

# **Inpassingsplan Extra Gouwekruising Provincie Zuid-Holland**

Vastgesteld

Toelichting

projectnr. 260791

revisie 06

10 april 2013

datum vrijgave

10 april 2013

beschrijving revisie 06

vastgesteld

goedkeuring

ing. P.F.G.M. Kennes

vrijgave

drs. E.H. Oude Weernink



	<b>Inhoud</b>	<b>Blz.</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
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
<b>2</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>5</b>
2.1	Rijksbeleid	5
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	10
<b>3</b>	<b>Beschrijving plangebied</b>	<b>11</b>
3.1	Ruimtelijke structuur	11
3.2	Toekomstige situatie	12
<b>4</b>	<b>Milieueffectrapportage</b>	<b>17</b>
4.1	Inleiding	17
4.2	Waarom een MER	17
4.3	Startnotitie	17
4.4	Samenvatting effecten MER	17
4.5	Alternatievenafweging	23
<b>5</b>	<b>Milieu en Overige aspecten</b>	<b>25</b>
5.1	Akoestiek	25
5.2	Luchtkwaliteit	27
5.3	Bodemkwaliteit	29
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
<b>6</b>	<b>Juridische planopzet</b>	<b>49</b>
6.1	Algemeen	49
6.2	Methodiek	49
6.3	Regels	49
6.4	Bestemmingen	49
6.5	Artikelsgewijze toelichting	50
<b>7</b>	<b>Uitvoering en beheer</b>	<b>53</b>
7.1	Economische uitvoerbaarheid	53
7.2	Beheer en handhaving	54
<b>8</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>55</b>
8.1	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	55
8.2	Resultaten zienswijzen	55
8.3	Horen gemeenteraad	55

**Bijlagen:**

1. Notitie overlegreacties;
2. Zienswijzenverslag inpassingsplan Extra Gouwekruising;
3. Nadere berekeningen externe veiligheid;
4. Toelichting watertoets;
5. Rekenpunten van het luchtmodel;
6. Ecologisch onderzoek Extra Gouwekruising en Moordrechtboog.

# 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 opgewaarderd.

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 '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).

Om het eerste onderdeel van de parallelstructuur mogelijk te maken is 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. Op 11 oktober 2011 hebben Provinciale Staten het inpassingsplan vastgesteld.

### Behandeling beroepen

Op 23 november 2012 heeft de zitting plaatsgevonden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRS) over de beroepen tegen het vastgestelde inpassingsplan. De tussenuitspraak op de beroepen en zitting is op 23 januari 2013 uitgesproken.

In deze tussenuitspraak heeft de AbRS opgedragen dat enkele gebreken in het inpassingsplan dienen te worden hersteld. Middels een *partiële hervaststelling* zijn deze gebreken hersteld en is het inpassingsplan aangevuld met inachtneming van de tussenuitspraak van de AbRS.

De onderdelen die zijn hersteld betreffen het bieden van juridisch-planologisch duidelijkheid over de situering van de pijler voor de aanbrug op het perceel van Concorp. Dit is vastgelegd in de regels en verbeelding door een bebouwingsvrij gebied onder de aanbrug op het perceel van Concorp te verzekeren (er kan geen pijler gerealiseerd worden op gronden van Concorp).

Daarnaast is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat voor ingebruikname van de nieuwe parallelstructuur een functionerend geluidscherm aanwezig dient te zijn.

Deze onderdelen waren reeds voorzien in de ontwerp plannen, maar zijn op verzoek van de AbRS juridisch-planologisch vastgelegd in dit inpassingsplan.

## 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

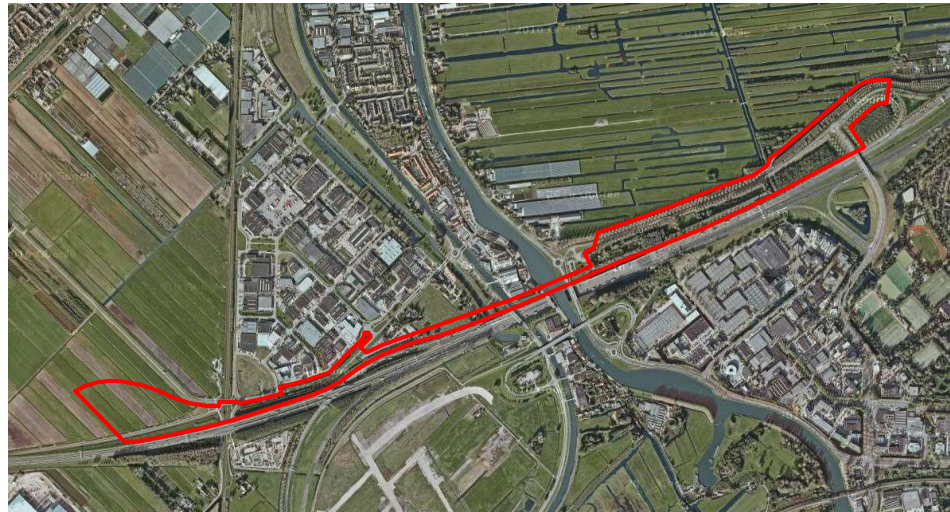
Het geldende juridisch-planologisch kader wordt momenteel gevormd door de volgende bestemmingsplannen:

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	23 mei 2007	29 januari 2008
Vredenburgzone	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 ruimtevrugnende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

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

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 oplossingsrichtingen. 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 heliavens
- 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 regioliijnen. 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 OVN 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 Industrierrein Zuid. In dit gebied is eveneens een zestal woningen gelegen. 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, Industrierrein 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.



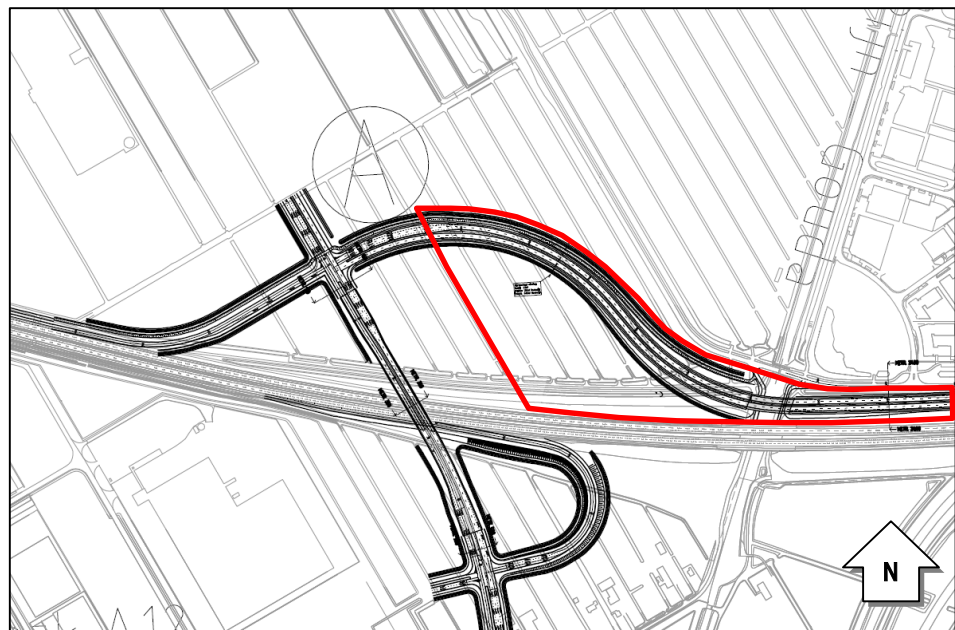
De noordelijke rijbaan van de A12 (Utrecht - Den Haag) wordt in het kader van de herconfiguratie aangepast. Door middel van een fysieke scheiding worden de voertuigen voor de A12 richting Den Haag en voor de A20 richting Rotterdam voor de aansluiting Gouda gescheiden. Ook op de zuidelijke rijbaan van 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 verkeersregelinstantie (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 spitsstroken.

### 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 verbindingzone in stand te houden. In paragraaf 5.7 wordt hier nader op ingegaan.



*Figuur 3: Schematisch ontwerp westelijk gebied met spoorwegovergang*

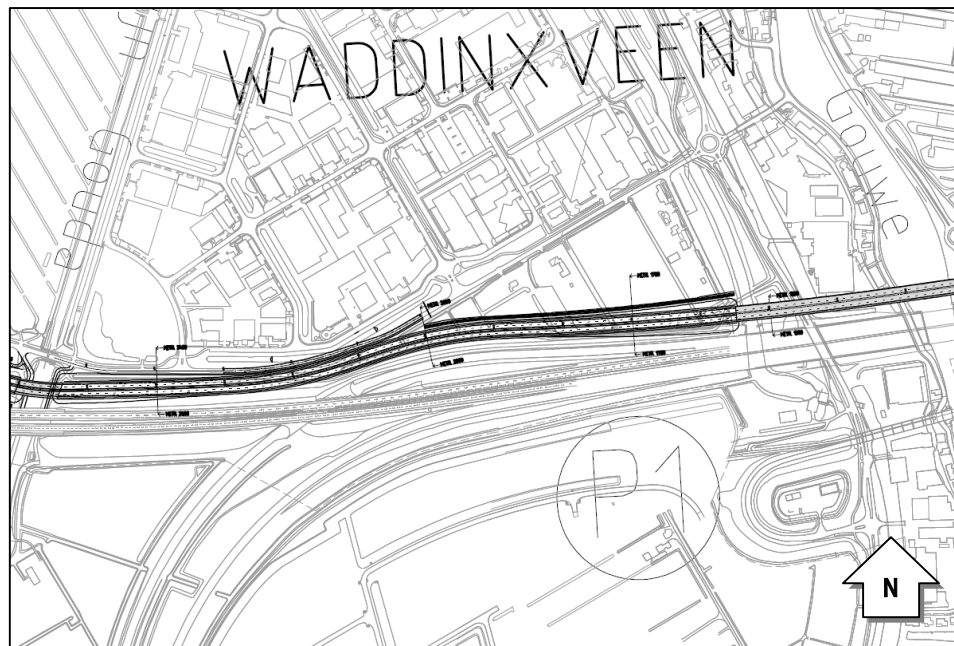
In oostelijke richting stijgt de parallelweg en het tracé kruist daarna de spoorlijn Alphen aan de Rijn - Gouda bovenlangs om vervolgens parallel aan de A12/A20 naar maaiveld af te dalen.

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.

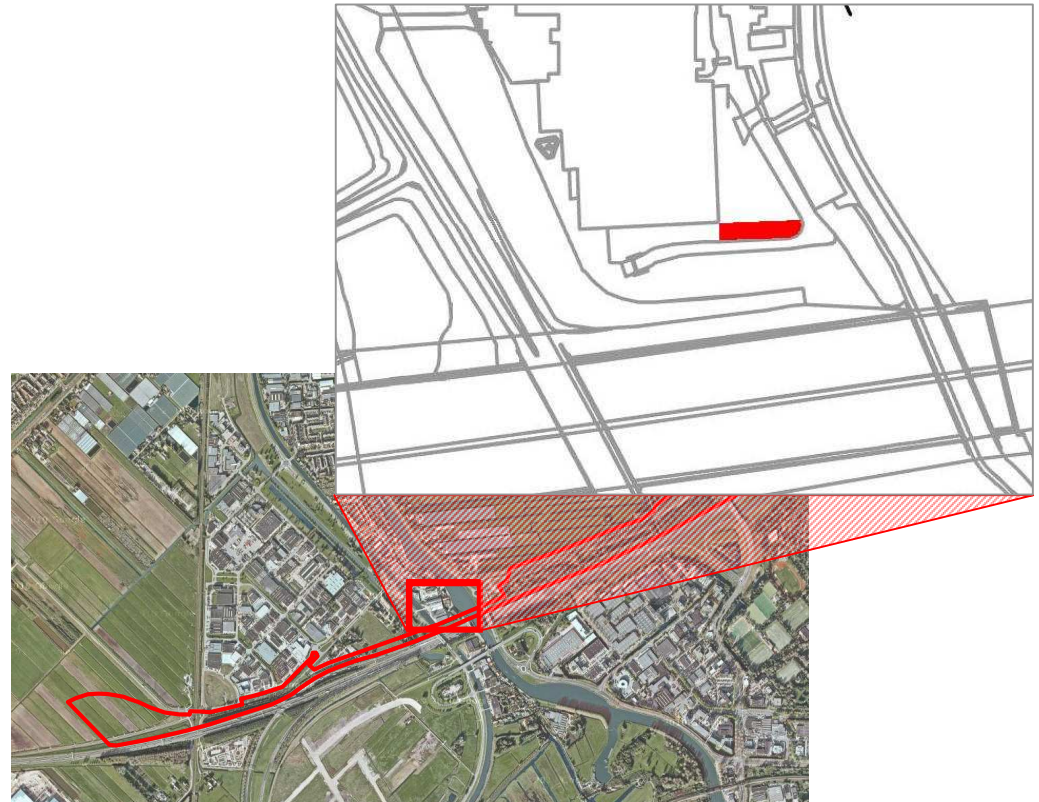


Figuur 4: Schematisch ontwerp middengebied

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 (Concorp) aan de Kanaaldijk 16 ligt de parallelweg dicht tegen het bedrijf aan.

Een deel van de gronden van dit bedrijf, die in het plangebied ligt, zijn door Concorp in gebruik voor de bedrijfsvoering. Over dit gedeelte komt de aanbrug van de nieuwe brug over de Gouwe te liggen. De Extra Gouwekruising heeft geen negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering van Concorp, omdat de gebruiksfunctie van het terrein gehandhaafd blijft met het huidige kwaliteitsniveau. Om te voorkomen dat nadelige gevolgen ontstaan voor Concorp is in de regels opgenomen dat geen pijlers zijn toegestaan binnen het op de verbeelding aangeduide vlak 'specifieke vorm van verkeer - pijlers uitgesloten'. Daarnaast is in de regels een minimumhoogte vastgelegd van de aanbrug, voor zover liggend boven de verharding van Concorp, zodat een vrije ruimte vanaf het maaiveld van minimaal 4,60 meter is gegarandeerd.

De oplossing om op de betreffende gronden geen pijlers te plaatsen, is getoetst op technische uitvoerbaarheid. Het blijkt dat dit technisch mogelijk is. In figuur 5 is de locatie van deze onbebouwde ruimte weergegeven.



Figuur 5: Locatie van onbebouwde ruimte op het perceel van de firma Concorp (rode vlak)

### 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<sup>1</sup>. De doorvaarhoogte van de nieuwe brug bedraagt 7 meter (conform de spoorbrug bij Gouda).

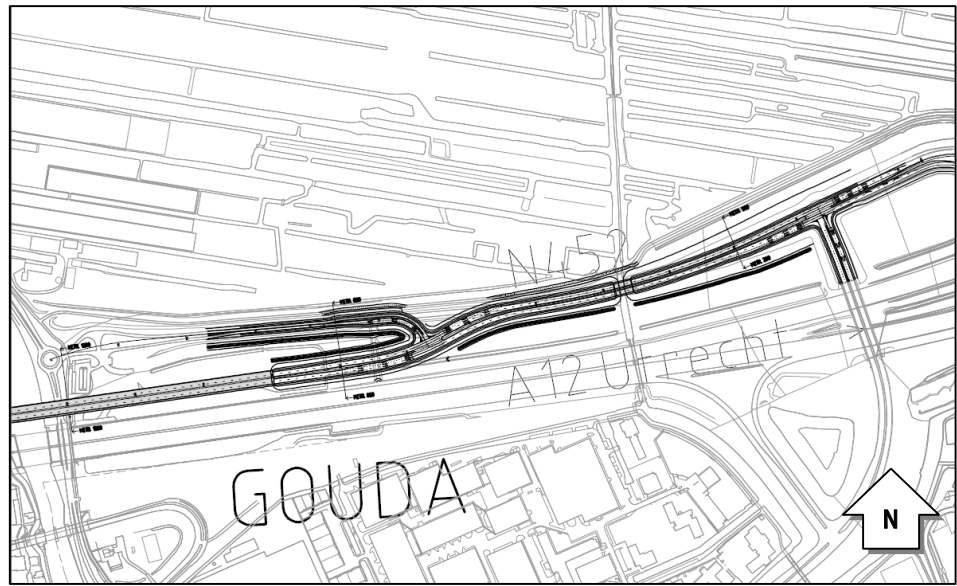
Om geotechnische redenen is gekozen voor relatief lange aanbruggen. Vanwege de ligging van het bestaande Gouwe Aquaduct mag de stabiliteit van de ondergrond niet worden verstoord. Daarom is gekozen voor een langgerekt kunstwerk in plaats van een grondlichaam. Het beweegbare deel van de brug is in verband 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.

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 6 is een schematische weergave van het verloop van het traject weergegeven.

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



Figuur 6: 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 afgefallen.

### **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*

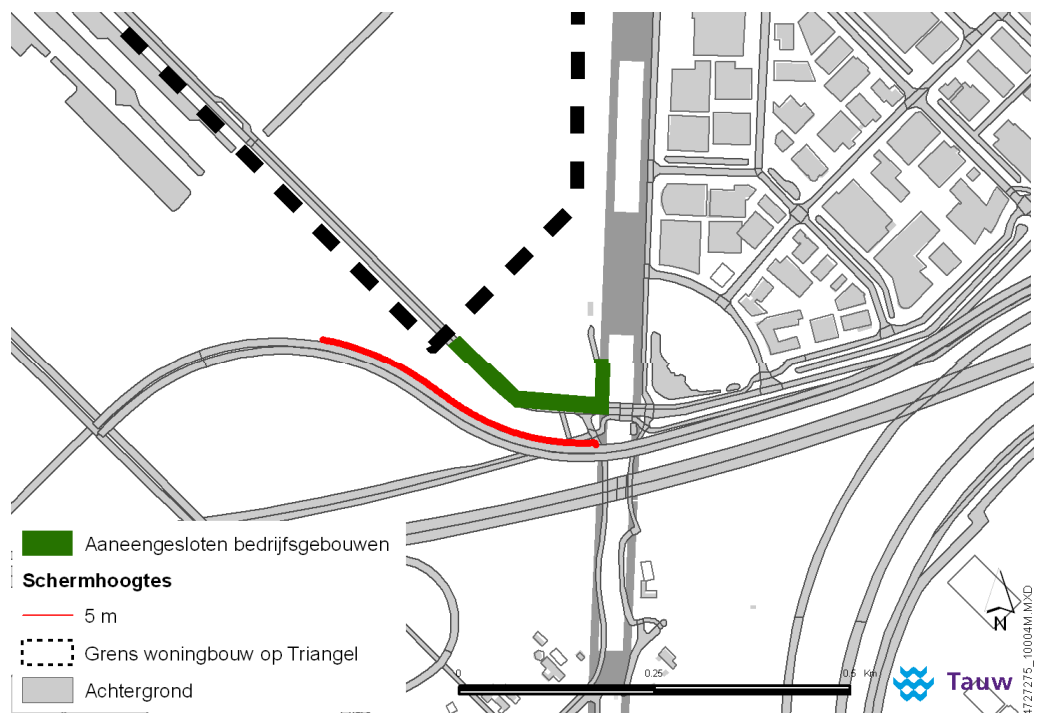
Echter, alleen het terugbrengen van de bronsterkte van het wegverkeerslawaai is nog niet voldoende om de leefomgevingskwaliteit binnen de vigerende kaders te brengen. In ieder geval is het noodzakelijk om er ter hoogte van de Triangel een geluidscherm aan te brengen. Een scherm van beperkte lengte en 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 afscherpende 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 7: 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 geluidsschermbaan 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 geluidsschermbaan 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 geluidsschermbaan 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. 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 grenswaarden 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 geluidsschermen 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 NO<sub>2</sub> en fijn stof.

Opgemerkt wordt dat de verspreidingsmodellen die worden gebruikt voor de luchtkwaliteitsberekeningen 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.

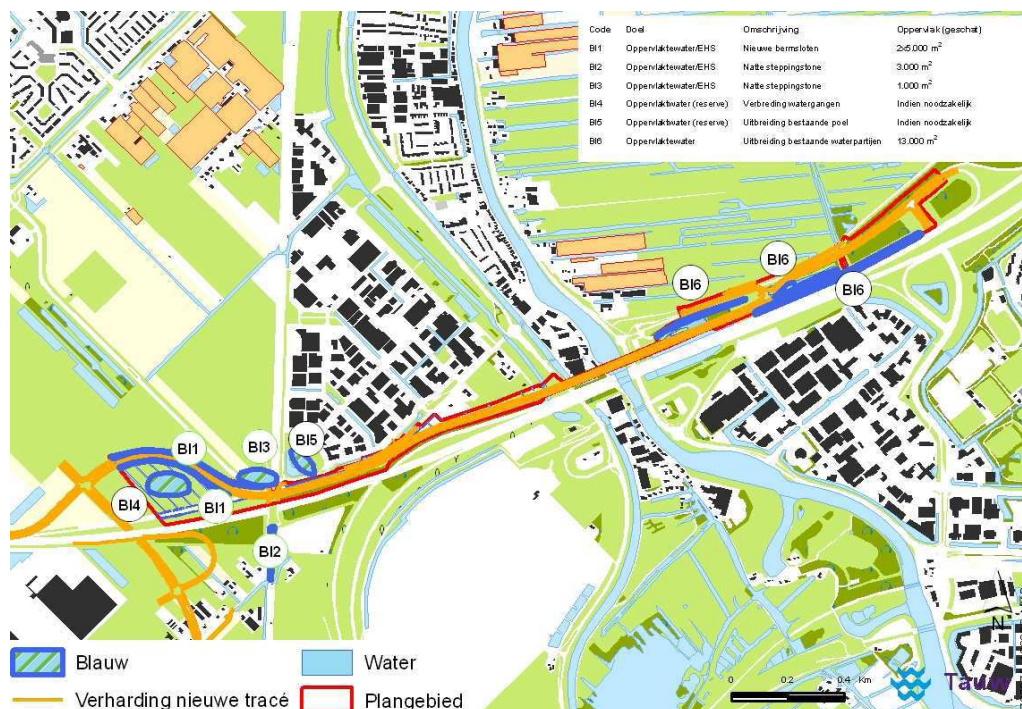
### **4.4.2 Optimalisatie van de natuurlijke omgeving**

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 peilgebied 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 8: Zoekgebieden voor compensatie/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



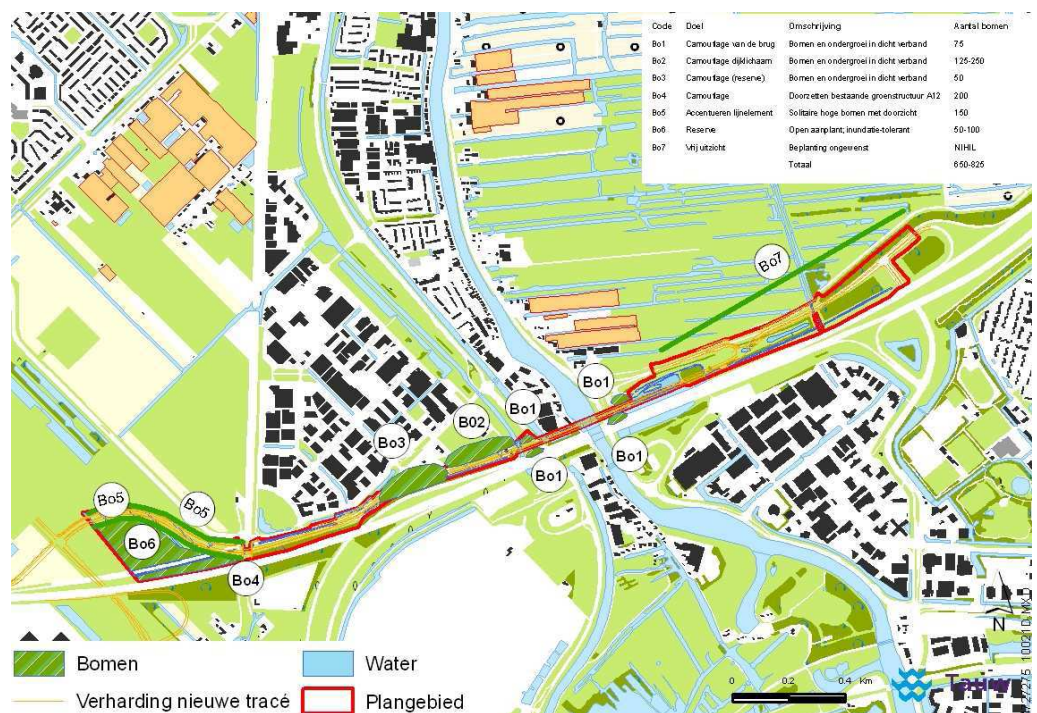
peilgebied. Door het gebied op gepaste wijze in te richten kan het mogelijk nog steeds dienen voor tijdelijke waterberging.

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 peilgebied 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 opgaf 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 mogelijk bomen aangeplant kunnen worden. In de onderstaande figuur wordt de plaats en de omvang van elk van die gebieden aangegeven. In de zones met een camouflagefunctie worden bomen dicht op elkaar geplant en is uitgegaan van een footprint van 50 m<sup>2</sup>. 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 9: 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.

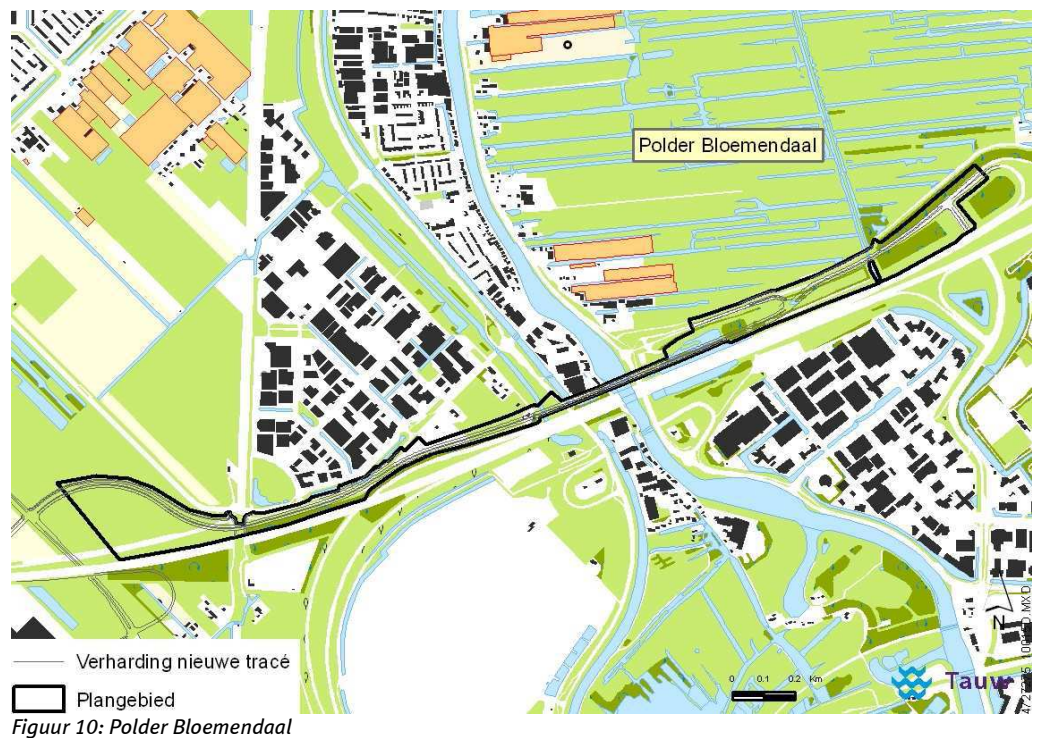
Ten westen van de spoorlijn, op het huidige talud van de A12, is ruimte voor 200 dicht op elkaar te planten bomen waarmee de bestaande beplantingsstructuur daar in de buurt wordt voortgezet. Doordat ten noorden hiervan de Triangel wordt ontwikkeld is er in de autonome ontwikkeling al geen sprake meer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



#### **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 9 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 verhoudt 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.

#### **4.5 Alternatievenafweging**

De commissie-m.e.r. heeft in het kader van een eerste beoordeling van het MER gevraagd meer informatie te geven over de milieueffecten van eerdere varianten. Dit zijn de varianten die eerder zijn afgefallen omdat deze te duur of technisch niet uitvoerbaar waren. In een aanvulling op bijlage 10 van het MER Parallelstructuur Gouwekruising is een rapport opgesteld met daarin een overzicht van de eerder gemaakte keuzes. In deze paragraaf is de samenvatting hiervan opgenomen. De gehele rapportage is opgenomen in de bijlage van voorliggend inpassingsplan.

Al meerdere jaren wordt er gezocht naar een oplossing voor de verkeerssituatie op de splitsing van de snelwegen ter hoogte van het Gouweaquaduct, tussen Gouda en Waddinxveen. Er lopen daar veel verkeersstromen door elkaar heen op een relatief kort stukje van de snelweg. Een eerste formele keuze is in 2008 gemaakt met betrekking tot de manier waarop de situatie hier het beste kan worden opgelost. Toen is ervoor gekozen om de oplossing te zoeken in het aanleggen van een Extra Gouwe kruising en daarmee het onderliggend wegennet (OWN) parallel aan de A12 te versterken.

Na deze eerste stap zijn er nog twee keuzemomenten geweest. In de Startnotitie voor dit MER zijn deze ook beschreven. In het onderhavige rapport zijn deze stappen (nogmaals) gestructureerd weergegeven en met betrekking tot de mogelijke milieueffecten op basis van een expert judgement iets verder uitgewerkt.

Op basis van het trechteren in drie stappen van alle mogelijkheden die een Extra Gouwe kruising kunnen bewerkstelligen, is vast komen te staan dat het voorkeursalternatief, zoals dat in de Startnotitie van maart 2010 is aangekondigd en zoals die in de planstudie van juni 2010 is bevestigd, inderdaad het meeste recht doet aan de doelstellingen voor het plan. Daarnaast is ook vastgesteld dat de andere varianten de doelstellingen niet of minder goed halen, of niet uitvoerbaar zijn en dat het daarmee geen reële alternatieven kunnen zijn.

In 2008 is namelijk vast komen te staan dat alleen het versterken van het onderliggend wegennet (OWN) van de A12 ook op termijn de geconstateerde problemen op kan lossen, met dien verstande dat daarna ook de capaciteit van de A20 uitgebreid dient te worden. Vervolgens zijn er drie mogelijke tracés gevonden om deze versterking van het OWN te kunnen realiseren:

- een tracé vlak langs de noordelijke rijbaan van de A12 (het basistracé);
- een iets noordelijker ligging en;
- de zuidelijke route die ook de A20 zou moeten kruisen.

Een eerste zeer globale projectraming heeft aangetoond dat de twee alternatieven op het basistracé ten minste tot gevolg hebben dat er extra bedrijfspanden verplaatst dienen te worden. De financiële consequenties daarvan zijn dusdanig dat daarmee het beschikbare budget niet langer toereikend zou zijn.

De laatste stap van de afweging is een blik op de drie technische alternatieven die er zijn voor het inrichten van een parallelstructuur vlak langs de A12:

- een beweegbare brug op 7 meter boven maaiveld;
- een aquaduct;
- en een zeer hoge vaste brug.

Onderzoek heeft aangetoond dat een aquaduct weliswaar voordelen kent ten opzichte van een beweegbare brug maar dat de kosten dusdanig hoog zijn dat een aquaduct nooit aan de financiële doelstellingen kan voldoen. Voor een zeer hoge vaste brug is onvoldoende ruimte beschikbaar.

Een uitgebreide beschrijving van de alternatieven afweging is weergegeven in de aanvulling op bijlage 10 van het MER Parallelstructuur de 'Alternatievenafweging / trechtering op basis van oplossende vermogen en een globale milieuanalyse'.

## 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 (onderdeel akoestiek) zijn beschreven in een rapportage<sup>2</sup>. 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 geluidsscherm 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**

#### *Hogere Waarden*

In het kader van de procedure hogere grenswaarden heeft de provincie een aanvullend akoestisch onderzoek uit laten voeren. Uit dit onderzoek blijkt dat zonder het treffen van maatregelen bij 32 woningen de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De provincie heeft er voor gekozen om naast de doelmatige maatregelen, zoals het plaatsen van een scherm ter plaatse van de Triangel en de gehele weg uit te voeren in stil asfalt, ook niet doelmatige maatregelen uit te voeren. Dit totale maatregelenpakket leidt ertoe dat uiteindelijk nog voor twee woningen een hogere waarde procedure doorlopen moet worden. Inmiddels is voor beide woningen een hogere grenswaarde vastgesteld.

De volgende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren:

- De gehele Extra Gouwe kruising wordt uitgevoerd in stil asfalt;
- Ter plaatse van de Triangel wordt een geluidsscherm geplaatst (5 meter hoog);
- Aan weerszijden van de Extra Gouwekruising komen ter hoogte van de Wilhelminakade twee schermen van 1,5 meter hoog. Het scherm aan de noordzijde van het tracé, ter hoogte van de bedrijfsgebouwen van de firma Concorp, is in dit inpassingsplan opgenomen in een voorwaardelijke verplichting;
- Een scherm ter hoogte van de woningen aan de Akkeroord (1,5 meter hoog);
- Een scherm ter hoogte van de woningen aan de Zuidelijke rondweg (2 meter hoog).

De conclusies van het akoestisch onderzoek in het kader van het MER hebben geen gevolgen voor het inpassingsplan. Tegelijk met het inpassingsplan is 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<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) de belangrijkste zijn. De gestelde normen voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> bedragen 40 µg/m<sup>3</sup> voor de jaargemiddelde grenswaarden. Daarnaast wordt getoetst aan de PM<sub>10</sub> 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup>, 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<sub>10</sub> moet worden voldaan is uitgesteld tot 11 juni 2011. Voor NO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> bedraagt 40 µg/m<sup>3</sup>. Deze grenswaarde voor NO<sub>2</sub> geldt vanaf het jaar 2010 en voor PM<sub>10</sub> vanaf het jaar 2005. Daarnaast is voor PM<sub>10</sub> een 24 uurgemiddelde grenswaarde vastgelegd van 50 µg/m<sup>3</sup> 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 berekeningen geverifieerd).

*Ad 1)* Uit de berekeningen volgt dat planontwikkeling bij een aantal wegvakken *in betekenende mate* bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ( $>1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  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  $\text{NO}_2$  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  $\text{NO}_2$  aanmerkelijk lager.

Met betrekking tot de beoordelingspunten is voor de component  $\text{NO}_2$  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  $\text{NO}_2$ . In 2020 zijn geen overschrijdingen voor  $\text{NO}_2$  meer te verwachten.

Voor de component  $\text{PM}_{10}$  treden in geen van de doorgerekende scenario's overschrijdingen op van de grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$ .

In bijlage 4 is een kaart opgenomen met hierop de rekenpunten van het luchtmodel.

*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 lokaal overbelaste situaties, om de lokale 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 lokale luchtkwaliteit. Tenslotte kan het invoeren van milieuzoneringen (waarbij vervuilende voertuigen worden geweerd uit overbelaste gebieden) een instrument zijn om lokaal 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 erop 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*

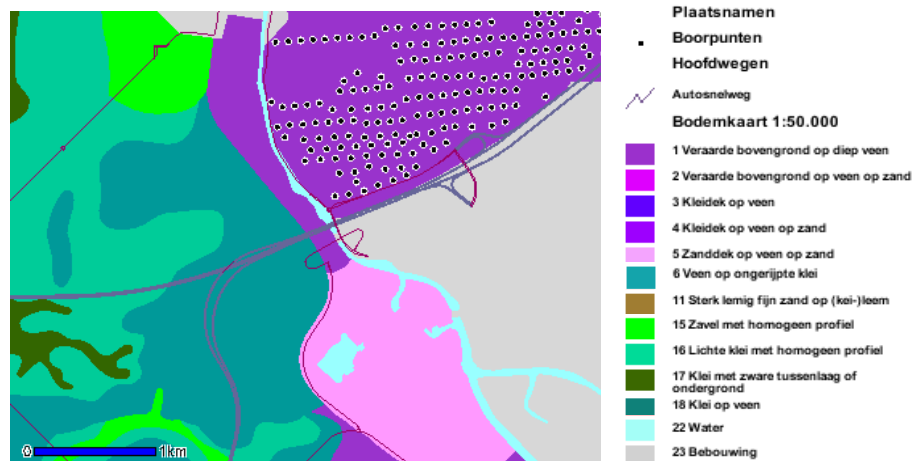
De provincie Zuid-Holland heeft verschillende ambities op het gebied van bodemthema's geformuleerd. De relevante ambities zijn:

- 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 11: 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 gehaltes 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 onbepaald geschikt 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 gehalte aan PAK aangetoond. Hier zal sanering moeten worden uitgevoerd.

## **5.4 Cultuurhistorie**

### **5.4.1 Beleidskader**

#### *Nota Belvédère*

In de 'Nota Belvédère; 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 betreft 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 bouwhistorische waarden.

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:

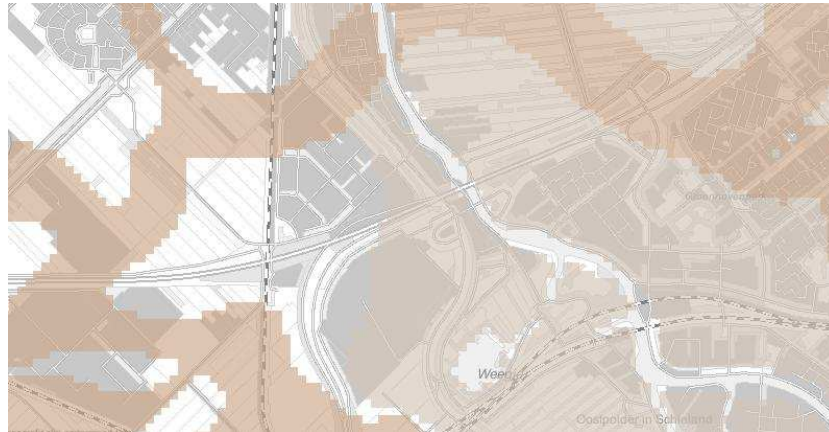
1. In ruimtelijke ordeningsprocessen tijdig rekening houden met de mogelijkheid of aanwezigheid van archeologische waarden zodat er ruimte is voor archeologievriendelijke alternatieven. Zo wordt voorgesteld om steeds vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden 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 12: 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 spoorwegemplacements 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<sup>3</sup> 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 dichterbij de snelweg te liggen vanwege de verkeersafname op de hoofdrijbaan. Aan de noordzijde van de A12 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.

---

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



*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 bluswatervoorzieningsmaatregelen aan de A20 redelijkwijds 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	<i>rietorchis, brede orchis vleeskleurige orchis</i>	Artikel 8	Nader onderzoek noodzakelijk
Zoogdieren	<i>waterspitsmuis</i>	Artikel 9 en 11	Nader onderzoek noodzakelijk
Broedvogels, tijdens broedseizoen	Geen (aantasting van) vogels tijdens broedseizoen mits uitvoering buiten broedseizoen, of startend voor het broedseizoen	Niet van toepassing	
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 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. Uitsluitend 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 verdient 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), kraakeend (A051) en slobbeend (A056);
- Habitattype: Ruigten en zomen (H6430A), Glanshaver- en vossenstaarthooidanden (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 maai-beheer, 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. Ook de locaties Bo2, Bo3 en Bo4, voor zover gelegen ten zuiden van de rijksweg of tussen de rijksweg en parallelweg, komen niet in aanmerking voor bomenaanplant.

### **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), kraakeend (A051) en slobbeend (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 verbindingzone 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<sup>4</sup>. Op basis van de berekende geluidscontouren worden effecten uitgesloten.

Het meest nabij opvanggebied voor wintergasten (ganzen en eenden) is polder Reeuwijk<sup>5</sup>. 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 kattenklei), 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 kwaliteitsprong 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%.

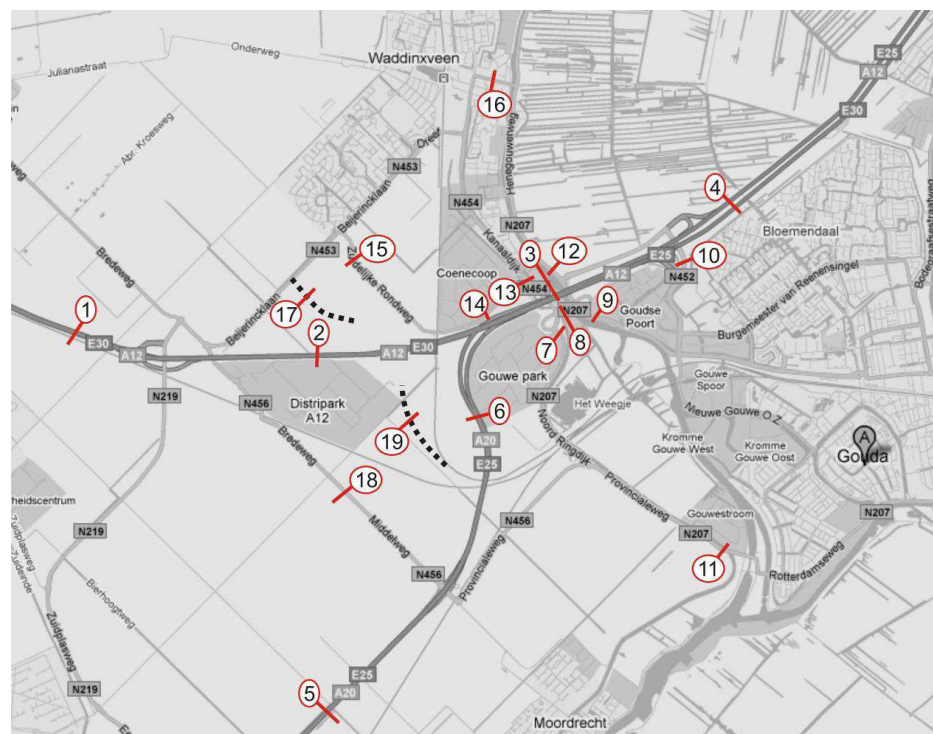
In een Quicksan uit 2008 is op basis van microscopische verkeersanalyses geconcludeerd dat de verkeerssituatie op de noordbaan (komend uit Utrecht) gaat van: 'weinig problemen' in 2004 naar 'ernstige schokgolven met terugslag-effecten'. Dit wordt veroorzaakt door de complexe weefbewegingen en de wachtrijen voor de 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 constatering 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 Gouweaqueduct (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.



Figuur 13: Overzicht locatie van de telpunten

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 scheepvaartverkeer 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 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 gezien 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.

Ter plaatste van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - pijlers uitgesloten' zijn geen pijlers toegestaan voor de aanbrug, ter behoud van een onbebouwde ruimte voor de bedrijfsvoering voor het perceel Kanaaldijk 16. Deze bebouwingsvrije ruimte dient minimaal 4,60 meter te zijn vanaf het maaiveld.

In de specifieke gebruiksregels is verder een voorwaardelijke verplichting opgenomen die voorziet dat alvorens de weg in gebruik wordt genomen er een geluidsscherm moet zijn geplaatst aan de noordzijde van met een minimale bouwhoogte van 1,5 meter.

Verder zijn specifiek voor enkele delen in het plangebied aanduidingen opgenomen. Voor het gedeelte van het plangebied waar het geplande eoduct is voorzien is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - faunapassage' opgenomen. Naast de benodigde verkeersvoorzieningen zijn hier ook (ondergrondse) voorzieningen toegestaan voor een ecologische verbindingzone. 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 en 7: Leiding - Gas en Leiding - Water*

In het plangebied liggen enkele transportleidingen die planologisch relevant zijn. Het betreft enkele gastransport- en waterleidingen. 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 8: 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 9: 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 bebouwingmogelijkheden onbedoeld kunnen worden verruimd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

#### *Artikel 10: 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 11: 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 12: 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 13: 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 14: 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.

Op 30 mei 2011 is in het BO-MIRT besloten dat het taakstellend budget voor de Parallelstructuur A12 € 108,5 miljoen bedraagt.

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 Resultaten zienswijzen**

Het ontwerp inpassingsplan heeft met ingang van 30 maart 2011, conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is iedereen in de gelegenheid gebracht om zijn of haar zienswijze kenbaar te maken. Van een en ander is vooraf openbare kennisgeving gedaan op de in de provincie voorgeschreven wijze. De binnengekomen zienswijzen zijn opgenomen in en voorzien van een reactie in een Nota Zienswijzen. Voor zover de zienswijzen gegrond zijn verklaard, is het inpassingsplan hierop aangepast.

### **8.3 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.

