishouding	42
5.9	Mobiliteit	45
6	**Juridische planopzet**	**49**
6.1	Algemeen	49
6.2	Methodiek	49
6.3	Regels	49
6.4	Bestemmingen	49
6.5	Artikelsgewijze toelichting	50
7	**Uitvoering en beheer**	**53**
7.1	Economische uitvoerbaarheid	53
7.2	Beheer en handhaving	54
8	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**55**
8.1	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	55
8.2	Horen gemeenteraad	55

Bijlagen:

1. Notitie overlegreacties;
2. Nadere berekeningen externe veiligheid;
3. Toelichting watertoets.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op de hoofdwegen A12 en A20, ter hoogte van het Gouwe-aquaduct (knooppunt Gouwe), staat de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid onder druk. De bereikbaarheidsproblemen concentreren zich rondom knooppunt Gouwe waar beide rijkswegen bij elkaar komen. Door de weefbewegingen treedt extra congestie op en ontstaan verkeersonveilige situaties. De problemen leiden ook tot overbelasting op het onderliggende wegennet.

De grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren in de Zuidplaspolder plaatsvinden doen het aanbod van (auto)verkeer verder toenemen. De bereikbaarheid van het gebied komt daardoor verder onder druk te staan. Het is daarom noodzakelijk dat de bestaande regionale infrastructuur wordt opgewaardeerd.

Een uitvoerige MIRT-verkenning heeft uitgewezen dat het alternatief 'Parallelstructuur omgeving A12' de beste oplossing is voor het verbeteren van de doorstroming in de Zuidplaspolder. Het alternatief biedt een goede oplossing voor het weefprobleem, aangezien de verkeersstroom Den Haag - Gouda in beide richtingen geheel buitenom het hoofdwegennet wordt geleid via een parallelweg. Door deze verkeersreductie in het knooppunt ontstaat ruimte voor eventueel extra verkeersgroei na 2020.

Op basis van de MIRT-verkenning is besloten tot de start van het MIRT-planstudiefase voor de Parallelstructuur Gouweknoop. Het project 'Paralellelstructuur A12 Knooppunt Gouwe' bestaat uit drie onderdelen:

1. het realiseren van een parallelstructuur op het niveau van het onderliggende wegennet langs de A12 nabij het knooppunt Gouwe;
2. het realiseren van een nieuwe wegverbinding op het niveau van het onderliggende wegennet tussen het Knooppunt Moordrecht/A20 en de A12 nabij Waddinxveen (Moordrechtboog);
3. het realiseren van een nieuwe wegverbinding op het niveau van het onderliggende wegennet van Waddinxveen richting Bleiswijk, grotendeels parallel aan de A12 (Rottelaan).

Om het eerste onderdeel mogelijk te maken is door de provincie Zuid-Holland onderliggend inpassingsplan opgesteld. De aanleg van de Extra Gouwekruising, een gedeelte van de parallelstructuur A12, draagt bij aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen rondom de Gouweknoop. Het is van provinciaal belang dat de Extra Gouwekruising volledig juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt. Het Rijk heeft een toezegging gedaan een financiële bijdrage te leveren aan de realisatie van de Parallelstructuur A12. Als voorwaarde is hierbij gesteld dat de ruimtelijke plannen tijdig zijn vastgesteld. Voor onderhavig inpassingsplan wordt uitgegaan van vaststelling in september 2011.

1.2 Relatie met het MER

In het kader van de plan- en besluitvorming rond het inpassingsplan wordt een milieueffectrapportageprocedure (m.e.r.-procedure) doorlopen. De m.e.r.-procedure voor de Extra Gouwekruising is gestart in maart 2010 met het vaststellen van de Startnotitie Extra Gouwekruising. In hoofdstuk 4 wordt uitvoerig ingegaan op het MER.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

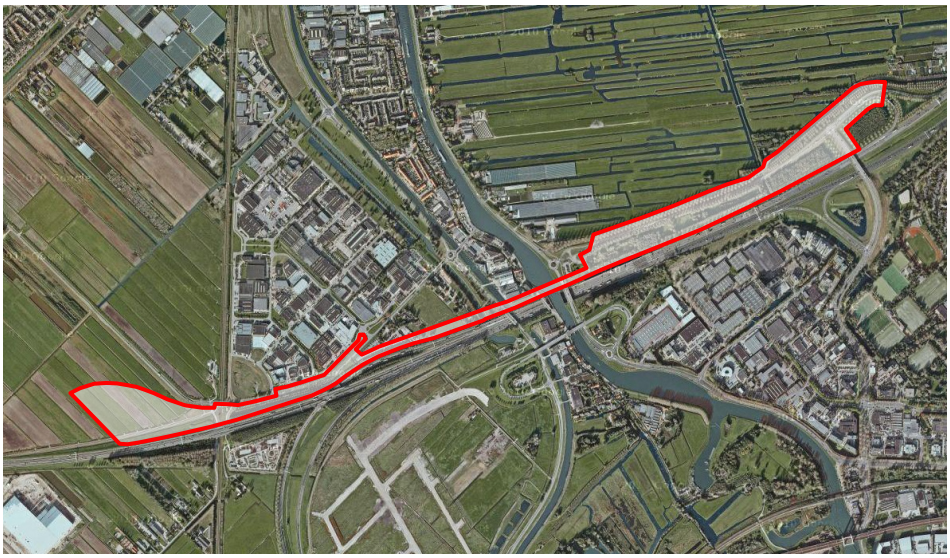
Het geldende juridisch-planologisch kader wordt momenteel gevormd door de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld door gemeenteraad	Goedkeuring provincie
Landelijk gebied oost (Moordrecht), 1982	30 augustus 1982	8 november 1983
Landelijk gebied west, 1978	15 maart 1978	3 juli 1979
Landelijk gebied oost, 1996	29 oktober 1996	17 juni 1997
Omleidingsweg N219/A12	29 september 2004	26 april 2005
Bebouwde kom Waddinxveen	23mei 2007	29 januari 2008
Vredenburghzone	17 juni 2009	niet van toepassing

Tabel 1: overzicht vigerende bestemmingsplan in het plangebied

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de gemeente Waddinxveen ten noorden van de rijksweg A12. De rijksweg A12 vormt hoofdzakelijk de zuidelijke begrenzing van het plangebied. De westelijke plangrens sluit aan op de grens van het inpassingsplan "Gouweknoop, grondgebied Waddinxveen". De noordelijke begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de grens van de nieuwe parallelweg en sluit aan op de toekomstige woningbouwlocatie Triangel, het bedrijventerrein Coenecoop, de zuidzijde van enkele woonpercelen aan de Zuidelijke Rondweg Waddinxveen, de zuidzijde van het bedrijfsperceel van de Schuttelaar en de noordelijke begrenzing van de N452. De huidige afslag op de A12 van Gouda/Waddinxveen vormt grotendeels de oostelijke begrenzing. In figuur 1 is de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1: Ligging en begrenzing van het plangebied (bron: Google Maps)

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een overzicht gegeven van het relevante algemene beleid van Rijk, provincie en de gemeente Waddinxveen. Hier wordt ingegaan op de beleidsmatige onderbouwing van de Extra Gouwekruising en de aandachtspunten en randvoorwaarden uit het beleidskader. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 de huidige situatie van het plangebied aan bod, gevolgd door een beschrijving van de beoogde inrichting. In hoofdstuk 4 wordt de MER verantwoording gegeven. In hoofdstuk 5 komen de relevante milieuaspecten aan bod en hoofdstuk 6 geeft een omschrijving van de juridische planopzet. Hierin wordt aangegeven op welke wijze de voorgenomen ontwikkeling is vertaald in de juridische regeling. De hoofdstukken 7 en 8 gaan over de uitvoering van het plan. Aan de orde komen respectievelijk de economische uitvoerbaarheid, handhaving en beheer en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 Beleidskader

In onderhavig hoofdstuk is het relevante ruimtelijke beleidskader beschreven. Sectoraal beleid en wet- en regelgeving is weergegeven in hoofdstuk 5, waarin de gebiedsaspecten worden beschreven.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte (2006)

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte, de Planologische Kernbeslissing (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid, in werking getreden. In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

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

Het Rijk richt zich voor wat betreft bundeling van verstedelijking en infrastructuur met name op de stedelijke netwerken en economische kerngebieden, waaronder ook de Randstad. Daarnaast heeft het Rijk zich specifiek voor de Randstad als doel gesteld de internationale concurrentiepositie ervan als geheel te willen versterken door verdere verstedelijking mogelijk te maken, rekening houdend met bestaande en te ontwikkelen landschappelijke en cultuurhistorische waarden in de aangrenzende open groene ruimtes.

De driehoek Rotterdam Zoetermeer Gouda (RZG) / Zuidplaspolder is in dit kader aangewezen als 'transformatiegebied' waarbij een transformatie van grote delen van het bestaande agrarische gebied naar nieuw stedelijk woon- en werkgebied is voorzien. Daarmee kan voor een belangrijk deel de opgave voor de Zuidvleugel, welke herstructurering en revitalisering van bedrijventerreinen en realisatie van 60.000 tot 80.000 woningen omvat, worden opgevangen. De driehoek RZG / Zuidplaspolder is goed te ontsluiten en biedt mogelijkheden om tegemoet te komen aan de vraag naar groene woonmilieus.

De verstedelijkingsopgave voor de Zuidvleugel dient met name rond bestaande en nieuwe infrastructuur te worden geconcentreerd. Bestaande infrastructuur dient in dit kader dan ook beter benut te worden.

Om gebruik te kunnen maken van bestaande infrastructuur is het van belang dat in ieder geval bestaande congestieproblemen worden opgelost en dat ruimte wordt gecreëerd voor een goede ontsluiting op de langere termijn. Momenteel vinden aan de A12 capaciteitsverbeterende maatregelen plaats. Om te voorkomen dat de bottleneck wordt verplaatst zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk, zoals ondermeer de aanleg van de Parallelstructuur A12.

De aanleg van de Extra Gouwekruising (als onderdeel van de Parallelstructuur A12) sluit daarmee aan op de doelstellingen van de Nota Ruimte.

2.1.2 Nota Mobiliteit

In de Nota Mobiliteit wordt het nationale verkeer- en vervoerbeleid uiteengezet voor de periode tot 2020 waarbij tevens een doorkijk wordt gegeven voor de periode daarna. Het streven is erop gericht de bereikbaarheid te verbeteren. Om de doelstellingen te bereiken is het ondermeer van belang dat er een goede doorstroming van het verkeer plaats vindt op het hoofdwegennet. Daarvoor ligt de allereerste verantwoordelijkheid bij het Rijk. Een goede bereikbaarheid van de economische kerngebieden is daarbij speerpunt van het beleid.

Om deze doelstellingen te halen dient het functioneren van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet in samenhang te worden beoordeeld, met name via een gebiedsgerichte benadering. Hierbij dienen ook de geplande ontwikkelingen in de regio betrokken te worden. Hiertoe hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, de provincie Zuid-Holland en de WGRplus-regio's Rotterdam en Haaglanden in de Zuidvleugel een aanzet gegeven door gezamenlijk een regionale netwerkanalyse uit te voeren.

Een beschrijving en de uitkomsten van deze netwerkanalyse zijn opgenomen in paragraaf 2.2.5. In de regionale netwerkanalyse wordt geconcludeerd dat extra maatregelen nodig zijn (ondermeer Extra Gouwekruising) om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit te bereiken. De aanleg van de Extra Gouwekruising heeft derhalve niet uitsluitend een provinciaal belang, maar tevens een rijksbelang.

2.1.3 Zuidvleugelbrief

In de Zuidvleugelbrief steunt het kabinet de integrale ontwikkeling van de Zuidplaspolder. De effecten op de verkeers- en vervoersinfrastructuur voor de periode 2010 – 2020 zijn nader onderzocht in het kader van de Netwerkanalyse Zuidvleugel (zie paragraaf 2.2.5). Uitgangspunt is dat de ruimtelijke ontwikkeling in de pas loopt met de bereikbaarheid en vice versa.

In de Zuidvleugelbrief wordt vanuit de Netwerkanalyse het startsein gegeven voor verdere uitwerking van de parallelstructuur en om de oplossingsrichting in het bestuurlijk MIRT overleg aan de orde te laten komen. In de volgende paragraaf is het MIRT-traject verwoord.

2.1.4 Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

De provincie heeft samen met de regionale en lokale overheden en het Rijk in het kader van de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel onderzoek gedaan naar de problemen en oplossingsmogelijkheden voor het knooppunt Gouwe. Het versterken en opwaarderen van het onderliggende wegennet rondom de A12 lijkt een geschikte oplossing te bieden voor de congestieproblemen.

In de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel hebben het Rijk en de regio daarom afgesproken om dit probleem op te pakken. De Samenwerkingsagenda vormt het bestuurlijk afsprakenkader voor toekomstige investeringen in de mobiliteitsnetwerken in de Zuidvleugel.

De provincie Zuid-Holland heeft, samen met de regionale en lokale overheden en het Rijk, in het kader van de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel onderzoek gedaan naar de problemen met betrekking tot de bereikbaarheid en de mogelijke oplossingrichtingen. Tijdens het bestuurlijke MIRT-overleg Zuidvleugel van 31 oktober 2007 is afgesproken dat dit onderzoek door de provincie Zuid-Holland, samen met het Rijk en regionale partijen, wordt uitgewerkt tot een volwaardige MIRT-verkenning (MIRT-verkenning Parallelstructuur A12 Knooppunt Gouwe).

In deze MIRT-verkenning is een drietal alternatieven onderzocht, namelijk:
- alternatief 1: versterken hoofdwegennet A12 van A20;
- alternatief 2: OWN (onderliggend wegennet)-parallelstructuur omgeving A12;
- alternatief 3: OWN (onderliggend wegennet)-parallelstructuur omgeving A20.

De MIRT-verkenning heeft uitgewezen dat alternatief 2 'Parallelstructuur omgeving A12' de beste oplossing is voor het verbeteren van de doorstroming. Dit alternatief biedt een goede oplossing voor het weefprobleem. Dit komt omdat de verkeersstroom Den Haag - Gouda in beide richtingen geheel buitenom het hoofdwegennet wordt geleid via een parallelweg. Door deze verkeersreductie in het knooppunt ontstaat ruimte voor eventueel extra verkeersgroei na 2020.

Op basis van de MIRT-verkenning heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 28 mei 2008 besloten tot de start van het MIRT-planstudiefase voor de Parallelstructuur Gouweknoop. Het project 'Parallelstructuur A12 Knooppunt Gouwe' bestaat uit drie onderdelen:
1. het realiseren van een parallelstructuur op het niveau van het onderliggende wegennet langs de A12 nabij het knooppunt Gouwe;
2. het realiseren van een nieuwe wegverbinding op het niveau van het onderliggende wegennet tussen het Knooppunt Moordrecht/A20 en de A12 nabij Waddinxveen (Moordrechtboog);
3. het realiseren van een nieuwe wegverbinding op het niveau van het onderliggende wegennet van Waddinxveen richting Bleiswijk, grotendeels parallel aan de A12 (Rottelaan).

Op 10 november 2010 is door het Rijk een MIRT-Uitvoeringsbesluit onder voorwaarden genomen. De definitieve beschikking zal worden genomen nadat het inpassingsplan is vastgesteld.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Zuid-Holland

De Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' is op 2 juli 2010 door Provinciale Staten van Zuid-Holland vastgesteld evenals de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda. In de Structuurvisie beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen.

De Structuurvisie bevat de provinciale hoofdopgaven tot 2020 met de bijbehorende uitvoeringsstrategie en geeft een doorkijk naar 2040. De nieuwe integrale Structuurvisie komt in de plaats van de vier streekplannen.

Met betrekking tot de regionale wegverbindingen is in hoofdstuk 6 van de Structuurvisie opgenomen dat met het oog op de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder een geheel nieuwe regionale wegenstructuur is ontworpen. De parallelverbinding A12-Moordrechtboog is hierin een essentieel gegeven. Feitelijk is dit een voortzetting van het beleid uit het voormalige Streekplan Zuid-Holland Oost; Tweede partiële herziening Zuidplas voor dit gebied.

De A12/A20 vormt, naast de A15, een belangrijke achterlandverbinding vanuit de Mainport Rotterdam voor het vrachtvervoer naar het noordoosten. De capaciteitsverruiming op de A12 wordt in de Structuurvisie genoemd als noodzakelijke verbetering in het hoofdwegennet van Zuid-Holland evenals verbetering van de verkeersafwikkeling bij belangrijke aansluitingen.

De aanleg van de Extra Gouwekruising past binnen bovengenoemde doelstellingen.

2.2.2 Verordening Ruimte

De provincie Zuid-Holland heeft de Verordening Ruimte opgesteld welke op 2 juli 2010 is vastgesteld door Provinciale Staten. In deze verordening zijn regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. Uiteraard gelden deze regels ook voor inpassingsplannen. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Bij het opstellen van ruimtelijke plannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met ander provinciaal beleid. Het gaat daarbij vooral om het integrale ruimtelijke beleid dat is opgenomen in de provinciale structuurvisie en het bijbehorende uitvoeringsplan. Bovendien moet worden voldaan aan de overige wet- en regelgeving, bijvoorbeeld het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, de Wet geluidhinder en de Natuurbeschermingswet.

In de verordening zijn 12 kaarten opgenomen met daarin de volgende aspecten.
- Bebouwingscontouren
- Concentratiegebieden
- EHS
- Nationale landschappen
- Provinciale landschappen
- Kantorenlocaties
- Bedrijventerreinen
- Detailhandel
- Waterkeringen
- Veiligheidszonering
- Lucht en helihavens
- Molenbiotopen

Voor onderhavig inpassingsplan zijn vooral de regels omtrent de 'bebouwingscontouren', 'EHS', 'bedrijventerreinen' en 'waterkeringen' van toepassing. Het plangebied van het inpassingsplan is niet gelegen binnen de overige aspecten van de verordening.

2.2.3 Interregionale Structuurvisie 2010-2030

De Interregionale Structuurvisie 2010-2030 (ISV) is een in 2004 bestuurlijk geaccordeerde visie over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied van de driehoek RZG Zuidplas. Dit is tot stand gekomen in een samenwerking tussen een 23-tal organisaties (provincie, gemeenten, stadsregio's, milieuorganisaties, Kamers van Koophandel en Rijk).

De grondslag voor het ISV is het door de regio geformuleerde opgavendocument. De opgaven voor groen en water, infrastructuur, woningbouw, bedrijventerreinen en glastuinbouw zijn voor de driehoek RZG samengevat: 15.000 tot 30.000 woningen, 150 tot 350 hectare bedrijventerrein en 200 hectare netto extra glas.

In het ISV staat dat vergroting van de capaciteit van de infrastructuur meerwaarde kan hebben voor het programma van de driehoek RZG wanneer creatieve combinaties gemaakt worden van hoofd- en regionale weginfrastructuur en van raillijnen en regiolijnen. Naast de vergroting van de capaciteit op de oost-west gerichte hoofdwegen- en spoorlijnenstructuur zal ook gezorgd moeten worden voor aanvullende wegcapaciteit om de toenemende verkeersdruk op het in noord-zuidrichting lopende regionale wegennet op te vangen. In alle gevallen is er een wisselwerking tussen infrastructuur en programma's in het gebied: infrastructuur is zowel leidend (want infrastructuur bepaalt bereikbaarheid, bereikbaarheid beïnvloedt vervolgens programmamogelijkheden) als volgend (als bepaalde programma's om welke reden dan ook ergens een plek krijgen, moet de infrastructuur volgen en het functioneren van programma's op die plaats mogelijk maken).

De aanleg van de Extra Gouwekruising draagt bij aan een verbetering van de ontsluitingsmogelijkheden van ondermeer de ontwikkelingen zoals genoemd in het geaccordeerde ISV en past als zodanig in de gedachtegang van het ISV. Ook past de realisatie van de Extra Gouwekruising in de gezamenlijk geformuleerde ambitie 'eerst bewegen, dan bouwen', die overigens niet alleen geldt voor weginfrastructuur, maar ook voor de groene en blauwe structuren.

2.2.4 Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas

Het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP) vormt een concretisering van de keuzes uit de Interregionale Structuurvisie. Het ISP is door alle deelnemende partijen in 2006 vastgesteld en door Provinciale Staten goedgekeurd in 2006. Het ISP vormt ondermeer de basis voor de opstelling van de gemeentelijk bestemmingsplannen.

Het ISP heeft betrekking op ontwikkelingen in de periode tot 2030. Binnen deze periode zal het plan gefaseerd worden uitgewerkt, waarbij een adequaat en goed functionerend hoofdwegennet als vertrekpunt is genomen voor een bereikbare Zuidplas. Momenteel vinden hiervoor de nodige capaciteitsverbeteringen van de A12 plaats.
In het ISP wordt ter versterking van het functioneren van de kernen in en rond de Zuidplas gekozen voor een concept van randwegen, de 'ringenstructuur'. De aanleg van de Extra Gouwekruising draagt bij aan een verbetering van de regionale ontsluitingsmogelijkheden en sluit aan op de gedachtegang van het ISP.

In het ISP wordt vervolgens reeds aangegeven dat de Netwerkanalyse Zuidvleugel een aanzet moet geven voor het vinden van oplossingen op het hoofdwegennet op de langere termijn.

2.2.5 Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en Samenwerkingsagenda

Zoals eerder aangehaald is een regionale netwerkanalyse voor de Zuidvleugel uitgevoerd. Uit de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel (RNZ) blijkt dat een parallelstructuur langs de A12 bij de Gouweknoop een maatregel is die de doorstroming van het verkeer bij de Gouweknoop niet alleen verbetert, maar bovendien dat het een maatregel is waarvan je geen spijt krijgt ('no regret'). Het idee van een parallelstructuur was al naar voren gekomen bij de verstedelijkingsplannen van de Zuidplaspolder ('Driehoek Rotterdam - Zoetermeer - Gouda').

De maatregel zorgt naast de verbeteringen van de reisrelaties tussen de hoogstedelijke centra en Utrecht ook voor een betere ontsluiting van de woon- en werkgebieden in het stedelijk centrum Gouda. Deze maatregel leidt tot een optimale benutting van het arbeidspotentieel en hiermee tot een versterking van de concurrentiekracht van de Zuidvleugel.

In de RNZ wordt aangekondigd dat Rijk en regio gezamenlijk de bereikbaarheidsproblematiek van de A12/A20 bij Gouda verder gaan onderzoeken. Voor de woningbouwlocatie in de Zuidplaspolder is in de Netwerkanalyse op basis van de 'consensusvariant' voor 2020 rekentechnisch uitgegaan van 15.000 woningen. Voor de ontsluiting van de Zuidplaspolder in 2020 en de realisatie van kassen en bedrijventerrein is in de pakketten een aantal maatregelen benoemd. Het gaat daarbij onder meer om verbeteringen aan het regionale wegennet (Westelijke Randweg Waddinxveen) en een OWN Moordrechtboog (nieuwe verbinding N456 tussen A12 en A20). Daarnaast kan een verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet plaatsvinden via de realisering van een regionale parallelstructuur bij het Gouwe-aquaduct. De parallelstructuur zorgt tevens voor een goede regionale ontsluiting.

De rijkswegen A12 en A20 spelen een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de Zuidplaspolder. Deze wegen hebben ook een belangrijke functie in de relaties op de corridor Den Haag/Rotterdam en Utrecht. Ondanks de ZSM projecten op de A12 (extra stroken) en de A20 (verbeterde afwikkeling op de aansluiting Moordrecht) hebben deze wegen zonder verdere maatregelen in 2020 een capaciteitsprobleem.

De 'no-regret' maatregel Parallelstructuur A12 tussen Gouda en de N219, inclusief oeververbinding over/onder de Gouwe, zal voor de A12 een grote verbetering betekenen en vervult voor de Zuidplaspolder een essentiële ontsluitingsfunctie.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Waddinxveen 2030

In de Structuurvisie is opgenomen dat Waddinxveen zich moet profileren als een vitale gemeente met een sterke identiteit op de overgang tussen stad en Groene Hart. De diversiteit en dorpse kwaliteiten moeten behouden blijven. De Structuurvisie zegt over de infrastructuur het volgende:

Uitgangspunten zijn een betere spreiding van het autoverkeer en het weren van doorgaand verkeer in de kernen door het realiseren van een hoefijzervormige structuur rond Waddinxveen. Het zuidelijk deel van het hoefijzer wordt gevormd door de nieuwe ontsluitingsring van de Zuidplaspolder (een nieuwe Zuidelijke Randweg). Aan de westkant wordt deze aangevuld met de Westelijke Randweg.

De N452 wordt in de structuurvisie doorgetrokken over de Gouwe en wordt verbonden met Zuidelijke Rondweg Waddinxveen. In de structuurvisie is benoemd dat een parallelstructuur langs de A12 met een tweede Coenecoopbrug denkbaar is. Op de plankaart van de visie is hiervoor ruimte gereserveerd.

De ISP zoals genoemd in paragraaf 2.2.4 is ook meegenomen in de structuurvisie. Deze structuurvisie bevat geen toevoegingen ten opzichte van het ISP.

3 Beschrijving plangebied

In de navolgende paragrafen wordt kort ingegaan op de ontstaansgeschiedenis (van de A12 én plangebied en de huidige situatie van het plangebied. Vervolgens wordt de toekomstige situatie van het plangebied beschreven, waarbij eerst het gehele project aan de orde komt en daarna een beschrijving wordt gegeven per deelgebied van west naar oost.

3.1 Ruimtelijke structuur

3.1.1 Ontstaansgeschiedenis

Het traject tussen Den Haag en verkeersplein Oudenrijn is in de jaren 1933–1940 aangelegd en is daarmee de oudste autosnelweg van Nederland. In 1937 werd het gedeelte Voorburg–Zoetermeer geopend en vanaf 1940 liep de autosnelweg tot Utrecht. In de oorlog werd het wegvak tussen Oudenrijn en Bunnik geopend. De A12 tussen Bunnik en de grens werd tussen 1947 en 1963 stukje bij beetje naar het oosten verlengd. In 1965 werd de weg verbonden met de Duitse Autobahn, door de opening van de Bundesautobahn 3 tussen Emmerik en Wesel.

3.1.2 Huidige situatie

Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit een bebouwingsvrije zone parallel aan de rijksweg A12 tussen Gouda en Waddinxveen.

Figuur 2: Het Gouwe aquaduct

Westelijk gebied
In het meest westelijke gedeelte bestaat het plangebied hoofdzakelijk uit agrarisch gebied dat met name gekenmerkt wordt door het gebruik als grasland ten behoeve van de veeteelt.
Ten westen van het bedrijventerrein Coenecoop ligt de spoorlijn Alphen aan de Rijn - Gouda.

Middengebied
Tussen de spoorlijn Alphen aan de Rijn - Gouda en de Kanaaldijk grenst het plangebied aan het bedrijventerrein Coenecoop. De gronden zijn hier hoofdzakelijk in gebruik ten behoeve van de verkeersfunctie en hebben deels nog een agrarische functie. In dit gebied ligt de Zuidelijke Rondweg Waddinxveen, de Kanaaldijk/N454 en het parkeerterrein achter de kavels aan de Zuidelijke Rondweg. Parallel aan de A12 ligt het Moerkapellepad dat uitsluitend wordt gebruikt voor voetgangers en fietsen.

Verder naar het oosten ligt aan de Akkeroord een woonkavel met een vrijstaande woning. In het gebied tussen rivier De Gouwe en het parallel daaraan gelegen kanaal is een bedrijventerrein gelegen, het Industrieterrein Zuid. Het onbebouwde parkeergedeelte van het bedrijf aan zuidzijde van de Kanaaldijk, Snoepfabriek Schuttelaar, is gelegen binnen het plangebied van de parallelstructuur evenals het groengebied tussen de A12 en eerdergenoemd bedrijf.

Oostelijk gebied
Het plangebied ligt in dit gedeelte over de Gouwe en de Henegouwerweg/N207. De Gouwe, waar de A12 door middel van het Gouwe Aquaduct onderdoor gaat, is een hoofdvaarweg. De N207 loopt in zuidelijke richting door middel van een viaduct over de A12 heen.

Verder naar het oosten wordt het plangebied hoofdzakelijk gevormd door de gronden van en tussen de A12 en de N452. Het plangebied bestaat voor een groot deel uit de aanwezige ontsluitingen, waarbij het gebied tussen de N452 en de huidige A12 bestaat uit een groene, voor voetgangers toegankelijke zone, welke als buffer dient tussen het landelijke gebied en de snelweg A12. De ter hoogte van de Winterdijk gelegen watergang ligt eveneens binnen het plangebied.

3.1.3 Geplande ontwikkelingen

In de omgeving van de Gouwekruising liggen momenteel de bedrijventerreinen Coenecoop, Distripark Doelwijk, Industrieterrein Zuid, Gouwepark en Goudse Poort. Verschillende vastgestelde plannen voorzien tot 2020 in de realisatie van woningbouw en bedrijventerreinen in de Zuidplas en omgeving daarvan. Deels gebeurt dat in/bij bestaande kernen, maar er worden ook nieuwe grootschalige woningbouwlocaties (Westergouwe en Triangel) en bedrijventerreinen (A12 Noord) aangelegd. Daarnaast wordt in de Zuidplas voor de periode tot 2020 de bouw van 15.000 woningen voorzien.

3.2 Toekomstige situatie

3.2.1 Tracéverloop

Het inpassingsplan voorziet in de aanleg van een nieuw wegtracé aan de noordzijde van de A12 tussen de bestaande aansluiting van Gouda op de A12 (Goudse Poort) en de nieuwe aansluiting van de Moordrechtboog (omgelegde N456) op de A12. Het nieuwe wegtracé wordt grotendeels gebundeld met de A12. De nieuwe parallelweg langs de A12 bestaat uit twee rijstroken per richting, waarbij de ontwerpsnelheid op de parallelweg 80 km/u is.

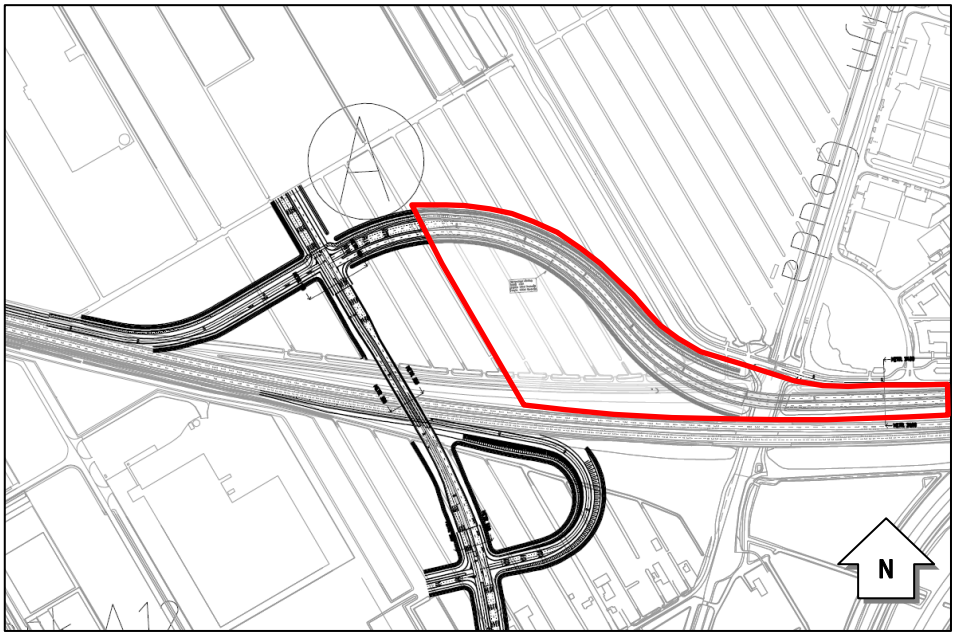
De noordelijke rijbaan van de A12 (Utrecht - Den Haag) wordt in het kader van de herconfiguratie aangepast. Door middel van een fysieke scheiding worden de voertuigen voor de A12 richting Den Haag en voor de A20 richting Rotterdam voor de aansluiting Gouda gescheiden. Ook op de zuidelijke rijbaan van de A12 wordt een scheiding doorgevoerd in de bak van het Gouwe Aquaduct, waardoor verkeer komend vanaf Den Haag niet meer door het Gouwe Aquaduct de afslag Gouda kan bereiken. Dit verkeer wordt zodoende gedwongen om de nieuwe route te gebruiken.

Ten behoeve van de realisatie zijn er geen aanpassingen aan de toe- en afritten van de A12 (aansluiting Gouda) noodzakelijk. De aansluiting op de A12 nabij Waddinxveen is opgenomen in de besluitvorming over de Moordrechtboog. De kruising met het onderliggende wegennet (bestaande route naar N207/Waddinxveen) wordt met een verkeersregelinstallatie (VRI) geregeld.

De hiernavolgende paragraaf gaat nader in op het toekomstige ontwerp. Noot hierbij is de gebruikte kadastrale ondergrond. De inmiddels gerealiseerde spitsstroken van de A12 zijn op de ondergrond nog niet weergegeven, maar in het wegontwerp is wel rekening gehouden met deze spitstroken.

3.2.2 Westelijk gebied

In het westen sluit het tracé aan op de in procedure zijnde Moordrechtboog (omgelegde N456). Dit gebeurt op maaiveldniveau. In figuur 3 is een detailuitsnede opgenomen. Tussen de aansluiting op de Moordrechtboog en de spoorlijn doorsnijdt het tracé verschillende akkers waar de realisatie van een ecologische verbinding is gepland. De ecologische verbinding is aangeduid op de functiekaart van de Provinciale Structuurvisie. In het ontwerp wordt rekening gehouden met voorzieningen in de vorm van een (ondergrondse) faunapassage om barrièrewerking te voorkomen en de verbindingszone in stand te houden. In paragraaf 5.7 wordt hier nader op ingegaan.



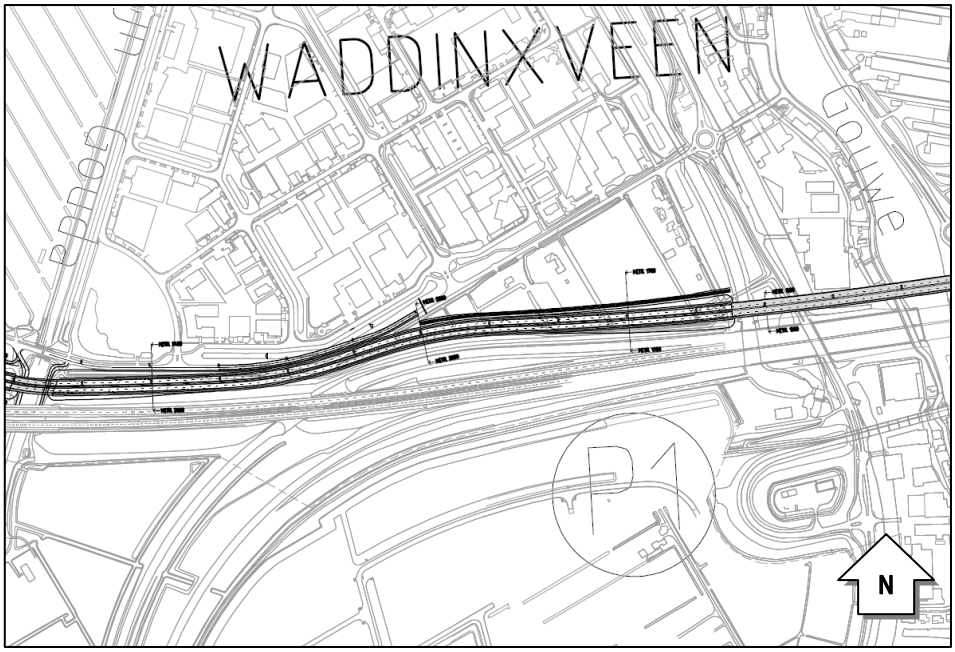
Figuur 3: Schematisch ontwerp westelijk gebien met spoorwegovergang

In oostelijke richting stijgt de parallelweg en het tracé kruist daarna de spoorlijn Alphen aan de Rijn - Gouda bovenlangs om vervolgens parallel aan de A12/A20 naar maaiveld af te dalen.
In de oksel van de aan te leggen Moordrechtboog en de parallelweg worden de gronden in gebruik genomen voor groen- en/of waterberging.

3.2.3 Middengebied

Vanaf de spoorwegovergang volgt de parallelweg de A12 en de boog van de A20 in oostelijke richting. Tevens wordt hier een vrij liggend fietspad aangelegd. De fietsverbinding die momenteel over het Moerkapellepad loopt komt namelijk te vervallen. De nieuwe route voor fietsverkeer wordt gerealiseerd over het bestaande fietspad ten noorden van de Zuidelijke rondweg richting de rotonde Zuidelijke rondweg/Kanaaldijk en sluit vervolgens via de Kanaaldijk aan op de bestaande fietsverbinding naar het zuiden.

Ter hoogte van het perceel Zuidelijke rondweg 2 stijgt de parallelweg om over de Kanaaldijk, het bedrijventerrein Industrieterrein Zuid en de Gouwe heen te gaan. Hiermee komt de woning aan de Akkeroord met bijbehorend woonkavel te vervallen.



Figuur 4: Schematisch ontwerp middengebied

De parallelweg loopt over de Kanaaldijk, de groenstrook ten zuiden van het bedrijventerrein Industrieterrein Zuid en de Wilhelminadekade heen. Dit gebeurt op palen, zodat de onderliggende functies en aangrenzende bedrijfsactiviteiten niet in het gedrang komen. Met name ter plaatse van het bedrijf Schuttelaar BV Suikerwerkenfabriek aan de Kanaaldijk ligt de parallelweg dicht tegen het bedrijf aan.

3.2.4 Oostelijk gebied

Het tracé kruist de Gouwe en de provinciale weg N207 bovenlangs. Het kunstwerk over de Gouwe/N207 is ruim 650 meter lang en bestaat uit lange aanbruggen[1]. De doorvaarhoogte van de nieuwe brug bedraagt 7 meter (conform de spoorbrug bij Gouda).

Om geotechnische redenen is gekozen voor relatief lange aanbruggen. Vanwege de ligging van het bestaande Gouwe Aquaduct mag de stabiliteit van de ondergrond niet worden verstoord. Daarom is gekozen voor een langgerekt kunstwerk in plaats van een grondlichaam. Het beweegbare deel van de brug is in verband met de doorvaart 25 meter, waarbij de beweegbare brug uit twee delen bestaat. De parallelweg staat vanaf de Kanaaldijk tot aan de geplande aansluiting met de N452 op palen.

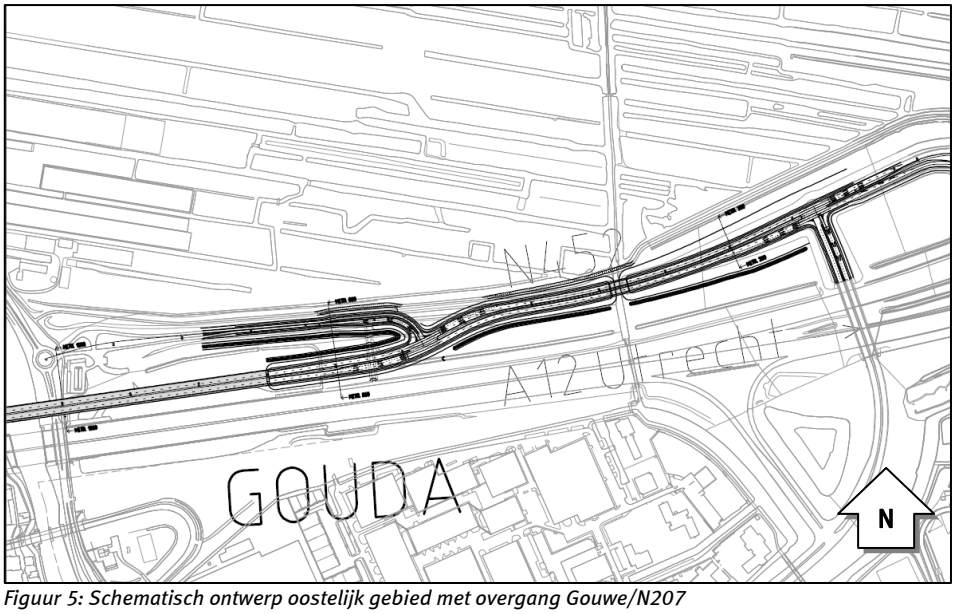
1. Een aanbrug is het gedeelte van een brug dat een hoofdoverspanning met het landhoofd verbindt.

In oostelijke richting blijft de parallelweg op hoogte en de N452 wordt op hoogte ook met een T-splitsing aangesloten. Door middel van een kunstwerk wordt de watergang ter hoogte van de Winterdijk vervolgens gekruist. Vervolgens loopt het tracé parallel aan de A12 in oostelijke richting naar de bestaande aansluiting van Gouda op de A12 (Goudse Poort). De huidige wegenstructuur wordt hier verbreed naar 2x2 rijstroken.

De gronden tussen de A12 en de parallelweg worden in gebruik genomen voor groenvoorzieningen en/of waterberging. Tijdelijk zal een deel van het middengebied ook in gebruik genomen worden als opslag- en werkterrein voor de aanlegwerkzaamheden. De locatie ten oosten van de carpoolplaats is hiervoor in beeld.

Aan de noordzijde van de N452 ligt het vrij liggende fietspad/Otweg richting de Bloemendaalsweg. Dit fietspad/de Otweg blijft grotendeels intact op het huidige tracé, maar wordt op enkele punten iets in noordelijke richting verlegd.

In figuur 5 is een schematische weergaven van het verloop van het traject weergegeven.



Figuur 5: Schematisch ontwerp oostelijk gebied met overgang Gouwe/N207

4 Milieueffectrapportage

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies uit de MER, die ten grondslag hebben gelegen aan de keuzes in het inpassingsplan.

4.2 Waarom een MER

De verkeersproblemen op de A12 en A20 bestaan voornamelijk uit de weefbeweging en de daarmee verminderde doorstroming. Om de weefbewegingen tegen te gaan en daarmee de doorstroming te verbeteren is de provincie van plan een nieuw wegtracé aan te leggen ten noorden van de A12 tussen de bestaande aansluiting van Gouda op de A12 (Goudse Poort) en de nieuwe aansluiting van de Moordrechtboog (omgelegde N456) op de A12. Het nieuwe wegtracé wordt gebundeld met de A12 en kruist de Gouwe en de Provinciale weg N207 bovenlangs. Om deze aanleg planologisch mogelijk te maken is voorliggend provinciaal inpassingsplan opgesteld.

De aanleg van een autosnelweg of autoweg is op grond van het Besluit m.e.r. 1984, bijlage C1.2 m.e.r.-plichtig. Dat betekent dat de m.e.r.-procedure gevolgd dient te worden. Parallel aan de totstandkoming van voorliggend inpassingsplan wordt voor de ontwikkeling Extra Gouwekruising een m.e.r.-procedure doorlopen, waarvoor in maart 2010 een startnotitie is opgesteld en vastgesteld.

4.3 Startnotitie

In de startnotitie MER is aangegeven wat de aard, omvang en locatie van de voorgenomen m.e.r.-plichtige activiteit is. Tevens is aangegeven welke alternatieven/varianten worden onderzocht en is een indicatie gegeven van de in het MER te beschrijven milieueffecten. Ook is aangegeven welke alternatieven/varianten in een eerder stadium zijn onderzocht en afgevallen.

4.4 Samenvatting effecten MER

Doel van de m.e.r. is te onderzoeken wat de gevolgen voor de leefomgeving zijn van het realiseren van de Extra Gouwekruising. Hierbij wordt gekeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de kwaliteit van de leefomgeving op peil te houden.

In onderstaande tekst wordt een beschrijving gegeven van welke in het MER voorgestelde bouwstenen bij voorkeur een plek kunnen krijgen in het uiteindelijk ontwerp van de weg en het omliggende gebied. Deze gepresenteerde maatregelen vormen, op basis van de gepresenteerde afweging van de verschillende milieueffecten in hun onderlinge samenhang, het Voorkeursalternatief (VKA).

4.4.1 Optimalisatie van de leefomgeving

Bronmaatregel: zeer stil asfalt
Uit het onderzoek blijkt dat het aanbrengen van zeer stil asfalt het meest doelmatig is om de geluidsbelasting op de bestaande en geprojecteerde woningen in het studiegebied terug te brengen. Een mogelijk alternatief voor het aanbrengen van zeer stil asfalt zou kunnen zijn het wegnemen van de woonbestemming van een drietal bestaande woningen

in combinatie met het herinrichten van de Triangel. Echter, op die manier zou geen invulling worden gegeven aan de voorkeursvolgorde (bronmaatregelen eerst).

Daarom wordt er voor gekozen om de nieuwe weg over een afstand van 2.400 meter uit te voeren met zeer stil asfalt. De extra aanlegkosten die deze maatregel met zich meebrengt worden globaal geraamd op EUR 360.000.

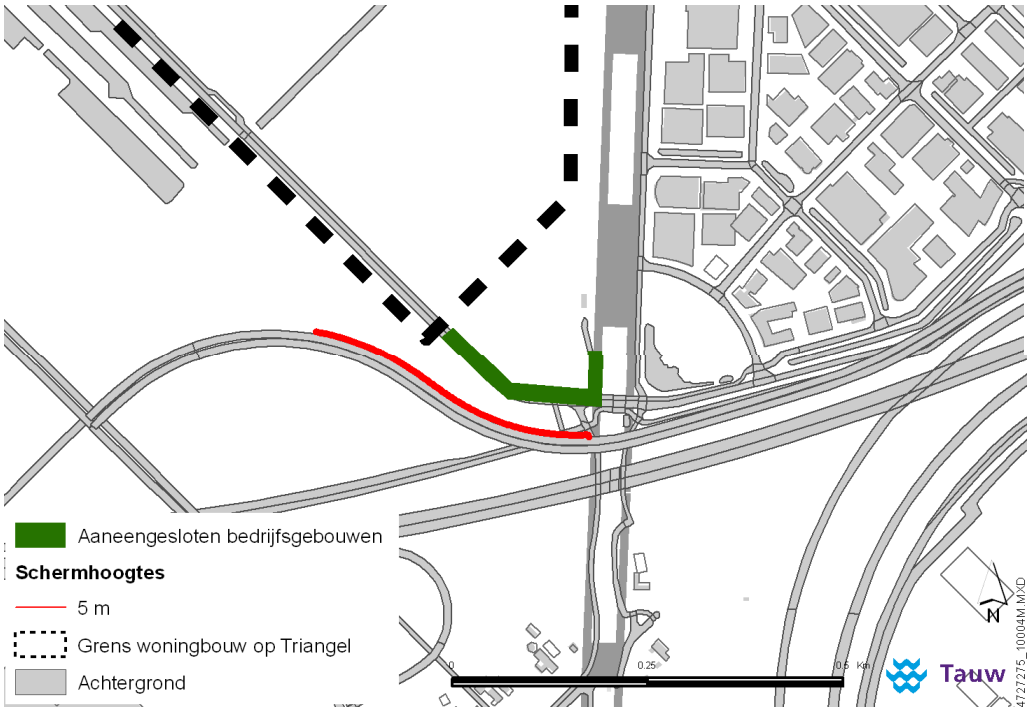
Schermen ter plaatse van de Triangel
Echter, alleen het terugbrengen van de bronsterkte van het wegverkeerslawaai is nog niet voldoende om de leefomgevingskwaliteit binnen de vigerende kaders te brengen. In ieder geval is het noodzakelijk om er ter hoogte van de Triangel een geluidscherm aan te brengen. Een scherm van beperkte lengte en hoogte brengt de geluidsbelasting terug tot op de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Door een scherm te plaatsen van:

- 5 meter hoog en 400 meter lang en
- 3 meter hoog en 60 meter lang en
- 2 meter hoog en 190 meter lang,

kan de gevelbelasting op de nieuwe te bouwen woningen in de Triangel worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het aantal woningen in de eerste lijn van de Triangel die dit betreft is ongeveer 40. De kosten voor een dergelijk scherm bedragen EURO 875.000 – 1.200.000. Vanwege de hoge kosten lijkt een dergelijk lang scherm echter niet doelmatig. De onderstaande figuur geeft de plaats weer waar deze schermen geprojecteerd zijn.

Geluidberekeningen waarin schematisch rekening is gehouden met de afschermende werking van een 15 meter hoge, aangesloten blok met bedrijfspanden tussen de A12 / parallelstructuur en de woonzone van de Triangel die globaal is gemodelleerd geven aan dat de voorkeursgrenswaarde in dat geval ook gehaald kan worden als alleen een scherm van 5 meter hoog wordt geplaatst over een lengte van 400 meter. De kosten van een dergelijk scherm zijn ongeveer EUR 620.000 - 810.000.

Als deze maatregelen worden getroffen zou het op basis van deze berekeningen niet nodig zijn om vanwege de aanleg van de Extra Gouwekruising ontheffing aan te vragen van de voorkeursgrenswaarde.



Figuur 6: Mogelijke extra geluidschermen bij de Triangel

Hooggelegen schermen aan de noordkant
Berekeningen tonen aan dat als de weg en de brug wordt uitgevoerd met zeer stil asfalt, er ten noorden van het tracé, een beperkt aantal woningen zal zijn waar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nog niet wordt bereikt. Om deze gevelbelasting wel te kunnen bereiken zou een geluidscherm noodzakelijk zijn aan deze kant van de brug. Deze maatregel wordt niet doelmatig geacht vanwege de hoge kosten en de technische problemen die optreden bij het aanbrengen van een scherm op een beweegbare brug. Opgemerkt wordt dat de benodigde schermen grotendeels liggen op de plek waar de weg op een verhoogd dijklichaam ligt. Om daar een geluidscherm te kunnen bouwen zal een breder dijklichaam nodig zijn met daaruit voortvloeiende extra kosten en een groter ruimtebeslag. Daarbij geldt dat een scherm de aantasting van de landschappelijke beleving nog verder zal versterken, iets wat bij voorkeur wordt voorkomen.

Om de berekende gevelbelasting (49 en 53 dB) mogelijk te maken dienen deze woningen te worden opgenomen in een Besluit Hogere Waarden.

Hooggelegen scherm aan de zuidkant
Berekeningen tonen aan dat als de weg en de brug wordt uitgevoerd met zeer stil asfalt, er ten zuiden van het tracé, één woning zal zijn waar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nog niet wordt bereikt. Om deze gevelbelasting wel te kunnen bereiken zou een geluidscherm noodzakelijk zijn aan deze kant van de brug. Deze maatregel wordt niet doelmatig geacht vanwege de hoge koste en de technische problemen die optreden bij het aanbrengen van een scherm op een beweegbare brug. Daarbij geldt dat een scherm de aantasting van de landschappelijke beleving nog verder zal versterken, iets wat bij voorkeur wordt voorkomen. Omdat de berekende gevelbelasting op de gevel van deze woning aan de Wilhelminakade ongeveer 53 dB is, dient deze woning te worden opgenomen in een Besluit Hogere Waarden teneinde ontheffing te kunnen verkrijgen van de voorkeursgrenswaarde.

Samenhang met luchtkwaliteit
Het onderzoek heeft aangetoond dat op basis van de huidige inzichten, er langs het tracé de blootstelling aan luchtverontreiniging binnen de grenswaardes uit de Wet luchtkwaliteit zullen blijven. Wel is het zo dat een enkele woning langs de Gouwe dicht in de buurt van de grenswaarde zal liggen. Het plaatsen van geluidschermen zou een zekere verdunning van de verontreinigde lucht veroorzaken waardoor er in de directe omgeving van de nieuw aan te leggen weg sprake zal zijn van een verlaging van de concentraties NO2 en fijn stof.

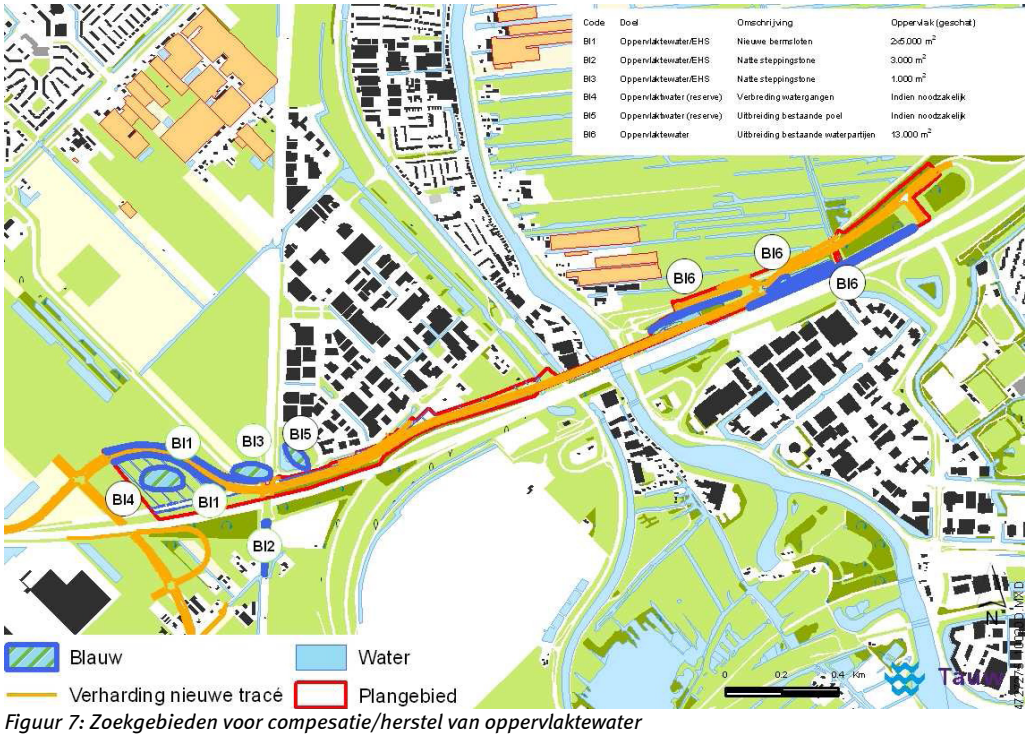
Opgemerkt wordt dat de verspreidingsmodellen die worden gebruikt voor de luchtkwaliteitbrekingen jaarlijks worden bijgesteld. Het aanbrengen van schermen op de hoger gelegen delen van de weg zou de robuustheid verhogen van het ontwerp, en de gevoeligheid ervan verbeteren voor voortschrijdend inzicht in de verspreiding van luchtverontreiniging langs dergelijke wegen. Echter, gezien de nadelige neveneffecten die voortkomen uit het aanbrengen van deze schermen wordt toch afgezien van deze maatregel die slechts impact heeft op een zeer gering aantal woningen direct langs het tracé.

4.4.2 Optimalisatie van de natuurlijke omgeving

De bouwstenen die zijn onderzocht om de voor de aanleg van de weg benodigde veranderingen in de natuurlijke omgeving zo veel als mogelijk in onderlinge samenhang te compenseren hebben betrekking op de aanleg van compenserend/vervangend oppervlaktewater en het zoeken naar mogelijkheden om de te kappen bomen te kunnen herplanten. Daarbij geldt dat beide opgaven zo veel mogelijk in, maar in ieder geval in de directe omgeving van het plangebied gezocht worden.

Oppervlaktewater, deels ten dienste aan de ecologische verbinding
De aan te leggen weg watert ten westen van de Gouwe op een ander peilgebeid af dan ten oosten van de Gouwe. Daarnaast geldt dat er mogelijk een klein overlap is met het peilgebied van het bedrijventerrein de Coenecoop, direct ten noorden van het tracé. Uitgangspunt voor de zoektocht naar compensatie van oppervlaktewater is dat dit binnen het eigen peilgebied moet kunnen.

Daartoe zijn zes gebieden aangewezen waarbinnen gezocht kan worden naar nieuw aan te leggen oppervlaktewater. In de onderstaande figuur wordt de plaats en de omvang van elk van die gebieden aangegeven.



Figuur 7: Zoekgebieden voor compesatie/herstel van oppervlaktewater

In deelgebied BL1 wordt binnen het plangebied gezocht naar nieuw aan te leggen (brede) bermsloten. Vooral ten noorden van de lus tussen het spoor en de Moordrechtboog staat dit aan te leggen water ook ten dienste aan de ecologische verbinding die hier is voorzien.

In deelgebied BL2 wordt ten zuiden van de A12, buiten het plangebied, gezocht naar de mogelijkheid om hier nieuw oppervlaktewater aan te leggen. Dit element geldt als een steppingstone langs de bestaande onderdoorgang van de A12. Door deze hier aan te leggen wordt een mogelijke barrièrewerking die uitgaat van deze onderdoorgang verkleind en mogelijk zelfs weggenomen als de inrichting aansluit op de manier waarop deelgebied B3 wordt ingericht.

Aan de andere kant van de A12 en direct ten noorden van de nieuwe weg ligt deelgebied BL3, ook buiten het plangebied. Ten opzichte van B2 lijkt hier meer ruimte beschikbaar om ook hier een steppingstone aan te leggen ten behoeve van de ecologische noord-zuid verbinding.

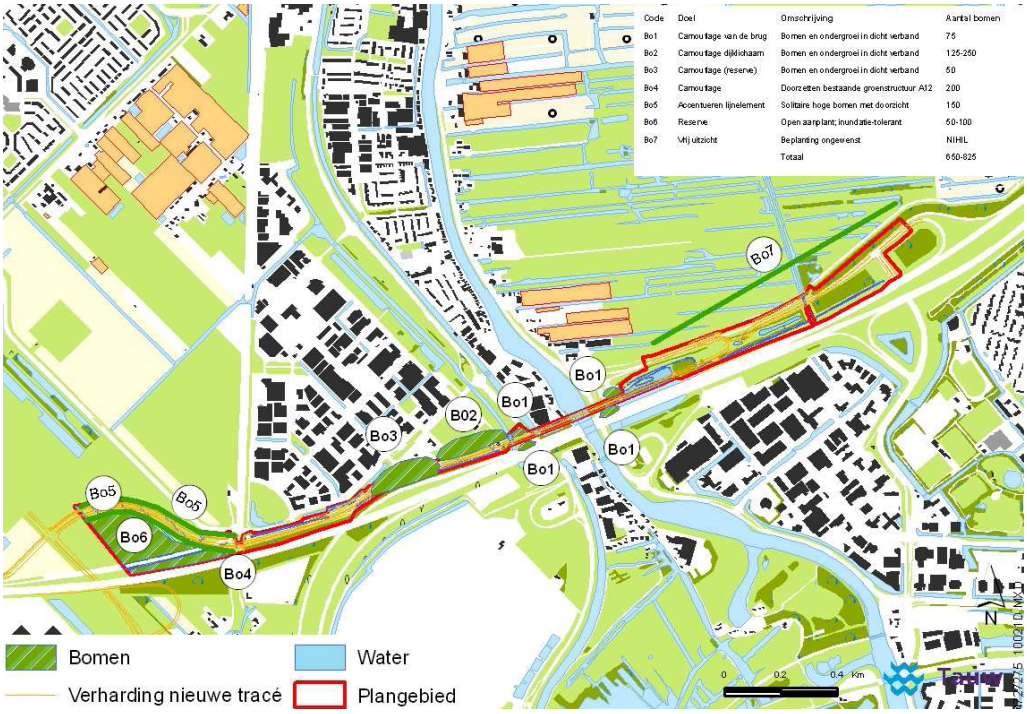
Tussen de westelijk lus van het aan te leggen tracé, de A12 en de Moordrechtboog bevindt zich deelgebied BL4. Voor deze zone geldt dat het waterschap het graag zou willen betrekken in de zoektocht naar geschikte waterberging. Echter, mocht blijken dat in het peilgebied ten westen van de Gouwe onvoldoende compensatie gevonden kan worden in BL1, BL2 en BL3 dan is er de mogelijkheid om, door het verbreden van de bestaande watergangen, te kunnen voldoen aan de compensatieverplichtingen in dit

peilgebied. Door het gebied op gepaste wijze in te richten kan het mogelijk nog steeds dienen voor tijdelijke waterberging.

Op basis van de huidige ligging van de hoofdrijbanen van de parallel structuur is vastgesteld dat er geen nieuwe verharding zal worden aangelegd binnen het peilgebeid van het industrieterrein de Coenecoop. Mocht blijken dat bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad daar ter plaatse wel in dit peilgebied zal plaatsvinden kan de daartoe benodigde compensatie eenvoudig worden gevonden in het uitbreiden van de al bestaande plas in de zuid-west hoek, ter plaatse van het spoor viaduct onder de A12 (aangeduid met BL5).

Tot slot is er nog een zoekgebied (BL6) in het peilgebied ten oosten van de Gouwe. Door de bestaande waterpartijen daar te plaatse uit te breiden lijkt aan de gestelde opgaaf voldaan te kunnen worden.

Zoeken naar boomplantplaatsen
Op basis van een eerste globale veldinventarisatie is vastgesteld dat voor ongeveer 700 bomen een andere plek gevonden moet worden. Daartoe zijn zes gebieden aangewezen waarbinnen gezocht kan worden naar nieuw aan te leggen oppervlaktewater. In de onderstaande figuur wordt de plaats en de omvang van elk van die gebieden aangegeven. In de zones met een camouflage functie worden bomen dicht op elkaar geplant en is uitgegaan van een footprint van 50 m^2. In andere zones waar transparantie is gewenst zijn de dichtheden geringer. Langs hoofdwatergangen moet een, boomvrije, onderhoudsstrook van 5 meter aan weerszijden van de watergang aanwezig zijn.



Figuur 8: Zoeken naar boomplantplaatsen

In deelgebied BO1 is aan weerszijden van het tracé, op de oevers van de Gouwe, deels buiten het plangebied, ruimte voor ongeveer 75 relatief dicht op elkaar te planten grote bomen, verder te verdichten ter camouflage van de het zicht op de brug.

In deelgebied BO2 is binnen het plangebied ruimte voor 125 dicht op elkaar te planten bomen die dienen ter camouflage van het aan te leggen dijklichaam. Direct hiernaast kan, net buiten het plangebied, nog eens 125 bomen worden geplant.

Ten westen hiervan is momenteel een parkeerplaats (BO3). indien bij het vaststellen van het inrichtingsplan zou blijken dat er onvoldoende boomplantplaatsen beschikbaar is kan dit deelgebied geschikt gemaakt worden voor de voortzetting van de camouflerende aanplant in zoekgebied BO2.

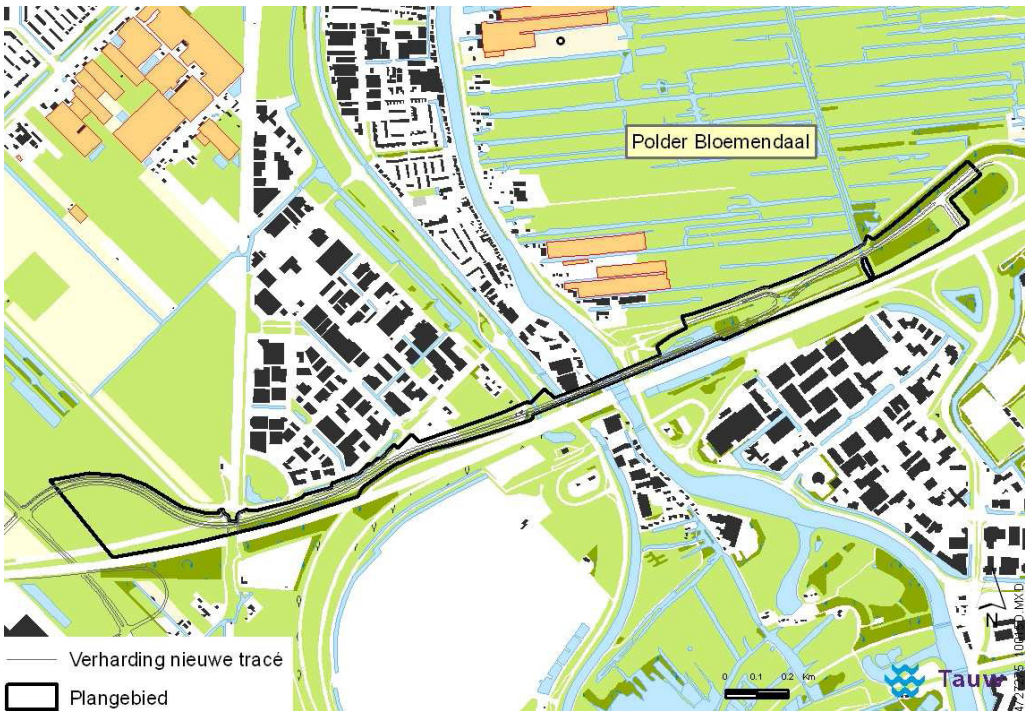
Ten westen van de spoorlijn, op het huidige talud van de A12, is ruimte voor 200 dicht op elkaar te planten bomen waarmeer de bestaande beplantingsstructuur daar in de buurt wordt voortgezet. Doordat ten noorden hiervan de Triangel wordt ontwikkeld is er in de autonome ontwikkeling al geen sprake meer van een ruim uitzicht.

Beplanting van BO4 kan juist dienen voor het camoufleren van de parallelweg, gezien vanaf de A12, waardoor er een rustiger beeld ontstaat.

Aan weerszijden van de lus ten westen van het spoor is ruimte voor 150 grote bomen in BO5. Door deze op wat grotere afstand van elkaar te zetten blijft vanaf deze rijbanen het zicht op het noordelijk gelegen landschap behouden voor zover dat niet door de Triangel zal worden ingenomen. Dit soort beplanting kan, gezien vanuit de Triangel, de overgang naar de er achter gelegen A12 verzachten door de lijnen van de lus te accentueren.

Mocht bij het uitwerken van het landschapplan blijken dat er toch onvoldoende boomplantplaatsen beschikbaar zijn in BO1 – 5, dan is er in BO6 de mogelijkheid om een open aanplant van 50-100 solitair staande bomen te realiseren. Door hiervoor een soort te kiezen dat tijdelijke inundatie kan verdragen hoeft deze aanplant de mogelijke functie als tijdelijk bergingsgebied niet in de weg te staan.

Tot slot geldt voor BO7, op de rand van de polder Bloemendal, dat het vanuit landschappelijk oogpunt ongewenst is om hier grote bomen aan te planten. Daarmee zou de waarde van dit gebied te veel worden aangetast.



Figuur 9: Polder Bloemendaal

4.4.3 Optimalisatie van de landschappelijke beleving

Brug over de Gouwe
Het uitvoeren van het beweegbare deel van de brug over de Gouwe in de vorm van een hefbrug is weliswaar een kans om de landschappelijke ingreep aan te laten sluiten bij de overige drie hefbruggen in het lint van de Gouwe. Echter, het positieve effect dat daar van uitgaat weegt niet op tegen de meerkosten. Daarnaast geldt dat een standaard brug zo veel korter open staat dat ook het verkeersbelemmerende effect niet gewenst wordt geacht.

Onverlet de keuze voor een gangbare brug geldt dat het geheel zo transparant als technisch moeten worden uitgevoerd om het nadelig effect op de beleving van de Gouwe zo beperkt mogelijk te houden.

Bomen: camouflagebeplanting
In Figuur 8 is invulling gegeven aan de zoekopdracht om zo veel als mogelijk boomplantplaatsen te vinden binnen, of vlak bij het plangebied.

4.4.4 Effectbeoordeling

In het MER is een effectbeoordeling voor de verschillende aspecten opgenomen. Deze beoordeling is gebaseerd op de aspecten zoals die in het MER en de bijbehorende deelonderzoek zijn vastgesteld. Voor de beoordeling zijn de effecten van de voorgenomen activiteit afgezet tegen de referentiesituatie. De beoordeling is uitgevoerd op basis van een schaalverdeling, uiteenlopend van een negatief effect tot positief effect. Hierin zijn een vijftal verschillende scores opgenomen.

In de tabel met beoordelingen is in de eerste kolom het effect opgenomen van de maatregelen. In de laatste kolom is aangegeven hoe de uiteindelijke voorkeur voor de uitvoer van dit tracé zich qua effecten verhoud tot het MMA, en de oorspronkelijke opzet van de voorgenomen activiteit.

Op basis van de beoordelingen uit het MER is het ontwerp van de Extra Gouwekruising eventueel aangepast. Dit ontwerp is de basis geweest voor onderhavig inpassingsplan, waarmee wordt voldaan aan de uitkomsten van het MER.

5 Milieu en Overige aspecten

Om de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan aan te tonen zijn verschillende gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Deze zijn in het kader van de m.e.r.-procedure uitgevoerd op het detailniveau van het inpassingsplan. In dit hoofdstuk zijn de voor het inpassingsplan relevante sectorale gebiedsaspecten in beeld gebracht, waarbij per aspect een korte inleiding is gegeven, gevolgd door een conclusie welke naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek getrokken kan worden. Ingegaan wordt op de aspecten akoestiek, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, cultuurhistorie en archeologie, externe veiligheid, natuur, waterhuishouding en mobiliteit.

De rapportages die ten grondslag liggen aan de onderstaande beschrijvingen zijn als losse bijlagen bij het inpassingsplan in te zien.

5.1 Akoestiek

De akoestische bevindingen van het mer-onderzoek (onderdeel akoestiek) zijn beschreven in een rapportage[2]. In onderstaande paragraaf worden de planologisch relevante aspecten uit het onderzoek beschreven.

5.1.1 Beleidskader

Voor het aspect wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. Bij de aanleg van de Extra Gouwekruising bestaat vanuit deze wet een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op woningen in de directe omgeving van het plangebied de grenswaarden uit de Wgh niet wordt overschreden.

Daarnaast dient voor de aanpassingen aan de A12 en overige wegen aangetoond te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidbelasting 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer bedraagt op nabijgelegen woningen.

De Wgh is van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot zone van de weg. In de onderhavige situatie is er sprake van een weg met 2x2-rijstroken.

5.1.2 Onderzoek

In het kader van de m.e.r.-procedure is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierin zijn drie onderdelen onderzocht:

- Aanleg nieuwe weg;
- Reconstructie-effect Otweg (N452) en A12 (ter hoogte van afrit Gouda);
- MER onderzoek naar de effecten.

2: Akoestisch onderzoek Gouwekruising, TAUW, 11 augustus 2010

Aanleg nieuwe weg
Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe weg (Gouwekruising) hoger is dan de voorkeursgrenswaarde op zowel de bestaande woningen als de geprojecteerde woningen in het ontwikkelgebied Triangel. De geluidbelasting overschrijdt tevens de maximale ontheffingswaarde op bestaande/geprojecteerde woningen. Voor de Gouwekruising zijn tevens globaal maatregelen berekend. Door Zeer Stil Asfalt (ZSA-SD) en geluidschermen aan te brengen neemt de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bebouwing af.

Zonder het treffen van maatregelen is de Extra Gouwekruising niet mogelijk. Ten einde te voldoen aan de maximale ontheffingswaarde worden de volgende maatregelen getroffen:
- Stil wegdektype ZSA-SD;
- Een geluidscherm ter hoogte van de Triangel.

Deze maatregelen zijn noodzakelijk om de aanleg mogelijk te maken. Een alternatief is om de drie woningen te onttrekken aan een woonbestemming en het wijzigen van de indeling van het ontwikkelgebied Triangel.

Reconstructie-effect
Uit het onderzoek blijkt dat er bij de N452 en de A12 (ter hoogte van afrit Gouda) geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh.

MER-onderzoek
Uit het onderzoek blijkt dat door de aanleg van de Extra Gouwe Kruising er geen huizen bijkomen met een gevelbelasting (na cumulatie met de A12 en A20) van meer dan 68 dB. Het aantal woningen met een gevelbelasting (na cumulatie) tussen 63 en 68 dB neemt minder dan 5 % toe. Deze beperkte toename vindt wel in alle berekende jaren plaats. Deze toename is zo gering dat het verschil niet goed te horen zal zijn.

5.1.3 Conclusie

De conclusies van het akoestisch onderzoek in het kader van het MER hebben geen gevolgen voor het inpassingsplan. Tegelijk met het inpassingsplan wordt een Hogere grenswaarde vastgesteld voor de woningen die een te hoge geluidsbelasting ondervinden.

5.2 Luchtkwaliteit

5.2.1 Beleidskader

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

Het doel van het NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) de belangrijkste zijn. De gestelde normen voor NO_2 en PM_{10} bedragen 40 µg/m^3 voor de jaargemiddelde grenswaarden. Daarnaast wordt getoetst aan de PM_{10} 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m^3, welke maximaal 35 keer per jaar mag worden bereikt.

Met het van kracht worden van het NSL per 1 augustus 2009 zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden aangepast. Het tijdstip waarop aan de normen voor PM_{10} moet worden voldaan is uitgesteld tot 11 juni 2011. Voor NO_2 is dit tijdstip gesteld op 1 januari 2015. Deze data komen overeen met de uiterste data van de richtlijn.

Als een IBM-project is opgenomen in het NSL dan speelt het aspect luchtkwaliteit geen rol en is een nader onderzoek naar luchtkwaliteit niet nodig. De reden hiervoor is dat er in het NSL reeds maatregelen zijn opgenomen die de negatieve gevolgen op de luchtkwaliteit ten gevolge van dat project te niet doen.

In artikel 5.16, onder lid 1.d. van de Wet Milieubeheer is aangegeven dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit wettelijk inpasbaar is indien aan de voorwaarde is voldaan dat de voorgenomen ontwikkeling is genoemd of beschreven is in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met, het NSL. Enkel met de constatering dat een project destijds is aangemeld voor het NSL is niet voldoende om volledig te kunnen terugvallen op het NSL. Hiervoor moet dan worden aangetoond dat de uitgangspunten voor de thans onderzochte voorgenomen ontwikkeling overeenkomen met de uitgangspunten die destijds zijn opgenomen voor het project binnen het NSL. Er is voor gekozen om de uitgangspunten van destijds niet met de huidige projectgegevens te vergelijken, maar om, volledigheidshalve, een luchtkwaliteitsonderzoek uit te voeren.

Grenswaarden
De jaargemiddelde grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} bedraagt 40 µg/m^3. Deze grenswaarde voor NO_2 geldt vanaf het jaar 2010 en voor PM_{10} vanaf het jaar 2005. Daarnaast is voor PM_{10} een 24 uurgemiddelde grenswaarde vastgelegd van 50 µg/m^3 welke maximaal 35 keer per jaar mag worden bereikt.

5.2.2 Onderzoek

Om het effect van de planrealisatie op de luchtkwaliteit in het gebied inzichtelijk te maken is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Daarnaast wordt onderzocht of het plan wettelijk inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit wordt gedaan door:

1. Het presenteren van de resultaten van de berekeningen door middel van verschilcontouren kaarten;
2. Het aantal woningen, gevoelige objecten en groepen die liggen binnen verschillende contourvlakken aan te geven;
3. Inzichtelijk te maken of, zowel bij autonome ontwikkelingen als bij planontwikkeling, grenswaarden als bedoeld in de Wet luchtkwaliteit worden overschreden;
4. Of, in het kader van het MMA, mogelijkheden bestaan om verbeteringen ten aanzien van luchtkwaliteit aan te brengen. Deze mogelijkheden worden in beschrijvende zin aangegeven (dus niet door middel van berekendingen geverifieerd).

Ad 1) Uit de berekeningen volgt dat planontwikkeling bij een aantal wegvakken *in betekenende mate* bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (›1,2 µg/m^3 verslechtering). Daarnaast zijn er ook een aantal wegvakken waarbij de luchtkwaliteit ten gevolge van planontwikkeling *in betekenende mate* verbeterd.

Ad2) Geconcludeerd wordt, op grond van de uitgevoerde berekeningen, dat bij planontwikkeling geen sprake is van een relatief grote groep blootgestelde en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Ad3) De maximale concentraties voor NO_2 liggen allemaal direct op en naast de drukke wegen en treden voornamelijk op wanneer de drukke wegen elkaar kruisen of in elkaars

directe nabijheid liggen. Op de overige plaatsen in het onderzoeksgebied liggen de jaargemiddelde waarden voor NO_2 aanmerkelijk lager.

Met betrekking tot de beoordelingspunten is voor de component NO_2 in 2015 bij de situatie met planontwikkeling in het bermgebied tussen de nieuw aan te leggen parallelweg en de rijksweg A12 een overschrijding te zien van de grenswaarden. Daarnaast is in het bermgebied gelegen direct naast de rijbanen van de rijksweg A20 een overschrijding te zien bij een aantal beoordelingspunten. Deze overschrijdingen langs de rijksweg A20 treden eveneens op bij autonome ontwikkeling in 2015.

De ligging van deze beoordelingspunten is echter zodanig dat er geen sprake kan zijn van een significante blootstelling. Hiermee is het plan voor het jaar 2025 en daarna wettelijk gezien inpasbaar in het kader van de Wet luchtkwaliteit.

Voor de overige beoordelingspunten zijn in 2015 (ook in de situatie met planontwikkeling) geen overschrijdingen te verwachten voor de component NO_2. In 2020 zijn geen overschrijdingen voor NO_2 meer te verwachten.

Voor de component PM_{10} treden in geen van de doorgerekende scenario's overschrijdingen op van de grenswaarden voor PM_{10}.

Ad4) Voor het aspect luchtkwaliteit is het scala aan relevante maatregelen die getroffen kunnen worden om een activiteit minder belastend voor het milieu te maken vrij beperkt. Te denken valt aan maatregelen als bijvoorbeeld het plaatsen van schermen in locaal overbelaste situaties, om de locale verspreiding van luchtverontreiniging te beïnvloeden. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om de maximale snelheid op bepaalde wegvakken te verlagen (bijvoorbeeld van 120 km/uur naar 100 km/uur of van 100 km/uur naar 80 km/uur). Dit heeft veelal ook een positief effect op de locale luchtkwaliteit. Tenslotte kan het invoeren van milieuzoneringen (waarbij vervuilende voertuigen worden geweerd uit overbelaste gebieden) een instrument zijn om locaal de luchtkwaliteit te verbeteren.

5.2.3 Conclusie

Door de ligging van de beoordelingspunten zijn er geen gevolgen voor het aspect luchtkwaliteit. Er wordt voldaan aan de uitgangspunten voor luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit kent derhalve geen gevolgen voor onderhavig inpassingsplan.

5.3 Bodemkwaliteit

5.3.1 Beleidskader

Wet bodembescherming
Ontwikkelingen kunnen, conform de Wet bodembescherming (Wbb) pas plaatsvinden als de (land- of water)bodem waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden geschikt is of door middel van sanering geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij iedere nieuwbouwactiviteit of bestemmingswijziging dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek voor vaststelling van het bestemmingsplan in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd. Er is daarbij wel een differentiatie mogelijk waarbij de bestaande situatie in relatie wordt gebracht met het toekomstige (gewijzigde) situatie ten aanzien van de functie / het gebruik van de gronden.

De kwaliteit van een verontreinigde bodem moet ten behoeve van de realisatie van een nieuwe bestemming voldoen aan doelstellingen uit het BEVER beleid (beleidsvernieuwing bodemsanering). Het beleid is er op gericht functioneel om te gaan met eventueel aanwezige verontreinigingen: 'actief bodembeheer'. Actief bodembeheer wordt opgevat als een vorm van ketenbeheer: bescherming, hergebruik van licht verontreinigde grond en puin, beheer en sanering van 'nieuwe gevallen' van verontreinigingen en bestaande verontreinigingen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Als uitgangspunt geldt het 'stand still beginsel, met een plus'. Met andere woorden: minimaal de bestaande bodemkwaliteit behouden en, daar waar mogelijk, de bodemkwaliteit verbeteren.

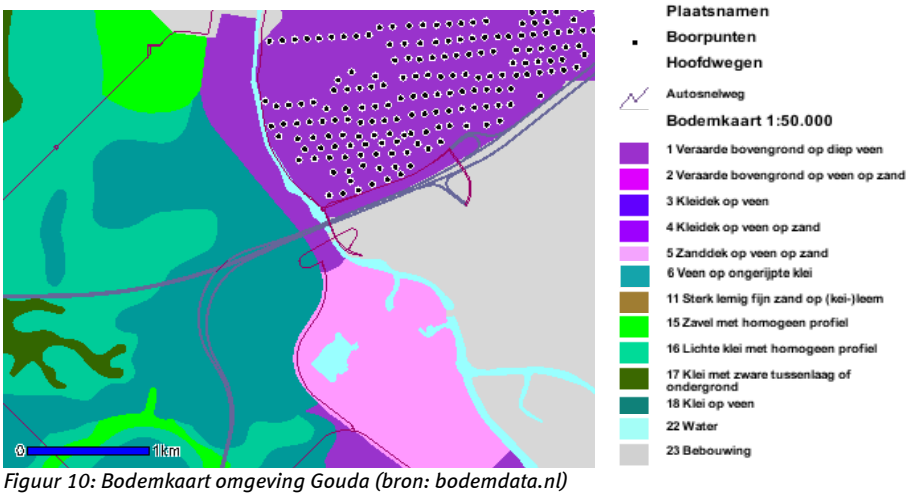
Door vergunningverlening, toezicht en handhaving van de Wm en de Wbb wordt de bodem zo goed mogelijk beschermd tegen handelingen met bodembedreigende stoffen en worden nieuw ontstane verontreinigingen onderzocht en aansluitend gesaneerd.

Bodemvisie Zuid-Holland
De provincie Zuid-Holland heeft verschillende ambities op het gebied van bodemthema's geformuleerd. De relevante ambities zijn:

- Bodemdaling moet worden tegengaan en het huidige maaiveldniveau worden gehandhaafd. Daar waar dit niet mogelijk is moeten maatregelen worden genomen om het proces zoveel mogelijk te vertragen;
- Verder verlies aan open (groene) ruimte, waar de bodem zijn waterbufferende functie vervult, moet beperkt worden. Daar waar deze functie door bebouwing en verharding verloren is gegaan, moet het verlies aan waterbufferend vermogen (door bodemafdekking) zoveel mogelijk hersteld of gecompenseerd worden;
- Binnen de provincie Zuid-Holland staat het voorkomen van nieuwe lokale bodemverontreinigingen via de Wm (via vergunningseisen) centraal. Echter, daar waar deze desondanks toch ontstaan, dienen de activiteiten die tot de verontreiniging leiden onverwijld te worden beëindigd. De bodemkwaliteit moet dan worden hersteld, ongeacht het risico van de verontreiniging;
- Zoet grondwater moet in de gehele provincie beschermd worden (dus ook buiten de grondwaterbeschermingsgebieden). Dit betekent dat kwaliteitsverslechtering niet wordt toegestaan en dat kwaliteitsverbetering, tot aan de natuurlijke waarden, gestimuleerd moet worden.

5.3.2 Onderzoek

Bodemopbouw
Binnen het plangebied ligt het maaiveld ten oosten van de Gouwe op een hoogte van circa 1,0 meter- NAP tot 2,0 meter-NAP. Het maaiveld ten westen van de Gouwe ligt op een hoogte van circa 5,0 meter- NAP. De bodem in het plangebied bestaat grotendeels uit klei en veenlagen op fijn zand. De dikte van de deklaag ten oosten en westen van de Gouwe is respectievelijk 10- 15 meter en 5-10 meter. De dikte van het watervoerend pakket is circa 23 meter. Het gebied is zeer zettingsgevoelig.



Figuur 10: Bodemkaart omgeving Gouda (bron: bodemdata.nl)

Bodemdaling
In het plangebied vindt autonome bodemdaling plaats als gevolg van veenoxidatie. Veenoxidatie wordt veroorzaakt door ingrepen in de lokale waterhuishouding (verlaging van de grondwaterstand in het gebied).

Bodemkwaliteit
In het mengmonster van de bovengrond zijn lichte verontreiniging aan zware metalen en PAK aangetoond. Ter plaatse van deellocatie oude depot Rijkswaterstaat is een sterk gehalten aan PAK aangetoond. De overige geanalyseerde parameters zijn gemeten in gehalten beneden de achtergrondwaarde en/of rapportagegrens.

In het mengmonster van de ondergrond zijn lichte overschrijdingen gemeten aan zware metalen, PCB en minerale olie. De overige geanalyseerde parameters zijn gemeten in gehalten beneden de achtergrondwaarden en/of rapportagegrens.

Op basis van de indicatieve onderzoeksresultaten zijn er geen milieuhygiënische belemmeringen aanwezig voor de locatie, behalve voor de deellocatie van het depot van Rijkswaterstaat. Deze zal moeten gesaneerd door de huidige eigenaar (Rijkswaterstaat).

Zodra in grond toetsingswaarden worden overschreden is eventueel vrijkomende grond niet meer onbeperkt voor het gebruik geschikt. Bij afvoer van grond van de locatie kan het daarom noodzakelijk zijn een partijkeuring volgens de richtlijnen van het Besluit bodemkwaliteit uit te voeren.

5.3.3 Conclusie

Als het grondlichaam op het maaiveld wordt aangebracht zal de bodem als gevolg van belasting inklinken. Om zetting van de deklaag te voorkomen kan deze worden weggegraven en vervolgens weer wordt opgevuld met zand. Hiermee zal de zetting grotendeels niet optreden. Mitigerende maatregelen om de zetting te voorkomen (bij ophogen zonder de deklaag af te graven) zijn het aanleggen van een lager grondlichaam en het toepassen van lichtere ophoogmaterialen zodat de belasting op de ondergrond afneemt. De zetting kan berekend worden als het wegontwerp is vastgesteld.

Bij de bouw van de voeten van de brugpijlers is waarschijnlijk tijdelijke bemaling van het grondwater nodig. Hierdoor treedt zetting op van de ondergrond. De oppervlakte waar zetting optreedt als gevolg van bemaling is afhankelijk van de afmetingen van de voeten en de bouwduur. Gezien het tijdelijke karakter is de zetting door deze activiteit verwaarloosbaar. Tijdelijke bodemdaling kan eventueel gemitigeerd worden met retourbemaling of de keuze voor een andere bouwwijze waarbij niet bemaald hoeft te worden.

In het plangebied is ter plaatse van de deellocatie van Rijkswaterstaat sprake van bodemverontreiniging. Hier is een sterk gehalten aan PAK aangetoond. Hier zal sanering moeten worden uitgevoerd.

5.4 Cultuurhistorie

5.4.1 Beleidskader

Nota Belvedère
In de 'Nota Belvedère; Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting' (1999) is door het Rijk een visie gegeven op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan. Het behoud en de benutting van het cultureel erfgoed is van grote betekenis omdat het kwaliteit toevoegt aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. De voornaamste opgave is dan ook het vinden van een verantwoord evenwicht tussen de diverse ruimtelijke opgaven en de bestaande cultuurhistorische kwaliteiten.

Ruimtelijke structuurvisie Zuid Holland (2010)
Cultuurhistorie is een van de dragers van ruimtelijke kwaliteit. De opgave voor het ruimtelijk beleid is om vanuit een integraal perspectief:

- te bevorderen dat cultuurhistorisch waardevolle structuren, complexen, ensembles en elementen behouden blijven;
- te bevorderen dat de cultuurhistorie kan worden beleefd en bijdraagt aan de recreatief toeristische kwaliteit van het landelijk gebied.

Cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS) provincie Zuid - Holland
In de CHS wordt een overzicht gegeven van de cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. Archeologische, historisch-landschappelijke en historisch-stedenbouwkundige gegevens zijn in deze digitale kaart op hoofdlijnen weergegeven. De provincie betrekt de cultuurhistorie bij ruimtelijke ontwikkelingen en richt zich hierbij vooral op het beschermen en versterken van het cultureel erfgoed voor zover dit is vastgelegd op de kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur.

5.4.2 Onderzoek

Huidige situatie
De huidige beschermde cultuurhistorische waarden zijn in beeld gebracht op basis van bureaustudie. Hieruit zijn twee indicatoren voor de effectbeoordeling opgesteld:

- Beïnvloeding historisch geografische waarden;
- Beïnvloeding bouwhistorisch warden.

In het gebied polder Bloemendaal komen verschillende cultuurhistorische waardevolle landschapselementen voor (hakhoutbosjes, petgaten, en legakkers met opgaande beplanting) voor. In noord – zuidrichting wordt het gebied doorsneden door een historische winterdijk. Langs de Gouwe is aan de westzijde een gave poldergrens gelegen

van redelijk hoge waarde. De oostzijde kent eveneens een poldergrens van redelijk hoge waarde.

In het plangebied en omgeving is de polderstructuur van de droogmakerij Zuidplaspolder gewaardeerd met een 'redelijk hoge waarde'. In het plangebied betreft dit de Zuidelijke rondweg op bedrijventerrein de Coenecoop. De lijn (voormalige dwarsweg) wordt momenteel al onderbroken door de snelweg A12 en loopt aan de zuidzijde verder als zuidelijke dwarsweg. Langs de kanaalweg is een hoofdwetering gelegen met aan weerszijde een poldergrens. De poldergrenzen zijn niet meer gaaf (bewerkt en doorsneden).

Stedenbouwkundig heeft het lint langs de Gouwe een redelijk hoge waarde. Binnen het plangebied is aan het lint geen waarde toegekend. In het plangebied zijn geen bouwkundige monumenten aanwezig. Gemeentelijke monumenten en MIP objecten komen eveneens niet in het plangebied voor.

Voor het thema cultuurhistorie zijn geen ontwikkelingen voorzien. De huidige situatie is daarmee ook de referentiesituatie.

Effecten van de voorgenomen activiteiten
De historische polderstructuur van de Zuidplaspolder zal door de aanleg van parallelstructuur fysiek niet verder worden aangetast. De samenhang en beleefde kwaliteit is al aangetast door de huidige A12 en zal in relatie tot de toekomstige situatie niet sterk wijzigen. De wetering ten westen van de Gouwe zal doorsneden worden door de nieuwe parallelweg. De doorsnijding vindt echter plaats doormiddel van een burg. De fysieke kwaliteit van de wetering kan hiermee behouden blijven. De wetering wordt op dit moment al doorsneden door de A12, de toevoeging van de brug zal samenhang niet verder verstoren. Ook de beleefde kwaliteit zal niet verder verslechteren.

De Gouwe kent twee gave poldergrenzen van redelijk hoge waarde en de watergang op zich welk als hoog gewaardeerd is. Door de aanleg van de brug zal de Gouwe in beperkte mate fysiek worden aangetast. De continuïteit en daarmee de herkenbaarheid (beleefde kwaliteit) als historisch lint van de Gouwe zal door de aanleg van de brug echter wel worden verstoord.

De winterdijk zal niet worden aangetast door de nieuwe parallelweg. De nieuwe situatie verschilt hier nauwelijks tot niet van de huidige situatie.

De totale beoordeling op het onderdeel historische geografie is licht negatief.

In het plangebied komen geen monumenten of MIP objecten voor. Het effect van de weg op dit aspect is neutraal.

5.4.3 Conclusie

Het cultuurhistorisch aspect heeft geen gevolgen voor de ontwikkeling van de Extra Gouwekruising. Door de nieuwe brug over de Gouwe wordt de herkenbaarheid licht aangetast waardoor hier in het kader van de historische geografie een licht negatief advies is. In het plangebied zijn geen monumenten gelegen.

5.5 Archeologie

5.5.1 Beleidskader

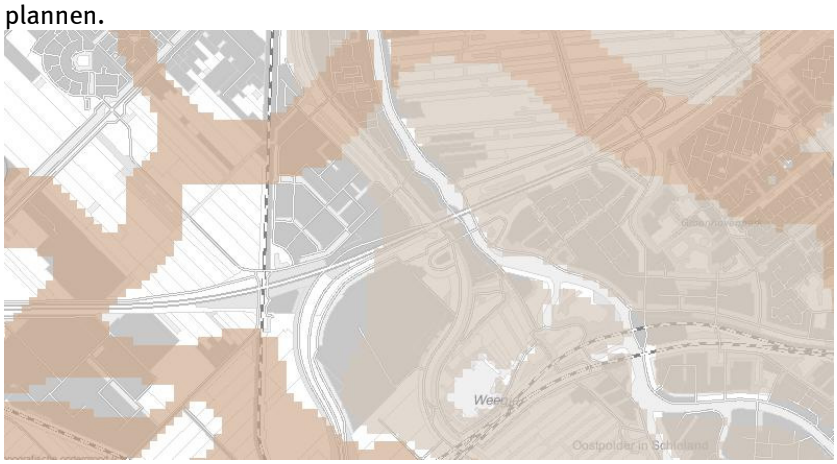
Verdrag van Malta
Dit verdrag stelt dat er op verantwoorde wijze dient te worden omgegaan met archeologische belangen in de ruimtelijke ordening. Het Verdrag van Malta is een verdrag dat in 1992 werd ondertekend door de lidstaten van de Raad van Europa, waaronder Nederland, en in 1998 is geratificeerd. Het Verdrag van Malta beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Uitgangspunt is dat het archeologische erfgoed integrale bescherming nodig heeft en krijgt. Dit is gevat in drie principes:

1. In ruimtelijke ordeningsprocessen tijdig rekening houden met de mogelijkheid of aanwezigheid van archeologische waarden zodat er ruimte is voor archeologievriendelijke alternatieven. Zo wordt voorgesteld om steeds vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden om het bodemarchief zodoende beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de uitvoering van ruimtelijke plannen te beperken.
2. Streven naar behoud in situ van archeologische waarden. De bodem is de beste garantie voor een goede conservering van archeologische resten.
3. De verstoorder betaalt voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarde, wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

Andere belangrijke bepalingen uit het verdrag zijn:

- communicatie met het publiek;
- uitwisseling van kennis en archeologiedeskundigen tussen de landen.
- Het Verdrag van Malta heeft een vertaling gekregen in de Wet op de archeologische monumentenzorg die op 1 september 2007 in werking is getreden.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland
In de 'Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, regio Krimpenerwaard' (maart 2007) wordt aan de hand van een kaartenrapportage een overzicht gegeven van de aanwezige archeologische en cultuurhistorische kenmerken en waarden in het plangebied. In het bijbehorende Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid en dient als zodanig te worden overgenomen in ruimtelijke plannen.



Figuur 11: Archeologische waarden in en rondom het plangebied (bron: CHW kaarten Zuid-Holland)

5.5.2 Onderzoek

Door de graafwerkzaamheden die zullen gaan plaatsvinden, kunnen eventueel aanwezige archeologische waarden in het gebied verloren gaan. Daarom is op basis van het verdrag van Malta, waaruit de Wet op de Archeologische Monumentenzorg uit 2007 is voortgevloeid, voorafgaand aan de graafwerkzaamheden archeologisch onderzoek uitgevoerd.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie versie 3.1. Tijdens het bureauonderzoek is met behulp van bestaande bronnen een gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel voor het plangebied opgesteld. Dit is gedaan door het raadplegen van (schriftelijke) bronnen. Voor het bureauonderzoek zijn met name gegevens over bekende archeologische vindplaatsen in en rond het plangebied verzameld. Dit is aangevuld met historisch en fysisch geografisch onderzoek, waarbij informatie over vroeger grondgebruik is verkregen door de analyse van historische kaarten en tevens gegevens over de geologie, geomorfologie en bodem zijn bestudeerd.

Ondergrond en bodemtype
Het westelijk deel van het plangebied ligt in een droogmakerij. De ondergrond bestaat hier uit getijdenafzettingen (zandige klei). Aan de oostelijke rand van de droogmakerij is een laag restveen aanwezig. In de droogmakerij komen tochteerdgronden, moerige eerdgronden en koopveengronden voor. Buiten de droogmakerij ligt het plangebied in een ontgonnen veenvlakte, waar de ondergrond bestaat uit veen. In dit deel van het plangebied komen koopveengronden voor. In het meest oostelijke deel van het plangebied is een oude rivierloop in de ondergrond aanwezig, de stroomgordel van Waddinxveen. De zandige beddingafzettingen van deze stroomgordel worden tot de Formatie van Echteld gerekend. In het centrale deel van het plangebied zijn de zandige tot kleiige afzettingen van de oorspronkelijke primaire crevasse van de Gouwe aanwezig die tot de Formatie van Echteld gerekend worden.

Archeologische verwachting
Voor het plangebied geldt een onbekende/zeer lage verwachting voor vuursteenvindplaatsen uit het laat-paleolithicum en mesolithicum. Voor het meest oostelijke deel van het plangebied geldt op een diepte van 5 meter beneden maaiveld een hoge verwachting voor nederzettingsresten uit het neolithicum. Voor de rest van het plangebied geldt een lage verwachting voor nederzettingsresten uit deze periode. Voor het centrale deel van het plangebied, de oeverzones van de Gouwe, geldt een hoge verwachting voor nederzettingsresten uit de Romeinse tijd tot en met de nieuwe tijd. In de rest van het plangebied geldt een onbekende/(zeer) lage verwachting voor nederzettingsresten uit het neolithicum tot en met de nieuwe tijd.

Effecten van de voorgenomen activiteit
Eventueel aanwezige resten uit het neolithicum, in het oosten van het plangebied, worden naar verwachting niet bedreigd vanwege de ligging op grotere diepte. De oeverzones van de Gouwe worden door de voorgenomen werkzaamheden wel bedreigd, aangezien eventuele resten hier vanaf het maaiveld kunnen worden verwacht.

Op basis van het reeds uitgevoerde bureauonderzoek is geadviseerd om in het kader van het inpassingsplan binnen het plangebied een booronderzoek uit te laten voeren om het verwachtingsmodel te toetsen en om de bodemopbouw en de intactheid van het bodemprofiel te bepalen en de eventueel aanwezige archeologische resten en/of vindplaatsen te inventariseren.

5.5.3 Conclusie

Geadviseerd wordt om in het kader van onderhavig inpassingsplan een booronderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van archeologische resten en/of vindplaatsen. In het ontwerp inpassingsplan worden de resultaten van dit booronderzoek opgenomen.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Beleidskader

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

Op 27 mei 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmings- en inpassingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Overeenkomstig artikel 5 van het BEVI dient bij een besluit in het kader van de Wro of een vrijstelling overeenkomstig artikel 11 van de Woningwet te worden onderzocht in hoeverre er sprake is van aanwezigheid van risicovolle inrichtingen in de nabijheid van de locatie waarop het besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden.
Voor bestaande situaties wordt het niveau van 10^{-5} per jaar als grenswaarde gehanteerd, 10^{-6} per jaar geldt als richtwaarde. Voor nieuwe situaties geldt een grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Een richtwaarde is daarbij niet van toepassing.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

5.6.2 Onderzoek

De voorgenomen aanleg van een parallelbaan langs de A12 ter hoogte van knooppunt Gouwe heeft invloed op het externe veiligheidsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen. Middels een onderzoek[3] is de omvang van dit risico bepaald door middel van berekeningen.

Plaatsgebonden risico
Uit de berekeningen blijkt dat ten gevolge van de planrealisatie de ligging van de risicocontouren beperkt verandert. Aan de zuidzijde komen de PR-contouren iets dichter bij de snelweg te liggen vanwege de verkeersafname op de hoofdrijbaan. Aan de noordzijde van de A 12 komen de contouren iets verder van de snelweg te liggen.
De 10^{-6} contour ligt op de weg. Binnen deze contour bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten. Daarmee wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico
Resultaten groepsrisico
Het hoogste groepsrisico wordt berekend tussen het Gouwe-aquaduct en de afslag Gouda. De winkels die ter hoogte van deze kilometer ten zuiden en ten noorden van de snelweg liggen, hebben een grote bijdrage aan het berekende groepsrisico. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico beperkt toeneemt als gevolg van de planrealisatie. De hoogte van het groepsrisico blijft net onder de oriëntatiewaarde.

In de MER is uitgegaan van een integrale berekening waarbij zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12 als over de Extra Gouwe Kruising is meegenomen. Deze bleek voor de maatgevende kilometer (tussen aquaduct onder de Gouwe en afslag Gouda) rondom 0,95 maal de oriëntatiewaarde, wat als relatief hoog is aan te merken.

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing is een herberekening gemaakt van het groepsrisico. Daarbij is voor zowel de A12 als de Extra Gouwe Kruising uitgegaan van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Deze kent een aantal andere uitgangspunten dan waarbij in de MER vanuit is gegaan. Op basis van deze berekening blijkt eveneens dat de Extra Gouwekruising geen plaatsgebonden risicocontour oplevert van 10^{-6} per jaar. Tevens blijkt dat het groepsrisico van het bestaande deel van de Extra Gouwe Kruising (tussen afslag Gouda en aansluiting op N207) en het groepsrisico van het nieuwe tracé over de Gouwe en verder, onder respectievelijk 1% en 1‰ van de oriëntatiewaarde blijven.

Voor wat betreft de A12 blijkt uit de herberekening van het groepsrisico dat voor de maatgevende kilometer het groepsrisico rondom 0,2 maal de oriëntatiewaarde blijft. Voor de herberekening van het groepsrisico van de A12 en Extra Gouwe Kruising wordt verwezen naar de bijlage.

Verantwoording groepsrisico:
De hoogte van het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg wordt bepaald door de A12. Als gevolg van de Extra Gouwe Kruising wijzigt de hoogte daarvan nauwelijks. Wel kan gesteld worden dat door de Extra Gouwe Kruising de verkeersveiligheid op de A12 ter plekke verbetert, doordat een deel van het verkeer dat nu gebruik kan maken van de Extra Gouwe Kruising niet meer hoeft te 'weven' met het verkeer dat vanaf het knooppunt Gouwe richting Rotterdam (A20) gaat (voetnoot: vanwege de rekenvoorschriften kan dit feitelijk risicoreducerende effect niet worden berekend, omdat de risicoreductie hiervan ten opzichte van de standaard ongevalsfrequentie rekenkundig niet bekend is; vooralsnog gaan de rekenvoorschriften uit van een standaard ongevalsfrequentie).

3: MER parallelstructuur Gouwekruising Onderzoek externe veiligheid, 8 oktober 2010, TAUW

Over de Extra Gouwe Kruising zal weinig vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, namelijk alleen dat deel wat voorheen vanaf het knooppunt Gouwe richting Den Haag reed, en dan ook nog alleen dat deel wat gebruik maakte van de afslagen waar nu de Extra Gouwe Kruising voor in de plaats komt. Het groepsrisico dat hierdoor wordt veroorzaakt is zeer gering.
In verband met de aspecten hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid is een overlegreactie gevraagd aan de Veiligheidsregio Hollands-Midden. Naar aanleiding van deze reactie en het daarin gegeven advies, heeft op woensdag 12 januari 2011 overleg plaatsgevonden met de veiligheidsregio. Uit dit overleg zijn de volgende zaken naar voren gekomen:

- de Extra Gouwe Kruising is voldoende geschikt en bereikbaar voor hulpverleningsdiensten;
- in verband met het zeer geringe groepsrisico worden aanvullende blusvoorzieningen bovenop de al aanwezige niet nodig geacht. Daar waar blusvoorzieningen alsnog in het ontwerp kunnen worden meegenomen zal dit bij de realisatie van het definitieve wegontwerp met de lokale brandweer worden onderzocht;
- daar waar langs de Extra Gouwe Kruising geluidswallen worden voorzien, zullen deze worden uitgevoerd met voldoende vluchtroutes.

In het overleg met de veiligheidsregio heeft de veiligheidsregio expliciet om aandacht gevraagd voor de slechte beschikbaarheid van bluswater ter hoogte van het Gouwe-aquaduct. Omdat in het kader van deze inpassingsplanprocedure bluswatervoorzieiningsmaatregelen aan de A20 redelijkwijs niet zijn op te leggen, is met de veiligheidsregio afgesproken om deze problematiek onder de aandacht te brengen van Rijkswaterstaat.

Binnen en in de omgeving van het plangebied liggen een aantal leidingen, die relevant zijn om in verband met externe veiligheid te beschouwen. Daarvoor geldt per 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Conform deze AmvB worden daar waar deze leidingen het plangebied doorsnijden de ligging alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook weergegeven in het inpassingsplan, zowel op verbeelding als in voorschriften.
Uit onderzoek naar alle leidingen binnen en in de omgeving van het plangebied blijkt, dat geen van de leidingen een plaatsgebonden risicocontour heeft van 10^{-6} per jaar. Tevens blijkt uit dit onderzoek dat het groepsrisico van deze leidingen, voor zover daar ten behoeve van dit inpassingsplan de aanwezigheid van personen moet worden geïnventariseerd, nergens boven 1‰ van de oriëntatiewaarde uitkomt. Als gevolg van het inpassingsplan is hooguit sprake een verwaarloosbare wijziging van dit groepsrisiconiveau.

Verantwoording:
In verband met het zeer geringe groepsrisico worden, mede gelet op artikel 12, lid 3b van het besluit externe veiligheid buisleidingen, aanvullende voorzieningen bovenop de al aanwezige niet nodig geacht.

5.7 Natuur

5.7.1 Beleidskader

Flora- en faunawet
Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van plant- en diersoorten. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europese en internationale verplichtingen. De wet vervangt diverse wetten die voorheen betrekking hadden op de bescherming van dier- en plantsoorten en vormt samen met de Natuurbeschermingswet 1998 het belangrijkste juridische kader voor de bescherming van de natuur. Uitgangspunt van de Flora- en faunawet is het 'nee, tenzij'-principe.

De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende voorwaarden verbonden. Wel geldt dat in alle gevallen de zorgplicht voor de instandhouding en bescherming van natuurwaarden in acht moet worden genomen. Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan beschermde soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken.

Voor zover vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort;
- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is.

Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het plan niet in de weg staat. In het uiterste geval behoort verlening van vrijstelling niet tot de mogelijkheden. In dat geval zal bij de ruimtelijke besluitvorming moeten worden geconcludeerd dat de voorgenomen ingreep geen doorgang zal kunnen vinden.

5.7.2 Onderzoek

Flora en faunawet
In onderstaande tabel zijn de Flora- en faunawet soorten (tabel 2/3) opgenomen die mogelijk worden geschaad. Onderaan de tabel is een toelichting gegeven op de inhoud van het artikel behorende bij de verbodsbepaling.

Soortgroep	Soorten planlocatie	Verbodsbepalingen	Opmerkingen
Flora	*rietorchis, brede orchis vleeskleurige orchis*	*Artikel 8*	*Nader onderzoek noodzakelijk*
Zoogdieren	*waterspitsmuis*	*Artikel 9 en 11*	*Nader onderzoek noodzakelijk*
Broedvogels, *tijdens broedseizoen*	Geen (aantasting van) vogels tijdens broedseizoen mits uitvoering buiten	Niet van toepassing	

Soortgroep	Soorten planlocatie	Verbodsbepalingen	Opmerkingen
	broedseizoen, of startend voor het broedseizoen		
Broedvogels, *vaste verblijfplaatsen*	Categorie 1 t/m 4: boomvalk, buizerd, ooievaar, ransuil en sperwer categorie 5: blauwe reiger, boerenzwaluw, boomklever, boomkruiper, bosuil, ekster, gekraagde roodstaart, grauwe vliegenvanger, groene specht, grote bonte specht, huiszwaluw, ijsvogel, koolmees, pimpelmees, spreeuw, torenvalk en zwarte kraai	*Artikel 9 en 11*	*Nader onderzoek noodzakelijk* *Nader onderzoek noodzakelijk ('omgevingscheck')*
Vleermuizen	gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, watervleermuis en meervleermuis	*Artikel 9 en 11*	*Nader onderzoek noodzakelijk*
Reptielen	ringslag	*Artikel 9 en 11*	*Nader onderzoek noodzakelijk*
Amfibieën	rugstreeppad	*Artikel 9 en 11*	*Nader onderzoek noodzakelijk*
Vissen	kleine modderkruiper, bittervoorn rivierdonderpad	*Artikel 9 en 11* *Artikel 9*	*Nader onderzoek noodzakelijk*

Toelichting verbodsbepalingen tabel:
Artikel 2: Zorgplicht en Zorgvuldig handelen ten aanzien van alle plant- en diersoorten, al dan niet beschermd;
Artikel 8: Verbod: plukken, uitsteken, vernielen, beschadigen of verwijderen van beschermde planten;
Artikel 9: Verbod: opsporen, vangen, bemachtigen, doden, verwonden van beschermde dieren;
Artikel 10: Verbod: opzettelijk verontrusten van beschermde dieren;
Artikel 11: Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijfplaatsen en voortplantingsplaatsen;
Artikel 12: Verbod: zoeken, rapen, beschadigen, vernielen of uit nesten nemen van eieren;
Artikel 13: Verbod: onder zich hebben van beschermde planten, dieren, eieren of producten hiervan.

De Flora- en faunawet gaat uit van het voorzorgsbeginsel en stelt dat een overtreding van verbodsbepalingen met zekerheid moet kunnen worden uitgesloten. Uitsluitsel is alleen mogelijk op basis van voldoende en actuele gegevens. Wanneer negatieve effecten op soorten mogelijk zijn, en wanneer op basis van het oriënterend veldbezoek of actuele verspreidingsgegevens niet met zekerheid vast te stellen is of een soort aanwezig is, is daarom nader onderzoek naar de aanwezigheid van deze soorten noodzakelijk. Ook bij het aanvragen van een eventuele ontheffing dient de aanwezigheid van de betreffende soort aangetoond te worden. Hierbij geldt een 'omgekeerde' bewijslast waarbij de initiatiefnemer verantwoordelijkheid draagt.

Bij het treffen van voldoende mitigerende maatregelen kan overtreding van de verbodsbepalingen van artikelen 8, 9 en 11 van de Flora- en faunawet worden voorkomen. Bij voldoende mitigerende maatregelen is een ontheffing niet nodig. Het verdiend de sterke aanbeveling het mitigatieplan vooraf te laten goedkeuren door het Ministerie van LNV. Dit dient te gebeuren door het indienen van een ontheffingsaanvraag, waarbij de goedkeuring van de mitigerende maatregelen gegeven wordt in de vorm van een afwijzing van de ontheffingsaanvraag.

Aanvullend onderzoek soortenbescherming
Aanvullende op het MER is een habitatonderzoek uitgevoerd. Voor dit onderzoek heeft op 29 juli 2010 een oriënterend veldonderzoek plaatsgevonden. Daarnaast zijn de gegevens uit verspreidingsatlassen en het Natuurloket geraadpleegd. Op basis van de inventarisatie van de biotopen ter plaatse is vastgesteld dat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat er effect zal zijn tengevolge van de aanleg en het in gebruik nemen van de extra Gouwe kruising.

De soorten waar in ieder geval rekening mee gehouden dient te worden zijn de rietorchis en andere orchissen, de waterspitsmuis, diverse vleermuizen, diverse broedvogels, de rugstreeppad en rivierdonderpad, de ringslang en vissen als de kleine modderkruiper en de bittervoorn.

Op basis van een gedetailleerd ecologisch veldonderzoek naar het voorkomen van deze soorten in het studiegebied, kunnen de benodigde mitigerende maatregelen worden uitgewerkt. Indien na nader onderzoek het voorkomen en de functie van het plangebied voor de beschermde soorten bekend is, is het op basis van onze gebiedskennis te verwachten dat door gerichte mitigerende maatregelen de negatieve effecten van het voornemen succesvol kunnen worden voorkomen.

Natuurbeschermingswet 1998
De uitgevoerde toetsing behelst een Voortoets. Uit deze voortoetsing blijkt dat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein kunnen worden uitgesloten voor:

- Habitatrichtlijnsoorten: kleine modderkruiper (H1149) en bittervoorn (H1134);
- Vogelrichtlijnsoorten: kleine zwaan (A037), smient (A050), krakeend (A051) en slobeend (A056);
- Habitattype: Ruigten en zomen (H6430A), Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (H6510B).

Een vergunningsaanvraag is derhalve niet noodzakelijk.

Ecologische Hoofdstructuur
Polder Bloemendaal is onderdeel van de EHS. In het westen van het plangebied bij het noordelijk deel van de Zuidplaspolder wordt één ecologische verbinding doorsneden door de aanleg van de nieuwe infrastructuur. Het is een verbinding tussen Bentwoud en de Krimperwaard via onder andere de Groene Zone Triangel bij de spoorlijn en viaduct van de A12.

De 'Groene Zone Triangel' wordt ook wel de Vredenburghzone genoemd. Uit het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente Waddinxveen wordt duidelijk dat de nieuwe infrastructuur de 'Groene Zone Triangel' in het zuiden doorsnijdt. Naast deze verbinding maken twee meer westwaarts gelegen en robuuster vormgegeven verbindingen deel uit van de ecologische verbindingszone tussen Bentwoud en de Krimpernerwaard. Voor deze ecologische verbindingszone staan als kritische doelsoorten waterspitsmuis, hermelijn, aardmuis, rosse woelmuis, ringslang en zeggedoorntje benoemd.
Het streefbeeld van de ecologische verbindingszone is een moeras stapsteen verbinding, met stroken of vlakken moeras. Als wezenlijke (natuur)waarden voor de verbindingszone worden (toekomstige) moeraselementen, verbindende watergang(en) en geschikt habitat voor genoemde soorten gehanteerd die voor de verbindende functie zorgen van de ecologische verbindingszone.

Geschikt habitat voor de doelsoorten is niet aanwezig in het plangebied. De huidige verbindende functie van de ecologische verbindingszone is vrijwel geheel afwezig.

De ontwikkeling van de EHS dient in 2018 afgerond te zijn. Polder Bloemendaal herbergt een soortenrijk grasland vegetatie met tal van kritische diersoorten, zoals de waterspitsmuis en ringslang. Voor de ontwikkeling en in standhouding als weidevogelgrasland is naast de ontwikkeling van waterpeilen en maaibeheer, ook de ontwikkeling in geluidsbelasting van belang.

In 2010 blijkt in de polder Bloemendaal nabij het plangebied dat er geen zone is met een geluidsbelasting door de weg van minder dan 50 dB(A). In 2015 is de oppervlakte met een geluidsbelasting tussen de 50-55dB(A) toegenomen door een afname van de zones met een geluidsbelasting tussen 55-99 dB(A). In 2020 neemt de zone met een geluidsbelasting hoger dan 55dB(A) toe ten opzichte van 2015, maar blijft aanzienlijk kleiner ten opzichte van 2010.

Boomplantplaatsen
In het MER is in paragraaf 7.4.2 Optimalisatie van de natuurlijke omgeving een aantal zoekzones voor bomen aangewezen. Rijkswaterstaat heeft in de overlegreactie aangegeven dat het vanuit beheer en onderhoud ongewenst is dat er bomen vlak naast het Gouweaquaduct staan. De in het MER genoemde zone Bo1 komt hierdoor niet in aanmerking voor de aanplant van bomen.

5.7.3 Conclusie

Natura2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein
Uit de toetsing blijkt dat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein kunnen worden uitgesloten voor de Vogelrichtlijnsoorten: kleine zwaan (A037), smient (A050), krakeend (A051) en slobeend (A056). Een vergunningsaanvraag is niet noodzakelijk.

Ecologische Hoofdstructuur
Effecten door de planrealisatie op de geschiktheid als weidevogelgrasland van de polder Bloemendaal worden uitgesloten. Er is geen sprake van oppervlakteverlies.
De ecologische verbindingszone bij het noordelijk deel van de Zuidplaspolder wordt mogelijk voor de waterspitsmuis minder geschikt door een hoge geluidsbelasting na planrealisatie. Door het treffen van technische geluidsdempende maatregelen kunnen effecten worden voorkomen. Indien de ecologische verbinding robuust(er) moet worden vormgegeven door de aanleg van de Moordechtboog (krappe variant) zijn aanpassingen in het technisch ontwerp van het geplande viaduct noodzakelijk om ruimte te creëren voor een dergelijke robuuste(re) verbinding.

Effecten op andere waardevolle gebieden
In de omgeving van het plangebied komen weidevogelgebieden voor ten oosten (en noord-oosten van de polder Bloemendaal en ten zuiden van de A12 (Oostpolder). De afstand tot het plangebied bedraagt ongeveer 1.2 kilometer. Broedende weidevogels zijn gevoelig voor een toename van geluid[4]. Op basis van de berekende geluidscontouren worden effecten uitgesloten.

Het meest nabij opvanggebied voor wintergasten (ganzen en eenden) is polder Reeuwwijk[5]. De afstand tot het plangebied bedraagt meer dan vijf kilometer. Effecten worden daarom uitgesloten.

4: [Reijnen et al., 1996]
5: [Provincie Zuid-Holland, 2009]

5.8 Waterhuishouding

5.8.1 Beleidskader

Kaderrichtlijn Water
De kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn die tot doel heeft de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater te waarborgen en te verbeteren. Hiertoe hebben de waterbeheerders oppervlaktewaterlichamen moeten classificeren. Aan de classificatie hangt een maatregelenpakket om de kwaliteit te verbeteren.

Waterwet
De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Met ingang van 22 december 2009 is de Waterwet van kracht geworden. Deze bestaat uit een samentrekking van de Wet op de waterhuishouding, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet verontreiniging zeewater, Grondwaterwet, Wet droogmakerijen en indijkingen, Wet op de waterkering, Wet beheer rijkswaterstaatswerken (natte deel), Waterstaatswet (natte deel) en de Regeling waterbodems uit de Wet bodembescherming. Alle wateraspecten waarvoor een vergunning nodig is kunnen in één watervergunning worden meegenomen.

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

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en het waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. In dit kader zijn het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en het Hoogheemraadschap van Rijnland in een vroeg stadium bij de planvorming betrokken.

De watertoets is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) verankerd en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015
Het Provinciaal Waterplan bevat de hoofdlijnen van het provinciaal waterbeleid voor 2010-2015. Het vervangt het provinciaal waterbeleid zoals dat is vastgelegd in het Beleidsplan Groen, Water en Milieu (2006). Dit nieuwe plan vervangt het Grondwaterplan 2007-2013 en beschrijft dus ook het strategische grondwaterbeleid voor Zuid-Holland. Verder voldoet het plan aan de eisen van de nieuwe Waterwet. De provincie vertaalt in dit plan het beleid uit het nationaal waterplan en het huidige Europese beleid naar provinciale kaders en doelstellingen voor de periode 2010-2015. Conform de herziene sturingsvisie water gaat het met name om de wat vraag. De waterschappen beantwoorden in hun waterbeheerplannen vervolgens vooral de hoe vraag. De vier kernopgaven voor de provincie Zuid-Holland zijn:

1. Waarborgen waterveiligheid
2. Realiseren mooi en schoon water

3. Ontwikkelen duurzame (zoet)watervoorziening
4. Realiseren robuust & veerkrachtig watersysteem

Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard 2010-2015
Het Waterbeheerplan geeft het beleid aan voor de vier primaire taken van het hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK), te weten de waterveiligheid (waterkeringenbeheer), het watersysteembeheer (oppervlaktewater en grondwater), het beheer van afvalwaterketen en emissies en het wegenbeheer in de Krimpenerwaard. In de Waterwet is het Waterbeheerplan benoemd als sluitsteen in de trits Nationaal Waterplan, Provinciaal Waterplan en Beheerplan van het waterschap. Alle genoemde plannen zijn eind 2009 vastgesteld voor de periode 2010 tot en met 2015.

Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Rijnland 2010-2015
Het Waterbeheerplan zet de lijnen uit voor de strategie, het beleid en de uit te voeren maatregelen in de planperiode 2010-2015. Het Hoogheemraadschap van Rijnland (hierna Rijnland) streeft drie hoofddoelen na: veiligheid tegen overstromingen, voldoende water, en gezond water, inclusief goed beheer van de afvalwaterketen. Het zwaartepunt ligt bij verbetering van regionale keringen, implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-actueel), renovatie van boezem- en poldergemalen en het uitvoeren van het reguliere baggerprogramma voor polder en boezem.

Keur

Om haar taken goed uit te kunnen voeren hebben de hoogheemraadschappen een aantal regels opgesteld. Deze regels staan onder andere in de Keur. De Keur is van oorsprong vooral gericht op het veilig stellen van de water aan- en afvoer en de bescherming tegen wateroverlast en overstromingen. Met name in de vorm van 'geboden' en 'verboden' voor de wijze van inrichting, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren.

Door een ruimere definitie van het begrip 'waterhuishouding', onder andere in de landelijke Derde en Vierde nota waterhuishouding, en de verbreding van de taken van veel waterschappen, is een meer 'integrale' insteek van de Keur het uitgangspunt. Het voorgaande betekent ook dat onderhoudsplichtigen van wateren, oevers en waterkeringen niet meer alleen moeten letten op een optimale werking van het aan- en afvoersysteem en een optimale bescherming tegen wateroverlast en overstromingen. De wijze van onderhoud dient ook gericht te zijn op de bescherming van de waterkwaliteit, de ecologische toestand (kwaliteit) en daarmee ook op de zogenaamde 'natte' natuurwaarden. Het hoogheemraadschap streeft een goede ecologische toestand na van de watersystemen in haar beheersgebied, conform de Europese Kaderrichtlijn Water en conform nationaal en provinciaal beleid.

De Keur bestaat in essentie uit verboden en geboden. Op alle verboden en geboden kan onder bepaalde voorwaarden door het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap ontheffing (vergunning) worden verleend. Dit is de toestemming om een bepaalde activiteit of ingreep uit te voeren ondanks een algemeen 'verbod'. Het kan ook gaan om een (gedeeltelijke) ontheffing op een 'gebod', zoals de onderhoudsplicht. De keur staat naast het inpassingsplan.

Waterkansenkaart Zuidplaspolder (2006)

De Waterkansenkaart voor de Zuidplaspolder is in opdracht van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en de provincie Zuid-Holland opgesteld. De Waterkansenkaart geeft hun visie op de ruimtelijke inrichting van de polder bezien vanuit de waterinvalshoek. De Waterkansenkaart heeft een bijdrage geleverd aan het afwegingsproces dat ten grondslag ligt aan het Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplas 2006 en de streekplanherziening.

Waterkansenkaart Zuidplaspolder

Voor het gebied gelegen binnen de grenzen van het HHSK is de Waterkansenkaart Zuidplaspolder opgesteld. Volgend op de nota Ruimte wordt een grootschalige functiewijziging voor de gehele Zuidplaspolder voorbereid. De samenwerkende partijen hebben in 2004 de Interregionale Structuurvisie (ISV) opgesteld die later is uitgewerkt in een Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) in 2005. Bij het opstellen van het ISV en ISP is gebruik gemaakt van de nota 'Water en Ruimtelijke Ordening in Schieland' (2001) en de Deelstroomgebiedsvisie Midden-Holland (2003). Toen het ISP de volgende fase van de planvorming in gingen, hebben het HHSK en de afdeling water van de provincie Zuid-Holland daarop ingehaakt met het opstellen van een waterkansenkaart voor de Zuidplaspolder. De waterkansenkaart vormt een bijdrage in het verder uitwerken van de inrichting van het gebied.

Een belangrijke conclusie uit de waterkansenkaart is het kerngebied voor de waterkwaliteit. In het midden, voor een klein deel binnen het westen van het plangebied, liggen bodemtypes (gronden met katteklei), die heel geschikt zijn voor de ontwikkeling van waardevolle oever- en watervegetatie. Vanuit dat oogpunt is dit gebied de waterparel genoemd. Parallel aan de spoorweg wordt een tracé voor een aquatisch ecologische verbinding geschetst. Dit is een ecologische verbinding met bijzondere watervegetaties vanuit het kerngebied naar de Eendragtspolder en naar de polder de Noordplas.

5.8.2 Onderzoek

In het kader van de watertoets is bij de voorbereiding van het inpassingsplan een waterparagraaf opgesteld en besproken met de betrokken waterbeheerders. Dit zijn voor onderhavig plangebied het HHSK, Rijnland en Rijkswaterstaat. In het kader van het concept ontwerp inpassingsplan is een overleg gevoerd met het belaste hoogheemraadschap. De resultaten van dit overleg zijn opgenomen in de bijgevoegde waterparagraaf. Onderhavig ontwerp inpassingsplan is naar aanleiding van de wensen en eisen van de waterbeheerders aangepast.

Op 5 januari heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland gereageerd en op 7 januari is een reactie ontvangen van het HHSK. Beide hebben enkele opmerkingen gemaakt over de opgestelde waterparagraaf, maar geven met toepassing van deze opmerkingen een positief advies omtrent de watertoets.

Rijkswaterstaat is de beheerder van de waterbekkens bij het Gouwe Aquaduct. Omdat in deze waterbekkens geen aanpassingen worden gedaan heeft Rijkswaterstaat het concept ontwerp inpassingsplan in het kader van het vooroverleg ontvangen.

5.8.3 Conclusie

De van de waterbeheerders ontvangen opmerkingen over de watertoets zijn verwerkt in het document. Het aangepaste document is opgenomen in de bijlage van onderhavig inpassingsplan. Deze aanpassingen hebben geen gevolg gehad voor het inpassingsplan en het ontwerp van de Extra Gouwekruising.

5.9 Mobiliteit

5.9.1 Beleidskader

Nota Mobiliteit
De Nota Mobiliteit is in paragraaf 2.1.2. besproken.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020
In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren. Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist.

Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

5.9.2 Onderzoek

Autonome situatie
In eerste instantie is onderzocht wat de verkeersintensiteiten zijn wanneer de huidige situatie in 2020 nog steeds aanwezig is. De autonome situatie laat op veel wegen rond de Gouweknoop een forse groei van de verkeersintensiteiten zien. Dit betreft vooral de N207 op diverse locaties en ook de Zuidelijke Rondweg in Waddinxveen. De grootste verkeersgroei zit op de Coenecoopbrug. Daarnaast geven ook de snelwegen A12 en A20 een forse groei van 35% tot 50%.

In een Quick scan uit 2008 is op basis van microscopische verkeersanalyses geconcludeerd dat de verkeerssituatie op de noordbaan (komend uit Utrecht) gaat van: 'weinig problemen' in 2004 naar 'ernstige schokgolven met terugslageffecten'. Dit wordt veroorzaakt door de complexe weefbewegingen en de wachtrijen voorde A20 richting Rotterdam. Op de zuidbaan (richting Utrecht) treden in 2004 al schokgolven op, maar deze zijn lokaal beheersbaar omdat er geen sprake is van terugslag. Wel wordt erop gewezen dat in 2004 hier sprake is van verkeersveiligheidsproblemen vanwege grote en onverwacht snelheidsverschillen. In 2020 zijn de problemen niet meer lokaal beheersbaar. Hierdoor treedt terugslag op van schokgolven op stroomopwaarts gelegen wegvakken van zowel de A12 als de A20.

In de uitwerking uit 2009 wordt gesteld dat het grootste verkeersprobleem wordt veroorzaakt door het wevend verkeer op het knooppunt Gouwe en in tweede instantie door de capaciteitsproblemen op de A20.

Plansituatie
De aanleg van de Extra Gouwekruising en het ontvlechten van de diverse weefbewegingen heeft tot gevolg dat op de meeste locaties de verkeersintensiteiten minder zijn dan de autonome groei. Op een aantal locaties is sprake van een toename. De belangrijkste constateringen zijn:

- De Extra Gouwekruising (locatie 0): deze nieuwe verbinding trekt 19.000 motorvoertuigen per etmaal.
- A12 en A20: De verkeersintensiteiten op de A12 en A20 wijzigen in beperkt mate, met uitzondering van de situatie bij het Gouweaquaduct (3). Hier daalt de intensiteit op de A12 beduidend (11%) als gevolg van de aanleg van de Extra Gouwekruising. Wel liggen de intensiteiten door de autonome groei op een hoger niveau dan in het basisjaar 2004.
- N207 – Gouda West (9): De verkeersintensiteiten op de N207 aan de oostzijde van de Gouwe (ter hoogte van het bedrijventerrein Goudse Poort) neemt toe. Deze weg is een aantrekkelijke aanrijroute voor het verkeer richting A12. In de Referentiesituatie gaat dit verkeer via de Goudse Poort (10). Hierdoor nemen daar de intensiteiten af. Op de Goudse Poort zit wel een forse autonome groei door de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Goudse Poort en de Spoorzone.
- N207 – Julianasluis (11): Autonoom is er op deze locatie sprake van een forse toename van het verkeer. Dit wordt veroorzaakt door de realisatie van de Zuidelijke Rondweg Gouda en de realisatie van Westergouwe. De plansituatie leidt tot een lichte toename ten opzichte van de Referentiesituatie.
- De Zuidelijke Rondweg Waddinxveen (14 en 15) groeit autonoom fors, met name aan de westzijde door de realisatie van de woonwijk Triangel. Het planeffect is vrijwel nihil.
- Moordrechtboog (19): Realisatie van de extra Gouwekruising geeft een afname van de intensiteit op de Moordrechtboog.

De problemen met de verkeersafwikkeling op de A12 worden opgelost met de Extra Gouwekruising. Wel blijven de problemen met de A20 net ten westen van de knoop nog bestaan. Hierdoor bestaat de kans dat er verkeer terugslaat van de A20 naar de Gouweknoop. Dit probleem wordt nader geanalyseerd in de verkenning A20 Nieuwerkerk – Gouweknoop. De Extra Gouwekruising kan het verkeer goed verwerken.
Er zijn een aantal kruispunten en lokale wegen, waarvan de verkeersafwikkeling extra aandacht vraagt. Dit betreft:

- de rotonde bij de oostelijke aantakking van de Extra Gouwekruising;
- de aantakking van de Extra Gouwekruising aan de westkant bij de Moordrechtboog.

Tevens is de verkeerssituatie in de plansituatie aan de westzijde van de Gouwe (Goudse Poort) problematisch, maar dit was ook reeds het geval in de autonome situatie. Hier staat tegenover dat de extra Gouwekruising meer lucht geeft op de lokale en regionale Gouwekruisingen. Dit is te merken aan een afname van de hoge IC-waarden op de Waddinxveense brug, de Coenecoopbrug en de Julianalsluis.

Verkeersveiligheid
Bij de realisatie van het voorgenomen plan wordt een deel van het verkeer dat zich afwikkelt op de relatief veilige snelwegen via de Extra Gouwekruising afgewikkeld. Daar staat tegenover dat deze snelwegen in 2020 ter hoogte van de Gouweknoop niet veilig zullen zijn vanwege terugslag en onverwachte snelheidsverschillen. Met de realisatie van de Extra Gouwekruising wordt de problematiek van de terugslag en snelheidsverschillen verlicht. Deze problemen kunnen definitief worden opgelost door het capaciteitstekort op de A20 (Gouweknoop – Nieuwerkerk) aan te pakken.

Scheepvaart
Realisatie van een nieuwe brug heeft effecten op het scheepvaartverkeer. De Gouwe is voor de scheepvaart een hoofdvaarweg (klasse CEMT IV / M6) en deze is in beheer bij de provincie Zuid- Holland. De Gouwe is onderdeel van de 'middelste' vaarroute tussen Rotterdam en Amsterdam. In het nationale en provinciale beleid is neergelegd dat wordt gestreefd naar betrouwbare reistijden voor het scheepvaart verkeer en om het water een grotere rol te laten spelen in het totale vrachtvervoer. Specifiek voor de Gouwe is het provinciale beleid erop gericht de route geschikt te maken voor 3 laagscontainervaart. Dit houdt verband met de ontwikkeling van de overslagterminal bij Alphen aan den Rijn die in de loop van 2010 in bedrijf wordt genomen. Het traject is onderdeel van een 'staande mast' route. Hiermee is deze route, in tegenstelling tot de nadere parallelle routes, geschikt voor bijzondere transporten. Hierdoor heeft dit traject ook een belangrijke functie voor de recreatievaart.

5.9.3 Conclusie

In de autonome situatie is sprake van een grote groei van verkeer en daarmee samenhangende problematiek. Met de realisatie van de Extra Gouwekruising verbetert de situatie door minder weefverkeer. Met het gebruik van prijsbeleid voor gebruikers van de weg neemt de hoeveelheid gebruikers flink af. Hierover is (nog) geen beslissing genomen.

Met de realisatie van de Extra Gouwekruising treedt een verbetering in de verkeersveiligheid op. Wel dient het capaciteitstekort op de A20 (Gouweknoop – Nieuwerkerk) te worden aangepakt.

Onderdeel van de Extra Gouwekruising is een nieuwe brug over de Gouwe, parallel aan het Gouwe-aquaduct. De realisatie van de brug vormt geen probleem, mits de regels voor de scheepvaart in acht worden genomen.

6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

Voorliggend inpassingsplan bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding), regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het inpassingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast. Het inpassingsplan is opgesteld conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) versie 2008. Hierdoor is het plan geschikt voor interactieve uitwisseling via het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2008.

De toelichting heeft in beginsel geen rechtskracht. Niettemin vormt zij een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het inpassingsplan.

6.2 Methodiek

In het inpassingsplan hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming toegewezen gekregen. Daarnaast komen op sommige gronden aanduidingen voor. Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, aan de in het plangebied gelegen gronden zijn toegekend. Een bestemming heeft altijd betrekking op een geometrisch bepaald vlak; lijn- en puntbestemmingen komen niet voor. Aanduidingen bevatten specificaties van bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Aanduidingen hebben altijd juridische betekenis, die in de regels wordt gegeven.

6.3 Regels

Conform bovengenoemde landelijke standaard zijn de regels ondergebracht in vier hoofdstukken. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Hierin worden de gebruikte begrippen en de wijze van meten uiteengezet, teneinde een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Hier worden voor alle voorkomende bestemmingen en de bijbehorende regels uiteengezet.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierin staan de algemeen geldende regels, in aanvulling op de bestemmingsregels, welke voor meerdere of alle bestemmingen van toepassing zijn.
- Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels. Hierin is het overgangsrecht geregeld alsmede de citeertitel en het vaststellingsdictum.

6.4 Bestemmingen

De regels volgen een éénduidige opbouw, conform SVBP2008. De regels voor de bestemmingen zijn in de regel als volgt opgebouwd en bevatten tenminste:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels.

In de bestemmingsomschrijving wordt aangegeven welke functies binnen de bestemming zijn toegelaten, en of gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde en/of andere werken zijn toegelaten.

De bouwregels bevatten regels voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Het betreft meestal regels inzake de situering en inzake de (maximale) bouwhoogte.

Daarnaast komen in sommige bestemmingen één of meer van de volgende onderdelen voor:
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;

6.5 Artikelsgewijze toelichting

6.5.1 Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen
In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van de regels.

Artikel 2: Wijze van meten
In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. De regels inzake de wijze van meten voorkomen interpretatieverschillen bij de toepassing van de regels over maatvoeringen.

6.5.2 Bestemmingen

Artikel 3: Verkeer

Voor alle gronden in het plangebied is één bestemming opgenomen, de bestemming "Verkeer". Mede gelet op het bepaalde in artikel 3.3.1 Bro is geregeld dat binnen deze bestemming verkeerswegen zijn toegestaan met maximaal 2 x 2 rijstroken inclusief alle bijbehorende voorzieningen. Dit is uitgezonderd op- en afritten, in- en uitvoegstroken en opstelstroken.

Binnen deze bestemming zijn verkeerswegen toegestaan, maar daarnaast ook verschillende bijbehorende functies zoals bermstroken, geluidwerende voorzieningen, groenvoorzieningen, oppervlaktewater, watergangen, voet- en fietspaden alsmede tijdelijke bouw- en opslagplaatsen en andere bijbehorende voorzieningen.

Aangezien het ontwerp van de extra Gouwekruising nog niet exact in detail vastligt, dienen geringe wijzigingen in de uitwerkingsfase van het ontwerp opgevangen kunnen te worden in het inpassingsplan. Vandaar dat met één bestemming is gewerkt, zodat het inpassingsplan kleine aanpassingen van het ontwerp niet in de weg staan. Dit sluit aan op de wijze van bestemmen die in de vigerende bestemmingsplannen hoofdzakelijk is toegepast. Daarin is ook geen onderscheid gemaakt tussen de exacte ligging van de hoofdrijbanen en de daarnaast gelegen groen- en watervoorzieningen en voet- en fietspaden.

Op deze wijze kunnen de ruimtes tussen de huidige A12 en de nieuwe parallelwegen flexibel benut worden voor taluds, groen- en watervoorzieningen.

Verder zijn specifiek voor enkele delen in het plangebied aanduidingen opgenomen. Voor het gedeelte van het plangebied waar het geplande ecoduct is voorzien is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - faunapassage' opgenomen. Naast de benodigde verkeersvoorzieningen zijn hier ook (ondergrondse) voorzieningen toegestaan voor een ecologische verbindingszone. Aangezien de exacte locatie van deze voorzieningen nog niet bekend is, is een ruimer gebied aangeduid.

Voor de in het plangebied aanwezige primaire watergangen is specifiek de aanduiding 'water' opgenomen. Deze gronden zijn tevens bestemd voor de watergangen alsmede voor bijbehorende onderhoudstroken.

Artikel 4: Verkeer - Railverkeer
Een klein deel van traject van de Extra Gouwekruising kruist de spoorlijn Alphen aan den Rijn - Gouda. Voor dit deel is de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' opgenomen. Binnen deze bestemming zijn dezelfde wegen toegestaan als in de bestemming 'Verkeer', met daarbij toegevoegd een spoorlijn.

Artikel 5: Water
De Gouwe is bestemd als 'Water'. Hiermee wordt een accent gelegd op het primaire gebruik van dit gebied. Voor de brug is een aanduiding 'brug' opgenomen. In de regels zijn hier specifieke hoogtes voor opgenomen.

Artikel 6: Leiding - Gas
In het plangebied liggen enkele transportleidingen die planologisch relevant zijn. Het betreft enkele gastransportleidingen. Om de belangen van deze leidingen te regelen zijn voor de leidingen inclusief de bijbehorende zakelijk-rechtstroken zogenaamde dubbelbestemmingen opgenomen.

De gronden waarop deze dubbelbestemmingen rusten zijn primair bestemd voor de aanwezige leidingen en de bijbehorende zakelijk-rechtstroken. Bouwwerken en werken voor de 'onderliggende' bestemming 'Verkeer' zijn uitsluitend toegestaan met respectievelijk een afwijking of een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden indien de belangen van de leiding niet worden geschaad.

Artikel 7: Waterstaat - Waterkering
De bestemming 'Waterstaat - Waterkering' is over de andere bestemmingen heen gelegd. Deze dubbelbestemming regelt het bijzonder belang dat voor deze gebieden geldt. Voordat de onderliggende bestemming kan worden toegepast dient eerst het bijzonder belang van deze bestemming te worden afgewogen. Dit houdt in dat voordat er gebouwd mag worden eerst moet worden voldaan aan de eisen van het hoogheemraadschap.

6.5.3 Algemene regels

Artikel 8: Anti dubbeltelregel
De anti dubbeltelregel voorkomt dat dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking mogen worden genomen bij het verlenen van (verschillende) omgevingsvergunningen voor het bouwen, waardoor bebouwingsmogelijkheden onbedoeld kunnen worden verruimd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Artikel 9: Algemene afwijkingsregels
De algemene afwijkingsregels bevatten bevoegdheden voor het bevoegd gezag om afwijking te verlenen van de regels van het plan ten behoeve van afwijkingen van ondergeschikte aard.

Artikel 10: Algemene wijzigingsregels
De algemene wijzigingsregels bevatten bevoegdheden voor het bevoegd gezag om de bestemmingen binnen het plan gedeeltelijk te wijzigen. Daarbij het gaat het als eerste om afwijkingen van bestemmingsgrenzen in algemene zin, tot maximaal 10%, indien de situatie in het veld niet geheel overeenkomt met die op de kaart. Verder is het bevoegd gezag bevoegd, na onderzoek en deskundige advisering, milieu en veiligheidszones aanpassen.

Artikel 11: Algemene procedureregels
De algemene procedureregels geven aan welke procedure gevolgd dient te worden bij toepassing van in dit plan opgenomen bevoegdheden.

6.5.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12: Overgangsrecht

Het overgangsrecht is van toepassing op bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wro.

Artikel 13: Slotregel

De slotregel geeft aan hoe de regels van het plan worden aangehaald. De slotregel wordt gevolgd door het vaststellingsdictum. Het vastgestelde plan wordt ondertekend door de voorzitter van Provinciale Staten, alsmede door de griffier.

7 Uitvoering en beheer

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wro dient in het kader van een inpassingsplan onder andere inzicht te worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan binnen de wettelijke planperiode van 10 jaar.

7.1.1 Financiering parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe

De provincie Zuid-Holland is opdrachtgever voor de aanleg van de Extra Gouwekruising en is samen met de regio en het Rijk de belangrijkste kostendrager. Voor de realisering van dit plan is geen grondexploitatie opgesteld. De projectkosten bestaan grofweg uit de kosten voor de grondverwerving en de aanleg van de infrastructuur.

De middelen zijn contractueel verankerd en worden door het Rijk en de regio ter beschikking gesteld aan de provincie voor de uitvoering van de Extra Gouwe Kruising. De kosten worden gedragen door het Rijk, de Regio en de provincie Zuid-Holland.

Voor de aanleg van de Extra Gouwekruising zijn afspraken gemaakt met het Rijk. Op 19 mei 2010 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een projectbesluit genomen in het kader van het MIRT. Hiermee zijn de middelen van het Rijk gereserveerd in de begroting. Op 10 november 2010 is het Uitvoeringsbesluit gepland door de Minister van Infrastructuur en Milieu op basis waarvan de subsidiebeschikking wordt afgegeven.

De maximale rijksbijdrage bedraagt € 112 miljoen voor het gehele project parallelstructuur A12. De provincie heeft € 130 miljoen gereserveerd in het MPI. Het resterende deel van de regionale bijdrage (€ 30 miljoen) wordt betaald vanuit de opbrengsten van de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder. De regionale bijdrage is vastgelegd in afspraken in het kader van het Ontwikkelings Strategie Kader (OSK) ten behoeve van de Zuidplaspolder.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar is.

7.1.2 Verwerving

Om de Extra Gouwekruising fysiek aan te kunnen leggen, dient de provincie de beschikking te hebben over de gronden. Getracht wordt om deze gronden middels minnelijke verwerving in eigendom te krijgen, waarbij wordt opgemerkt dat het merendeel van de gronden reeds in bezit van Rijk, provincie of gemeente is.

Door de provincie Zuid-Holland wordt, ten aanzien van de gronden, benodigd voor onderhavig inpassingsplan, een actief grondbeleid voorgestaan. Dit houdt in dat de provincie actief poogt de gronden via minnelijke weg te verwerven op basis van de door de provincie gehanteerde uitgangspunten ten aanzien van prijsstelling en tempo, op zodanige wijze, dat de voorgenomen uitvoering van het inpassingsplan hierdoor niet wordt belemmerd.

Als het niet mogelijk is om particuliere percelen die nodig zijn ten behoeve van de uitvoering van het in het inpassingsplan voorgestane beleid minnelijk te verwerven en als gebleken is van voldoende noodzaak en urgentie om tijdig over de betreffende gronden te beschikken voor de uitvoering van het inpassingsplan, bestaat de mogelijkheid om over te gaan tot onteigening. Hierbij zullen de wettelijke procedures in acht worden genomen.

7.1.3 Exploitatieplan

Met de inwerkingtreding van de Wro is ook de daar onderdeel van uitmakende Grondexploitatiewet in werking getreden. Op grond van artikel 6.12 Wro is het verplicht om voor het inpassingsplan een exploitatieplan op te stellen. Provinciale Staten kunnen echter beslissen bij de vaststelling van het inpassingsplan om geen exploitatieplan vast te stellen.

Ten aanzien van de uitvoering van het inpassingsplan is hoofdzakelijk de uiteindelijke aanleg van de Extra Gouwekruising van belang voor de exploitatie c.q. de financiële uitvoerbaarheid.

De uitvoering van het project is dan ook anderszins verzekerd waardoor bij het voorliggende inpassingsplan geen exploitatieplan nodig is.

7.2 Beheer en handhaving

Het inpassingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel ervan is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen.

Bij overtreding van regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke aanlegvergunning en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het inpassingsplan of een ontheffing. De handhaafbaarheid van een inpassingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Conform artikel 3.1.1 van het Bro heeft Gedeputeerde Staten bij de voorbereiding van voorliggend inpassingsplan Extra Gouwekruising overleg gevoerd met betrokken rijksdiensten en gemeente, met de waterbeheerders en met andere gemeenten van wie belangen in het geding zijn. Artikel 3:6 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is van overeenkomstige toepassing.

De resultaten hiervan zijn, voorzover noodzakelijk, in dit ontwerp inpassingsplan verwerkt. In bijlage 1 is de Notitie overlegreacties opgenomen.

8.2 Horen gemeenteraad

De raad van de gemeente Waddinxveen wordt schriftelijk gehoord in het kader van artikel 3.26 lid 1 Wro. De gemeenteraad heeft nog niet ingestemd met het opstellen van voorliggend inpassingsplan.

Bijlagen

Bijlage 1: Notitie overlegreacties

Inpassingsplan Extra Gouwekruising - Provincie Zuid-Holland

Notitie overlegreacties

Per brief van 9 november 2010 is het concept-ontwerp inpassingsplan Extra Gouwekruising in het kader van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro), toegezonden aan overlegpartners. Artikel 3.1.1. Bro gelast het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan / inpassingsplan om overleg te plegen met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De aan de overlegpartners toegezonden brief is hier als bijlage 1 opgenomen. Overlegreacties zijn ontvangen van:

1. Gemeente Waddinxveen, Postbus 400, 2740AK Waddinxveen, bij brief van 6 december 2010 (kenmerk: PRO/A12/ms-91), ontvangen op 8 december 2010;
2. Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 156, 2300AD Leiden, bij brief van 7 januari 2011, ontvangen op 10 januari 2011;
3. Ministerie van Defensie, Commando DienstenCentra, Postbus 8002, 3503RA, Utrecht, bij brief van 18 november 2010, ontvangen op 19 november 2010;
4. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 19, 9700MA Groningen, bij brief van 1 december 2010 (kenmerk: TAJW 10.2518), ontvangen op 3 december 2010;
5. Politie Hollands Midden, Postbus 4240, 2350 CE Leiderdorp, bij e-mail van 14 december 2010, ontvangen op 14 december 2010;
6. Prorail Regio Randstad Zuid, Postbus 2625, 3000CP, Rotterdam, bij e-mail van 8 december 2010, ontvangen op 8 december 2010;
7. Regionale Brandweer Hollands-Midden, Rooseveltstraat 4a, 2321BM, Leiden, bij brief van 21 december 2010 (kenmerk: JM\301327), ontvangen 24 december 2010;
8. VROM-Inspectie, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Postbus 16191, 2500BD Den Haag, bij brief van 10 december 2010 (kenmerk: 20100072306-RBO-ZW), ontvangen op 13 december 2010;

De overlegreacties zijn samengevat en van beantwoording voorzien. De ingediende reacties zijn als bijlage 2 bij deze notitie opgenomen.

Voorts dient voor het vaststellen van het inpassingsplan door Provinciale Staten de gemeenteraad gehoord te zijn. Letterlijk zegt de wettekst van de Wet ruimtelijke ordening hierover in artikel 3.26:

"Indien sprake is van provinciale belangen kunnen provinciale staten, de betrokken gemeenteraad gehoord, voor de daarbij betrokken gronden een inpassingsplan vaststellen …"

Er wordt verder niet aangegeven wanneer en hoe de gemeenteraad gehoord dient te worden. De betrokken wethouders van de gemeente Waddinxveen zijn in april 2010 schriftelijk formeel op de hoogte gesteld van het voornemen van de provincie een inpassingsplan op te stellen. Het college van Gedeputeerde Staten heeft in de vergadering van 27 april 2010 in principe besloten een inpassingsplan te maken voor de Extra Gouwekruising. Het conceptontwerp van het inpassingsplan is in het kader van het vooroverleg ook aan de gemeente van Waddinxveen gestuurd. Op 16 februari 2011 heeft, tijdens de vergadering van de raad van Waddinxveen, het horen van de raad plaatsgevonden.

Hier volgt de samenvatting van hetgeen door de raad is uitgesproken met betrekking tot het concept-ontwerp inpassingsplan en de provinciale reactie daarop.

Samenvatting:
Raadslid Beekman heeft namens de raad van Waddinxveen het woord gevoerd. Allereerst is door de heer Beekman aangegeven dat de provincie gehoor heeft gegeven aan het verzoek van de raad om bij inpassingsplannen tijdig betrokken te worden.
De raad vraagt aandacht voor het huidige fietspad langs de A12, het Moerkapellepad, dat in het inpassingsplan gedeeltelijk wordt verlegd. Het verlegde fietspad zal een vrijliggend pad zijn, maar er komen wel zes oversteekplaatsen bij. Dit komt de verkeersveiligheid, het bestaande pad wordt veel gebruikt door schoolgaande kinderen, niet ten goede. De raad dringt er op aan om de huidige situatie van een vrijliggend fietspad, zonder aanleg van extra oversteekplaatsen, na aanleg van de parallelstructuur, zoveel mogelijk te herstellen.
Waddinxveen begint bijna aan de bouw van de wijk Triangel. Geluidsoverlast van verkeer heeft effect op woningen van Triangel en dan met name op de gestapelde woningen binnen de wijk. De raad geeft te kennen er aan te hechten bij de inrichtingsplannen een vrije keus te houden, waarbij geluidsoverlast zoveel mogelijk met technische oplossingen en geluidschermen dient te worden beperkt.
De raad geeft aan het verzoek van de politie Hollands Midden om een extra aansluiting te maken op de Extra Gouwekruising, nabij de huidige kruising tussen de Zuidelijke Rondweg en het bedrijventerrein Coenecoop, te ondersteunen. De aansluiting zal een aanzienlijke reductie van het aantal kilometers en kruisingen tussen Coenecoop, het nieuwe bedrijvenpark Gouwepark en de A12 betekenen, wat de verkeersveiligheid ten goede zal komen.
Als laatste punt geeft de raad van Waddinxveen aan niet helemaal gerust te zijn op het mogelijk extra verkeer op de lokale Waddinxveense wegen en vraagt of hier al onderzoek naar is gedaan.

Beantwoording:
In het concept-ontwerp inpassingsplan dat aan de overlegpartners is aangeboden is gemeld dat het huidige fietspad Moerkapellepad (tegen de A12 aan ten zuiden van bedrijventerrein Coenecoop) komt te vervallen. Als alternatief is er het fietspad over de Coenecoop, dat aangepast wordt zodat het vrij van de Zuidelijke Rondweg zal liggen. Wel zijn er in dit alternatief extra oversteken ten opzichte van het Moerkapellepad. Op dit moment is de provincie in overleg met de gemeente Waddinxveen (ambtelijk) en wordt inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven:
- Fietspad over Coenecoop (voorstel Provincie);
- Fietspad door Triangel, onder spoor en over Coenecoop (is onderdeel van plan van Provincie);
- Herstellen fietspad Moerkapellepad (tussen Zuidelijke Rondweg en Extra Gouwe Kruising in).

Op korte termijn wordt een bijeenkomst georganiseerd waarin deze alternatieven met elkaar worden vergeleken op kosten, techniek, ruimtelijke inpassing etc. Daarna hopen we samen met een gedragen voorstel te komen dat eventueel zal moeten worden verwerkt in het inpassingsplan.

Voor de grondgebonden woningen van Triangel is het mogelijk als gevolg van de aanleg van de Extra Gouwe Kruising met ter hoogte van Triangel een geluidsscherm, geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) te hebben. Hierdoor hoeven er voor grondgebonden woningen geen Hogere waarden te worden aangevraagd.
Voor wat betreft de (mogelijke) woontorens in het gebied, dient in gezamenlijk overleg tussen gemeente en provincie naar mogelijke locaties te worden gekeken en te worden bezien in hoeverre en welke maatregelen wanneer noodzakelijk zijn.

De Politie Hollands Midden heeft in het kader van het provinciaal inpassingsplan per e-mail de overweging gegeven om het bedrijventerrein Coenecoop te ontsluiten op de Parallelstructuur A12 - Extra Gouwekruising. Dit verzoek is ook door de Raad van Waddinxveen tijdens het horen nog een

keer onder de aandacht gebracht. De raad heeft ook de variant aangedragen om, wanneer de ontsluiting niet op de Extra Gouwekruising gerealiseerd kan worden, deze te verplaatsen naar de Vredenburghlaan nabij de (toekomstige) kruising Extra Gouwekruising en de Moordrechtboog.
Naar aanleiding van dit verzoek willen wij allereerst stellen dat provinciale wegen niet de functie hebben om woonwijken en/of bedrijfsterreinen te ontsluiten. De gevraagde ontsluiting heeft een belemmerend effect op de doorstroming van de Extra Gouwekruising en betekent dus extra reistijd voor het verkeer op deze weg. Dit past niet binnen het doel van de Extra Gouwekruising, die juist ontworpen is om de bereikbaarheidsproblemen rondom de Gouweknoop op te lossen. Om verkeer vlot en veilig door te laten stromen dienen zo min mogelijk aansluitingen plaats te vinden. Doorstroming en veiligheid zijn hier kernbegrippen. Wij achten het dan ook niet juist om het bedrijventerrein Coenecoop op de Extra Gouwekruising aan te sluiten om zo een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein te faciliteren. Bij de verdere ontwikkeling van de Vredenburghlaan zullen wij het verzoek tot aansluiting nader bezien. Voorts zullen wij de opmerkingen van de politie Hollands Midden inzake veiligheid versus ongelukken op de omliggende (provinciale) wegen met onze Dienst Beheer Infrastructuur (wegbeheerder) bespreken.

Voor de Extra Gouwekruising is, naast het doorrekenen van de verkeersmodellen, specifiek onderzoek verricht naar het openingsregime van de te realiseren brug en het effect op de doorstroming. Hierbij is niet alleen naar de scheepvaart gekeken, maar ook naar het wegennet rondom de Extra Gouwekruising. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat opening van de Extra Gouwekruising buiten de spitsperiode op het onderliggend wegennet buiten de parallelstructuur niet of nauwelijks tot problemen leidt . De meeste verkeershinder in dit gebied wordt door de Coenecoopbrug veroorzaakt. Doordat ca. 10% van het verkeer dat via de Coenecoopbrug gaat zich zal verplaatsen naar de Extra Gouwekruising, is de verwachting dat de verkeersdruk rond deze brug zal afnemen.

Bijlage 1: De aan de overlegpartners aangeboden brief

provincie ZUID HOLLAND

Gedeputeerde Staten N.M.

Contact
E. Sprietsma
T 070 - 441 62 47
e.sprietsma@pzh.nl
K.P. Spannenburg
T 070 - 441 80 82
kp.spannenburg@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
09 NOV 2010

Ons kenmerk
PZH-2010-215335838

Zie adreslijst

Onderwerp
Overleg ex artikel 3.1.1. Bro inzake het inpassingsplan 'Extra Gouwekruising' (gemeente Waddinxveen)

Geachte heer/mevrouw,

In het kader van het overleg bij de voorbereiding van inpassingsplannen, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, vragen wij uw aandacht voor het concept-ontwerp van het inpassingsplan (provinciaal bestemmingsplan) 'Extra Gouwekruising' (gemeente Waddinxveen).

Met het plan wordt beoogd de Extra Gouwekruising, die onderdeel uitmaakt van de nieuwe parallelstructuur A12, planologisch mogelijk te maken. Enkel de weg en de noodzakelijke voorzieningen en maatregelen zoals kunstwerken en natuur- en watercompensatie worden bestemd. Het inpassingsplan heeft betrekking op het grondgebied van de gemeente Waddinxveen.
Voor het inpassingsplan is gekozen omdat de aanleg van de Parallelstructuur A12 waar de Extra Gouwekruising deel van uitmaakt, een provinciaal en rijksbelang betreft voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen rondom de Gouweknoop. In onderling overleg met de grondgebiedgemeente Waddinxveen is, mede gelet op het bovenregionale karakter van de nieuwe infrastructuur, besloten dat de provincie het voortouw neemt inzake de ruimtelijke planvorming.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 8 en 9 en bussen 18, 22, 65 stoppen dichtbij het provinciehuis. Vanaf station Den Haag CS is het tien minuten lopen. De parkeerruimte voor auto's is beperkt.

provincie ZUID HOLLAND

Ons kenmerk
PZH-2010-215335838

Graag vernemen wij **uiterlijk 8 december 2010** uw standpunt over dit concept.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,	voorzitter,
M.H.J. van Wieringen-Wagenaar	J. Franssen

1. Gemeente Waddinxveen

Samenvatting:

Ten gevolge van het (inpassings)plan verandert de openbare inrichting zeer ingrijpend. Zo lijkt het er op dat het vrijliggende fietspad ter hoogte van Coenecoop verdwijnt. Waddinxveen wil dat dit fietspad behouden blijft. De gemeente is in gesprek met de projectorganisatie van de provincie over dit onderwerp en over de onderwerpen communicatie met omwonenden, de architectuur van de nieuwe brug, de inpassing van het plan in de ruimte en de inbreng van gronden, en gaat er van uit goede afspraken te kunnen maken over deze onderwerpen.

Ten aanzien van het MER wordt opgemerkt dat een aantal onderwerpen nadere toelichting en onderbouwing behoeft. Hierover neemt de gemeente contact op.
Ook in het inpassingsplan staan zaken die om enige verduidelijking en onderbouwing vragen. De gemeente heeft deze benoemd in een bij de brief gevoegde bijlage. Hier wordt volstaan met een verwijzing naar deze bijlage.

Beantwoording:

Met de gemeente wordt overleg gevoerd over onder andere de toekomst van het fietspad Moerkapellepad. De uitkomst hiervan zal in het inpassingsplan worden verwerkt.

De tekst op pagina 1 van de toelichting van het inpassingsplan ten aanzien van de planning van de planprocedure wordt aangepast en in paragraaf 2.2.3 wordt het adagium "eerst bewegen, dan bouwen" benoemd.
Paragraaf 2.3.1 is geen volledige opsomming van alles wat er in de Structuurvisie Waddinxveen 2030 is opgenomen over de parallelstructuur A12. Wel zal toegevoegd worden dat in de structuurvisie is benoemd dat een parallelstructuur langs de A12 met een tweede Coenecoopbrug denkbaar is. Op de plankaart is hiervoor ruimte gereserveerd.
Tekst pagina 14, paragraaf 3.2.3 staat dat het fietspad Moerkapellepad komt te vervallen. Dit is het uitgangspunt van de provincie. Zoals hierboven vermeld wordt op dit moment met de gemeente Waddinxveen nog overleg gevoerd over de toekomst van het fietspad. De uitkomst hiervan zal in het inpassingsplan worden verwerkt.
In hoofdstuk 4 van de plantoelichting is een koppeling aangebracht met de tekst van het MER.
In paragraaf 5.2.2. van de toelichting zijn mogelijke maatregelen genoemd. Hier is niet gezegd dat deze maatregelen ook daadwerkelijk getroffen moeten worden.
De resultaten van het inmiddels uitgevoerde archeologisch onderzoek zijn in de toelichting verwerkt.
In reactie op het verzoek om verduidelijking van de in de toelichting opgenomen bewering dat het effect van de Extra Gouwekruising op de hoeveelheid verkeer op de Zuidelijke Rondweg Waddinxveen vrijwel nihil is kan opgemerkt worden dat het verkeer van de Extra Gouwekruising niet op de Zuidelijke Rondweg komt en de realisatie van de Extra Gouwekruising ook niet leidt tot fysieke ingreep aan de Zuidelijke Rondweg.
In paragraaf 5.9.2 is de tekst onder het kopje Gevoeligheidsanalyse prijsbeleid verwijderd.
Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid kan nog worden opgemerkt dat in paragraaf 7.1.1. de bedragen voor het gehele project parallelstructuur A12 zijn genoemd inclusief de regionale bijdrage van € 30 miljoen. De realisatiekosten van de Extra Gouwekruising bedragen slechts een deel van het totaal van deze bedragen.

2. Hoogheemraadschap van Rijnland

Samenvatting:

Het waterschap geeft een positief advies en heeft geen opmerkingen op het concept-ontwerp inpassingsplan.

Beantwoording:

De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

3. Ministerie van Defensie, Commando DienstenCentra

Samenvatting:

Aangegeven is dat defensie geen op- en/of aanmerkingen heeft op het concept-ontwerp inpassingsplan.

Beantwoording:

De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

4. N.V. Nederlandse Gasunie

Samenvatting:

In het plangebied ligt een tweetal gastransportleidingen met toebehoren van de Gasunie. De weergave van de gasleidingen op de verbeelding komt echter niet overeen met de gegevens van de Gasunie. Voor de duidelijkheid zijn de digitale leidinggegevens door de Gasunie bij de brief gevoegd.

Verzocht wordt in artikel 6.1, onder a., de term instandhouding toe te voegen aan de bestemmingsomschrijving. Gastransportleidingen kennen een belemmeringsstrook waarvoor ter bescherming bouw- en aanlegvoorschriften gelden. Deze strook heeft geen samenhang met externe veiligheid en de Gasunie ziet dan ook geen meerwaarde in de benaming 6.1, onder b. "Veiligheidszone externe veiligheid".

De voorgenomen activiteiten kunnen een negatief effect hebben op een veilige en ongestoorde ligging van de leidingen en daarmee de leveringszekerheid. Hierom is nadere afstemming gewenst.

Beantwoording:

De weergave van de ligging van de gastransportleidingen in het plangebied van het concept-ontwerp is vergeleken met de door de Gasunie aangeleverde gegevens. Geconstateerd is dat beide gastransportleidingen (leiding direct ten oosten van de Gouwe en de leiding parallel aan de Zuidelijke Rondweg en langs het spoor) correct op de verbeelding zijn weergegeven met de dubbelbestemming "Leiding-Gas". Wel is opgemerkt dat naast de gastransportleiding van de Gasunie nog een tweetal gasleidingen parallel aan de Zuidelijke Rondweg en één gasleiding ter hoogte van Coenecoop richting de A20 op de verbeelding zijn ingetekend. Deze laatste gasleiding betreft een gasleiding van Stedin die buiten gebruik is. Ook parallel aan de Zuidelijke Rondweg en parallel aan de leiding van de Gasunie ligt een leiding van Stedin. Deze leiding valt ook binnen de dubbelbestemming "Leiding-Gas".

Ten aanzien van de onder 6.1, onder b. van de regels van het concept ontwerp inpassingsplan opgenomen "Veiligheidszone externe veiligheid" kan het volgende worden opgemerkt. Voor de gasleidingen die in en in de omgeving van het plangebied liggen geldt, dat deze relevant zijn om in verband met externe veiligheid te beschouwen. Daarvoor geldt per 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Conform deze AmvB worden daar waar de leidingen het plangebied doorsnijden de ligging alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook weergegeven in het

inpassingsplan, zowel op verbeelding als in voorschriften. Uit onderzoek naar alle leidingen binnen en in de omgeving van het plangebied blijkt, dat geen van de leidingen een plaatsgebonden risicocontour heeft van 10-6 per jaar. Tevens blijkt uit dit onderzoek dat het groepsrisico van deze leidingen, voor zover daar ten behoeve van dit inpassingsplan de aanwezigheid van personen moet worden geïnventariseerd, nergens boven 1‰ van de oriëntatiewaarde uitkomt. gelet op deze onderzoeksresultaten is er inderdaad geen aanleiding om in artikel 6.1, onder b. van de regels van het inpassingsplan een "Veiligheidszone externe veiligheid" rond de leidingen op te nemen.

Aan artikel 6.1, onder a. (Leiding - Gas; bestemmingsomschrijving), is de term "instandhouding" toegevoegd. Voor en tijdens de fase van de feitelijke realisatie van de weg zal nadere afstemming met de Gasunie plaatsvinden.

5. Politie Hollands Midden

Samenvatting:

Verzocht wordt een extra aansluiting op de Extra Gouwekruising, nabij de huidige kruising tussen de Zuidelijke Rondweg en het bedrijventerrein Coenecoop, in overweging te nemen. Hierom wordt verzocht, omdat zwaar verkeer via onlogische routes naar zowel Coenecoop als Gouwepark moet rijden en in deze routes veel conflictpunten (kruisingen) zitten met bijbehorend risico op ongevallen.

Beantwoording:

Voor een antwoord op deze reactie verwijzen wij naar onze overwegingen bij de voorstellen en vragen van de gemeenteraad van Waddinxveen.

6. Prorail Regio Randstad Zuid

Samenvatting:

Prorail geeft te kennen in deze fase geen opmerkingen te hebben, maar wel graag op de hoogte te willen blijven van de voortgang van de plannen.

Beantwoording:

Het projectteam onderhoudt contact met Prorail gedurende het planproces. Voor het overige wordt de reactie voor kennisgeving aangenomen.

7. Regionale Brandweer Hollands-Midden

Samenvatting:

Over de A12 en de nieuw aan te leggen "Extra Gouwekruising" vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen. Voor beide wegen geldt dat zij een risicobron zijn voor bestaande en nieuw te ontwikkelen bebouwing.

<u>Plaatsgebonden risico:</u>

Door de aanleg van de Extra Gouwekruising veranderen de risicocontouren beperkt. De 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico ligt op de weg en heeft geen negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van het plangebied.

<u>Groepsrisico:</u>

Dit neemt beperkt toe en dient verantwoord te worden, hoewel het onder de oriëntatiewaarde blijft. Het is daarbij niet duidelijk wat het groepsrisico in de huidige situatie is en wat deze in de nieuwe situatie zal zijn. Er ontbreekt een F_N-curve waarin inzichtelijk is wat bij een calamiteit het maximaal aantal slachtoffers is. Deze gegevens zijn noodzakelijk om de benodigde capaciteit van de hulpverlening inzichtelijk te krijgen.

Tot slot wordt geadviseerd om de uitgangspunten met betrekking tot bluswatervoorziening en bereikbaarheid, zoals deze regionaal zijn vastgesteld, mee te nemen bij de ontwikkeling van het plangebied.

Beantwoording:
In het ontwerp inpassingsplan is een verantwoording van de verhoging van het groepsrisico opgenomen. Voorts is op 12 januari 2011 op het provinciehuis nader overleg gevoerd met de Regionale Brandweer over de uitgangspunten ten aanzien van bluswater en bereikbaarheid.

In het kader van de MER is studie gedaan naar de externe veiligheidsaspecten van de verschillende alternatieven van de Extra Gouwe Kruising. Ten aanzien van het alternatief dat nu is uitgewerkt in dit inpassingsplan zou blijken dat de Extra Gouwe Kruising geen plaatsgebonden risicocontour oplevert van 10-6 per jaar. Tevens zou blijken dat het groepsrisico als gevolg van de Extra Gouwe Kruising zeer beperkt toeneemt. In de MER is uitgegaan van een integrale berekening waarbij zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12 als over de Extra Gouwe Kruising is meegenomen. Deze bleek voor de maatgevende kilometer (tussen aquaduct onder de Gouwe en afslag Gouda) rondom 0,95 maal de oriëntatiewaarde, wat als relatief hoog is aan te merken.

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing is een herberekening gemaakt van het groepsrisico. Daarbij is voor zowel de A12 als de Extra Gouwe Kruising uitgegaan van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Deze kent een aantal andere uitgangspunten dan waarbij in de MER vanuit is gegaan. Op basis van deze berekening blijkt eveneens dat de Extra Gouwekruising geen plaatsgebonden risicocontour oplevert van 10-6 per jaar. Tevens blijkt dat het groepsrisico van het bestaande deel van de Extra Gouwe Kruising (tussen afslag Gouda en aansluiting op N207) en het groepsrisico van het nieuwe tracé over de Gouwe en verder, onder respectievelijk 1% en 1‰ van de oriëntatiewaarde blijven.

Voor wat betreft de A12 blijkt uit de herberekening van het groepsrisico dat voor de maatgevende kilometer het groepsrisico rondom 0,2 maal de oriëntatiewaarde blijft. Voor de herberekening van het groepsrisico van de A12 en Extra Gouwe Kruising wordt verwezen naar de bijlage.

Verantwoording groepsrisico:
De hoogte van het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg wordt bepaald door de A12. Als gevolg van de Extra Gouwe Kruising wijzigt de hoogte daarvan nauwelijks. Wel kan gesteld worden dat door de Extra Gouwe Kruising de verkeersveiligheid op de A12 ter plekke verbetert, doordat een deel van het verkeer dat nu gebruik kan maken van de Extra Gouwe Kruising niet meer hoeft te 'weven' met het verkeer dat vanaf het knooppunt Gouwe richting Rotterdam (A20) gaat (voetnoot: vanwege de rekenvoorschriften kan dit feitelijk risicoreducerende effect niet worden berekend, omdat de risicoreductie hiervan ten opzichte van de standaard ongevalsfrequentie rekenkundig niet bekend is; vooralsnog gaan de rekenvoorschriften uit van een standaard ongevalsfrequentie).

Over de Extra Gouwe Kruising zal weinig vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, namelijk alleen dat deel wat voorheen vanaf het knooppunt Gouwe richting Den Haag reed, en dan ook nog alleen dat deel wat gebruik maakte van de afslagen waar nu de Extra Gouwe Kruising voor in de plaats komt. Het groepsrisico dat hierdoor wordt veroorzaakt is zeer gering.
In verband met de aspecten hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid is een overlegreactie gevraagd aan de Veiligheidsregio Hollands-Midden. Naar aanleiding van deze reactie en het daarin

gegeven advies, heeft op woensdag 12 januari 2011 overleg plaatsgevonden met de veiligheidsregio. Uit dit overleg zijn de volgende zaken naar voren gekomen:

- de Extra Gouwe Kruising is voldoende geschikt en bereikbaar voor hulpverleningsdiensten;
- in verband met het zeer geringe groepsrisico worden aanvullende blusvoorzieningen bovenop de al aanwezige niet nodig geacht. Daar waar blusvoorzieningen alsnog in het ontwerp kunnen worden meegenomen zal dit bij de realisatie van het definitieve wegontwerp met de lokale brandweer worden onderzocht;
- daar waar langs de Extra Gouwe Kruising geluidswallen worden voorzien, zullen deze worden uitgevoerd met voldoende vluchtroutes.

In het overleg met de veiligheidsregio heeft de veiligheidsregio expliciet om aandacht gevraagd voor de slechte beschikbaarheid van bluswater ter hoogte van het Gouwe-aquaduct. Omdat in het kader van deze inpassingsplanprocedure bluswatervoorzieiningsmaatregelen aan de A20 redelijkerwijs niet zijn op te leggen, is met de veiligheidsregio afgesproken om deze problematiek onder de aandacht te brengen van Rijkswaterstaat.

Binnen en in de omgeving van het plangebied liggen een aantal leidingen, die relevant zijn om in verband met externe veiligheid te beschouwen. Daarvoor geldt per 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Conform deze AmvB worden daar waar deze leidingen het plangebied doorsnijden de ligging alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook weergegeven in het inpassingsplan, zowel op verbeelding als in voorschriften.
Uit onderzoek naar alle leidingen binnen en in de omgeving van het plangebied blijkt, dat geen van de leidingen een plaatsgebonden risicocontour heeft van 10-6 per jaar. Tevens blijkt uit dit onderzoek dat het groepsrisico van deze leidingen, voor zover daar ten behoeve van dit inpassingsplan de aanwezigheid van personen moet worden geïnventariseerd, nergens boven 1‰ van de oriëntatiewaarde uitkomt. Als gevolg van het inpassingsplan is hooguit sprake een verwaarloosbare wijziging van dit groepsrisiconiveau.

Verantwoording:
In verband met het zeer geringe groepsrisico worden, mede gelet op artikel 12, lid 3b van het besluit externe veiligheid buisleidingen, aanvullende voorzieningen bovenop de al aanwezige niet nodig geacht.

8. VROM-Inspectie, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Samenvatting:
Gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (NBR, TK 2007-2008, 31500 nr.1) merkt de VROM-Inspectie het volgende op.

<u>Nationaal belang 02: Verbetering basiskwaliteit hoofdinfrastructuur (Rijkswaterstaat Zuid-Holland)</u>
Fysieke afscheiding rijbanen:
In het Gouweaquaduct is in beide richtingen een fysieke scheiding in de rijbaan aan de orde. Het Rijk is daarvoor verantwoordelijk. De procedure van het inpassingsplan dient in samenhang met de eventueel benodigde juridische procedure voor de afscheiding te worden doorlopen.

Plangrens en wegontwerp:
De verkeersbestemming is in het concept ontwerp inpassingsplan ruimer ingetekend dan de contouren van het wegontwerp. De plangrens dient direct aan te sluiten op het wegontwerp.
Het wegontwerp zelf loopt tussen de spoorlijn en de A20 deels op het talud van de A12. Dit is niet acceptabel.

Brug:
Op de verbeelding is ter hoogte van de te realiseren brug een waterbestemming ingetekend. Het verzoek is hier een verkeersbestemming op te nemen.

Luchtkwaliteit:
In de toelichting van het inpassingsplan wordt in paragraaf 5.2.1 aangegeven waarom er geen luchtkwaliteitonderzoek nodig is en in paragraaf 5.2.2 staat dat er wel luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd. Dit is verwarrend en verdient een nadere toelichting.
Onder 5.2.2. ad 1 staat dat er verslechteringen maar ook verbeteringen zijn, maar er wordt niet opgemerkt wat dat betekent. In de toelichting en in het luchtonderzoek moet aangegeven worden wat dit betekent.
In een eerder stadium is door Rijkswaterstaat gereageerd op het concept MER. Bepaalde opmerkingen zijn echter niet overgenomen zonder dat duidelijk is gemaakt waarom die opmerkingen niet zijn overgenomen. Verzocht wordt dit nader toe te lichten.

Flora en fauna:
In de bestemmingsregels (verkeer 3.1, verkeer-railverkeer 4.1, etc.) ontbreekt de omschrijving van een faunavoorziening.

Verkeer:
Naar aanleiding van hoofdstuk 4 van de MER betreffende verkeer, zijn in paragraaf 4.1.2, 4.1.3, 4.2, 4.3 en 4.6 en bijlage 3 van de MER een aantal tekstuele onjuistheden geconstateerd. Verzocht wordt deze te corrigeren.
In hoeverre paragraaf 4.4 (prijsbeleid) opgenomen moet worden is wat Rijkswaterstaat betreft nog een punt van discussie. Hierover dient nadere afstemming plaats te vinden.

Externe veiligheid:
Er wordt op gewezen dat op grond van de Circulaire RNVGS elke toename van het groepsrisico door het bevoegd gezag dient te worden verantwoord.

CVR-Ruimte en voedingskast:
De parallelweg is geprojecteerd op de CVR-Ruimte en voedingskast ter hoogte van de A12 bij km 27.03. Dit betreft een cruciale locatie voor de operationele systemen van Rijkswaterstaat. In het plan dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de CVR-Ruimte en voedingskast. De functionaliteit van deze voorzieningen dient tijdens uitvoering en na realisatie van het project geborgd te zijn. In de planregels dient hier ook rekening mee gehouden te worden.

Tekstuele aanpassingen:
Voor pagina 5, 7, 9 en 14 wordt een tekstuele aanpassing voorgesteld.

Zoekgebieden voor herplant van bomen:
In blad 130 en 131 en 139 van het MER staan zoekgebieden voor de herplant van bomen en camouflagebeplanting aangegeven. Voor Rijkswaterstaat is het vanuit beheer en onderhoud ongewenst dat er bomen vlak naast het Gouwe-aquaduct staan.

Buisleidingen:
Verzocht wordt de toelichting aan te vullen met informatie over de (aardgas)leidingen en de risicocontouren van de leidingen. Dit geldt voor de bestaande en de toekomstige situatie.

In de regels worden kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de bestemming uitgesloten, maar is wel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het toelaten van beperkt kwetsbare objecten. Verzocht wordt te motiveren waarom het mogelijk maken van kwetsbare objecten binnen de 10-6 contour nodig wordt geacht en informatie over de druk en diameter van de aardgasleidingen binnen de regels te verwerken.

Geluid:
Verzocht wordt in het plan duidelijk aan te geven welke maatregelen zullen worden getroffen zodat aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan.

Overige opmerkingen:
De Oasen waterleiding is in het plan niet genoemd. Hier dient in de toelichting aandacht aan te worden besteed.
In de MER is een ondergrond opgenomen zonder spitsstroken. In het inpassingsplan is wel een ondergrond opgenomen met spitsstroken. Verzocht wordt de ondergrond in de MERkaarten aan te passen.

Beantwoording:
Fysieke afscheiding rijbanen, de plangrens en het wegontwerp:
In overleg met Rijkswaterstaat wordt bezien of er een aparte procedure gevoerd moet worden voor het afsluiten van de rijbaan in het Gouweaquaduct én, indien dit het geval is, of de procedure gelijk op kan lopen met de procedure van het inpassingsplan. Ook wordt in overleg de plangrens aan de A12-zijde opnieuw beschouwd.

Brug:
In de bestemmingsomschrijving van de bestemming "Water" (artikel 5) is opgenomen dat de voor water aangewezen gronden ter plaatse van de aanduiding 'brug' ook zijn bestemd voor een brug met niet meer dan 2x2 rijstroken, alsmede geluidwerende en geluidafschermende voorzieningen. Deze wijze van bestemmen staat de realisatie van het tracé van de Extra Gouwekruising niet in de weg. De opname van een verkeersbestemming is hier niet noodzakelijk.

Luchtkwaliteit:
In artikel 5.16, onder lid 1.d. van de Wet Milieubeheer is aangegeven dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit wettelijk inpasbaar is indien aan de voorwaarde is voldaan dat de voorgenomen ontwikkeling is genoemd of beschreven is in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met het NSL. Enkel met de constatering dat een project destijds is aangemeld voor het NSL is niet voldoende om volledig te kunnen terugvallen op het NSL. Hiervoor moet dan worden aangetoond dat de uitgangspunten voor de thans onderzochte voorgenomen ontwikkeling overeenkomen met de uitgangspunten die destijds zijn opgenomen voor het project binnen het NSL. Er is voor gekozen om de uitgangspunten van destijds niet met de huidige projectgegevens te vergelijken, maar om, volledigheidshalve, een luchtkwaliteitsonderzoek uit te voeren.

Voorts is er feitelijk geconstateerd dat de luchtkwaliteit op sommige wegvakken verslechtert ten gevolge van planontwikkeling en dat de luchtkwaliteit op andere wegvakken verbetert door de realisatie van de Extra Gouwekruising. Deze constateringen worden verder niet gebruikt voor bijvoorbeeld de onderbouwing van saldering, maar zijn sec bedoeld om aan te geven dat de planontwikkeling ook positieve gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit.

Voor wat betreft de opmerking met betrekking tot de eerder door Rijkswaterstaat gemaakte opmerkingen op het concept MER en de verwerking daarvan wordt verwezen naar de notitie van Tauw met kenmerk N001-4727275IMK-V01.

Flora en fauna:
Binnen de bestemming Verkeer (artikel 3) is ten behoeve van de realisatie van een faunapassage, een aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - faunapassage' (sv-fp) opgenomen. Deze aanduiding is aangebracht ten westen van de spoorlijn Alphen aan den Rijn-Gouda.

Verkeer:
Voor wat betreft de opmerking met betrekking tot de eerder door Rijkswaterstaat gemaakte opmerkingen op hoofdstuk 4 van het concept MER (verkeer en prijsbeleid) en de verwerking daarvan wordt verwezen naar de notitie van Tauw met kenmerk N001-4727275IMK-V01.

Externe veiligheid:
In het ontwerp inpassingsplan is een verantwoording van de verhoging van het groepsrisico opgenomen. Voorts is op 12 januari 2011 op het provinciehuis nader overleg gevoerd met de Regionale Brandweer over de uitgangspunten ten aanzien van bluswater en bereikbaarheid.

In het kader van de MER is studie gedaan naar de externe veiligheidsaspecten van de verschillende alternatieven van de Extra Gouwe Kruising. Ten aanzien van het alternatief dat nu is uitgewerkt in dit inpassingsplan zou blijken dat de Extra Gouwe Kruising geen plaatsgebonden risicocontour oplevert van 10-6 per jaar. Tevens zou blijken dat het groepsrisico als gevolg van de Extra Gouwe Kruising zeer beperkt toeneemt. In de MER is uitgegaan van een integrale berekening waarbij zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12 als over de Extra Gouwe Kruising is meegenomen. Deze bleek voor de maatgevende kilometer (tussen aquaduct onder de Gouwe en afslag Gouda) rondom 0,95 maal de oriëntatiewaarde, wat als relatief hoog is aan te merken.

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing is een herberekening gemaakt van het groepsrisico. Daarbij is voor zowel de A12 als de Extra Gouwe Kruising uitgegaan van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Deze kent een aantal andere uitgangspunten dan waarbij in de MER vanuit is gegaan. Op basis van deze berekening blijkt eveneens dat de Extra Gouwekruising geen plaatsgebonden risicocontour oplevert van 10-6 per jaar. Tevens blijkt dat het groepsrisico van het bestaande deel van de Extra Gouwe Kruising (tussen afslag Gouda en aansluiting op N207) en het groepsrisico van het nieuwe tracé over de Gouwe en verder, onder respectievelijk 1% en 1‰ van de oriëntatiewaarde blijven.

Voor wat betreft de A12 blijkt uit de herberekening van het groepsrisico dat voor de maatgevende kilometer het groepsrisico rondom 0,2 maal de oriëntatiewaarde blijft. Voor de herberekening van het groepsrisico van de A12 en Extra Gouwe Kruising wordt verwezen naar de bijlage.

Verantwoording groepsrisico:
De hoogte van het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg wordt bepaald door de A12. Als gevolg van de Extra Gouwe Kruising wijzigt de hoogte daarvan nauwelijks. Wel kan gesteld worden dat door de Extra Gouwe Kruising de verkeersveiligheid op de A12 ter plekke verbetert, doordat een deel van het verkeer dat nu gebruik kan maken van de Extra Gouwe Kruising niet meer hoeft te 'weven' met het verkeer dat vanaf het knooppunt Gouwe richting Rotterdam (A20) gaat (voetnoot: vanwege de rekenvoorschriften kan dit feitelijk risicoreducerende effect niet worden berekend, omdat de risicoreductie hiervan ten opzichte van de standaard ongevalsfrequentie

rekenkundig niet bekend is; vooralsnog gaan de rekenvoorschriften uit van een standaard ongevalsfrequentie).

Over de Extra Gouwe Kruising zal weinig vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, namelijk alleen dat deel wat voorheen vanaf het knooppunt Gouwe richting Den Haag reed, en dan ook nog alleen dat deel wat gebruik maakte van de afslagen waar nu de Extra Gouwe Kruising voor in de plaats komt. Het groepsrisico dat hierdoor wordt veroorzaakt is zeer gering.
In verband met de aspecten hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid is een overlegreactie gevraagd aan de Veiligheidsregio Hollands-Midden. Naar aanleiding van deze reactie en het daarin gegeven advies, heeft op woensdag 12 januari 2011 overleg plaatsgevonden met de veiligheidsregio. Uit dit overleg zijn de volgende zaken naar voren gekomen:

- de Extra Gouwe Kruising is voldoende geschikt en bereikbaar voor hulpverleningsdiensten;
- in verband met het zeer geringe groepsrisico worden aanvullende blusvoorzieningen bovenop de al aanwezige niet nodig geacht. Daar waar blusvoorzieningen alsnog in het ontwerp kunnen worden meegenomen zal dit bij de realisatie van het definitieve wegontwerp met de lokale brandweer worden onderzocht;
- daar waar langs de Extra Gouwe Kruising geluidswallen worden voorzien, zullen deze worden uitgevoerd met voldoende vluchtroutes.

In het overleg met de veiligheidsregio heeft de veiligheidsregio expliciet om aandacht gevraagd voor de slechte beschikbaarheid van bluswater ter hoogte van het Gouwe-aquaduct. Omdat in het kader van deze inpassingsplanprocedure bluswatervoorzieiningsmaatregelen aan de A20 redelijkerwijs niet zijn op te leggen, is met de veiligheidsregio afgesproken om deze problematiek onder de aandacht te brengen van Rijkswaterstaat.

Binnen en in de omgeving van het plangebied liggen een aantal leidingen, die relevant zijn om in verband met externe veiligheid te beschouwen. Daarvoor geldt per 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Conform deze AmvB worden daar waar deze leidingen het plangebied doorsnijden de ligging alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook weergegeven in het inpassingsplan, zowel op verbeelding als in voorschriften.
Uit onderzoek naar alle leidingen binnen en in de omgeving van het plangebied blijkt, dat geen van de leidingen een plaatsgebonden risicocontour heeft van 10-6 per jaar. Tevens blijkt uit dit onderzoek dat het groepsrisico van deze leidingen, voor zover daar ten behoeve van dit inpassingsplan de aanwezigheid van personen moet worden geïnventariseerd, nergens boven 1‰ van de oriëntatiewaarde uitkomt. Als gevolg van het inpassingsplan is hooguit sprake een verwaarloosbare wijziging van dit groepsrisiconiveau.

In verband met het zeer geringe groepsrisico worden, mede gelet op artikel 12, lid 3b van het besluit externe veiligheid buisleidingen, aanvullende voorzieningen bovenop de al aanwezige niet nodig geacht.

CVR-Ruimte en voedingskast:
In het plan is in principe rekening gehouden met de CVR-Ruimte en voedingskast. Binnen de bestemming Verkeer (artikel 3.2.1.) is opgenomen dat bouwwerken ten behoeve van de verlichting, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en andere bouwwerken zijn toegestaan. Inmiddels wordt in overleg met Rijkswaterstaat bezien hoe bij de realisatie van de Extra Gouwekruising het functioneren van de kast kan worden geborgd en of verplaatsing nodig is.

Tekstuele aanpassingen:
Op pagina 5 van de plantoelichting zal de tekst "ondermeer" en "en de A20" worden verwijderd.
Op pagina 7 wordt de tekst "In november 2010 staat het door het Rijk te nemen MIRT-Uitvoeringsbesluit gepland" worden geactualiseerd.
Op pagina 9 wordt de tekst "en de A20" verwijderd.
De opmerking op de tekst op pagina 14 betreft het wijzen op het voorkomen van de CVR-Ruimte en voedingkast. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje "CVR-Ruimte en voedingskast".

Zoekgebieden voor herplant van bomen:
In het MER zijn zoekgebieden voor de herplant van bomen aangewezen. Rijkswaterstaat heeft te kennen gegeven dat het vanuit beheer en onderhoud ongewenst dat er bomen vlak naast het Gouwe-aquaduct staan. Hierdoor zullen deze zoekgebieden niet in aanmerking komen voor herplant.

Buisleidingen:
In artikel 6 (Leiding-Gas) is een mogelijkheid opgenomen voor het toelaten van beperkt kwetsbare objecten. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het toestaan van een brugwachtershuisje. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje "Verantwoording groepsrisico".

Geluid:
Er wordt nader akoestisch onderzoek uitgevoerd aan de hand waarvan de exact te treffen maatregelen worden bepaald.

Overige opmerkingen:
In het plangebied liggen een aantal Oasen waterleidingen. Ten oosten van de Gouwe ligt een leiding parallel aan de Hengouwerweg (oostzijde). Ten westen van de Gouwe ligt parallel van de Hengouwerweg (westzijde) een leiding en aan de spoorbaan Waddinxveen - Gouda (oostzijde), twee leidingen. De ondergrond die gebruikt is voor de verbeelding van het inpassingsplan zal ook als ondergrond worden gebruikt voor de MERkaarten.

Bijlage 2: Ingezonden overlegreacties

Postbus 400
2740 AK Waddinxveen
T 0182 624500
F 0182 624680
I www.waddinxveen.nl
E gemeente@waddinxveen.nl

GEMEENTE
WADDINXVEEN
Afdeling Projecten

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP s-Gravenhage

Provinciaal Bestuur
van Zuid Holland
- 8 DEC. 2010
Datum ontvangst

Wij verzoeken u bij reactie datum en kenmerk van deze brief te vermelden. Gelieve uw reactie en eventuele bijlagen zowel schriftelijk als digitaal terug te sturen.

Voor informatie: Mas Leijen Doorkiesnummer: 0182-624591 Ons kenmerk: PRO/A12/ms-91	Uw brief van: Uw kenmerk: PZH-2010-215335838	Bijlagen:1 Waddinxveen: 6 december 2010

Onderwerp:
reactie op concept inpassingsplan

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Op 11 november 2010 ontvingen wij uw brief waarin u het concept inpassingsplan voor de extra Gouwekruising ter beoordeling aanbood. Inmiddels hebben wij een en ander ambtelijk beoordeeld. Een gesprek met uw projectorganisatie is in voorbereiding. Desalniettemin hechten wij eraan om binnen de termijn genoemd in uw brief reeds een schriftelijke reactie te geven.

Met uw projectorganisatie zijn wij in gesprek over de ruimtelijke gevolgen van de extra Gouwekruising. Ten gevolge van het (inpassings-) verandert de openbare inrichting zeer ingrijpend. Op dit moment lijkt het erop dat het vrijliggende fietspad ter hoogte van Coenecoop verdwijnt. Wij willen dat dit vrijliggende fietspad voor Waddinxveen behouden blijft. Voorts zijn de communicatie met omwonenden, de architectuur van de nieuwe brug, de inpassing van het plan in de ruimte en de inbreng van gronden onderwerp van gesprek. Wij gaan er van uit dat wij in overleg met u goede afspraken zullen maken over de voorliggende onderwerpen.

Inhoudelijk geeft het inpassingsplan ook reden voor ons om een reactie te geven. Sommige zaken behoeven naar onze mening nog enige verduidelijking en onderbouwing. Welke zaken dat betreft staan verwoord in de bijlage.

Tevens is het MER onderdeel van het inpassingsplan. Over het MER hebben wij gezamenlijk al gesproken. Onze contactpersoon is mevrouw M.Leijen. Zij coördineert ten aanzien van de Parallelstructuur A12 Ook daar is een aantal onderwerpen dat nadere toelichting en onderbouwing behoeft. Wij zijn op dit moment bezig met een totale inhoudelijke beoordeling, met name van de onderliggende onderbouwde rapportages. Dit traject was door ons met uw projectorganisatie reeds gezamenlijk ingezet, wij hebben daarover contact. Evenzo proberen wij op korte termijn een afspraak te plannen.

Hoogachtend,
het hoofd van de afdeling Projecten,

(mw. ir. J.G.E. Tilstra)

Raadhuisplein 1
2741 HR Waddinxveen

Openingstijden:

De Publieksbalie:
maandag t/m vrijdag
08.30 - 12.30 uur

woensdag
13.00 - 16.00 uur
uitsluitend op afspraak

donderdag
17.00 - 21.00 uur

Overige afdelingen:
dagelijks
08.30 - 12.30 uur

Bijlage 1 opmerkingen ten aanzien van het Inpassingsplan extra Gouwekruising.

Tekst

1 vaststelling van pip per eind 2010; aangenomen wordt dat het ontwerp-inpassingsplan wordt bedoeld ? Hoe staat het concreet met deze planning ?
6 par 2.1.3. bij de invulling van de projecten in de Zuidplas wordt steeds gesproken over het principe "eerst bewegen dan bouwen"
8 par 2.2.3. ook hier zouden het principe van eerst bewegen dan bouwen aandacht moeten krijgen
10 par 2.3.1. op de functiekaart staan nog infrastructuur peilen. Uit dit stuk tekst valt niet op te maken of de Parallelstrcuctuur A12 past binnen het beleid. In de structuurvisie staat veel meer over wensen voor een Parallelstructuur A12.
11 par 3.1.2. de algemene beschrijving van de huidige situatie is onjuist !
12 par 3.2 het is op basis van de beschrijving niet duidelijk wat er komt en waar de VRI geplaatst wordt.
14 par 3.2.3 over de ligging van het fietspad zijn wij nog in gesprek.
16 hfst 4 het MER is nog totaal niet gekoppeld.
20 par 5.1.2. er worden uitspraken gedaan over de hoge geluidsklassen, maar er wordt nergens gesproken of opmerkingen gemaakt over de klassen van 48 db tot 68 db. De geluidsbeleidstukken geldend in Midden - Holland vastgesteld door alle ismh-raden worden niet genoemd.
22 par 5.2.2 let op de aangedragen mogelijkheid om vervuilende voertuigen te weren nabij de Parallelstructuur A12. Dit is zeer strijdig met de belangen van de bedrijven. Opvallend is dat er geen uitspraken worden gedaan over de leefbaarheid en de punten waar het net niet wordt overschreden. Zoals al eerder aangegeven zijn wij van mening dat de plangrens niet bepalend is voor de maatregelen tegen deze ruimtelijke ingreep. Zo ook bevestigd door dhr. Veldhuijzen bij het horen van de Waddinxveense gemeenteraad. Hierover wordt niets gemeld.
29 par 5.5.2. Toevoegen : indien archeologische sporen worden gevonden, dient dit gemeld te worden.
30 par 5.6.2 er zijn ook winkels ten noorden van het gebied.
37 par 5.9.1. één na laatste bolletje geeft aan dat het effect voor Waddinxveen nihil is. Daarover bestaan twijfels. Kan dit nader onderbouwd worden ?
38 par 5.9.2 er wordt uitgegaan van rekeningrijden en de forse implicaties daarvan. Dit lijkt niet erg te stroken met de realiteit. .
45 par 7.1.1. in de economische uitvoerbaarheid wordt verwezen naar nog niet gerealiseerde opbrensten van ontwikkeling en in de Zuidplas. Dit maakt de economische uitvoerbaarheid wankel. Zijn de toezeggingen vanuit het OSK voor deze infra hard en als zodanig opgenomen ?
47 par 8.3 de maatschappelijke uitvoerbaarheid is niet opgenomen. Een deel van de maatschappelijke uitvoerbaarheid is ook een uitlating over het betrekken van de belanghebbenden.

De kaart

De zuidkade is een dijk en heeft geen dubbelbestemming waterstaat

In algemene zin valt op dat er helemaal niets over leefkwaliteit gezegd wordt. Een deel van de motivering is de afweging tussen mobiliteit en een eventuele afname van leefbaarheid, die afweging komt in het geheel niet terug. Dit is echter wel een belangrijk punt.

Provinciaal Bestuur
van Zuid Holland

10 JAN. 2011

Datum ontvangst

Hoogheemraadschap van
Rijnland

Kenmerk:	PZH-2010-215665838
brief van:	17 november 2010
s kenmerk:	11.00518 / 10.43214
lagen:	
ichtingen:	S.H. Veldkamp
orkiesnummer:	071 - 306 34 70
derwerp:	Overleg ex art. 3.1.1. Bro inzake inpassingsplan 'Extra Gouwekruising' Waddinxveen.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
ter attentie van de heer E. Sprietsma
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Leiden, - 7 JAN. 2011

Geachte heer Sprietsma,

In uw brief van 17 november 2010, kenmerk PZH-2010-215665838, vraagt u ons om een standpunt in te nemen inzake het inpassingsplan 'Extra Gouwekruising' in de Gemeente Waddinxveen.

Op genoemd plan geven wij een positief advies. Het plan geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Wij willen graag bij de verdere uitwerking van het plan betrokken blijven. Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met de heer S. Veldkamp van het hoogheemraadschap van Rijnland.

Hoogachtend,

Namens dijkgraaf en hoogheemraden,

ba.

mw. drs. G.L. van Mourik,
hoofd afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening

Commando DienstenCentra
Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 8002 3503 RA Utrecht

Provinciehuis
De heer K.P. Spannenburg
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Provinciaal Bestuur
van Zuid Holland

19 NOV. 2010

Datum ontvangst

Bedrijfsgroep Vastg
Dienst Vastgoed Defen
Directie West
Ruimtelijke Ordening e

Daalsetunnel 101
MPC 55 A
Postbus 8002
3503 RA Utrecht
www.defensie.nl/cdc

Contactpersoon
Mevr. W.M. Coljee-Grif
Management Onderste

T 030 245 66 01
F 030 245 65 53
wm.coljee.griffioen@m

Onze referentie
2010025467

Bij beantwoording datu onze referentie en betr vermelden.

Datum 18 november 2010
Betreft Inpassingsplan Extra Gouwekruising"

Geachte,

Geachte heer/mevrouw,

De aan mij – in het kader van het vooroverleg art. 3.1.1. BRO – toegezonden concept-ontwerp van het inpassingsplan (provinciaaal bestemmingsplan) Extra Gouwekruising, geeft mij geen aanleiding tot het maken van op- en/of aanmerkingen.

Onder dankzegging voor de toezending stuur ik u hierbij het plan retour.

Hoogachtend,

Hoofd Ruimtelijke Ordening en Milieu
van de Dienst Vastgoed Defensie Directie West,
voor deze:

M.C. Toornstra-Corver
Adviseur Ruimtelijke Ordening

rlandse Gasunie

gasunie

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Provinciaal Bestuur
van Zuid Holland

- 3 DEC. 2010

Datum ontvangst

N.V. Nederlandse Gasunie
Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 91 11
F (050) 521 19 99
E y.van.atteveld@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum
1 december 2010

Doorkiesnummer
+31 (0)182 62 34 12

Ons kenmerk
TAJW 10.2518

Uw kenmerk
PZH-2010-215335838

Onderwerp
Reactie concept inpassingsplan 'Extra Gouwekruising'
(gemeente Waddinxveen)

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief ontvangen 11 november 2010 waarmee u ons bovengenoemd inpassingsplan in het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro, deed toekomen, hebben wij het plan bekeken. Gebleken is dat het plan ons aanleiding geeft tot het maken van de volgende opmerkingen.

In het gebied waarop dit plan betrekking heeft, ligt een tweetal gastransportleidingen met toebehoren, van ons bedrijf.

Verbeelding
Op de verbeelding zijn diverse gronden bestemd met de dubbelbestemming 'Leiding-Gas', dit komt echter niet overeen met onze gegevens. Om duidelijk te kunnen aangeven welke gastransportleidingen onder het eigendom en beheer van Gasunie vallen, verwijzen wij u *naar de bijgevoegde digitale leidinggegevens.*
Wij verzoeken u, onze gastransportleidingen in overeenstemming met de bijgevoegde digitale bestanden op de verbeelding weer te geven.

Planregels
In artikel 6.1 onder a, voorzien aangewezen gronden enkel in de aanleg, het gebruik en het onderhoud van de gastransportleidingen. Naast de aanleg, het gebruik en het onderhoud is de belemmeringen strook tevens bedoeld voor de bescherming van de gastransportleidingen. Wij verzoeken u de term 'instandhouding' toe te voegen aan de bestemmingsomschrijving in artikel 6.1 onder a.

Gastransportleidingen kennen een belemmeringen strook waarvoor, ter bescherming, bouw- en aanleg voorschriften gelden. Deze strook heeft geen samenhang met externe veiligheid. Wij zien dan ook geen meerwaarde in de benaming onder 'b', 'veiligheidszone externe veiligheid'. Wij verzoeken u deze te laten vervallen.

Gezien de voorgenomen activiteiten welke mogelijk van negatieve invloed zijn op een veilige en ongestoorde ligging en daarmee de leveringszekerheid, is een nadere afstemming gewenst. Wij adviseren en verzoeken u dan ook nadrukkelijk vroegtijdig contact op te nemen met onze tracébeheerder, de heer P.G. Meijers, tel. (0182) 62 3427. Bij hem kunt u nadere

gasunie

N.V. Nederlandse Gasunie

Datum: 1 december 2010 Ons kenmerk: TAJW 10.2518

Onderwerp: Reactie concept inpassingsplan 'Extra Gouwekruising' (gemeente Waddinxveen)

informatie krijgen omtrent de ligging van de gastransportleidingen en de eventueel hieruit voortvloeiende consequenties en te treffen maatregelen.

Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende.

Hoogachtend,

Mw. Y. van Atteveld
Medewerker Juridische Zaken

Bijlage in enkelvoud:

- CD-rom met leidinggegevens

Beste meneer Sprietsma:

N.a.v. ons gesprek doe ik u hier, helaas wat laat, toch een verzoek toekomen.

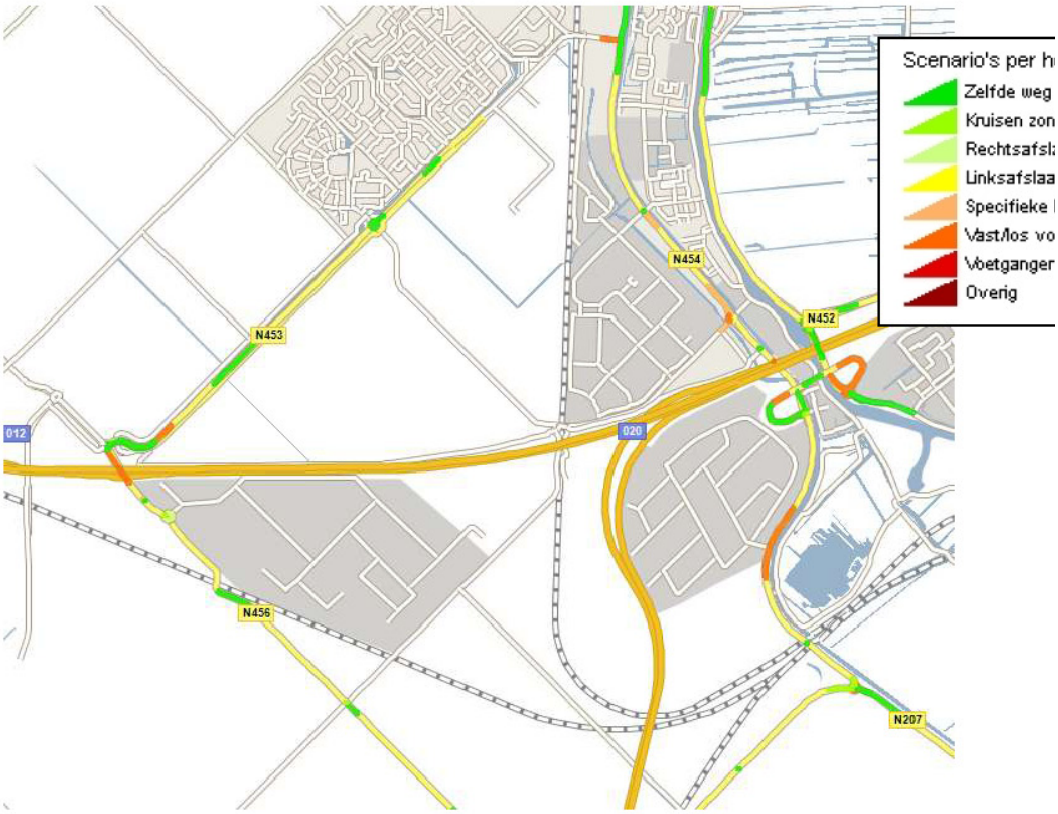
De politie Hollands Midden verzoek u te onderzoeken of nabij de huidige kruising van de Zuidelijke rondweg met Coenecoop (bij Toyota Van Leeuwen) een aansluiting kan worden gemaakt op de nieuwe parallelstructuur. En wel om de navolgende redenen:

- De politie vindt het onwenselijk dat zwaar verkeer via onlogische routes van en naar zowel Coenecoop als Gouwepark moet rijden. Door verouderde navigatieapparatuur rijden vrachtauto's zich nu al regelmatig klem in woonwijken.
- De omrijafstanden zonder deze aansluiting zijn te groot (zie tabel hier onder)
- In de omrijroutes zijn te veel conflictpunten (kruisingen) (zie tabel hieronder)
- Door deze veel grotere afstanden en het grotere aantal conflictpunten zal het risico op ongevallen onevenredig veel groter zijn.
- Op de Coenecoopbrug vindt in de spits nu al structureel filevorming plaats.
- De omrijroutes behoren nu al tot de wegen met clusters van ongevallen d.w.z. het zijn locaties of trajecten waar op relatief korte afstand van elkaar dezelfde soort ongevallen gebeuren.
- Van de 685 ongevallen op deze wegen betrof het 194 maal (28%) een bedrijfswagen of vrachtwagen
- Van de 72 ernstige ongevallen was er 22 maal (30,5%) een bedrijfswagen of vrachtwagen betrokken bij het ongeval.
- Van de 4 dodelijke ongevallen was bij 3 (75%) ongevallen een bedrijfswagen of vrachtwagen betrokken.
- Gelet op het ongevallenbeeld is het niet wenselijk dat op deze wegen (onnodig) nog meer bedrijfsauto's en vrachtauto's gaan rijden.
- In de zelfde periode zijn er op het weefvak voor het aquaduct en in de bak minder ernstige (20) en dodelijk ongevallen (1) geweest dan op de eerder genoemde provinciale wegen waardoor het nog zwaarder belasten van deze provinciale wegen voor wat betreft de verkeersveiligheid mogelijk negatief zal uitvallen.

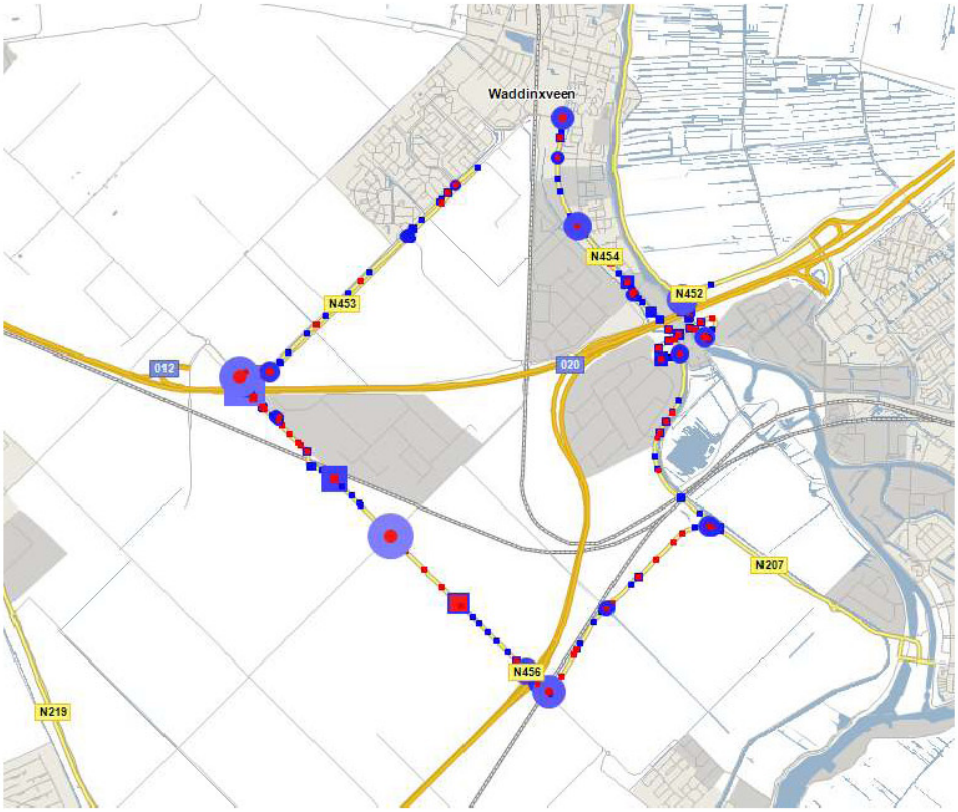
Omrijafstanden en kruisingen:

Van of naar A12	Voorgestelde route	Nieuwe aansluiting
Coenecoop	Kanaaldijk Verlengde Dreef Van Beijerincklaan **5950 meter met 12 kruisingen**	Paralelstrutuur A12 **1400 meter met 2 kruisingen**
Coenecoop	Via Coenecoopbrug en paralelstructuur A12 **5420 meter en 7 kruisingen**	Paralelstrutuur A12 **1400 meter met 2 kruisingen**
Coenecoop	Via de N207, de N456 en de nieuwe Moordrechtboog **6550 meter en 7 kruisingen**	Paralelstrutuur A12 **1400 meter met 2 kruisingen**
Gouwepark	Via de N207, de N456 en de nieuwe Moordrechtboog **5490 meter en 5 kruisingen**	Paralelstrutuur A12 **2400 meter met 4 kruisingen**
Gouwepark	Kanaaldijk Verlengde Dreef Van Beijerincklaan **6550 meter met 12 kruisingen**	Paralelstrutuur A12 **2400 meter met 4 kruisingen**
Gouwepark	Via Coenecoopbrug en paralelstructuur A12 **4590 meter en 5 kruisingen**	Paralelstrutuur A12 **2400 meter met 4 kruisingen**

Clusters van ongevallen:



Ongevallen per wegvak:



Ik verzoek u vriendelijk deze extra aansluiting in overweging te nemen.

Vriendelijke groet

Barend Tamerus

Van: heri.broekroelofs@prorail.nl [mailto:heri.broekroelofs@prorail.nl]
Verzonden: woensdag 8 december 2010 11:34
Aan: Verberkt, MPJ
CC: Spannenburg, KP; Biezeman, SHM
Onderwerp: RE: Provinciaal inpassingsplan Extra Gouwe Kruising

Geachte heer Verberkt, Beste Mark,
Dank voor het doorsturen van de plannen. Deze hebben wij in goede orde ontvangen.
Na controle op de plannen hebben wij in deze fase geen opmerkingen. Graag blijven wij op de hoogte van de voortgang van deze plannen.
Wij zijn op het moment in overleg met 2 van uw collega's (de heer D. Braat en C.G. Waverijn) omtrent de inpassing en uitvoering van 2 kunstwerken over het spoor, Extra Gouwe kruising en Moordrechtboog.
Hopend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Met vriendelijke groet,
H Broekroelofs
public affairs manager
ProRail
Regio Randstad Zuid
Postbus 2625
3000 CP Rotterdam

Regionale Brandweer Hollands Midden

Provinciaal Bestuur van Zuid Holland

24 DEC. 2010

Datum ontvangst

BRANDWEER

Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland
T.a.v. de heer/mevrouw E. Sprietsma
Postbus 90602
2509 LP 'S-GRAVENHAGE

Rooseveltstraat 4a
2321 BM Leiden
Telefoon (071) 366 1366
Fax (071) 366 1399
www.rbhm.nl

Datum	21 december 2010	Telefoon	071-366 1859	Bijlage
Onze referentie	JM\301327	Fax	j.meijer@hollands-midden.nl	
Uw referentie	PZH2010-215335838	E-mail		
Uw brief van		Onderwerp	Inpassingsplan "Extra Gouwekruising "	

Geachte mevrouw/mijnheer,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland heeft de Regionale Brandweer Hollands Midden verzocht om, op grond van de Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid inrichtingen, advies uit te brengen in verband met de ontwikkeling van de "Extra Gouwekruising".

Inleiding
Door geplande woningbouw in Zuidplas en Triangel en de toename van het verkeersaanbod komt de doorstroming van het verkeer op de hoofdwegen A12 en A20 nog meer onder druk te staan. Om de doorstroming te bevorderen is de provincie Zuid Holland van plan een nieuw wegtracé met 2x2 rijstroken aan te leggen aan de noordkant van de A12 tussen de aansluiting van Gouda op de A12 en de nieuwe aansluiting van de Moordrechtboog op de A12. Om dit tracé te realiseren is door de provincie Zuid Holland een inpassingplan opgesteld (projectnummer. 233425). Tevens is ten behoeve van dit plan door adviesbureau Tauw een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld (Kenmerk R001-4727275IMK-evp-VO1-NL).

Risicobron
Over de A12 en de nieuw aan te leggen "Extra Gouwekruising" vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Voor beide wegen geldt dat zij een risicobronnen zijn voor bestaande en nieuw te ontwikkelen bebouwing.

Maatgevend scenario
Over de weg worden diverse categorieën gevaarlijke stoffen vervoerd. Hierbij zijn de volgende twee scenario's mogelijk.
Scenario I: Kans op een Bleve (Boiling liquid expanding vapour explosion). Bij een calamiteit met een tankauto op de weg gevuld met brandbaar tot vloeistof verdicht gas kan er een dampwolk vrijkomen die tot ontsteking komt. Er ontstaat een vuurbal met zowel een drukgolf als een enorme warmtestraling. De 100 % letaliteit ligt op 150 meter. Binnen deze afstand geven gebouwen onvoldoende bescherming tegen de gevolgen van een Bleve.
Scenario II: Kans op het vrijkomen van een toxische wolk. Bij een calamiteit met een tankauto op de weg gevuld met een toxisch gas of vloeistof kan er een toxische gaswolk ontstaan.

Plaatsgebonden risico
Uit berekeningen blijkt dat door de realisering van het inpassingsplan "Extra Gouwekruising" de risicocontouren beperkt veranderen. De 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico ligt op de weg en heeft dus geen invloed op de ontwikkeling van het plangebied.

BRANDWEER

Groepsrisico
Uit de rapportages blijkt verder dat het groepsrisico beperkt toeneemt. In het inpassingplan wordt onder punt 5.6.3 aangegeven dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft en dat een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk is.
In casu is sprake van een toename van het groepsrisico en elke toename van het groepsrisico, hoe beperkt ook van aard, dient verantwoord te worden.
Het is duidelijk dat het groepsrisico toeneemt maar in de rapportages is niet helder beschreven wat het groepsrisico in de huidige situatie is en wat deze in de nieuwe situatie zal zijn. Daarnaast ontbreekt in de stukken een F_n- curve waarin eenduidig is aangegeven wat bij een calamiteit het maximaal aantal slachtoffers zijn. Deze gegevens zijn noodzakelijk om de benodigde capaciteit van de hulpverlening inzichtelijk te krijgen.

Bereikbaarheid, bluswatervoorziening
Voor een adequate bestrijding van een calamiteit op de nieuw aan te leggen "Extra Gouwekruising" dient te worden gekeken naar goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Ook dient er voldoende bluswater aanwezig te zijn. Voor het bestrijden van een warme Bleve is er minimaal 60 m^3 per uur bluswater nodig.
Bij een Bleve, of een plasbrand met een brandbare vloeistof zal er ook schade aan de infrastructuur ontstaan. Deze schade kan voorkomen of beperkt worden door een goede bereikbaarheid en voldoende bluswater voorziening.

Advies
Ik adviseer u:

- de toename van het groepsrisico inzichtelijk te maken en te verantwoorden;
- het maximaal aantal dodelijke slachtoffers bij een calamiteit, middels een F_n- curve, inzichtelijk te maken;
- de bluswatervoorziening en bereikbaarheid, zoals deze regionaal zijn vastgesteld, mee te nemen bij de ontwikkeling van het plangebied.

Voor nadere informatie kunt u zich van maandag t/m donderdag tussen 8.00 en 16.00 uur wenden tot de heer J. Meijer van de afdeling proactie-preventie, bezoekadres Havenstraat 5 te Alphen aan den Rijn, correspondentieadres Rooseveltstraat 4a, 2321 BM te Leiden.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Goossens-Toorop

drs. I.M. Goossens-Toorop
Plv. Hoofd Proactie/Preventie

VROM-Inspectie
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP S-GRAVENHAGE

Provinciaal Bestuur van Zuid Holland
13 DEC. 2010
Datum ontvangst

10 DEC. 2010

VROM-Inspecti
Directie Uitvoeri
regioafdeling Zu

Groothandelsgeb
Ingang C, 1e eta
Weena 723, Rott
Postbus 16191
2500 BD Den H
Interne postcode
www.vrominspec

Contactpersoo
Mr. R.S. Bos

T 010-2244444
M 06-52595002
F 010-2244499

Kenmerk
20100072306-R

Datum 10 december 2010
Betreft vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening inpassingsplan en MER "Extra Gouwekruising"
H38574

Geachte Gedeputeerde Staten,

Op 15 november 2010 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerp van het inpassingsplan en de MER "Extra Gouwekruising".

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en –structuurvisies richting gemeenten.

Het bovengenoemde plan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB. Het nummer achter het nationaal belang verwijst naar het nummer in de RNRB.

Nationaal belang 02: Verbetering basiskwaliteit hoofdinfrastructuur (Rijkswaterstaat Zuid-Holland)
In uw plan is aangegeven, dat in het Gouwe-Aquaduct in beide richtingen een fysieke scheiding in de rijbaan aan de orde is. In het BO-MIRT van het voorjaar 2010 is afgesproken dat het Rijk daarvoor verantwoordelijk is. Ik acht het noodzakelijk dat de RO–procedure van uw plan wordt doorlopen in samenhang met de eventueel benodigde juridische procedures voor de fysieke scheiding in het aquaduct.

De verkeersbestemming in uw plankaart grenst thans aan de verharding van de A12. Dit acht ik niet acceptabel, de plangrens is veel te ruim. In (bestuurlijk) overleg zijn inmiddels afspraken gemaakt over het tracé van de parallelstructuur, de verkeersbestemming dient dan ook niet ruimer te zijn dan de contouren van uw wegontwerp. Het verzoek is dit goed met RWS af te stemmen.

Op de verbeelding is ter hoogte van de brug een waterbestemming toegekend. Deze locatie heeft daardoor niet de bestemming verkeer terwijl er wel verkeer gaat rijden. Het verzoek is dan ook hier een bestemming "Verkeer" op te nemen.

Tussen de spoorlijn en de A20 is het wegontwerp deels op het talud van de A12 geprojecteerd. Dit is voor RWS niet acceptabel, het verzoek is dan ook het tracé aan te passen.

Luchtkwaliteit
Over luchtkwaliteit heb ik de volgende opmerkingen:

- In het inpassingsplan (toelichting) wordt in paragraaf 5.2.1 aangegeven waarom er geen luchtonderzoek nodig is, en in paragraaf 5.2.2. wordt aangegeven dat er wel een luchtonderzoek is uitgevoerd. Dit is verwarrend, graag duidelijk aangeven wat hier aan de orde is.
- Onder 5.2.2 onder ad 1 wordt aangegeven dat er verslechteringen, maar ook verbeteringen zijn. U geeft echter niet aan wat dat betekent (salderen is niet meer aan de orde). Deze opmerking geldt ook voor het luchtonderzoek.
- Par. 5.2.2: In de alinea die begint met "De ligging van deze....." bevat de tekst "naar verwachting." Dit is te onduidelijk. Het toepasbaarheidsbeginsel is wel of niet van toepassing, het verzoek is dan ook hier duidelijk over te zijn.
- RWS heeft in een eerder stadium gereageerd op een concept van de MER. Het merendeel van de opmerkingen is echter niet overgenomen, zonder dat duidelijk is waarom. Het gaat om de volgende niet verwerkte opmerkingen op het eerdere concept:
  - Pag. 9 par. 1.1. Het project is opgenomen in het NSL. Dat betekent dat voor een Besluit geen luchtonderzoek behoeft te worden uitgevoerd. Voor de MER wordt dat wel gedaan, maar dan om de alternatieven onderling te kunnen vergelijken. Toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen behoeft niet plaats te vinden.
  - Pag. 16 par. 2.8. In het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek zijn de maximaal berekende concentraties getoetst aan de grenswaarden (eerste grond). Wat is hiervoor de reden? Het project zit toch in het NSL.
  - Pag. 21/22. Uit de genoemde bijlage 4 en tabel 3.1 bleek in het concept dat er in de autonome en de plansituatie in 2015 toch waarden hoger dan 40 ug/m3 voorkomen. In de laatste alinea van p. 21 wordt aangegeven dat daar waarschijnlijk niet getoetst hoeft te worden. De vraag is nu of het zeker is dat op deze rekenpunten niet getoetst hoeft te worden.
  - Bijlage 1: Hoe hoog zijn de meegenomen schermen?
  - Graag in bijlage 2 en 3 ook verkeersintensiteiten opnemen.
  - Algemeen: alle invoergegevens, welke emissiefactoren/meteo/ruwheid etc., ontbreken.

Flora en fauna
Ten aanzien van faunavoorzieningen het volgende. T.a.v. de bestemmingsregels ontbreekt in de bestemmingsomschrijvingen (verkeer 3.1, verkeer-railverkeer 4.1 etc.) de bestemmingsomschrijving "faunavoorzieningen". Misschien is het woord faunavoorzieningen te vervangen door "ecologische voorzieningen" omdat in het MER en het bestemmingsplan is aangegeven dat er tabel III soorten in het studiegebied voorkomen (vleermuizen en de platte schijfhoren) waarvoor voor de laatste soort een werkprotocol dient te worden gemaakt, omdat ontheffing van de Ff-wet niet mogelijk is.

Verkeer
Naar aanleiding van het hoofdstuk 4 van de MER betreffende verkeer, constateer ik aantal tekstuele onjuistheden. Het verzoek is dit te corrigeren. Het gaat om het volgende:

- paragraaf 4.1.2, blz. 61: planjaar 2000 aanpassen in 2020
- paragraaf 4.1.2, derde regel blz. 61: het woord parallelstructuur aanpassen.
- paragraaf 4.1.3, blz. 61 onder figuur 4.1: A15 aanpassen in A12
- paragraaf 4.1.3; Diverse foutjes in de tekst. 3 regels boven figuur: .... om vervolgens op de rijbaan. Dit graag aanpassen.
- Paragraaf 4.1.3., Laatste zin: Op de zuidbaan wordt eind 2014 een permanente rijstrook gerealiseerd. Het is niet duidelijk waar deze rijstrook wordt gerealiseerd. In ieder geval tussen Gouda en Woerden (richting Utrecht) maar dat is voorbij de Gouweknoop en het aquaduct. Hoe de rijstrookindeling in het aquaduct wordt aangepast is nog niet bekend. Dit graag aanpassen in de tekst.
- paragraaf 4.2, blz. 63: verwijzing naar tabel 4.1 moet zijn tabel 4.2
- paragraaf 4.2, blz. 64: verwijzing naar tabel 4.2 moet zijn tabel 4.4
- paragraaf 4.2, blz. 65 laatste zin: "De" aanpassen in "Dit"
- paragraaf 4.3, pag. 68, eerste alinea, laatste zin. Het moet figuur 4.5 zijn in plaats van 4.6
- voetnoot 17, blz. 66: verwijzing naar figuren moet zijn: figuur 4.3, 4.4, 4.6 t/m 4.9.
- paragraaf 4.3.1, blz. 69: in tabel 4.6 staat index tov 2008; dit moet zijn 2004
- paragraaf 4.4, blz. 76: verwijzing naar tabel 4.9 aanpassen in tabel 4.10

Overige opmerkingen over verkeer:

- In hoeverre paragraaf 4.4 (prijsbeleid) nog opgenomen moet worden in het MER is wat RWS betreft punt van discussie. Ik verzoek u dit goed met RWS af te stemmen.
- Bijlage 3 verkeersmodel, blz. 9, 1e bullet onder kopje rijkswegen: verschuiven aansluiting Moordrecht op A12 aanpassen in A20.

Externe veiligheid
Ten aanzien van externe veiligheid het volgende. In paragraaf 5.6.3 van het plan wordt in de laatste alinea van pagina 30 aangegeven dat de winkels ten zuiden van de snelweg een iets hoger groepsrisico ondervinden. Omdat dit groepsrisico echter wel onder de oriëntatiewaarde blijft wordt een verantwoording hiervan niet noodzakelijk geacht. Op grond van de Circulaire RNVGS dient echter elke toename van het groepsrisico door het bevoegd gezag te worden verantwoord. Het verzoek is dan ook om alsnog een GR-verantwoording af te leggen.

CVR-Ruimte en voedingskast
Naar aanleiding van de tekening Inpassingsplan, deel B en ook tekening, wegontwerp bijlage 4 van bijlage 8 van het MER, blad 2, bericht ik u als volgt:

- De parallelweg is geprojecteerd op een aardebaan bovenop twee objecten van RWS, de CVR-Ruimte en voedingskast ter hoogte van A12 links km 27.03. Zij vormen een cruciaal knooppunt van communicatielijnen van de DVM-systemen en overige kabels van RWS. Kortom een cruciale locatie voor onze operationele systemen.
- De voedingskast verzorgt de voeding rondom knooppunt Gouwe voor o.a. Openbare Verlichting, verkeerssignalering, spitsstrook-installaties (camera's)

en CVR-Ruimte. Kast: lengte 2,74 m, breedte 2,08 m. Hoogte is op het moment van schrijven nog onbekend.

- De CVR-Ruimte is een knooppunt waar diverse communicatie van DVM-systemen samenkomt en richting de Verkeerscentrale in Rhoon gestuurd wordt (en terug). Het betreft de communicatie met de signalering op de A12 richting Den Haag en Utrecht, de signalering op de A20 richting Rotterdam, aansturing van de DRIP bij Gouda en de spitsstrook-installaties (camera's). Tevens gaat via deze CVR de glasvezelverbinding Den Haag - Utrecht en Rhoon - Utrecht. Trafohuis CVR-Ruimte: lengte 3,85 m, breedte 2,60 m. Hoogte op het moment van schrijven nog onbekend.

Ik verzoek u om in uw plan terdege rekening te houden met de aanwezigheid van CVR –ruimte en Voedingskast. De functionaliteit van deze voorzieningen dient tijdens uitvoering en na realisatie van het project geborgd te zijn.

Tekstuele aanpassingen
Naar aanleiding van de toelichting op uw inpassingsplan bericht ik u als volgt:

- Blad 5, vierde regel van onder: Momenteel vinden aan ondermeer de A12 en de A20 capaciteitsverbeterende maatregelen plaats. Op de A20 worden echter geen extra rijstroken gerealiseerd, ik verzoek u dan ook deze tekst aan te passen.
- Blad 7, net boven punt 2.2: "In november 2010 (...) MIRT uitvoeringsbesluit gepland". Inmiddels heeft het bedoelde BO-MIRT plaatsgevonden, het verzoek is deze tekst te actualiseren.
- Blad 9, punt 2.2.4 midden van de middelste alinea: "(...) de nodige capaciteitsverbeteringen van de A12 en de A20 plaats". Op de A20 worden echter geen extra rijstroken gerealiseerd. Ik verzoek u dan ook deze tekst aan te passen.
- Blad 14, punt 3.2.3, de zin net boven figuur 4: Hiermee komt de woning aan de Akkeroord met bijbehorend woonkavel te vervallen. Dit is ook de locatie van de CVR-Ruimte en schakelkast die cruciaal zijn voor de operationele systemen van RWS. Dit is duidelijk over het hoofd gezien bij de inventarisatie van knelpunten van kabels en leidingen.

Naar aanleiding van de planregels bericht ik u als volgt:

- Blad 9, Artikel 3 Verkeer: Zie het voorafgaande betreffende CVR-Ruimte en schakelkast. Deze liggen in de bestemming Verkeer onder de aardebaan.
- Blad 19, Overgangsrecht: Voor de CVR-Ruimte en de schakelkast zijn nadere afspraken met RWS nodig, zodat deze goed in het bestemmingsplan verwerkt kunnen worden en toekomstige aanpassing of uitbreiding niet onmogelijk wordt gemaakt.

Naar aanleiding van de MER bericht ik u voorts als volgt:

- Blad 130 en 131: Zoekgebieden voor herplant bomen en camouflagebeplanting. Het is voor RWS vanuit beheer en onderhoud ongewenst dat er bomen staan vlak langs het Gouwe- Aquaduct. De bladval kan o.a. gladheid veroorzaken in het aquaduct en maakt onderhoud lastiger/moeilijker en maakt meer frequent onderhoud noodzakelijk; er is gevaar ten gevolge van takbreuk en het omvallen van bomen; de bomen zijn niet tot slecht bereikbaar voor onderhoud; voor onderhoud bomen zijn waarschijnlijk rijstrookafzettingen nodig in het aquaduct. Dit is ongewenst. Ik verzoek u het plan op dit punt aan te passen.

- Blad 139: Hetzelfde probleem als hierboven genoemd bij blad 130 is hier wederom aan de orde. De deelgebieden BO1, BO2 en BO3 lijken in ieder geval voor RWS ongewenste locaties voor bomen vlak langs de weg/aquaduct, BO4 misschien ook.

Overige opmerkingen

- Bij de zuidelijke Dwarsweg ligt een belangrijke Oasen waterleiding rond 1000 mm. Deze is in uw plan nog niet genoemd.
- In de bijlage bij de MER zitten de tekeningen Situatie Tracé P1 inclusief dwarsprofielen. Deze hebben echter nog een ondergrond zonder de spitsstroken. De afstand tussen de A12 en de parallelweg in de dwarsprofielen is dus waarschijnlijk ook niet goed (de A12 is hier deels naar het noorden uitgebreid). In de inpassingsplantekening staat de spitsstrook wel goed eronder geprojecteerd.

Voor overleg en informatie verzoek ik u contact te leggen met de heer J. Molenaar van Rijkswaterstaat Zuid-Holland: T (010) 402 63 02; E jaap.molenaar@rws.nl.

Nationaal belang 02: Verbetering basiskwaliteit hoofdinfrastructuur (VROM-Inspectie)

Transport gevaarlijke stoffen

De voorgenomen aanleg van een parallelbaan langs de A12 ter hoogte van het knooppunt Gouwe heeft invloed op externe veiligheidsrisico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen. Een deel van de gevaarlijke transporten over de A12 zal gebruik maken van de parallelbaan.

De 10-6 contour ligt op de A12. Het hoogste groepsrisico wordt berekend tussen het Gouwe-Aquaduct en de afslag Gouda. Uit de berekeningen blijkt dat het GR beperkt toeneemt als gevolg van planrealisatie; de hoogte van het GR blijft net onder de oriëntatiewaarde. De winkels ten zuiden van de snelweg ondervinden een hoger groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling.

In de toelichting stelt u in eerste instantie dat het bevoegd gezag het GR dient te verantwoorden omdat het GR toeneemt. In de conclusies echter constateert u dat een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk is en ook achterwege is gebleven omdat het GR onder de oriëntatiewaarde blijft. Ik verzoek u de tekst van de toelichting aan te passen en het GR te verantwoorden.

Nationaal belang 02: Verbetering basiskwaliteit hoofdinfrastructuur (VROM-Inspectie)

Buisleidingen

Uit de toelichting blijkt niet dat aardgasleidingen in het plangebied aanwezig zijn. De regels kennen wel bepalingen inzake enkele aardgasleidingen. Ik verzoek u de toelichting aan te vullen met informatie over de leidingen en de risicocontouren van de leidingen. Dit geldt voor de bestaande situatie alsook voor de toekomstige situatie.

In de regels worden kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de bestemming uitgesloten. Wel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het toelaten van beperkt kwetsbare objecten binnen de bestemming. Ik verzoek u te motiveren waarom u het mogelijk maken van beperkt kwetsbare objecten binnen

de PR 10-6 contour nodig acht. Tevens verzoek ik u informatie over de druk en diameter van de aardgasleidingen binnen de regels te verwerken.

Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid (VROM-Inspectie)
Geluid
In de toelichting constateert u dat zonder het treffen van maatregelen de aanleg van de Extra Gouwekruising niet mogelijk is. Ten einde te voldoen aan de maximale ontheffingswaarde zijn een stil wegdektype ZSA-SD én een geluidscherm ter hoogte van de Triangel noodzakelijk. Tegelijkertijd constateert u dat een alternatief is om drie woningen aan een woonbestemming te onttrekken en de indeling van het ontwikkelgebied Triangel te wijzigen. Voor zover ik kan overzien is de Triangel een nog niet in voorbereiding zijnd project.

Ten aanzien van het geluidscherm ter hoogte van de Triangel worden in de MER twee varianten besproken. In de eerste variant is een scherm nodig waardoor de geluidsbelasting tot de maximale ontheffingswaarde van 53 dB kan worden teruggebracht. Alleen wordt dit niet doelmatig geacht vanwege de hoge kosten. In de tweede variant wordt uitgegaan van de afschermende werking van een bouwblok tussen de A12/parallelstructuur en de woonzone Triangel. Dit scherm is goedkoper en een ontheffing is dan niet nodig. Echter, hierbij is uitgegaan van een model(berekening) omdat er nog geen stedenbouwkundig plan is voor de Triangel.

Ik verzoek u in het bestemmingsplan duidelijk aan te geven welke maatregelen zullen worden getroffen zodat aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan.

Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid (VROM-Inspectie)
Luchtkwaliteit
In de paragraaf Luchtkwaliteit is aangegeven dat het plan op onderdelen in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Of het plan als in betekenende mate project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt niet aangegeven. Gezien de ontwikkeling ligt er wel een relatie met het project 1504 met de naam Ontsluitingswegen Zuidplaspolder op Rijkswegen A12/A20. Aan te raden is om dit plan als aanvulling op het NSL-project in het NSL op te laten nemen of in ieder geval de relatie met het in het NSL opgenomen project te leggen in de toelichting.

Overige kwaliteitsopmerkingen (VROM-Inspectie)
Ten aanzien van een aantal omgevingsaspecten wordt geconstateerd dat nader onderzoek en overleg volgt en dat de resultaten hiervan in het ontwerp van het inpassingsplan worden opgenomen. Wat betreft nadere onderzoeken gaat het om de omgevingsaspecten bodem en cultuurhistorie (bodemkwaliteit), archeologie (booronderzoek), en natuur (flora en fauna). Ten aanzien van de aspecten water en natuur is nader overleg met betrokken organisaties nodig. Ik verzoek u de resultaten van de onderzoeken en overleggen op te nemen in het ontwerp van het inpassingsplan.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de contactpersonen die in deze brief en in het briefhoofd zijn vermeld.

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
regioafdeling Zuid-West

Datum
10 december 2010

Kenmerk
20100072306-RBO-ZW

Ik vertrouw erop dat u de opmerkingen op een adequate wijze zult verwerken in het bestemmingsplan.

Hoogachtend,
de directeur-inspecteur regio Zuid-West,

b/a CEA Grootschoor

dr. J. Blenkers

Bijlage 2: Nadere berekeningen externe veiligheid

Kwantitatieve Risicoanalyse
Berekening Carola Extra Gouwekruising

Door:
Jan Heckman

Samenvatting

Risico tgv diverse leidingen

Inhoud

Samenvatting 2

1 Inleiding 5

2 Invoergegevens 6
2.1 Interessegebied 6
2.2 Relevante leidingen 6
2.3 Populatie 8

3 Plaatsgebonden risico 9
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie 9
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor W-501-01 van N.V. Nederlandse Gasunie 10
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor W-501-03 van N.V. Nederlandse Gasunie 10
3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor W-501-18 van N.V. Nederlandse Gasunie 11
3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor W-517-01 van N.V. Nederlandse Gasunie 11
3.6 Figuur 3.6 Plaatsgebonden risico voor W-517-10 van N.V. Nederlandse Gasunie 12
3.7 Figuur 3.7 Plaatsgebonden risico voor W-517-11 van N.V. Nederlandse Gasunie 12
3.8 Figuur 3.8 Plaatsgebonden risico voor W-521-01 van N.V. Nederlandse Gasunie 13
3.9 Figuur 3.9 Plaatsgebonden risico voor W-521-18 van N.V. Nederlandse Gasunie 13

4 Groepsrisico screening 15
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie 15
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor W-501-01 van N.V. Nederlandse Gasunie 16
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor W-501-03 van N.V. Nederlandse Gasunie 16
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor W-501-18 van N.V. Nederlandse Gasunie 17
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor W-517-01 van N.V. Nederlandse Gasunie 18
4.6 Figuur 4.6 Groepsrisico screening voor W-517-10 van N.V. Nederlandse Gasunie 18
4.7 Figuur 4.7 Groepsrisico screening voor W-517-11 van N.V. Nederlandse Gasunie 19
4.8 Figuur 4.8 Groepsrisico screening voor W-521-01 van N.V. Nederlandse Gasunie 20
4.9 Figuur 4.9 Groepsrisico screening voor W-521-18 van N.V. Nederlandse Gasunie 20

5 FN curves 22
5.1 Figuur 5.1 FN curve voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 63920.00 en stationing 64670.00 22
5.2 Figuur 5.2 FN curve voor W-501-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 32180.00 en stationing 33180.00 22
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor W-501-03 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 1000.00 22
5.4 Figuur 5.4 FN curve voor W-501-18 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 140.00 23
5.5 Figuur 5.5 FN curve voor W-517-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 17730.00 en stationing 18730.00 23
5.6 Figuur 5.6 FN curve voor W-517-10 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00 23
5.7 Figuur 5.7 FN curve voor W-517-11 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00 24
5.8 Figuur 5.8 FN curve voor W-521-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 1000.00 24
5.9 Figuur 5.9 FN curve voor W-521-18 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 500.00 24

6 Conclusies.....25

7 Referenties.....26

1 Inleiding

De risicostudie in dit rapport is uitgevoerd conform de door de overheid gestelde richtlijnen voor het uitvoeren van risicoanalyses aan ondergrondse gelegen hogedruk aardgastransportleidingen [1, 2, 3, 4]. De analyse is uitgevoerd met het pakket CAROLA. CAROLA is een software pakket dat in opdracht van de Nederlandse overheid is ontwikkeld, specifiek ter bepaling van het plaatsgebonden risico en groepsrisico van ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen.

Het plaatsgebonden risico is gedefinieerd als de kans per jaar dat een onbeschermd persoon die onafgebroken op dezelfde plaats verblijft, komt te overlijden als gevolg van een ongeval met een potentieel gevaarlijke bron. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door middel van contouren met een gelijke risicowaarde op een kaart.

Het groepsrisico voor buisleidingen is gedefinieerd als de frequentie per jaar per kilometer leiding dat een groep van tenminste tien personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval met die buisleiding, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt weergegeven in een FN-curve, een dubbel logaritmische grafiek waarbij op de horizontale as het aantal doden (N) wordt gegeven en op de verticale as de cumulatieve frequentie (F) van tenminste N doden.

Om te bepalen of de berekende risico's acceptabel zijn wordt getoetst aan de normen zoals die worden vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen.

Voor het plaatsgebonden risico geldt dat er zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten mogen bevinden binnen de plaatsgebonden risico contour van 10^{-6} per jaar. Voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten geldt het 10^{-6} per jaar PR criterium als richtwaarde.

Het groepsrisico is voorzien van een oriëntatiewaarde, die voor buisleidingen gesteld is op $F \cdot N^2 < 10^{-2}$ per jaar per km leiding, waarin F de frequentie per jaar is met N of meer dodelijke slachtoffers. Daarnaast geldt een verantwoordingsplicht, waarbij het bevoegd gezag verplicht wordt gesteld om advies in te winnen bij hulpverleningsdiensten omtrent aspecten als hulpverlening en zelfredzaamheid. Laatstgenoemde aspecten, en daarmee de verantwoordingsplicht, worden in dit rapport niet geadresseerd.

2 Invoergegevens

De risicoberekeningen die in dit rapport zijn beschreven zijn uitgevoerd met CAROLA versie 1.0.0.51. De gehanteerde parameterfile heeft versienummer 1.2. De berekeningen zijn uitgevoerd op 25-01-2011.

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens van het weerstation Ypenburg.

In dit hoofdstuk worden de verschillende invoergegevens nader gespecificeerd in de navolgende secties.

2.1 Interessegebied

Het interessegebied is weergegeven in figuur 2.1

Figuur 2.1 Interessegebied voor de uitgevoerde risicoberekeningen

2.2 Relevante leidingen

Op basis van het gespecificeerde interessegebied zijn de volgende aardgastransportleidingen meegenomen in de risicostudie.

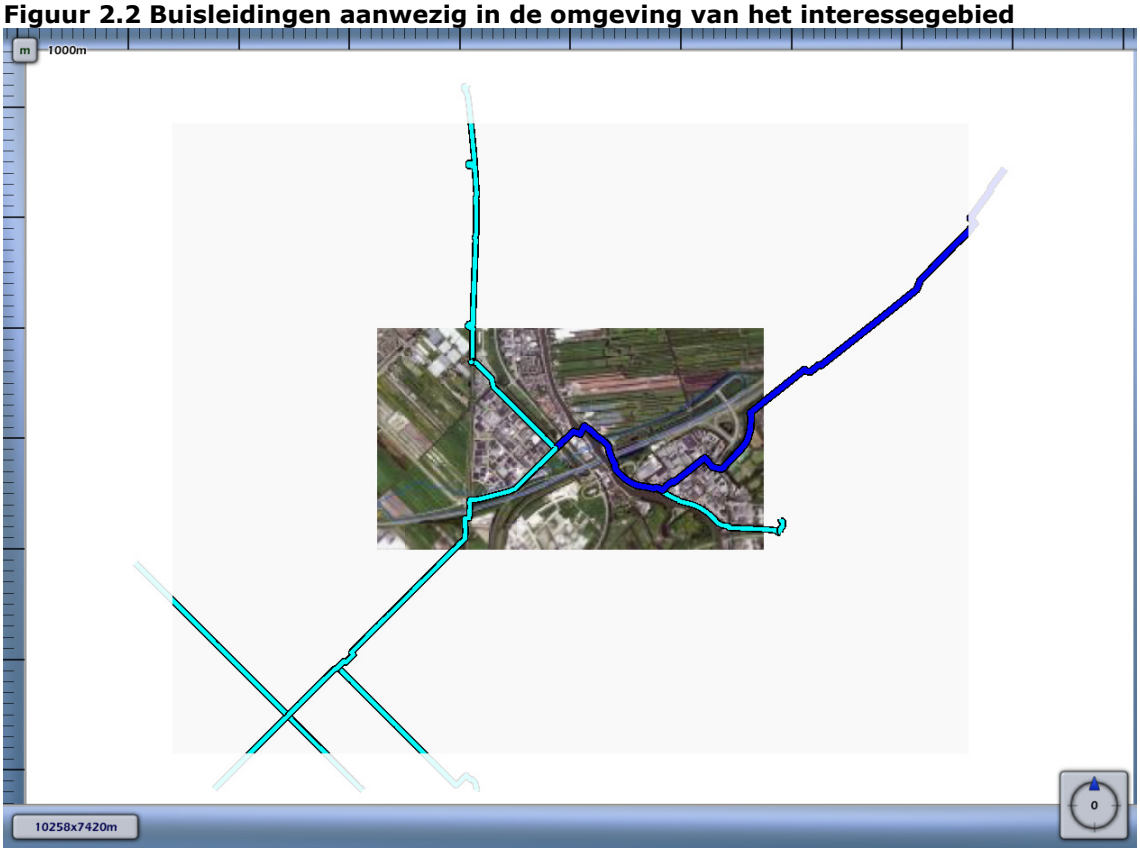
Eigenaar	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Datum aanleveren gegevens
N.V. Nederlandse Gasunie	A-553	914.00	66.20	25-01-2011
N.V. Nederlandse Gasunie	W-501-01	318.00	40.00	25-01-2011
N.V.	W-501-03	219.10	40.00	25-01-2011

Nederlandse Gasunie				
N.V. Nederlandse Gasunie	W-501-18	219.10	40.00	25-01-2011
N.V. Nederlandse Gasunie	W-517-01	323.90	40.00	25-01-2011
N.V. Nederlandse Gasunie	W-517-10	323.90	40.00	25-01-2011
N.V. Nederlandse Gasunie	W-517-11	168.30	40.00	25-01-2011
N.V. Nederlandse Gasunie	W-521-01	323.90	40.00	25-01-2011
N.V. Nederlandse Gasunie	W-521-18	168.30	40.00	25-01-2011

Er zijn alleen leidingen aanwezig waarvan de vervaldatum voor het gebruik van de gegevens is overschreden. Voor deze leidingen kunnen geen risicoberekeningen worden uitgevoerd.

De leidingen zijn gevisualiseerd in figuur 2.2.

Figuur 2.2 Buisleidingen aanwezig in de omgeving van het interessegebied



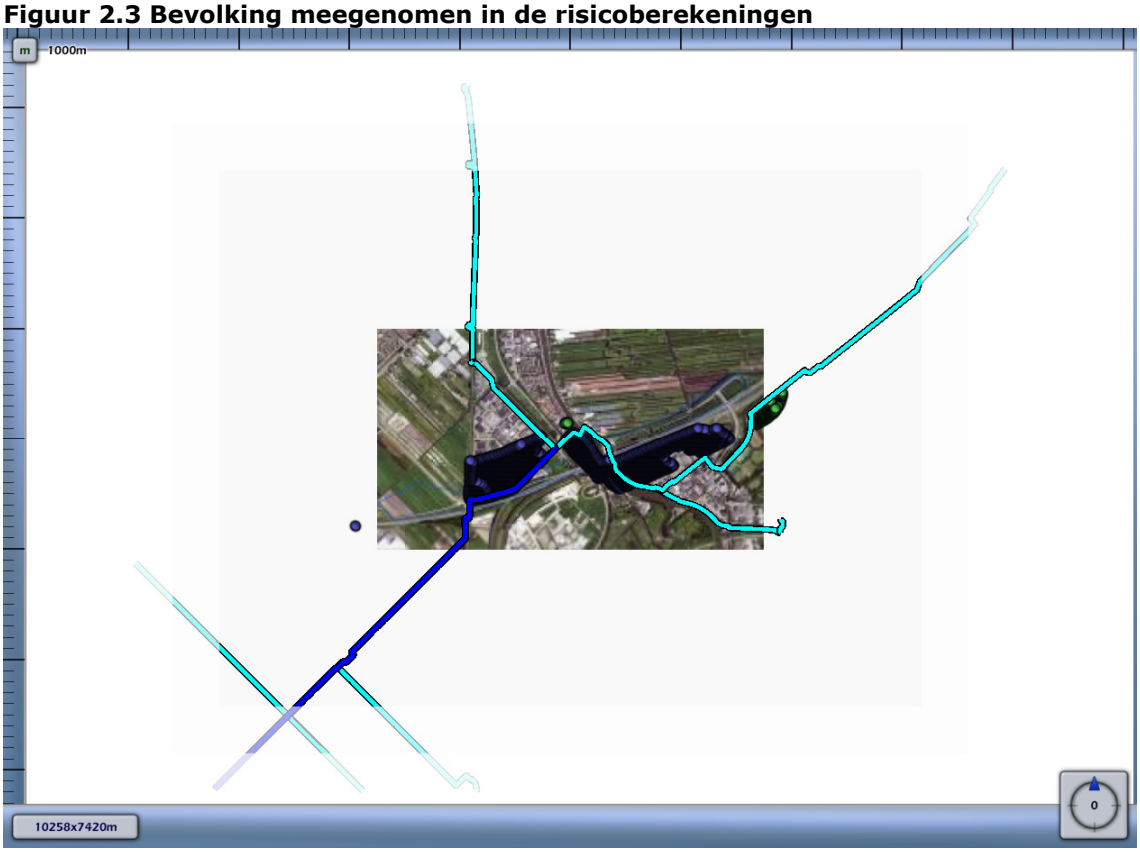
Leidingen meegenomen in de risicoberekeningen	
Leidingen waarvoor de houdbaarheidsdatum van de gegevens verstreken is	

Voor de in bovenstaande tabel opgenomen leidingen zijn geen risico mitigerende maatregelen verdisconteerd in de bijbehorende risicoberekeningen.

2.3 Populatie

Voor de bepaling van het groepsrisico is het van belang dat de populatie rondom de aardgastransportleidingen wordt geïnventariseerd. De relevante populatie is weergegeven in figuur 2.3

Figuur 2.3 Bevolking meegenomen in de risicoberekeningen



Herkomst populatiegegevens
Populator d.d. 9-1-2011, omgerekend naar bevolkingspunten (bestanden)

Populatiepolygonen
Er zijn geen populatiepolygonen gebruikt

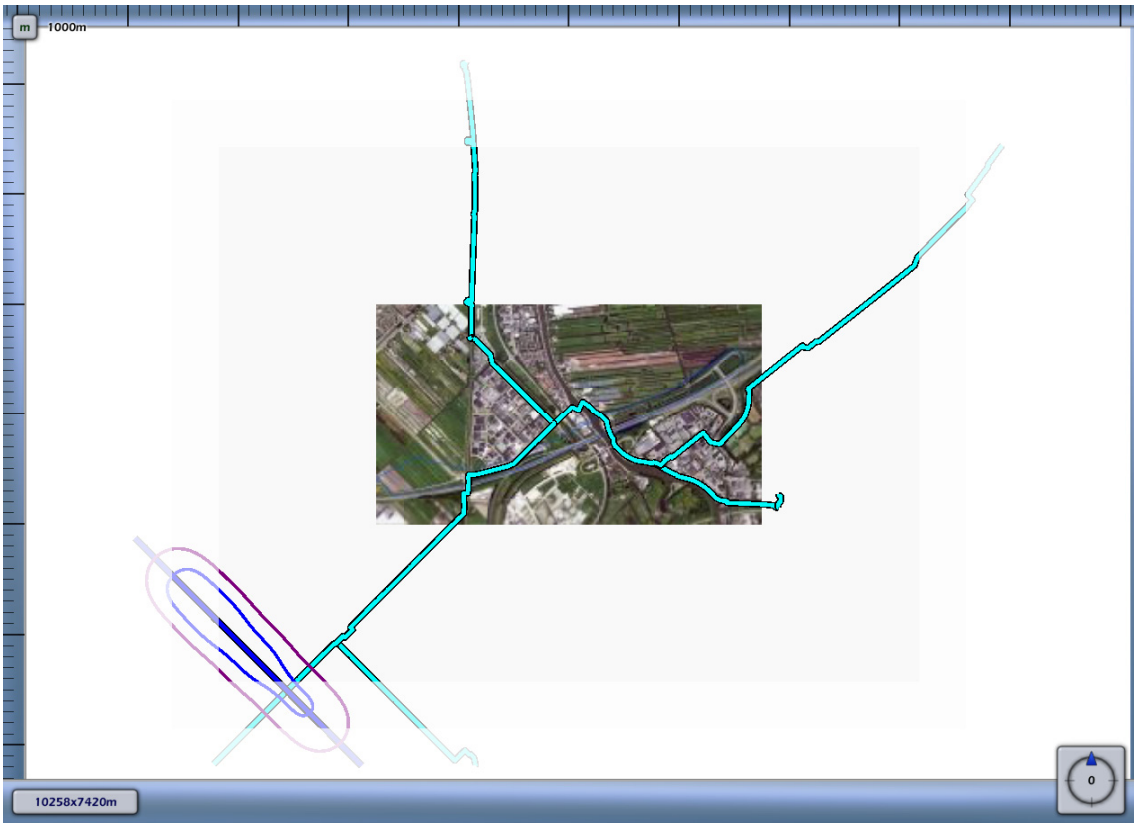
Populatiebestanden

Pad	Type	Aantal	Percentage Personen
populator\leidingclip\gouwekruising_werken_dag_week.txt	Werken	1620	
populator\leidingclip\gouwekruising_wonen_dag_week.txt	Wonen	147	

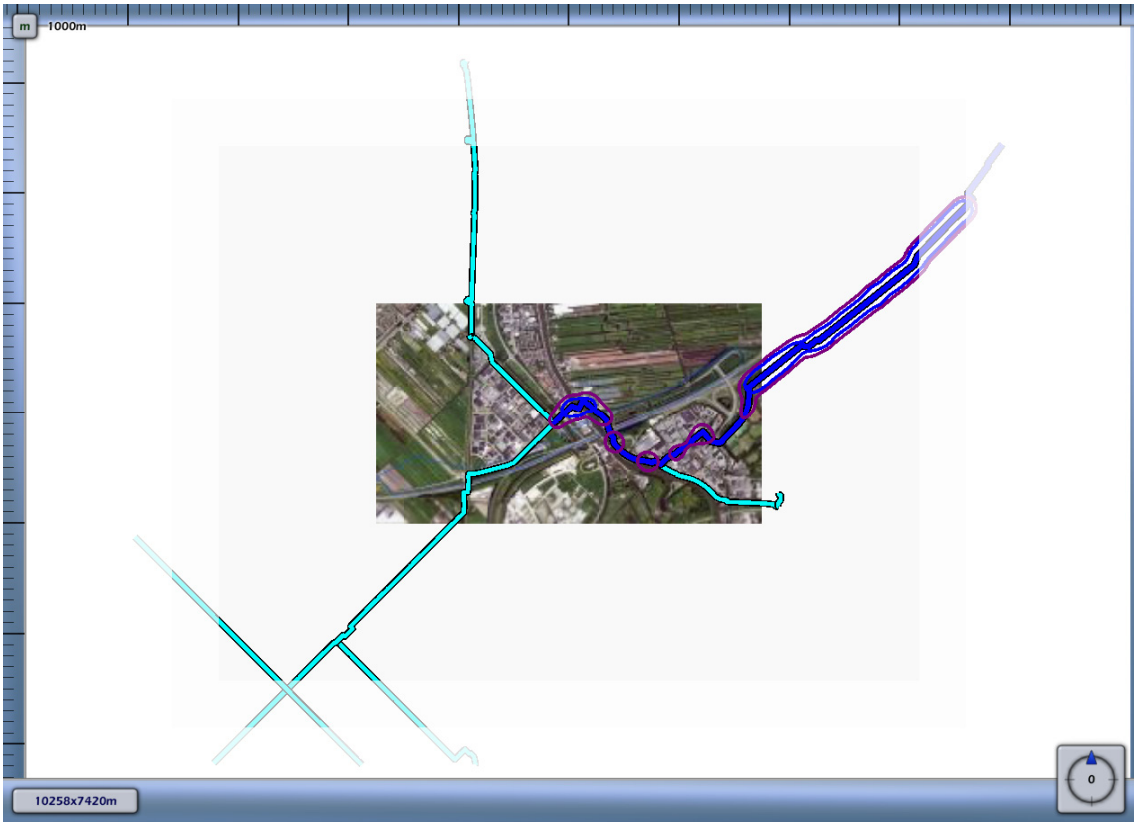
3 Plaatsgebonden risico

Voor de in voorgaande hoofdstuk genoemde leidingen is het plaatsgebonden risico bepaald. Voor elk van de leidingen wordt het plaatsgebonden risico weergegeven als iso-risicocontouren op een achtergrondkaart.

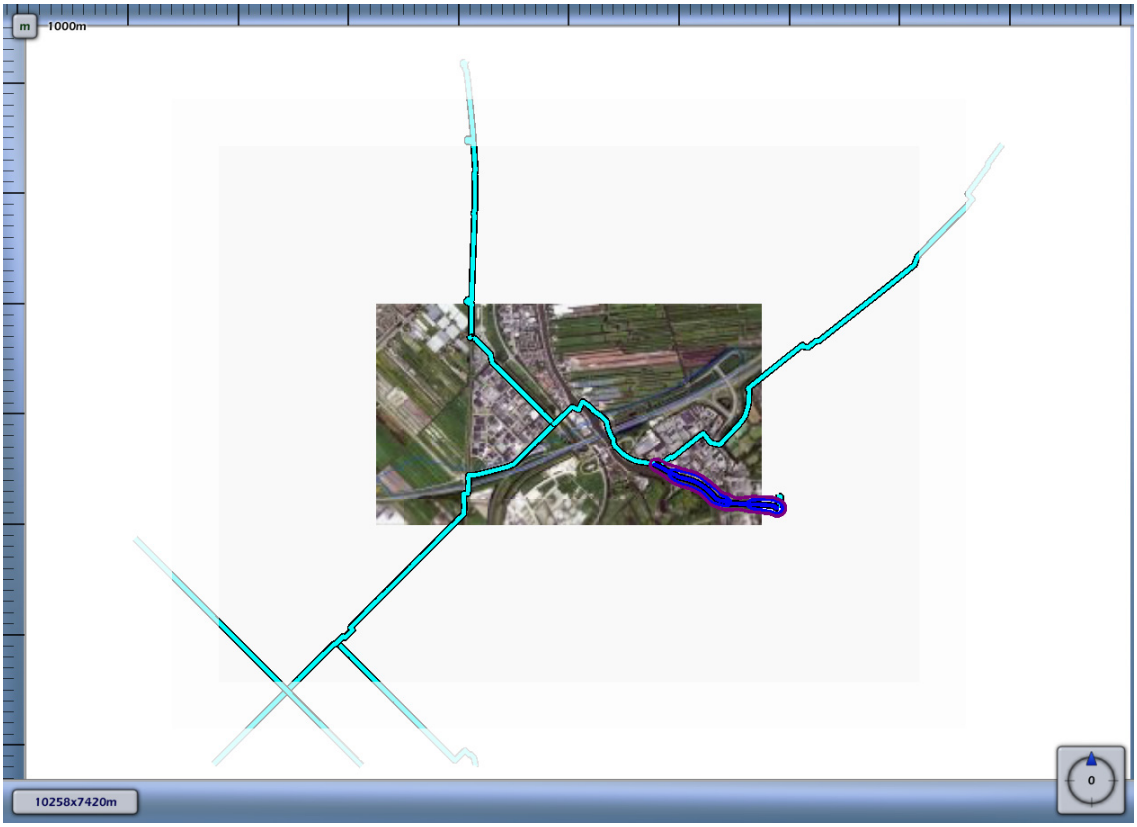
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie



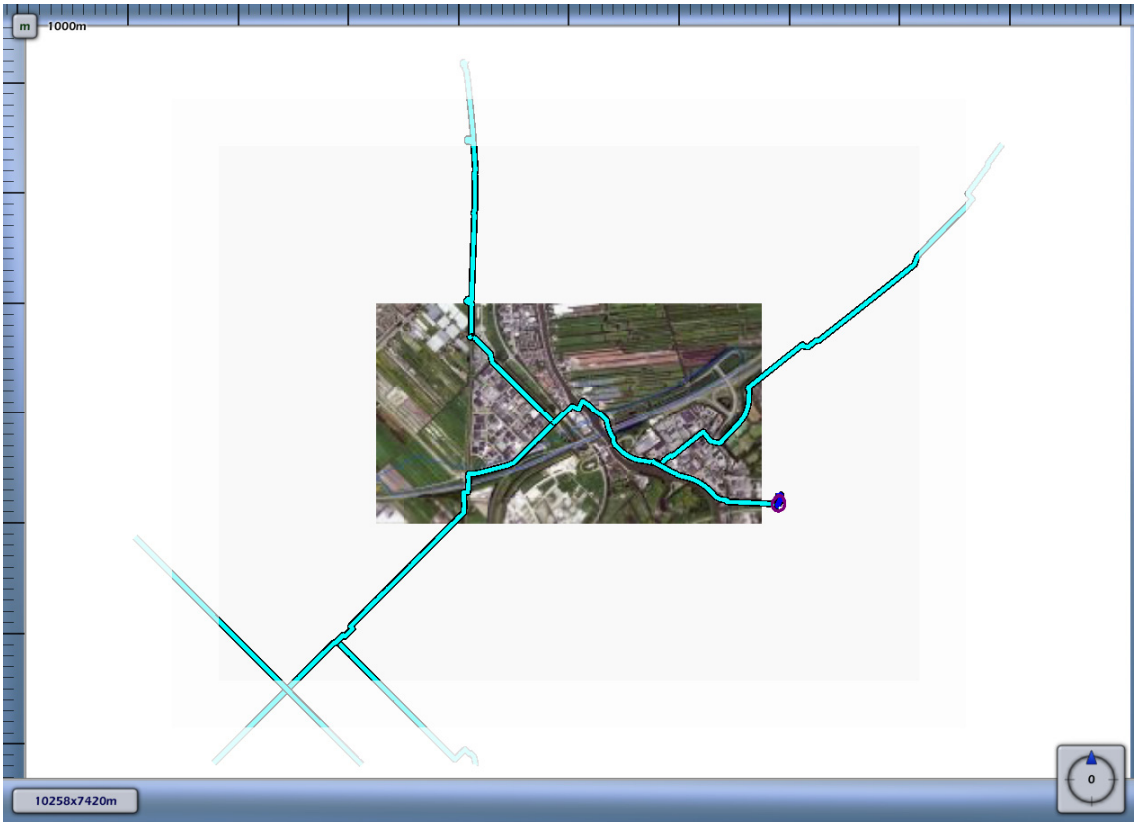
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor W-501-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



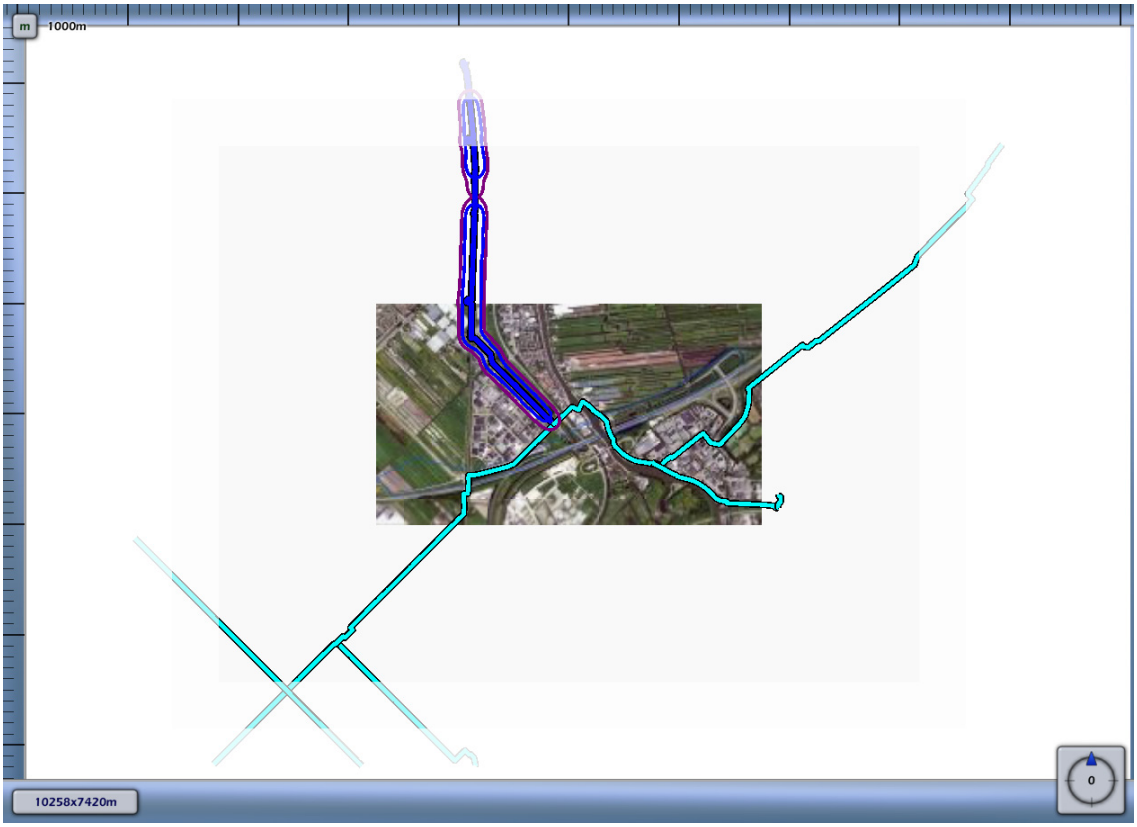
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor W-501-03 van N.V. Nederlandse Gasunie



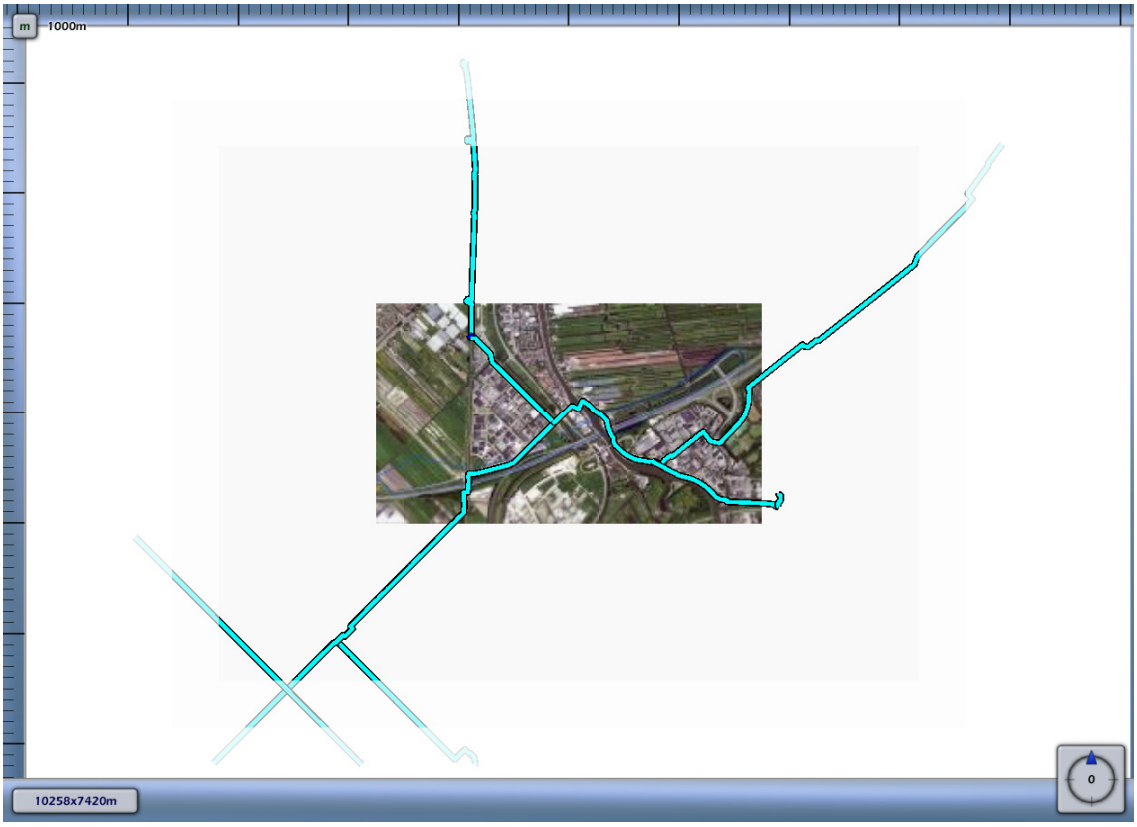
3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor W-501-18 van N.V. Nederlandse Gasunie



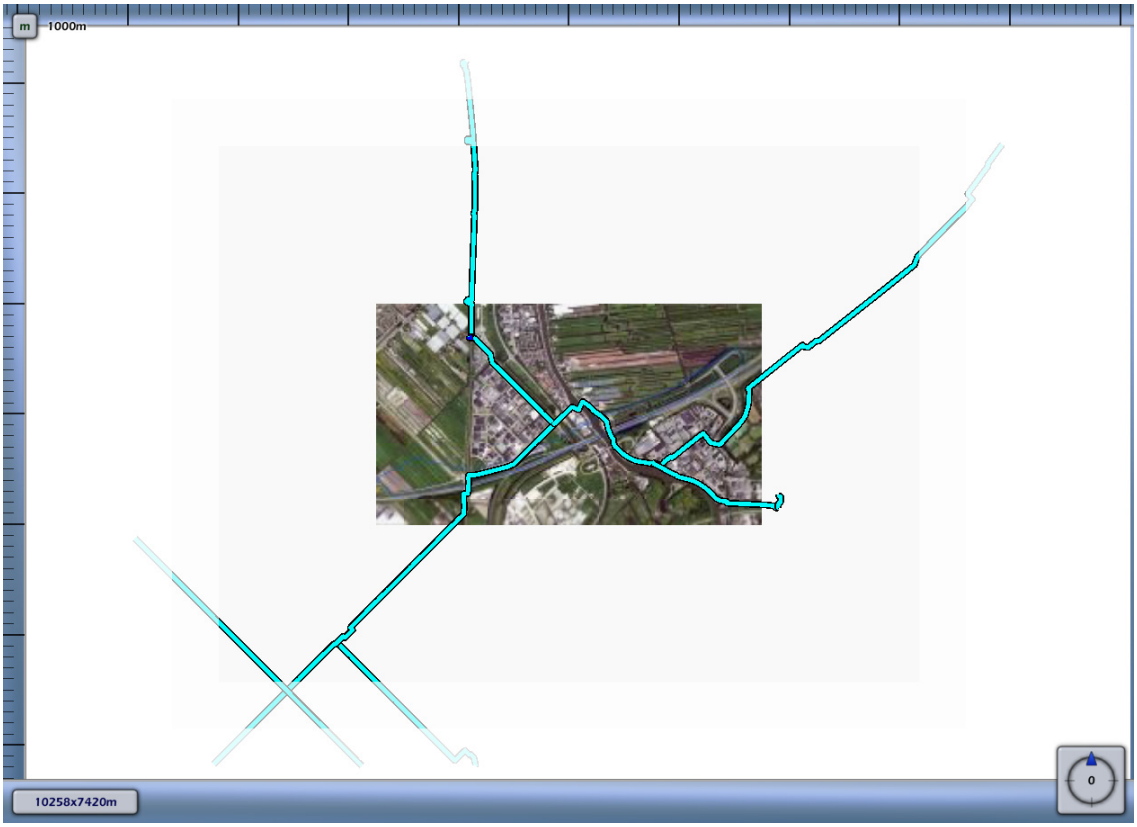
3.5 Figuur 3.5 Plaatsgebonden risico voor W-517-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



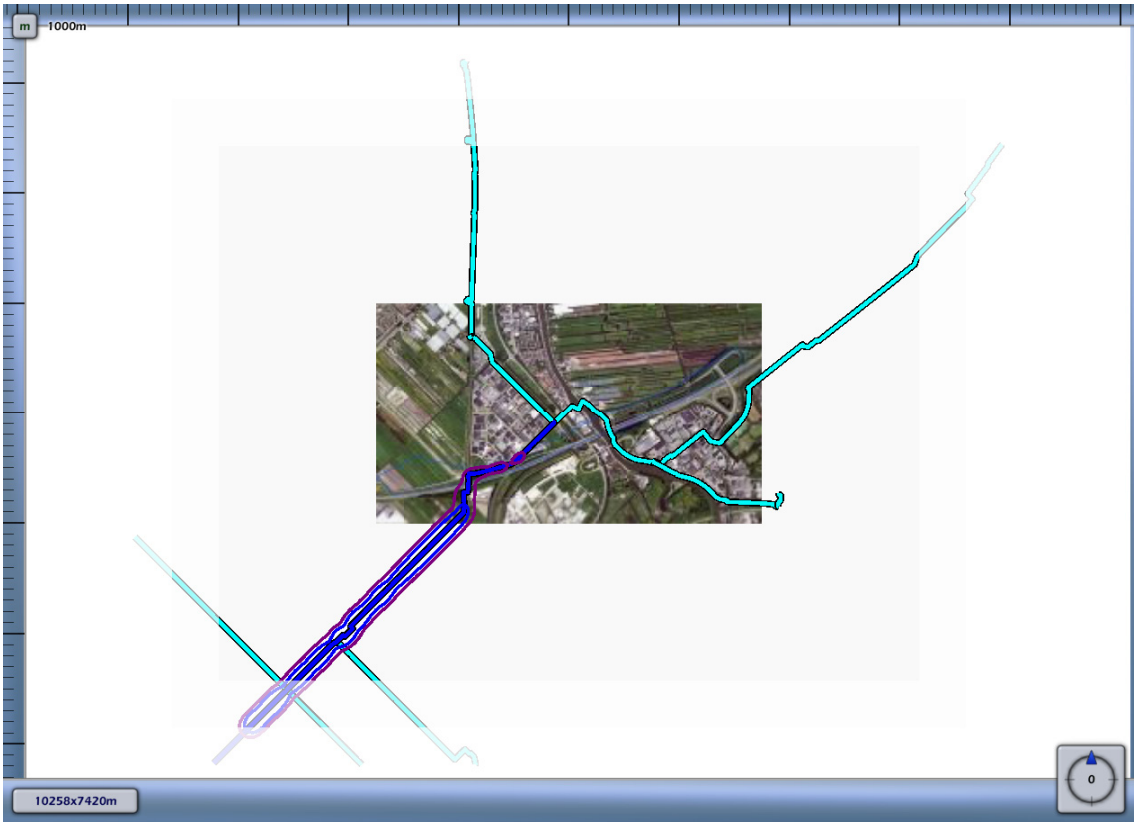
3.6 Figuur 3.6 Plaatsgebonden risico voor W-517-10 van N.V. Nederlandse Gasunie



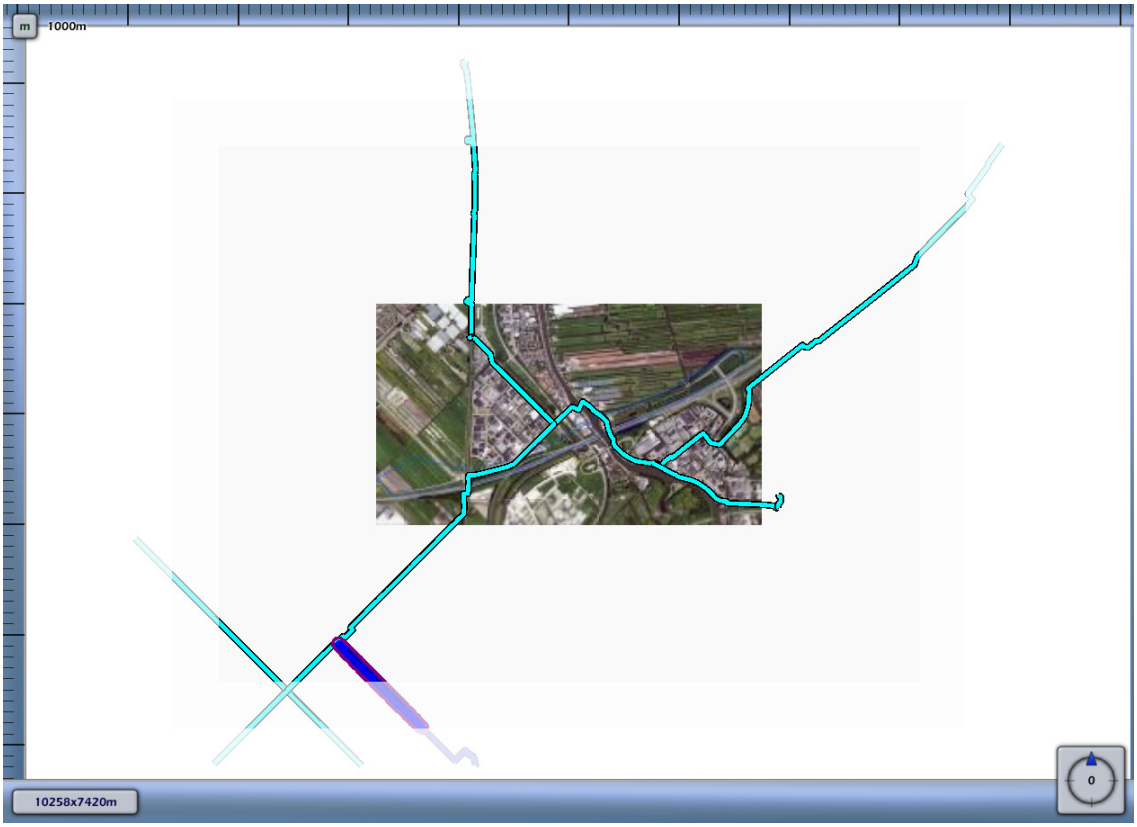
3.7 Figuur 3.7 Plaatsgebonden risico voor W-517-11 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.8 Figuur 3.8 Plaatsgebonden risico voor W-521-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.9 Figuur 3.9 Plaatsgebonden risico voor W-521-18 van N.V. Nederlandse Gasunie



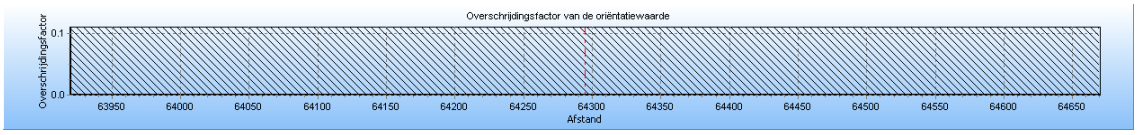
1E-4	
1E-5	
1E-6	
1E-7	
1E-8	

4 Groepsrisico screening

Om in één oogopslag een indruk te krijgen van het groepsrisico wordt het groepsrisico gescreend alvorens voor specifieke segmenten FN-curves te visualiseren. Voor elk van de leidingen wordt per stationing de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico weergegeven. Deze is berekend door rondom elk punt op de leiding één kilometer segment te kiezen die gecentreerd ligt ten opzichte van dit punt. Voor deze kilometer leiding is een FN-curve berekend en voor deze FN-curve de overschrijdingsfactor.

De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

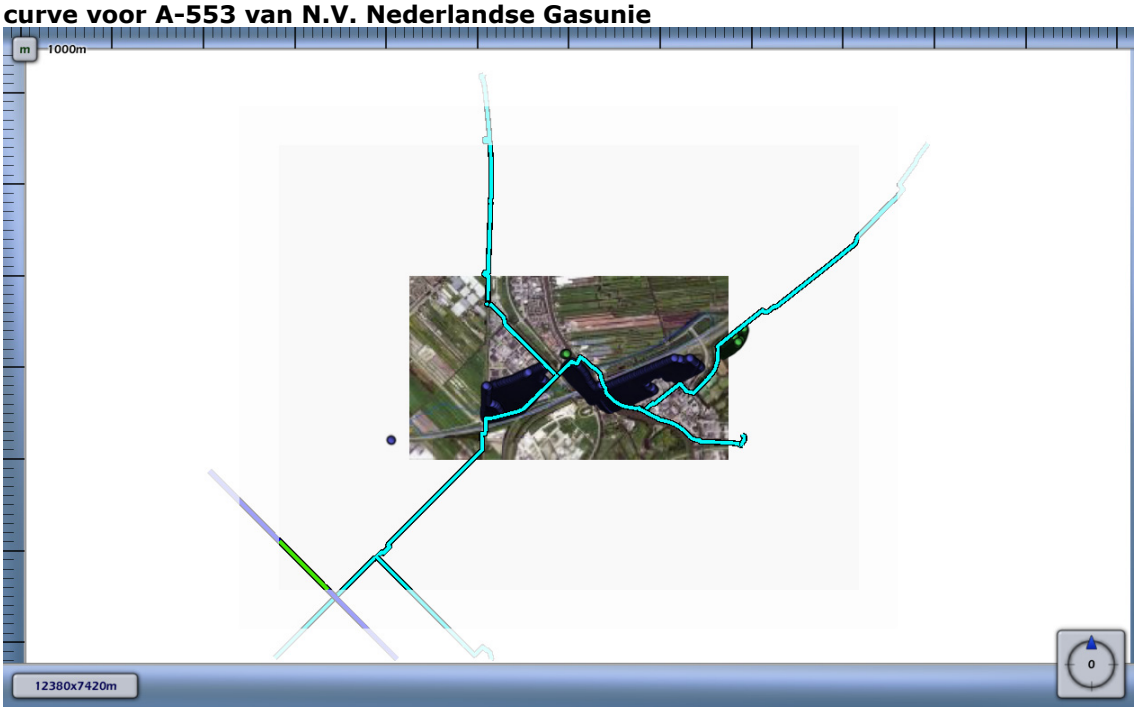
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie



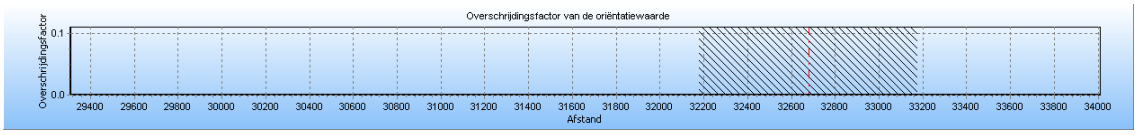
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 63920.00 en stationing 64670.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.1.

Figuur 4.1 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie



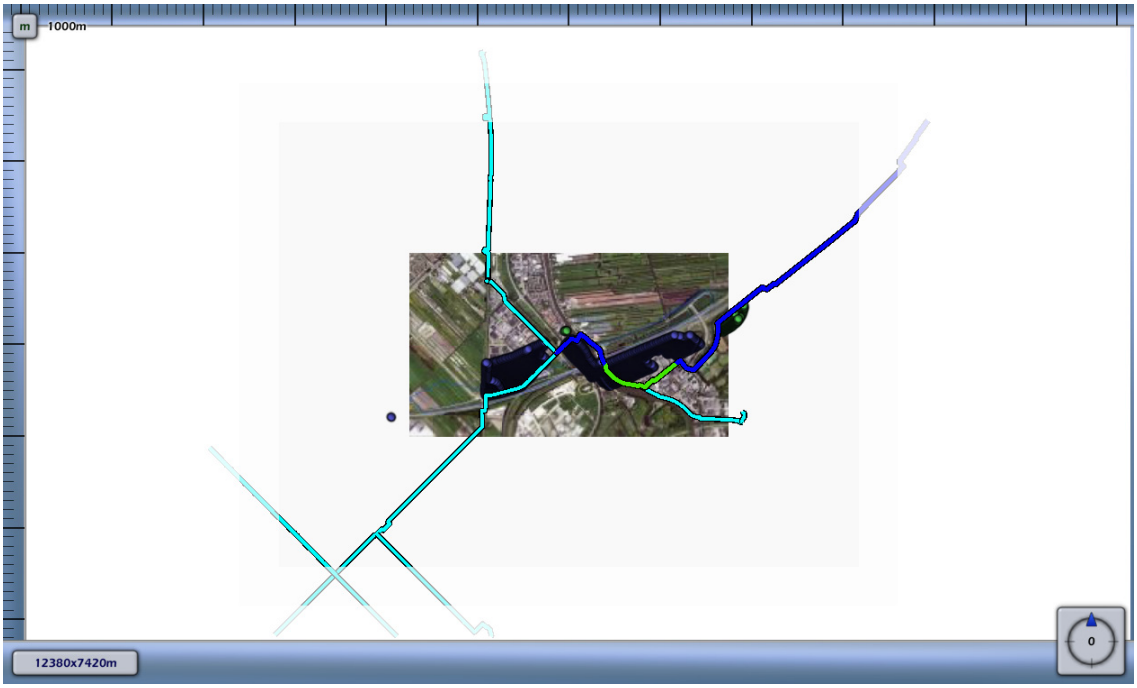
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor W-501-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



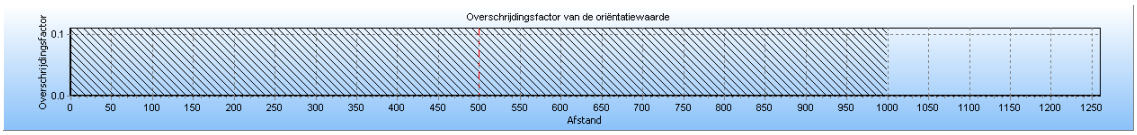
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 22 slachtoffers en een frequentie van 9.50E-009.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 4.599E-004 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 32180.00 en stationing 33180.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.2.

Figuur 4.2 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-501-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



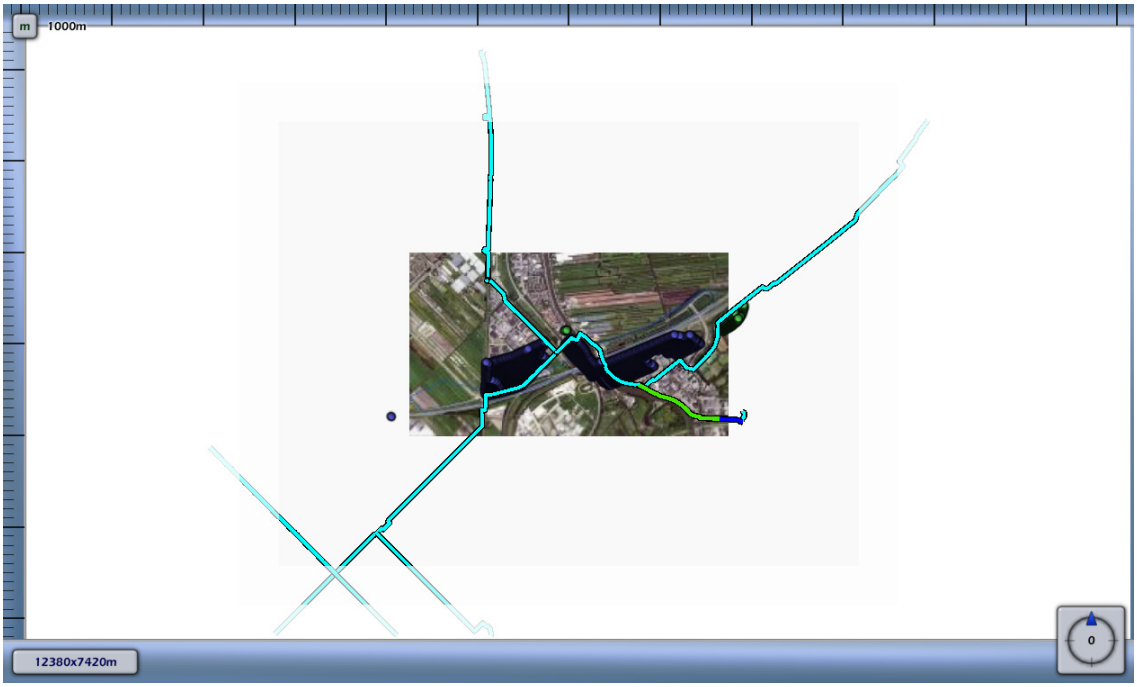
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor W-501-03 van N.V. Nederlandse Gasunie



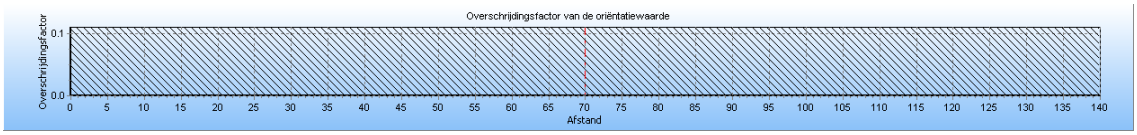
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 1000.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.3

Figuur 4.3 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-501-03 van N.V. Nederlandse Gasunie



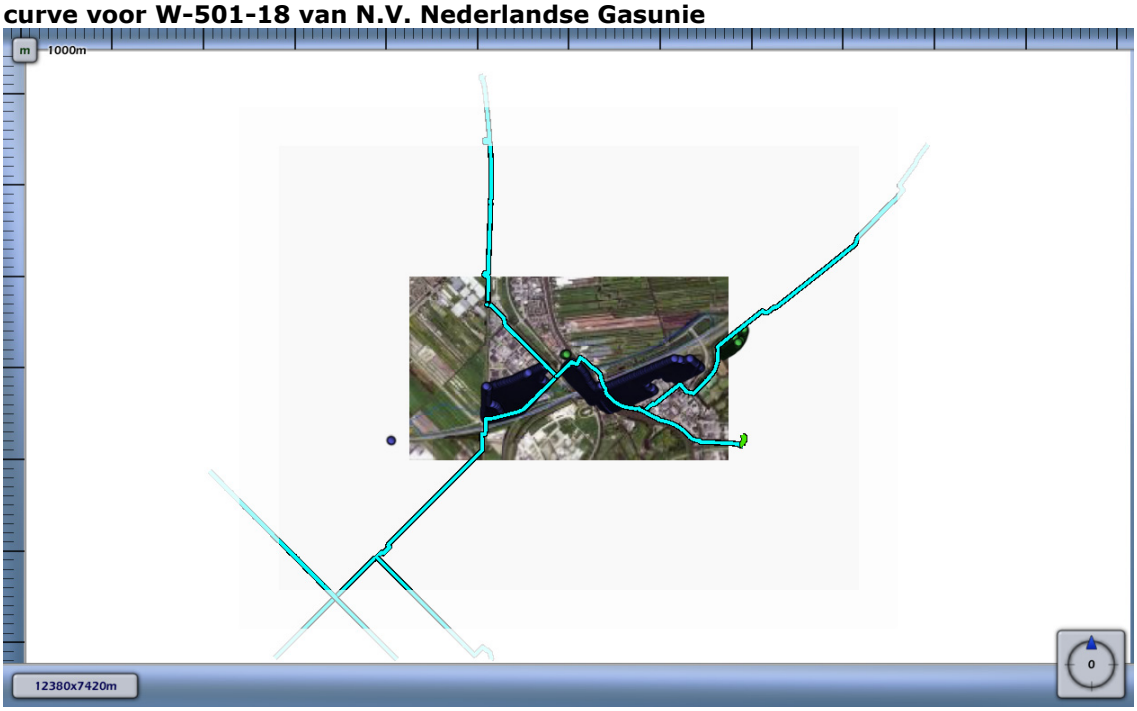
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor W-501-18 van N.V. Nederlandse Gasunie



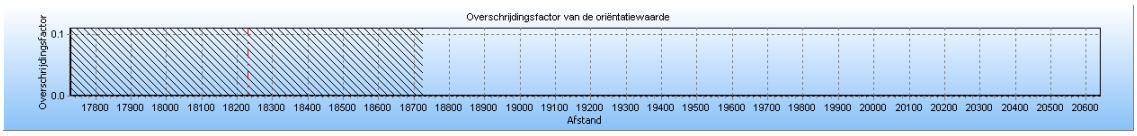
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 140.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.4

Figuur 4.4 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-501-18 van N.V. Nederlandse Gasunie



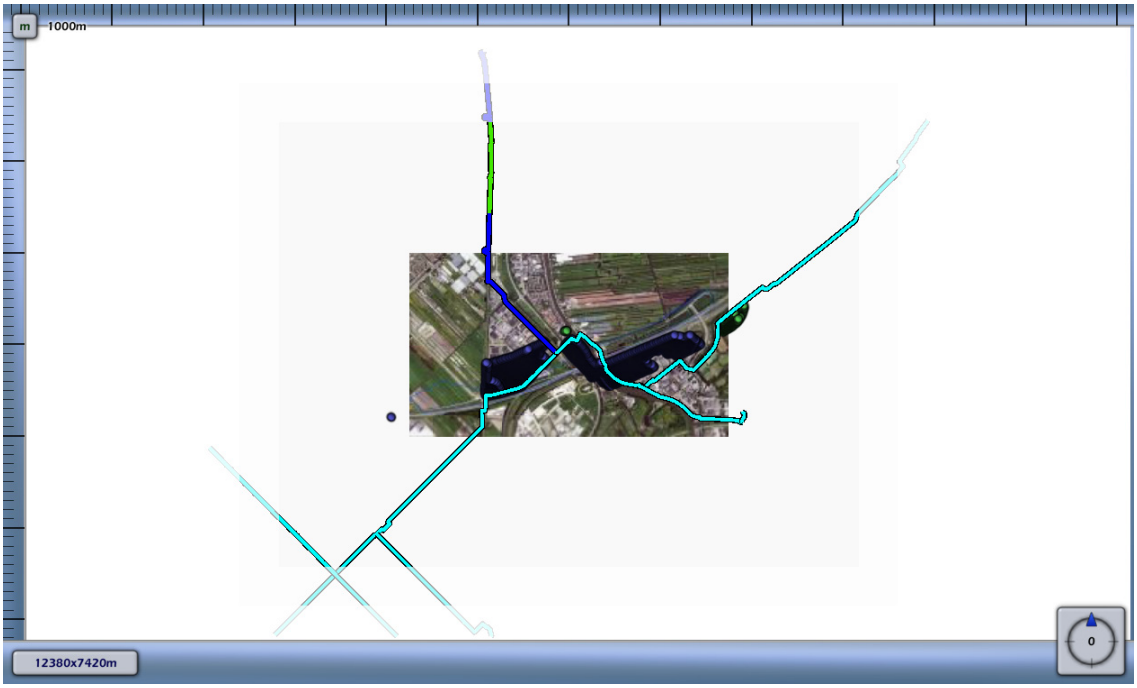
4.5 Figuur 4.5 Groepsrisico screening voor W-517-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



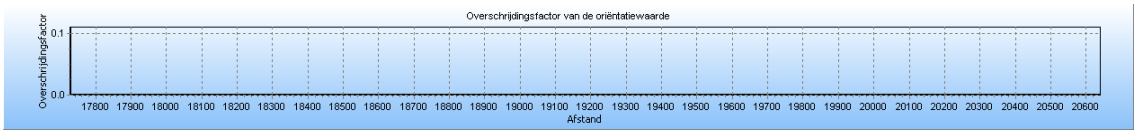
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 17730.00 en stationing 18730.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.5

Figuur 4.5 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-517-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



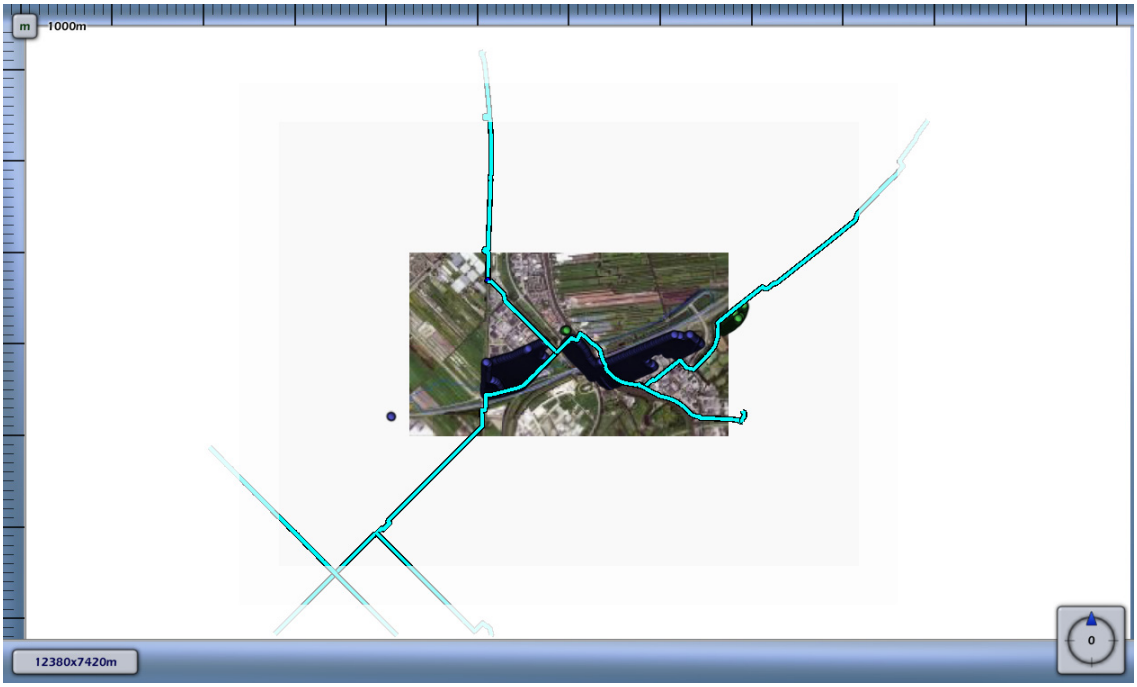
4.6 Figuur 4.6 Groepsrisico screening voor W-517-10 van N.V. Nederlandse Gasunie



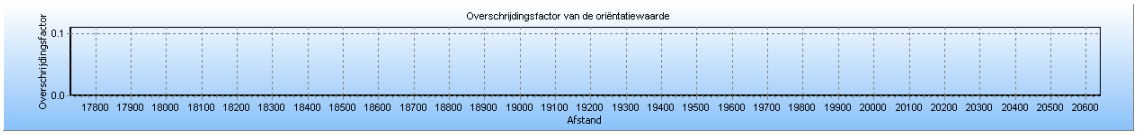
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 0.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.6

Figuur 4.6 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-517-10 van N.V. Nederlandse Gasunie



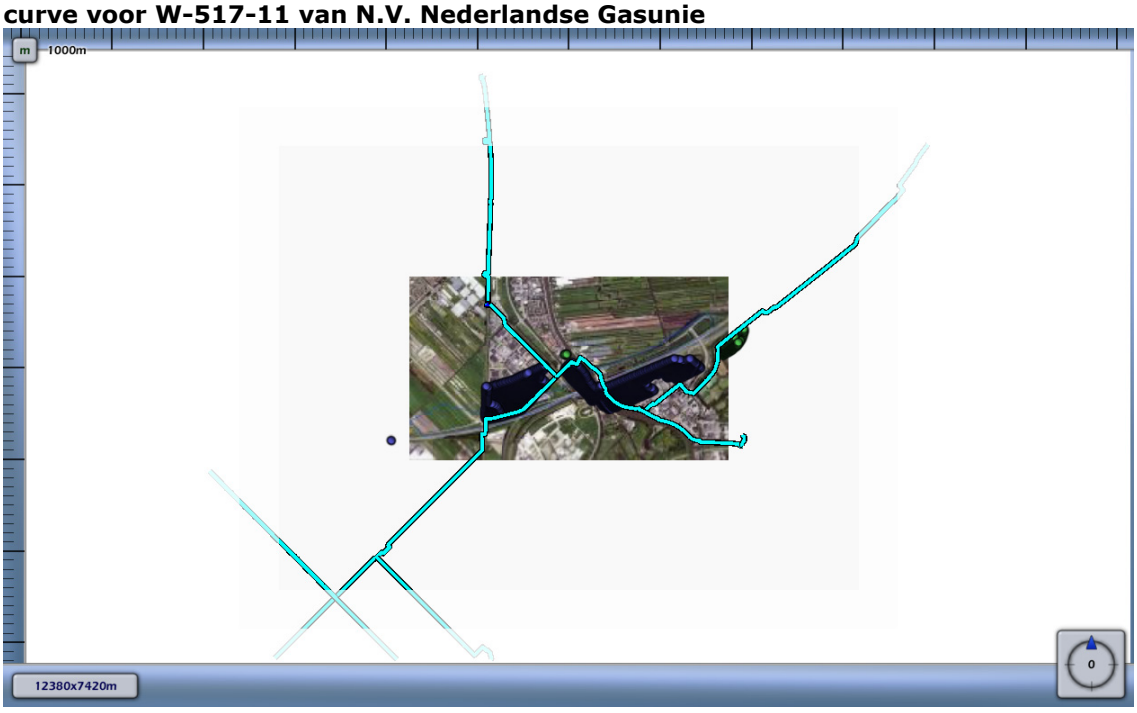
4.7 Figuur 4.7 Groepsrisico screening voor W-517-11 van N.V. Nederlandse Gasunie



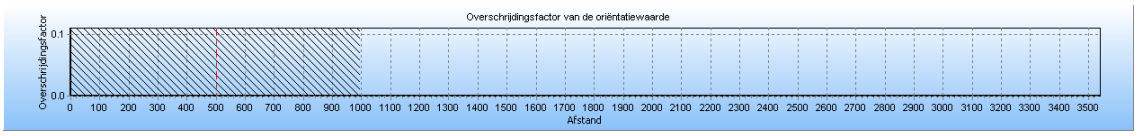
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 0.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.7

Figuur 4.7 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-517-11 van N.V. Nederlandse Gasunie



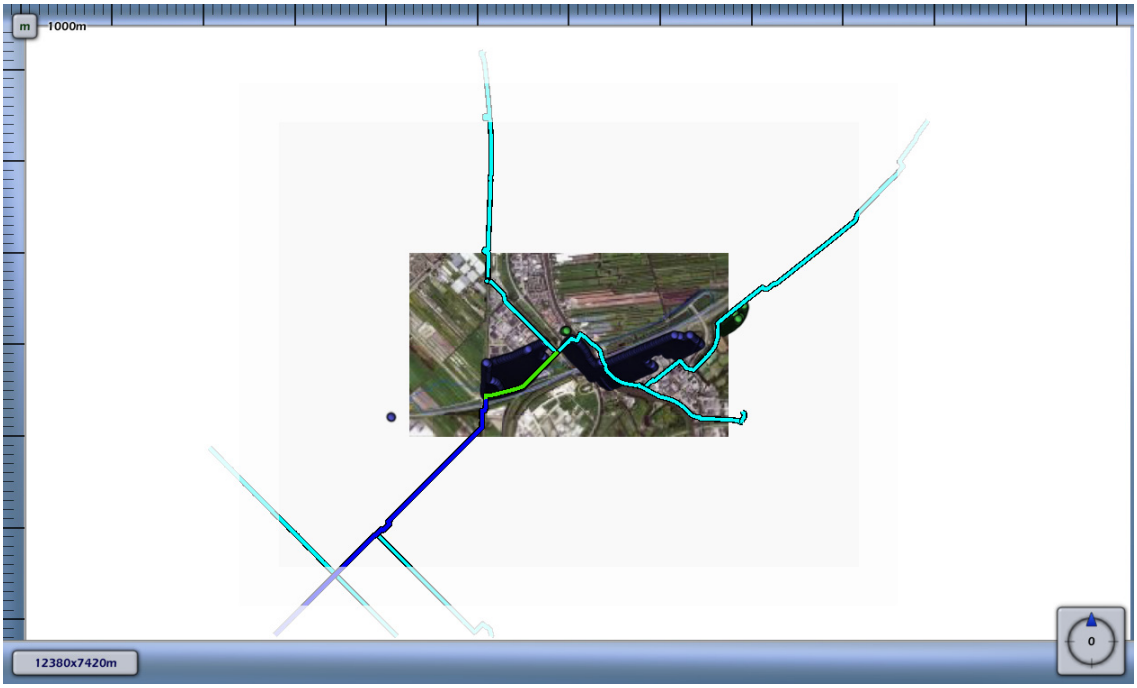
4.8 Figuur 4.8 Groepsrisico screening voor W-521-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



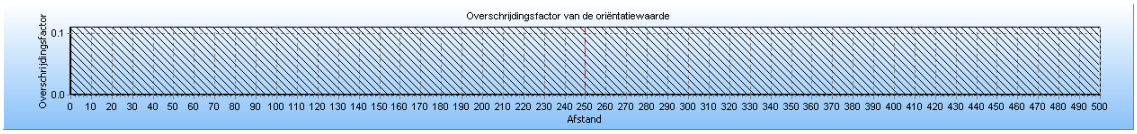
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 11 slachtoffers en een frequentie van 1.09E-008.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 1.316E-004 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 1000.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.8

Figuur 4.8 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-521-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



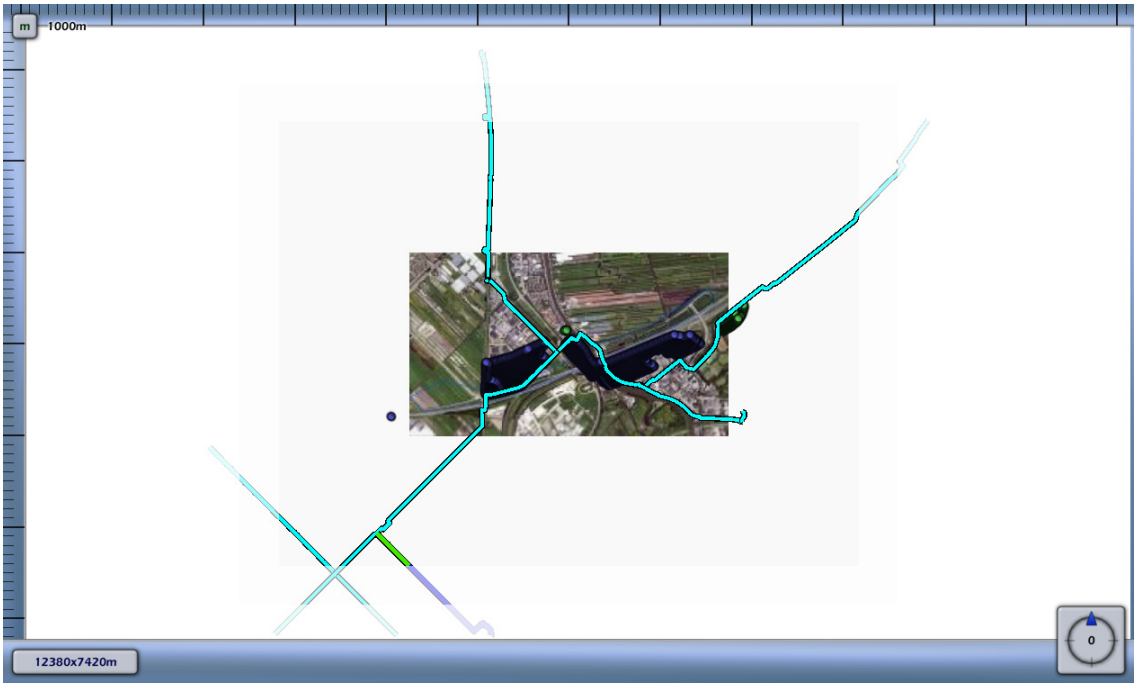
4.9 Figuur 4.9 Groepsrisico screening voor W-521-18 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 500.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.9

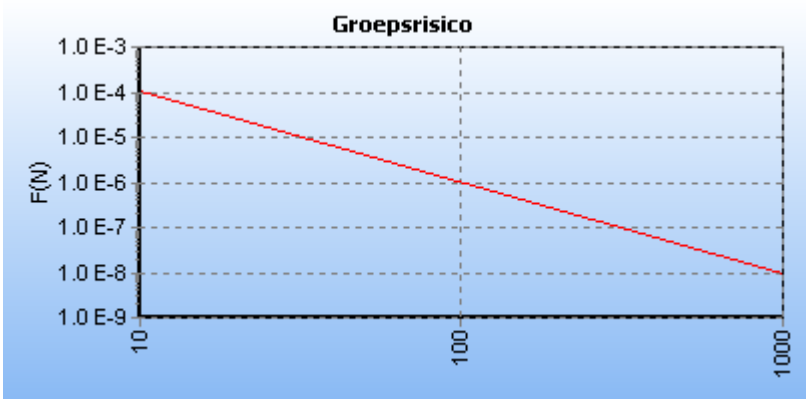
Figuur 4.9 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor W-521-18 van N.V. Nederlandse Gasunie


m
1000m
12380x7420m
0

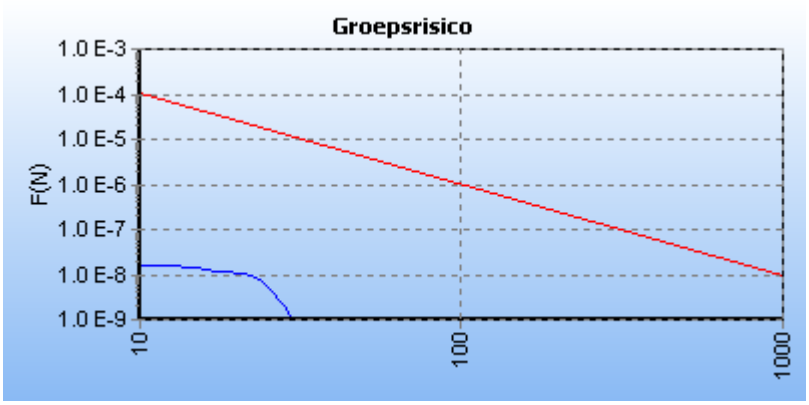
5 FN curves

Voor elk van de eerder genoemde leidingen is het groepsrisico berekend. Een samenvatting van de resultaten hiervan is gegeven in het voorgaande hoofdstuk; in dit hoofdstuk wordt voor elk van de leidingen de daadwerkelijke FN-curve gegeven van de (in termen van groepsrisico) "slechtste" kilometer van het betreffende tracé.

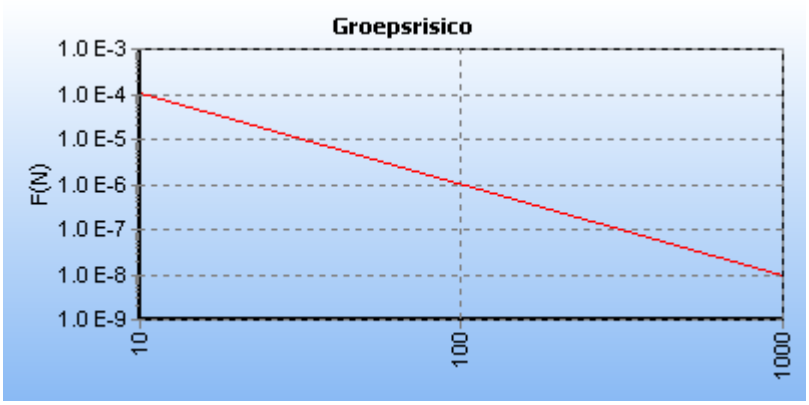
5.1 Figuur 5.1 FN curve voor A-553 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 63920.00 en stationing 64670.00



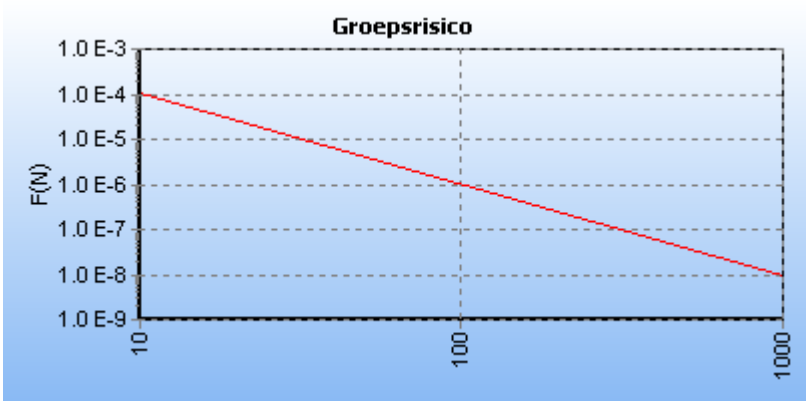
5.2 Figuur 5.2 FN curve voor W-501-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 32180.00 en stationing 33180.00



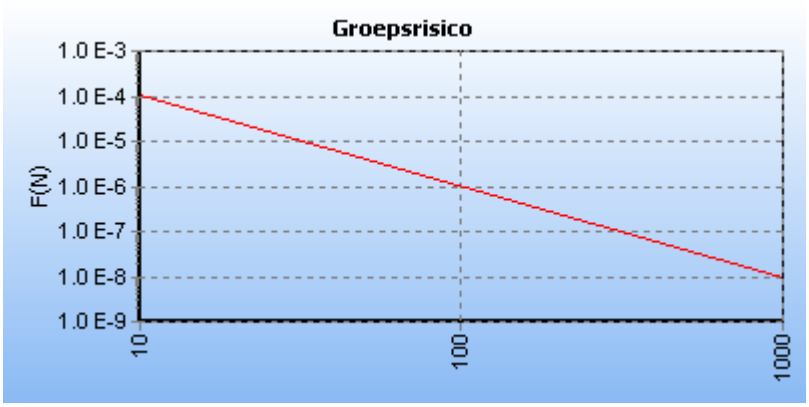
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor W-501-03 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 1000.00



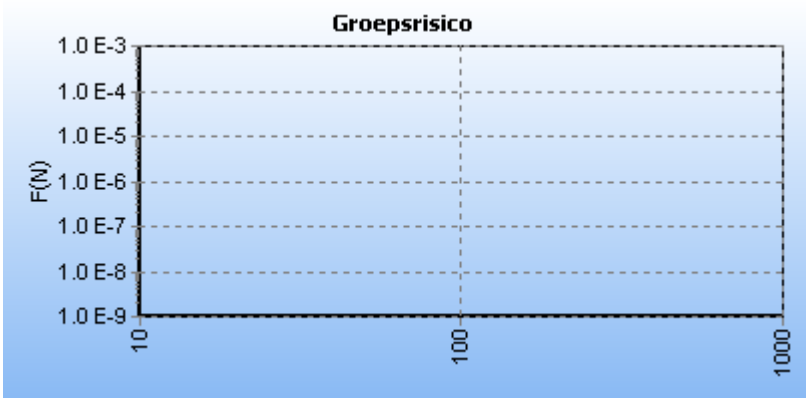
5.4 Figuur 5.4 FN curve voor W-501-18 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 140.00



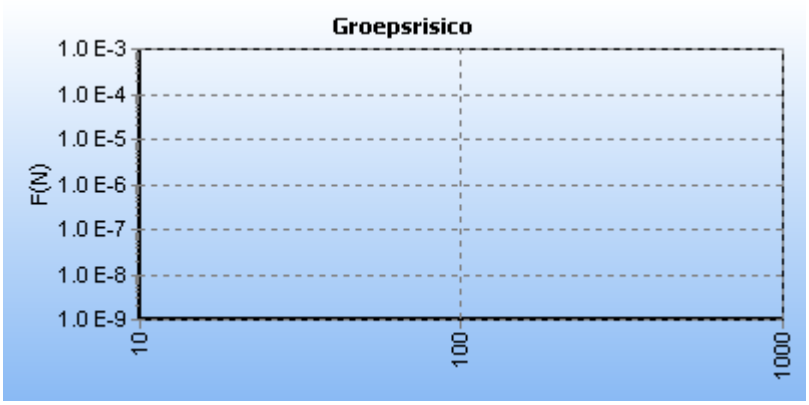
5.5 Figuur 5.5 FN curve voor W-517-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 17730.00 en stationing 18730.00



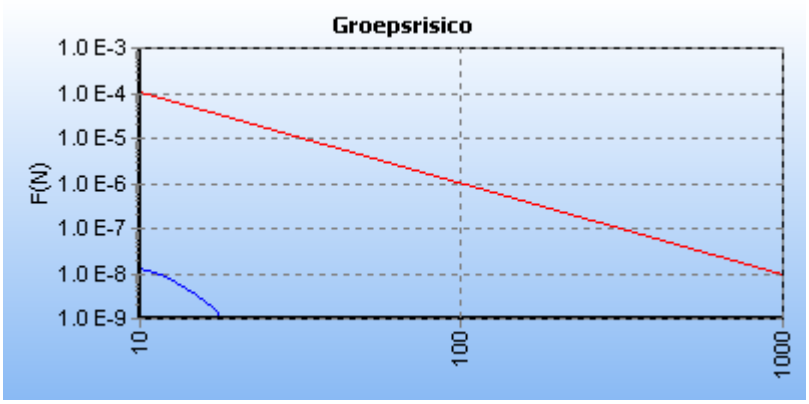
5.6 Figuur 5.6 FN curve voor W-517-10 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00



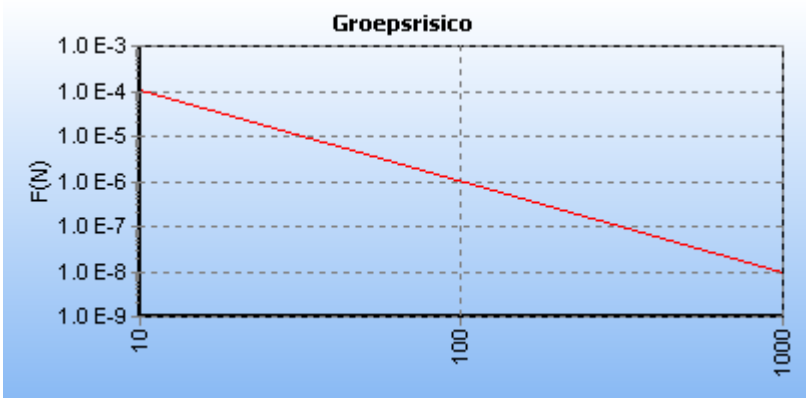
5.7 Figuur 5.7 FN curve voor W-517-11 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00



5.8 Figuur 5.8 FN curve voor W-521-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 1000.00



5.9 Figuur 5.9 FN curve voor W-521-18 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 500.00



6 Conclusies

Het plaatsgebonden risico is overal kleiner dan 10-6/jaar. Uit het plaatsgebonden risico volgen geen beperkingen. Het inpassingsplan kan volstaan met het aangeven van de leiding op de bestemmingsplanverbeelding en de dubbelbestemming met voorschriften zoals in het Besluit externe veiligheid Buisleidingen genoemd.
Voor het groepsrisico geldt dat dit voor alle leidingen in het gebied veel lager is dan 0,1 x OW.

7 Referenties

[1] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. Brief 390/06 CEV Lah/pbz-1191. 6 november 2006.

[2] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Ministerie van VROM. Brief 2006.334302. 7 december 2006.

[3] Laheij GMH, Vliet AAC van, Kooi ES. Achtergronden bij de vervanging van zoneringafstanden hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. RIVM-rapport 620121001/2008. 2008.

[4] M. Gielisse, M.T. Dröge, G.R. Kuik. Risicoanalyse aardgastransportleidingen. N.V. Nederlandse Gasunie. DEI 2008.R.0939. 2008.

Kwantitatieve Risico Analyse Extra Gouwekruising in het kader van het inpassingsplan

Rapport: nr AM-132
datum: 4 februari 2011
Auteur: J.Heckman en A. de Roos

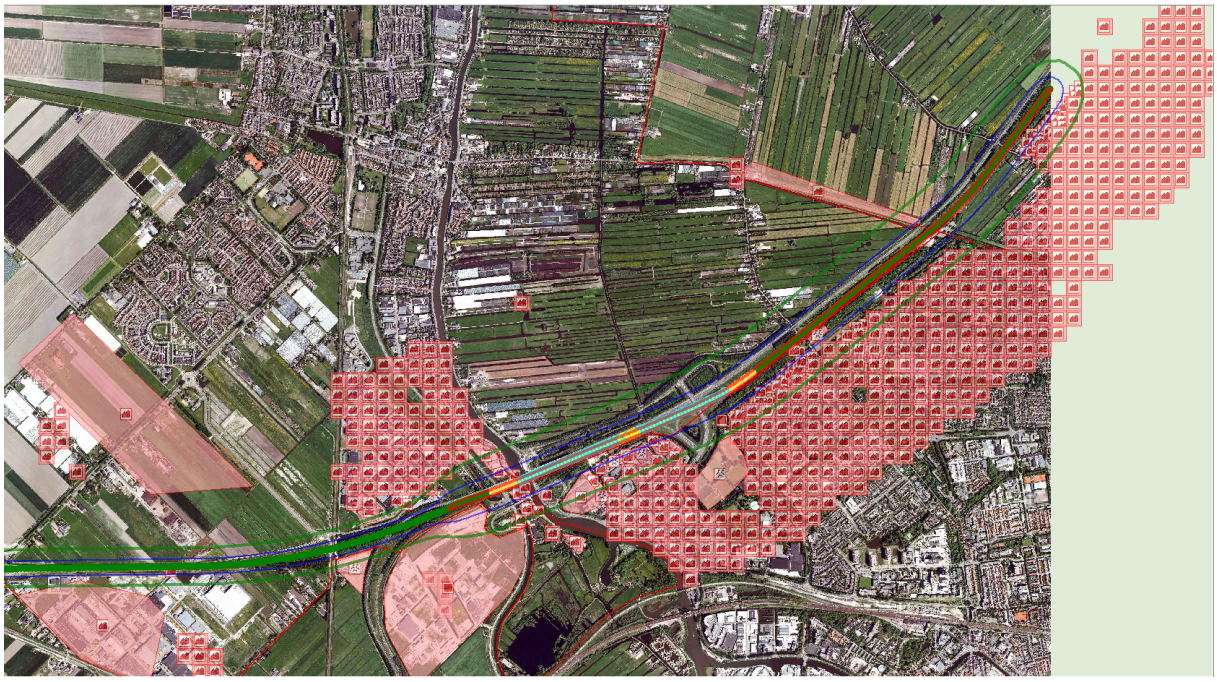
Samenvatting

Op basis van de EV-informatie in de MER Extra Gouwekruising uitgevoerd door Tauw is de risicoberekening opnieuw uitegevoerd met verfijndere bevolkingsinformatie. Daarnaast zijn de vervoersaantallen aangepast voor een besluit in het kader van de Wro. De aantallen GF3 uit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, bijlage 5 zijn gebruikt in combinatie met de in de MER gehanteerde prognoses voor het vervoer van andere stofklassen.
De berekening is gedaan met RBMII 1.3.

Hieronder volgt een overzicht van de situatie, de uitkomst en de aanpassingen van de analyse vergeleken met de MER.

Situatie en resultaten

Het beschouwde gebied met plaatsgebonden risico A12:



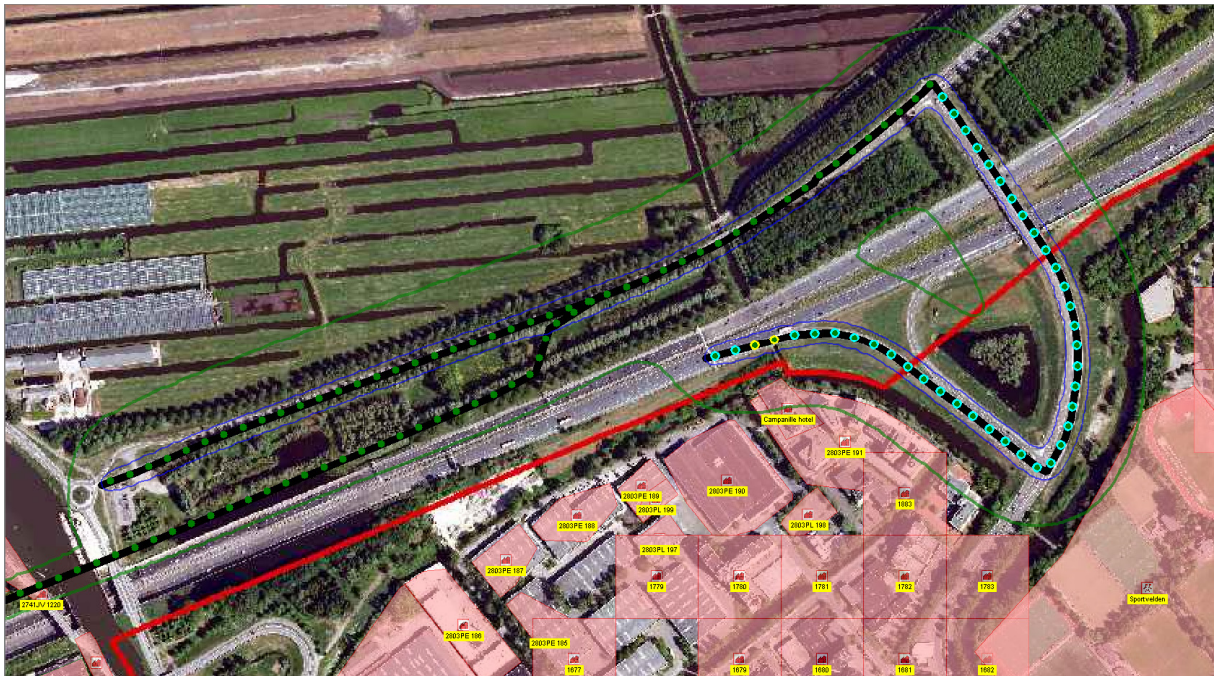
Figuur 1. PR en GR tgv A12 in het reconstructiegebied met nieuwe bevolkingsanalyse

Voor de contouren geldt dat de 10^{-6} in rood is weergegeven, de 10^{-7} blauw en de 10^{-8} groen.

De PR 10-6 contour voor het beschouwde deel van de A12 ligt op 10 meter uit het hart van de rechter rijbaan en heeft daarom geen betekenis voor de omgeving.
De 10-7 van het beschouwde deel van de A12 contour ligt op 80 meter en de 10-8 contour op 185 meter.

Buiten de 10-8 contour zijn geen belangrijke bijdragen aan het groepsrisico te verwachten.

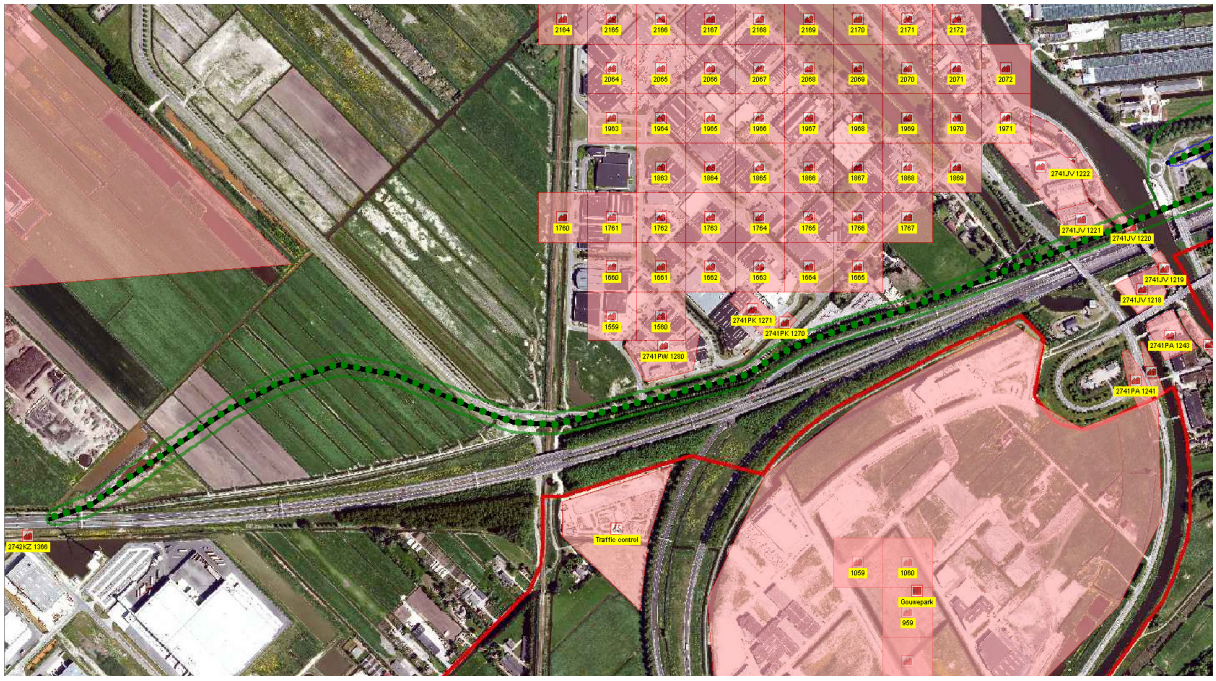
Plaatsgebonden risico afslag en N452 en oostelijk deel extra Gouwekruising



Figuur 2. Afslag A12 -> N452

N452: Geen PR 10-6; PR 10-7 op 6 meter, PR 10-8 op 44 meter.

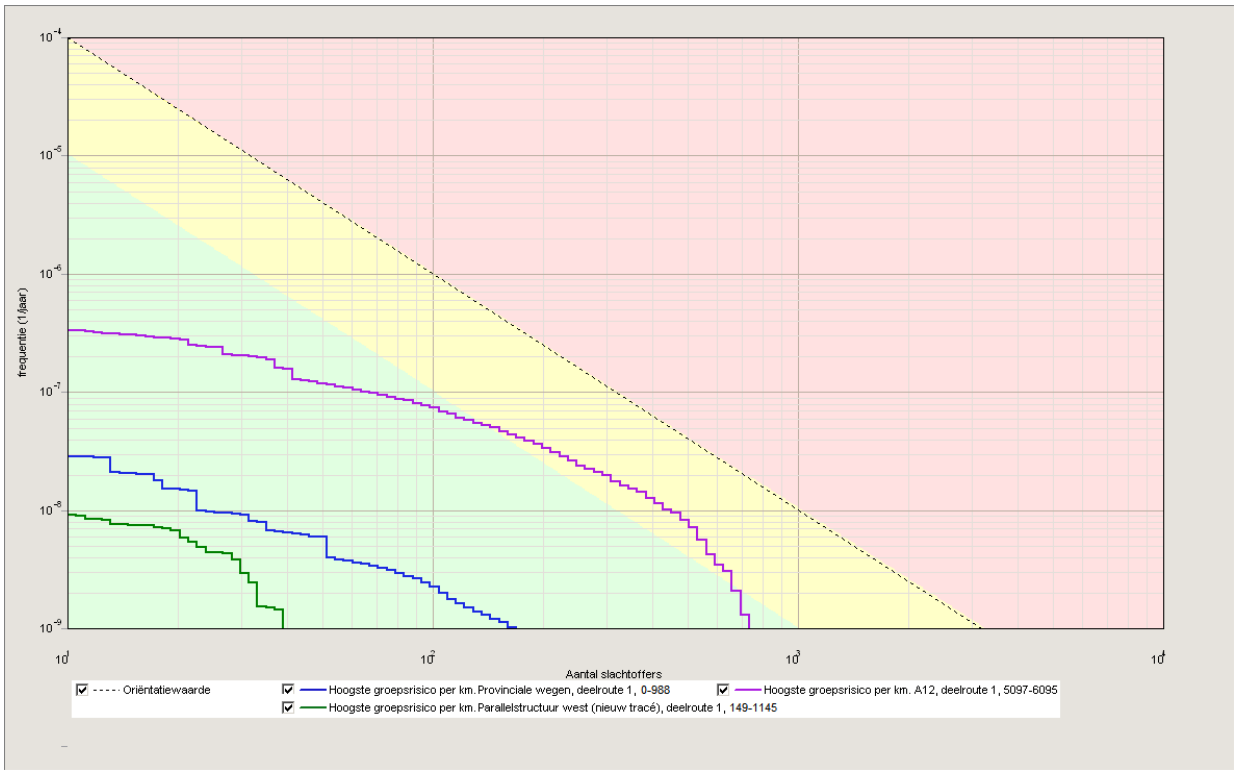
Plaatsgebonden risico voorgenomen westelijk deel tracé Extra Gouwekruising



Figuur 3. Westelijk deel nieuw tracé

De hoogste risicocontour op het nieuwe tracé is de 10-8 contour. Deze bevindt zich op 21 meter uit het hart van de weg.

Hoogste GR per kilometer in het onderzochte gebied



Figuur 4. GR vergeleken voor de hoogste kilometers. A12 (paars), N452 (blauw) en parallelstructuur nieuw tracé (groen)

Het groepsrisico van de N452 is bepaald inclusief de afrit van de A12, waar VGS verwacht wordt. Dit groepsrisico wordt vrijwel geheel bepaald door de afslag langs de Goudse Poort.

Verhoging GR door EGK

Vergelijking (verhoging) is problematisch. Het totale groepsrisico in deze analyses van A12 dan wel parallelroute zijn niet vergelijkbaar omdat niet bepaald kan worden met welk deel van de A12 vergeleken zou moeten worden. Het vergelijk op basis van de hoogste kilometer is ook moeilijk te duiden, omdat de ligging van de km's met maximaal groepsrisico sterk verschilt en het zo gevonden GR mede wordt beïnvloed door verschillen in de aanwezige bevolking.

Het lijkt juister om sec te kijken naar het GR van de EGK, en deze te beoordelen op basis van de hoogste km van het aan te leggen tracé. Uit figuur 2 blijkt dat de maximale bijdrage per kilometer minder dan 0,001 van de oriëntatiewaarde (OW) bedraagt.

Dit wordt veroorzaakt door zowel heel lage vervoersaantallen als een relatief geringe bevolking rond dit tracé.

Deze verhoging/bijdrage is geheel verwaarloosbaar zowel in relatieve als absolute termen, hetgeen te verwachten is op basis van vervoer van slechts enkele tientallen LPG transporten per jaar. Voor wat betreft de risicosituatie ten opzichte van de A12 in Gouda is op te merken dat er geen knelpunt lijkt te ontstaan in de voorzienbare toekomst, zolang er geen grootschalige ontwikkelingen aan de

noordzijde van de A12 komen[1]. Verder zou een hoge personendichtheid in Gouwepark nabij de A20 en de A12 tot een aanzienlijke verhoging van het groepsrisico kunnen leiden.
Aan deze laatste conclusies zijn geen consequenties verbonden m.b.t. het inpassingsplan.

Uit de hierboven gepresenteerde Fn curve valt de maximale normfrequentie voor de A12 af te lezen. Deze bedraagt 0,002 (RBMII terminologie). In termen van OW is dit 0,2.
Dit niveau heeft, zoals gezegd, geen directe consequenties voor het plan. Het groepsrisico wordt desalniettemin verantwoord. Er is overleg geweest met de veiligheidsregio. De veiligheid wordt het best gediend door het aanbrengen van bluswatervoorziening in de middenberm van de A12 en zorgdragen voor bereikbaarheid. Via de contacten met RWS wordt dit onderwerp verder besproken.

Uitgaande van de vervoersstroom gevaarlijke stoffen over de A12, komend vanaf de A20 spelen de aanwezigen in het gebied Gouwepoort nabij snelweg de belangrijkste rol in het groepsrisico. Verdeling van mensen (binnen c.q. buiten aanwezig) heeft eveneens een grote invloed. De conclusies hieromtrent gaan uit van een kwalificatie van het gebied als bedrijventerrein met enkele grote winkels, kantoren en hotel. Deze bestemmingen worden apart beoordeeld, terwijl het gebied primair als bedrijventerrein wordt beschouwd. Mensen komen en gaan met een specifiek doel en verblijven niet langer buiten dan noodzakelijk[2].
Een analyse van de bijdrage van de stofcategorieën is belangrijk om het gebruikelijke idee, dat GF3 bepalend is, hier te toetsen. Dit is van belang wanneer eventueel rampbestrijdingsadviezen nodig zijn. Een herberekening zonder GF (2 en 3) leert dat GF inderdaad bepalend is in deze situatie. Hiermee is het maatgevende scenario vastgesteld, nl een koude bleve van brandbaar gas.

Het relatief lage transport gevaarlijke stoffen over het deel van de A12 westelijk van de Gouwekruising verklaart tevens het nog lagere aantal dat verwacht wordt over de extra Gouwekruising. Het gaat hier voornamelijk over verkeer afkomstig van de A20 met bestemming Waddinxveen en Moerkapelle (en vice versa).

Hieronder volgt een beschouwing van de bevolkingsanalyse voor de Gouwepoort, waar het grootste verschil in inventarisatie ten opzichte van het MER ligt en daarmee ook bepalend is voor de hogere uitkomsten in de MER.

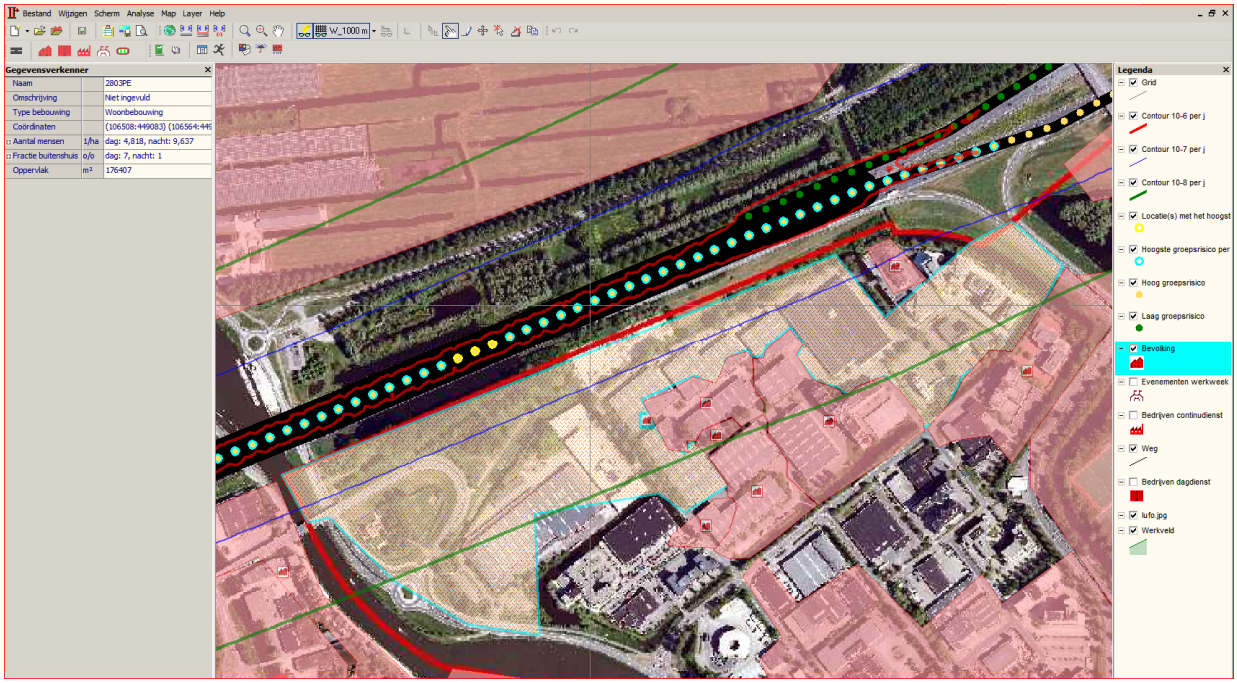
---

[1] Aan de zuidzijde is voor een groot deel een redelijke strook vrij van bebouwing. Bebouwing wordt verder bemoeilijkt door de aanwezigheid van een hogedruk aardgasleiding.
[2] Zie figuren 8 en 9

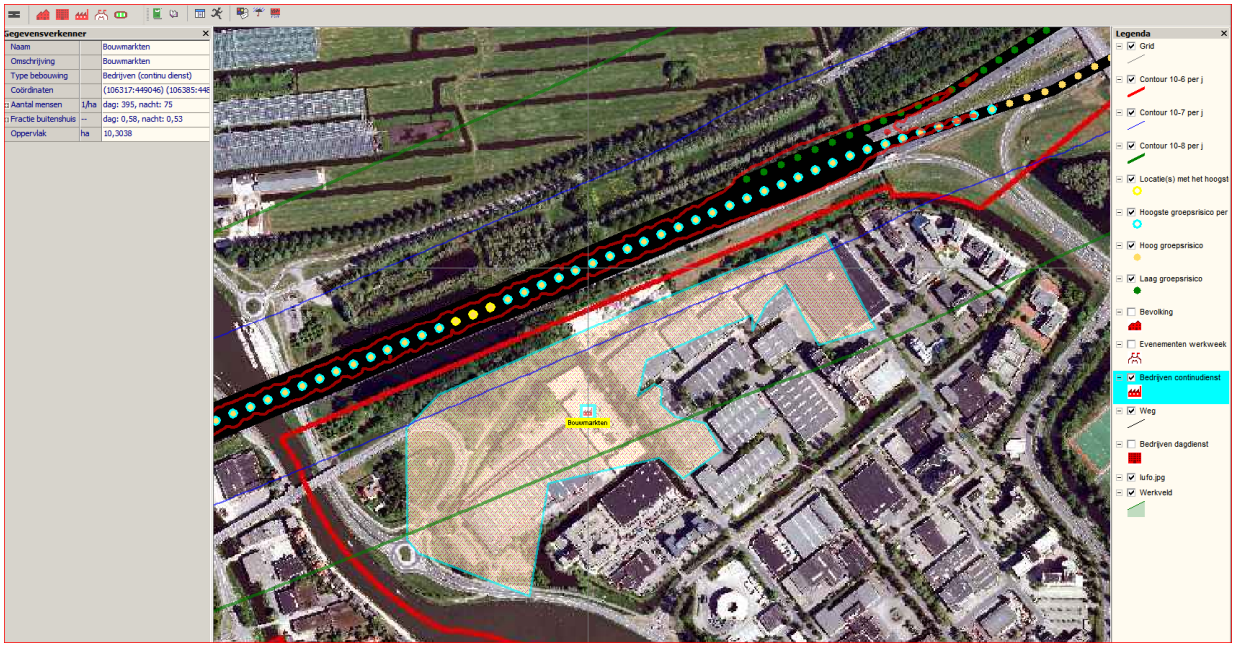
Beschrijving MER bevolkingsinventarisatie Goudse Poort.

Hier ligt de reden voor het hoge Groepsrisico (GR) dat in de MER is berekend.

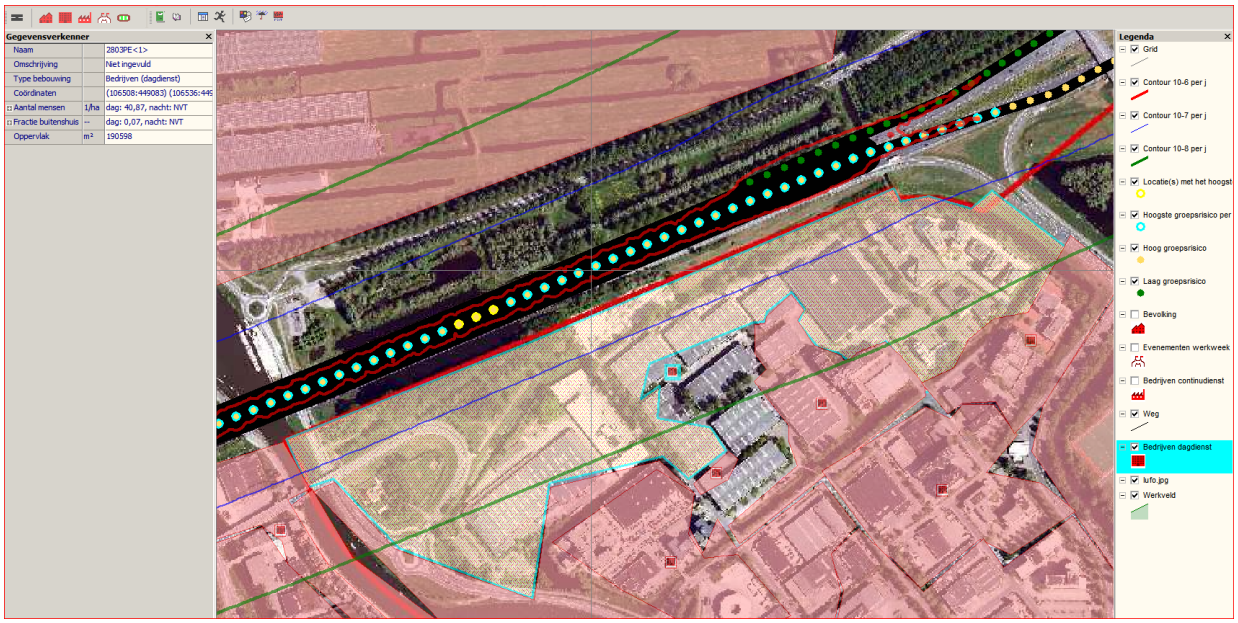
De lichter gekleurde vlakken met blauwe rand zijn het onderwerp van de (onder)titel.
Links boven is de invulling te lezen.



Figuur 5. Gemodelleerde woonbebouwing. De aantallen zijn gering, maar ze horen hier niet thuis



Figuur 6. Gemodelleerde bedrijven continu dienst, een totaal van ruim 4000 personen overdag en ruim 750 gedurende de hele nachtperiode. Het gemodelleerde vlak ligt duidelijk dichter bij de weg dan de bebouwing.



Figuur 7. Gemodelleerde bedrijven in dagdienst.

De totale dichtheid is dus 395 + 41 + 5 = 441 personen per hectare overdag. Voor de nachtperiode is dat 75 + 10 = 85 personen per hectare. De totaalaantallen (ong. 10 ha) zijn dus ruim 4400 en 850, die bovendien nog eens te dicht bij de weg zijn gemodelleerd en op plaatsen die evident niet bebouwd zijn.

In de herziene inventarisatie is uitgegaan van een bedrijventerrein. De basisgegevens (aantal arbeidsplaatsen) zijn aangevuld met enkele grote winkels en een hotel. De winkels zijn als evenementen en niet als continu bedrijven gemodelleerd.

Impressie van Goudse Poort nabij A12

Figuur 8. Kwantum e.a. in 1 groot gebouw

Figuur 9. Gebouw ernaast heeft geen publieksfunctie

Bijlage 3: Toelichting watertoets

Toelichting Watertoets

Inpassingsplan Extra Gouwekruising

projectnr. 234266
revisie 03
7 januari 2011

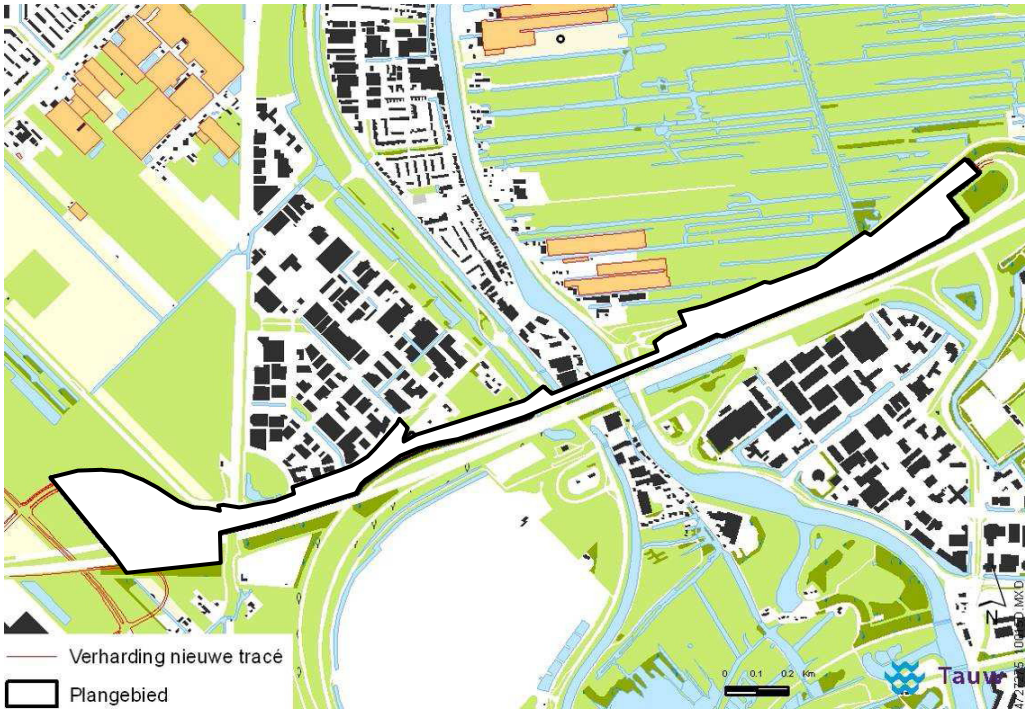
datum vrijgave	beschrijving revisie 03	goedkeuring	vrijgave
januari 2011	definitief	P.F.G.M. Kennes	E.H. Oude Weernink

Inhoud

		Blz.
1	**Inleiding**	**4**
2	**Huidige situatie en referentiesituatie**	**6**
2.1	Grondwaterpeilen	6
2.2	Waterkwaliteit	6
2.3	Waterkwantiteit	6
2.4	Waterkeringen (veiligheid)	7
2.5	Autonome ontwikkeling	8
3	**Beleid**	**10**
4	**Randvoorwaarden waterbeheerders**	**12**
5	**Toekomstige situatie**	**14**
5.1	Grondwaterkwantiteit	14
5.2	Grondwaterkwaliteit	14
5.3	Waterkwantiteit	15
5.4	Dempen bestaand oppervlaktewater	15
5.5	Aanleg extra verharding	15
5.6	Peilregulerende kunstwerken	16
5.7	Waterkwaliteit	16
5.8	Waterkering	16
5.9	Waterwegbeheer	17
6	**Conclusie / aanbeveling**	**18**
6.1	Conclusies	18
6.2	Watertoetsproces	18

1 Inleiding

Om de weefbewegingen tegen te gaan en daarmee de doorstroming te verbeteren is de provincie Zuid-Holland voornemens een nieuw wegtracé aan te leggen ten noorden van de A12 tussen de bestaande aansluiting van Gouda op de A12 (Goudse Poort) en de nieuwe aansluiting van de Moordrechtboog (omgelegde N456) op de A12. Het nieuwe wegtracé wordt gebundeld met de A12 en kruist de Gouwe en de Provinciale weg N207 bovenlangs. Het plangebied daarvan staat in de onderstaande figuur afgebeeld.



Figuur 1: Het plangebied met het nieuwe tracé

In het vigerende bestemmingsplan is de voorgenomen ontwikkeling niet toegestaan. Om de ontwikkeling van de locatie mogelijk te maken wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Onderdeel van de procedure is het doorlopen van de watertoets.

De betrokken waterbeheerders in het plangebied zijn het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (HHSK) en het Hoogheemraadschap van Rijnland (Rijnland). De provincie Zuid-Holland is vaarweg beheerder van de Gouwe en zal om deze rede dan ook worden betrokken bij het watertoetsproces. Rijkswaterstaat (RWS) is de beheerder van de waterbekkens aan weerszijden van het Gouwe aquaduct. Deze bekkens dienen ter ondersteuning van de constructie van het aquaduct. Dit water heeft geen bergende functie en dient niet ter afvoer van water. Hierdoor wordt RWS niet gezien als waterbeheerder en niet derhalve nietgecontacteerd voor de watertoetsprocedure. In het kader van het vooroverleg wordt het inpassingsplan wel voorgelegd aan RWS.

In de startnotitie voor de MER en aanvullend watertoetsoverleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerders zijn de relevante criteria bepaald die dienen te worden beoordeeld. De beoordeling vindt plaats op kwalitatieve wijze. Dit betekent dat de criteria niet worden becijferd.

Het exacte ontwerp is nog niet bekend en daarmee niet te beoordelen. Bij het definitieve ontwerp worden de eisen uit deze waterparagraaf opgenomen, waarmee wordt voldaan aan de eisen vanuit de waterbeheerders.

Er is onderscheid gemaakt tussen tijdelijke en permanente effecten. Tijdelijke effecten treden alleen op tijdens de realisatiefase. Permanente effecten kunnen zowel tijdens de realisatiefase als de beheerfase optreden, maar hebben een permanent karakter. Bij aspecten waar vanuit de waterbeheerder(s) eisen worden gesteld voor het ontwerp worden deze specifiek genoemd. Daarbij dient het ontwerp zo te worden opgesteld dat er sprake is van een neutrale of positieve beoordeling. In de beoordeling zijn deze aspecten beoordeeld als neutraal.

Alle benodigde maatregelen om negatieve effecten te voorkomen dienen te worden toegepast. Bij het verdere ontwerpproces is kwaliteitsborging en toetsing daarom van groot belang.

De uitkomsten van de beoordeling zijn opgenomen in de waterparagraaf. Deze waterparagraaf is verder aangevuld met aanvullende eisen van de waterbeheerders die in het watertoetsoverleg naar voren zijn gebracht. De waterparagraaf wordt ter toetsing voorgelegd aan de waterbeheerders.

2 Huidige situatie en referentiesituatie

2.1 Grondwaterpeilen

Ten oosten van de Gouwe bedraagt de gemiddelde grondwaterstand van het grondwater in het plangebied circa 2,5 m onder NAP. Ten westen van de Gouwe bedraagt de gemiddelde grondwaterstand van het grondwater in het plangebied circa 6,0 m onder NAP. Op basis van de maaiveldhoogten kan worden bepaald dat de diepte van het freatisch grondwater varieert van 0,5 tot 1,0 m onder maaiveld. In het plangebied heerst een grondwatertrap II. De gemiddeld hoogste grondwaterstand is circa 25-40 cm onder maaiveld of ‹ 40 cm onder maaiveld. De gemiddeld laagste grondwaterstand is circa 50-80 cm onder maaiveld. Uit de isohypsenkaart van Rijnland blijkt dat de stijghoogte van het 1e WVP varieert van 5,5 m onder NAP tot 5,0 m onder NAP.

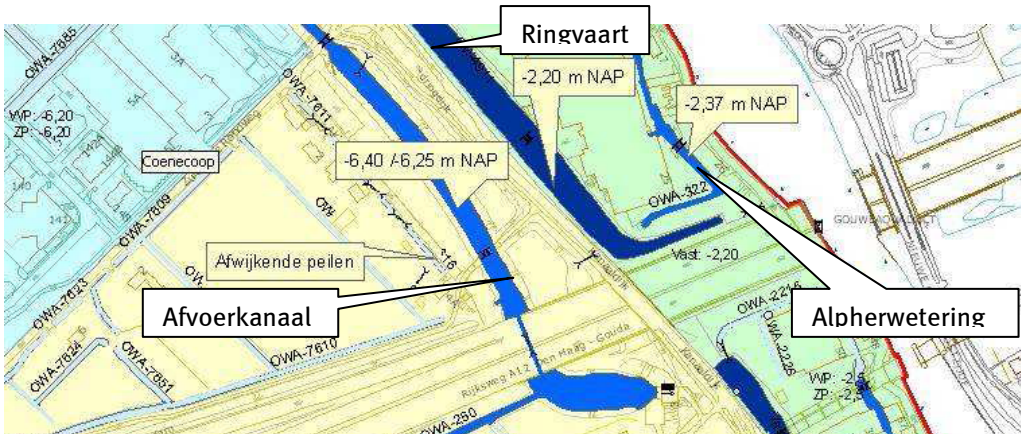
2.2 Waterkwaliteit

In het plangebied zijn watergangen aanwezig met als oppervlaktewater: boezemwater (De Gouwe) en polderwatersystemen. Algemeen geldt dat het oppervlaktewater voedselrijk is door aanwezigheid van nutriënten (o.a. stikstof en fosfaten). Daarnaast is er in het plangebied sprake van afspoeling van overtollig regenwater afkomstig van de aanwezige infrastructuur (onder andere A12 en N452) naar de watergangen in het gebied. Dit afspoelende water is vaak verontreinigd. Ook vindt verwaaiing plaats van opspattend water (mogelijk oliehoudend) op de snelweg naar het oppervlaktewater. Het plangebied is ruim 10 km verwijderd van een grondwaterbeschermingsgebied.

2.3 Waterkwantiteit

De Gouwe is een boezemrivier en zorgt voor de afvoer en berging van water van de naastgelegen poldersystemen Het waterpeil van de Gouwe bedraagt 0,64 m onder NAP (legger Rijnland). Direct ten westen van de Gouwe liggen parallel nog drie hoofdwatergangen op een korte afstand van elkaar. Het betreft de Alpherwetering (rechts), de Ringvaart (midden) en het Afvoerkanaal (links).

Het tracé ligt in verschillende peilvakken. Vanaf het westen tot de Ringvaart bedraagt het polderpeil van 6,20 m onder NAP/6,40 m onder NAP. De Ringvaart heeft een peil van 2,20 m onder NAP en in de Alpherwetering bedraagt het oppervlaktewaterpeil 2,37 m onder NAP.



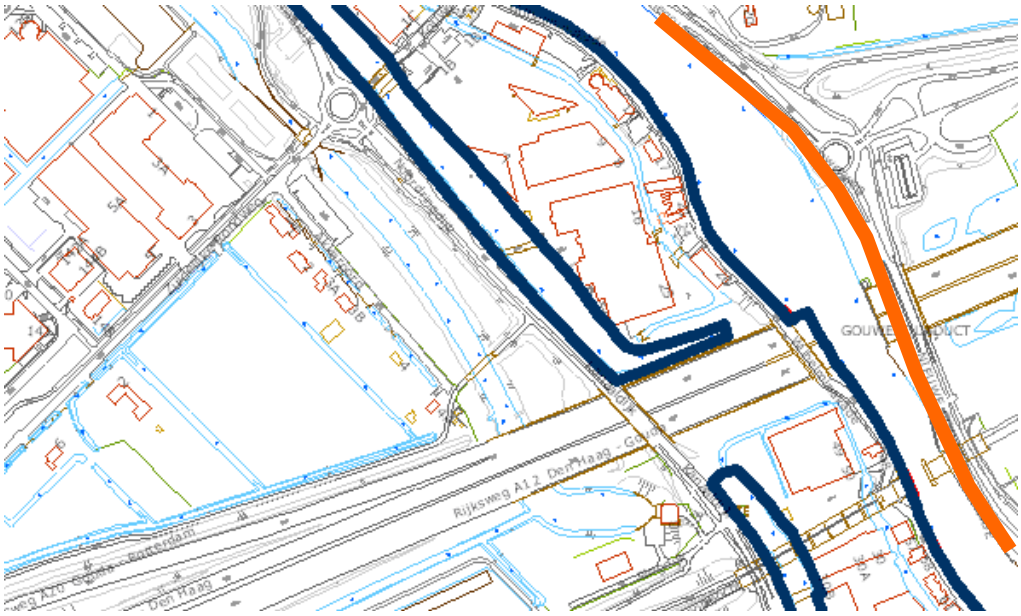
Figuur 2: peilen aan de westzijde van de Gouwe, beheergebied HHSK

Ten oosten van de Gouwe ligt de polder Bloemendaal met een polderpeil van 2,27 m onder NAP. Het poldergemaal in het poldergebied is het gemaal Bloemendaal en ligt ten noorden van het plangebied. In het plangebied ligt (haaks op de N452) de wetering Molenvliet en diverse poldersloten. De wetering Molenvliet watert in noordelijke richting af.

Uit een kwelkaart van de waterkansenkaart Zuidplaspolder blijkt dat het gebied ten westen van de Ringvaart een kwelgebied is.

2.4 Waterkeringen (veiligheid)

In het plangebied hebben de oevers van de Ringvaart en de Gouwe de status waterkering. De waterkeringen van HHSK en Rijnland zijn in onderstaande figuur weergegeven. De waterkering van Rijnland zijn in oranje weergegeven, de waterkeringen van HHSK zijn in donder blauw weergegeven.



Figuur 3: waterkeringen langs de Ringvaart en de westoever van de Gouwe

2.5 Autonome ontwikkeling

Op basis van de bestaande situatie is de verwachting dat er geen grote veranderingen optreden in het bodem- en watersysteem, omdat het ruimtegebruik niet verandert. De bodemdaling blijft plaatsvinden door de vereiste waterpeilen voor de landbouw. Met de bouw van de wijk de Triangel zal een klein deel van het gebied worden gewijzigd in bedrijventerrein. Het is niet waarschijnlijk dat het peil vanwege woningbouw aangepast gaat worden. Dit gaat in tegen het principe dat een verdere versnippering van het watersysteem moet worden voorkomen.

3 Beleid

Kaderrichtlijn Water
De kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn die tot doel heeft de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater te waarborgen en te verbeteren. Hiertoe hebben de waterbeheerders oppervlaktewaterlichamen moeten classificeren. Aan de classificatie hangt een maatregelenpakket om de kwaliteit te verbeteren.

Wet bodembescherming
Het doel van de Wet bodembescherming (Wbb) is in eerste plaats het beschermen van de bodem. De wet is zowel gericht op het voorkomen van verontreiniging als op het schoonmaken van de bodem. Wel is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor nieuwe verontreinigingen die hij eventueel veroorzaakt.

Waterwet
De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Met ingang van 22 december 2009 is de Waterwet van kracht geworden. Deze bestaat uit een samentrekking van de Wet op de waterhuishouding, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet verontreiniging zeewater, Grondwaterwet, Wet droogmakerijen en indijkingen, Wet op de waterkering, Wet beheer rijkswaterstaatswerken (natte deel), Waterstaatswet (natte deel) en de Regeling waterbodems uit de Wet bodembescherming. Alle wateraspecten waarvoor een vergunning nodig is kunnen in één watervergunning worden meegenomen.

Waterbeheer 21ste eeuw, Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-actueel)
In het Nationaal Bestuursakkoord Water Actueel is een aantal inhoudelijke uitgangspunten vastgesteld voor het waterbeheer in Nederland:
- Stedelijk gebied mag niet vaker dan éénmaal per 100 jaar inunderen vanuit de inliggende waterlopen;
- Hoogwaardige land- en tuinbouw of kassen mogen niet vaker dan éénmaal in de 50 jaar inunderen vanuit de inliggende waterlopen;
- Akkerbouwgebied mag niet vaker dan éénmaal per 25 jaar inunderen vanuit de inliggende waterlopen;
- Grasland mag niet vaker dan éénmaal per 10 jaar inunderen vanuit de inliggende waterlopen.

Daarnaast gaat het Waterbeheer 21ste eeuw uit van de trits 'vasthouden, bergen, afvoeren'.

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015
Het Provinciaal Waterplan bevat de hoofdlijnen van het provinciaal waterbeleid voor 2010-2015. Het vervangt het provinciaal waterbeleid zoals dat is vastgelegd in het Beleidsplan Groen, Water en Milieu (2006). Dit nieuwe plan vervangt het Grondwaterplan 2007-2013 en beschrijft dus ook het strategische grondwaterbeleid voor Zuid-Holland. Verder voldoet het plan aan de eisen van de nieuwe Waterwet. De provincie vertaalt in dit plan het beleid uit het nationaal waterplan en het huidige Europese beleid naar provinciale kaders en doelstellingen voor de periode 2010-2015.

Conform de herziene sturingsvisie water gaat het met name om de wat vraag. De waterschappen beantwoorden in hun waterbeheerplannen vervolgens vooral de hoe vraag. De vier kernopgaven voor de provincie Zuid-Holland zijn:

1. Waarborgen waterveiligheid
2. Realiseren mooi en schoon water
3. Ontwikkelen duurzame (zoet)watervoorziening
4. Realiseren robuust & veerkrachtig watersysteem

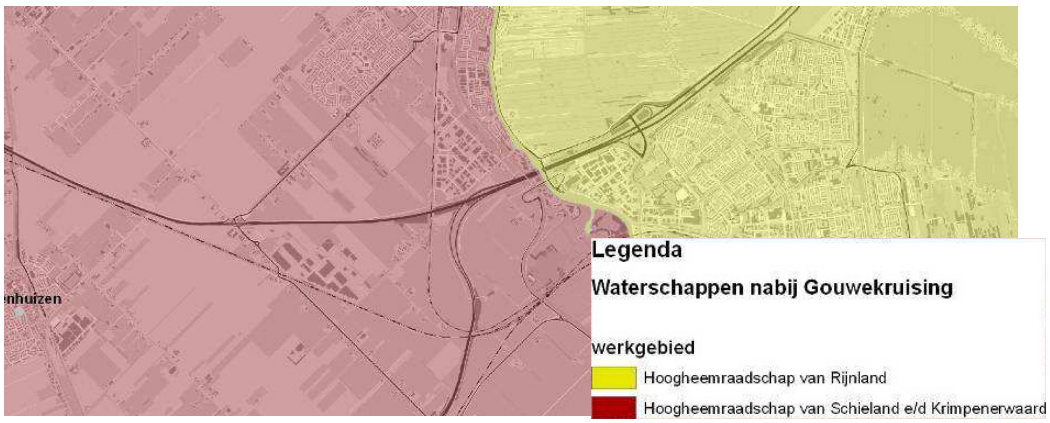
4 Randvoorwaarden waterbeheerders

Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard 2010-2015
Het Waterbeheerplan geeft het beleid aan voor de vier primaire taken van het HHSK, te weten de waterveiligheid (waterkeringenbeheer), het watersysteembeheer (oppervlaktewater en grondwater), het beheer van afvalwaterketen en emissies en het wegenbeheer in de Krimpenerwaard. In de Waterwet is het Waterbeheerplan benoemd als sluitsteen in de trits Nationaal Waterplan, Provinciaal Waterplan en Beheerplan van het waterschap. Alle genoemde plannen zijn eind 2009 vastgesteld voor de periode 2010 tot en met 2015.

Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Rijnland 2010-2015
Het Waterbeheerplan zet de lijnen uit voor de strategie, het beleid en de uit te voeren maatregelen in de planperiode 2010-2015. Rijnland streeft drie hoofddoelen na: veiligheid tegen overstromingen, voldoende water, en gezond water, inclusief goed beheer van de afvalwaterketen. Het zwaartepunt ligt bij verbetering van regionale keringen, implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-actueel), renovatie van boezem- en poldergemalen en het uitvoeren van het reguliere baggerprogramma voor polder en boezem.

Keur
De Keur is een verordening van een waterschap waarin regels zijn opgesteld voor onderhoud en handelingen in het grond- en oppervlaktewatersysteem en rondom keringen. Op het plangebied is zowel de Keur van HHSK als van Rijnland van toepassing.

Waterkansenkaart Zuidplaspolder (2006)
De Waterkansenkaart voor de Zuidplaspolder is in opdracht van het HHSK en de provincie Zuid-Holland opgesteld. De Waterkansenkaart geeft hun visie op de ruimtelijke inrichting van de polder bezien vanuit de waterinvalshoek. De Waterkansenkaart heeft een bijdrage geleverd aan het afwegingsproces dat ten grondslag ligt aan het Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplas 2006 en de streekplanherziening.



Figuur 4: Begrenzing van de werkgebieden van de waterschappen

Bestemmingsplanadvies Zuidplaspolder (2008)
De Zuidplaspolder is een diep liggende droogmakerij, gelegen in de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda. In het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP) is voor deze polder een grootschalige functiewijziging opgenomen. Gekoppeld aan deze komende functiewijziging moet een veerkrachtiger watersysteem worden ontwikkeld.

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard heeft een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om tot zo'n veerkrachtiger watersysteem te komen. Daarbij zijn ook gesprekken gevoerd met de belangrijkste partners in het gebied: gemeenten, provincie, Staatsbosbeheer en LTO-Noord. De aanbevelingen die het HHSK doet zijn opgenomen in het bestemmingsplanadvies.

Dit bestemmingsplanadvies is bedoeld voor alle partijen die een rol spelen bij de ruimtelijke ontwikkelingen, in het bijzonder de gemeenten en de provincie. Het HHSK vraagt om met dit advies bij de ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuidplaspolder rekening te houden. Het naleven hiervan draagt er toe bij dat het HHSK op zijn beurt optimaal kan zorgen voor droge voeten en schoon water. Dit bestemmingsplanadvies heeft mede tot doel de hiervoor benodigde informatie aan te leveren.

Dit advies is toegespitst op gebiedsspecifieke, ruimtelijke of structuurbepalende waterstaatkundige randvoorwaarden en ambities, die van invloed zijn op de bestemmingsplannen. HHSK heeft geprobeerd het advies zoveel mogelijk af te stemmen op het detailniveau dat bij de bestemmingsplannen in de Zuidplas wordt nagestreefd. Dat betekent dat in een volgende planfase, wanneer met inrichtingsplannen weer een groter detailniveau wordt bereikt, HHSK nieuwe adviezen zal opstellen die bij dit grotere detailniveau aansluiten.

5 Toekomstige situatie

In onderstaande beschrijving worden per aspect voor bodem en water de effecten van activiteiten beschreven en beoordeeld. Daarnaast worden bij optredende negatieve effecten de mitigerende maatregelen beschreven die leiden tot het verminderen of voorkomen van de negatieve effecten.

5.1 Grondwaterkwantiteit

Bij het plaatsen van de voeten van de brugpijlers wordt tijdens de bouw mogelijk gebruik gemaakt van bemaling van het grondwater. Gezien het tijdelijke karakter van de onttrekking heeft dit nauwelijks effect op de grondwaterkwantiteit.

Mocht bij de bemalingsberekeningen blijken dat in het invloedsgebied van de bemaling kwetsbare objecten liggen (zoals de gebouwen aan de Gouwe) dan kan dit effect eventueel gemitigeerd worden door het gebruik van retourbemaling of een andere bouwwijze. Het effect van bemaling op de grondwaterkwantiteit is definitief te bepalen door aanvullende berekeningen tijdens de uitvoeringsfase. De opstuwing die ontstaat door de voeten van de brugpijlers is verwaarloosbaar.

Het deels afgraven van de deklaag bij het plaatsen van de brugvoeten en het eventueel geheel afgraven van de deklaag leidt ertoe dat de kwel plaatselijk toeneemt. Bij het afgraven van de deklaag ter plaatse van de brugvoeten zal de kwel gering toenemen.

Het geheel afgraven van de deklaag (om grote restzettingen te voorkomen) veroorzaakt aan de westzijde van de Gouwe een grote toename van kwel. Het grondwater uit het 1e WVP stijgt daarbij tot aan het maaiveld omdat de hoogte van het maaiveld en de stijghoogte beiden circa 5 m onder NAP tot 5,5 m onder NAP bedragen. Door de continue aanvoer van kwelwater zal er meer water afgevoerd moeten worden. Ten oosten van de Gouwe ligt het maaiveld circa 3 m hoger, waardoor de kwel hier minder problemen geeft.

Geconcludeerd kan worden dat de gevolgen voor de grondwaterkwaliteit gering zijn. In verband met de continue aanvoer van kwelwater zal meer water moeten worden afgevoerd. Hiervoor dienen extra voorzieningen te worden gerealiseerd.

5.2 Grondwaterkwaliteit

Het (tijdelijk) te onttrekken grondwater voor de bouw van de voeten van de brugpijlers is zeer waarschijnlijk zoet. Hierdoor zal de kwaliteit van het grondwater niet afnemen. Het lozen van dit onttrokken grondwater op het oppervlaktewater is ook geen probleem. Opgemerkt dient te worden dat onttrekkingen van grondwater in de nabijheid van waterkeringen vergunningplichtig zijn. Dit geldt eveneens voor lozingen groter dan 100 m3/uur.

De grondwaterkwaliteit zal zonder aanvullende maatregelen verslechteren door afstroming van vervuild hemelwater van de weg. In het programma van eisen van het HHSK is gesteld dat de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit niet mag afnemen. Door de eisen van het hoogheemraadschap en de verplichte maatregelen voor het voorkomen van vervuiling worden er geen effecten verwacht op de grondwaterkwaliteit. Hiervoor dienen wel voorzieningen te worden getroffen.

Als de deklaag geheel wordt afgegraven worden verontreinigingen die ontstaan niet meer tegen gehouden door een scheidende laag, maar kunnen direct uitlogen naar het 1e WVP. Hierdoor heeft dit een licht effect voor de grondwaterkwaliteit.

Mitigerende effecten om te voorkomen dat verontreinigingen uitlogen naar het 1e WVP kunnen worden aangebracht in een filterende voorziening die voorkomt dat de ondergrond bereikt wordt.

5.3 Waterkwantiteit

Voor het aanleggen van het wegtracé worden meerdere watergangen gedempt. De wetering Molenvliet blijft gehandhaafd. Daarnaast moet de aan- en afvoer van hoofdwatergangen gehandhaafd blijven. De hoofdwatergangen die gekruist worden zijn:

- Aan weerszijde van de spoorlijn Gouda-Waddinxveen;
- Afvoerkanaal;
- Ringvaart;
- Alpherwetering;
- Gouwe;
- Molenvlietwetering.

Naast de bovengenoemde hoofdwatergangen wordt ook een overige watergang gekruist en/of gedempt. Dit betreft de overige watergang tussen de zuidelijke rondweg en de A12.

5.4 Dempen bestaand oppervlaktewater

Het dempen van watergangen zorgt voor de afname van de hoeveelheid waterberging. Voor het dempen van watergangen geldt echter een 100% compensatieplicht, zodat het geen effect heeft op de hoeveelheid oppervlaktewater. In het peilgebied GPG-88 van HHSK wordt 0,8 ha bestaand oppervlaktewater gedempt. Deze hoeveelheid dient vooraf in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden, zodat het niet leidt tot achteruitgang van waterberging. Het HHSK-beleid stelt dat er eerst gegraven wordt alvorens tot dempen wordt overgegaan.In het peilgebied Molenvliet van Rijnland wordt 0,1 ha bestaand oppervlaktewater gedempt. Dit wordt in hetzelfde peilgebied gecompenseerd.

Peilgebied	***Te dempen water***	***Te graven water***
GPG-88 (HHSK)	0,8 ha	0,8 ha
Polder Molenvliet (Rijnland)	0,1 ha	0,1 ha

5.5 Aanleg extra verharding

De aanleg van extra verharding leidt tot versnelde afstroming naar het oppervlaktewater. Hierdoor neemt de piekbelasting op het oppervlaktewaterstelsel toe met mogelijk wateroverlast als gevolg. Door de verplichte aanleg van extra oppervlaktewater levert dit in de nieuwe situatie geen problemen op. Middels extra voorzieningen wordt dit effect opgelost.

Voor de compensatieberekening wordt de verharding van het wegtracé meegenomen en bijkomende verhardingen die aangelegd worden. Het oppervlak van de voeten van de brug wordt niet meegenomen, aangezien dit is overdekt en niet leidt tot versnelde afvoer. De compensatie dient te worden aangelegd in het peilvak waar het hemelwater op wordt geloosd.

De brug zal afstromend hemelwater niet via gaten in het dek direct af laten stromen, maar via goten parallel aan de rijrichting af laten stromen naar het aansluitende grondlichaam. Vanaf daar stroomt het via een zuiverende voorziening naar het omliggende watersysteem. Er is vanuit gegaan dat de afwatering vanaf het midden van de Gouwe afstroomt naar respectievelijk oost en west. Het onderliggende peilvak GPG-120 verwerkt dus geen afstromend hemelwater, omdat dit op de brug afstroomt tot peilvak GPG-88.

In het peilgebied GPG-88 wordt 3,8 ha extra verharding aangelegd. In het MIT Planstudie Parallelstructuur A12 is vastgelegd dat de compensatie-eis voor dit peilgebied 16% bedraagt. Er dient daarom 0,6 ha open water ter compensatie gegraven te worden. De compensatie-eis voor het peilgebied Bloemendaal van Rijnland bedraagt 10%. Op basis van een toename van 2,3 ha verharding dient in dit peilvak 0,23 ha open water ter compensatie gegraven te worden, voorafgaand aan de toename van verharding.

Peilgebied	***Toename verharding***	***Compensatie-eis***	***Watercompensatieopgave (ha)***
GPG-88 (HHSK)	3,8 ha	16%	0,6 ha
Polder Bloemendaal (landelijk gebied)	3,45 ha	15%	0,35 ha

5.6 Peilregulerende kunstwerken

In het beoogde wegtracé liggen enkele belangrijke kunstwerken. Het gaat daarbij om een inlaat vanuit de Gouwe op de Ringvaart en een overstortduiker van de Ringvaart naar het Afvoerkanaal. Alle huidige kunstwerken dienen ongehinderd te blijven functioneren. Bij verplaatsing dient er geen sprake te zijn van achteruitgang.

5.7 Waterkwaliteit

Het afstromend hemelwater afkomstig van de weg kan leiden tot achteruitgang van waterkwaliteit. Vanuit het Besluit lozingen buiten inrichtingen is het echter niet toegestaan om dit vervuilde water rechtstreeks te lozen. Uitgangspunt is dat de kwaliteit van het omliggende watersysteem niet achteruit gaat. Door verplichte mitigerende maatregelen heeft het afstromend hemelwater geen gevolgen voor de kwaliteit van het omliggende watersysteem.

5.8 Waterkering

De stabiliteit van de waterkeringen mag geen negatief effect ondervinden van de aanleg van het nieuwe wegtracé. Bij de bouw van de landhoofden en voeten van de brugpijlers dient te worden aangetoond dat de stabiliteit gewaarborgd is. Dit is juridisch-planologisch verankerd door in het inpassingsplan de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' op te nemen. Gronden met deze dubbelbestemming zorgen voor de instandhouding van de aanwezige waterkeringen. Naast de stabiliteit is het belangrijk dat de brugpijlers geen extra opstuwing in de Gouwe veroorzaken voor waterstromen in beide richtingen.

5.9 Waterwegbeheer

De doorvaarthoogte van de spoorbrug over de Gouwe bedraagt 7 meter. De beweegbare brug zal ook een doorvaarhoogte van 7 meter handhaven. Voor vrachtschepen en recreatievaart heeft de realisatie van een nieuwe brug geen gevolgen. Voor de recreatievaart zal de passeerbaarheid licht afnemen. Gecombineerd kan worden gesteld dat de bevaarbaarheid nauwelijks afneemt door de bouw van de Gouwekruising. In de regels van het inpassingsplan is een minimale doorvaarthoogte vastgelegd.

6 Conclusie / aanbeveling

6.1 Conclusies

Uit bovenstaande beschrijving blijkt dat de effecten op de waterhuishouding die optreden als gevolg van de aanleg van de Gouwekruising meevallen. Een groot aantal van de activiteiten die potentieel tot een sterke achteruitgang van een aspect zouden leiden dienen verplicht te worden gecompenseerd. Het gaat hier om het voorkomen van vervuiling van het omliggende watersysteem en het voorkomen van een tekort aan waterberging in het oppervlaktewatersysteem dat ontstaat bij de aanleg van verhard oppervlak en het dempen van bestaande watergangen. Voor de overige activiteiten die leiden tot negatieve effecten op de waterhuishouding zijn mitigerende maatregelen te nemen. Op dit moment is niet aan te geven of deze effecten gaan optreden, omdat het ontwerp nog niet voldoende is uitgewerkt. De aanleg van het nieuwe wegtracé (o.a. landhoofden, brugpeilers en overige brugdelen) mag geen negatief effect geven op de instandhouding van de waterkering(en).

In het inpassingsplan worden de eisen vanuit de waterbeheerders doorvertaald naar een juridisch-planologisch houdbaar kader. In het inpassingsplan Extra Gouwekruising is hier gehoor aan gegeven door het opnemen van het aanwezige water middels de bestemming 'Water'. Dit betreft alle primaire watergangen, zoals de Ringvaart, de Alpherwetering en het Afvoerkanaal. Daarnaast is voor de beschermingszone van de waterkering langs de Ringvaart, de Alpherwetering en de Gouwe op de verbeelding een dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' opgenomen.

6.2 Watertoetsproces

De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water. De watertoets omvat het proces van het vroegtijdig informeren van de waterbeheerder en het adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Via de waterparagraaf in de toelichting van het inpassingsplan heeft de watertoets inhoudelijk een expliciete plaats in de totstandkoming van ruimtelijke plannen en besluiten.

Ten behoeve van het proces van de watertoets is op 20 augustus 2010, in het kader van de MER, reeds contact opgenomen met het HHSK en Rijnland, RWS en gemeente om te informeren over de ontwikkeling. Ook zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten verzameld. Op basis van het overleg met de waterbeheerder is deze concept waterparagaaf opgesteld waarin het huidige en toekomstige watersysteem beschreven is.

De volgende stap in het watertoetsproces is het voorleggen van de concept waterparagraaf aan de waterbeheerders.