

Inpassingsplan Extra Gouwekruising - Provincie Zuid-Holland

Notitie overlegreacties

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

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

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

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

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

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

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

Samenvatting:

Raadslid Beekman heeft namens de raad van Waddinxveen het woord gevoerd. Allereerst is door de heer Beekman aangegeven dat de provincie gehoor heeft gegeven aan het verzoek van de raad om bij inpassingsplannen tijdig betrokken te worden.

De raad vraagt aandacht voor het huidige fietspad langs de A12, het Moerkapellepad, dat in het inpassingsplan gedeeltelijk wordt verlegd. Het verlegde fietspad zal een vrijliggend pad zijn, maar er komen wel zes oversteekplaatsen bij. Dit komt de verkeersveiligheid, het bestaande pad wordt veel gebruikt door schoolgaande kinderen, niet ten goede. De raad dringt er op aan om de huidige situatie van een vrijliggend fietspad, zonder aanleg van extra oversteekplaatsen, na aanleg van de parallelstructuur, zoveel mogelijk te herstellen.

Waddinxveen begint bijna aan de bouw van de wijk Triangel. Geluidsoverlast van verkeer heeft effect op woningen van Triangel en dan met name op de gestapelde woningen binnen de wijk. De raad geeft te kennen er aan te hechten bij de inrichtingsplannen een vrije keus te houden, waarbij geluidsoverlast zoveel mogelijk met technische oplossingen en geluidschermen dient te worden beperkt.

De raad geeft aan het verzoek van de politie Hollands Midden om een extra aansluiting te maken op de Extra Gouwekruising, nabij de huidige kruising tussen de Zuidelijke Rondweg en het bedrijventerrein Coenecoop, te ondersteunen. De aansluiting zal een aanzienlijke reductie van het aantal kilometers en kruisingen tussen Coenecoop, het nieuwe bedrijvenpark Gouwepark en de A12 betekenen, wat de verkeersveiligheid ten goede zal komen.

Als laatste punt geeft de raad van Waddinxveen aan niet helemaal gerust te zijn op het mogelijk extra verkeer op de lokale Waddinxveense wegen en vraagt of hier al onderzoek naar is gedaan.

Beantwoording:

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

- Fietspad over Coenecoop (voorstel Provincie);
- Fietspad door Triangel, onder spoor en over Coenecoop (is onderdeel van plan van Provincie);
- Herstellen fietspad Moerkapellepad (tussen Zuidelijke Rondweg en Extra Gouwe Kruising in).

Uit herhaald onderzoek naar de ruimtelijke inpassing van het bestaande fietspad direct naast de aan te leggen parallelstructuur, is gebleken dat het bestaande fietspad, met een aantal aanpassingen aan het ontwerp, toch kan worden ingepast. Om deze inpassing planologisch mogelijk te maken is wel een aanpassing van de verbeelding nodig. Het plangebied wordt aan de noordzijde, ter hoogte van Coenecoop, met circa vier meter vergroot.

Voor de grondgebonden woningen van Triangel is het mogelijk als gevolg van de aanleg van de Extra Gouwe Kruising met ter hoogte van Triangel een geluidsscherm, geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) te hebben. Hierdoor hoeven er voor grondgebonden woningen geen Hogere waarden te worden aangevraagd. Gebleken is dat bij toepassing van stil asfalt in combinatie met een scherm van 530 meter lang en 5 meter hoog ter hoogte van de Triangel ook voor de woontorens geen hogere waarden benodigd zijn. Met de gemeente is afgesproken de combinatie van scherm en stil asfalt toe te passen.

De Politie Hollands Midden heeft in het kader van het provinciaal inpassingsplan per e-mail de overweging gegeven om het bedrijventerrein Coenecoop te ontsluiten op de Parallelstructuur A12 - Extra Gouwekruising. Dit verzoek is ook door de Raad van Waddinxveen tijdens het horen nog een keer onder de aandacht gebracht. De raad heeft ook de variant aangedragen om, wanneer de ontsluiting niet op de Extra Gouwekruising gerealiseerd kan worden, deze te verplaatsen naar de Vredenburglaan nabij de (toekomstige) kruising Extra Gouwekruising en de Moordrechtboog. Naar aanleiding van dit verzoek willen wij allereerst stellen dat provinciale wegen niet de functie hebben om woonwijken en/of bedrijfsterrinen te ontsluiten. De gevraagde ontsluiting heeft een belemmerend effect op de doorstroming van de Extra Gouwekruising en betekent dus extra reistijd voor het verkeer op deze weg. Dit past niet binnen het doel van de Extra Gouwekruising, die juist ontworpen is om de bereikbaarheidsproblemen rondom de Gouweknoop op te lossen. Om verkeer vlot en veilig door te laten stromen dienen zo min mogelijk aansluitingen plaats te vinden. Doorstroming en veiligheid zijn hier kernbegrippen. Wij achten het dan ook niet juist om het bedrijventerrein Coenecoop op de Extra Gouwekruising aan te sluiten om zo een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein te faciliteren. Bij de verdere ontwikkeling van de Vredenburglaan zullen wij het verzoek tot aansluiting nader bezien. Voorts zullen wij de opmerkingen van de politie Hollands Midden inzake veiligheid versus ongelukken op de omliggende (provinciale) wegen met onze Dienst Beheer Infrastructuur (wegbeheerder) bespreken.

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



provincie **HOLLAND**
ZUID

Zie adreslijst

Onderwerp

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

Geachte heer/mevrouw,

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

Met het plan wordt beoogd de Extra Gouwekruising, die onderdeel uitmaakt van de nieuwe parallelstructuur A12, planologisch mogelijk te maken. Enkel de weg en de noodzakelijke voorzieningen en maatregelen zoals kunstwerken en natuur- en watercompensatie worden bestemd. Het inpassingsplan heeft betrekking op het grondgebied van de gemeente Waddinxveen.

Voor het inpassingsplan is gekozen omdat de aanleg van de Parallelstructuur A12 waar de Extra Gouwekruising deel van uitmaakt, een provinciaal en rijksbelang betreft voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen rondom de Gouweknoop. In onderling overleg met de grondgebiedgemeente Waddinxveen is, mede gelet op het bovenregionale karakter van de nieuwe infrastructuur, besloten dat de provincie het voortouw neemt inzake de ruimtelijke planvorming.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

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

Gedeputeerde Staten *N.M.*

Contact

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

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

Datum

09 NOV 2010

Ons kenmerk

PZH-2010-215335838

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

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

M.H.J. van Wieringen-Wagenaar

J. Franssen

M.H.J. van Wieringen-Wagenaar

J. Franssen

1. Gemeente Waddinxveen

Samenvatting:

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

Ten aanzien van het MER wordt opgemerkt dat een aantal onderwerpen nadere toelichting en onderbouwing behoeft. Hierover neemt de gemeente contact op.

Ook in het inpassingsplan staan zaken die om enige verduidelijking en onderbouwing vragen. De gemeente heeft deze benoemd in een bij de brief gevoegde bijlage. Hier wordt volstaan met een verwijzing naar deze bijlage.

Beantwoording:

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

De tekst op pagina 1 van de toelichting van het inpassingsplan ten aanzien van de planning van de planprocedure wordt aangepast en in paragraaf 2.2.3 wordt het adagium "eerst bewegen, dan bouwen" benoemd.

Paragraaf 2.3.1 is geen volledige opsomming van alles wat er in de Structuurvisie Waddinxveen 2030 is opgenomen over de parallelstructuur A12. Wel zal toegevoegd worden dat in de structuurvisie is benoemd dat een parallelstructuur langs de A12 met een tweede Coenecoopbrug denkbaar is. Op de plankaart is hiervoor ruimte gereserveerd.

Tekst pagina 14, paragraaf 3.2.3 staat dat het fietspad Moerkapellepad komt te vervallen. Dit is het uitgangspunt van de provincie. Zoals hierboven vermeld wordt op dit moment met de gemeente Waddinxveen nog overleg gevoerd over de toekomst van het fietspad. De uitkomst hiervan zal in het inpassingsplan worden verwerkt.

In hoofdstuk 4 van de plantoelichting is een koppeling aangebracht met de tekst van het MER.

In paragraaf 5.2.2. van de toelichting zijn mogelijke maatregelen genoemd. Hier is niet gezegd dat deze maatregelen ook daadwerkelijk getroffen moeten worden.

De resultaten van het inmiddels uitgevoerde archeologisch onderzoek zijn in de toelichting verwerkt.

In reactie op het verzoek om verduidelijking van de in de toelichting opgenomen bewering dat het effect van de Extra Gouwekruising op de hoeveelheid verkeer op de Zuidelijke Rondweg Waddinxveen vrijwel nihil is kan opgemerkt worden dat het verkeer van de Extra Gouwekruising niet op de Zuidelijke Rondweg komt en de realisatie van de Extra Gouwekruising ook niet leidt tot fysieke ingreep aan de Zuidelijke Rondweg.

In paragraaf 5.9.2 is de tekst onder het kopje Gevoeligheidsanalyse prijsbeleid verwijderd.

Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid kan nog worden opgemerkt dat in paragraaf 7.1.1. de bedragen voor het gehele project parallelstructuur A12 zijn genoemd inclusief de regionale bijdrage van € 30 miljoen. De realisatiekosten van de Extra Gouwekruising bedragen slechts een deel van het totaal van deze bedragen.

2. Hoogheemraadschap van Rijnland

Samenvatting:

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

Beantwoording:

De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

3. Ministerie van Defensie, Commando DienstenCentra

Samenvatting:

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

Beantwoording:

De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

4. N.V. Nederlandse Gasunie

Samenvatting:

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

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

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

Beantwoording:

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

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

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

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

5. Politie Hollands Midden

Samenvatting:

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

Beantwoording:

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

6. Prorail Regio Randstad Zuid

Samenvatting:

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

Beantwoording:

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

7. Regionale Brandweer Hollands-Midden

Samenvatting:

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

Plaatsgebonden risico:

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

Groepsrisico:

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

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

Beantwoording:

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

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

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

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

Verantwoording groepsrisico:

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

Over de Extra Gouwe Kruising zal weinig vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, namelijk alleen dat deel wat voorheen vanaf het knooppunt Gouwe richting Den Haag reed, en dan ook nog alleen dat deel wat gebruik maakte van de afslagen waar nu de Extra Gouwe Kruising voor in de plaats komt. Het groepsrisico dat hierdoor wordt veroorzaakt is zeer gering.

In verband met de aspecten hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid is een overlegreactie gevraagd aan de Veiligheidsregio Hollands-Midden. Naar aanleiding van deze reactie en het daarin

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

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

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

Binnen en in de omgeving van het plangebied liggen een aantal leidingen, die relevant zijn om in verband met externe veiligheid te beschouwen. Daarvoor geldt per 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Conform deze AmvB worden daar waar deze leidingen het plangebied doorsnijden de ligging alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook weergegeven in het inpassingsplan, zowel op verbeelding als in voorschriften.

Uit onderzoek naar alle leidingen binnen en in de omgeving van het plangebied blijkt, dat geen van de leidingen een plaatsgebonden risicocontour heeft van 10⁻⁶ per jaar. Tevens blijkt uit dit onderzoek dat het groepsrisico van deze leidingen, voor zover daar ten behoeve van dit inpassingsplan de aanwezigheid van personen moet worden geïnventariseerd, nergens boven 1‰ van de oriëntatiewaarde uitkomt. Als gevolg van het inpassingsplan is hooguit sprake een verwaarloosbare wijziging van dit groepsrisiconiveau.

Verantwoording:

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

8. VROM-Inspectie, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Samenvatting:

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

Nationaal belang 02: Verbetering basiskwaliteit hoofdinfrastructuur (Rijkswaterstaat Zuid-Holland)

Fysieke afscheiding rijbanen:

In het Gouweaquaduct is in beide richtingen een fysieke scheiding in de rijbaan aan de orde. Het Rijk is daarvoor verantwoordelijk. De procedure van het inpassingsplan dient in samenhang met de eventueel benodigde juridische procedure voor de afscheiding te worden doorlopen.

Plangrens en wegontwerp:

De verkeersbestemming is in het concept ontwerp inpassingsplan ruimer ingetekend dan de contouren van het wegontwerp. De plangrens dient direct aan te sluiten op het wegontwerp.

Het wegontwerp zelf loopt tussen de spoorlijn en de A20 deels op het talud van de A12. Dit is niet acceptabel.

Brug:

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

Luchtkwaliteit:

In de toelichting van het inpassingsplan wordt in paragraaf 5.2.1 aangegeven waarom er geen luchtkwaliteitonderzoek nodig is en in paragraaf 5.2.2 staat dat er wel luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd. Dit is verwarrend en verdient een nadere toelichting.

Onder 5.2.2. ad 1 staat dat er verslechtingen maar ook verbeteringen zijn, maar er wordt niet opgemerkt wat dat betekent. In de toelichting en in het luchtonderzoek moet aangegeven worden wat dit betekent.

In een eerder stadium is door Rijkswaterstaat gereageerd op het concept MER. Bepaalde opmerkingen zijn echter niet overgenomen zonder dat duidelijk is gemaakt waarom die opmerkingen niet zijn overgenomen. Verzocht wordt dit nader toe te lichten.

Flora en fauna:

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

Verkeer:

Naar aanleiding van hoofdstuk 4 van de MER betreffende verkeer, zijn in paragraaf 4.1.2, 4.1.3, 4.2, 4.3 en 4.6 en bijlage 3 van de MER een aantal tekstuele onjuistheden geconstateerd. Verzocht wordt deze te corrigeren.

In hoeverre paragraaf 4.4 (prijsbeleid) opgenomen moet worden is wat Rijkswaterstaat betreft nog een punt van discussie. Hierover dient nadere afstemming plaats te vinden.

Externe veiligheid:

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

CVR-Ruimte en voedingskast:

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

Tekstuele aanpassingen:

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

Zoekgebieden voor herplant van bomen:

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

Buisleidingen:

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

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

Geluid:

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

Overige opmerkingen:

De Oasen waterleiding is in het plan niet genoemd. Hier dient in de toelichting aandacht aan te worden besteed.

In de MER is een ondergrond opgenomen zonder spitsstroken. In het inpassingsplan is wel een ondergrond opgenomen met spitsstroken. Verzocht wordt de ondergrond in de MERkaarten aan te passen.

Beantwoording:

Fysieke afscheiding rijbanen, de plangrens en het wegontwerp:

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

Brug:

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

Luchtkwaliteit:

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

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

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

Flora en fauna:

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

Verkeer:

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

Externe veiligheid:

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

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

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

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

Verantwoording groepsrisico:

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

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

Over de Extra Gouwe Kruising zal weinig vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, namelijk alleen dat deel wat voorheen vanaf het knooppunt Gouwe richting Den Haag reed, en dan ook nog alleen dat deel wat gebruik maakte van de afslagen waar nu de Extra Gouwe Kruising voor in de plaats komt. Het groepsrisico dat hierdoor wordt veroorzaakt is zeer gering.

In verband met de aspecten hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid is een overlegreactie gevraagd aan de Veiligheidsregio Hollands-Midden. Naar aanleiding van deze reactie en het daarin gegeven advies, heeft op woensdag 12 januari 2011 overleg plaatsgevonden met de veiligheidsregio.

Uit dit overleg zijn de volgende zaken naar voren gekomen:

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

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

Binnen en in de omgeving van het plangebied liggen een aantal leidingen, die relevant zijn om in verband met externe veiligheid te beschouwen. Daarvoor geldt per 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Conform deze AmvB worden daar waar deze leidingen het plangebied doorsnijden de ligging alsmede de daarbij behorende belemmeringsstrook weergegeven in het inpassingsplan, zowel op verbeelding als in voorschriften.

Uit onderzoek naar alle leidingen binnen en in de omgeving van het plangebied blijkt, dat geen van de leidingen een plaatsgebonden risicocontour heeft van 10⁻⁶ per jaar. Tevens blijkt uit dit onderzoek dat het groepsrisico van deze leidingen, voor zover daar ten behoeve van dit inpassingsplan de aanwezigheid van personen moet worden geïnventariseerd, nergens boven 1‰ van de oriëntatiewaarde uitkomt. Als gevolg van het inpassingsplan is hooguit sprake een verwaarloosbare wijziging van dit groepsrisiconiveau.

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

CVR-Ruimte en voedingskast:

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

Tekstuele aanpassingen:

Op pagina 5 van de plantoelichting zal de tekst "ondermeer" en "en de A20" worden verwijderd.

Op pagina 7 wordt de tekst "In november 2010 staat het door het Rijk te nemen MIRT-Uitvoeringsbesluit gepland" worden geactualiseerd.

Op pagina 9 wordt de tekst "en de A20" verwijderd.

De opmerking op de tekst op pagina 14 betreft het wijzen op het voorkomen van de CVR-Ruimte en voedingkast. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje "CVR-Ruimte en voedingkast".

Zoekgebieden voor herplant van bomen:

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

Buisleidingen:

In artikel 6 (Leiding-Gas) is een mogelijkheid opgenomen voor het toelaten van beperkt kwetsbare objecten. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het toestaan van een brugwachtershuisje.

Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje "Verantwoording groepsrisico".

Geluid:

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

Overige opmerkingen:

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

Bijlage 2: Ingezonden overlegreacties

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

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



Raadhuisplein 1
2741 HR Waddinxveen

Openingstijden:

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

woensdag
13.00 - 16.00 uur
uitsluitend op afspraak

donderdag
17.00 - 21.00 uur

Overige afdelingen:
dagelijks
08.30 - 12.30 uur

G E M E E N T E

WADDINXVEEN



Afdeling Projecten

Provinciaal Bestuur
van Zuid Holland

- 8 DEC. 2010

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP s-Gravenhage

Datum ontvangst

Voor informatie:
Mas Leijen
Doorkiesnummer:
0182-624591
Ons kenmerk:
PRO/A12/ms-91

Uw brief van:
Uw kenmerk:
PZH-2010-215335838

Bijlagen:1
Waddinxveen:
6 december 2010

Onderwerp:
reactie op concept inpassingsplan

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

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

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

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

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

Hoogachtend,
het hoofd van de afdeling Projecten,

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

Bijlage 1 opmerkingen ten aanzien van het Inpassingsplan extra Gouwekruising.

Tekst

1 vaststelling van pip per eind 2010; aangenomen wordt dat het ontwerp-inpassingsplan wordt bedoeld ? Hoe staat het concreet met deze planning ?

6 par 2.1.3. bij de invulling van de projecten in de Zuidplas wordt steeds gesproken over het principe "eerst bewegen dan bouwen"

8 par 2.2.3. ook hier zouden het principe van eerst bewegen dan bouwen aandacht moeten krijgen

10 par 2.3.1. op de functiekaart staan nog infrastructuur peilen. Uit dit stuk tekst valt niet op te maken of de Parallelstructuur A12 past binnen het beleid. In de structuurvisie staat veel meer over wensen voor een Parallelstructuur A12.

11 par 3.1.2. de algemene beschrijving van de huidige situatie is onjuist !

12 par 3.2 het is op basis van de beschrijving niet duidelijk wat er komt en waar de VRI geplaatst wordt.

14 par 3.2.3 over de ligging van het fietspad zijn wij nog in gesprek.

16 hfst 4 het MER is nog totaal niet gekoppeld.

20 par 5.1.2. er worden uitspraken gedaan over de hoge geluidsklassen, maar er wordt nergens gesproken of opmerkingen gemaakt over de klassen van 48 db tot 68 db. De geluidsbeleidstukken geldend in Midden - Holland vastgesteld door alle ism-raden worden niet genoemd.

22 par 5.2.2 let op de aangedragen mogelijkheid om vervuilende voertuigen te weren nabij de Parallelstructuur A12. Dit is zeer strijdig met de belangen van de bedrijven.

Opvallend is dat er geen uitspraken worden gedaan over de leefbaarheid en de punten waar het net niet wordt overschreden. Zoals al eerder aangegeven zijn wij van mening dat de plangrens niet bepalend is voor de maatregelen tegen deze ruimtelijke ingreep. Zo ook bevestigd door dhr. Veldhuijzen bij het horen van de Waddinxveense gemeenteraad. Hierover wordt niets gemeld.

29 par 5.5.2. Toevoegen : indien archeologische sporen worden gevonden, dient dit gemeld te worden.

30 par 5.6.2 er zijn ook winkels ten noorden van het gebied.

37 par 5.9.1. één na laatste bolletje geeft aan dat het effect voor Waddinxveen nihil is. Daarover bestaan twijfels. Kan dit nader onderbouwd worden ?

38 par 5.9.2 er wordt uitgegaan van rekeningrijden en de forse implicaties daarvan. Dit lijkt niet erg te stroken met de realiteit. .

45 par 7.1.1. in de economische uitvoerbaarheid wordt verwezen naar nog niet gerealiseerde opbrengsten van ontwikkeling en in de Zuidplas. Dit maakt de economische uitvoerbaarheid wankel. Zijn de toezeggingen vanuit het OSK voor deze infra hard en als zodanig opgenomen ?

47 par 8.3 de maatschappelijke uitvoerbaarheid is niet opgenomen. Een deel van de maatschappelijke uitvoerbaarheid is ook een uitlating over het betrekken van de belanghebbenden.

De kaart

De zuidkade is een dijk en heeft geen dubbelbestemming waterstaat

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



Hoogheemraadschap van
Rijnland

Provinciaal Bestuur
van Zuid Holland

10 JAN. 2011

Datum ontvangst

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

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

Leiden, - 7 JAN. 2011

Geachte heer Sprietsma,

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

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

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

Hoogachtend,

Namens dijkgraaf en hoogheemraden,

wa.

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



Commando DienstenCentra
Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 8002 3503 RA Utrecht

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

Provinciaal Bestuur
van Zuid Holland

19 NOV. 2010

Datum ontvangst

Datum 18 november 2010
Betreft Inpassingsplan "Extra Gouwekruising"

Geachte,

Geachte heer/mevrouw,

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

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

Hoogachtend,

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

M.C. Toornstra-Corver
Adviseur Ruimtelijke Ordening

Bedrijfsgroep Vastgoed
Dienst Vastgoed Defensie
Directie West
Ruimtelijke Ordening en

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

Contactpersoon

Mevr. W.M. Coljee-Grif
Management Onderste

T 030 245 66 01

F 030 245 65 53

wm.coljee.griffioen@m

Onze referentie

2010025467

*Bij beantwoording dat
onze referentie en betref
vermelden.*

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

Provincie van Zuid-Holland

- 3 DEC. 2010

Datum ontvangst

N.V. Nederlandse Gasunie

Postbus 19

9700 MA Groningen

Concourslaan 17

T (050) 521 91 11

F (050) 521 19 99

E y.van.atteveld@gasunie.nl

Handelsregister Groningen 02029700

www.gasunie.nl

Datum	Doorkiesnummer
1 december 2010	+31 (0)182 62 34 12
Ons kenmerk	Uw kenmerk
TAJW 10.2518	PZH-2010-215335838

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

Geacht College,

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

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

Verbeelding

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

Wij verzoeken u, onze gastransportleidingen in overeenstemming met de bijgevoegde digitale bestanden op de verbeelding weer te geven.

Planregels

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

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

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

N.V. Nederlandse Gasunie

Datum: 1 december 2010

Ons kenmerk: TAJW 10.2518

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

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

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

Hoogachtend,



M.w. Y. van Atteveld
Medewerker Juridische Zaken

Bijlage in enkelvoud:

- CD-rom met leidinggegevens

Beste meneer Spietsma:

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

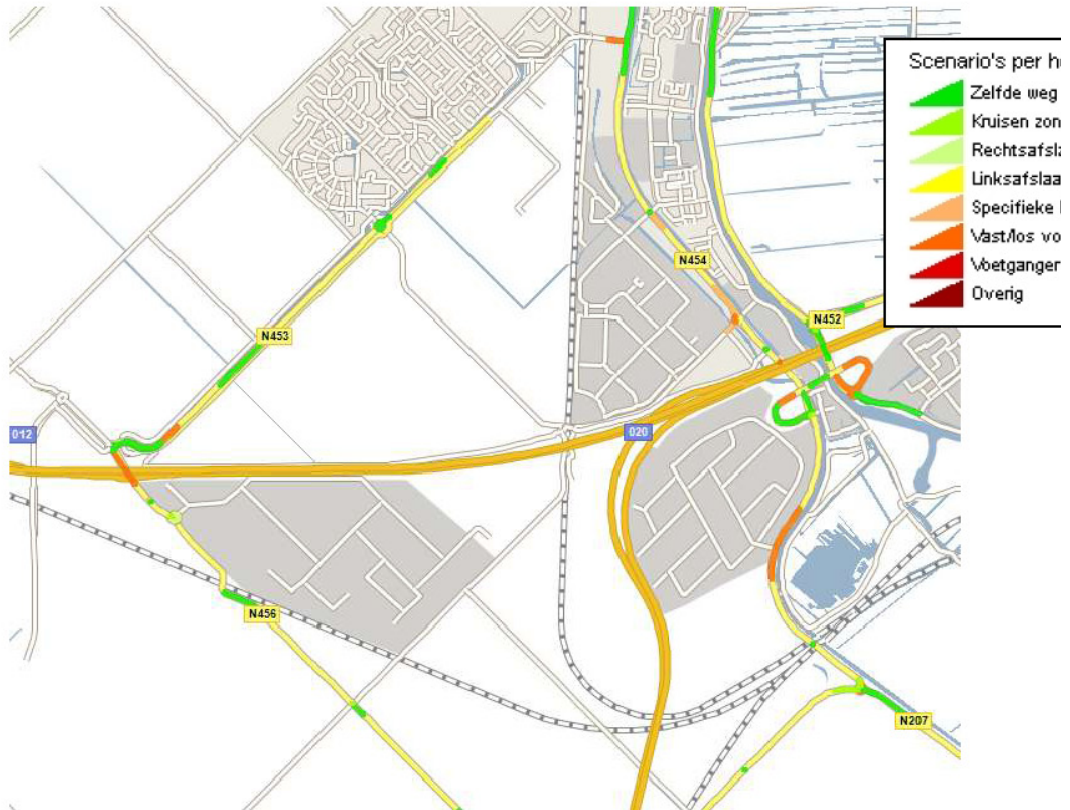
De politie Hollands Midden verzoek u te onderzoeken of nabij de huidige kruising van de Zuidelijke rondweg met Coenecoop (bij Toyota Van Leeuwen) een aansluiting kan worden gemaakt op de nieuwe parallelstructuur. En wel om de navolgende redenen:

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

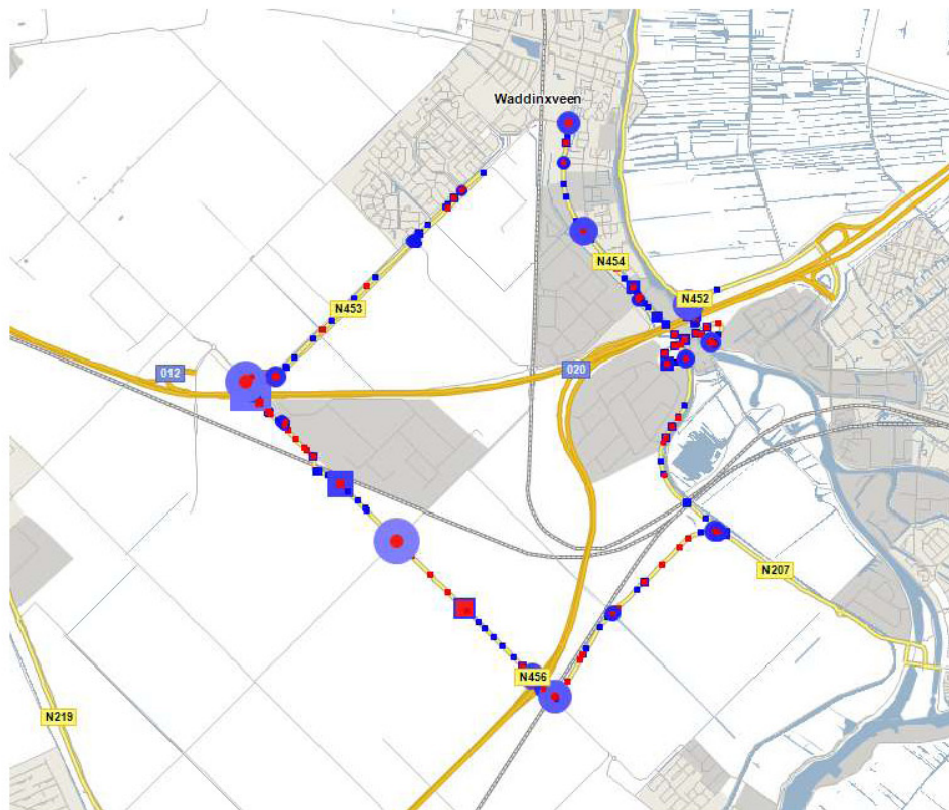
Omrijafstanden en kruisingen:

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

Clusters van ongevallen:



Ongevallen per wegvak:



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

Vriendelijke groet

Barend Tamerus

Van: heri.broekroelofs@prorail.nl [mailto:heri.broekroelofs@prorail.nl]

Verzonden: woensdag 8 december 2010 11:34

Aan: Verberkt, MPJ

CC: Spannenburg, KP; Biezeman, SHM

Onderwerp: RE: Provinciaal inpassingsplan Extra Gouwe Kruising

Geachte heer Verberkt, Beste Mark,

Dank voor het doorsturen van de plannen. Deze hebben wij in goede orde ontvangen.

Na controle op de plannen hebben wij in deze fase geen opmerkingen. Graag blijven wij op de hoogte van de voortgang van deze plannen.

Wij zijn op het moment in overleg met 2 van uw collega's (de heer D. Braat en C.G. Waverijn) omtrent de inpassing en uitvoering van 2 kunstwerken over het spoor, Extra Gouwe kruising en Moordrechtboog.

Hopend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

H Broekroelofs

public affairs manager

ProRail

Regio Randstad Zuid

Postbus 2625

3000 CP Rotterdam

24 DEC. 2010



Datum ontvangst

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

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

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

Geachte mevrouw/mijnheer,

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

Inleiding

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

Risicobron

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

Maatgevend scenario

Over de weg worden diverse categorieën gevaarlijke stoffen vervoerd. Hierbij zijn de volgende twee scenario's mogelijk.

Scenario I: Kans op een Blevé (Boiling liquid expanding vapour explosion). Bij een calamiteit met een tankauto op de weg gevuld met brandbaar tot vloeistof verdicht gas kan er een dampwolk vrijkomen die tot ontsteking komt. Er ontstaat een vuurbal met zowel een drukgolf als een enorme warmtestraling. De 100 % letaliteit ligt op 150 meter. Binnen deze afstand geven gebouwen onvoldoende bescherming tegen de gevolgen van een Blevé.

Scenario II: Kans op het vrijkomen van een toxische wolk. Bij een calamiteit met een tankauto op de weg gevuld met een toxisch gas of vloeistof kan er een toxische gaswolk ontstaan.

Plaatsgebonden risico

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



BRANDWEER

Groepsrisico

Uit de rapportages blijkt verder dat het groepsrisico beperkt toeneemt. In het inpassingplan wordt onder punt 5.6.3 aangegeven dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft en dat een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk is.

In casu is sprake van een toename van het groepsrisico en elke toename van het groepsrisico, hoe beperkt ook van aard, dient verantwoord te worden.

Het is duidelijk dat het groepsrisico toeneemt maar in de rapportages is niet helder beschreven wat het groepsrisico in de huidige situatie is en wat deze in de nieuwe situatie zal zijn. Daarnaast ontbreekt in de stukken een F_n -curve waarin eenduidig is aangegeven wat bij een calamiteit het maximaal aantal slachtoffers zijn. Deze gegevens zijn noodzakelijk om de benodigde capaciteit van de hulpverlening inzichtelijk te krijgen.

Bereikbaarheid, bluswatervoorziening

Voor een adequate bestrijding van een calamiteit op de nieuw aan te leggen "Extra Gouwekruising" dient te worden gekeken naar goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Ook dient er voldoende bluswater aanwezig te zijn. Voor het bestrijden van een warme Bleve is er minimaal 60 m³ per uur bluswater nodig.

Bij een Bleve, of een plasbrand met een brandbare vloeistof zal er ook schade aan de infrastructuur ontstaan. Deze schade kan voorkomen of beperkt worden door een goede bereikbaarheid en voldoende bluswater voorziening.

Advies

Ik adviseer u:

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

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

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

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



VROM-Inspectie
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

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

Provinciaal Bestuur
van Zuid Holland

13 DEC. 2010

Datum ontvangst

10 DEC. 2010

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

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
regioafdeling Zuid

Groothandelsgebouw
Ingang C, 1e etage
Weena 723, Rotterdam
Postbus 16191
2500 BD Den Haag
Interne postcode
www.vrominspectie.nl

Contactpersoon
Mr. R.S. Bos

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

Kenmerk
20100072306-RI

Geachte Gedeputeerde Staten,

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

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

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

Nationaal belang 02: Verbetering basiskwaliteit hoofdinfrastructuur (Rijkswaterstaat Zuid-Holland)

In uw plan is aangegeven, dat in het Gouwe-Aquaduct in beide richtingen een fysieke scheiding in de rijbaan aan de orde is. In het BO-MIRT van het voorjaar 2010 is afgesproken dat het Rijk daarvoor verantwoordelijk is. Ik acht het noodzakelijk dat de RO-procedure van uw plan wordt doorlopen in samenhang met de eventueel benodigde juridische procedures voor de fysieke scheiding in het aquaduct.

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

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

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

Luchtkwaliteit

Over luchtkwaliteit heb ik de volgende opmerkingen:

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

Flora en fauna

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

Verkeer

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

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

Overige opmerkingen over verkeer:

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

Externe veiligheid

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

CVR-Ruimte en voedingskast

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

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

- en CVR-Ruimte. Kast: lengte 2,74 m, breedte 2,08 m. Hoogte is op het moment van schrijven nog onbekend.
- De CVR-Ruimte is een knooppunt waar diverse communicatie van DVM-systemen samenkomt en richting de Verkeerscentrale in Rhooon gestuurd wordt (en terug). Het betreft de communicatie met de signalering op de A12 richting Den Haag en Utrecht, de signalering op de A20 richting Rotterdam, aansturing van de DRIP bij Gouda en de spitsstrook-installaties (camera's). Tevens gaat via deze CVR de glasvezelverbinding Den Haag - Utrecht en Rhooon - Utrecht. Trafohuis CVR-Ruimte: lengte 3,85 m, breedte 2,60 m. Hoogte op het moment van schrijven nog onbekend.

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
regioafdeling Zuid

Datum
10 december 2010

Kenmerk
20100072306-RBC

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

Tekstuele aanpassingen

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

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

Naar aanleiding van de planregels bericht ik u als volgt:

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

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

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

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

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
regioafdeling Zuid-West

Datum
10 december 2010

Kenmerk
20100072306-RBO-ZW

Overige opmerkingen

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

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

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

Transport gevaarlijke stoffen

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

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

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

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

Buisleidingen

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

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

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

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
regioafdeling Zuid-W

Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid (VROM-Inspectie)

Datum
10 december 2010

Geluid

Kenmerk
20100072306-RBO-;

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

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

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

Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid (VROM-Inspectie)

Luchtkwaliteit

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

Overige kwaliteitsopmerkingen (VROM-Inspectie)

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

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

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

Hoogachtend,
de directeur-inspecteur regio Zuid-West,

bla CEAC Grootsoort

dr. J. Blenkers

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
regioafdeling Zuid-West

Datum
10 december 2010

Kenmerk
20100072306-RBO-ZW