

# **Inpassingsplan Zuidwestelijke Randweg-N207**

Toelichting

Provincie Zuid-Holland

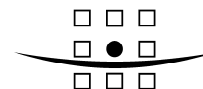
11 november 2009

Vastgesteld

9R9099.A2



A COMPANY OF



**ROYAL HASKONING**

HASKONING NEDERLAND B.V.  
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

George Hintzenweg 85  
Postbus 8520  
3009 AM Rotterdam  
+31 (0)10 443 36 66  
(010) 4433 688  
info@rotterdam.royalhaskoning.com  
www.royalhaskoning.com  
Arnhem 09122561

Telefoon  
Fax  
E-mail  
Internet  
KvK

Documenttitel	Inpassingsplan Zuidwestelijke Randweg-N207
	Toelichting
Verkorte documenttitel	Inpassingsplan Zuidwestelijke Randweg-N207
Status	Vastgesteld
Datum	11 november 2009
Projectnaam	Inpassingsplan Zuidwestelijke Randweg-N207
Projectnummer	9R9099.A2
Opdrachtgever	Provincie Zuid-Holland
Referentie	9R9099.A2/R00004/140264/Rott



## INHOUDSOPGAVE

Blz.

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Projecthistorie	2
1.3	Plangebied	4
1.4	Geldende bestemmingsplannen	5
1.5	Leeswijzer	5
2	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Ligging in groter verband	7
2.3	Ontstaansgeschiedenis	8
2.4	Bestaande ruimtelijk-functionele inrichting	9
3	BELEIDSKADER	13
3.1	Europees beleid	13
3.2	Rijksbeleid	13
3.3	Provinciaal beleid	15
3.4	Regionaal beleid	18
3.5	Waterschapsbeleid	22
3.6	Gemeentelijk beleid	23
4	RICHTLIJNEN / RANDVOORWAARDEN	29
4.1	Milieueffectbeoordeling	29
4.2	Verkeer	34
4.3	Geluid	35
4.4	Luchtkwaliteit	41
4.5	Externe veiligheid	44
4.6	Bodemkwaliteit	48
4.7	Ecologie	50
4.8	Cultuurhistorie en archeologie	51
4.9	Milieuzonering	55
5	PLANBESCHRIJVING	57
5.1	Inleiding	57
5.2	Zuidwestelijke Randweg	57
5.3	Landschappelijke inpassing	70
5.4	Natuur	74
5.5	Water	80
6	JURIDISCHE REGELING	85
6.1	Uitgangspunten	85
6.2	Planmethodiek	86

7	UITVOERBAARHEID	91
7.1	Economische uitvoerbaarheid	91
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	92
8	VOOROVERLEG EX ARTIKEL 3.1.1 BRO	93
8.1	Ontvangen reacties	93
9	ZIENSWIJZENPROCEDURE	119
9.1	Inleiding	119
9.2	Ontvangen zienswijzen	119
Bijlage I	Overzicht relevante rapportages	
Bijlage II	Verslagen hoorzittingen	
Bijlage III	Ontvangen vooroverlegreacties	

## 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding en doel

De verkeersafwikkeling in en rondom het zuidelijk deel van Gouda – omgeving Veerstalroute – is al jaren problematisch. Gedurende de spitsuren staan er files op de Veerstal-route. Daarom is begin jaren tachtig gestart met studies naar mogelijke manieren om dit probleem op te lossen. Uit deze studies is steeds gebleken dat de realisering van de N207 - Zuidwestelijke Randweg (verder N207-ZWR genoemd) noodzakelijk is om de bereikbaarheid van Gouda en de Krimpenerwaard te verbeteren en de leefbaarheid langs de huidige wegen in het zuidelijk deel van Gouda te verbeteren.

Na vele jaren van onderzoek werd in 2005 door de betrokken gemeenteraden van Gouda en Ouderkerk een besluit genomen over het globale tracé van de N207-ZWR door de vaststelling van het Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) Veerstalblok (zie ook paragraaf 3.2.3). Dit tracé is sindsdien verder uitgewerkt tot een schetsontwerp, Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp. Het tracé van de nieuwe N207-ZWR begint bij de N207 (Provincialeweg) ter hoogte van de Julianasluis in Gouda en loopt via het Sluiseiland en een nieuw te bouwen brug over de Hollandsche IJssel, over de zelling Middelblok in de gemeente Ouderkerk en door de Krimpenerwaard om vervolgens bij Stolwijkersluis ten zuiden van Gouda weer aan te sluiten op de bestaande N207 (Goudseweg/ Schoonhovenseweg) in de gemeente Vlist.

In verband met de N207-ZWR en de watercompensatie moet een beweegbare brug over de Hollandsche IJssel worden gerealiseerd. Op de zelling dient een aantal bestaande bedrijven en woningen te wijken voor de nieuwe weg, terwijl verderop in de polder Veerstalblok een deel van het bestaande volkstuinencomplex is verplaatst. Uiteraard moeten ook verschillende wegaansluitingen worden aangepast. In verband met de status van een deel van de polder Veerstalblok in het streekplan als natuurgebied (bestaand en gepland) als onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en de natuurbeschermingswetgeving moeten de effecten van de N207-ZWR worden gemitigeerd en gecompenseerd. Hiervoor is een compensatieplan opgesteld, waarin de natuurcompensatie voor het project is uitgewerkt.

De hiervoor geschetste ontwikkelingen passen niet binnen de vigerende bestemmingsplannen van de drie betrokken gemeenten, zodat het noodzakelijk was om deze te herzien. Medio juli 2008 bleek dat er binnen de gemeente Ouderkerk onvoldoende bestuurlijk draagvlak bestond om mee te werken aan een bestemmingsplanherziening ten behoeve van de realisering van de ZWR. Gelet hierop en op het grote provinciale belang dat is gemoeid met de tijdige realisatie van de weg, hebben Provinciale Staten medio november 2008 besloten om voor het onderhavige project een inpassingsplan ex artikel 3.26 Wro op te stellen. Een inpassingsplan is een provinciaal bestemmingsplan, waarin alle ruimtelijk relevante aspecten (en eventuele relaties met andere ontwikkelingen in de omgeving) worden onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Doel van het inpassingsplan is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader op basis waarvan het project kan worden gerealiseerd en in gebruik genomen. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op enkele bijzondere aspecten van een inpassingsplan.

## 1.2 Projecthistorie

### **N207-ZWR**

De N207-ZWR kent een lange projecthistorie. Het Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok (ISP) beschrijft op welke wijze en met welke randvoorwaarden de N207-ZWR en het bedrijventerrein Veerstablok in het gebied kunnen worden ingepast. In de Aanvulling MER wordt uitgebreid ingegaan op de verschillende studies en besluiten, die aan het wegtracé ten grondslag liggen. Beide documenten vormen belangrijke uitgangspunten voor het onderhavige inpassingsplan. In de paragrafen 3.2.3 en 4.2 wordt ingegaan op de inhoud van deze rapporten. In het kader van de verdere uitwerking van het plan zijn nog meer onderzoeken verricht. Op deze plaats wordt volstaan met het onderstaande schematisch overzicht met de belangrijkste studies en besluiten over de N207-ZWR. In bijlage I van de toelichting is een overzicht met alle verrichte onderzoeken opgenomen:

Periode	Studie/besluit
1985 – 1986	Modelstudies (gemeente Gouda en Provincie Zuid-Holland)
1996	Start Intergemeentelijk Structuurplan
1997	Start MER
	Variantenstudie
	Startnotitie MER
1998 – 2000	MER
2000 – 2001	Nadere uitwerking voorkeursalternatieven
2001 – 2002	Beslisnotitie
2002	Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok
2003	Afwegingsnotitie
2003 – 2004	Aanvulling MER
2004	Bijstelling Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok
2005	Positief toetsingsadvies commissie m.e.r.
2005	Vaststelling Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok
2006	Uitwerking voorkeustracé tot Schetsontwerp
2007	Uitwerking Schetsontwerp tot Voorlopig Ontwerp
	Compensatieopgave Natuur N207 – Zuidwestelijke Randweg Gouda
	Start bestemmingsplan N207 – ZWR
2008	Uitwerking Voorlopig Ontwerp tot Definitief Ontwerp
	Voorontwerp bestemmingsplan N207-ZWR gereed
	Besluit tot het opstellen van een inpassingsplan
2009	Voorontwerp inpassingsplan Zuidwestelijke Randweg
	Notitie actualisatie MER
	Ontwerp inpassingsplan Zuidwestelijke Randweg

### **Overige ontwikkelingen**

Naast de aanleg van de N207-ZWR spelen in (de omgeving van) het plangebied nog een aantal andere ontwikkelingen, namelijk de ontwikkeling van het bedrijventerrein Veerstablok in Ouderkerk, de landinrichting in de Krimpenerwaard, de eventuele verdubbeling van de Julianasluis en de dijkversterking van de Goejanverwelledijk in Gouda.



### *Bedrijventerrein Veerstablok*

In de Stuurgroep Hollandsche IJssel wordt door een aantal gemeenten (waaronder Gouda en Ouderkerk) en de provincie, het rijk en de waterschappen samengewerkt aan de sanering en herinrichting van de rivier de Hollandsche IJssel-west en haar oevers. In de toekomst zal langs dit deel van de rivier de bedrijvigheid worden teruggedrongen ten gunste van wonen, recreëren en natuur. Om dit te kunnen realiseren moet onder meer in de gemeente Ouderkerk een aantal bedrijven worden verplaatst. In verband met deze verplaatsing en de extra behoefte aan bedrijfsterrein is de gemeente Ouderkerk voornemens om in de polder Veerstablok een nieuw bedrijventerrein van 9 hectare te realiseren, direct ten westen van de afvalwaterzuiveringsinstallatie. Hierover sloten Gouda en Ouderkerk in 1994 een convenant, waarbij een grenscorrectie op voorhand niet werd uitgesloten. Deze ontwikkelingsrichting is in 2003 indicatief opgenomen in het Streekplan Zuid-Holland Oost. In het kader van de partiële streekplanherziening Krimpenerwaard is deze ontwikkelingsrichting voor het bedrijventerrein heroverwogen. Bij de recente vaststelling van de herziening op 23 april 2008 is door Provinciale Staten besloten om de indicatieve aanduiding op de streekplankaart te handhaven. Wel moet bij de ontwikkeling van het terrein aan een aantal nieuwe randvoorwaarden worden voldaan.

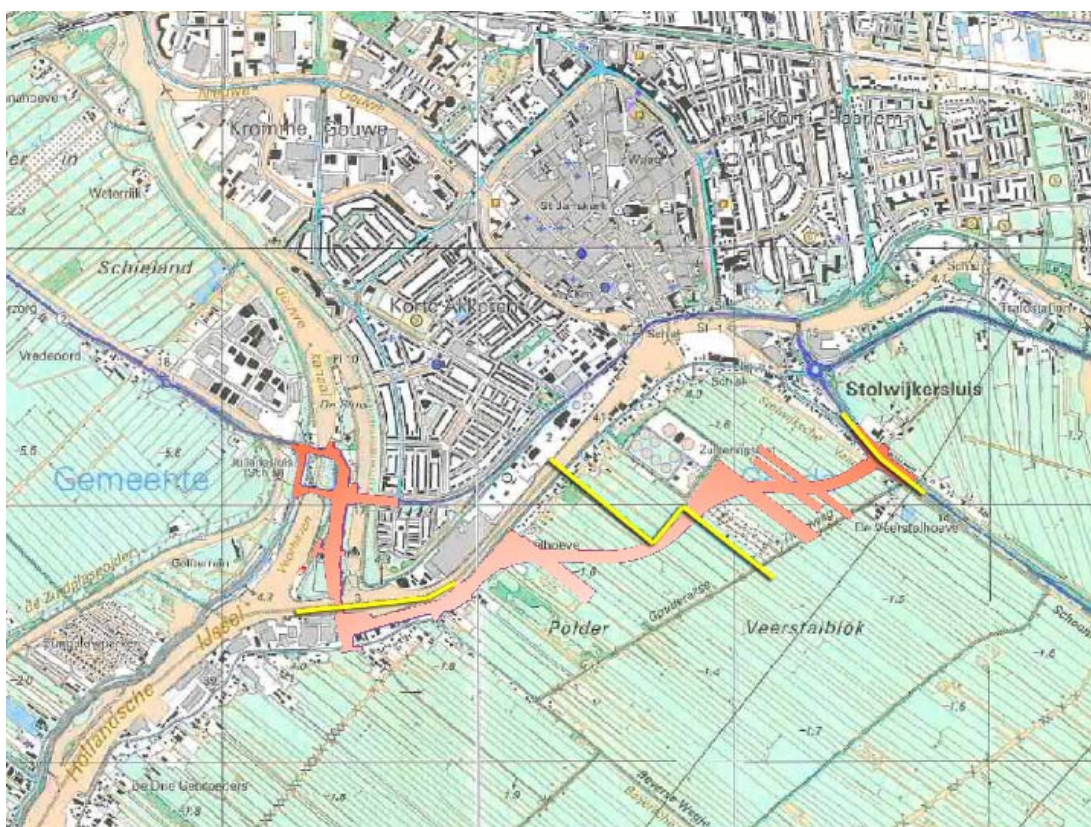
### *Landinrichting Krimpenerwaard*

Ook wordt al geruime tijd gewerkt aan de herinrichting van de Krimpenerwaard. De Krimpenerwaard vormt een belangrijk onderdeel van het Nationaal Landschap Groene Hart. Het gebied is één van de weinige veenweidegebieden waar nog geen landinrichtingsproject of ruilverkaveling volledig is uitgevoerd. Voor de herinrichting werd in 1999 een Raamplan Krimpenerwaard opgesteld. Dit Raamplan gaat uit van de toenmalige visie dat het watersysteem volgt uit de ruimtelijke functies die in een gebied zijn toegekend. Maar de discussie over de voortgaande bodemdaling in veenweidegebieden, met daarmee samenhangend de klimaatveranderingen en de beleidsontwikkelingen aangaande duurzaam waterbeheer stonden niet stil. Het Raamplan voldeed niet meer en dit leidde ertoe dat eind 2005 alle partijen die betrokken waren bij de herinrichting, met de ondertekening van het Veenweidepact een andere weg insloegen. In het zogenoemde Slotadvies werd in 2006 een nieuwe begrenzing van de toekomstige natuur- en landbouwgebieden afgesproken, waarbij meer dan voorheen rekening werd gehouden met de gevoeligheid voor bodemdaling. Het Slotadvies legt de ontwikkeling van 2.450 hectare nieuwe natuur vast.

Omdat de in het Raamplan opgenomen begrenzing tussen natuur- en landbouwgronden is vastgelegd in het Streekplan Zuid-Holland Oost, was voor de herbegrenzing van de natuur- en landbouwfuncties een streekplanherziening noodzakelijk. Daarom is in 2007 gestart met de partiële streekplanherziening Krimpenerwaard. In verband hiermee werd tevens een PlanMER opgesteld. Bij de vaststelling van de partiële streekplanherziening op 23 april 2008 is een deel van de polder Veerstablok aangewezen als natuurgebied, een ander deel als agrarisch gebied plus. De N207-ZWR vormt de grens tussen beide gebieden. In de herziening wordt voorts ook ingegaan op de gevolgen van de herbegrenzing voor een aantal bebouwingslinten. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op het beleid aangaande de aanleg van de N207-ZWR en de herinrichting in de Krimpenerwaard.

### 1.3 Plangebied

Het plangebied ligt deels in het stedelijk gebied ten zuiden van Gouda en deels in de Krimpenerwaard. In onderstaande figuur 1 is het plangebied globaal aangeduid. Tevens zijn de gemeentegrenzen tussen Gouda, Ouderkerk en Vlist weergegeven.



**Figuur 1: Ligging plangebied**

Gelet op het feit dat een inpassingsplan alleen toegepast mag worden voor projecten met een provinciaal belang is het plangebied van het inpassingsplan beperkt tot de gronden die nodig zijn voor de aanleg de ZWR, inclusief de daarvoor benodigde bouwwerken, zoals damwanden, bruggen, geluidsschermen e.d., de herinrichting van aansluitende wegvakken en de ontsluiting aangrenzende percelen. Tevens voorziet het inpassingsplan in de voor de aanleg van de ZWR noodzakelijke natuur- en watercompensatie in de omgeving van de ZWR.

Dat betekent dat de resterende gronden op het Sluiseiland niet zijn meegenomen in het inpassingsplan vanwege het ontbreken van een voldoende rechtstreeks provinciaal belang. Bovendien spelen hier nog een tweetal andere ontwikkelingen: de versterking van de Goejanverwelledijk en de eventuele verdubbeling van de Julianasluis. In verband hiermee zal voor het Sluiseiland door de gemeente Gouda een afzonderlijk bestemmingsplan worden opgesteld. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de relatie met het onderhavige inpassingsplan.

Voor de verplaatsing van een deel van het volkstuintencomplex is eerder door het college van burgemeester en wethouders van Gouda vrijstelling verleend. Het is daarom niet nodig om deze gronden in het plangebied van het inpassingsplan mee te nemen.

## 1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied vigeren de volgende bestemmingsregelingen (de nummering verwijst naar de indeling van bestemmingsplangebieden in de gemeente Gouda):

Nr.	Naam bestemmingsplan Gouda	Raad	GS/KB/ABR
203	Uitbreidingsplan in onderdelen Korte Akkeren	17-12-1956	GS 18-07-1957
206	Korte Akkeren	18-03-1996	GS 05-11-1996 ABR 19-09-1997
801	Uitbreidingsplan in onderdelen Stolwijkerluis	19-11-1951 Gouderak	GS 25-03-1952
803	Uitbreidingsplan in onderdelen Stolwijkerluis	06-08-1958 Haastrecht	GS 23-03-1959 KB 24-06-1960
805	Gouderaksedijk	30-11-1970	GS 05-05-1971
809	Landelijk gebied 1978	02-02-1978 Gouderak	GS 27-03-1979 KB 15-04-1983
901	Oostpolder in Schieland	02-09-1968	GS 15-10-1969 KB 05-11-1971
902	Oostpolder in Schieland	22-04-1991	GS 26-11-1991 KB 28-05-1993
I	Facetplan Prostitutie	05-03-2001	GS 16-10-2001 ABR 03-07-2001
Nr.	Naam bestemmingsplan Ouderkerk	Raad	GS/KB
	Middelblok	02-02-1978	GS 27-03-1979 KB 14-04-1983
	Landelijk gebied 1978	02-02-1978 Gouderak	GS 27-03-1979 KB 15-04-1983
Nr.	Naam bestemmingsplan Vlist	Raad	GS/KB
	Landelijk Gebied Haastrecht, 2 <sup>e</sup> herziening	31-10-1994	GS 28-02-1995

## 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het rijk, de provincie en betrokken gemeenten uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de randvoorwaarden, die gelden voor het plangebied ten aanzien van de bodem- en luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid. De planbeschrijving met daarin de visie op de verschillende planonderdelen staat weergegeven in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet van de regels. Tot slot volgen in de hoofdstukken 7 en 8 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de inspraak en het vooroverleg.



## 2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven. Hierbij is aandacht voor de ligging in groter verband en de ontstaansgeschiedenis van het plangebied. Tevens wordt ingegaan op de bestaande ruimtelijk-functionele inrichting.

### 2.2 Ligging in groter verband

Zoals ook blijkt uit figuur 2 ligt het plangebied in en direct ten zuiden van Gouda, aan de rand van het open veenweidelandschap van de Krimpenerwaard in de nabijheid van de Hollandsche IJssel. Grofweg omvat het plangebied het toekomstige wegtracé over het Sluiseiland (Julianasluizencomplex), de nieuwe brug over de Hollandsche IJssel, een gedeelte van de zelling Middelblok en door de Krimpenerwaard, alsmede de aangrenzende percelen voor de natuur- en watercompensatie.



Figuur 2: Ligging in groter verband

## 2.3 Ontstaansgeschiedenis

De ontstaansgeschiedenis van de Krimpenerwaard is nauw verbonden met de geschiedenis van de landbouw. In de vroege Middeleeuwen was de Krimpenerwaard begroeid met moerasbos, dat bestond uit wilgen, elzen, essen en iepen. Dit zogenoemde 'broekbos' was drassig en ontoegankelijk. De ontginning van de Krimpenerwaard begon in de Middeleeuwen op de hoger gelegen gronden langs de rivieren. Aan de voet van de rivierdijk, op de kop van de kavels, bouwden de kolonisten hun boerderijen en opstallen. Zo ontstond langs de rivier een lint van boerderijen. Het laagveengebied is ontgonnen door vanaf het langgerekte bebouwingslint, de ontginningsbasis, op korte afstand van elkaar ontwateringssloten te graven. Voor de ontwatering werden verder op regelmatige afstand weteringen parallel aan de ontginningsbasis gegraven. Zij zorgden er tevens voor dat alle kavels dezelfde lengte kregen. Op de grens van een ontginning bouwden de kolonisten een landscheidingskade om het water uit aangrenzende, nog niet ontgonnen gebieden tegen te houden. Elke polder had aanvankelijk een eigen waterscheiding. De Gouderakse Landscheiding is hier een voorbeeld van.

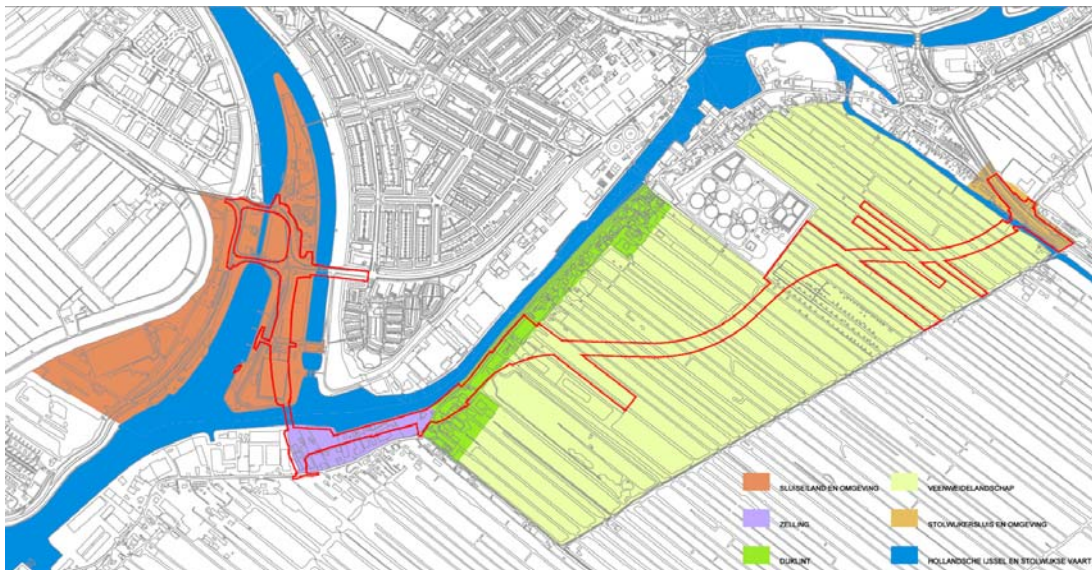
De lange Tiendwegen herinneren eveneens aan de ontginningen in de vroegere Middeleeuwen. Het begrip Tiendweg zou afgeleid zijn van "tien" dat onder meer "trekken" (van water) betekent (Kroon en De Klunder, 1993). Hoewel de bodem van de Krimpenerwaard grotendeels uit veen bestaat, is er nooit op grote schaal veen gestoken. In de eeuwen voor de aanleg van dijken werd de waard namelijk regelmatig overspoeld met rivierwater en daardoor bedekt met een laagje klei. Zo groeide er een veenlaag vermengd met kleiig slib. De turfwinning was hierdoor niet winstgevend omdat gedroogd veen slecht brandt wanneer het vermengd is met klei of zand. Wel werden plaatselijk putten gegraven waaruit de boeren voor eigen gebruik veen haalden. De huidige met water gevulde veenputten zijn hier de restanten van. Nu zijn de meeste veenputten verland of begroeid met waterplanten en riet. In sommige gevallen zijn ze gedempt.



**Figuur 3: Luchtfoto van het plangebied**

## 2.4 Bestaande ruimtelijk-functionele inrichting

Het huidige plangebied binnen de gemeenten Gouda, Ouderkerk en Vlist kent een grote verscheidenheid aan functies. Hieronder staat omschreven welke functies grofweg in het plangebied voorkomen. In figuur 4 is de huidige ruimtelijk-functionele inrichting van het gebied weergegeven.



Figuur 4: Ruimtelijk-functionele inrichting van het plangebied

### ***Sluiseiland en omgeving***

Het Sluiseiland vormt zowel ruimtelijk als functioneel een belangrijke schakel tussen Westergouwe en de stad Gouda en is onderdeel van het stadsfront. Aan de zuid- en westzijde van het Sluiseiland ligt een primaire waterkering, behorende bij dijkkring 13 van het hoogheemraadschap van Rijnland. Het hart van het Sluiseiland wordt gevormd door het Julianasluizencomplex en het Pijnacker Hordijk-gemaal. Zowel het sluisencomplex als het gemaal zijn Rijksmonumenten uit de jaren dertig. De directe omgeving van het sluisencomplex moet in verband met de monumentale waarde worden vrijgehouden van bebouwing (Stadsplan Gouda 1995). Op het Sluiseiland is een provinciale laad- en loswal aanwezig langs de Donkstraat aan de westkant van het eiland. Daar bevinden zich thans ook de velden van voetbalvereniging SV Donk. Aan de oostzijde van het eiland liggen een skatepark en een modelracecircuit. Op de noordelijke kop van het Sluiseiland is een grote speeltuin ingericht met een aantal volkstuinten. Naast deze voorzieningen ligt hier aan de zijde van de Gouwekanaal tevens een brandstofverkoopspunt voor motorverkeer en scheepvaart. De Kanaaldijk en de Rotterdamseweg zijn de doorgaande wegen op het Sluiseiland. In de huidige situatie ontsluiten deze wegen de binnenstad van Gouda via de zogenaamde Veerstralroute. Mede daardoor staat de leefbaarheid in de woonwijken Weidebloemkwartier en Korte Akkeren onder druk.

Ten westen van het Sluiseiland, tussen de Ringvaart en de Sluisdijk, ligt de 9-holes golfbaan IJsselweide. Aan de Voorhaven bevindt zich voorts een overslaghaven voor binnenvaartschepen. Iets noordelijker hiervan staan langs de Sluisdijk enkele

dijkwoningen met daarachter, tot aan de Provinciale weg (N207), enkele volkstuinten. De Kanaaldijk en de Sluisdijk fungeren hier als hoofdontsluiting.

### ***Zelling Middelblok***

Ten zuiden van het Sluiseiland ligt langs de Hollandsche IJssel, de zelling Middelblok. Zellingen vormen een belangrijk kenmerk van de Hollandsche IJssel. Een zelling is een door de rivier gevormde kleiafzetting. Deze klei werd gebruikt door de verschillende steenfabrieken langs de rivier. Om de kleiafzetting te bevorderen werd riet geplant, waardoor de kleideeltjes die door het water werden meegevoerd konden bezinken. Hierdoor kwamen deze kleiafzettingen steeds hoger te liggen en ontstonden de zellingen. Als gevolg van de Nieuwe Waterweg veranderde de waterhuishouding, namen de kleiafzettingen af en verdween de bakindustrie grotendeels. De zellingen werden opgehoogd met baggerslib, huishoudelijk en industrieel afval om de vestiging van bedrijven mogelijk te maken. Het gevolg hiervan is dat veel zellingen matig tot zeer ernstig vervuild zijn. De visueel-ruimtelijke identiteit van de Hollandsche IJssel hangt voor een aanzienlijk deel samen met de vaak grootschalige invulling van de opgehoogde zellingen. Een opvallend contrast tussen de grote schaal en maat van de zellingen en de kleinschaligheid van het binnendijkse bebouwingslint, is hiervan het gevolg. Er is vooral gemengde en bouwgerelateerde bedrijvigheid, met wat detailhandel, gevestigd. Tussen de bedrijven en de Hollandsche IJssel staan ook enkele bungalows.

### ***Dijklint***

Ouderkerk aan den IJssel en Gouderak zijn ontstaan als dijkdorpen langs de Hollandsche IJssel. Ook langs dit deel van de Hollandsche IJssel heeft de bebouwing het karakter van een vrijwel ononderbroken dijklint, dat voor een klein gedeelte binnen het onderhavige plangebied valt. Door de langzame ontwikkeling van het bebouwingslint, is er sprake van een karakteristieke afwisseling van woningen, boerderijen en bedrijven waarbij een mix optreedt van klein- en grootschalige gebouwen. Als hoofdontsluiting dienen de wegen Middelblok, Veerstablok en Gouderaksedijk.

### ***Veenweidelandschap***

Het voor de Krimpenerwaard zo karakteristieke polderlandschap wordt gerekend tot het veenweidelandschap en kenmerkt zich door een grote openheid en een patroon van afwisselend langgerekte weilanden en kaarsrechte sloten. De lintvormige bebouwing is geconcentreerd langs de Hollandsche IJssel en de weteringen en vormen duidelijke randen in de polder. Het oorspronkelijke ontginnings- en gebruikspatroon is nog sterk bepalend voor de landschapselementen. Als gevolg van veenwinning op kleine schaal en het baggeren van sloten is het vele water een opvallend visueel kenmerk. Circa 20% van het oppervlak van de polder bestaat uit water. In de loop der jaren is dit karakteristieke beeld van het gebied geleidelijk afgenomen door het dempen van sloten, de aanleg van landbouwwegen en fietspaden. De melkveehouderij is momenteel verreweg de belangrijkste tak van landbouw in het gebied. In de autonome ontwikkeling wordt ervan uitgegaan dat het aantal hoofdberoeps melkveehouderijen zal afnemen.

Het plangebied beslaat een deel van de polder Veerstablok. Deze polder is net als het grootste deel van de rest van de Krimpenerwaard weinig verstedelijkt. De open ruimten in de polder worden plaatselijk onderbroken en begrensd door houtkaden en kleine landschapselementen met opgaande beplanting en smalle bebouwingslinten.



Stadsrandverschijnselen zoals de AWZI en het volkstuintencomplex beïnvloeden het landschap en verdichten langzaam de polder. De AWZI en het volkstuintencomplex worden afgeschermd door boombeplanting, maar zijn van een afstand goed zichtbaar in het landschap.

Langs de Gouderakse Tiendweg en het Beijersewegje staat losse bebouwing. Het onverharde Beijersewegje verbindt de polder Veerstablok met de polder Middelblok. De randen van de polder, die worden gevormd door de Gouderaksedijk, de Gouderakse Tiendweg, het Beijersewegje en de weg langs de Stolwijkse Vaart, zijn voor de opbouw van het landschap heel markant. Tussen het Middelblok en de Gouderakse Tiendweg ligt, evenwijdig aan het Beijersewegje, het natuurgebied 'Veerstablokboezem'. Dit terrein is door de lage maaiveldligging ten opzichte van de omgeving en een hoog oppervlaktewaterpeil nat. Het terrein ligt bijna helemaal in een inzigtgebied, alleen achter de dijk van de Hollandsche IJssel treedt enige kwel op. Het gebied is zeer soortenrijk en in eigendom en beheer bij de Stichting het Zuid-Hollands Landschap.

#### ***Stolwijkersluis en omgeving***

Aan weerszijden van de Goudseweg ligt het buurtschap Stolwijkersluis (behorend tot de gemeente Gouda). Een woonboot valt net binnen het plangebied van het onderhavige inpassingsplan, alsmede een klein deel van de gemeente Vlist in verband met de aansluiting van de ZWR op de Schoonhovenseweg/Goudseweg. Deels betreft dit een bedrijfsperceel van een bestaand loonwerkbijbedrijf.

#### ***Hollandsche IJssel en Stolwijkse Vaart***

De veruit belangrijkste en meest beeldbepalende waterloop in het plangebied is de Hollandsche IJssel, die een grote betekenis heeft voor zowel de afwatering als de scheepvaart. De rivier vormt tevens de grens tussen het dichte stadslandschap aan de ene zijde en het open veenweidegebied aan de andere oever en is daardoor een belangrijke drager van de ruimtelijke structuur. Door inklinking van het veen ligt het veenweidegebied circa 5,5 meter lager dan de rivierdijk. De dijk biedt dan ook weidse perspectieven over het landschap en omgekeerd zijn de dijken markant aanwezig als begroeide en bebouwde (visuele) begrenzingen van het laaggelegen agrarisch gebied. De uiterwaarden en zellingen zijn in de loop der tijd voorzien van kades en opgehoogd ten behoeve van industriële vestigingen. De rivieroever heeft daardoor plaatselijk een industrieel karakter. Naast de Hollandsche IJssel, vervult ook de Stolwijkse Vaart en een hoofdwatgang langs de Gouderakse Tiendweg een belangrijke waterhuishoudkundige functie.



### 3 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het voor dit inpassingsplan relevante beleid uiteengezet. Daarbij wordt chronologisch ingegaan op de belangrijkste beleidsnota's op achtereenvolgens rijks-, provinciaal en regionaal niveau en van de gemeenten Gouda, Ouderkerk en Vlist.

#### 3.1 Europees beleid

##### *Kaderrichtlijn Water*

Deze richtlijn beoogt de bescherming van aquatische ecosystemen en het duurzaam gebruik van water. Daarvoor wordt de Kaderrichtlijn eerst in landelijke wet- en regelgeving omgezet. Momenteel wordt hier hard aan gewerkt. De Europese Kaderrichtlijn heeft consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid. Er worden ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

#### 3.2 Rijksbeleid

##### *Nota Belvédère (1999)*

De Nota Belvédère, een gezamenlijk beleidsstuk van de ministeries van LNV, OC&W en VROM, is opgesteld vanuit de gedachte om de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van de ruimte. In de nota is een visie op de samenhang tussen cultuurhistorie en ruimtelijk beleid opgenomen. Het doel is tweeledig; verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het cultureel erfgoed. Het cultureel erfgoed moet gezien worden als een ruimtelijke kwaliteit die een volwaardige plaats moet krijgen in de ruimtelijke planvorming. De Krimpenerwaard is aangewezen als speciaal aandachtsgebied met grote cultuurhistorische waarden. Samen met de Lopikerwaard vormen deze waarden wat betreft landschap en schaal één geheel en vormen het grootst aaneengesloten veenweidegebied van Nederland. De karakteristieke lange en smalle kavels van het slagenlandschap zijn typerend voor de cope-ontginningen van het veen. Het veenweidelandschap wordt gezien als fysieke drager met als specifieke kenmerken de visuele openheid en weidsheid. In het rivierbedijkingslandschap zijn de rivierdijken, karakteristieke lintbebouwing en dijkmagazijnen belangrijke cultuurhistorische waarden.

##### *Vierde nota waterhuishouding (1999)*

De Vierde Nota Waterhuishouding uit 1999 heeft als kernpunten onder andere een versterkte uitvoering van integraal waterbeheer en het beheer van stedelijke watersystemen. Het Rijk streeft naar afstemming en integratie van het waterbeheer in het landelijk en stedelijk gebied. Gemeenten en waterschappen moeten komen tot een gemeenschappelijke visie op het waterbeheer in zowel bebouwde kom als buitengebied. Het Rijk streeft ernaar zoveel mogelijk aan te sluiten op de natuurlijke waterbalans van een gebied en de eigen waterkwaliteit. Ten aanzien van het beheer van stedelijk water wordt gestreefd naar afkoppeling van het verhard oppervlak en infiltratie in het grondwater.

*Anders omgaan met water, Waterbeleid 21e eeuw (2001)*

De rijksnota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw heeft als doelstelling een ander waterbeleid te realiseren. Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging.

De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten:

- voor waterkwantiteit (vasthouden, bergen en afvoeren);
- voor waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden en zuiveren).

Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als: meer ruimte voor water en een relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

*Beleidslijn Grote Rivieren (2006)*

Rijkswaterstaat is de waterbeheerder van het buitendijkse deel in het plangebied. In dit gebied is de Wet beheer rijkswaterstaatswerken van toepassing en evenals de Beleidslijn grote rivieren. Deze Beleidslijn geldt voor alle grote rivieren in Nederland, waaronder de Hollandsche IJssel. Het uitgangspunt van de beleidslijn is het waarborgen van een veilige afvoer en berging van rivierwater en het bieden van voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke ordening. De beleidslijn geeft aan dat de Hollandse IJssel en het buitendijkse gebied het bergend regime voert. In dat geval zijn alle activiteiten toegestaan, mits ze kunnen voldoen aan de in de beleidslijn gestelde rivierkundige randvoorwaarden. De beleidslijn zelf is geen instrument om actief rivierverruiming uit te voeren. Daarvoor bestaan andere kaders en procedures. Wel biedt het afwegingskader mogelijkheden voor initiatieven om binnen de gestelde voorwaarden rivierverruimende maatregelen uit te voeren.

*Nota Ruimte (2006)*

In de Nota Ruimte staan de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland. Het gaat daarbij om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. Het is een strategische Planologische kernbeslissing op hoofdlijnen, waarbij de Ruimtelijke Hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt. De Nota Ruimte geldt nu als structuurvisie volgens de huidige Wet ruimtelijke ordening. De nota stelt 'Ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt de gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. 'Ruimte voor ontwikkeling' betekent dat het rijk voor ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgen creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen. Voor heel Nederland wordt een beperkt aantal generieke regels gehanteerd onder de noemer 'basiskwaliteit': dat zorgt voor een heldere ondergrens op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, milieu, verstedelijking, groen en water. Een aantal ruimtelijke structuren en netwerken dat in belangrijke mate ruimtelijk structurerend is voor Nederland als geheel, vormt samen de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur.

Een belangrijk onderdeel van de hoofdstructuur is het Groene Hart. Die bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van de waarden, plassen en venen in het Groene Hart dragen in belangrijke mate bij aan de kwaliteit van de Randstad als geheel. De andere functies in het Groene Hart, met zijn gevarieerde economische productiestructuur, vragen ook om ontwikkelingsruimte. Het is op veel plekken echter goed mogelijk de 'groen/blauwe' en 'rode' vraag naar ontwikkelingsruimte op een verantwoorde manier met elkaar te combineren. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van het Groene Hart als geheel is de invulling en uitwerking van een kwaliteitszoning. Dit houdt in dat verschillende zones elk met eigen richting en snelheid ontwikkeld kunnen worden. Lopende strategische projecten zoals De Venen, de Krimpenerwaard (veenweidegebied) en de Hollandsche IJssel (kwaliteitszoning) worden versneld aangepakt.

In de Nota Ruimte is de Krimpenerwaard (als onderdeel van het Nationaal Landschap Groene Hart) aangewezen tot kerngebied van de Ecologische Hoofdstructuur. Ruimtelijke ingrepen in (de omgeving van) de EHS zijn niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen redelijke alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die aantoonbaar aan de criteria voldoen geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen en dat resterende schade dient te worden gecompenseerd.

### 3.3 Provinciaal beleid

#### *Streekplan Zuid-Holland Oost (2003)*

Het streekplan Zuid-Holland Oost, dat door Provinciale Staten op 12 november 2003 is vastgesteld, heeft een planperiode tot 2015. In het streekplan is de realisering van de N207-ZWR als kernpunt opgenomen. Kernpunten vormen de schakel tussen streekplandoelstellingen en de concrete uitvoering van het beleid. De provincie gebruikt kernpunten om de doorwerking van het streekplan in bestemmingsplannen te waarborgen. Met de komst van de nieuwe Wro per 1 juli 2008 is het provinciebestuur in staat om dit als initiatief in de vorm van een inpassingsplan ook zelfstandig te bereiken. Voorwaarde is wel dat er sprake moet zijn van een provinciaal belang. De aanleg van de ZWR, inclusief bouwwerken, compensatie en mitigerende maatregelen voldoet hieraan. Onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening heeft het streekplan de status gekregen van een provinciale structuurvisie. Gouda is op de strategiekaart aangewezen als "Bovenregionale knoop". De nadruk in het beleid ligt op intensiveren, multifunctioneel ruimtegebruik en functiemenging in het bestaand stedelijke gebied.

Volgens het streekplan heeft de ZWR als doel de overlast door verkeer binnen Gouda te verminderen, de verkeersafwikkeling in Gouda te verbeteren en de ontsluiting van de Krimpenerwaard een nieuwe impuls te geven. In het streekplan wordt gesteld dat nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen en in de nabijheid van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur, die significante negatieve gevolgen kunnen hebben voor de natuurwaarden, niet zijn toegestaan, tenzij er geen reële alternatieven beschikbaar zijn en er sprake is van redenen van zwaarwegend maatschappelijk belang (nee, tenzij-principe). Indien er sprake is van negatieve effecten, dan dient compensatie van de verloren gegane natuurwaarden plaats te vinden, zowel in kwaliteit als kwantiteit. In

verband hiermee is in overleg met betrokken actoren een compensatieplan te worden opgesteld. Zie hiervoor paragraaf 5.3.

#### *Bodemsaneringsbeleid (2003)*

Met de nota 'Gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid' uit 2003 wordt gestreefd naar het realiseren en behouden van een duurzame bodemkwaliteit. De nota schrijft voor op welke manier de bodemsanering in de komende jaren zal worden uitgevoerd en hoe verwacht wordt dat bodemsaneringsprojecten worden voorbereid en uitgevoerd. De nota is bedoeld voor alle betrokkenen bij bodemsaneringsoperaties in Zuid-Holland.

#### *Nota Regels voor Ruimte (2005)*

De nota Regels voor Ruimte uit 2005 vertaalt het provinciale ruimtelijke beleid in richtlijnen en goedkeuringscriteria. Deze nota vormt in principe het toetsingskader op basis waarvan gedeputeerde staten gemeentelijke bestemmingsplannen beoordelen, maar kan tevens gezien worden als een (interne) richtlijn voor eventuele inpassingsplannen. Het provinciale beleid is erop gericht de kaders te scheppen waarbinnen de vitalisering van het platteland mogelijk wordt gemaakt en de beoogde landschappelijke kwaliteit wordt bereikt. Er worden beperkingen gesteld aan nieuwe ontwikkelingen die geen relatie hebben met de ontwikkeling van de hoofdfunctie van het gebied. Nieuwe economische dragers zijn mogelijk als ze bijdragen aan de vitalisering van het landelijk gebied. De aanleg van de ZWR levert daaraan een bijdrage.

#### *Provinciale milieuverordening Zuid-Holland (2005)*

In de provinciale milieuverordening Zuid-Holland zijn de milieubeschermingsgebieden voor stilte (stiltegebieden) vastgelegd. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen in beginsel niet leiden tot aantasting van deze gebieden, structurele verstoringen moeten worden voorkomen. Het dichtstbijzijnde stiltegebied ligt ten zuiden van de Gouderakse Tiendweg en het strekt zich van daar uit naar het zuiden tot op 500 m van de N210. Langs de N207 naar Schoonhoven valt ook een strook van 500 m breed buiten het stiltegebied.

#### *Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2007)*

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur uit 2007 geeft voor de regio Gouwestreek-Krimpenwaard de cultuurhistorische waarden in archeologisch en landschappelijk opzicht en voor wat betreft de nederzettingen aan. Plannen ter plaatse van de gebieden met cultuurhistorische waarden vereisen een nadere analyse en afweging. De terreinen waarvan de archeologische waarde bekend is, staan aangegeven op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) staat de zogenaamde verwachtingswaarde aangegeven. Bij het ontwikkelen van plannen is het van belang de AMK en de IKAW te gebruiken. De provincie Zuid-Holland gebruikt de kaarten bij advisering omtrent de (wijziging van) bestemmingsplannen, het verlenen van ontgrondingvergunningen en de advisering over aanlegvergunningen, bodemsaneringen en peilbesluiten. Dit beleid wordt onderschreven door de gemeenten Ouderkerk en Vlist. Omdat de aanleg van de ZWR een gemeentegrensoverschrijdend project is en deze gemeenten geen eigen archeoloog hebben, is de provincie Zuid-Holland bevoegd gezag. Deze bevoegdheid zal worden uitgeoefend in nauw overleg met de archeoloog van de gemeente Gouda.

#### *Beleidsplan Groen, water en milieu 2006-2010 (2008)*

Begin 2008 heeft de provincie Zuid-Holland de Beleidsplan groen, water en milieu 2006-2010 vastgesteld. Het is de opvolger van het Beleidsplan Milieu en Water 2000-2006. Met het nieuwe beleidsplan streeft de provincie Zuid-Holland naar een duurzame ontwikkeling en een gezond, groen en veilig Zuid-Holland. Centraal staat in het plan de problemen rondom luchtverontreiniging, geluidhinder en slechte waterkwaliteit. De provincie ontwikkelt het groenbeleid in Zuid-Holland vanuit drie uitgangspunten. Ten eerste gaat ze uit van de kernopgaven uit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland: zorgen voor een goede woonomgeving, water en groen ontwikkelen, en duurzaam verbinden. Ten tweede pakt de provincie de groenopgave op aan de hand van de lagenbenadering. En ten derde kiest de provincie bewust voor een integrale en gebiedsgerichte aanpak als gebieden worden ontwikkeld. Inzake het waterbeleid, wil de provincie de gevolgen opvangen van de klimaatverandering, zoals meer neerslag en hogere waterstanden. Het milieubeleid, staat in het teken van duurzame ontwikkeling, bescherming van mens en natuur, gebieds- en ontwikkelingsgericht, integraal en innovatief en lokaal maatwerk.

#### *Streekplanherziening Krimpenerwaard (2008)*

Op 28 april 2008 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland Oost – Krimpenerwaard vastgesteld. Deze herziening heeft met name betrekking op een nieuwe begrenzing van de natuur- en landbouwfuncties in het gebied, naar aanleiding van de afspraken in het Veenweidepact Krimpenerwaard. Deze nieuwe begrenzing hangt nauw samen met dilemma's op het gebied van het peilbeheer. Ten behoeve van de grondgebonden veehouderij zou een diepere ontwatering de voorkeur verdienen. Dit staat op gespannen voet met het beleid om het inklinken van de veenbodem zo veel mogelijk tegen te gaan en tevens met het natuurdoel om weidevogels te beschermen. Een oplossing voor dit probleem is gevonden in een nieuwe functionele indeling van het plangebied. Het gaat om herplaatsing en daarmee herbegrenzing van de functies landbouw en natuur vanuit een nieuw plan voor peilbeheer. In december 2005 hebben de overheden en maatschappelijke organisaties in de Krimpenerwaard het Veenweidepact voor de Krimpenerwaard getekend. Dit pact is gericht op 'het behoud en de ontwikkeling van het waardevolle agrarische cultuurlandschap van de Krimpenerwaard en de daarbij behorende natuurwaarden'. De Strategiegroep Veenweidepact Krimpenerwaard heeft het Pact uitgewerkt in het Slotadvies waarin de nieuwe begrenzing van natuur- en landbouwfuncties in Krimpenerwaard is opgenomen. Dit Slotadvies is geaccordeerd door de raden van de vijf betrokken gemeenten en de Verenigde Vergadering van het hoogheemraadschap. Het Slotadvies vormt de basis voor de streekplanherziening, waarin de ontwikkeling van 2.450 ha nieuwe natuur is vastgelegd.

De streekplanherziening betreft, zoals gezegd, vooral de herbegrenzing van natuur- en landbouwfuncties. In combinatie met aanpassingen in het peilbeheer en het watersysteem wordt dat gezien als een belangrijk middel om te komen tot een duurzame inrichting van het gebied. Daarnaast is in het kader van de behandeling van de partiële herziening de ontwikkelingsrichting voor het bedrijventerrein Veerstablok heroverwogen. Dit heeft ertoe geleid dat de indicatieve aanduiding op de streekplankaart is gehandhaafd. Ontwikkeling van deze locatie is echter alleen mogelijk als voldaan wordt enkele specifieke voorwaarden. In dit inpassingsplan is de ontwikkeling van het bedrijventerrein buiten beschouwing gelaten.

In de partiële herziening wordt daarnaast ingegaan op de ontwikkeling van de N207-ZWR. Het Definitief Ontwerp (DO) van de weg is vastgesteld en daarmee ligt het tracé van de weg vast. Omdat door de aanleg van de weg natuurwaarden worden aangetast, vindt er natuurcompensatie plaats. Ook wordt een aantal maatregelen getroffen direct nabij de weg gericht op landschappelijke inpassing. In verband hiermee is de aanduiding regionale wegverbinding (geprojecteerd) op de streekplankaart geactualiseerd.



**Figuur 5: Uitsnede partiële herziening streekplan Zuid-Holland Oost-Krimpenerwaard**

Het Slotadvies over het Veenweidepact vormt de basis voor de formele procedures. Het Slotadvies geeft het resultaat weer van het proces van de herbegrenzing (nieuwe grenzen landbouw en natuur). De formele procedures zijn te splitsen in ruimtelijke procedures en procedures die gaan over de inrichting van de gebieden. De herziening van dit streekplan inclusief een plan-MER is de eerste ruimtelijke procedure. Aansluitend op de streekplanherziening worden de bestemmingsplannen voor de betrokken gemeenten in de Krimpenerwaard herzien. Hierbij wordt een inrichtings-MER opgesteld.

### 3.4 Regionaal beleid

#### *Landinrichting en Raamplan Krimpenerwaard (1999)*

De hoofddoelstelling van de herinrichting Krimpenerwaard uit april 1999 is het gebied te versterken door de inrichting te verbeteren, waarbij de functies landbouw en natuur op elkaar afgestemd zijn op een dusdanige manier dat landbouw, natuur en het landschap duurzaam kunnen functioneren. In het kader van de landinrichting zal in een aantal landbouwgebieden de drooglegging worden vergroot en in een aantal natuurgebieden verkleind. Door de scheiding van natuur en landbouw kan elke functie zich optimaal ontwikkelen binnen de randvoorwaarden, die daarvoor in de betrokken gebieden gelden. De waterpeilen kunnen door de scheiding optimaal op de functie worden afgesteld; verhoging in de natuurontwikkelings- en reservaatgebieden en verlaging in de gebieden, die blijvend een landbouwkundige functie behouden.

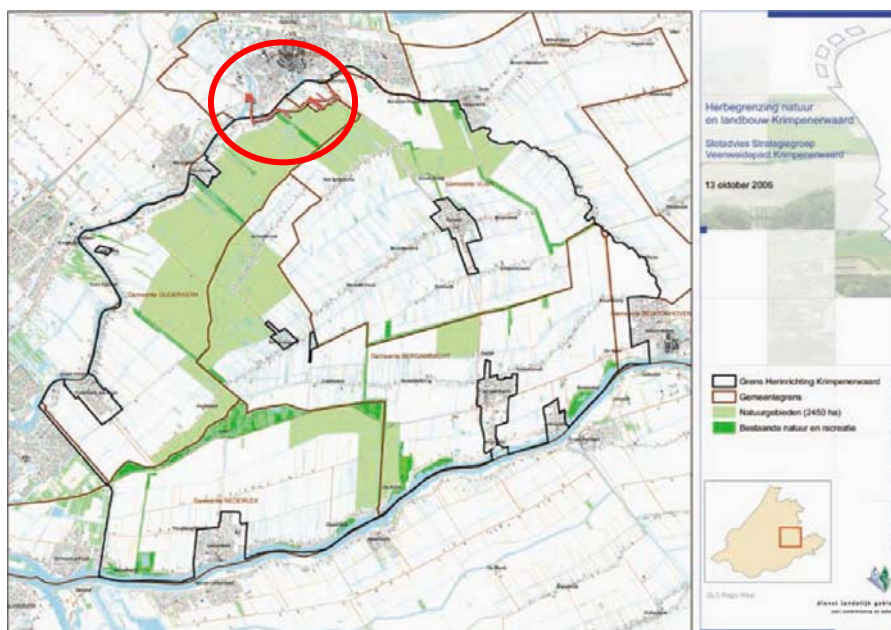


De Krimpenerwaard is een waterrijk, 'klassiek' veenweidegebied met lange bebouwingslinten van waaruit lange, smalle kavels en sloten zich uitstrekken. Het gebied is al eeuwenlang in gebruik voor melkveehouderij en heeft nog steeds een herkenbare identiteit en eenduidig karakter. In 1999 werd het Raamplan voor de herinrichting van dit cultuurhistorisch waardevolle gebied door GS goedgekeurd. Maar de discussie over de voortgaande bodemdaling in veenweidegebieden, met daarmee samenhangend de klimaatveranderingen en de ontwikkelingen inzake duurzaam waterbeheer stond niet stil. Dit leidde ertoe dat het Raamplan niet meer voldeed en dat eind 2005 de betrokken partijen, met de ondertekening van het Veenweidepact een andere weg insloegen.

#### *Veenweidepact (2005)*

Bovenstaande ontwikkelingen hebben dan ook geresulteerd in de ondertekening in 2005 van het Veenweidepact, waarin een aanzet werd gegeven voor deze herbegrenzing. Het Pact heeft ruimtelijk gezien de volgende doelstellingen:

- behoud en ontwikkeling van het landschappelijk en cultuurhistorische waardevolle landschap met veehouderij als basis;
- afstemmen ruimtelijke inrichting op de fysieke kenmerken van dit gebied met als uitgangspunten: het zoveel mogelijk beperken van bodemdaling, duurzaam waterbeheer en terugdringen versnippering waterinfrastructuur;
- verbeteren fysieke infrastructuur voor de landbouw en verbeteren van omstandigheden voor agrarisch gebruik;
- realiseren natuurprogramma uit Raamplan, benutten potentiële natuurwaarden en realiseren natte As tussen de Biesbosch en het IJsselmeer;
- verbeteren voorzieningen voor recreanten uit het gebied en de stedelijke omgeving;
- vergroten mogelijkheden meervoudig ruimtegebruik;
- verbeteren van de milieu- en waterkwaliteit.



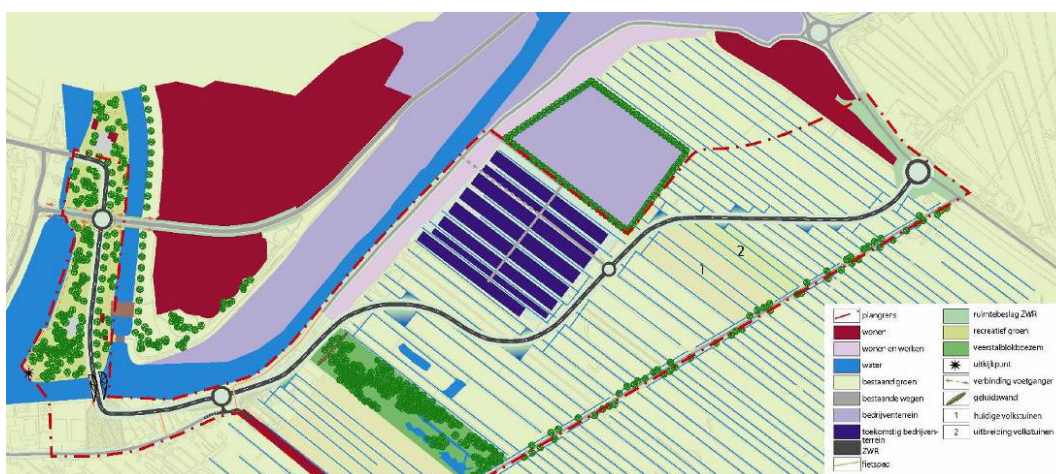
**Figuur 6: Plankaart Veenweidepact begrenzing**

Bovenstaande kaart toont de ligging van het onderhavige plangebied ten opzichte van de natuurgebieden volgens het Veenweidepact.

De Waterkansenkaart van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard is het belangrijkste uitgangspunt voor deze herbegrenzing van landbouw en natuur. De Waterkansenkaart is gebaseerd op de mate van bodemhoogte en de maaiveldaling. Met het oog op het beperken van maaiveldaling wordt onderscheid gemaakt in vier categorieën gebieden (I t/m IV), waarbij gekeken wordt naar het gebruik en de gevoeligheid voor bodemdaling. Het hoogheemraadschap adviseert daarbij om gebieden die het gevoeligste zijn voor bodemdaling (categorie I) prioriteit te geven aan natte functies om de bodemdaling te verminderen. Dit gebied heeft voor de Krimpenerwaard de sterkste maaiveldaling, gemiddeld 14 mm per jaar. De maaiveldhoogte is in het algemeen gedaald onder de -2 meter NAP. De functie die het beste past bij nattere omstandigheden is natuur, waardoor het logisch is om deze gebieden te begrenzen als natuur. Door natuurgebieden met een hoger waterpeil in het noorden te lokaliseren zal daadwerkelijk de bodemdaling beperkt worden en ontstaat een robuust watersysteem. Op grond van deze herbegrenzing ligt ongeveer 85% van de te ontwikkelen natuurgebieden in de categorieën I en II van de Waterkansenkaart. Om de herbegrenzing van de natuur- en landbouwfuncties uit het Slotadvies formeel vast te leggen hebben Provinciale Staten op 23 april 2008 de partiële streekplanherziening Zuid-Holland Oost-Krimpenerwaard vastgesteld (zie ook paragraaf 3.3). Overigens heeft in 2008 een aantal partijen de uitvoering van het Veenweidepact opgeschort.

#### *Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok (2005)*

In het kader van de realisatie van de N207-ZWR hebben de gemeenteraden van Gouda en Ouderkerk in 2005 het Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok (ISP) vastgesteld (zie nr. 1 bijlage I). In het ISP is de ligging van het wegtracé globaal opgenomen. Tevens beschrijft het ISP op welke wijze en met welke randvoorwaarden de ZWR in het gebied wordt ingepast. Het tracé zoals opgenomen in het onderhavige inpassingsplan past binnen hetgeen destijds in het ISP is overwogen.



**Figuur 7: Plankaart Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok**

Met betrekking tot de ZWR geeft het ISP aan dat het tracé van de ZWR loopt vanaf de Schoonhovenseweg met een bocht om het toekomstige bedrijventerrein schuin in de richting van de Gouderaksedijk (bedoeld is: Veerstablok). Na de bocht blijft de weg op maaiveld liggen en komt parallel aan de Gouderaksedijk te lopen (bedoeld is: Veerstablok/Middelblok), door de kop van de Veerstablokboezem. In het ontwerp van de weg wordt rekening gehouden met de eventuele kwelstroom ter hoogte van de Veerstablokboezem. Direct na de Veerstablokboezem zal de weg beginnen te stijgen

om nog voor het Beijersewegje op dijkniveau uit te komen. Vervolgens loopt het tracé parallel aan de Hollandsche IJssel op de zelling (buitendijks). Op de zelling buigt de weg af en steekt vervolgens de Hollandsche IJssel over in de richting van het Sluiseiland. De Hollandsche IJssel wordt gekruist met een beweegbare brug die dezelfde hoogte heeft als de brug bij de Goejanverwelledijk (NAP +5m). Met een nieuw aan te leggen rotonde wordt het tracé aangesloten op de huidige N207 ter plaatse van de Rotterdamseweg in Gouda.

Als gevolg van de inpassing van de ZWR in de Krimpenerwaard en op het Sluiseiland worden bepaalde verkeersrelaties doorsneden of onmogelijk gemaakt. Daarom zijn aanvullende verkeersvoorzieningen nodig om de bereikbaarheid van het gebied voor alle vervoerwijzen te kunnen blijven garanderen. In het ISP worden hiervoor verschillende maatregelen genoemd, die bij de verdere uitwerking van het tracé tot Definitief Ontwerp zijn meegenomen. In hoofdstuk 5 wordt hierop nader ingegaan.

Omdat het ISP het eerste ruimtelijke plan was waarin de aanleg van de weg mogelijk wordt gemaakt, is hiervoor een MER opgesteld. De milieueffecten van de verschillende varianten zijn beschreven in de 'Aanvulling Milieueffectenrapport Zuidwestelijke Randweg Gouda' (zie ook paragraaf 4.2). Het ISP en het MER zijn op 18 respectievelijk 28 april 2005 vastgesteld door de gemeenteraden van Gouda en Ouderkerk. Ook de situering van het toekomstige bedrijventerrein Veerstalblok en de inrichting van het Sluiseiland zijn opgenomen in het ISP. Het inpassingsplan beperkt zich echter tot de ZWR en de direct daarmee samenhangende aanpassingen. In verband met het inpassingsplan is een actualisatie van het MER uitgevoerd. De resultaten daarvan staan beschreven in hoofdstuk 4.

#### *Structuurvisie K5 (ontwerp)*

Het samenwerkingsverband van de vijf gemeenten in de Krimpenerwaard (Bergambacht, Nederlek, Ouderkerk, Schoonhoven en Vlist) hebben het initiatief genomen tot het opstellen van een gezamenlijke structuurvisie. De structuurvisie geeft de hoofdlijnen weer van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in de Krimpenerwaard. Onderwerpen in de visie zijn de ruimtelijke kaders voor wonen, werken, landbouw, natuur, landschap, verkeer en vervoer, water en recreatie. Ook de leefbaarheid in de 12 kernen, verdeeld over de 5 gemeenten komt aan de orde. Het plangebied van het inpassingsplan valt deels binnen het plangebied van de structuurvisie. Uit de kaart van het Ruimtelijk Ontwikkelingsbeeld (zie figuur x) blijkt dat rekening wordt gehouden met de aanleg van de ZWR, alsmede met de realisatie van het toekomstige bedrijventerrein Veerstalblok en de daarvoor benodigde ontsluiting.



**Figuur 8: Ruimtelijk Ontwikkelingsbeeld Structuurvisie K5 (bron: www.ouderkerk.nl)**

### 3.5 Waterschapsbeleid

#### *Hoogheemraadschap van Rijnland*

Het hoogheemraadschap van Rijnland is een waterschap, waarvan het beheersgebied zich uitstrekt van Wassenaar tot Amsterdam en van IJmuiden tot Gouda. In deze streek, die aan de westkant wordt begrensd door de Noordzee, liggen ongeveer tweehonderd polders, plassen, rivieren en vaarten.

Het hoogheemraadschap van Rijnland zorgt in dit gebied voor:

- waterkwaliteitsbeheer: goede kwaliteit van het oppervlaktewater.
- waterkering: veilige duinen, dijken en kaden.
- waterkwantiteitsbeheer: voldoende (zoet) water, niet te veel maar ook niet te weinig.
- baggeren: bestrijding vervuiling van waterbodems.
- natuur en milieu: water binnen de ruimtelijke ordening.

Samenwerkend met anderen, zorgt het Hoogheemraadschap van Rijnland voor duurzame veiligheid tegen en met het water en voor blijvend genoeg water van goede kwaliteit op de juiste plaats, ten dienste van mens en milieu.

Het gebied ten noorden van de Hollandsche IJssel (inclusief het Sluiseiland) valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit gebied valt deels binnen het plangebied van het onderhavige inpassingsplan. De Goejanverwelledijk is onderdeel van het stelsel van waterkeringen dat Centraal Holland moet beschermen tegen overstroming. Als zodanig is deze dijk in de Wet op de Waterkering aangewezen als primaire waterkering. In de laatste vijfjaarlijkse Toets op de Veiligheid is gebleken dat delen van de Goejanverwelledijk als onvoldoende zijn te kwalificeren. In het Waterbeheerplan 2006-2009 heeft Rijnland opgenomen dat het in de periode 2006-2009 de voorbereidingen zal starten voor het verbeteren van de Goejanverwelledijk in de periode 2010-2015, zodat uiterlijk in 2016 de Goejanverwelledijk, traject Julianasluis-Waaierluis te Gouda, zal zijn versterkt en aan de wettelijke veiligheidsnorm voldoet. Het onderhavige inpassingsplan voorziet niet in de hiervoor benodigde maatregelen. Deze zullen te zijner tijd via een afzonderlijk planologisch besluit moeten worden geregeld.

#### *Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard*

Het beheersgebied van het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) strekt zich uit tussen Rotterdam, Schoonhoven en Zoetermeer. Binnen dit gebied zorgt het HHSK voor de kwaliteit van het oppervlaktewater, het waterpeil en de waterkeringen. Daarnaast beheert het HHSK een aantal wegen in de Krimpenerwaard. Voor de kwaliteit van het oppervlaktewater, voert het HHSK zijn taak uit door onder andere het afvalwater van huishoudens en bedrijven te zuiveren. Andere activiteiten zijn het baggeren van watergangen en het zodanig inrichten van watergangen dat dit ten goede komt aan de waterkwaliteit. Tevens zorgt het HHSK voor het waterpeil in de sloten en plassen in het beheersgebied. Met het systeem van watergangen, boezems, stuwen, gemalen en inlaten wordt het water afgevoerd in natte perioden en aangevoerd in droge perioden. Het te hanteren waterpeil wordt zoveel mogelijk aangepast aan het gebruik van de grond. Zo is bijvoorbeeld in een stadsomgeving een ander waterpeil nodig, dan in een agrarische omgeving. Het beheersgebied van HHSK kent in totaal 184 peilgebieden.

Ten westen van de Hollandsche IJssel werkt het HHSK met een boezemwatersysteem. Hiermee wordt het water door poldergemalen vanuit de polders naar boezemwater gepompt en van daaruit pompen boezemgemalen het water naar de rivier.

Ten oosten van de Hollandsche IJssel (in de Krimpenerwaard) wordt het water direct vanuit de polder naar de rivier gepompt. Het beheersgebied van HHSK ligt beneden NAP. Zonder waterkeringen zou dit gebied dus onder water staan. Onder andere door middel van de Keur zorgt het HHSK ervoor dat de waterkeringen in het beheersgebied op hoogte zijn en stabiel blijven. In het Waterkeringenbeheerplan zijn alle activiteiten vastgelegd, die het hoogheemraadschap verricht om de waterkeringen goed te laten functioneren. Volgens dit Waterkeringenbeheerplan is de waterkering langs de Hollandsche IJssel een primaire waterkering (categorie c).

In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de voor het inpassingsplan opgestelde watertoets respectievelijk de wijze waarop de wateraspecten in het ontwerp zijn verwerkt.

## 3.6 Gemeentelijk beleid

### 3.6.1 Gouda

#### *Gemeentelijke archeologische basiskaart (2003)*

In aanvulling op het rijks- en provinciaal archeologisch beleid heeft de gemeente Gouda in april 2003 de gemeentelijke archeologische basiskaart vastgesteld (ABK). Doelstelling van deze nota is het behoud van het archeologisch erfgoed. In de ABK is aangegeven in welke gebieden, binnen de gemeente, archeologische waarden aangetroffen kunnen worden. De ABK bevat regels hoe met deze archeologische waarde om te gaan zoals:

- aanwijzing tot gemeentelijk archeologisch monument;
- een archeologievergunning voor bodemversturende activiteiten in waardevolle gebieden;
- een onderzoekplicht voor overige gebieden.

In paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op de archeologische verwachtingen ten aanzien van het plangebied.

#### *Nota Cultuurhistorie (2004)*

De Nota Cultuurhistorie behandelt het cultuurhistorisch erfgoed zoveel mogelijk integraal (monumentenzorg, archeologie en landschapsbehoud) te behandelen. Centraal staat het streven het cultuurhistorisch erfgoed een bijdrage te laten leveren aan de eigen identiteit en herkenbaarheid van Gouda. Samen met de bestemmingsplannen vormt de nota het cultuurhistorisch beleidskader voor de begeleiding van bouwinitiatieven. In de nota is als beleid geformuleerd dat voor locaties waar zich nieuwe ontwikkelingen voordoen, een cultuurhistorische analyse wordt opgesteld. Door de analyse worden alle belangrijke waarden in kaart gebracht zodat daarmee, bij de uitvoering van het plan, zo goed mogelijk rekening kan worden gehouden. In dit kader dient ieder bestemmingsplan een cultuurhistorische paragraaf te bevatten. Dat wil zeggen dat aangegeven wordt welke waarden zich waar bevinden en hoe daarmee omgegaan wordt (aanlegvergunning, vrijstellingen, bouwvergunning e.d.). Bovendien dient bij elke grootschalige ontwikkeling een Cultuurhistorische Analyse (CHA) te worden gevoerd. Dat wil zeggen dat vooraf de cultuurhistorische waarden in kaart worden gebracht

zodat deze betrokken kunnen worden in het planproces als inspiratiebron dan wel als ruimtelijke randvoorwaarden. In aanvulling hierop zijn in de nota gebieden aangewezen waar bij toepassing van vrijstelling/ontheffing (afwijking van het bestemmingsplan) een CHA is voorgeschreven. Het plangebied ligt gedeeltelijk in de Krimpenerwaard. De cultuurhistorische waarde van de Krimpenerwaard wordt bepaald door de samenhang en herkenbaarheid van de oude structuren en patronen (verkavelingspatronen, wegprofielen en bebouwingsstroken) in het gebied.

#### *Monumentenverordening*

Om bij wijziging te kunnen toetsen of de waardevolle elementen van een beschermd monument zoveel mogelijk behouden blijven, is voor elke wijziging van een beschermd monument een vergunning nodig van burgemeester en wethouders. Dit geldt voor het gehele pand, inclusief interieur, bijgebouwen, tuinrichting, bomen etc. Jonge Bouwkunst betreft gebouwen en stedenbouwkundige structuren die tot stand gekomen zijn in de periode 1850-1940 en die qua verschijningsvorm bepalend zijn in het stedenbouwkundig of architectonisch beeld. De cultuurhistorische waarden hiervan hebben betrekking op het uitwendige van het betreffende object. Daarom is in de monumentenverordening bepaald dat voor (sloop of verbouw van) Jonge Bouwkunst een lichte monumentenvergunning vereist. Er geldt dus geen inwendige bescherming. Bedoeld is om ingrepen die de verschijningsvorm ernstig kunnen aantasten (zoals dakkapellen, grote uitbouwen, plaatsen kunststof kozijnen) zorgvuldig te kunnen toetsen. In het onderhavige plangebied is één monument aanwezig (Julianasluis).

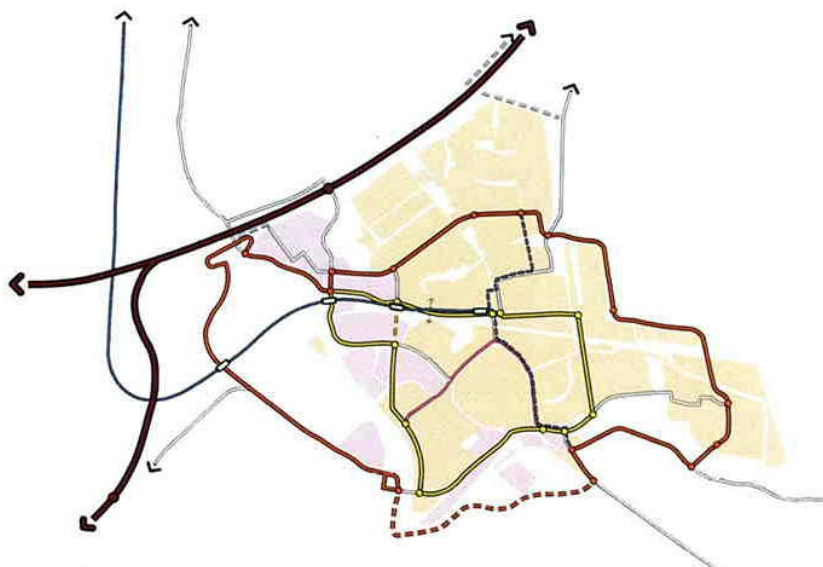
#### *Ruimtelijke Structuurvisie Gouda 2005-2030 (2005)*

De gemeente Gouda heeft de structuurvisie 2005-2030 opgesteld om een kader te geven waar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Dit is bedoeld als antwoord op de plannen die in de komende 20 jaar voorzien in sterke verstedelijking (15.000 tot 30.000 woningen) aan de westzijde van Gouda. In de visie wordt antwoord gegeven op drie vragen:

- wat zal de positie van de stad binnen de regio en de Randstad zijn, met name na de toekomstige verstedelijking?
- waar moet Gouda op inzetten? hoe kan de positieverandering van de stad ten gunste van Gouda en de regio worden aangewend?
- hoe kan dit kader worden gebruikt om lopende projecten binnen de stad op hun samenhang te bezien en nieuwe strategische projecten te formuleren?

Als gevolg van stedelijke ontwikkelingen in de stad en de Zuidplaspolder, zal de functie als regionale verzorgingskern binnen het groene hart afzwakken en Gouda steeds meer onderdeel worden van de Zuidvleugel van de Randstad. Hierdoor komt het voorzieningsapparaat in Gouda onder druk te staan. In de komende decennia zal Gouda zich ook meer moeten afstemmen op de regionale ontwikkelingen, wat dus zal betekenen dat er een verschuiving in het voorzieningsaanbod plaatsvindt.

Voortvloeiend uit het Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok is in de Ruimtelijke Structuurvisie Gouda rekening gehouden met de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg (zie figuur 9). Deze maakt het namelijk mogelijk om een volwaardige stadsring te ontwikkelen, die aan de zuid- en westzijde van de stad gebruikt maakt van provinciale wegen. De zuidelijke binnenstad wordt hiermee verlost van doorgaand verkeer.



**Figuur 9: Ontsluitingsstructuur Gouda (bron: ruimtelijke structuurvisie Gouda)**

#### *Mobiliteitsplan (2006)*

In en rond Gouda zijn verschillende grote projecten gaande, zoals Spoorzone en Goudse Poort. Ook regionaal staat een aantal ruimtelijke ontwikkelingen gepland, vooral aan de westzijde van de stad. Deze veranderingen gaan gepaard met een grote toename van verkeer naar en binnen de stad. Om het huidige en nieuwe verkeer in goede banen te leiden heeft de gemeente Gouda een mobiliteitsplan opgesteld. Dit plan geeft in hoofdlijnen aan op welke wijze de gemeente de Goudse verkeerssituatie de komende vijftien jaar wil verbeteren en beheren. De omvang van de autogroei is dusdanig groot, dat de bereikbaarheid van Gouda vanuit de Zuidplaspolder maar ook vanuit de rest van de regio, onvoldoende dreigt te worden. Om dit tegen te gaan en om de kwaliteit van de leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen, zijn ingrijpende maatregelen nodig.

Het Mobiliteitsplan is een uitwerking op het gebied van verkeer en vervoer van de Ruimtelijke Structuurvisie. Tevens is het Mobiliteitsplan een gemeentelijke doorvertaling van het verkeer- en vervoerbeleid op landelijk en provinciaal niveau. Om de ambities uit de Ruimtelijke Structuurvisie waar te maken, komen in het mobiliteitsplan verschillende manieren van vervoer aan bod met als doel om mensen te verleiden tot verantwoord mobiliteitsgedrag. Door het stimuleren van onder andere de fiets en het openbaar vervoer wil de gemeente overbelasting van de infrastructuur voorkomen waardoor ruimte blijft bestaan voor belangrijk economisch verkeer. Deze doelstelling is in het plan verder uitgewerkt in een aantal strategische keuzes. Ook is aangegeven wat nodig is om het autogebruik tot 2020 op verantwoorde wijze te verwerken en welke maatregelen verder onderzocht moeten worden. In verband daarmee wordt in het Mobiliteitsplan uitgegaan van realisering van de N207 – Zuidwestelijke Randweg. Het mobiliteitsplan is door de gemeenteraad in april 2007 vastgesteld. Met het mobiliteitsplan beschikt de gemeente Gouda over een samenhangend verkeer- en vervoersbeleid. Het plan is een kapstok voor de verschillende deelnota's verkeer en vervoer, zoals voor fietsen en parkeren en de wijkverkeersplannen.

#### *Masterplan Stolwijkersluis (2006)*

Het Masterplan Stolwijkersluis geeft een visie op de ontwikkeling van de omgeving van de rijksmonumentale Stolwijkersluis. Dit plan is samen met bewoners en belanghebbenden opgesteld, waarbij niet alleen de sluis wordt gerestaureerd, maar ook het gebied rond de sluis wordt ontwikkeld. Centraal staat in dit plan het herstellen en weer doorvaarbaar maken van de Stolwijkersluis en het behoud van het open veenweidelandschap achter de sluis. Het herstel en de ontwikkeling van de achterliggende polder geeft meerwaarde aan de plannen van gemeente Gouda. De agrariërs krijgen zo meer de mogelijkheden om zich op het toerisme te richten. Het wordt dan mogelijk om met een boot vanuit de Reeuwijkse plassen, via de historische binnenstad van Gouda naar de Krimpenerwaard te varen. Dat laatste komt ten goede voor Gouda als Waterstad.

#### *Groenstructuurplan Gouda 2007-2015 (2007)*

Het beleid van de gemeente Gouda is om de openbare ruimte in de stad schoon, heel en bruikbaar te houden. Het openbaar groen is één van de factoren die de kwaliteit van de openbare ruimte bepalen. In het Groenstructuurplan 2007-2015, vastgesteld op 30 mei 2007, zijn keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld ten aanzien van het openbaar groen. Het groenstructuurplan gaat met name in op de stedelijke groenstructuur. Maar om de samenhang met het oorspronkelijke omringende landschap te behouden, dringen elementen van het oorspronkelijke veen- en rivierenlandschap (veenlinten en oude dijkdoorbraken) zo diep mogelijk de stad in. Het groenstructuurplan streeft ernaar om de stadsparken aan de rand van Gouda robuuste groene overgangsgebieden te laten zijn tussen de stad en het buitengebied; veelal veenweidegebied.

#### *Sportief Gouda (2007)*

In 2007 heeft de gemeenteraad van Gouda de nota Sportief Gouda vastgesteld. In deze nota zijn de Goudse doelstellingen ten aanzien van sport voor de periode 2008-2011 geformuleerd. In de nota wordt onder andere ingegaan op verenigingsondersteuning, bevorderen van het aanbod en het realiseren van de benodigde voorzieningen. In het kader van de realisering van de ZWR zal het sportcomplex van SV Donk op Sluiseiland worden verplaatst naar de Oostpolder in Gouda.

#### *Gebiedsvisie Hollandse IJssel 2020 (2008)*

In vervolg op de hiervoor genoemde Ruimtelijke Structuurvisie heeft Gouda in 2008 de Gebiedsvisie Hollandsche IJssel Gouda vastgesteld. Hierin staat aangegeven hoe de relatie tussen de stad Gouda, de Hollandse IJssel en de Krimpenerwaard verbeterd zou moeten worden. In de gebiedsvisie staan de richtlijnen en de gewenste ontwikkelingen voor de komende tien jaar. De visie heeft betrekking op de rivier, de zellingen, oevers, dijken en het binnendijkse gebied. Met de gebiedsvisie kan de gemeente ideeën over de Hollandsche IJssel actief inbrengen bij plannen van andere overheden, bouwplannen en andere initiatieven die langs de Hollandsche IJssel worden ontwikkeld, toetsen en het overzicht en de samenhang van projecten langs de Hollandsche IJssel bewaken.



### 3.6.2 Gemeentelijk beleid Ouderkerk

#### *Koepelplan IJssellint (1996)*

Met als doel het opstellen van een samenhangende beleidsvisie, heeft de gemeente Ouderkerk het Koepelplan IJssellint opgesteld, waarbij het bebouwingslint in een breder kader wordt beschouwd. Niet alleen de interne samenhang, maar ook de relatie met het aangrenzende veenweidegebied en de Hollandsche IJssel is hierbij van belang. Het bebouwingslint en de zellingen worden hierin apart beschreven:

Het lint Middelblok/Veerstalblok bestaat uit een lint met verspreid staande boerderijen en woningen. Op sommige plekken is er sprake van waardevolle doorzichten over open, nat veenweidegebied. In het lint komt in enkele gevallen een grootschalig bedrijfscomplex voor. De ontwikkelingsvisie is kort te omschrijven als consoliderend en met behoud van landschap.

De zelling Middelblok-Groot (ongeveer 16 ha) is in een aantal fase opgehoogd en al sinds 1955 is er al sprake van opslag op het terrein. Het is onbekend waarmee de zelling is opgehoogd. Een vrijwel aaneengesloten zone met bedrijvigheid in verschillende verschijningsvormen vormt het belangrijkste kenmerk van deze zelling. Op het terrein ligt een aantal bedrijfswoningen. De ontwikkelingsvisie is gericht op het consolideren van deze zone en het zorgen voor geleiding door verplaatsing van de meest milieuhinderlijke bedrijven. Toename van bedrijvigheid dient te worden opgevangen met behulp van inbreiding. Het vormen van ecologische oevers en verbindingen en versterking van de parkeer- en verblijfsfunctie vormen tevens belangrijke uitgangspunten van deze visie. Hierbij zijn het realiseren van groene doorsteken en open houden van zichtlijnen van belang. De bestaande woonbebouwing mag niet worden uitgebreid en er dient gestreefd te worden naar visuele homogeniteit in de bebouwingskarakteristiek. Met de aanleg van de ZWR vanaf het Sluiseiland over de Hollandsche IJssel en over de zelling Middelblok Groot verandert de invulling op het oostelijke deel van de zelling aanzienlijk. Het resterende deel van Middelblok Groot is niet in het onderhavige inpassingsplan opgenomen.

#### *Ontwikkeling bedrijventerrein Veerstalblok (2008)*

In het kader van de partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland Oost heeft de gemeente Ouderkerk een ruimtelijke onderbouwing opgesteld ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Veerstalblok. Bij de vaststelling van de streekplanherziening is bepaald dat het bedrijventerrein pas na 2012 onder voorwaarden mag worden ontwikkeld. Hiervoor zal het bestemmingsplan moeten worden aangepast. Het toekomstige bedrijventerrein valt buiten het plangebied van het inpassingsplan.

#### *Bestemmingsplan Middelblok (voorontwerp)*

Voor de gronden ten zuidwesten en het dijklint ten noordoosten van het inpassingsplan (Middelblok/Veerstalblok) wordt door de gemeente Ouderkerk gewerkt aan het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. Het is de bedoeling dat het plangebied van dit plan aansluit op het plangebied van het onderhavige inpassingsplan. Het bestemmingsplan kan gekarakteriseerd worden als een overwegend consoliderend (behoudend) bestemmingsplan, waarbij de bestaande functies (wonen, werken, verkeer, etc.) worden gerespecteerd. In de bestemmingsregeling ligt het accent vooral op het bieden van rechtsbescherming ten aanzien van het bestaand gebruik van gronden en opstellen.

### 3.6.3 Gemeentelijk beleid Vlist

#### *Structuurvisie Vlist (2005)*

De structuurvisie, waarin ook de woonvisie is opgenomen, bepaalt de huidige positie, maar vooral de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente en doet daartoe uitspraken op alle fronten voorzover deze ruimtelijk relevant zijn. De visie heeft een planhorizon van circa 15 jaar (2020) met op sommige fronten een doorkijk tot 2030. In de structuurvisie wordt ingegaan op de ruimtelijke en functionele hoofdstructuur van de gemeente waarin rood en groen, leefbaarheid en landschap een plek hebben gekregen. Deze structuur is de kapstok voor het benoemen van concrete locaties en maatregelen. Deze krijgen voor het landelijk gebied een juridische vertaling in het bestemmingsplan landelijk gebied. Met betrekking tot de infrastructuur wordt in de structuurvisie opgemerkt dat de provinciale weg N228 Gouda-De Meern een tamelijk drukke weg, die vooral 's ochtends veel last heeft van vaststaand verkeer vanuit Haastrecht voor rotonde Stolwijkersluis. Dit heeft mede te maken met het feit dat hier voorrang moet worden verleend aan het verkeer dat van de provinciale weg N207 Gouda-Bergambacht (Schoonhovenseweg) komt. Deze weg vormt de tweede verkeersader door de gemeente. In de naaste toekomst zal de ZWR het verkeer rond Gouda naar de autosnelwegen A12 (Den Haag-Utrecht) en A20 (Rotterdam-Utrecht) leiden.

## 4 RICHTLIJNEN / RANDVOORWAARDEN

De beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening groeien de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe. Ook op rijksniveau wordt steeds meer aandacht gevraagd voor de wisselwerking tussen milieu en ruimtelijke ordening. Milieubeleid kan beperkingen opleggen aan de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen maar is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren. In het kader van de voorbereiding van de planvorming is onderzoek verricht naar de milieuaspecten die een rol kunnen spelen bij de afweging of bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen toegelaten kunnen worden. In de onderstaande paragrafen staan de resultaten verwoord.

### 4.1 Milieueffectbeoordeling

#### 4.2.1 Historie MER

In 1997 is gestart met het uitvoeren van een variantenstudie en verkeerskundige modelberekeningen ten behoeve van de ZWR. Uit deze verkeersberekeningen is gebleken dat de ZWR in de toekomst dusdanig zwaar belast zou kunnen worden dat de weg als 'autoweg' moet worden uitgevoerd. In dat geval is de aanleg van de weg m.e.r.-plichtig. Dit houdt in dat een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld, voordat een besluit kan worden genomen over de ruimtelijke reservering van de weg. Deze m.e.r.-plicht bij de aanleg van een nieuwe (auto)weg is gekoppeld aan een besluit over het eerste ruimtelijk plan waarin de aanleg van de weg mogelijk wordt gemaakt. Destijds is daarom besloten om de m.e.r.-procedure te koppelen aan het Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) Veerstablok. Eerst verscheen in 1997 een startnotitie voor het MER – Zuidwestelijke Randweg Gouda (MER-ZWR). Aansluitend bij de richtlijnen van de commissie m.e.r. is begin 2000 een eindconcept van het MER ter controle aan de commissie m.e.r. aangeboden. In hoofdlijnen betrof de reactie van de commissie m.e.r. een nadere detaillering en extra informatie op een aantal aspecten, alsmede een uitbreiding van de samenvatting. Daarnaast is in overleg met de commissie een extra alternatief opgenomen. Het definitieve MER is in oktober 2000 opgeleverd aan de Stuurgroep van het project.

Omdat het MER gekoppeld was aan het ISP is op basis van de resultaten van het MER een voorkeursalternatief bepaald. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uit het MER bleek financieel echter niet binnen de gestelde randvoorwaarden te liggen. Vervolgens was het de vraag welk alternatief dan als voorkeursalternatief aangemerkt moest worden. Omdat de resultaten uit het MER onvoldoende basis bleken om tot een definitieve keuze te komen, is een nadere afweging gemaakt tussen de drie alternatieven die door partijen als het meest gewenst werden aangemerkt. In deze afweging, waarvan de resultaten zijn vastgelegd in de Beslisnotitie, zijn de alternatieven 3A, 3B, 5 en 7 beoordeeld op hun ruimtelijke effecten (ruimtelijke inpassing, aantal te amoveren woningen en dergelijke). Uiteindelijk zijn op basis van deze afweging de alternatieven 3A en 3B door de stuurgroep aangewezen als voorkeursalternatief en zijn uitgewerkt in het concept ISP (2001).

Bij de besluitvorming bleek dat er in de gemeente Ouderkerk nog vragen bestonden over de mogelijkheden van alternatief 5. Hierop heeft de Stuurgroep besloten om een aanvullend onderzoek uit te voeren: de zogenaamde value-managementstudie. In deze studie is gezocht naar additionele financieringsmogelijkheden en aanpassing van het ontwerp van de drie alternatieven uit de Beslisnotitie om daarmee de haalbaarheid te vergroten. Dit heeft geleid tot een 'nieuw' (3) voorkeursalternatief dat vervolgens in het definitieve ISP is verwerkt (2002).

Het voorontwerp ISP (2002) en het MER hebben ter inzage gelegen in het kader van het artikel 10 Bro 1985. Daarnaast is een informatieavond georganiseerd waarbij bewoners en belangstellenden van beide gemeenten zijn geïnformeerd. Tenslotte zijn de verschillende documenten, inclusief schriftelijke reacties, het verslag van de PPC-behandeling en dat van de informatieavond aangeboden aan de commissie m.e.r., die op haar beurt het MER beoordeeld heeft en een advies heeft uitgebracht. De commissie m.e.r. heeft in dit advies voorgesteld een aanvulling op te stellen op het MER van oktober 2000 in verband met de relatief lange tijdspanne waarin ook nieuwe normen van kracht geworden waren. De aanvulling moest zich richten op:

- een actualisatie van verouderde gegevens (bijvoorbeeld verkeerscijfers);
- een aanvulling van ontbrekende gegevens (bijvoorbeeld archeologie);
- het benoemen van haalbare alternatieven in zowel maatschappelijke als financiële zin.

Om een zelfstandig leesbaar en overzichtelijk document te krijgen is ervoor gekozen om de Aanvulling MER als een nieuw integraal MER op te stellen.

#### 4.2.2 Aanvulling MER 2004

In het MER uit 2000 staan verscheidene alternatieven die in het voortraject vanuit financieel, maatschappelijk en/of technisch oogpunt niet haalbaar zijn gebleken. Dit geldt in hoofdlijnen voor de alternatieven ten zuiden en midden van de Veerstablokboezem en de tunnelvarianten van de alternatieven door Gouda. Deze alternatieven zijn dan ook niet meer opnieuw meegenomen. De wens naar reële en uitvoerbare alternatieven die binnen de gestelde randvoorwaarden passen heeft ertoe geleid dat tussen mei 2003 en oktober 2003 meerdere alternatieven in verschillende uitvoeringsvarianten zijn onderzocht en beoordeeld. In november 2003 is door de projectgroep een principekeuze gemaakt voor de uitwerking van een drietal alternatieven, te weten 3, 5 en 7. Deze liggen in de drie onderstaande zoekgebieden:

- In het Buitendijks gebied (3);
- Langs de Watertoren met een overkapping (5);
- Door de Krimpenerwaard (7).

In paragraaf 1.2 is een overzicht opgenomen van het besluitvormingstraject in het kader van de ZWR. Het besluit, waarvoor het Aanvulling MER werd opgesteld, is het ruimtelijk reserveren van het tracé van de ZWR in het Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok (zie nr. 1, bijlage I). In het Aanvulling MER 2004 (zie nr. 2, bijlage I) werd ten behoeve van de besluitvorming door de gemeenten een voorkeurstracé vastgesteld. Het milieubelang en de mogelijkheden om te komen tot het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), zoals in het MER beschreven, vormen belangrijke aspecten bij de keuze voor dit voorkeursalternatief. Echter ook andere belangen, zoals het economische belang, zijn meegewogen bij de keuze voor het voorkeurstracé.

#### 4.2.3 Toetsingsadvies commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. heeft op 17 maart 2005 een positief toetsingsadvies (zie nr. 4, bijlage I) uitgebracht op het MER (februari 2003), de aanvulling op het MER (november 2004) en de aanvullende informatie van de gemeente Gouda uit 10 februari 2005 (zie nr. 3, bijlage I). De Commissie heeft daarbij geadviseerd om enkele aspecten mee te nemen bij verdere besluitvorming omtrent het bestemmingsplan. In onderstaande tabel staat aangegeven hoe met het toetsingsadvies is omgegaan:

<b>Verkeersproblemen en doelen</b>	
<p>1. De Commissie adviseert zorgvuldig te kijken naar de relaties voor de ontsluiting van Gouda-Zuid-Oost en van Gouda-Oost naar de Krimpenerwaard;</p>	<p>In het MER dat mede ten grondslag ligt aan het onderhavige inpassingsplan is zorgvuldig gekeken naar de relaties voor de ontsluiting van Gouda-Zuid-Oost en van Gouda-Oost naar de Krimpenerwaard. De analyse van de reistijd op het traject Gouda-Zuid/Oost naar Krimpenerwaard is niet meegenomen in de aanvullende informatie (Gemeente Gouda, 10 februari 2005). Deze relatie is als minder relevant verondersteld voor de variantenafweging dan de relatie op de geanalyseerde trajecten: Krimpenerwaard vanaf de snelwegen, Gouda (Zuid) vanaf de Krimpenerwaard en Gouda-Zuid vanaf de snelwegen. Overigens geeft het traject 'Gouda (Zuid) vanaf de Krimpenerwaard' wel een goede indicatie van het traject 'Gouda-Oost – Krimpenerwaard', aangezien een groot deel van deze routes overeenkomen.</p>
<p>2. De Commissie adviseert verder inzichtelijk te maken hoe milieudoelstellingen en randvoorwaarden zijn afgewogen.</p>	<p>De basis voor de afweging wordt gevormd door het MER en de daaropvolgende stukken. Bij de verdere uitwerking van het tracé zijn de ecologische en milieutechnische effecten in beeld gebracht in het Compensatieplan respectievelijk de overige milieuonderzoeken, die mede aan dit inpassingsplan ten grondslag liggen. De conclusies ervan staan beschreven in hoofdstuk 4 en 5 van de toelichting op het inpassingsplan.</p>
<b>Beschermde soorten en gebieden</b>	
<p>3. De Commissie adviseert de beschermingsbeoordeling expliciet te maken en in samenspraak met het Zuid-Hollands Landschap voorstellen voor compensatie op te stellen die voldoen aan de eisen voor het inhoudelijke proces voor compensatie.</p>	<p>Zie punt 2. Bij het opstellen van het Compensatieplan (zie nr. 15, bijlage I) is uitdrukkelijk gebruik gemaakt van de kennis van het Zuid-Holland Landschap (ZHL). Zo zijn de ligging van compensatiegebieden en inrichting daarvan mede bepaald door het ZHL en zal het ZHL ook adviseren bij de aanleg en uitvoering van de overige mitigerende en compenserende</p>

	<p>maatregelen. Het ZHL is tevens de beoogde beheerder van de compensatievoorzieningen. De provincie heeft hierover afspraken gemaakt met het ZHL. Ook bij de selectie van de potentiële weidevogelcompensatiegebieden is het ZHL betrokken.</p>
<p>4. De Commissie adviseert de plannen voor compensatie bij het bestemmingsplan vast te leggen en daarnaast een ontheffingsprocedure in het kader van de Flora- en faunawet te doorlopen.</p>	<p>De gebieden voor natuurcompensatie (en –mitigatie) in de nabijheid van het wegtracé zijn in het plangebied van het inpassingsplan opgenomen en daarmee wordt de uitvoering van het Compensatieplan ook planologisch vastgelegd. Voor de natuurcompensatie van dotterbloemhooiland en weidevogelgebied (op grotere afstand van het plangebied) wordt nog zeer intensief gezocht en overlegd. Naar verwachting zullen, vóór de vaststelling van het inpassingsplan met de betrokken gemeenten bestuurlijke afspraken worden gemaakt over de natuurcompensatie in deze gebieden, zodat ook de uitvoering van deze maatregelen juridisch is verankerd.</p> <p>Een ontheffingsaanvraag ex artikel 75 van de Flora- en faunawet zal op korte termijn worden ingediend. Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt deze verleenbaar geacht, zodat de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan afdoende is verzekerd.</p>
<p><b>Hydrologie</b></p>	
<p>5. De Commissie adviseert bij de bestemmingsplannen inzichtelijk te maken hoe effecten op de aanwezige kwelstroom uit de IJssel naar de Veerstablokboezem voorkomen gaan worden.</p>	<p>Dit is meegenomen in de Watertoets (zie nr. 24, bijlage I), die mede aan het inpassingsplan ten grondslag ligt.</p>
<p>6. De Commissie gaat er vanuit dat negatieve effecten op de Stolwijkse vaart in het kader van de bestemmingsplannen in samenspraak met het Hoogheemraadschap zorgvuldig worden opgelost.</p>	<p>In overleg met het Hoogheemraadschap en de gemeente Gouda is de hoogteligging van de ZWR in relatie tot de brug over de Stolwijkse Vaart nader bepaald. Op basis van het akoestisch onderzoek blijkt dat met het toepassing van geluidsreducerende maatregelen aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.</p>

#### 4.2.4 Notitie actualisatie MER ZWR Gouda

Zoals ook uit de voorgaande paragrafen blijkt, kent de besluitvorming over het project ZWR Gouda een lange voorgeschiedenis. Ten behoeve van de realisatie van de ZWR is door de provincie Zuid-Holland het onderhavige inpassingsplan opgesteld. Dit inpassingsplan vervangt de bestemmingsplannen van de gemeenten Gouda, Ouderkerk en Vlist en is daarmee voor de ZWR het m.e.r. plichtig besluit (besluit m.e.r. 1994 C 1.2). De aanvulling MER 2004 is ruim 4 jaar oud en vastgesteld door de gemeenteraden van Gouda en Ouderkerk als bevoegd gezag. De aanvulling MER 2004 is opgesteld op basis van richtlijn die zijn opgesteld door de betreffende gemeenten. De vaststelling van het inpassingsplan is opnieuw een m.e.r. plichtig besluit, waarvoor geen afzonderlijke startnotitie en geen afzonderlijke richtlijnen zijn opgesteld. De verkorte procedure op grond van artikel 7.16 Wm wordt hier toegepast. De toepassing van de verkorte procedure is toegestaan.

M.e.r.-actualisatie is niet noodzakelijk als het voornemen niet wezenlijk afwijkt van de in het MER beschouwde alternatieven. En als er voldoende recent onderzoek is uitgevoerd om de gevolgen van het voornemen te beoordelen en volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Daarnaast is het van belang dat wijzigingen in autonome ontwikkeling, beleid of wet- en regelgeving het destijds gekozen voorkeursalternatief en/of meest milieuvriendelijk alternatief niet beïnvloeden.

De milieueffecten van de onderzochte alternatieven worden in het MER beschreven. Omdat er tussen 2004 en 2009 ontwikkelingen, voortschrijdende inzichten en wet- en regelgeving veranderd zijn, is in april 2009 een Notitie actualisatie MER ZWR Gouda opgesteld (nr. 5, bijlage I). Deze notitie motiveert kort per milieuaspect of er wijzigingen zijn ten opzichte van de situatie in 2004 en of eventuele wijzigingen consequenties hebben voor de effectbeoordeling.

##### *Alternatieven*

Uit de Notitie actualisatie MER blijkt dat het alternatief 3 uit het MER 2004, afgezien van een verschuiving en enkele andere kleine wijzigingen, overeenkomt met het ontwerptraject uit het inpassingsplan. Deze aanpassingen zijn zodanig beperkt dat ze geen wezenlijke invloed op de effecten hebben.

##### *Effectbeoordeling*

In het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan zijn afzonderlijke studies uitgevoerd voor de aspecten geluid, lucht, natuur en water. Een m.e.r.-actualisatie is niet noodzakelijk als het voornemen niet wezenlijk afwijkt van de in het MER beschouwde alternatieven. Daarnaast moet er voldoende recent milieuonderzoek uitgevoerd zijn om de gevolgen van het voornemen te beoordelen en volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Het nieuw uitgevoerde onderzoek is in principe voldoende recent. Deze onderzoeken zijn bijlagen bij het inpassingsplan. Er zijn geen relevante wijzigingen in de autonome ontwikkeling ten opzichte van hetgeen beschreven is in het MER.

##### *Procedureel*

De Notitie actualisatie zal tezamen met het 'oorspronkelijke' mer en het ontwerp inpassingsplan gedurende zes weken ter inzage worden gelegd en de Commissie m.e.r. zal op basis van de eerdergenoemde stukken en de Notitie actualisatie MER worden gevraagd te beoordelen of het MER nog steeds van voldoende kwaliteit is om een

besluit te nemen, zodat dat advies kan worden meegenomen in de besluitvorming inzake het inpassingsplan door Provinciale Staten.

In de navolgende paragrafen worden de resultaten van de uitgevoerde (aanvullende) onderzoeken nader beschreven.

## 4.2 Verkeer

Voor het ontwerp van de ZWR is het essentieel dat bekend is hoeveel verkeer de ZWR en omliggende wegen krijgen te verwerken. Vanaf de start van het project milieueffectrapportage (MER) ZWR Gouda tot en met het opstellen van het Inpassingsplan zijn verschillende prognosecijfers ontwikkeld voor het verkeer. De redenen van het wijzigen van de verkeersprognosecijfers zijn niet altijd eenduidig vastgelegd, dit kan tot onduidelijkheden leiden.

Ten tijde van het opstellen van de MER ZWR is in 2003 voor de effectbepaling gebruikt gemaakt van verkeerscijfers afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeente Gouda (Questor). Bij het opstellen van de MER is er destijds bewust voor gekozen enkel de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele projecten mee te nemen (model Gouda 2002, prognosejaar 2015). De aanleg van onzekere ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe infrastructuur is hierbij buiten beschouwing gelaten (de ZWR is uiteraard wel meegenomen in de MER, als alternatief). Nadat de MER was afgerond is er discussie geweest over de al dan niet meegenomen ontwikkelingen in de omgeving, die van invloed zouden kunnen zijn op de verkeersstromen. Naar aanleiding hiervan is het model aangepast en het prognosejaar gewijzigd in 2020. De wijzigingen van het model zijn vastgelegd in een notitie (DRM/06/8224) en zijn door de betrokkenen (gemeente Gouda, Ouderkerk en Vlist, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard en de provincie) ondertekend.

Gelet op het belang van de verkeerscijfers in relatie tot de overige onderzoeken en benodigde maatregelen is in april 2009 een Toelichting Verkeersmodel opgesteld (zie nr. 9, Bijlage I) waarin de herkomst van de verkeerscijfers van respectievelijk de MER en het inpassingsplan zijn aangegeven. Daarin is tevens toegelicht wat de achtergrond achter de wijzigingen van de verkeerscijfers is. In dat onderzoek wordt geconcludeerd dat de belangrijkste verschillen tussen de modellen 2015 en 2020 qua ruimtelijke ontwikkelingen de Spoorzone en Goudsepoort zijn. Infrastructureel zijn er geen grote verschillen tussen de modellen 2015 en 2020. Er is destijds bewust voor gekozen om een worst-case scenario door te rekenen voor de ZWR; wel enkele ruimtelijke ontwikkelingen, maar niet de infrastructuur meenemen (omdat er destijds geen grote infrastructurele projecten vastgesteld waren).

De modelcijfers (avondspitsuur) in de diverse rapporten zijn consistent. Dat wil zeggen dat de juiste modelcijfers zijn gebruikt op de diverse tijdstippen.



## 4.3 Geluid

### 4.3.1 Railverkeerslawaai

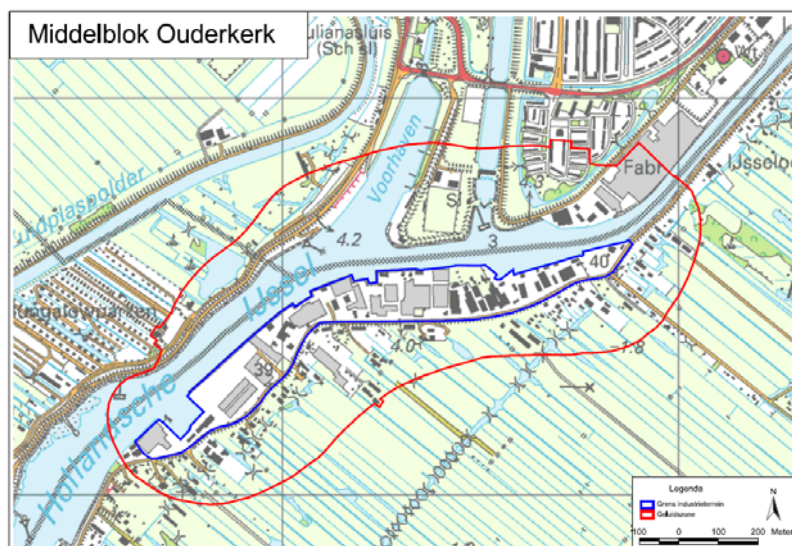
#### *Wettelijk kader*

Ter bepaling van de geluidsbelasting dient op grond van artikel 4 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (afgekort BGS, uitvoeringsbesluit van de Wet geluidhinder (Wgh)) iedere spoorlijn in beschouwing te worden genomen. Deze spoorwegen hebben een zone, een aandachtsgebied waarbinnen akoestisch onderzoek dient plaats te vinden. Aangezien het onderhavige plangebied niet valt binnen de geluidzone van een spoorlijn is hiernaar verder geen onderzoek verricht.

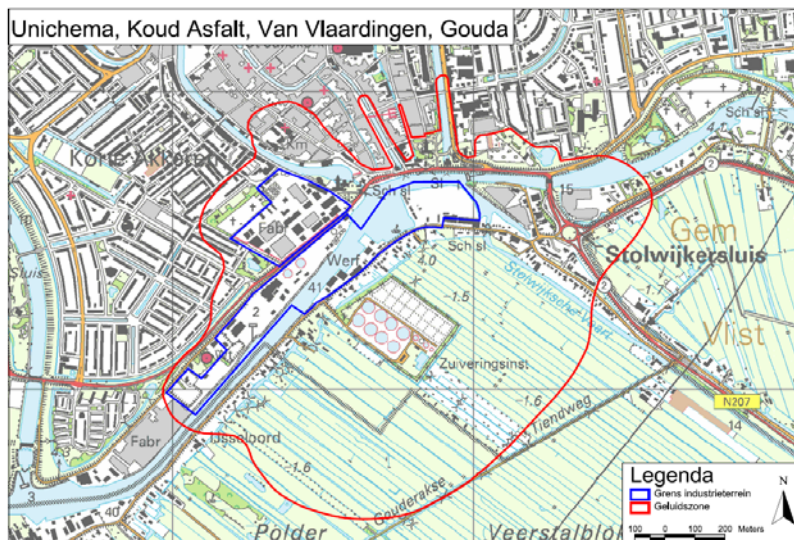
### 4.3.2 Industrielawaai

#### *Wettelijk kader*

In de (directe) omgeving van het plangebied zijn de industrieterreinen Middelblok in de gemeente Ouderkerk en Unichema/Koudasfalt/Van Vlaardingen (UKV) en Kromme Gouwe in de gemeente Gouda gelegen. Dit betreft industrieterreinen overeenkomstig artikel 40 van de Wet geluidhinder (Koninklijk Besluit d.d. 21 december 1990, nummer 90.024165 voor het industrieterrein Middelblok en Koninklijk Besluit, d.d. 8 mei 1991, 91.004227 voor UKV). Op deze industrieterreinen kunnen zich bedrijven vestigen die worden genoemd in artikel 2.4 van het Inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer (de zogenaamde grote lawaaimakers). Op grond van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder is rondom een dergelijk terrein een zone vastgesteld, waarbuiten de etmaalwaarde van het gemiddelde geluidsniveau ten gevolge van alle bedrijven op het terreinen niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). De zone is dus in feite een planologisch aandachtsgebied, waarbinnen regels van kracht zijn, die aan zowel industriële activiteiten als aan woningbouw beperkingen opleggen.



**Figuur 10: Geluidszone Industrielawaai Middelblok (bron: milieudienst ISMH)**



**Figuur 11: Geluidszone industrielawaai Unichema/Koud Asphalt/Van Vlaardingen (bron: milieudienst ISMH)**

Het plangebied van het inpassingsplan ligt gedeeltelijk binnen de grens van het industrieterrein Middelblok in Ouderkerk en binnen de geluidszone van het industrieterrein Unichema/Koudasfalt/Van Vlaardingen. De nieuwe geluidszone van het industrieterrein Kromme Gouwe in Gouda (zoals vastgelegd in het facetbestemmingsplan Industrielawaai Kromme Gouwe) valt buiten het plangebied. Indien woningbouw buiten het industrieterrein, maar binnen de wettelijke zone wordt geprojecteerd dan dient onderzoek te worden uitgevoerd naar de geluidsbelasting van deze woningen. Indien de geluidsbelasting meer dan 50 dB(A) bedraagt kan de betrokken gemeente een hogere waarde vaststellen. De maximale hogere waarde voor nieuwe woningen bedraagt 55 dB(A). Aangezien het onderhavige inpassingsplan geen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt, is volstaan met het opnemen van de bestaande geluidszones van de industrieterreinen Middelblok en Unichema/Koudasfalt/Van Vlaardingen.

#### 4.4.3 Wegverkeerslawaai

In het kader van het inpassingsplan is in april 2009 akoestisch onderzoek verricht (zie 6, bijlage I). In dit onderzoek wordt ingegaan op toekomstige geluidbelasting vanwege nieuwe wegen op de gevels van de woningen en de te wijzigen weg(vakken). Deze geluidbelastingen zijn getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder en de resultaten zijn hieronder kort beschreven.

##### *Wettelijk kader*

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg van rechtswege een zone heeft. Een zone is in feite het akoestisch aandachtsgebied waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van toepassing zijn. De geluidzone ligt altijd aan weerszijden van de weg. De grootte van deze zone is voor de verschillende situaties afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. Als buitenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Het stedelijk gebied is het complement hiervan. De zonebreedtes zijn in de volgende tabel opgenomen.

Aantal rijstroken	Zone breedte*	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
5 of meer	350	600
3 of 4	350	400
1 of 2	200	250

\* géén zone bij wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied, alsmede bij wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

Ingevolge de Wgh moet daarbij onderscheid gemaakt worden tussen:

1. de aanleg van een nieuwe weg;
2. de reconstructie van een weg.

Ad. 1. Bij de aanleg van een nieuwe weg wordt in de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde op de gevels van de woningen gehanteerd van 48 dB. Wanneer deze waarde aan de gevel van de woning wordt overschreden, zal moeten worden nagegaan welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze overschrijding terug te brengen, bij voorkeur tot 48 dB. Het is mogelijk hogere geluidbelastingen maximaal toe te staan. Deze waarde kan bij nieuwe wegaanleg maximaal 63 dB bedragen. Het is noodzakelijk dat dan wordt aangetoond dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffende zijn of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Ad. 2. De regels voor wijziging van een bestaande weg zijn opgenomen in afdeling 4 van hoofdstuk 6 van de Wgh. In de Wgh wordt rekening gehouden met het gegeven dat niet elke wijziging ook tot een verhoging van de geluidbelasting leidt. Er behoeft dan ook uitsluitend een toetsing aan grenswaarden plaats te vinden als er sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de Wgh. Om vast te kunnen stellen of er sprake is van een 'reconstructie' dient dus altijd onderzoek plaats te vinden. Pas wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd, geldt de grenswaardenregeling.

#### *Uitgangspunten*

Ten behoeve van de aanleg van de ZWR Gouda zijn de onderstaande situaties berekend en getoetst:

1. de aanleg van de ZWR;
2. de wijziging aan de Kanaaldijk/Rotterdamseweg;
3. de wijziging aan de Middelblok;
4. de wijziging aan de Schoonhovenseweg\*.

\* De eerste woonboot aan de noordzijde van de nieuwe aan te leggen ZWR wordt geamoveerd ten behoeve van de aansluiting op de ZWR. Deze woonboot is derhalve niet beschouwd in de berekeningen en de toetsing.

De geluidberekeningen zijn verricht met Standaard Rekenmethode II (SRM2) zoals gestelde in bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten behoeve van de nieuwe ZWR is de geluidbelasting berekend voor het toetsjaar 2020. Voor de aansluitende wegvakken wordt zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie berekend. Dit betreft de toetsjaren 2003 en 2020. De verkeersgegevens voor het

onderzoek en de snelheden op de wegen zijn geleverd door de Provincie Zuid-Holland. De ZWR Gouda wordt voorzien van geluidarm asfalt. Ten behoeve van de berekeningen is uitgegaan van dunne deklagen 2.

Volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag de berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat de motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen waarop 70 km per uur of meer wordt gereden geldt een aftrek van 2 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid lager dan 70 km per uur geldt een aftrek van 5 dB. Alle in het onderzoek genoemde geluidbelastingen zijn inclusief de aftrek. Onder bepaalde voorwaarden is ontheffing van de voorkeursgrenswaarde mogelijk bij het college van Burgemeester en Wethouders (B&W). Deze voorwaarden hebben betrekking op het onvoldoende doeltreffend zijn van de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen, dan wel op het ontmoeten van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a, lid 5).

#### *Resultaten*

- Zuidwestelijke Randweg

Uit de resultaten blijkt dat op een aantal woningen de geluidbelasting vanwege de nieuwe ZWR meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde zijn geluidbeperkende maatregelen noodzakelijk.

- Kanaaldijk/Rotterdamseweg

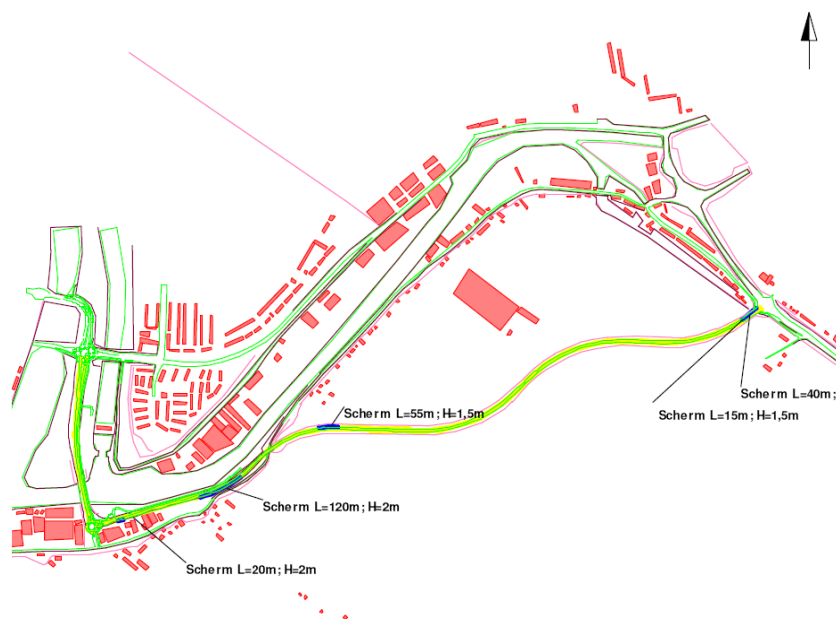
Uit de berekeningen blijkt dat vanwege de wijzigingen aan de Kanaaldijk/Rotterdamseweg de toename van de geluidbelasting niet meer bedraagt dan 1,5 dB bedraagt. Volgens de Wet geluidhinder is derhalve geen sprake van reconstructie. Opgemerkt wordt dat er vanuit is gegaan dat het kindercentrum Bommelstein in de bestaande situatie gehandhaafd blijft. Ten gevolge van de wijzigingen aan de Kanaaldijk/Rotterdamseweg is volgens de Wet geluidhinder geen sprake van reconstructie.

- Middelblok

In de zone van het onderzoeksgebied waarbinnen de wijziging aan de Middelblok (bij de aansluiting op de ZWR) plaatsvindt, bevinden zich twee woningen. Op deze woningen bedraagt de toename van de geluidbelasting niet meer dan 1,5 dB. Volgens de Wet geluidhinder is derhalve geen sprake van reconstructie. Hierna wordt ingegaan op de geluideffecten op de Hollandsche IJsseldijk.

- Schoonhovenseweg

Uit de berekeningen blijkt er vanwege de wijzigingen aan de Schoonhovenseweg de toename van de geluidbelasting niet meer bedraagt dan 1,5 dB. Er is volgens de Wet geluidhinder dus geen sprake van reconstructie. Ten gevolge van de wijzigingen aan de Schoonhovenseweg is volgens de Wet geluidhinder geen sprake van reconstructie. Er worden geen aanvullende akoestische eisen gesteld aan deze weg.



**Figuur 12: overzicht geluidsschermen ZWR Gouda (bron: akoestisch onderzoek, april 2009)**

#### *Conclusie en advies*

Op vier locaties langs de ZWR wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde zijn geluidbeperkende maatregelen onderzocht. Voor de ZWR is uitgegaan van de verharding dunne deklagen 2. Dit betreft een zeer geluidarme verharding. De geluidreductie van wegdekverharding op de ZWR dient gelijkwaardig te zijn aan dit wegdek. Aanvullend zijn schermmaatregelen op de locaties onderzocht om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Resumerend dienen de onderstaande schermmaatregelen in combinatie met de verharding dunne deklagen 2 te worden getroffen:

- Ter hoogte van Middelblok 196: hoogte 2 meter; lengte 20 meter;
- Langs Zelling/Gouderakسدijk zuidzijde: hoogte 2 meter; lengte 120 meter;
- Langs Zelling/Gouderakسدijk noordzijde: hoogte 1,5 meter; lengte 55 meter;
- Nabij Schoonhovenseweg noordzijde: hoogte 2 meter; lengte 40 meter en aansluitend hoogte 1,5 meter; lengte 15 meter.

Deze staan weergegeven in figuur 12.

#### *Uitstraling van de geluideffecten*

In het kader het inpassingsplan zijn tevens de geluideffecten onderzocht vanwege de nieuwe N207 Zuidwestelijke Randweg (ZWR) op de Hollandsche IJsseldijk van de ZWR tot aan Krimpen aan de IJssel (Middelblok - Kattendijk - IJsseldijk Noord - IJsseldijk West). Deze wegen worden hierna samengevat als de Hollandsche IJsseldijk.

#### *Wettelijk kader*

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wegvakken buiten het onderzoeksgebied, in het bijzonder de Hollandsche IJsseldijk. Voor deze weg(vakken) is geen sprake van reconstructie zoals gedefinieerd in art. 1 Wgh. Voor deze wegen kan wel art. 99, lid 2

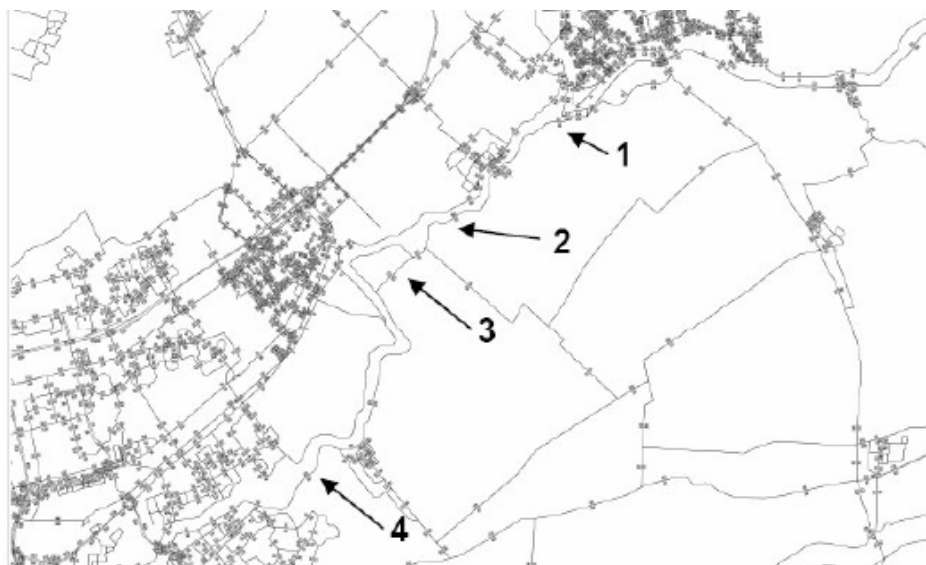
Wgh van toepassing zijn. In art. 99, lid 2 Wgh is omschreven dat indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of wegdelen, ook inzicht dient te worden gegeven in de effecten op die andere wegen. Voor deze wegen gelden echter geen grenswaarden.

#### *Uitgangspunten*

In dit onderzoek zijn de geluideffecten van de volgende situaties inzichtelijk gemaakt:

- het referentiejaar 2005
- het jaar 2020 zonder aanleg ZWR
- het jaar 2020 met aanleg ZWR

De verkeersgegevens op de Hollandsche IJsseldijk zijn ontleend aan de notitie "Eindnotitie verkeerssituatie Middelblok", kenmerk VB-SE20080217, d.d. 20 januari 2009, opgesteld door DHV. De verdeling van het verkeer is ontleend aan tellingen uitgevoerd op de IJsseldijk in december 2007. Er zijn vier wegvakken beschouwd. In figuur 13 zijn de locaties weergegeven.



**Figuur 13: Overzicht beschouwde wegvakken (bron: akoestisch onderzoek, april 2009)**

#### *Resultaten*

Uit de resultaten blijkt dat op het wegvak Middelblok wordt voldaan aan het criterium zoals omschreven in art 99, lid 2 Wgh. Er bestaat echter geen formele plicht op grond van de Wgh om maatregelen te treffen vanwege de geluidtoename op dit wegvak. Gezien de geringe mate van overschrijding zijn de kosten van het treffen van geluidbeperkende maatregelen (vervangen wegdekverharding, aanleggen van geluidschermen) hoog in verhouding tot de gewenste geluidreductie.

Op basis van het bovenstaande zijn vanwege de aanleg van de N207 Zuidwestelijk Randweg Gouda geen geluidbeperkende maatregelen aan het wegvak Middelblok voorzien.

#### 4.4 Luchtkwaliteit

In het kader van dit inpassingsplan is door DHV in mei 2009 een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit (zie nr. 7, bijlage I). In dit onderzoek is de luchtkwaliteit getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (verder te noemen: Wet luchtkwaliteit, Wlk). De resultaten zijn hieronder kort beschreven.

##### *Wettelijk kader*

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht is opgenomen onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer en staat bekend als de 'Wet luchtkwaliteit' (Wlk) (Stb. 2007, 434). Deze wet is op 15 november 2007 in werking getreden en is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit. Onder de Wlk vallen de volgende AMvB's en Ministeriële Regelingen:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (StB 440, 2007);
- Besluit gevoelige bestemmingen (StB 14, 2009);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (SC 218, 2007);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 220, 2007; rectificatie SC 237, 2007);
- Wijziging Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 136, 2008; SC 245, 2008; SC 53, 2009);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 (SC 218, 2007).

Dit onderzoek is uitgevoerd conform de bovenstaande wet- en regelgeving.

Op grond van de huidige Wlk kan een project doorgang vinden op basis van de volgende gronden:

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project voldoet aan de eisen ten aanzien van gevoelige bestemmingen (art. 5.16a).

In de Wlk zijn grenswaarden (7 stoffen) en richtwaarden (5 stoffen) opgenomen voor concentraties van stoffen in de buitenlucht. Voor grenswaarden geldt dat het voorgeschreven kwaliteitsniveau moet zijn bereikt en vervolgens in stand moet worden gehouden (zie onderstaande tabel). Voor richtwaarden geldt dat het voorgeschreven kwaliteitsniveau zoveel mogelijk moet zijn bereikt en dat het, waar aanwezig, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden. In de Wlk zijn richtwaarden opgenomen voor de stoffen benzo(a)pyreen (1 ng/m<sup>3</sup>, jaargemiddeld), arseen (6 ng/m<sup>3</sup>, jaargemiddeld), cadmium (5 ng/m<sup>3</sup>, jaargemiddeld), nikkel (20 ng/m<sup>3</sup>, jaargemiddeld) en ozon. De concentraties van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch ten opzichte van de normen. Voor deze stoffen zijn in dit onderzoek berekeningen uitgevoerd. Het toetsen van de stoffen stikstofoxiden, lood en ozon is in het kader van dit onderzoek niet relevant. Alle overige stoffen zijn op kwalitatieve wijze beschouwd en getoetst aan de normen uit de Wlk.

Stof	Grenswaarde	Toetsingsperiode
NO <sub>2</sub> (stikstofdioxide)	40 µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde
	200 µg/m <sup>3</sup>	Uurgemiddelden, mag max. 18x per kalenderjaar overschreden worden
CO (koolmonoxide)	10.000 µg/m <sup>3</sup>	8 uurgemiddelde
C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> (benzeen)	5 µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde
SO <sub>2</sub> (zwaveldioxide)	125 µg/m <sup>3</sup>	24 uurgemiddelden, mag max. 3x per kalenderjaar overschreden worden
	350 µg/m <sup>3</sup>	Uurgemiddelde, mag max. 24x per kalenderjaar overschreden worden
PM <sub>10</sub> (fijn stof)	40 µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde
	50 µg/m <sup>3</sup>	24 uurgemiddelden, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden.

Projecten waarvan aannemelijk is gemaakt dat ze niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, kunnen in overschrijdingssituaties conform de Wlk toch gerealiseerd worden. Hiervoor wordt een grens gehanteerd van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Dit betekent dat voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> projectbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> in situaties waarin de jaargemiddelde concentraties de grenswaarde overschrijden. In het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteit) zijn beperkingen opgenomen ten aanzien van de ontwikkeling of uitbreiding van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van provinciale en rijkswegen.

Voor het vaststellen van de effecten van een project op de luchtkwaliteit, zijn in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) regels opgenomen. Deze regels hebben betrekking op de locaties waar en de wijze waarop concentraties berekend en getoetst dienen te worden. In dit onderzoek zijn de concentraties ten gevolge van wegverkeer berekend op basis van standaardrekenmethode 2, op maximaal 10 meter van de wegrand. Op locaties waar bebouwing op minder dan 10 meter van de wegrand is gelegen, is de gevel als toetslocatie aangehouden.

#### *Uitgangspunten onderzoek*

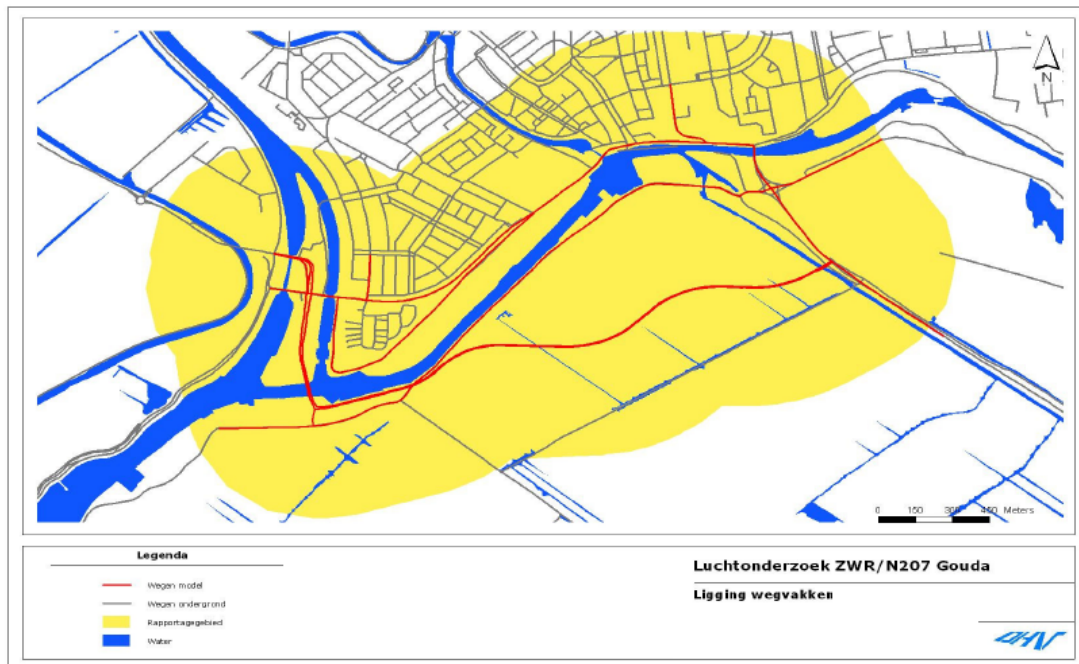
De gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit binnen het invloedsgebied van het plan zijn bepaald voor het jaar 2011. Dit is het eerste volledige kalenderjaar waarop de Zuidwestelijke Randweg N207 is opengesteld. Daarnaast is een kwalitatieve doorkijk gemaakt naar het jaar 2015.

Voor de effecten van de realisatie van de Zuidwestelijke Radweg N207 zijn voor de jaren 2011 en 2015 de verkeersgegevens gehanteerd van het jaar 2020. Hierbij zijn de emissiefactoren en achtergrondconcentraties van het jaar 2011 en 2015 beschouwd. Dit betreft derhalve een worst-case situatie waarmee een overschatting van de concentraties wordt gegeven.

Bij overschrijding van de grenswaarden wordt de autonome ontwikkeling onderzocht om de planbijdrage te bepalen (concentratie na planontwikkeling minus concentratie bij autonome ontwikkeling). Indien er geen sprake is van een overschrijding is deze stap niet relevant, omdat na realisatie van het plan wordt voldaan aan de grenswaarden.



Het onderzoek richt zich op de wegen direct in het invloedsgebied van het plan. Hierbij zijn de wegen beschouwd met de grootste absolute intensiteit en de grootste verkeersaantrekkende werking vanwege het plan. In de onderstaande figuur is het onderzoeksgebied aangegeven.



**Figuur 14: Onderzoeksgebied en ligging wegvakken**

Alle beschouwde wegvakken zijn berekend met standaardrekenmethode 2 (SRM2). Hiervoor is het door het RIVM geaccrediteerde verspreidingsmodel Pluim Snelweg versie 1.4 toegepast. Ook een aantal binnenstedelijke wegen zijn met dit model berekend vanwege de eenduidigheid van de uitkomsten. Indien wordt aangetoond dat de waarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> ruimschoots onder de grenswaarden liggen, dan zullen berekeningen voor de binnenstedelijke situaties met een ander rekenmethode niet leiden tot een andere conclusie.

Op basis van de invoergegevens (verkeersgegevens en verkeersaantrekkende werking, achtergrondconcentraties, emissiefactoren) zijn de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> conform Rbl 2007 berekend op maximaal 10 meter, behalve op locaties waar bebouwing om minder dan 10 meter vanaf de wegrand is gelegen. Daar is de gevel als toetslocatie aangehouden.

De berekende PM<sub>10</sub>-jaargemiddelde concentraties zijn gecorrigeerd voor het aandeel zeezout en vervolgens getoetst aan de betreffende grenswaarden uit de Wlk. De jaargemiddelde concentraties zijn getoetst aan indicator concentraties voor de uurgemiddelde (NO<sub>2</sub>) of etmaalgemiddelde (PM<sub>10</sub>) concentraties.

Voor de luchtkwaliteit in Nederland zijn de stoffen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> maatgevend. In dit onderzoek zijn voor deze stoffen berekeningen uitgevoerd. Voor wat betreft de overige Wlk-stoffen zijn overschrijdingen van normen in de Nederlandse situatie redelijkerwijs

uitgesloten. Voor deze stoffen is een screening uitgevoerd. De effecten van het project op de concentraties  $PM_{2,5}$  in relatie tot de vanaf 2015 geldende jaargemiddelde grenswaarde, zijn conform de toelichting op de wijziging op de Rbl d.d. 17-12-2008 niet berekend. De Europese richtlijn stelt dat nog niet verplicht, de wettelijke grondslag daarvoor ontbreekt en er moeten nog adequate meet- en rekenmethoden voor gerealiseerd worden. De effecten op de concentraties  $PM_{2,5}$  zijn daarom kwalitatief in dit onderzoek meegenomen.

#### *Rekenresultaten*

##### **Stikstofdioxide ( $NO_2$ )**

In 2011 en 2015 vindt ten langs de onderzochte wegvakken geen overschrijding plaats van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie en het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde voor  $NO_2$  uit de Wlk.

##### **Fijnstof ( $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ )**

- Langs de onderzochte wegvakken vindt in 2011 en 2015 na planontwikkeling geen overschrijding plaats van de jaargemiddelde grenswaarde en het aantal toegestane overschrijdingen van de etmaalgemiddelde grenswaarde voor  $PM_{10}$  uit de Wlk.
- Op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten is overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor  $PM_{2,5}$ , welke in 2015 van kracht wordt, langs de onderzochte wegvakken redelijkerwijs uitgesloten.

##### **Overige Wlk-stoffen**

Langs de onderzochte wegvakken is overschrijding van de grenswaarden voor de overige Wlk-stoffen redelijkerwijs uitgesloten.

#### *Conclusies*

Op basis van dit luchtonderzoek voldoet de realisatie van de Zuidwestelijke Randweg N207 aan artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer.

## **4.5 Externe veiligheid**

### **4.4.4 Kwantitatieve Risicoanalyse**

In het kader van de planvorming is door Royal Haskoning in mei 2009 een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) opgesteld (zie nr. 11, bijlage I). Aangezien zich in (of in de nabije omgeving van) het plangebied geen spoorverbindingen of buisleidingen bevinden wordt in de QRA alleen ingegaan op het opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen over de weg.

#### *Wettelijk kader*

In het kader van het verbeteren van de verkeersafwikkeling in en rondom het zuidelijk deel van Gouda, is besloten tot de realisatie van de ZWR, ter vervanging van de huidige ligging van de N207 door de bebouwde kom van Gouda. In aanvulling op de inzichten uit het MER, zijn de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van de realisatie van de provinciale ZWR nader onderzocht. Het opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen

kunnen vrijkomen. Het risico voor omwonenden, werknemers in bedrijven en bezoekers van winkels, hotels, e.d. wordt gevat onder het begrip externe veiligheid.

Externe veiligheidsrisico's worden getoetst aan de criteria die zijn vastgelegd in de 'Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Om het risico goed in beeld te kunnen brengen en te kunnen toetsen aan normen, wordt een tweetal begrippen gehanteerd: het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een risicobron, zoals een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren als een soort veiligheidszone op een kaart worden weergegeven.

Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt bijvoorbeeld gebruikt om vast te stellen of de woningdichtheid in een bepaald gebied nog kan worden vergroot.

Voor de vraag of een bepaalde situatie toelaatbaar is, worden de risiconormen gehanteerd, die door de rijksoverheid zijn vastgesteld in de Nota Risiconormering Vervoer gevaarlijke Stoffen (ministerie van V&W, 1996). Deze normen hebben (nog) geen wettelijke status. Voor nieuwe situaties is de *grenswaarde* voor het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gesteld op een niveau van 10-6/jr. Voor bestaande situaties is dit een *streefwaarde*. De waarde "10-6/jaar" wil zeggen dat een persoon die zich onafgebroken, onbeschermd op die bepaalde plaats bevindt de kans heeft van één miljoenste per jaar om te overlijden door een ongeluk met gevaarlijke stoffen op het betreffende stuk (water)weg of spoor. Hierbij is het niet van belang of en hoe vaak er mensen op die bepaalde locatie aanwezig zijn.

De oriënterende waarde voor het groepsrisico is per km-route of -tracé bepaald op  $10^{-2}/N^2$ . Dat wil zeggen dat een calamiteit met 10 slachtoffers met maximaal een frequentie van  $10^{-4}$  per jaar (eens in de 10.000 jaar) op mag treden. Een calamiteit met 100 slachtoffers mag maximaal met een frequentie van  $10^{-6}$  per jaar (eens in de miljoen jaar) optreden, et cetera. Het GR geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers. Bij de berekening van het GR wordt, in tegenstelling tot het PR, wel rekening gehouden met het daadwerkelijke aantal (potentiële) slachtoffers langs de transportas.

#### Onderzoek

In de bestaande situatie vindt het transport van gevaarlijke stoffen plaats via de zuidelijke rand van Gouda. Hierbij loopt de N207 via de Rotterdamse weg, welke langs woonbebouwing gelegen is. In de toekomst wil de provincie Zuid-Holland een nieuwe weg aanleggen om verkeershinder in de bebouwde kom van Gouda te voorkomen. Hiervoor zal een nieuwe weg aangelegd worden ten zuidwesten van de bebouwde kom van Gouda.

Voor het in kaart brengen van de wijzigingen op het gebied van externe veiligheidsrisico's door de realisatie van de ZWR zijn voor diverse scenario's deze

risico's doorgerekend. Tevens wordt er onderscheid gemaakt in het jaar waarin de scenario's voor kunnen komen. Dit in verband met toekomstige bebouwingen in de nabije omgeving en door wijzigingen in het transport van gevaarlijke stoffen.

De volgende scenario's zijn onderzocht:

- Huidige situatie (2008), zonder realisatie ZWR;
- Autonome ontwikkeling (2020), zonder realisatie ZWR;
- Toekomstige situatie (2008), met realisatie ZWR;
- Toekomstige situatie (2020), met realisatie ZWR;

Voor het beoordelen van risico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg zijn risicoberekeningen uitgevoerd met het risicoberekeningsmodel RBM-II. Voor de modellering hiervan zijn zowel gegevens nodig over aanwezige personen in de omgeving alsmede gegevens omtrent het transport van gevaarlijke stoffen.

#### *Conclusies*

Met behulp van het softwarepakket RBM-II is voor de diverse scenario's het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) berekend. Uit de berekende externe veiligheidsrisico's blijkt het volgende:

- In de huidige situatie wordt voldaan aan de normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden;
- In de autonome ontwikkeling vindt geen waarneembare verhoging plaats van het plaatsgebonden risico en slechts een geringe toename van het groepsrisico. In deze situatie wordt voldaan aan de normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden;
- Ten gevolge van de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg blijft het plaatsgebonden risico ongeveer gelijk aan de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling. In deze situatie wordt voldaan aan de normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden;
- Ten gevolge van de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg wordt de kans op een ongeval met een maximaal aantal slachtoffers kleiner. Ook het maximale aantal slachtoffers neemt door de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg af;
- Door de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg neemt de 'hoogste kans' op een klein aantal slachtoffers in geringe mate toe.

#### 4.4.5 Verantwoording toename groepsrisico

Uit de bovengenoemde kwantitatieve risicoanalyse is gebleken dat door de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg het groepsrisico in geringe mate toeneemt. Dit wordt met name veroorzaakt door de realisatie van de nieuwe woonwijk Westergouwe langs het tracé van de huidige N207 en door de eventuele realisatie van het bedrijventerrein Veerstaalblok in de gemeente Ouderkerk. Conform de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen dient elke toename van het groepsrisico door het bevoegd gezag te worden gemotiveerd.

In verband hiermee is door Royal Haskoning in mei 2009 een notitie opgesteld (zie nr. 12, bijlage I). Voor de invulling van deze motivatieplicht maakt de provincie Zuid-Holland gebruik van de CHAMP-methodiek. Deze CHAMP-methodiek is gebaseerd op vijf

plichten die gericht zijn op precisering en ondersteuning van de uitwerking van de motivatieplicht zoals die geldt voor het groepsrisico.

#### *Conclusie*

Het doorlopen van deze methodiek levert de volgende conclusies op:

- **Communicatie- of informatieplicht**  
Deze verantwoordingsnotitie zal als één van de relevante documenten bij het inpassingsplan voor de ZWR ter inzage worden gelegd. Daarnaast zal de ZWR opgenomen worden in de provinciale risicokaart, welke voor éénieder te raadplegen is.
- **Horizonplicht**  
In de QRA is rekening gehouden met een tijdhorizon tot 2020, hiermee wordt de toekomstvisie voldoende onderbouwd.
- **Anticipatieplicht**  
Het voordeel van het nieuwe tracé is dat de inrichting van deze transportas plus de toekomstige aan te leggen gebieden langs dit tracé beter kunnen worden toegerust en ingericht ter voorkoming van mogelijke ongevallen en beperking van mogelijke effecten daarvan.
- **Motivatieplicht**  
Op basis van de milieueffectrapportage is in 2005 een weloverwogen keuze gemaakt om het verkeer via de zuidzijde van Gouda te laten plaatsvinden. Hierbij is onder andere gekeken naar de gevolgen voor externe veiligheid. Doordat door de aanleg van de ZWR het verkeer uit het centrum van Gouda vermeden wordt, wordt de algehele verkeersveiligheid verbeterd.
- **Preparatieplicht.**  
De Regionale brandweer Hollands-Midden zal bij de inrichting van de nieuwe transportas rekening houden met ontsluiting van de toekomstige woonwijk 'Westergouwe' en het mogelijke bedrijventerrein 'Veerstalblok'.

## 4.6 Bodemkwaliteit

#### *Wettelijk kader*

Op grond van het Bro dient een bodemonderzoek te worden verricht met het oog op de beoordeling van de realiseerbaarheid van een bepaalde bestemming (wijziging). In de praktijk wordt begonnen met een BIS-toets die eventueel uitgebreid kan worden met achtereenvolgens een vooronderzoek conform de NVN 5725 en een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 dan wel een daarvan afgeleid grofmaziger onderzoek dat is toegesneden op het stadium van planvorming.

#### *MER*

In het kader van het MER is voor het plangebied een inventarisatie uitgevoerd van bestaande gegevens over de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Voor de effecten van de alternatieven is met name de verontreinigingssituatie van de zellingen langs de Hollandsche IJssel van belang. Zellingen zijn in het verleden aangelegde verhogingen waarin onder andere chemisch afval, bedrijfsafval en baggerspecie zijn verwerkt. Hierdoor zijn deze gebieden in mindere of meerdere mate verontreinigd. Op een aantal plaatsen bestaat er de noodzaak tot bodemsanering. Ook is gekeken naar de geohydrologische situatie en de zettingsgevoeligheid.

In het kader van het planvorming is door Movares in 2006 een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd (zie nr. 13, bijlage I). Daarbij is een bodemverontreiniging aangetroffen in de grond van de stortplaats in de polder Veerstablok waarvoor een saneringsplan noodzakelijk is. Daarnaast is nog een aantal locaties verdacht, namelijk:

- de gedempte sloten;
- de zelling Middelblok-Groot
- het volkstuintencomplex ten zuiden van de RWZI (plus de twee asbestlocaties in het weiland) en
- de aanwezige ondergrondse en bovengrondse tanks.

#### *Nader onderzoek*

Ter plaatse van het toekomstige tracé van de ZWR op het Sluiseiland is door DHV in 2007 een nader bodemonderzoek uitgevoerd (zie nr. 14, bijlage I) in verband met het aantreffen van een verhoogd zinkgehalte in het verkennend milieukundig onderzoek. Op basis van het onderzoek blijkt dat in het gebied verhoogde gehalten zware metalen (zink) en PAK voorkomen. Plaatselijk kunnen puntbronnen voorkomen. Sterk verhoogde gehalten PAK worden hier naar verwachting veroorzaakt door resten PAK-houdend asfalt. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is er géén reden om te veronderstellen dat er meer dan 25 m<sup>3</sup> bodemvolume is verontreinigd boven de interventiewaarde met zink of PAK. Er is dus géén sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

#### *Onderzoek*

Tenslotte is naast het bovengenoemde onderzoek in november 2007 nog een nutriëntenonderzoek verricht (zie nr. 19, bijlage I) ten behoeve van de natuurcompensatie. Daarvoor is op drie locaties de kwaliteit van de bodem en het grondwater onderzocht om de geschiktheid voor de ontwikkeling van dotterbloemhooiland vast te stellen. Uit dat onderzoek blijkt het voorkeursalternatief vanwege het veel betere bodemfosfaatgehalte een betere optie voor dotterbloemhooiland dan Alternatief-2. Vanwege deze arme situatie hoeft er ook niet geplagd te worden, wat volgens Zuid-Hollands Landschap hier ook onherroepelijk tot bosvorming zou leiden. Maaien en afvoeren zou hier moeten kunnen volstaan. Alternatief-2 is zo voedselrijk, dat het hier bijna onmogelijk lijkt om dotterbloemhooiland te kunnen realiseren, ook al wordt er afgeplagd en vindt uitmijning plaats.

Gezien de voedselrijke situatie van de boven- en ondergrond is het hier niet zinvol om te plaggen. De voedselrijkdom zal dus lange tijd voortduren en de natuur die ontstaat is navenant: weelderig en wild. Omdat niet geplagd wordt, wordt de situatie ook niet erg (ver)nat. Moeras, (riet)zeggevenen of broekbos wordt dan ook niet verwacht. Afhankelijk van het beheer (begrazen, maaien of niets doen) wordt wel verwacht voedselrijke graslanden of elzen-wilgenbos met brandnetel dat op den duur verzuurt en er meer berken komen. Wat voor dotterbloemhooiland echter ook van groot belang is, is de aanwezigheid van kwel of een mate van buffering door basenrijk water. Dit is op Alternatief-2 meer aanwezig, maar zeker niet afdoende. Daarmee lijkt het voorkeursalternatief wel potentie te hebben voor een nat, matig voedselrijk systeem, maar dan voor een schraler en zuurder systeem dan dotterbloemhooiland. Voor dotterbloemhooiland is een gebufferd systeem namelijk een vereiste. De resultaten van het onderzoek hebben er mede toe geleid dat elders naar een vervangende locatie is gezocht (zie paragraaf 5.4.1).

## 4.7 Ecologie

In en rond het plangebied zijn verschillende onderzoeken gedaan naar het voorkomen van beschermde en Rode lijst soorten en beschermde natuurgebieden. De belangrijkste bronnen voor gegevens zijn het MER, de rapportage "Overzicht aanwezige beschermde soorten Polder Veerstablok". Verder is geput uit diverse onderzoeken die in de Krimpenerwaard zijn uitgevoerd (zie nrs. 2 en 16 t/m 18, bijlage I). In een aantal gevallen is geconstateerd dat er aanvullende gegevens wenselijk om een goede afweging te kunnen maken in hoeverre natuurwaarden worden aangetast en in welke mate compensatie noodzakelijk is. Daarbij is tevens een update gemaakt van verouderde verspreidingsgegevens. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in het compensatieplan dat door bureau Waardenburg is opgesteld (zie nr. 15, bijlage I).

In de Notitie actualisatie MER ZWR Gouda (zie nr. 5, bijlage I) is aangegeven dat sinds 2004 de volgende aanpassingen m.b.t. de wet- en regelgeving voor natuur hebben plaatsgevonden:

- Natuurbeschermingswet
  - inwerkingtreding Natuurbeschermingswet 1998 op 1 oktober 2005
  - ontwerp-aanwijzingsbesluiten Natura2000 november 2005
  - wijziging Natuurbeschermingswet januari 2009
- Natuurgebiedsplan Krimpenerwaard, oktober 2008

### *Natuurbeschermingswet 1998*

Het wettelijke toetsingskader van de gebiedsbescherming is verankerd in de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden. De Natuurbeschermingswet biedt de juridische basis voor de aanwijzing en de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. Hierbij worden drie typen gebieden onderscheiden:

1. Natura2000 gebieden. Dit zijn de gebieden die zijn aangewezen als Speciale Beschermingszone (SBZ) in het kader van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn.
2. Beschermde natuurmonumenten. Dit zijn de gebieden die onder de oude Natuurbeschermingswet waren aangewezen als Staatsnatuurmonument of Beschermde natuurmonument. De status van Beschermde natuurmonument vervalt als een gebied tevens deel uitmaakt van een Natura2000 gebied.
3. Gebieden die de minister van LNV aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichting zoals wetlands.

De Natuurbeschermingswet 1998 kent het volgende toetsingskader:

1. Er is zeker geen kans op effecten: geen vergunningplicht.
2. Er een kans op effecten, maar zeker niet significant: vergunningaanvraag via een verslechteringstoets.
3. Er is een kans op significante effecten: vergunningaanvraag via passende beoordeling (alternatieventoets + dwingende redenen van openbaar belang).

In oktober 2005 zijn de ontwerp aanwijzingsbesluiten voor de Natura2000 gebieden gepubliceerd. Hierin zijn de instandhoudingsdoelen voor de gebieden uitgewerkt. De wijziging van de Natuurbeschermingswet in januari 2009 heeft met name betrekking op het feit dat voor effecten die geen significante verstoring opleveren niet meer



vergunningplichtig zijn. Hiermee is de Natuurbeschermingswet weer in lijn met de richtlijnen.

#### *Flora- en faunawet*

De Flora- en faunawet is sinds 2004 niet wezenlijk veranderd. Wel zijn er wijzigingen opgetreden m.b.t. de interpretatie van de wet door de ontheffingverlening. Zo wordt er beoordeeld dat ontheffing voor verontrusting in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en beheer niet nodig is. Daarnaast zijn is de interpretatie van vaste verblijfplaatsen sterk aan verandering onderhevig. Om eenduidig inzicht te hebben in de noodzaak en verleenbaarheid van ontheffingen is in de Notitie actualisatie MER een up-to-date analyse hiervan gegeven conform het onderzoek van Waardenburg (zie nr. 5, bijlage I).

#### *Resultaten*

- **Natuurbeschermingswet**

In de nabije omgeving bevinden zich geen Natura2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten, waarop effecten kunnen worden verwacht, waardoor geen verdere maatregelen of procedures noodzakelijk zijn.

- **Flora- en faunawet**

In en rond het plangebied zijn verschillende beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet aangetroffen waarvoor geen vrijstelling van de verbodsbepalingen geldt en derhalve een ontheffing aangevraagd moet worden. Deze ontheffingen worden op grond van artikel 75 Flora- en faunawet verleenbaar geacht, op basis van de in het compensatieplan aangegeven mitigerende en compenserende maatregelen. De ontheffingsaanvraag zal op korte termijn worden ingediend.

- **Provinciaal beleid**

Het tracé ligt in de directe omgeving van EHS-gebieden. Voor directe en indirecte beïnvloeding geldt een compensatieplicht. Deze compensatieverplichtingen zijn opgenomen in het compensatieplan. De uitvoering zat door middel van het inpassingsplan en aanvullende bestuurlijke afspraken juridisch worden verankerd.

De invloed van stikstof op natuurgebieden is een actueel onderwerp. In het compensatieplan (2006) wordt voor stikstofdepositie gecompenseerd. Een nadere beschouwing leert dat op dit moment (2009) stikstofdepositie geen aanleiding geeft om het compensatieplan aan te passen. Zie de bijlage Natuur bij de Notitie actualisatie MER ZWR Gouda voor een nadere onderbouwing van deze conclusie.

## **4.8 Cultuurhistorie en archeologie**

Bij cultuurhistorie en archeologie gaat het om het bepalen van waardevolle elementen van de verstedelijkte omgeving van de bebouwde kom van Gouda en het landelijke gebied van Krimpenerwaard. Hierin liggen de Polder Veerstablok en Polder Middelblok. In het kader van het ISP/MER heeft destijds onderzoek plaatsgevonden naar de cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied. In paragraaf 4.8.1 en 4.8.2 zijn de resultaten kort weergegeven. In paragraaf 4.8.3 zal worden ingegaan op de resultaten van het uitgevoerde vervolgonderzoek.

#### 4.8.1 Cultuurhistorisch waardevolle elementen

De cultuurhistorische waardevolle elementen zijn bepaald aan de hand van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de provincie Zuid-Holland (CHS), de Rijksmonumentenlijst, de provinciale archeologische kaart en de gemeentelijke monumentenlijst. De cultuurhistorische waarde in de Krimpenerwaard wordt bepaald door de samenhang en herkenbaarheid van de oude structuren en patronen (verkavelingspatronen, wegprofielen en bebouwingsstroken) in het gebied.

De polder Veerstablok bezit nog waardevolle cultuurhistorische componenten waaraan de ontstaanswijze en ruimtelijke opbouw van de polder is af te lezen. De belangrijkste lijn wordt gevormd door het water van de Hollandsche IJssel met de Gouderaksedijk en de lintbebouwing. De relatie nederzetting-landschap heeft in dit gebied een hoge waarde. Deze lijn is niet alleen een duidelijke ruimtelijke grens tussen stad en land, maar vormt ook de oude ontginningsas van het landschap. De relatie met de Gouderakse Tiendweg, die de grens van de eerste veenontginningsfase vormt, is nog duidelijk zichtbaar. Tussen de bovengenoemde lijnen ligt de verlandde veenboezem Veerstablokboezem. Dit landschappelijk element maakt deel uit van een reeks van natuurgebieden langs de Gouderaksedijk. Deze natuurgebieden vormen groene lamellen naar het achtergelegen polderlandschap en weerspiegelen het natte karakter van het gebied. De kop van de Veerstablokboezem ter hoogte van de voormalige uitstroomopening naar de Hollandsche IJssel is een cultuurhistorisch waardevol element in het gebied.

Evenwijdig aan de ontginningsrichting en haaks op de dijk ligt in dit veenweidelandschap een aantal noordwest-zuidoost georiënteerde lijnen. Het Beijersewegje is één van deze karakteristieke lijnen die zich duidelijk voegt in het onderliggende landschappatruon en evenwijdig ligt aan de ontginningsrichting. Hier zijn losstaande woningen langs gelegen. In het plangebied van het ISP ligt het buurtschap Stolwijkersluis. Het buurtschap kent waardevolle monumenten, een oude sluis en een middeleeuws verlaat.

Voor de polder Middelblok in het plangebied (van het ISP) geldt dat de relatie nederzetting-landschap een redelijk hoge waarde heeft. Voor het lint en de verspreide bebouwing is de waarde eveneens redelijk hoog (CHS). Ten noordwesten van het Sluiseiland ligt de Julianasluis. Medio 2000 heeft deze sluis, tezamen met het bedieningsgebouw, de brugwachtershuisjes en de twee bedieningsgebouwen de status van rijksmonument gekregen. Aan de zuidoostkant van het Sluiseiland bevindt zich het Pijnacker Hordijkgemaal. Ook dit gemaal heeft sinds enige tijd de status van rijksmonument. Aan de Schielandse Hoge Zeedijk ligt het rijksmonument de Watertoren. Samengevat liggen er in de omgeving van het plangebied diverse rijksmonumenten en MIP panden, alleen de Julianasluis ligt in het plangebied van het inpassingsplan.



*Julianasluis*



*Pijnacker Hordijkemaal*

#### 4.8.2 Archeologie

Ter implementatie van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. In deze wet is vastgelegd dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening ook rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed. In dat kader dient bij de voorbereiding van een bestemmings- of inpassingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat eventueel een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen.

Ten behoeve van het MER is in juli 2004 een verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd (zie nr. 20, bijlage I). Hierin is de bewonings- en ontginningsgeschiedenis van het gebied omschreven op grond van beschikbare literatuur. Vanaf de prehistorie heeft de mens in het natte West-Nederland zich vooral gevestigd op de hoge en droge plaatsen, zoals rivierduinen (donken). Vanaf omstreeks 3000 voor Christus wordt ook de kuststreek langzamerhand in gebruik genomen. Daarachter lag een uitgestrekt veengebied waar Gouda middenin ligt, met grote rivieren en kleinere veenriviertjes. Sporen van bewoning zijn alleen te verwachten langs de oevers van de grote rivieren. Vanaf het ontstaan van de Hollandsche IJssel, omstreeks het einde van de Romeinse tijd, zijn ook de oevers van de rivier de Hollandsche IJssel gebieden waar bewoning kan hebben plaatsgevonden.

In het Verkennend archeologisch onderzoek is beschreven welke mogelijke archeologische en cultuurhistorische waarden in het studiegebied van de ZWR liggen. Het gaat om:

- kleiruggen die zijn afgezet vanuit de IJssel;
- middeleeuwse vindplaats Gouderaksedijk 131. In het kader van eerder archeologisch onderzoek zijn hier sporen aangetroffen, waarschijnlijk van een huisterp. Het gaat om bewoning uit de 11<sup>e</sup> en 12<sup>e</sup> eeuw;
- resten van middeleeuwse boerderijen langs de Gouderaksedijk, onder andere de voormalige herenboerderij IJsseloord uit 1760, Veerstablok 5 en 11;
- resten van de bouw van de IJsseldijk, die rond de 12<sup>e</sup> eeuw is begonnen. Deze bevinden zich in het dijklichaam.

Voor bovengenoemde elementen geldt dat ter plaatse een (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde is. Deze elementen liggen overigens gedeeltelijk buiten het plangebied van het onderhavige inpassingsplan.

Vervolgens is in december 2006 een inventariserend en waarderend onderzoek uitgevoerd (zie nr. 21, bijlage I) om deze archeologische verwachting te toetsen. Hierbij zijn een oppervlaktekartering en een aantal boringen uitgevoerd. Bij deze oppervlaktekartering zijn geen vondsten gedaan. Bij de boringen is een aantal nieuwe mogelijke vindplaatsen aangetroffen. Het betreft:

- een houtskoolconcentratie, die kan wijzen op bewoning, op het perceel van Gouderaksedijk 131;
- een laag met baksteen en houtskool, op de plaats waar een boerderij heeft gestaan op de kop van de Veerstablokboezem;
- de locatie van een voormalige steenbakkerij uit de Nieuwe Tijd na de middeleeuwen.

Op grond van het uitgevoerde onderzoek is een aantal aandachtspunten benoemd (zie hieronder), die in het kader van de realisatie van de weg verder moeten worden onderzocht. Voor het tracé van de ZWR wordt de kleirug ten zuiden van de rioolwaterzuivering doorsneden. Hoewel hier nu met een tweetal boringen geen archeologische indicatoren zijn aangetroffen heeft het gebied rondom deze kleirug nog een redelijk hoge archeologische verwachtingswaarde, evenals de kleirug ten westen van het oude Beijersewegje. De gronden dienen nog door middel van een waarderend booronderzoek onderzocht te worden. Het tweede aandachtspunt is de Gouderaksedijk en de bebouwing daarlangs. Onafhankelijk van waar de weg uiteindelijk de dijk zal passeren, is archeologisch onderzoek naar de opbouw van het dijklichaam gewenst. Informatie over de opbouw en ouderdom van de dijk kan belangrijke gegevens over de bedijkingsgeschiedenis van de Krimpenerwaard opleveren. Het is echter alleen gewenst als het dijklichaam door de werkzaamheden doorgraven zou worden. Naar verwachting is dat niet noodzakelijk.

Ook zal langs de dijk rekening moeten worden gehouden met de bebouwing die langs de dijk heeft gestaan. Sinds de ontginning in de 11<sup>e</sup>/12<sup>e</sup> eeuw ligt er een bewoningslint van boerderijen langs de Hollandsche IJssel. Vanaf die tijd is er continu sprake van bewoning langs de dijk. Aanleg van de weg zal vrijwel zeker een verstoring inhouden van deze, oorspronkelijk, tenminste uit de 16<sup>e</sup> eeuw daterende boerderijen. Nader booronderzoek kan uitwijzen of hier ook al laatmiddeleeuwse vindplaatsen naast of onder deze boerderijen liggen. Alvorens met de uitvoering van de werkzaamheden kan worden begonnen zullen waarderende bodemonderzoeken (en eventuele opgravingen als daar aanleiding voor is) moeten worden uitgevoerd.

#### *Aandachtspunten*

- a. Op percelen waar tot nog toe geen toestemming voor onderzoek bestond moesten karterende boringen worden gezet. Ter hoogte van Veerstablok 17 zijn mogelijk aanwijzingen voor archeologie aangetroffen, in twee boringen werd op geringe diepte een ondoordringbare laag aangetroffen, die zou kunnen duiden op archeologische resten, horend bij de voormalige boerderij IJsseloord (1760). Er wordt een waarderend onderzoek (proefsleuf) voorbereid.
- b. Ter plekke van twee eerdere boringen werd de aanwezigheid van een kreekrug vermoed. Hier diende het boorgrid te worden verdicht zodat inzicht kon worden verkregen op de opbouw ervan en tegelijkertijd kon worden onderzocht of er zich archeologische resten op de kreekrug bevinden die terug zouden kunnen gaan tot in

de Romeinse tijd. Er is een klei/veenpakket aangetroffen. Er is geen sprake van een kreek- of stroomrug maar van een kleidek, dat plaatselijk iets dikker is. Het aangetroffen vondstmateriaal heeft vanwege de ligging in een geroerd/opgebracht pakket geen archeologische betekenis.

- c. Er diende een proefsleuf aangelegd te worden aan de noordwestzijde van de zogenaamde Veerstablokboezem. Ter plekke waren in de boorfragmenten baksteen en houtskool aangetroffen en op de kaart van Van Deventer staat op deze plek een boerderij getekend (van Dasselaar & van der Feest 2004). In de proefsleuf zijn slechte enkele greppels uit de 16e/17e eeuw aangetroffen. Deze resultaten geven aan dat ter plekke van dit stukje tracé de verwachte archeologische resten niet zijn aangetroffen en ook niet meer te verwachten zijn. De locatie is vrijgegeven.
- d. Een tweede proefsleuf dient te worden aangelegd waar het wegtracé de Gouderaksedijk doorsnijdt. Deze sleuf dient inzicht te bieden in de opbouw van het dijklichaam. De proefsleuf kan pas over enkele jaren worden aangelegd, als de huidige weg op de Gouderaksedijk ten behoeve van de bouwwerkzaamheden wordt opgebroken.
- e. Er moeten aanvullende boringen als gevolg van het voorlopig ontwerp (verplaatsing rotonde Schoonhovenseweg) worden gedaan. De boringen worden uitgesteld tot na het gereedkomen van het Definitief Ontwerp zodat er meer zekerheid is over het ontwerp en de locaties voor natuurcompensatie.

#### *Vervolgonderzoek*

In verband met het onder a. genoemde aandachtspunt is een Programma van Eisen opgesteld (zie nr. 22, bijlage I). Dit onderzoek zal nog worden uitgevoerd. Ten behoeve van de tussentijdse bescherming van eventuele archeologische waarden is aan dit perceel een dubbelbestemming toegekend. In verband met de tracé-aanpassingen onder aandachtspunt e is een inventariserend veldonderzoek met boringen uitgevoerd (nr. 23, bijlage I). Er zijn bij het booronderzoek geen archeologische vindplaatsen aangetoond. De resultaten van het inventariserende veldonderzoek geven dan ook geen aanleiding tot het aanpassen van de plannen op de onderzochte delen van de onderzoekslocatie. Een perceel kon niet onderzocht worden daar geen betredingstoestemming van de eigenaar werd verkregen. Hoewel er een middelhoge kans was op laatmiddeleeuwse archeologische resten blijkt uit de boringen die zijn uitgevoerd op de naastliggende percelen voldoende, dat hiervan geen sprake zal zijn. Nader onderzoek op dit perceel is dan ook niet vereist.

## **4.9 Milieuzonering**

In het plangebied ligt langs de Goudseweg 172 een bestaand loonwerkbedrijf. In de afgelopen decennia is er sprake van een toenemende eisen met betrekking tot milieuhinder van bedrijven op de omgeving. Hierin speelt vooral de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer (Wm) een grote rol. Echter, niet in alle gevallen biedt de Wm garanties voor het voorkomen van hinder. Een groot aantal bedrijven valt niet onder de vergunningplicht van de Wm, terwijl in het kader van de bedrijfsactiviteiten wel degelijk hinder kan ontstaan in de vorm van geluidhinder, verkeershinder, stof-, stank- of trillingshinder.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient rekening te worden gehouden met de belangen van bevestigde bedrijven, maar ook met een goede kwaliteit van de leefomgeving. Daarom is in de planregeling milieuzonering toegepast door middel van een Staat van Bedrijfsactiviteiten. In deze Staat wordt met behulp van een indeling in categorieën op basis van de SBI-indeling aangegeven of de milieubelasting van een bedrijf of bedrijfsactiviteit ten opzichte van hindergevoelige functies toelaatbaar is.

Bij het bepalen van de (theoretische) milieubelasting is uitgegaan van de categorieën en richtafstanden in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009).

SBI	Bedrijf	Milieucategorie	Richtafstand
014 (SBI-1993)	Loonwerkbedrijf	Bedrijfsopp. > 500 m <sup>2</sup> – 3.1	50 m (rustige woonwijk)
016 (SBI-2008)	Goudseweg 172	Bedrijfsopp. <= 500 m <sup>2</sup> – 2	30 m (rustige woonwijk)

Het betreft een vrijliggend bedrijfsperceel aan de noordoostzijde van de Goudseweg. De meest nabijgelegen hindergevoelige functies zijn de woningen aan weerszijden van de Goudseweg/Schoonhovenseweg, doch deze liggen niet binnen de hierboven genoemde afstandszones. Het inpassingsplan staat binnen deze zones ook geen nieuwe gevoelige bestemmingen toe. De bedrijfsfunctie verhoudt zich derhalve prima tot de omgeving en kan dan gehandhaafd blijven. In beginsel kunnen op het bedrijfsperceel ook andere bedrijfsactiviteiten worden ontplooid mits de milieubelasting daardoor niet toeneemt. Daarom is in de planregeling bepaald dat op dit perceel bedrijven zijn toegestaan met een maximale milieucategorie 3.1.

De Staat van bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het planregeling is daarom bepaald dat Burgemeester en Wethouders (van de gemeente Vlist) een dergelijk bedrijf via een ontheffing een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van 2 naar 1). Om een ontheffing te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich primair te richten op de in de Staat aangegeven maatgevende milieuaspecten. De aanduiding van maatgevende milieuaspecten is hierop afgestemd.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer is aangetoond dat deze bedrijven wat milieubelasting betreft gelijk kunnen worden gesteld met de volgens de bestemmingsregeling wel toegelaten bedrijven, kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens ontheffing worden verleend.

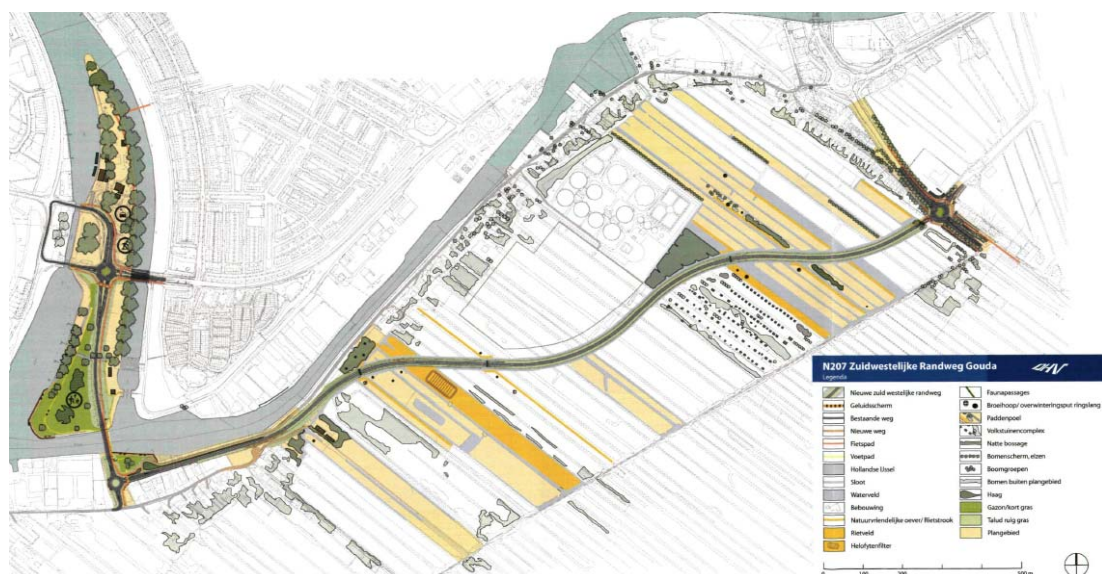
## 5 PLANBESCHRIJVING

### 5.1 Inleiding

De afgelopen jaren is de provincie Zuid-Holland samen met de gemeenten Gouda, Ouderkerk en Vlist bezig met de realisatie van de ZWR. Dit heeft zijn neerslag gevonden in vele plannen en rapportages, van grof naar fijn. In de volgende paragrafen wordt ingezoomd op de belangrijkste kenmerken van het Definitief Ontwerp van de ZWR. Gegeven het wettelijke uitgangspunt dat voor een inpassingsplan sprake moet zijn van een provinciaal belang, heeft het inpassingsplan alleen betrekking op de gronden die nodig zijn voor de realisatie van het wegtracé en de daarmee rechtstreeks samenhangende herinrichting en natuurcompensatie. Dat betekent dat sommige ontwikkelingen uit het Definitief Ontwerp c.q. compensatieplan (deels) buiten het plangebied van het inpassingsplan vallen. Daarvoor is een afzonderlijke herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk (zie ook hoofdstuk 6).

### 5.2 Zuidwestelijke Randweg

In het 'Nota Definitief Ontwerp N207 Zuidwestelijke Randweg Gouda, juni 2008 (zie nr. 8, bijlage I) van de provincie Zuid-Holland is het definitieve ontwerp van de nieuwe weg nauwkeurig omschreven. Het wegtracé begint op de bestaande N207 ten westen van het Julianasluis en loopt via een nieuwe brug over de Hollandsche IJssel, over de zelling Middelblok van de Hollandsche IJssel, door de Krimpenerwaard om vervolgens ten zuiden van Gouda weer aan te sluiten op de bestaande N207 (Schoonhovenseweg). In de gemeente Ouderkerk moeten ten behoeve van de aanleg van de ZWR 13 woningen worden gesloopt. Deze worden door de provincie aangekocht. In overleg met de gemeente wordt gezocht naar mogelijkheden om verspreid in het buitengebied hetzelfde aantal woningen terug te bouwen.



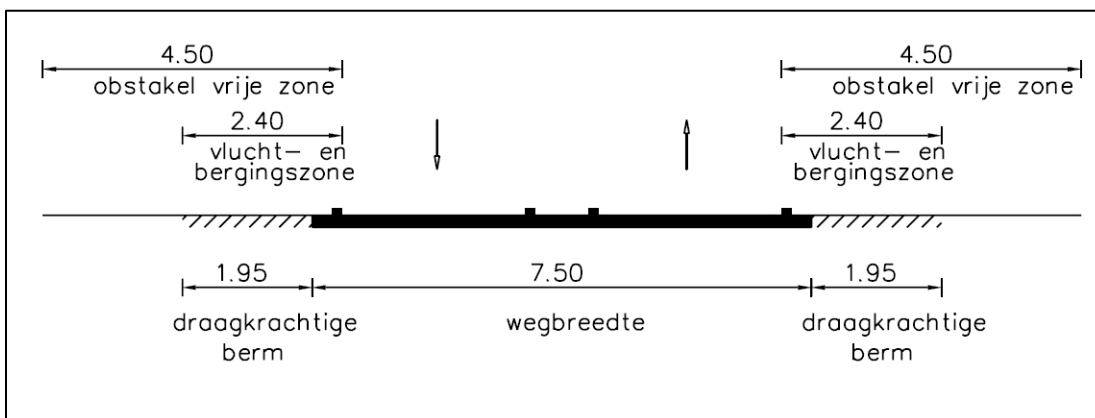
Figuur 15: Definitief Ontwerp Zuidwestelijke Randweg

## 5.2.1 Wegtechnisch ontwerp

In het 'Nota Definitief Ontwerp N207' is het wegbouwkundige ontwerp van de nieuwe weg nauwkeurig omschreven. In onderstaande paragrafen wordt een aantal elementen uit het ontwerp belicht.

### *Normaal dwarsprofiel*

Het normaal dwarsprofiel van de ZWR is opgebouwd uit een rijbaan met twee rijstroken (2 x 1 profiel), zijbermen, taluds en bermsloten. Dit dwarsprofiel vormt de basis van alle voorkomende profielen.



Figuur 16: Normaal dwarsprofiel Zuidwestelijke Randweg Gouda

### *Rijbaanbreedte*

De rijbaanbreedte bestaat uit twee rijstroken van 2,75 meter breed, een gelijkvloerse rijbaanscheiding van 0,80 meter, twee redresseerstroken van 0,30 meter, twee scheidingstrepen van 0,15 meter en twee kantstrepen van 0,15 meter. Hiermee komt de totale asfaltbreedte van een rijbaan op 7,50 meter. De rijstroken krijgen elk een dwarshelling van 2,5% (1:40) naar de buitenberm.

### *Zijbermen*

De zijbermen hebben een breedte van minimaal 4,50 meter gemeten vanaf verkeerszijde kantstreep, de zijbermen krijgen een dwarshelling van 5% (1:20). In de obstakelvrije zone wordt, direct aansluitend aan de asfaltverharding van de rijbaan, een halfverharde strook van 1,95 meter breed aangebracht. Hierdoor ontstaat een vlucht- en bergingszone van minimaal 2,40 meter breedte ten behoeve van hulpdiensten bij calamiteiten. Deze 2,40 meter wordt gerekend vanuit verkeerszijde kantstreep. De verharde bermen worden niet doorgezet over de kunstwerken vanwege de hoge kosten.

### *Taluds en bermsloten*

Naast de zijbermen worden taluds met een helling van minimaal 1:3 toegepast. In de polder Krimpenerwaard worden aan weerszijden van het dwarsprofiel na de taluds bermsloten opgenomen, welke voorzien zijn van een opstaande rand aan de wegzijde. De breedte van de sloten op de waterlijn bedraagt 4,75 meter.



#### *Obstakelvrije zone en geleiderailconstructies*

Vanaf binnenzijde kantstreep wordt met een obstakelvrije zone gerekend van 4,50 meter. Dit komt overeen met de breedte van de zijbermen. In de obstakelvrije zone zijn, zoals de naam doet vermoeden, geen harde obstakels toegestaan. Dit betekent dat in deze zone het plaatsen van bomen niet is toegestaan. Omdat hagen niet worden gezien als harde obstakels, zijn deze wel toegestaan in de obstakelvrije zone. Hierbij moet echter wel rekening worden gehouden met de vlucht- en bergingszone, waarin ook deze zaken niet zijn toegestaan. De vlucht- en bergingszone komen voort uit het Handboek Ontwerpcriteria Wegen en zijn besproken met de betrokken hulpdiensten.

In de bermen worden geleideconstructies aangebracht, wanneer niet aan de minimale obstakelvrije afstand wordt voldaan. Dat geldt voor de volgende locaties:

- De bocht ter hoogte van modelracebaan, tussen rijbaan en fietspad;
- De brug over de Hollandsche IJssel;
- Vanaf perceel B2863 tot en met perceel B4234 (Middelblok 190 t/m 208a)
- De faunapassages in de Krimpenerwaard;
- Calamiteitenuitgang ten behoeve van volkstuintencomplex De Groenakker
- De brug over de Stolwijksche Vaart;
- Schoonhovenseweg, tussen rijbaan en fietspad ten noordoosten van de rotonde.

#### *Kruisingen en aansluitingen*

Het handboek ontwerpcriteria wegen van de provincie Zuid-Holland geeft aan dat op duurzaam veilige wegen met een zelfde functie als de N207-ZWR zo min mogelijk aansluitingen moeten plaatsvinden. Elke aansluiting betekent een conflictpunt, dat de verkeersveiligheid vermindert. Bovendien moet, om de doorstroming van het verkeer op de N207-ZWR te garanderen, de afstand tussen twee opeenvolgende kruisingen of aansluitingen zo groot mogelijk zijn. Het provinciale beleid voor een gebiedsontsluitingsweg is maximaal 1 aansluiting per 2,5 kilometer in landelijke omgeving.

Kruisingen tussen de N207-ZWR en erftoegangswegen en/of overige gebiedsontsluitingswegen kunnen worden uitgevoerd als:

- Rotondes;
- Voorrangskruispunten (met of zonder VRI).

Kruisingen van langzaam verkeer met de N207-ZWR gebeuren in principe gelijkvloers op de rotondes. De hoofdvorm van de rotondes en aansluitingen is bepaald aan de hand van een tracétoets in de schetsontwerpfase.

#### *Aansluitingen Julianasluis*

De wegindeling wordt gewijzigd vanwege de gewijzigde fietsstructuur. Aan de zuidzijde van de zuidelijke brug en aan de noordzijde van de noordelijke brug komt een eenzijdig tweerichtingen fietspad. Hierdoor verschuift de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer op deze twee bruggen over de sluis. Nader onderzoek door de provincie Zuid-Holland heeft uitgewezen dat deze verschuiving constructief mogelijk is op de twee bruggen. Aan de westzijde van de zuidelijke brug over de Julianasluis zal het kruispunt worden gereconstrueerd, waarbij de noord-oostverbinding de hoofdroute vormt en de zuidelijke tak ondergeschikt wordt gemaakt. Tevens zal dan aan de westzijde van de Sluisdijk en de zuidzijde van de Rotterdamseweg een tweerichtingen fietspad worden aangelegd, zodat de gewijzigde fietsstructuur aansluit op de bestaande situatie.

### *Rotonde Sluiseiland*

De rotonde Sluiseiland vormt de aansluiting van de N207-ZWR op de bestaande N207 over de Rotterdamseweg en de Kanaaldijk. De huidige voorrangskruising wordt omgebouwd tot een tweestrooks turborotonde. Op de rotonde is uitwisseling van verkeer in alle richtingen mogelijk (zie figuur 17). De fietsers dienen op het kruispunt voorrang te verlenen aan het gemotoriseerde verkeer en vanwege de meerstrookse oversteken wordt in de middengeleider een haakse aansluiting gemaakt zodat de fietsers gedwongen worden hun snelheid aan te passen voor een veilige overstek. De westelijke aantakking op de rotonde is verkort. Vanwege de aansluiting op de zuidelijke sluisbrug heeft de rechtsafstrook richting zuiden slechts een lengte van 30 meter.



**Figuur 17: Sfeerbeeld rotonde Sluiseiland**

### *Aansluiting Rotterdamseweg*

Op de Rotterdamseweg wordt de fietsstructuur gewijzigd naar een tweezijdig tweerichtingen fietspad. De oostelijke aansluiting van de rotonde Sluiseiland sluit met 3 stroken aan over de te vervangen brug over het stroomkanaal. Twee stroken naar de turborotonde en één strook vanaf de turborotonde. Direct ten westen van de kruising met de Kon. Wilhelminaweg wordt de weg aangesloten op de huidige situatie. Het kruispunt Rotterdamseweg – Kon. Wilhelminaweg zal worden gereconstrueerd, waarbij de noord-westverbinding de hoofdroute vormt en de oostelijke tak ondergeschikt wordt gemaakt. Dit is mogelijk vanwege de afname van het verkeer op de Rotterdamseweg. Gelet op de verwachte intensiteiten wordt ervan uitgegaan dat er geen beïnvloeding zal plaatsvinden tussen het kruispunt en de rotonde op het Sluiseiland.

### *Aansluiting inrit Gemaal Gouda – aanlegsteigers Julianasluis*

De inrit op de N207-ZWR naar het boezemgemaal Gouda komt op 200 meter voor de rotonde Sluiseiland te liggen. Deze aansluiting ligt op een dijklichaam en recht tegenover de aansluiting voor de aanlegsteigers voor de Julianasluis. Beide aansluitingen worden met behulp van bebording alleen toegankelijk gesteld voor rechtsafslaand verkeer. Vanwege de nabijgelegen rotondes is een volledige aansluiting verkeerstechnisch niet verantwoord.

### *Rotonde Middelblok*

De aansluiting van Middelblok op de N207-ZWR wordt gerealiseerd met een enkelstrooksrotonde (zie figuur 18). Er komt een nieuwe aansluiting op het Middelblok waardoor vanaf Middelblok nr. 190 in oostelijke richting een doodlopend wegvak ontstaat. Door de aanwezigheid van het onverharde Beijersewegje is het Middelblok formeel geen doodlopende weg. Het Veerstalblok is vanaf het Beijersewegje wel een doodlopende weg. De nieuwe aansluiting op het Middelblok (zuidelijke aftakking van de rotonde) sluit aan door middel van een voorrangsbocht vanaf de rotonde. Deze bocht is scherp en onoverzichtelijk door de begroeiing en bedrijfsactiviteiten op het naastliggende perceel, Middelblok 174. Om de verkeersveiligheid te optimaliseren wordt het vrijliggende fietspad voorzien van een fietssluis, zodat fietsers in de richting Gouderak alleen met zeer geringe snelheid deze scherpe bocht kunnen oversteken. Het doodlopende wegvak (vanaf Middelblok 190 in oostelijke richting) wordt onderschikt in het midden van deze scherpe bocht aangesloten door middel van een drempelconstructie.



Figuur 18: Sfeerbeeld rotonde Middelblok

### *Keervoorzieningen*

Doordat de N207-ZWR de Middelblok doorbreekt ontstaat er een doodlopend wegvak ten zuidoosten van de rotonde Middelblok. Hiervoor is een keervoorziening noodzakelijk die ook geschikt is voor vrachtverkeer. In verband daarmee is ter hoogte van Veerstalblok 5 een tijdelijke keervoorziening opgenomen. In het kader van de revitaliseringsplannen voor het bedrijventerrein Middelblok-Groot van de gemeente Ouderkerk kan de definitieve ligging en inrichting van de keerlus worden bepaald. De voorkeur gaat uit naar een volledige integratie van de keerlus in de buitenruimte van het bedrijventerrein.

Ook aan de noordzijde van de N207 dient een keervoorziening te komen, omdat de parallelweg (verlengde Veerstalblok-Gouderaksedijk) is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van openbaar vervoer, landbouwvoertuigen, en hulpdiensten (inclusief voertuigen van de waterbeheerder).

De keervoorziening zal worden gerealiseerd naast het perceel Veerstablok 21 in combinatie met de westelijke landbouwontsluitingsweg. Daartoe zal de keervoorziening worden voorzien van een afsluitbare paal.

#### *Aansluiting parallelweg op wegvak Middelblok – Schoonhovenseweg*

Direct ten oosten van de rotonde Middelblok wordt de parallelweg (verlengde Veerstablok) met een voorrangregeling aangesloten op de N207-ZWR.

#### *Rotonde Schoonhovenseweg*

Ter hoogte van de Schoonhovenseweg sluit de N207-ZWR aan met een ei-rotonde. Dit is een turborotonde waarbij de zijtakken ondergeschikt zijn ten opzichte van de hoofdroute. De hoofdroute sluit dubbelstrooks aan en de zijtakken enkelstrooks (zie figuur 12).



**Figuur 19: Sfeerbeeld rotonde Schoonhovenseweg**

De huidige rijbaanindeling van de Schoonhovenseweg is 2 x 1 rijstrook in beide richtingen en 1 busbaan in noordelijke richting (richting Gouda). Door de aanleg van de rotonde komt deze busbaan over een lengte van circa 350 meter te vervallen. De huidige parallelstructuur aan de noordwestzijde van de weg komt te vervallen en wordt ter plaatse van de rotonde omgevormd tot een tweerichtingen fietspad. Ook aan de oostzijde vervalt de parallelbaan over een gedeelte. Bestemmingsverkeer voor de percelen Goudseweg 170 en 172 kunnen gebruik maken van de oostelijke tak van de rotonde.

De middenberm van de oostelijke aansluiting is ontworpen met de gedachte dat deze met een bolbestrating zal worden uitgevoerd. Dit vanwege het feit dat de toerit richting het bedrijf (ten noordoosten van de rotonde) beschikbaar moet blijven. Zwaar verkeer kan nu de ruimte van de middengeleider benutten om op de rotonde te manoeuvreren. Hier wordt een concessie gedaan ten opzichte van de veiligheid van de fietsers.

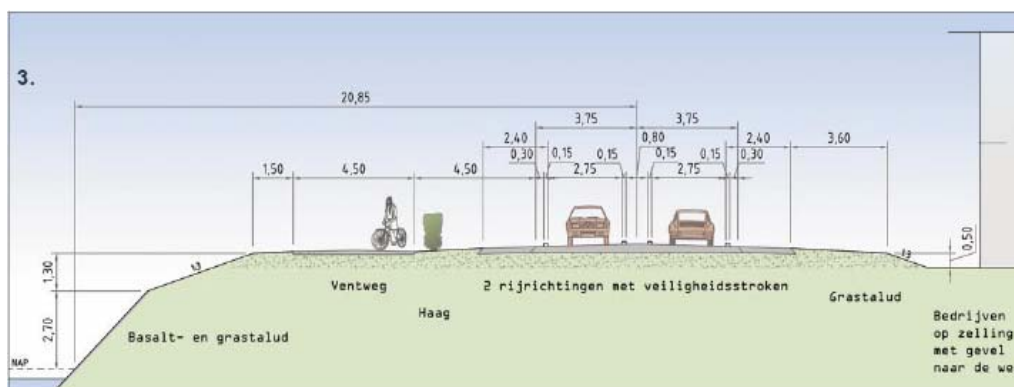
Aangezien de intensiteit richting het bedrijf gering is, wordt voorgesteld deze concessie te doen. Aan de zuidzijde sluit de rotonde aan op het normaal dwarsprofiel van 2 x 1 rijstrook. Het ontwerp gaat er van uit dat het huidige profiel van de weg ook volgens normaal dwarsprofiel is gerealiseerd. De invoeger in zuidelijke richting vanaf de rotonde is iets korter uitgevoerd. Hierdoor kan op het huidige wegprofiel worden aangesloten vóór de kruising met de Gouderakse Tiendweg.

Aan de noordzijde van de rotonde is het dwarsprofiel in de huidige situatie 2 x 1 rijstrook + 1 busbaan in noordelijke richting. Door de aanleg van de rotonde vervalt de busbaan en zal de nieuwe indeling 1 rijstrook in zuidelijke richting en 2 rijstroken in noordelijke richting worden. De 2 noordelijke stroken vanaf de rotonde worden doorgezet naar de aansluitende rijbaanindeling. Vanaf hier tot aan de rotonde Stolwijkersluis dient de huidige rijbaanindeling aangepast te worden. Aan de noordwestzijde van de rotonde wordt een inrit met halfverharding toegepast, zodat hulpdiensten bij calamiteiten de Goudseweg vanaf deze zijde kunnen bereiken.

#### *Verlengde Veerstalblok*

In het verlengde van de Veerstalblok (en Gouderaksedijk) wordt een parallelweg aangelegd, zodat openbaar vervoer, hulpdiensten, landbouwverkeer en (brom)fietsers doorgang heeft op de route Gouderak - Stolwijkersluis. Het autoverkeer zal worden geweerd met bebording en een flexibele afsluiting, die op afstand bestuurbaar is door de hulpdiensten en lijnbussen. Deze weg is door een tussenberm van 4,50 meter gescheiden van de hoofdrijbaan en voorzien van begroeiing om enerzijds ongewenste verkeersuitwisseling en anderzijds verblinding van de scheepvaart door het verkeer op de N207-ZWR te voorkomen. Het landbouwverkeer dient hiervoor vanaf de rotonde Middelblok tot aan deze aansluiting op de N207-ZWR toegelaten te worden.

Voordat de Veerstalblok overgaat in een fietspad/ busbaan wordt er een mogelijkheid gecreëerd om te keren, hierbij wordt rekening gehouden met de bovenmaat van de dijk, die mag niet breder worden. In het ontwerp wordt gekozen voor het in- en achteruitsteken voor voertuigen waarbij de bestaande afrit naar het rioolwaterzuiveringsbedrijf aan de Gouderaksedijk van de dijk ter hoogte van de Veerstalblok kan worden gebruikt. De parallelweg is opgebouwd uit een rijloper van 3,50 meter breed, kantstrepen van 0,10 meter en aan weerszijde een uitwijkstrook van 0,40 meter. Er wordt geen asstreep toegepast. De totale verhardingsbreedte komt daarmee op 4,50 meter. Het dwarsprofiel van de parallelwegen is weergegeven in figuur 20.



**Figuur 20: Principeddoorsnede parallelweg Verlengde Veerstalblok**

Ten behoeve van waterafvoer krijgt de rijbaan een dwarshelling van 2% naar de buitenzijde van de weg. Voor de parallelwegen worden buitenbermen met een breedte van minimaal 1,5 meter gehanteerd.

#### *Goudseweg te Gouda (westzijde Schoonhovenseweg)*

De bestaande ventweg wordt deels gehandhaafd, maar gaat ter hoogte van de meest zuidelijke woonboot over in een fietspad met twee rijrichtingen. Door een beweegbaar obstakel en een halfverhard calamiteitenpad door de berm van de Schoonhovenseweg blijft de Goudseweg te Gouda ook voor hulpdiensten en in noodgevallen vanaf het zuiden bereikbaar. Het huidige gebruik door bewoners kan worden voortgezet.

#### *Goudseweg te Vlist (oostzijde Schoonhovenseweg)*

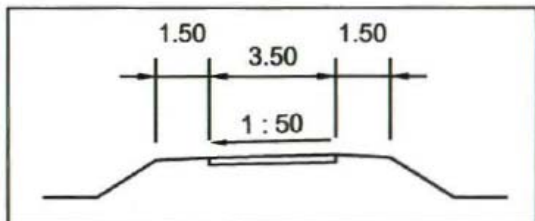
In de nieuwe situatie wordt de bestaande ventweg gehandhaafd tot Goudseweg 166. Het huidige aantal parkeerplaatsen zal behouden blijven. De ventweg gaat ter hoogte van Goudseweg 166 over in een fietspad met twee rijrichtingen. De bestaande bruggen over de Goudse Vliet naar de woningen worden behouden.

#### *Ontsluiting agrarische percelen*

De ontsluiting van agrarische percelen aan de noordzijde van de ZWR verloopt via twee landbouwontsluitingswegen die uitwegen op de Veerstablok en Gouderaksedijk. Tussen de kavels worden kleine bruggetjes gelegd. Deze sluiten qua vormgeving aan bij de bestaande bruggen in het gebied (zoals langs de Gouderakse Tiendweg). De meest westelijke landbouwontsluitingsweg (aansluitend op het Veerstablok) fungeert ook als keervoorziening voor (zwaar) verkeer dat niet verder de Veerstablok/ Gouderaksedijk op mag. De percelen aan de zuidwestzijde van de ZWR zijn bereikbaar via de Gouderakse Tiendweg. Tevens wordt onder de westelijke landbouwontsluitingsweg een beperkte recreatieve doorvaartmogelijkheid opgenomen (met een breedte van 1 à 1,5 m). Hierdoor blijft het mogelijk om met een kano vanuit het gebied ten noorden van de N207-ZWR de Stolwijksevaart te bereiken.

#### *(Brom)fietspaden*

Fietspaden worden aangelegd als vrijliggende paden. De in twee richtingen bereden fietspaden hebben een breedte van 3,50 meter (inclusief asstreep) en zijn door een tussenberm van minimaal 6,0 meter gescheiden van de hoofdrijbaan. Ter plaatse van de rotondes is de tussenberm tussen hoofdrijbaan en fietspad gerealiseerd met een breedte van 4,50 meter. Dit vanwege ruimtebesparing. Eénrichtingsfietspaden krijgen een breedte van 2,50 meter. Ten behoeve van de waterafvoer krijgen de fietspaden een dwarshelling van 1:50 en in en op kunstwerken 1,5%. Het dwarsprofiel van fietspaden is weergegeven in figuur 21.



**Figuur 21: Dwarsprofiel fietspaden**

### *Ongelijkvloerse fietstunnel*

Om het recreatieve routenetwerk tussen Gouda en de Krimpenerwaard te versterken, voorziet het inpassingsplan in een mogelijkheid om onder de ZWR een ongelijkvloerse fietstunnel met een minimale doorrijhoogte van 3 meter te realiseren. De realisatie zal in overleg met de gemeente Gouda worden uitgewerkt.

### *Sluiseiland*

De huidige hoofdfietsroute loopt vanaf de Rotterdamseweg via de Sluisdijk naar Moordrecht. Toekomstige ontwikkelingen die grote invloed hebben zijn de ontwikkeling van de nieuwe wijk Westergouwe, de nieuwe aansluiting op de A20 en een mogelijke oeververbinding over de Gouwe voor langzaam verkeer in het verlengde van de Tweede Moordrechtse Tiendeweg. Naast de huidige hoofdverbinding zal het fietspad langs de N207-ZWR in de richting van Westergouwe een belangrijke rol gaan vervullen. Om aan te sluiten op bovengenoemde fietsstructuur worden de fietspaden op Sluiseiland uitgevoerd als eenzijdige, in twee richtingen begaanbare fietspaden. Een uitzondering hierop is het wegvak tussen de rotonde op Sluiseiland en de Koningin Wilhelminaweg, waar het fietspad tweezijdig en in twee richtingen wordt uitgevoerd.

De fietspaden zullen de N207-ZWR gelijkvloers kruisen. Dit is niet volgens de richtlijnen van PZH bij het ontwerp van nieuwe aansluitingen. Daar waar fietspaden dubbele rijstroken wel gelijkvloers kruisen, worden in de middengeleiders chicanes (asverspringingen) toegepast. Kruising van dubbele rijstroken komt in dit ontwerp twee keer voor; op de zuidelijke en de oostelijke tak van de rotonde Sluiseiland.

### *Middelblok*

De nieuwe brug over de Hollandsche IJssel biedt het fietsverkeer vanuit zuidwestelijke richting (Gouderak e.o.) een nieuwe en kortere verbinding van en naar Gouda. Vanaf Middelblok wordt een vrijliggend tweerichtingen fietspad aangelegd aan de oostzijde van de rotonde. Ten noordoosten van de rotonde splitst het fietspad zich in noordelijke en oostelijke richting. In noordelijk richting via de brug over de Hollandsche IJssel naar Sluiseiland en in oostelijk richting naar de parallelweg die overgaat in de Veerstablok.

### *Schoonhovenseweg*

Aan beide zijden van de Schoonhovenseweg is fietsverkeer. Aan oostelijke kant wordt ter hoogte van de te realiseren rotonde de parallelbaan als fietspad gebruikt die overgaat in een dubbelzijdig fietspad. Aan de westzijde loopt enkel een parallelbaan die door het fietsverkeer gebruikt wordt. Bij aanleg van de rotonde zal de parallelfunctie komen te vervallen en worden omgevormd naar een tweerichtingen fietspad.

### *Voetpaden*

Er zijn geen specifieke eisen betreffende voetgangersverkeer rondom de N207-ZWR. Toch wordt in een aantal situaties specifiek rekening gehouden met voetgangers.

### *Sluiseiland*

Op Sluiseiland zal recreatief voetgangersverkeer plaats vinden richting de sluisdijk en het parkachtig in te richten gebied op de zuidzijde van het eiland, waarbij dit gebied doorsneden wordt door de N207-ZWR. Om het onderliggende gebied bereikbaar te houden voor voetgangers wordt rondom het eiland (aan de zuidkant) op de openbare oever een wandelpad gerealiseerd. Om de kruisingen met de weg mogelijk te maken komen er dicht bij de rotonde enkele gelijkvloerse oversteekplaatsen/ -mogelijkheden.

Onder de brug over de Hollandse IJssel komt een verbinding voor de voetgangers in de vorm van een houten steiger. Het voetpad moet aansluiten op de verbinding die door de gemeente Gouda aangelegd zal worden over het boezemgemaal.

#### *Brug Hollandsche IJssel*

Op de brug over de Hollandsche IJssel zal een voetpad worden gerealiseerd aan de oostzijde van de rijbaan en het fietspad. Dit voetpad zal aan de noordzijde via een trap worden verbonden met het parkachtig in te richten gebied. Aan de zuidzijde van de brug wordt het voetpad met een trap aangesloten op de nieuwe openbare ruimte.

#### *Geluidwerende voorzieningen*

Geluidwerende voorzieningen worden buiten de obstakelvrije zone gebouwd. Bij plaatsing in bochten wordt rekening gehouden met rijzicht en stopzicht. De geluidwerende voorzieningen worden op een viertal locaties aangebracht en zijn nader beschreven in paragraaf 4.3. In verband met het zoveel mogelijk handhaven van het zicht op de Krimpenerwaard worden doorzichtige schermen toegepast.



**Figuur 22: Referentiebeeld geluidsscherm**

In figuur 22 is ter beeldvorming een voorbeeld weergegeven. Bij de uitwerking zal worden bezien in hoeverre de gevoeligheid voor vandalisme (graffiti enz.) verder kan worden beperkt.

### ***Kunstwerken***

#### *Keerwand modelracebaan Sluiseiland*

De N207-ZWR sluit aan op de sluisbruggen op het sluiseiland. Naast de meest noordelijke sluisbrug is op dit moment een modelracebaan aanwezig. In het Definitief Ontwerp is de N207-ZWR vlak naast deze modelracebaan geplaatst. Om deze modelracebaan te behouden is grondkering nodig. In het Definitief Ontwerp is deze grondkering nader berekend. Dit leidt er toe dat er wordt voorgesteld om een damwandconstructie toe te passen, met een ankerscherm onder de nieuw aan te leggen N207.

#### *Brug Rotterdamseweg*

De Rotterdamseweg verbindt het Sluiseiland met Gouda. Over het Stroomkanaal is een brug aangelegd in deze Rotterdamseweg. In het Schetsontwerp is voorzien in een verbreding van de Rotterdamseweg. De brug in de Rotterdamseweg is gebouwd in de



jaren 30. De brugdek- en funderingsconstructie van de huidige brug is onvoldoende voor verdere verbreding, daarom is in het Definitief Ontwerp uitgegaan van vervanging van de gehele brug.

#### *Brug Hollandsche IJssel*

Daar waar de N207-ZWR de Hollandsche IJssel kruist zal een brug gebouwd worden. In het midden van de vaargeul wordt een beweegbaar deel toegepast (zie figuur 23). De provincie Zuid-Holland heeft er, in overleg met de regio, voor gekozen om een ophaalbrug toe te passen. In opdracht van de provincie Zuid-Holland is een schetsontwerp van de brug gemaakt, waarin vooral de vormgeving van de brug is vastgelegd. Deze vormgeving is in het huidige Definitief Ontwerp verder uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan.



**Figuur 23: Brug Hollandsche IJssel**

De vormgeving heeft een aantal belangrijke consequenties voor de techniek van de brug. Uit het ontwerp volgt dat in geopende toestand de brug niet in balans is. Hierdoor is een zwaarder bewegingswerk nodig. Ook is de ruimte ten behoeve van het bewegingswerk vrij klein. Een hydraulisch bewegingswerk past binnen de gereserveerde ruimte. Voor een elektromechanisch bewegingswerk is deze ruimte duidelijk te klein. Om deze redenen is het huidige Definitief Ontwerp alleen uitvoerbaar met een hydraulisch bewegingswerk. Wel is in het ontwerp voorzien dat de helling van de hangstang evenwijdig loopt aan de lijn tussen de twee scharnierpunten op en onder de hameestijl.

Hierdoor zal de brug gedurende het open en dichtgaan geen problemen ondervinden. De constructiehoogte van het dek is ten behoeve van het Definitief Ontwerp vastgesteld op 1,5 m. Dit heeft als gevolg dat een erg slank dek ontworpen zal moeten worden. Om deze reden is een ontwerpberekening opgesteld ten behoeve van het dek. In deze berekening wordt het dek met name gecontroleerd op vermoeiing, conform de NEN 6706. Hierbij wordt uitgegaan van belastingsmodel 1, en lastwisselingen categorie 2. Uit deze berekening volgt dat deze constructiehoogte haalbaar is, maar wel relatief veel

materiaal kost. Ook de pijler met de hameistijl is gecontroleerd op de hoofdafmetingen. Ook uit deze berekening volgt dat deze slanke pijler haalbaar is.

Door de vaarwegbeheerder van Rijkswaterstaat is aangegeven dat deze brug in het midden van de Hollandsche IJssel geplaatst moet worden. Hierin is in het huidige ontwerp voorzien. Eveneens is gesteld dat er aan de westzijde wachtplaatsen gebouwd zullen moeten worden ten behoeve van het vrachtverkeer, CEMT klasse Va. Aan de oostzijde van deze brug zullen wachtplaatsen uitgevoerd worden voor lichtere vaartuigen. Ook aanlegplaatsen zijn opgenomen in het DO. In verband met de aanwezigheid van wachtplaatsen voor de Julianasluis op korte afstand, zullen bij de wachtplaatsen voor de brug geen loopbruggen naar de oever worden gerealiseerd.

Het landhoofd van de brug is bovenop het dijklichaam van Sluiseiland gesitueerd. Door het hoogheemraadschap zijn eisen aangeleverd over de plaats van dit dijklichaam en over mogelijk uit te voeren dijkverzwaringen. In verband met de toekomstige dijkverzwaring is het landhoofd aan de noordzijde circa vijf meter verplaatst ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp en is hierdoor de aanbrug aan deze zijde vijf meter langer geworden. Het Definitief Ontwerp van de brug zal worden voorgelegd aan de gecombineerde Welstandcommissies van Gouda en Ouderkerk. Het dwarsprofiel op de brug over de Hollandsche IJssel is aangepast ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp. In het dwarsprofiel is de minimale maatvoering overgenomen uit het Handboek Ontwerpcriteria Wegen en is rekening gehouden met de eisen voor beweegbare bruggen.

Voor de realisatie van de brug zijn pijlers in de Hollandsche IJssel onontkoombaar. Op grond van de Beleidslijn Grote Rivieren dient de ruimte die deze pijlers innemen in de rivier, te worden gecompenseerd. Op basis van het Definitief Ontwerp is berekend dat in verband hiermee in het inpassingsplan moet worden voorzien in compenserende waterberging van 1.740 m<sup>3</sup> (4,1 x (340+84 m<sup>2</sup>)). Dit compensatiegebied is vooralsnog voorzien ter plaatse van de huidige loswal aan de zuidwestzijde van het Sluiseiland. Door de aanwezigheid van de pijlers in het doorstromingsprofiel van de Hollandsche IJssel zal de stroomsnelheid ter plaatse toenemen. Om erosie te voorkomen zal op de bodem steenbestorting worden toegepast.

De vormgeving van deze geleidewerken (en ook de toe te passen materialen) zijn van grote invloed op het totale beeld van de brug. Het brugontwerp gaat uit van een ranke vormgeving, zoals ook aangegeven in het Integraal Ontwikkelingsperspectief (Brons en Partners, juli 2006). Lomp en massief vormgegeven geleidewerken doen daar veel afbreuk aan. De geleidewerken zullen moeten voldoen aan technische eisen; op basis daarvan moeten de geleidewerken worden vormgegeven op een wijze die aansluit op de ranke vormgeving van de brug.

#### *Brug Stolwijksche Vaart*

De N207-ZWR sluit aan op de Schoonhovenseweg. Ter plaatse van deze aansluiting zal een rotonde worden aangelegd. Naast de Schoonhovenseweg ligt de Stolwijksche Vaart. De N207-ZWR zal deze vaart kruisen met een brug, de brug Stolwijksche Vaart. Naast de vaart, onder de brug zal aan de westzijde een ecologische kruising met de N207-ZWR worden gerealiseerd. De doorvaarthoogte bedraagt 1,50 meter. Hoewel een doorvaarthoogte van 0,90 meter is vereist door het hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard, wordt de doorvaarthoogte van de brug over de Stolwijksche Vaart

gesteld op 1,50 meter. Deze extra hoogte komt voort uit de eisen voor de faunapassage en de wens van de gemeente Gouda voor een doorvaart met recreatieboten. De lengte van deze brug wordt bepaald door de breedte van de vaart en de breedte van deze ecologische kruising. De hoogteligging van de brug wordt naast de constructiehoogte bepaald door de doorvaarthoogte en de benodigde hoogte voor de faunapassage. De breedte van de brug wordt bepaald door het dwarsprofiel van de N207-ZWR aansluitend op de rotonde.

Voor het Definitief Ontwerp wordt uitgegaan van een brugdek uitgevoerd in prefab betonnen kokerliggers. Dit vanwege de geringe constructiehoogte van deze liggers. Dit dek rust op een landhoofd van in het werk gestort beton, wat gefundeerd wordt op prefab betonnen palen. Onder de brug zullen damwanden aangebracht worden als grondkering. Het prefabdek zal voegloos vastgestort worden aan het landhoofd. Hierdoor worden voegen en oplegblokken bespaard, en wordt een onderhoudsvriendelijk ontwerp gerealiseerd. Ter plaatse van de middengeleider van de bovenliggende weg worden de liggers verder uit elkaar geplaatst, zodat een lichtopening ontstaat ten behoeve van de faunapassage.

De constructie afmetingen zijn in een ontwerpberekening globaal gecontroleerd. Uit deze berekening volgt dat de voorgestelde constructie haalbaar is. Na de gunning van het werk zal de aannemer de vrijheid hebben om zelf een constructief ontwerp ten behoeve van deze brug op te stellen, en komt het huidige ontwerp hiermee te vervallen.

#### *Verlichting*

Voor de N207-ZWR is een verlichtingsplan opgesteld met als uitgangspunt 'zo min mogelijk openbare verlichting in de polder'. Bij rotondes dient tenminste over 140 meter de toeleidende wegen van verlichting te worden voorzien. Het verlichtingsniveau op een rotonde dient 1,5 keer het niveau van de aansluitende wegen te bedragen. Bij kruisingen (vierarmig) wordt verlichting aanbevolen indien de intensiteit op de erftoegangsweg groter is dan 2.000 voertuigen per etmaal. Bij drie-armige kruispunten geldt een intensiteit van 1.500 voertuigen per etmaal. Over het algemeen worden wegvakken tussen rotondes en kruisingen met verlichting korter dan 300 meter ook verlicht om de eenduidigheid van het wegbeeld te waarborgen. Bij bochten in de weg wordt verlichting geplaatst indien er veel enkelvoudige ongevallen plaatsvinden of indien de verhouding tussen de werkelijke snelheid in de bocht en die voor de boog groter is dan 0,6 (K-factor).

Op een aantal delen van het tracé is openbare verlichting aan te bevelen:

- 1) Rtonde Sluiseiland
- 2) Brug Hollandsche IJssel
- 3) Rtonde Middelblok
- 4) Rtonde Schoonhovenseweg
- 5) Kruising N207-ZWR met IJsseldijk
- 6) Bochten in het tracé Krimpenerwaard.

Bij de locaties 1 t/m 4 is plaatsing van openbare verlichting zondermeer nodig vanwege de discontinuïteiten in deze tracédelen. Voor locatie 5 is verlichting eveneens aan te bevelen. Voor locatie 6 kan verlichting achterwege worden gelaten als rekening wordt gehouden met de boogstraal die groter moet zijn dan  $K = 0,6$ . Op het resterende tracé door de Krimpenerwaard is verlichting niet nodig.

### *Kabels en leidingen*

In het kader van het inpassingsplan heeft Oasen verzocht om langs het wegtracé van de ZWR een nieuwe drinkwatertransportleiding te mogen aanleggen. Verder heeft er een inventarisatie plaatsgevonden van bestaande kabels en leidingen in het plangebied. Voor de aanleg van de weg dienen op een aantal plaatsen kabels en leidingen (deels) te worden verlegd. Hierover wordt overleg gevoerd met de verschillende kabel- en leidingbeheerders. Bij de bepaling van de nieuwe ligging van kabels en leidingen is het Definitief Ontwerp in beginsel leidend. In voorkomende gevallen zijn zakelijke rechten gevestigd op percelen, waarvan gedeelten door de provincie worden verworven ten behoeve van de aanleg van de ZWR. Deze percelen worden op de plankaart weergegeven met de aanduiding "verwerkelijking in naaste toekomst", waarmee de betrokken percelen versneld kunnen worden onteigend.

### *Verkeersmaatregelen*

Te zijner tijd zullen door de wegbeheerder(s) diverse verkeersbesluiten worden genomen om de benodigde verkeersmaatregelen te kunnen realiseren.

## **5.3 Landschappelijke inpassing**

Het inpassen van de N207-ZWR gebeurt op meerdere vlakken. De ruimtelijke kwaliteit en de optimale compensatie van natuur en water zijn essentieel. Deze verschillende onderdelen vormen samen de landschappelijke inpassing. Binnen het Definitief Ontwerp zijn de verschillende onderdelen optimaal met elkaar in balans. In het Definitief Ontwerp is de uitwerking van die balans doorvertaald in principe profielen en systemen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de cultuurhistorische karakteristieken, de bestaande landschappelijke kenmerken en van de gebiedseigen beplanting van de Krimpenerwaard. Langs de route van de N207-ZWR doorsnijdt de weg meerdere landschappen. Zo wordt het Sluiseiland onderscheiden, de zelling Middelblok en de Krimpenerwaard.

### **5.3.1 Algemene ontwerpprincipes**

De N207-ZWR ligt in een mooi stukje Nederland, waar het rivierenlandschap van de Hollandsche IJssel overgaat in het veenweidelandschap met brede poldersloten en smalle kavels. De doorsnijding van de kavels in de polder levert een ongewenst landschappelijk beeld op. Om dit beeld te verbeteren en de weg natuurlijker in zijn omgeving te laten passen is inpassing noodzakelijk. Er wordt een aantrekkelijk nieuw landschap ontwikkeld, door de nieuwe opgave voor natuur- en watercompensatie te combineren met de oude bestaande landschappelijke structuur.

De algemene eisen voor de inpassing zijn:

- Openheid en karakter (weilanden) gebied handhaven. De Veerstablokboezem moet als opgaand element herkenbaar blijven;
- Huidige landschappelijke structuur (langgerekte smalle kavels, dwars op weg) zoveel mogelijk handhaven en versterken;
- Opgaande beplanting op uitgekiende plekken situeren om uitzicht op de N207-ZWR deels te verminderen (visuele verstoring verminderen);
- Toegankelijkheid van de opgeknijpte gebieden in stand houden;
- Toepassen van gebiedseigen elementen (structuren, beplanting etc);

- Zichtlijn over de Stolwijksche Vaart richting Gouda (vanaf de Gouderakse Tiendweg) behouden;
- Herkenbare kruising van IJsseldijk en de N207-ZWR creëren;
- Het landschapsbeeld is aan weerszijdes van de N207-ZWR zoveel mogelijk hetzelfde, de weg vormt geen scheidslijn in het landschap;
- Onderscheid tussen enerzijds het 'buurtlandschap' van Stolwijkersluis met de (lokale) Goudseweg en anderzijds de doorgaande route van de N207-ZWR;
- Alle gebouwde elementen in en aan de N207-ZWR horen bij dezelfde (materiaal/ontwerp-) familie.

De voorgestelde maatregelen betreffen:

- Aanplant van bomenrijen en bosschages in de lengterichting langs de percelen (om visuele verstoring te verminderen en de perceelsrichting van het polderlandschap te benadrukken);
- Waar nodig nieuwe landbouw bruggen en planken leggen om kavels bereikbaar te houden;
- Inrichtingsmaatregelen en inpassing in principe per (oorspronkelijke) kavel oppakken;
- Bouwstenen bestaan onder ander uit water, riet, elzen;
- Indien niet strikt noodzakelijk langs de weg geen opgaande beplanting toepassen. Uitzonderingen hierop zijn zichtschermen en faunageleiding naar faunapassages onder de weg. Beheerinspanning moet voorkomen dat de gebieden verbossen;
- Transparante, lichte brug over de Stolwijksche Vaart met doorzichtige geluidsschermen.

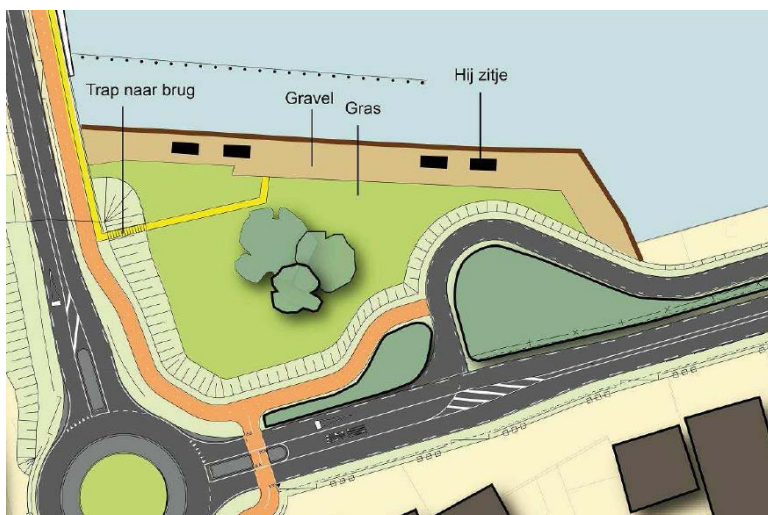
### 5.3.2 Inpassing per deelgebied

#### *Sluiseiland en omgeving*

In verband met de N207-ZWR moet het Sluiseiland worden heringericht. De N207-ZWR ligt op het zuidelijke deel van Sluiseiland, dat verder zal worden ingericht als een parkgebied. De vormgeving van het gebied sluit aan bij de vormgeving van de zelling Middelblok en de remmingwerken. Hiermee wordt een rustig en eenduidig beeld gecreëerd. Op de rand/oever is een 5 meter brede promenade gelegen. Deze voetgangerszone bestaat uit grijs gravel en stevige bankjes met een moderne uitstraling. Deze bankjes worden ook op de dijk van het eiland geplaatst. Tevens ligt er een voetpad op de dijk, dat via een trap van de dijk afgaat. De vormgeving van de trap sluit aan bij de vormgeving van de remmingwerken en de kades. Om de weg te kunnen overbruggen moeten, ter hoogte van het boezemgemaal, bomen in het talud van de weg worden geplaatst. Het beeld aan weerszijden van de weg, zal gelijk gehouden worden door middel van toegevoegde bomen. Onlangs is door de provincie Zuid-Holland een MER gestart naar de verdubbeling van de Julianasluis op het Sluiseiland in Gouda. Vooralsnog is hierover nog geen formeel besluit genomen. De aanleg van de ZWR levert hiervoor geen belemmeringen. Ditzelfde geldt voor het plan van het hoogheemraadschap van Rijnland voor verbetering van de Goejanverwelledijk. In verband met deze ontwikkelingen zal voor de herinrichting van het Sluiseiland te zijner tijd een afzonderlijk bestemmingsplan in procedure worden gebracht. Het huidige inpassingsplan is ter plaatse beperkt tot het profiel van de ZWR en de brug.

### *Zelling Middelblok*

Op de zelling Middelblok ligt het wegontwerp voor een groot deel op het huidige bedrijventerrein Middelblok-Groot. Met de komst van de nieuwe weg, zal een gedeelte van de bedrijvigheid en een aantal dijkwoningen worden geruimd. Een deel van de bedrijvigheid blijft echter bestaan. In de nieuwe verkaveling zullen de gevels van de bedrijven naar de N207-ZWR worden gericht. Vanwege de eenduidigheid in het beeld van de N207-ZWR naar het bedrijventerrein wordt daarom in het ontwerp van het resterende gedeelte langs de berm van de N207-ZWR geen visuele afscherming (bomenrij) aangebracht. De berm van de N207-ZWR zal als grasberm worden ingericht. De zelling Middelblok biedt tevens ruimte voor een uitkijkpunt met zicht op de nieuwe brug en op de Hollandse IJssel. Het uitkijkpunt krijgt eenzelfde vormgeving als het zuidelijke deel van Sluiseiland waardoor een eenheid wordt gecreëerd. Het gebiedje wordt ingericht als een parkje. Er komt een bomengroep om de plek te accentueren en ook hier wordt een voetgangerszone van 5 m breed van grijs gravel, langs de kade aangelegd (zie figuur 24).



**Figuur 24: Sfeerbeeld zelling Middelblok**

De bestaande damwand krijgt een deksloof. De kademuur langs de ventweg wordt behouden en krijgt ook een kwalitatief hoogwaardige uitstraling, waarbij rekening wordt gehouden dat deze zich hier nog steeds op de zelling Middelblok bevindt. Langs de noordzijde van de N207-ZWR komt een geschoren haag van 1,5 meter hoog. Vanaf de aansluiting op de parallelweg wordt de haag doorgetrokken. Bij de inrichting moet rekening worden gehouden met het behouden van het zicht vanaf de brug de polder in.

### *La Paloma*

Het gebouw La Paloma zal worden verwijderd of verplaatst. Het gebouw kan niet op de huidige locatie worden gehandhaafd. Daar zijn twee redenen voor. De eerste is dat het gebouw in de obstakelvrije zone van de weg staat, waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt. De tweede reden is dat er geen plaats is om de N207-ZWR een paar meter naar het zuiden op te schuiven, omdat hier het natuurgebied Veerstablokboezem ligt en dat moet zo min mogelijk aangetast worden.

### *Helofytenfilter*

Het helofytenfilter is gelegen op een zo groot mogelijk afstand van het natuurgebied Veerstablokboezem. Dit betekent dat het filter op maximaal twee kavels van het natuurgebied (ca 125 meter) is gesitueerd. Tussen de Veerstablokboezem en het helofytenfilter is voldoende ruimte zodat de openheid van het gebied behouden blijft en de strokenverkaveling duidelijk zichtbaar blijft. Het filter beslaat niet de gehele kavel waar deze op is gelegen. De rest van de kavel wordt, evenals het filter, ingericht met riet zodat de eenheid behouden blijft. In paragraaf 5.5 wordt nader ingegaan op de werking en de eisen die aan het filter worden gesteld.

### *Inpassing omgeving*

Voor de inpassing van de weg is een aantal ontwerpprincipes ontwikkeld. Deze principes zouden ook voor andere nieuwe ontwikkelingen moeten gelden. In het Definitief Ontwerp zijn maatregelen genomen voor de inpassing van de volkstuinten. Ten oosten van volkstuinten is een perceel met riet gepland. Er is gekozen voor een robuuste rietstrook die de hele kavel omvat. Binnen de strook wordt gedifferentieerd maaibeheer toegepast waardoor er altijd een strook in de lengte van het perceel hoog blijft, ter afscherming van de volkstuinten. Dit sluit aan bij de wens van de stichting Zuid-Holland Landschap om een afwisseling van 1- en 2-jarig riet te hebben.

### *Natte bosschage*

De natte bosschage ligt tussen de N207-ZWR en het rioolwaterzuiveringsbedrijf. De plek vormt een overhoek en is de enige plek in de open polder die 'massa' kan verdragen. Hiermee wordt tegenwicht geboden aan de opgaande beplanting van het volkstuintencomplex zodat de landschappelijke uitgangspunten behouden blijven: structuren en massa zijn aan beide zijden van de weg gelijk. Ook wordt met de natte bosschage tegemoet gekomen aan de wens om het licht van de koplampen op de N207-ZWR af te schermen. Door deze functie van de natte bosschage hoeven er minder elzenschermen te worden geplaatst om het licht van de weg tegen te houden. Zo blijft de openheid in dat deel van de polder goed behouden. De sloten in de natte bosschage zullen gaan verlanden. Het water dat hiermee verdwijnt, is elders in de polder gecompenseerd (zie ook figuur x). De natte bosschage ter hoogte van de meest westelijke faunapassage dient makkelijk toegankelijk te zijn voor beheer en onderhoud van de passage en het bos zelf. Hiervoor dient een afsluitbare keervoorziening te worden gerealiseerd, zodat een grote auto met aanhanger hier kan keren, maar dat het voor vrachtwagens niet geschikt is. Dit betekent dat de keervoorziening kan bestaan uit halfverharding en dat het onderhoud extensief kan zijn.

### *Waterkavels*

De waterkavels worden deels wordt voor de watercompensatie gerealiseerd. Dit wordt in paragraaf 5.5 verder beschreven. De waterkavels aan de noordkant van de N207-ZWR worden echter ook (deels) gerealiseerd als landschappelijke inpassing (zie figuur 25). Hiermee wordt het waterrijke verleden, zoals de veenputten, zichtbaar gemaakt in de polder.

### *Bomenrijen*

In de Krimpenerwaard wordt met behulp van bomenrijen het zicht op de N207-ZWR zoveel mogelijk verzacht. Hierbij wordt vooral uitgegaan van de hinder die de bewoners langs de Stolwijksche Vaart ondervinden. De bomenrijen zijn zo geplaatst dat de openheid van de polder beleefbaar blijft, maar dat het verkeer (inclusief het licht van de koplampen) op de weg wordt afgeschermd. De bomenrijen zijn transparant en bestaan uit elzen, die in een enkele rij langs de slootoever staan over een lengte van 100 tot 200 meter. In de omgeving van de Veerstablokboezem komen geen bomenrijen om het op zichzelf staande karakter van dit cultuurhistorische element te benadrukken.

### *Geluidschermen*

Op vier plekken in de polder komen geluidschermen. Deze schermen moeten zo minimaal mogelijk het karakter van het landschap verstoren. De schermen moeten zoveel mogelijk transparant zijn en de lengte en hoogte van de schermen moet minimaal zijn. De maximale afmetingen staan weergegeven in paragraaf 4.3.

### *Rotonde Schoonhovenseweg*

De rotonde Schoonhovenseweg ligt in het oosten van het plangebied van de N207-ZWR en wordt ingericht volgens de structuren die al in het landschap aanwezig zijn. De huidige situatie (de sloten, bomenrijen en fiets- en voetpaden) blijft hierbij zoveel mogelijk intact. Vooral de lengtestructuren (bijvoorbeeld zicht over de Stolwijksche Vaart en de rijen knotwilgen) blijven gehandhaafd en worden door eventueel toevoegen van bomen extra benadrukt. De parallelsloten en bestaande bomenrijen stoppen waar de weg begint. De parallelweg tussen de Stolwijksche Vaart en de huidige N207 (Schoonhovenseweg weg) gaat over in een fietspad en loopt door over de brug naar de Gouderakse Tiendweg.

### *Stolwijkersluis en omgeving*

Het Masterplan richt zich op het herstel van de Stolwijkersluis, de aanleg van een gemaal en een haven en de ontwikkeling van het binnen- en buitendijks gebied. Voor zover gelegen binnen het plangebied van dit inpassingsplan worden de plannen afgestemd met het ontwerp van de ZWR.

## **5.4 Natuur**

### **5.4.1 Mitigatie en compensatie**

De effecten op natuur en de mogelijkheden om deze effecten te verzachten/mitigeren en waar nodig te compenseren zijn beschreven in het rapport 'Bepaling compensatieopgave natuur N207 Zuidwestelijke Randweg': Bij de bepaling van de effecten en het vaststellen van de mitigerende maatregelen en compensatieopgave gaat de provincie Zuid-Holland uit van het Ontwerpbesluit uit 1997 waarin het provinciaal compensatiebeginsel is uitgewerkt, de begrenzing van natuurgebied in de streekplanherziening Krimpenerwaard en de afspraken in het Veenweidepact. Voor de onderbouwing van de maatregelen en compensatieopgave wordt verwezen naar het compensatieplan (zie nr. 15, bijlage I). Hieronder zijn de mitigerende maatregelen en de compensatieopgave voor het Definitief Ontwerp samengevat.



#### *Mitigatie opgave*

- 2 à 3 faunapassages met geleiding naar de passages voor ringslang, kleine zoogdieren en amfibieën.

In het gebied zijn 4 faunapassages gepland. Hiermee wordt voldaan aan de opgave voor de geleiding van de ringslang, kleinere zoogdieren en amfibieën.

#### *Compensatie opgave*

- 4 hectare optimaal weidevogelgebied (voor slobbeend, grutto en tureluur);
- 5 hectare dotterbloemhooiland (voor EHS en voor ringslang);
- poel van 50 m<sup>2</sup>;
- 0,65 hectare open water - voor vissen (bittervoorn), libellen (groene glazenmaker), amfibieën en watervegetatie (krabbescheer);
- 19,6 hectare voorkeursleefgebied ringslang. Deze moet worden voldaan door de aanleg van overwinteringsputten en broeihopen en het geschikter maken van het leefgebied door de aanleg van natuurvriendelijke oevers (circa 1.300 meter) en water.

Verder is geadviseerd om aanvullend 2,35 hectare natte bosschage te compenseren. Dit draagt tevens bij aan de ontwikkeling van leefgebied voor de ringslang. Hieronder volgt hoe in het Definitief Ontwerp is omgegaan met de bovenstaande opgave in zijn algemeenheid en vervolgens ook meer in detail per deelopgave.

#### *Gebruik inheemse soorten*

Voor alle nieuwe beplanting (zeker voor het deel dat in polder wordt aangeplant) moet plantmateriaal worden gebruikt van inheemse herkomst (dus vermenigvuldigd uit in Nederland gewonnen zaad). Het inheemse genenmateriaal in de Krimpenerwaard wordt dan niet belast (door bestuiving) met genenmateriaal van elders uit Europa. Buitenlandse herkomsten hebben namelijk afwijkend genenmateriaal dat zich (vooral bij elzen) uit in afwijkende habitus en vervroegde bloei en vruchtzetting.

#### *Weidevogelgebied*

Voor de weidevogelcompensatie (Rode Lijstsoorten) kan met het opwaarderen/geschikt maken van minimaal 4 hectare (in potentie geschikte of bestaande, maar in agrarisch gebruik zijnde) weidevogelgrond volstaan worden, mits deze gronden grenzen aan bestaand weidevogelreservaat, zodat sprake is van een broed- en foerageergebied van voldoende omvang. Tevens moet de duurzaamheid en het beheer hiervan middels aankoop en overdracht aan een (natuur)terreinbeherende organisatie worden gegarandeerd. Naarmate aan de kwalitatieve randvoorwaarden van het te verwerven gebied minder voldaan wordt, dient meer compensatie (in ha) plaats te vinden. De provincie is in onderhandeling voor de aankoop van grond in de gemeente Goedereede om deze geschikt te maken voor weidevogels. De afspraken hierover zullen bestuurlijk worden vastgelegd.

#### *Dotterbloemhooiland*

Ook de compensatie opgave voor 5 hectare dotterbloemhooiland wordt buiten de ontwerprens ingevuld. Dit omdat uit bodemonderzoek bleek dat de gronden in het projectgebied onvoldoende geschikt zijn. In het Voorlopig Ontwerp was nog wel ruimte gereserveerd voor dotterbloemhooiland. Het wegvallen van het dotterbloemhooiland heeft consequenties voor de compensatieopgave voor de ringslang.

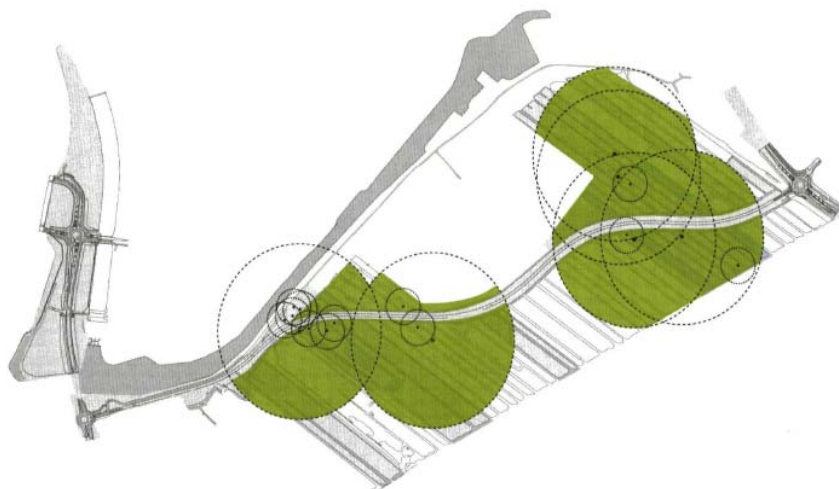
Daarom is opnieuw bepaald wat nodig is voor ringslangcompensatie (hectare natuurdoeltype, lengte natuurvriendelijke oevers, aantal broei- en overwinteringsplekken etc.). De provincie geeft invulling aan de compensatieplicht voor flora door elders in de gemeente Vlist grond aan te kopen en in te richten voor dotterbloemhooiland. Inmiddels is hierover bestuurlijke overeenstemming bereikt. Het hiervoor benodigde budget is gereserveerd.

#### *Poel en open water*

Met de aanleg van twee paddenpoelen en nieuwe watervelden (zie paragraaf 5.5) wordt voldaan aan de compensatie opgave voor de poelen en het open water.

#### *Compensatie opgave ringslang*

- Overwinteringsput: een gebied met een straal van 50 meter om de put mag worden gerekend als compensatie voor de ringslang
- Broeihoop: een gebied met een straal van 250 meter om de put mag worden gerekend als compensatie voor de ringslang



**Figuur 25: Themakaart compensatie ringslang**

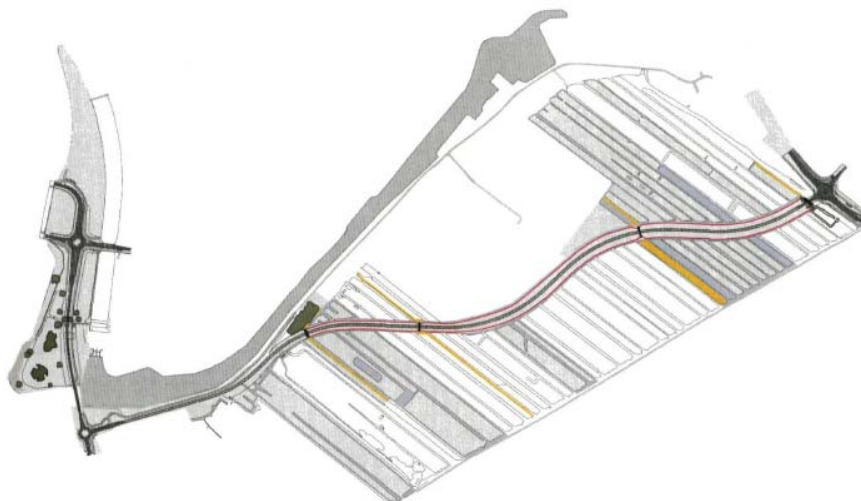
Met in totaal 12 overwinteringsputten en 6 broeihopen wordt voldaan aan de compensatie opgave voor de ringslang. Omdat de gebieden die mogen worden gerekend als compensatie voor de ringslang elkaar overlappen en gedeeltelijk buiten het plangebied vallen, zijn delen van de gebieden niet meegeteld voor de compensatie opgave (zie figuur 25).

#### 5.4.2 Mitigerende maatregelen

##### *Faunapassage en geleiding*

Ter plaatse van elke faunapassage (zowel de droge als de natte) is het nodig om een geleiderail te plaatsen aan beide kanten van de weg. Hoewel dit landschappelijk ongewenst is, is het niet te voorkomen omdat de passage voor ringslangen niet langer mag worden i.v.m. effectiviteit. De tunnels zouden wel langer mogen worden als deze ook hoger zouden worden. De huidige hoogte en breedte van de passages zijn echter zorgvuldig op elkaar afgestemd. Het is niet wenselijk de tunnels te gaan verhogen, omdat de weg dan hoger komt te liggen.

Dit betekent dat ter plaatse van de faunavoorzieningen de berm maximaal versmald moet worden en dat heeft de verplichting van een geleiderail tot gevolg. Deze valt bij de faunapassage nabij Veerstablokboezem deels samen met het al geplande geluidsscherm. Het is wenselijk de geleiderail zo kort mogelijk te maken en tevens te zoeken naar een alternatief materiaalgebruik (b.v. hout) dat beter past in de Krimpenerwaard.



**Figuur 26: Themakaart faunapassages en geleiding**

Over de hele lengte van de berm sloten moet aan de wegzijde een beschoeiing worden aangebracht zodat de ringslang (en de andere doelsoorten) de weg niet via het water kunnen bereiken. De beschoeiing gaat ter hoogte van de passages richting de tunnels. Bij de (half) natte passages loopt de beschoeiing ook onder water door zodat de oever richting de tunnel steil kan blijven en er dus niet veel ruimtebeslag is. Bij de kleinere (droge) passages wordt voor de tunnels een flauwe oever gemaakt zodat de ringslang hier kan uitrusten/opwarmen alvorens hij vanuit het water de tunnel in gaat. Doordat deze oevers flauw moeten zijn (1:5) is er veel ruimte nodig. Omdat de afstand van de weg naar de sloot gering is (6 meter) zullen de kavelhoofden ter plaatse van de passages iets landinwaarts moeten worden verlegd (afgeplagd). Door afplaggen wordt de kavel iets korter dan de naastgelegen kavels. Voor de situering van de passages wordt verwezen naar figuur 26.

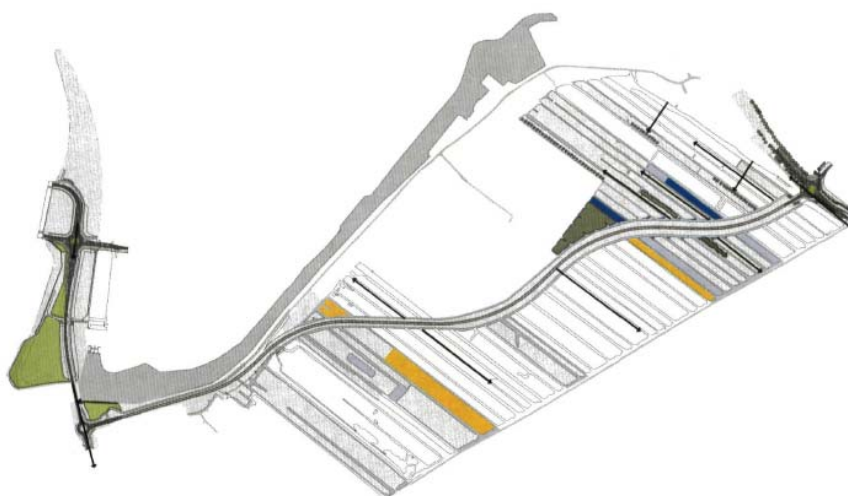
Er zijn twee ruime faunapassages voorzien voor ringslang, kleine zoogdieren en amfibieën ter hoogte van:

- Stolwijkersluis-polder Veerstablok: water- en oeververbinding via de Stolwijksche Vaart
- Dijkzone-Veerstablokboezem: behoud van de verbinding tussen de leefgebieden langs de IJsseldijk en polder.

Vanwege de lengte van de weg zijn, in aanvulling op de bovenstaande noodzakelijke/verplichte faunapassages, twee kleinere faunapassages opgenomen. Deze faunapassages hebben primair als doel migratie van amfibieën en kleine zoogdieren mogelijk te maken.

### *Natuurvriendelijke oevers*

Het bestaande leefgebied wordt opgewaardeerd door de aanleg van nieuwe natuurvriendelijke oevers. Met een lengte van ruim 2.600 meter natuurvriendelijke oever wordt ruimschoots voldaan aan de gestelde natuurcompensatie opgave van 1.300 meter. De natuurvriendelijke oevers hebben tevens landschappelijke functies. De langgerekte stroken benadrukken de lengte van de kavels. Het rietperceel ten oosten van de volkstuinten wordt aangelegd om de tuintjes met hun rommelige uitstraling, door onder meer schuurtjes aan de rand, aan het zicht te onttrekken voor de bewoners van de Goudseweg. Het beheer van deze rietstrook gebeurt zodanig dat de natuurwaarde erbij gebaat is (een mix van één- en tweejarig riet) en tevens de volkstuinten doorlopend aan het zicht onttrokken blijven (zie figuur 27).



**Figuur 27: Themakaart Landschappelijke Inpassing**

### 5.4.3 Natuurcompensatie

#### *Open water*

Het dempen van watergangen (0,65 hectare) in het gebied door de aanleg van de N207-ZWR moet gecompenseerd worden. Deze 0,65 hectare wordt daarom 1 op 1 gecompenseerd via 2 waterkavels ten zuiden van de N207-ZWR. Dit zijn brede grote wateren. Om deze wateren ook een natuurfunctie te geven dient het water groot en diep te zijn (> 5 meter breed en 0,5 tot 1,5 meter diep). Door de sponswerking van de veenondergrond moet de aanlegdiepte van de wateren minimaal 25 cm lager te zijn dan de uiteindelijk gewenste diepte. Een minimale aanlegdiepte van 0,75 meter is dus vereist. Vanuit de landschappelijke inpassing van de weg worden ook aan de andere zijde van de weg de waterkavels doorgetrokken. De oevers worden natuurvriendelijk ingericht. Hierbij zijn ook de ringslang en de waterspitsmuis gebaat. Het is voor de beoogde natuur essentieel om extensief beheer toe te passen. Enige verlanding is zelfs gewenst. De waterkavels dienen daarom buiten de legger van het hoogheemraadschap gehouden te worden. Met de grote waterkavels en daarmee de knipoog naar de veenputten vindt ook een stuk landschappelijke inpassing plaats.

### *Paddenpoel*

Voor de rugstreepad is in het noordoosten van het gebied een poel voorzien. In principe is één poel van 50-100 m<sup>2</sup> voldoende. Omdat onderhoud een groot effect heeft op het klimaat in de poel, stellen we twee poelen voor van circa 100 - 200 m<sup>2</sup>. Deze poelen liggen nabij elkaar op een kavel die naar één van de twee extra faunapassages leidt. Zo kan er cyclisch beheer plaatsvinden. De geleiding vindt plaats via natuurvriendelijke oevers met een enkele bomenrij aan de ene zijde van de weg en een perceel moerasbos aan de andere zijde. Deze optimaliseren tevens het biotoop voor de rugstreepad, maar ook voor veel andere amfibieën, de ringslang en de waterspitsmuis. Door scherm en moerasbos in elkaars verlengde te plaatsen wordt hiermee ook een stuk landschappelijke inpassing verzorgd. Verder liggen de bosschages aan de noordoostzijde van de poelen, waardoor deze snel opwarmen, wat wenselijk is. Daarom dient de noordoever ook een flauw talud te hebben (minimaal 1:5). Ook ligt de poel op meer dan 150 meter van de weg, waardoor het effect van de weg beperkt zal zijn.

### *Ringslang compensatie*

Voor de ringslang compensatie zijn in het plangebied 12 overwinteringsputten en 6 broeihopen gepland. Daarmee wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de opgave voor de optimalisatie van het leefgebied van de ringslang en de waterspitsmuis.

### *Optimaal ingericht leefgebied*

Voor het optimaliseren van het leefgebied binnen de nieuwe natuur is gebruik gemaakt van de opgave voor 1,3 km natuurvriendelijke oever. De oevers vormen fourageer- en schuilgebied voor de ringslang. Daarnaast wordt buiten het nieuwe natuurgebied binnen een oppervlak van 10 hectare het bestaande leefgebied van de ringslang geoptimaliseerd. Voor deze optimalisatie hebben we gebruik gemaakt van de opgaven van 1,3 kilometer natuurvriendelijke oever, enkele waterkavels (watercompensatie), twee poelen à 50-100 m<sup>2</sup>, de inpassing van de faunapassages (0,5 hectare natuurvriendelijke oevers en bomenrijen), natte bosschage (circa 1,5 hectare) en verspreid liggende overwinteringsputten en broeihopen. Verder worden er nog 4 faunapassages gerealiseerd die ingepast worden en mogelijk ook voor ringslang kunnen dienen. Al met al worden er hierdoor verschillende elementen gerealiseerd die zowel de landelijke inpassing dienen als het biotoop van de ringslang en de waterspitsmuis aanzienlijk opschalen.

### *Broeihopen en overwinteringsputten*

Voor de overwinteringsplekken worden op de locatie van de te slopen woningen langs de afrit vanaf de zelling Middelblok overwinteringsputten in de natte bosschage gerealiseerd. Verder zijn er verspreid door de polder nog enkele putten en broeihopen voorzien. De putten en broeihopen zijn zo gelegen dat deze op maximaal 3 meter van een natuurvriendelijke oever en/of van een broeihoop zijn gelegen. De overwinteringsputten zijn betonnen bakken van minimaal 50 cm hoog. Het deksel van de putten ligt 30 cm onder het maaiveld. Het deksel bevat luchtgaten en wordt bedekt met grof snoeihout en blad. De luchtgaten in het deksel zijn tevens in- en uitgangen. De broeihopen zijn hopen van circa 1,5 meter hoog en zijn opgebouwd uit fijn afval zoals gras, riet en blad. De hoop is ongeveer 4 à 5 m<sup>3</sup>. De bovenkant van de broeihopen moet hol zijn zodat het regenwater kan worden vastgehouden. Hierdoor gaat de hoop broeien. De hopen moeten jaarlijks worden aangevuld met nieuw snoeiafval. Ook worden er (bij de paddenpoelen en in de natte bosschage bij de meest westelijk passage) rustplekken voor de ringslang gecreëerd.

Dit zijn plekken op de overgang van water naar land (in de rietzones van natuurvriendelijke oevers) waar de slang kan opwarmen. Deze rustplekken zijn hopen van grof snoeiafval zoals takken en stronken. De rustplekken moeten jaarlijks worden aangevuld met nieuw afval.

## 5.5 Water

### 5.5.1 Watertoets

Voor ruimtelijke plannen geldt dat een Watertoets doorlopen moet worden, zodat gewaarborgd wordt dat wateraspecten voldoende worden meegenomen in de planvorming. Zo ook voor de zuidwestelijke randweg Gouda N207, waarin een toegankelijke Krimpenerwaard, verminderde druk op het verkeer in Gouda en verbetering van de bereikbaarheid van de Rotterdamseweg en omgeving centraal staat. In de Watertoets (zie nr. 24, bijlage I) op hoofdlijnen aangegeven hoe met water in het ontwerp is omgegaan. De belangrijkste conclusies zijn hieronder weergegeven.

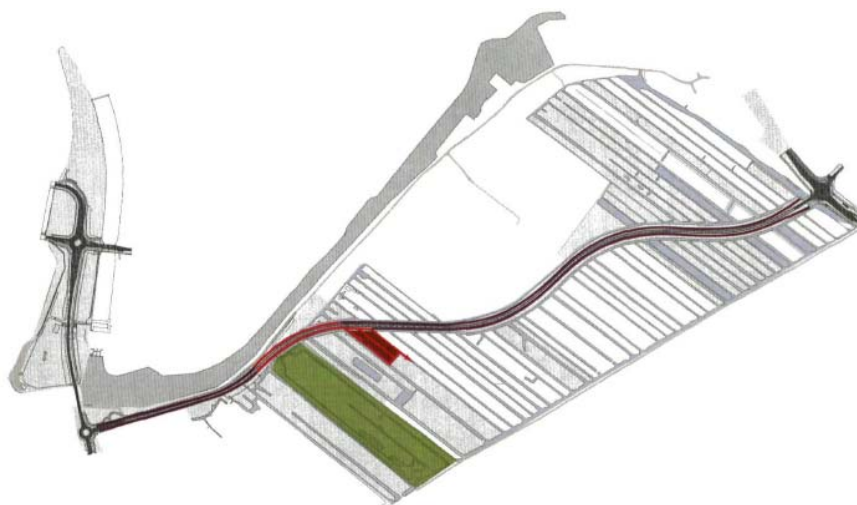
#### *Proces*

Voor de keuze van het tracé is een MER doorlopen. Deze procedure was gekoppeld aan het Intergemeentelijk Structuurplan (ISP). In dit proces zijn, op beleidsmatig niveau, de wensen van de waterbeheerders (Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK), Hoogheemraadschap van Rijnland en Rijkswaterstaat, waterwegen) meegenomen. De eisen en wensen met betrekking tot de waterhuishouding zijn in een overleg tussen provincie Zuid-Holland en de waterbeheerders kenbaar gemaakt. Het beleid van de waterschappen is weergegeven in hoofdstuk 3.

#### *Wateropgave*

De wateropgave is de combinatie van watercompensatie voor natuurdoeleinden en watercompensatie voor het toegenomen verhard oppervlak. Tezamen dragen zij ook bij aan de landschappelijke inpassing. In de watertoets is per waterbeheerder de wateropgave opgenomen. Er zijn enkele waterkavels aan het bestaande gebied toegevoegd. Dit is enerzijds watercompensatie, waarbij 0,65 hectare (Waardenburg, 2007) nieuw water voor het verlies aan water wordt gecreëerd. Daar kan de functie natuur aan worden gegeven voor vissen, libellen, amfibieën en watervegetatie gecreëerd. Anderzijds is watercompensatie noodzakelijk doordat de nieuwe weg voor verminderde toetreding van hemelwater tot het grondwater zorgt.

De norm van het hoogheemraadschap voor deze compensatie is 12% van het wegoppervlak in het betreffende peilvak. ( $12\% \times 1,5 \text{ km} \times 7,5 \text{ meter asfalt} = 0,135 \text{ hectare}$ ). De watercompensatie komt daarmee op  $0,650 + 0,135 = 0,785 \text{ hectare}$ . De sloten in de natte bosschage zullen gaan verlanden. Het water dat hierdoor verdwijnt moet ook worden gecompenseerd. Extra waterkavels zullen dit verlies compenseren. De totale wateropgave komt hiermee op  $0,785 \text{ hectare} + 0,152 = 0,937 \text{ hectare}$ . Er wordt aan het bestaande gebied 1,5 hectare water toegevoegd. Er wordt dus ruim voldaan aan de wateropgave. De totale watercompensatieopgave is globaal aangegeven in figuur 28.



**Figuur 28: Watersysteem ZWR**

### *Wateraspecten per deelgebied*

#### *Sluiseiland*

Het hemelwater wordt ter plaatse opgevangen en geïnfiltreerd en/of in open water opgevangen (retentiebekkens / plassen). Het Hoogheemraadschap heeft aangegeven dat er voor het Sluiseiland geen compensatieopgave nodig is, wanneer het wegwater geïnfiltreerd wordt. Het infiltreren van wegwater is voorzien op het Sluiseiland.

#### *Brug Hollandsche IJssel*

Hemelwater dat op de brug valt zal via oppervlakkige afstroming in de Hollandsche IJssel lopen. Beheerder Rijkswaterstaat stelt voor de brug geen eisen aan de waterkwaliteit van het afstromende water. Wel heeft de beheerder aangegeven dat het verlies aan wateroppervlak als gevolg van de brug(pijlers) gecompenseerd moet worden. Deze compensatie mag benedenstrooms van de Julianasluis in het gehele stroomgebied van de Hollandse IJssel gerealiseerd worden. De provincie is in overleg met Rijkswaterstaat over de invulling van de compensatie. Dit compensatiegebied is vooralsnog voorzien ter plaatse van de huidige loswal aan de zuidwestzijde van het Sluiseiland en heeft op de kaart de bestemming Water gekregen.

#### *Zelling Middelblok*

Het wegwater op de zelling Middelblok wordt ter plaatse opgevangen en geïnfiltreerd. Hiermee komt het hemelwater alsnog in de bodem. Bij de bodempassage blijven de meeste verontreinigingen achter. Het voorstel is om de infiltratievoorziening op een bui van 40 mm te dimensioneren. Conform de "Beslisboom aan en –afkoppelen verharde oppervlakken" (WRW, 2003) zou hierbij het overgrote deel van het water geïnfiltreerd kunnen worden. Een overstortvoorziening blijft echter noodzakelijk. Vanuit waterkwaliteitsoogpunt is de keuzes ten aanzien van de omgang met het wegwater akkoord bevonden door het waterschap.

#### *Afrit zelling Middelblok naar polder Veerstablok (helofytenfilter)*

Hemelwater dat op de afrit valt, wordt opgevangen en via een rioolbuis loopt dit af naar het helofytenfilter in de polder. Dit water mag niet via de berm afstromen, met het helofytenfilter wordt voorkomen dat het verontreinigde wegwater in de zeer waardevolle en gevoelige natuur van de Veerstablokboezem terechtkomt. Het voorstel is om de infiltratievoorziening op een bui van 40 mm te dimensioneren. Na 'filtering', door bodempassage, stort het water uiteindelijk over op het polderwater. Ook vanuit waterkwaliteitsoogpunt is de keuze ten aanzien van de omgang met het wegwater akkoord bevonden door het waterschap.

#### *Watersysteem Veerstablokboezem*

Het natuurgebied is zeer waardevol, onder meer vanwege de aparte waterhuishoudkundige situatie. Het principe van deze situatie dient behouden te blijven. Door het talud van de weg dient de hoofdwatgang iets in zuidelijke richting verplaatst te worden, maar wordt zo ver mogelijk in het noorden gehouden. Bij het ontwerp is rekening gehouden met het zo veel mogelijk beperken van de invloed van de weg op de Veerstablokboezem (dit was een ontwerp eis).

De Commissie MER heeft de vraag gesteld hoe de effecten op de aanwezige kwelstromen uit de Hollandse IJssel naar de Veerstablokboezem voorkomen gaan worden. Uit het onderzoek is gebleken dat de Veerstablokboezem geen invloed heeft van kwelstromen uit de Hollandse IJssel. Verbreding van het wegennet heeft daardoor geen gevolgen op de waterkwaliteit (kwel) in de Veerstablokboezem.

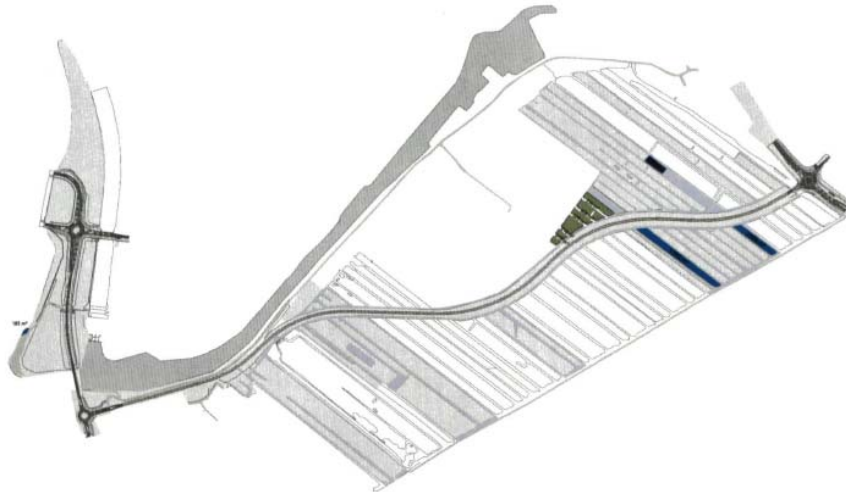
Ten oosten van het natuurgebied de Veerstablokboezem vindt natuurcompensatie voor de N207 plaats. Dit gebied krijgt een eigen watersysteem (circa 10-15 hectare groot), waarbij het hoofdwatersysteem (watgang langs Tiendweg) blijft functioneren. Dit brengt een betere waterkwaliteit met zich mee en daarmee een meer unieke flora en fauna. Daarnaast kan ZHL dan het peilbeheer optimaal afstemmen op de natuurfunctie en daarmee in de winter een hoger peil voeren (circa 20 cm hoger dan 's zomers). Het waterschap is akkoord om een afwijkend peil in het natuurcompensatiegebied te hanteren. Hiervoor zal dan nog wel een aparte vergunning moeten worden gevraagd. Het huidige peil in de polder Stolwijk is NAP - 2,21 meter. Voor de boezem Veerstablok is vergunning verleend tot een peil van NAP - 1,85 meter. De duikers moeten conform het waterschap eisen minimaal 1,60 meter zijn.

#### *Polder Krimpenerwaard*

De door de weg ontstane kopsloten worden via een parallelsloot verbonden met elkaar en met de Stolwijkervaart. Er zal geen extra bermsloot aangelegd worden. De belangrijkste reden hiervoor is dat het vervuilde wegwater via een 6 meter brede berm (gemeten vanaf de binnenkant van de kantstreep) richting de parallelsloot afloopt. De parallelsloot voert af via helofytenfilters naar de Stolwijkervaart, hierdoor zullen er geen negatieve effecten ten aanzien van waterkwaliteit op de Stolwijkse Vaart optreden. De kwaliteit van het water in de parallelsloot zal naar verwachting relatief goed zijn. Vanuit waterkwaliteitsoogpunt is de keuze ten aanzien van de omgang met het wegwater akkoord bevonden door het waterschap. Om verlanding binnen de natte bosschage mogelijk te maken dient de bossage geïsoleerd te worden van het omringende oppervlaktewater. Het is voor de beoogde waternatuur essentieel om extensief beheer toe te passen. Enige verlanding is zelfs gewenst. De waterkavels en sloten dienen



daarom buiten de legger van het Hoogheemraadschap (HHSK) gehouden te worden. Bij de realisatie van de waterkavels is rekening gehouden met een persleiding van de AWZI. De watercompensatie is globaal weergegeven in figuur 29.



**Figuur 29: Watercompensatie ZWR**



## 6 JURIDISCHE REGELING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het instrument inpassingsplan en op welke wijze de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied hierin juridisch is vertaald.

### 6.1 Uitgangspunten

#### 6.1.1 Inpassingsplan

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 heeft de wetgever onder andere aan de provincies de bevoegdheid toegekend om een provinciaal bestemmingsplan op te stellen; in de terminologie van de wet inpassingsplan geheten. Hierbij moet wel sprake zijn van provinciale belangen. Bovendien kunnen Provinciale Staten ingevolge artikel 3.26 Wro pas tot vaststelling van een inpassingsplan overgaan, dan nadat de betrokken gemeenteraden zijn 'gehoord'. De manier waarop dit geschiedt, is vormvrij. In verband daarmee zijn in de gemeenten Gouda, Ouderkerk en Vlist bestuurlijke 'hoorzittingen' gehouden op 25 en 26 februari, respectievelijk 3 maart 2009. De verslagen van deze bijeenkomsten zijn opgenomen in bijlage II van de toelichting. Deze verplichting moet uitdrukkelijk niet worden uitgelegd als ware de vaststelling van een inpassingsplan een sanctie. In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat het inpassingsplan moet worden gezien als een verschuiving van bevoegdheden en als een regulier instrument van Rijk en provincie.

#### 6.1.2 Begrenzing plangebied

Het vereiste provinciale belang heeft consequenties voor de begrenzing van het plangebied. Zoals hiervoor ook enkele malen is uiteengezet, is het plangebied van het inpassingsplan beperkt tot de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de ZWR, inclusief de daarvoor benodigde bouwwerken, zoals damwanden, bruggen, geluidsschermen e.d., de herinrichting van aansluitende wegvakken en de ontsluiting aangrenzende percelen. Vanuit de status van het project in het streekplan (nu provinciale structuurvisie) Zuid-Holland Oost is in casu sprake van provinciaal belang. Tevens voorziet het inpassingsplan in de voor de aanleg van de ZWR noodzakelijke natuur- en watercompensatie in de omgeving van de ZWR. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening heeft het aan het inpassingsplan ten grondslag liggende onderzoek veelal betrekking op een groter studiegebied en is de begrenzing van het plangebied zodanig gekozen dat planologisch-juridische versnippering zoveel mogelijk wordt voorkomen. Voorts is van belang dat zowel de gemeente Gouda als de gemeente Ouderkerk voornemens zijn om voor delen van het aangrenzende gebied een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

#### 6.1.3 Uitsluitingstermijn

De vaststelling van een inpassingsplan leidt er automatisch toe dat de bevoegdheid van de gemeenteraad om een bestemmingsplan vast te stellen voor de gronden die in het inpassingsplan zijn begrepen vervalst. Op grond van artikel 3.26 lid 5 Wro dienen Provinciale Staten in het vaststellingbesluit door middel van een termijn aan te geven tot wanneer de uitsluiting van de bevoegdheid van de betrokken gemeenteraad voortduurt, met dien verstande dat deze termijn binnen een periode van tien jaar moet liggen.

Gelet op de tijd die benodigd is voor de aanleg van de ZWR en de verwerving van de benodigde percelen is het einde van deze uitsluitingstermijn vooralsnog bepaald op 31 december 2013. Deze termijn zal worden vastgelegd in het vaststellingsbesluit. In het vaststellingsbesluit is echter voorts bepaald dat gemeenten bevoegd zijn om voor het verstrijken van die datum een bestemmingsplan vast te stellen indien dat plan (onder meer) voorziet in een planregeling conform het onderhavige inpassingsplan.

#### 6.1.4 Handhaving

Voor wat betreft handhaving van het inpassingsplan zijn in de Wro geen nadere voorschriften opgenomen. De handhavingsbevoegdheid, ook ter zake van het inpassingsplan, blijft dus in handen van het gemeentebestuur. Wel biedt de wet aan Gedeputeerde Staten de algemene bevoegdheid om 'in het belang van een goede ruimtelijke ordening' een handhavingsbesluit te vorderen en, bij het (gedeeltelijk) uitblijven daarvan, plaatsvervangend een eigen handhavingsbesluit te nemen. Met deze bevoegdheid kan de provincie toch naleving van het inpassingsplan verzekeren.

## 6.2 Planmethodiek

### 6.2.1 Opzet planregeling

Op de inhoud van het inpassingsplan zijn onverkort de regels die de Wro geeft ten aanzien van gemeentelijke bestemmingsplannen van toepassing. Het juridisch bindende gedeelte van het inpassingsplan bestaat uit regels met bijbehorende geometrische plaatsbepaling. Vooralsnog mag deze op grond van de Wet ruimtelijke ordening ook nog analoog worden vastgesteld (zie ook paragraaf 6.2.2).

De planregeling van dit inpassingsplan is gebaseerd op de figuur van een gedetailleerd eindplan. Dit houdt in dat aan de binnen het plangebied aanwezige gronden in hoofdzaak specifieke bestemmingen zijn toegekend, die niet nader worden uitgewerkt. In een aantal gevallen geldt daarnaast een dubbelbestemming, op grond waarvan aanvullende eisen worden gesteld in verband met de bescherming van in het gebied aanwezige waarden en belangen. Tevens zijn sommige percelen aangewezen voor verwerkelijking in de naaste toekomst. Voor deze percelen zal tegelijkertijd met de tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan worden gestart met een onteigeningsprocedure.

Voorts zijn in de planregels enkele flexibiliteitsregels opgenomen (ontheffingen en wijzigingen). Bij toepassing van deze bevoegdheden is van belang dat op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats treden van de gemeenteraad respectievelijk burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een uitzondering (artikel 3.26 lid 4 Wro) op het punt wie bevoegd gezag is in het kader van in het inpassingsplan op te nemen aanleg- of sloopvergunningstelsels (artikel 3.3 Wro) of binnenplanse bevoegdheden (artikel 3.6 lid 1 Wro) zoals wijziging en uitwerking.

Provinciale Staten kunnen in het inpassingsplan bepalen dat Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag worden voor de volgende bevoegdheden en verplichtingen: verlening en intrekking van aanleg- en sloopvergunningen (op basis van de Wro), verlening van

binnenplanse ontheffingen, het stellen van nadere eisen, de bevoegdheid om het plan (binnen de grenzen die in het inpassingsplan zijn neergelegd) te wijzigen, de verplichting om het plan uit te werken, de verlening en intrekking van bouwvergunningen en de aanhouding van een beslissing op een bouwaanvraag vanwege de in de Woningwet opgenomen aanhoudingsplichten. In het onderhavige inpassingsplan is ervoor gekozen om het bevoegd gezag voor het verlenen van bouwvergunningen en handhaving in beginsel te leggen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente waarbinnen de betreffende bestemming valt. Slechts in uitzonderingsgevallen berust het bevoegd gezag bij Gedeputeerde Staten, namelijk bij de verlening van binnenplanse ontheffingen (artikel 13, lid 1 onder b) en toepassing van de algemene wijzigingsbevoegdheid. Hierdoor wordt de gebruikelijke bevoegdheidsverdeling binnen de ruimtelijke ordening door dit inpassingsplan zo min mogelijk wordt verstoord. Tevens is op verzoek van de gemeente Ouderkerk een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee ter plaatse van de aanduiding de bestemming Verkeer-2 kan worden gewijzigd in de bestemming Bedrijf als de benodigde keerlus op een andere locatie kan worden gerealiseerd en Gedeputeerde Staten met deze oplossing instemmen. Bij wijziging mogen ter plaatse bedrijfsmatige activiteiten worden toegestaan tot en met milieucategorie 2, waarbij specifiek voor kleinschalige zelfstandige kantoren een maximale bruto vloeroppervlakte van 750 m<sup>2</sup> per vestiging geldt. Als bouwhoogte is maximaal 12 meter toegestaan. In verband met de ligging van het perceel nabij de N207-ZWR en (bedrijfs)woningen is voorts opgenomen dat het wijzigingsplan dient te voorzien in een aanvaardbare milieuzonering. Voor het overige zijn de planregels van de bestemming Bedrijf van toepassing.”

### 6.2.2 Digitalisering

Bij het opstellen van dit inpassingsplan is rekening gehouden met de wettelijke vereisten uit Wro/Bro per 1 juli 2008. Voorts is het voorontwerp inpassingsplan qua opzet gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. Dit betekent onder meer dat een vaste indeling van de regels is aangehouden en dat de bestemmingen volgens een vaste standaard zijn gecodeerd.

Het voorontwerp inpassingsplan is echter nog niet digitaal beschikbaar gesteld conform de toekomstige Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro). In deze regeling worden de volgende standaarden beschreven: het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO2008), de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijk Instrumentarium (STR12008). De verplichting hiertoe is bij de inwerkingtreding van de Wro uitgesteld en zal pas op 1 januari 2010 in werking treden. Dat betekent dat het voldoende is om het inpassingsplan als pdf beschikbaar te stellen, hoewel het streven nog steeds gericht is op een digitale vaststelling volgens de Rsro.

### 6.2.3 Toelichting op de planregels

#### *Hoofdstuk 1 Inleidende regels*

In de inleidende regels is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Tevens is bepaald op welke wijze de in het plan aangegeven maten gemeten moeten worden. Evenals de

begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

### *Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels*

De bestemmingsregels zijn onderverdeeld in reguliere bestemmingen, voorlopige bestemmingen en dubbelbestemmingen:

De reguliere bestemmingen (art. 3 t/m 7) omvatten in dit plan vijf bestemmingen: Bedrijf, Natuur, Verkeer-1, Verkeer-2 en Water. Dit betreft de gronden van het nieuwe wegtracé (Verkeer-1), de aansluitende/aangrenzende secundaire wegen (Verkeer-2) en de bijbehorende percelen voor de natuur- en watercompensatie (Natuur/Water). De bestemming Bedrijf is toegekend aan het in het plangebied liggende deel van het loonwerkbedrijf aan de Goudseweg. Deze kavel moet worden heringericht vanwege de aanleg van de ZWR. Ter plaatse zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan tot en met milieucategorie 3.1 van de in bijlage 1 van deze planregels opgenomen Staat van bedrijfsactiviteiten.

Een aantal aspecten wordt door middel van aanduidingen specifiek geregeld. De aanduiding 'brug' binnen de bestemming Verkeer-1 is opgenomen voor de bruggen in het wegtracé. Binnen de bestemming Verkeer-2 zijn bruggen voor landbouwverkeer bij recht toegestaan. De aanduiding 'waterweg' is het watercompensatiegebied voor de brugpijlers in de Hollandsche IJssel. Door middel van deze aanduiding is het gebruik ten behoeve van scheepvaartverkeer en watersport mogelijk. De aanduiding verblijfsgebied is opgenomen ten behoeve van de inrichting van een pleintje/uitkijkpunt aan de voet van de toekomstige brug over de Hollandsche IJssel.

De voorlopige bestemmingen (art. 8 t/m 11) zijn toegekend aan percelen aan weerszijden van het wegtracé. In verband met de bouw van de weg is op bepaalde plekken aan weerszijden van het wegtracé een strook grond nodig als werkterrein. De voorlopige bestemming geldt voor de duur van vijf jaar, gerekend vanaf de dag van inwerkingtreding van het inpassingsplan. De gebruiksmogelijkheden binnen de voorlopige bestemmingen zijn ruimer dan binnen de definitieve bestemmingen. Hierdoor wordt ruimte geboden voor de aanleg- en bouwwerkzaamheden. Na het verstrijken van de termijn van de voorlopige bestemming vervalt de bestemming in de definitieve bestemming.

Op een deel van het perceel Veerstablok 17 ligt een dubbelbestemming Waarde-archeologie. Hier zal over enige tijd proefsleuvenonderzoek worden uitgevoerd. Een aanlegvergunningstelsel beschermt de potentieel aanwezige archeologische waarden. Voorts geldt ter plaatse van de waterkeringen en hun beschermingszones de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering (art. 12). Deze dubbelbestemming geldt primair ten opzichte van de andere bestemmingen waarmee zij samenvallen, aangezien bij de verwerkelijking van die andere bestemmingen, het belang van waterkering dient te prevaleren. Ten opzichte van de dubbelbestemming Waarde-archeologie is dat expliciet geregeld.

### *Hoofdstuk 3 Algemene regels*

De algemene regels (art. 14 t/m 19) bevatten regels, die voor alle in het plan opgenomen bestemmingen gelden. Het betreft enerzijds aanvullende regels voor het gebruik en de bebouwing van gronden, zoals de anti-dubbelregel en de gevolgen van

de over het plangebied liggende bestaande geluidszones van de industrieterreinen Middelblok in Ouderkerk en Unichema/Koudasfalt/Van Vlaardingen in de gemeente Gouda. Hoewel het inpassingsplan niet voorziet in woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen is opname van de bestaande geluidzone verplicht op grond van de Wet geluidhinder. Tevens is een gebruiksbepaling opgenomen. Dit vooruitlopend op de wijziging van de Wet ruimtelijke ordening waarin een inpassingsplan ook zal worden opgenomen in artikel 7.10. Anderzijds betreft het flexibiliteitsbepalingen.

Op basis van deze bepalingen kan het bevoegd gezag ontheffing verlenen dan wel een partiële herziening vaststellen voor beperkte afwijkingen van de planregels. In paragraaf 6.2.1 wordt nader ingegaan op de vraag welk bestuursorgaan in casu als bevoegd gezag moet worden gezien. In artikel 19 wordt geregeld welke procedure moet worden gevolgd voor het nemen van een wijzigings- of ontheffingsbesluit.

#### *Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels*

De overgangs- en slotregels (artikel 20 en 21) bevatten de wettelijk voorgeschreven overgangsregels en de citeertitel van het plan.





## 7 UITVOERBAARHEID

### 7.1 Economische uitvoerbaarheid

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening dient in het kader van een inpassingsplan onder andere inzicht te worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

#### 7.1.1 Financiering

Het provinciebestuur is opdrachtgever voor de aanleg van de ZWR en tevens de belangrijkste kostendrager. Op basis van een overeenkomst tussen de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Gouda draagt laatstgenoemde ook financieel bij aan de uitvoering van dit plan.

Voor de realisering van dit plan is een kostenraming gemaakt en zijn gelden gereserveerd. De projectkosten van de ZWR bestaan grofweg uit de kosten voor de verwerving van de benodigde gronden en opstallen en de kosten voor de bouw en aanleg van de weg met bijbehorende kunstwerken. De totale kosten zijn geraamd op circa 66 miljoen euro (prijspijs 2008). Deze kosten zijn gebaseerd op het Definitief Ontwerp. De gemeente Gouda draagt 12,5 miljoen euro bij en de overige kosten worden gedragen door de Provincie Zuid-Holland. De bijdrage van de Provincie is opgenomen in het MPI (Meerjaren Programma Infrastructuur) en het Uitvoeringsprogramma College. Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar is.

#### 7.1.2 Verwerving

Nog niet alle percelen (en eventuele opstallen) die benodigd zijn voor de aanleg van de ZWR zijn verworven. Hierover lopen nog minnelijke onderhandelingen met eigenaren en zakelijk gerechtigden. Gelet op het belang van een tijdige realisering van de ZWR is de provincie Zuid-Holland voornemens om tot onteigening over te gaan om de benodigde gronden in (volledige) eigendom te krijgen, indien minnelijk overleg niet leidt tot overeenstemming. Voor de verwerving van alle percelen is een taxatie opgesteld en de gelden hiervoor zijn opgenomen in de exploitatiebegroting. Hierin is ook rekening gehouden met eventuele planschade. Eventuele planschade (en de daarmee samenhangende kosten) als gevolg van het inpassingsplan komen immers (mits ingediend binnen de wettelijke planschadetermin) op grond van de Wro voor rekening van de provincie Zuid-Holland.

#### 7.1.3 Exploitatieplan

Voor het onderhavige inpassingsplan bestaat geen verplichting om een exploitatieplan vast te stellen, aangezien het inpassingsplan niet voorziet in een of meerdere bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Bovendien is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd en het bepalen van een fasering en/of het vastleggen van locatie-eisen niet noodzakelijk.

## 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### *Totstandkoming wegontwerp*

De provincie Zuid-Holland heeft verschillende partijen geraadpleegd om tot een breed gedragen ontwerp te komen van de N 207 Zuidwestelijke Randweg Gouda (ZWR). De Stichting Zuid-Hollandse Landschap heeft geadviseerd en meegedacht over het natuurbehoud; met het Project Hollandsche IJssel is over de oevers van de Hollandsche IJssel gesproken. Op basis daarvan is het schetsontwerp opgesteld. 29 juni heeft er een bijeenkomst plaatsgevonden met de inwoners en ondernemers, die wonen/werken in het gebied waar de ZWR wordt aangelegd. Tijdens deze avond heeft de provincie het schetsontwerp gepresenteerd dat mede naar aanleiding van de ontvangen reacties, is opgesteld. Na deze avond zijn er nog vragen gesteld over het schetsontwerp en het ontwerpproces. Daarna is het schetsontwerp uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp.

In het Voorlopig Ontwerp van de nieuwe weg zijn zoveel mogelijk wensen en opmerkingen uit de schetsontwerpfase meegenomen. Ook nadere onderzoeksresultaten zijn hierbij van belang geweest. In oktober 2007 is het VO gepresenteerd aan de omgeving. Op 19 oktober 2007 aan (maatschappelijke) organisaties en 29/30 oktober 2007 in de directe omgeving van de nieuwe weg. Aansluitend is het Voorlopig Ontwerp te zien geweest in drie openbare ruimten in de gemeenten Gouda, Ouderkerk en Vlist. De opmerkingen en suggesties die de provincie op het VO ontving, kregen in het Definitief Ontwerp waar mogelijk een plek. Vervolgens werd het VO in onderling overleg met betrokken partijen uitgewerkt tot een bestuurlijk gedragen DO. In juli 2008 is het DO aan (maatschappelijke) organisaties en aan directe omgeving (bewoners en ondernemers) van de nieuwe weg gepresenteerd. Vervolgens hebben Gedeputeerde Staten (GS) op 15 juli 2008 het DO van de Zuidwestelijke Randweg formeel vastgesteld.

### *Inspraak*

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben besloten om inzake het voorontwerp inpassingsplan geen afzonderlijke inspraakprocedure te volgen, aangezien in het kader van de MER reeds eerder mogelijkheden hebben opengestaan voor inspraak. Voorts zijn gedurende de ontwikkeling van het wegtracé meerdere informatiebijeenkomsten georganiseerd (zie hierboven). De reacties daarvan zijn meegenomen bij de uitwerking van het wegtracé en in het voorontwerp inpassingsplan.

## 8 VOOROVERLEG EX ARTIKEL 3.1.1 BRO

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerp inpassingsplan toegezonden aan:

- 1 VROM-Inspectie
- 2 Ministerie van Economische Zaken
- 3 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- 4 Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- 5 Rijkswaterstaat Zuid-Holland
- 6 Provinciale Planologische Commissie van Zuid-Holland
- 7 het college van burgemeester en wethouders van Gouda
- 8 het college van burgemeester en wethouders van Ouderkerk
- 9 het college van burgemeester en wethouders van Vlist
- 10 het college van burgemeester en wethouders Moordrecht
- 11 Het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland
- 12 Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
- 13 Dienst Landelijk Gebied
- 14 Connexxion Openbaar Vervoer
- 15 Regionale Brandweer Hollands Midden
- 16 Politie, District Gouwe-IJssel
- 17 Regionale Ambulancedienst Hollands-Midden
- 18 Kamer van Koophandel Rotterdam
- 19 LTO
- 20 Oasen Drinkwater N.V.
- 21 ENECO Infra Services B.V.
- 22 Milieufederatie Zuid-Holland
- 23 Stichting Het Zuid-Hollands Landschap
- 24 Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM)
- 25 Rijksdienst voor Monumentenzorg

### 8.1 Ontvangen reacties

Van onderstaande instanties is een reactie ontvangen:

- A. N.V. Stedin Netten
- B. Gemeente Vlist
- C. Politie Hollands Midden, district Gouwe IJssel
- D. Hoogheemraadschap van Rijnland
- E. VROM-Inspectie, directie Uitvoering, regio Zuid-West
- F. Stichting Het Zuid-Hollands Landschap
- G. Kamer van Koophandel Rotterdam
- H. Gemeente Gouda
- I. Gemeente Ouderkerk
- J. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
- K. Oasen N.V.

De ingekomen reacties zijn hierna samengevat en beantwoord (cursief). De overlegreacties zijn opgenomen in bijlage III van deze toelichting.

## A. N.V. Stedin Netten, Utrecht

1. Bij alle openbare wegen dient voor kabels en leiding van nutsbedrijven een strook openbare grond te worden gereserveerd aan de voorzijde van (eventuele) bebouwing. Indien geen profielen zijn overeengekomen, geven de normbladen NEN 1738 en NEN 1739 een goede indicatie voor de te reserveren ruimte.

*Blijkens de door DHV opgestelde nota bij het Definitief Ontwerp van de ZWR (juni 2008) is ten behoeve van de ZWR een inventarisatie uitgevoerd van alle kabels en leidingen binnen het tracé van de ZWR. Op basis van deze inventarisatie is bepaald welke maatregelen ten aanzien van kabels en leidingen dienen te worden getroffen ten gevolge van de aanleg van de ZWR. In het Definitief Ontwerp is hiermee rekening gehouden en in overleg met de betrokken kabel- en leidingbeheerders zal tot een gerichte aanpak worden gekomen.*

2. De kabel- en leidingenstrook dient vrij te zijn en te blijven van gesloten verharding. Als afstand tussen de kabels, leidingen en eventueel aan te brengen bomen dient minimaal 2 meter te worden aangehouden.

*In het Definitief Ontwerp is rekening gehouden met maatregelen in verband met de aanwezige kabels en leidingen. Zo zal een (groot) aantal kabels en leidingen worden verlegd. Bij deze verlegging wordt rekening gehouden met deze uitgangspunten.*

3. Aan de afstanden tot de bebouwing voor de hoge- en lagedruk gasleidingen zijn minima verbonden. Dit is voor lagedruk kunststof gasleidingen een afstand van 1 meter, voor de hoge druk stalen gasleidingen tot en met een diameter van 219 mm een afstand van 2 meter en voor de hoge druk stalen gasleidingen tot en met een diameter groter dan 219 mm een afstand van 3,5 meter (NEN 1092).

*Waar nodig zullen genoemde afstanden in acht worden genomen.*

4. In verband met de economische uitvoerbaarheid van het plan wordt ervan uit gegaan dat de grondsamenstelling van de leidingstroken zodanig is, dat de leidingen zonder gevaar voor aantasting en/of beschadigingen van leidingmaterialen kunnen worden en onderhouden. Wanneer verontreinigingen in de bodem worden geconstateerd bij het leggen van leidingen, zullen de extra kosten bij de provincie Zuid Holland in rekening worden gebracht.

*Vooralsnog verwachten wij dat de grondsamenstelling in het plangebied geen aanleiding geeft voor een verhoogd risico. Mocht incidenteel toch sprake zijn van vervuiling, dan zullen de eventueel verhoogde kosten worden meegenomen in de verrekeningen met de nutsbedrijven. Naar onze mening brengen deze kosten de economische uitvoerbaarheid van het inpassingsplan niet in gevaar.*

## B. Gemeente Vlist

1. Op de plankaart ontbreekt de aanduiding van het watergemaal ter hoogte van de locatie Goudseweg 172. Voor dit gemaal dient nog een passende bestemming te worden opgenomen.

*In ambtelijk overleg met de gemeente Vlist zullen wij bezien of het plangebied dient te worden aangepast en/of welke bestemmingsregeling het meest passend is.*

2. Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met de aanduiding "Wro-zone-verwerkelijking in de toekomst" ter plaatse van het perceel Goudseweg 172.

*Deze aanduiding houdt verband met de grondverwerving. Ten aanzien van de gronden met deze aanduiding kan gelijktijdig met de vaststelling van het inpassingsplan tot onteigening worden besloten (zie artikel 3.4 Wro in samenhang met artikel 85 Onteigeningswet). Op deze manier kan de onteigeningsprocedure worden versneld omdat de eerste (administratieve) fase samenvalt met de procedure tot vaststelling van het inpassingsplan. Indien vooruitlopend op de vaststelling van het inpassingsplan overeenstemming wordt bereikt tussen provincie en eigenaar over de verwerving van (een deel van) het perceel, dan kan de aanduiding worden geschrapt. Wij zullen bezien of de aanduiding op het perceel Goudseweg 172 dient te worden gehandhaafd.*

3. Het plan moet per 1 juni 2009 voldoen aan de IMRO 2008. Voldoet het voorliggende voorontwerp aan deze eis?

*Waarschijnlijk bedoelt de gemeente 1 juli in plaats van 1 juni. Bij het opstellen van het voorontwerp inpassingsplan is rekening gehouden met de nieuwe wettelijke eisen uit Wro/Bro per 1 juli 2008. Voorts is het voorontwerp inpassingsplan qua opzet gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Het voorontwerp inpassingsplan is echter nog niet digitaal beschikbaar gesteld conform de toekomstige Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro). In deze regeling worden de volgende standaarden beschreven: het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO2008), de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijk Instrumentarium (STR12008). De verplichting hiertoe is bij de inwerkingtreding van de Wro uitgesteld en onlangs is bekend geworden dat de Rsro pas op 1 januari 2010 in werking zal treden. Dat betekent dat het vooralsnog voldoende is om het ontwerp inpassingsplan als pdf beschikbaar te stellen, hoewel het streven nog steeds gericht is op een digitale vaststelling volgens de Rsro.*

4. Het voornemen van Provinciale Staten om te horen is voorgelegd aan de griffie. Of en op welke wijze de raad wil worden gehoord zal nog worden bericht.

*De hoorzitting heeft inmiddels plaatsgevonden.*

## **C. Politie Hollands Midden**

1. In het plan wordt alleen over fietsers en fietspaden gesproken. In Gouda rijden de bromfietsers grotendeels op bromfietspaden. Is dit afgestemd met de gemeenten?

*Bij het Definitief Ontwerp van het wegtracé is uitgegaan van de gebruikelijke richtlijnen voor de inrichting van fiets- en voetpaden binnen en buiten de bebouwde kom.*

2. In het plan wordt gesproken over een ondergeschikte aansluiting met een drempel. Een drempel kan niet gebruikt worden in combinatie met voorrang en/of doorgang. Wordt er over de uiteindelijke inrichting nog overleg gepleegd met de politie?

*Bij de verdere uitwerking zal ook worden overlegd met de politie Hollands Midden.*

3. Er is sprake van een geïntegreerde keervoorziening op het te ontwikkelen bedrijventerrein Gouderak. Die komt er mogelijk niet meer. Hoe wordt daarin voorzien?

*De betrokken keervoorziening komt ongeveer ter hoogte van het Beijersewegje en is bedoeld voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Middelblok in de gemeente Ouderkerk. Deze voorziening staat geheel los van de eventuele ontwikkeling van het bedrijventerrein Veerstablok in die gemeente.*

4. Er wordt in het plan regelmatig gesproken over verboden en geboden. Welke verkeersmaatregelen zijn noodzakelijk en hoe worden die fysiek ondersteund?

*Het is planologisch niet relevant om in het inpassingsplan op te nemen welke verkeersmaatregelen exact noodzakelijk zijn en hoe deze maatregelen fysiek worden ondersteund. Te zijner tijd zullen door de wegbeheerder(s) diverse verkeersbesluiten worden genomen om de benodigde verkeersmaatregelen te kunnen realiseren.*

5. Dit plan maakt niet duidelijk of de kruising op de Rotterdamseweg en de rotonde bij de sluizen elkaar beïnvloeden. Is dit samen met de gemeente Gouda onderzocht?

*Dit is onderzocht. Het verkeer op de Rotterdamseweg zal ten gevolge van de aanleg van de ZWR sterk afnemen. Daardoor wordt geen beïnvloeding van beide kruispunten op elkaar verwacht. In het inpassingsplan wordt niet in detail ingegaan op deze verkeerskundige aspecten omdat het inpassingsplan primair bedoeld is voor het scheppen van een nieuw planologisch kader voor de realisatie van de ZWR. Het wegtracé is in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten ontworpen. De verkeerstechnische inrichting van de weg staat echter beschreven in het Nota Definitief Ontwerp uit juni 2008, dat op verzoek kan worden toegezonden. Bij de toekomstige tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan zal de Nota ook digitaal beschikbaar worden gesteld.*

6. Glazen geluidsschermen zijn erg vandalismegevoelig (graffiti enz.) Is dat risico onderzocht?

*Gedurende het ontwerpproces heeft hieromtrent een afweging plaatsgevonden. Bezien zal worden in hoeverre bij de verdere uitwerking de vandalismegevoeligheid van geluidsschermen en andere kunstwerken verder kan worden beperkt.*

7. In het plan wordt gesproken over een slank dek van de brug over de IJssel. Mogen exceptionele transporten (zeer zware voertuigen) over deze brug of moeten die door het centrum van Gouda blijven rijden?

*Waarschijnlijk kan zwaar transport gebruik gaan maken van de nieuwe brug. Definitieve besluitvorming moet hierover echter nog plaatsvinden.*

#### D. Hoogheemraadschap van Rijnland

1. Aan de zuid- en westzijde van het Sluiseiland ligt een primaire waterkering, behorende bij dijkkring 13. Graag toevoeging op bladzijde 10 van de toelichting.  
*Het desbetreffende deel van de toelichting wordt op dit punt aangepast.*

2. Graag op bladzijde 32 van de toelichting in de laatste paragraaf over de waterkering het volgende toevoegen: “De Goejanverwelledijk is onderdeel van het stelsel van waterkeringen dat Centraal Holland moet beschermen tegen overstroming. Als zodanig is deze dijk in de Wet op de Waterkering aangewezen als primaire waterkering. In de laatste vijfjaarlijkse Toets op de Veiligheid is gebleken dat delen van de Goejanverwelledijk als onvoldoende zijn te kwalificeren. In het Waterbeheerplan 2006-2009 heeft Rijnland opgenomen dat het in de periode 2006-2009 de voorbereidingen zal starten voor het verbeteren van de Goejanverwelledijk in de periode 2010-2015, zodat uiterlijk in 2016 de Goejanverwelledijk, traject Julianasluis-Waaier-sluis te Gouda, zal zijn versterkt en aan de wettelijke veiligheidsnorm voldoet.”

*Het geciteerde tekstdeel wordt toegevoegd.*

3. Pagina 58 toelichting. Het gemaal Gouda dient voor beide zijden toegankelijk te worden gesteld, dus ook voor linksafslaand verkeer.

*Het inpassingsplan is gebaseerd op het Definitief Ontwerp (DO) van het wegtracé. Vanwege de twee rotondes wordt de aansluiting in het DO met behulp van bebording alleen toegankelijk gesteld voor rechtsafslaand verkeer. Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn wij niet voornemens het DO dan wel het inpassingsplan op dit punt aan te passen.*

4. Aan de zuid-oostzijde van de AWZI ligt een persriool waarvan de locatie is aangegeven op de bijlage. Ook op de plankaart van het inpassingsplan is deze leiding aangegeven. Deze leiding ligt echter deels in gronden die bestemd zijn als Water en mogelijk conflicteert deze bestemming met de ligging van de leiding.

*Dit is abusievelijk over het hoofd gezien. Het inpassingsplan zal zodanig worden aangepast dat de gronden waarin de persleiding ligt, niet worden bestemd als Water om negatieve effecten op de persleiding te voorkomen. Om toch voldoende oppervlaktewater te kunnen realiseren zal een ander perceel als Water worden bestemd. Ook het inrichtingsplan zal hierop worden aangepast.*

5. Graag het gebied tussen de plangrenzen op het Sluiseiland in het geheel de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering meegeven. Op dit moment is het nog niet duidelijk waar de waterkering in de toekomst zal komen te liggen en moeten verschillende opties nog nader worden onderzocht.

*Juist omdat nog geen duidelijkheid bestaat over de toekomstige ontwikkeling, is de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering gebaseerd op de huidige waterkeringen. Aangezien het onderhavige inpassingsplan niet ziet op de toekomstige aanpassing van de waterkering, achten wij het opnemen van een ruimer beschermingsregime voor de waterkering op het Sluiseiland thans niet opportuun. Verder verwijzen wij u graag naar onze reactie op de vooroverlegreactie van de gemeente Gouda onder punt H.4. Overigens hebben wij vastgesteld dat de begrenzing van de dubbelbestemming van de huidige waterkering op de plankaart niet helemaal juist is. Dit zal worden gecorrigeerd.*

## **E. VROM-Inspectie**

1. Verbetering van de basiskwaliteit van de gehele hoofdinfrastructuur. In het bestemmingsplan is geen inzicht gegeven of in/nabij het plangebied transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen plaatsvindt. Verzocht wordt om in de toelichting aan te geven of hier al dan niet sprake van is en mogelijke consequenties daarvan in de regels dan wel de plankaart te vertalen. Als zich buisleidingen in/nabij het plangebied bevinden, verzoek ik u om, vooruitlopend op de totstandkoming van de AMvB voor buisleidingen, aan de Gasunie een berekening te vragen van de contour van het plaatsgebonden risico van 10<sup>-6</sup> en van het groepsrisico.

*In paragraaf 4.7 van de toelichting is kort ingegaan op buisleidingen. Aangezien zich in (de nabije omgeving van) het plangebied geen buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen bevinden is daar in het onderzoek verder niet meer op ingegaan. De toelichting zal op dit punt worden verduidelijkt.*

2. In de toelichting is niet aangegeven of in of net buiten het plangebied EV-relevante bedrijven gevestigd zijn waarvan de risicocontour over het plangebied valt. Verzocht wordt om in de toelichting op te nemen of er EV-relevante bedrijven in of in de nabijheid van het plangebied gevestigd zijn en zonodig een verantwoording voor het groepsrisico op te nemen.

*Het inpassingsplan ziet primair op de realisatie van de ZWR en biedt geen mogelijkheden voor de vestiging van risicovolle inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Voor zover wij hebben kunnen nagaan liggen buiten het plangebied geen EV-relevante bedrijven waarvan de risicocontouren zich uitstrekken over het onderhavige plangebied. Mede daarom is het onderzoek naar externe veiligheid primair gericht op de effecten vanwege het nieuwe wegtracé. Daaruit is gebleken dat wordt voldaan aan de normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Desondanks is nadien besloten om ingevolge de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen een verantwoording voor het groepsrisico op te stellen in overleg met de regionale brandweer. De resultaten daarvan worden in de toelichting beschreven.*



3. In de toelichting worden maatregelen genoemd om de geluidsbelasting als gevolg van dit plan te verminderen tot onder de voorkeursgrenswaarden. Deze maatregelen zijn echter niet verplicht gesteld in de regels. Verzocht wordt om in de regels de verplichting op te nemen om zodanige maatregelen te treffen dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden dan wel een hogere grenswaarde te verlenen voor vaststelling van dit inpassingsplan.

*In de planfiguren op grond van de Wro wordt in beginsel uitgegaan van het stelsel van toelatingsplanologie. Dat wil zeggen dat in de regels van het inpassingsplan wettelijk geen juridische verplichting kan worden opgenomen om de in casu benodigde geluidsreducerende maatregelen ook daadwerkelijk (en tijdig) te treffen. Dat neemt echter niet weg dat de provincie – als initiatiefnemer van de ZWR - deze maatregelen zeer serieus neemt en bijgevolg zal zorgen voor een tijdige realisatie. Dit heeft echter geen gevolgen voor het inpassingsplan.*

4. Verzocht wordt om in paragraaf 3.7.2 aan te geven dat Rijkswaterstaat de waterbeheerder is voor het gehele buitendijkse plangebied. In dit buitendijkse gebied is de Wet beheer rijkswaterstaatswerken van toepassing en evenals de Beleidslijn grote rivieren. De beleidslijn geeft aan dat de Hollandse IJssel en het buitendijkse gebied het bergend regime voert. In dat geval zijn alle activiteiten toegestaan, mits ze kunnen voldoen aan de in de beleidslijn gestelde rivierkundige randvoorwaarden.

*Paragraaf 3.7.2 wordt zodanig aangepast dat zal worden ingegaan op de uit de Beleidslijn voortvloeiende randvoorwaarden.*

5. In het plan ontbreekt op bladzijde 63 de relatie tussen de Beleidslijn grote rivieren en de compensatieverplichting. Geadviseerd wordt om de Beleidslijn grote rivieren en de compensatieverplichting die hieruit voortkomt duidelijker te beschrijven.

*In de toelichting zal de relatie tussen de Beleidslijn grote rivieren en de compensatieverplichting duidelijker worden beschreven.*

6. Tot slot wordt verzocht om in een zo vroeg mogelijk stadium een Wvo-vergunning aan te vragen voor het afstromend hemelwater en water afkomstig uit de basculekamer van de brug over de Hollandse IJssel. Dit zal geregeld worden in het Besluit algemene regels lozingen buiten inrichtingen, welke dit jaar wordt verwacht. Hierdoor kan in een vroeg stadium overeenstemming worden bereikt over de behandeling/ afvoer van hemelwater/ afvalwater en kan hiermee rekening worden gehouden bij de bouw van de brug.

*Deze opmerking valt buiten de reikwijdte van het inpassingsplan, maar zal worden meegenomen bij de verdere uitwerking.*

## F. Stichting Het Zuid-Hollands Landschap

1. Het Zuid-Hollands Landschap heeft in een eerder stadium aangegeven in te stemmen met het wegtracé en de maatregelen die in het Definitief Ontwerp en het inpassingsplan worden vastgelegd om de effecten op natuur en landschap te verzachten. Het betreft bijvoorbeeld de aanleg van faunapassages voor o.a. de ringslang, natuurvriendelijke oevers en een zuiveringsmoeras om vervuild water dat van de weg spoelt te zuiveren voor het in het gebied komt.

*Hiervan wordt nogmaals met instemming kennis genomen.*

2. Naast mitigerende maatregelen zijn echter ook compenserende maatregelen nodig. Op grond van het compensatieplan moet in totaal 4 ha weidevogelgebied en 5 ha dotterbloemhooiland worden gecompenseerd. De Commissie MER heeft op 17 maart 2005 een toetsingsadvies uitgebracht, waarin ze de initiatiefnemer o.a. adviseert om in samenspraak met het Zuid-Hollands Landschap compensatievoorstellen op te stellen en de plannen voor compensatie bij het bestemmingsplan vast te leggen. Het Zuid-Hollands Landschap constateert dat het de initiatiefnemer helaas nog niet gelukt is om op dit punt volledig te voldoen aan het advies van de commissie MER. Er bestaat nog geen zekerheid over de realisatie van 5 ha dotterbloemhooiland in de gemeente Vlist en ook de weidevogelcompensatie is tot op heden nog niet rond. Het Zuid-Hollands Landschap verzoekt de provincie ervoor te zorgen dat gelijktijdig met de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg Gouda ook de natuurcompensatie wordt gerealiseerd.

*Wij onderschrijven het belang van een tijdige natuurcompensatie. Door middel van het onderhavige inpassingsplan wordt de natuurcompensatie voor zover gelegen binnen het plangebied van het inpassingsplan planologisch mogelijk gemaakt. In de afgelopen periode is zeer intensief gezocht en overlegd over de natuurcompensatie op de gronden buiten het plangebied, namelijk voor het weidevogelgebied en het dotterbloemhooiland. Wij gaan er vanuit dat hierover op korte termijn – dat wil zeggen voor de vaststelling van het onderhavige inpassingsplan - voldoende zekerheid zal bestaan, zodat wordt voldaan aan de compensatieverplichting en deze zowel ruimtelijk als financieel is zekergestellt. Gelet hierop rekenen wij op een constructieve voortzetting van de samenwerking met het Zuid-Hollands Landschap bij de realisatie van de ZWR.*

## G. Kamer van Koophandel Rotterdam

1. De Kamer van Koophandel vindt het van groot belang dat de bestaande bedrijven gelegen aan en nabij de nieuwe N207-ZWR een goede aansluiting krijgen op de weg. Dit geldt in het bijzonder voor de bedrijven op het bedrijventerrein Middelblok-Groot. In de toelichting wordt aangegeven dat er nabij de rotonde Middelblok een doodlopend wegvak ontstaat en dat om die reden een 'tijdelijke' keerlus wordt aangelegd, die later kan worden geïntegreerd in de buitenruimte van het bedrijventerrein. Omdat de bereikbaarheid van dit bedrijventerrein geoptimaliseerd moet worden vanwege de beperkte ontwikkelingsmogelijkheden gaat onze voorkeur uit naar een eenmalige aanleg van een keerlus, te weten direct geïntegreerd in de buitenruimte van het bedrijventerrein. Dit voorkomt dat de betrokken bedrijven in korte tijd twee keer hinder ondervinden van de werkzaamheden. Tevens kan de aanleg van de keerlus als onderdeel van de aanleg van de randweg, als startpunt gelden voor de revitalisering van het bedrijventerrein. Wij verzoeken u in overleg met de gemeente Ouderkerk te kiezen voor een directe aanleg van de keerlus in de buitenruimte van het bedrijventerrein Middelblok-Groot.

*Hoewel ook wij voorstander zijn van een optimalisering van de ontwikkelingsmogelijkheden gaan wij er vooralsnog van uit dat ter hoogte van Veerstaalblok 5 een tijdelijke keervoorziening zal komen. Vervolgens kan binnen het revitaliseringsplan Middelblok-Groot van de gemeente Ouderkerk de definitieve locatie en uitvoering van de keervoorziening worden bepaald. Niettemin zijn wij bereid om in overleg te bezien of een gefaseerde aanleg van de keervoorziening kan worden voorkomen.*

2. Het is van belang dat de bedrijven gelegen aan of nabij de N207-ZWR goed zichtbaar zijn. De Kamer is verheugd dat de provincie heeft gekozen om geen visuele afscherming aan te brengen nabij het bedrijventerrein Middelblok-Groot. Wij verzoeken u ook nabij andere bedrijven aan of nabij de N207-ZWR visuele afscherming achterwege te laten.

*Het wegtracé van de ZWR ter hoogte van het bedrijventerrein Middelblok-Groot is zo beperkt mogelijk opdat de bedrijfsvoering op deze percelen gehandhaafd kan blijven en verwerving van de gehele percelen niet nodig is. Dit resulteert in een smal wegprofiel, dat vrijwel geen mogelijkheden biedt voor visuele afscherming. Vanwege de eenduidigheid in het beeld en het behoud van landschappelijke openheid is om voorgaande redenen besloten om langs de berm van de ZWR nabij het bedrijventerrein Middelblok geen visuele afscherming aan te brengen, tenzij het vanuit akoestisch oogpunt noodzakelijk is om geluidschermen te realiseren om te kunnen voldoen aan de grenswaarden. Dit is bijvoorbeeld het geval ter hoogte van Middelblok 196.*

3. De Kamer benadrukt tot slot het belang van het te ontwikkelen bedrijventerrein Veerstablok. Ondernemers in dit deel van het Groene Hart hebben ondanks de economische crisis behoefte aan meer ruimte voor bedrijvigheid. In het bijzonder in de hogere milieucategorieën, de zogenaamde HMC bedrijven. Voorkomen moet worden dat bedrijven de Krimpenerwaard verlaten vanwege het tekort aan ruimte voor bedrijven. Wij achten voor de economie en daarmee de werkgelegenheid in de Krimpenerwaard dan ook van essentieel belang dat het bedrijventerrein Veerstablok op korte termijn wordt ontwikkeld.

*Het gestelde valt buiten de reikwijdte van het inpassingsplan en wordt voor kennisgeving aangenomen.*

## **H. Gemeente Gouda**

1. Het opstellen van een inpassingsplan betekent een doorbreking van een bevoegdheid die normaal gesproken bij de gemeenteraad ligt. Verzocht wordt om bij het opstellen of aanpassen van het inpassingsplan altijd ambtelijk vooroverleg te plegen, anders wordt de rol van de gemeente beperkt tot het geven van een formele reactie ex artikel 3.1.1 Bro.

*In de aanloop naar het inpassingsplan heeft ten tijde van het intergemeentelijk bestemmingsplan N207-ZWR intensief ambtelijk vooroverleg plaatsgevonden. Ook gedurende het opstellen en bepalen van de procedure voor het inpassingsplan heeft ambtelijk vooroverleg met de drie gemeenten plaatsgevonden. Wij nemen de opmerking niettemin ter harte en zullen het ambtelijk overleg voor het inpassingsplan intensiveren.*

2. De gemeente verzoekt om de uitsluitingstermijn van de bevoegdheid van de gemeenteraad tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de betrokken gronden zo kort mogelijk te houden, bij voorkeur 0 of 1 jaar, zodat de bevoegdheid zo spoedig mogelijk weer bij de gemeenteraad wordt gelegd. Het is anders niet mogelijk om voor de projecten 'verdubbeling Julianasluis' en 'dijkverbetering IJsseldijk' nieuwe bestemmingsplannen vast te stellen omdat deze gronden deels in dit inpassingsplan zijn begrepen. De gemeente meent dat de provincie over voldoende mogelijkheden beschikt om de inwerkingtreding van een bestemmingsplan dat strijdig zou zijn met het project Zuidwestelijke Randweg te voorkomen. Verzocht wordt om in het ontwerp inpassingsplan te vermelden welke termijn wordt overwogen om de bevoegdheid van de gemeenteraad tot vaststelling van een bestemmingsplan uit te sluiten.

*Bij de vaststelling van het inpassingsplan dienen Provinciale Staten een besluit nemen over tot welke datum de bevoegdheid van de gemeenteraad tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de betrokken gronden is uitgesloten. Gelet op de tijd die benodigd is voor de vergunningverlening en aanleg van de ZWR en de eventuele verwerving c.q. onteigening van de benodigde percelen gaan wij vooralsnog uit van een uitsluitingstermijn tot 31 december 2013. Deze termijn zal worden vastgelegd in het vaststellingsbesluit en in de toelichting van het inpassingsplan. Een termijn van 0 tot 1 jaar is naar onze mening te kort om de tijdige realisatie van het project ZWR duurzaam te waarborgen. Wij zijn ons er terdege van bewust dat voor de genoemde projecten te zijner tijd bestemmingsplannen moeten worden vastgesteld en dat dit kan conflicteren met de bevoegdheidsuitsluiting vanwege het inpassingsplan. Daarom zal in het kader van de vaststelling van het inpassingsplan reeds bij voorbaat aandacht worden geschonken aan de mogelijkheid van Provinciale Staten om deze termijn (op verzoek) te wijzigen als dat voor de uitvoering van de bepaalde projecten noodzakelijk is. Dat biedt naar onze mening voldoende flexibiliteit om de uitvoering van deze projecten niet te vertragen.*

3. De voorbereiding door het Hoogheemraadschap van Rijnland van de verbetering van de waterkering langs de IJssel heeft ook betrekking op het dijklichaam op het Sluiseiland. Het is van belang dat er een goede afstemming komt tussen de ZWR en het traject van de dijk.

*Wij onderschrijven het belang van een goede afstemming tussen de aanleg van de ZWR, de verdubbeling van de Julianasluis en de dijkverbeteringsplannen. Mede daarom hebben wij onlangs een projectoverstijgend overleg ingesteld met een integraal ontwerp en randvoorwaarden voor deze drie projecten op het Sluiseiland als doel.*

4. Het plangebied van het inpassingsplan is thans beperkt tot de gronden voor de ZWR en voor de natuur- en watercompensatie. Ten gevolge van de ZWR moeten echter ook de sportvelden op het Sluiseiland verdwijnen. In het ISP en het DO van de ZWR is vastgelegd dat het Sluiseiland een groen-recreatieve bestemming zal krijgen. De herinrichting van het Sluiseiland hangt inhoudelijk, financieel en qua planning direct samen met het provinciale project voor de ZWR en doordat de gronden eigendom zijn van de Provincie is er een koppeling met het provinciale belang. Hetzelfde geldt voor de vervangende parkeerplaatsen voor de speeltuinvereniging, direct ten westen van de bestaande sluis. In verband hiermee zouden genoemde gronden moeten worden meegenomen in het inpassingsplan. De gemeente Gouda verzoekt om in overleg de optimale afbakening van het plangebied vast te stellen.

*Bij het opstellen van het inpassingsplan staat het criterium ‘provinciaal belang’ centraal. Met het oog op het feit dat over de uitleg van dit criterium nog geen jurisprudentie bestaat hebben wij bij de afbakening van het plangebied een voorzichtige uitleg van dit criterium als uitgangspunt genomen. Hoewel wij de gemeente Gouda kunnen volgen in hun beschouwing ten aanzien van het zuidelijk deel van het Sluiseiland, is ervoor gekozen om het plangebied van het inpassingsplan zoveel mogelijk te beperken tot die percelen die nodig zijn voor de realisatie van de ZWR dan wel de natuurcompensatie. Dit betekent dat in casu gronden voor projecten die wel een relatie hebben met de ZWR, maar die strikt genomen niet noodzakelijk zijn voor de realisatie van de ZWR, zoals de herinrichting van het Sluiseiland niet in het plangebied van het inpassingsplan zullen worden opgenomen. Ten aanzien van die gronden behoudt de gemeente de bevoegdheid om hiervoor een bestemmingsplan vast te stellen. Hierin kunnen ook de effecten van de dijkversterking worden meegenomen. Gelet op de nauwe betrokkenheid van de provincie zijn wij graag bereid om in de planvorming te participeren.*

5. Waarom is de begrenzing van de weg en de dubbelbestemming Waterstaat-waterkering op het Sluiseiland niet gelijk?

*Wij hebben inderdaad geconstateerd dat de begrenzing van de bestemmingen niet helemaal juist is. Dit zal worden gecorrigeerd.*

6. De afstemming met de verdubbeling van de Julianasluis is heel belangrijk. Er staat nu bijvoorbeeld bij de inrit naar de benzinepomp de functie verkeer ingetekend terwijl nu al bekend is dat daar water komt.

*Bij het bepalen van het kaartbeeld is het DO voor de ZWR leidend geweest. Omdat het inpassingsplan niet voorziet in de realisatie van de verdubbeling van de Julianasluis is daarmee bij de toekenning van bestemmingen geen rekening gehouden. De aanleg van de 2<sup>o</sup> Julianasluis zal te zijner tijd in een afzonderlijk bestemmingsplan worden geregeld.*

7. Verzoek om de bestemming Bedrijf te beperken tot het grondgebied van de gemeente Vlist.

*Het inpassingsplan zal op dit punt worden aangepast.*

8. Verzoek om de definitie bouwwerk in artikel 1 van de regels aan te vullen met “bedoeld om ter plaatse te functioneren”, daarmee aansluitend op de Goudse bouwverordening en de concept AMvB Ruimte.

*De definitie van bouwwerk in het inpassingsplan komt overeen met de definitie in de SVBP2008, die met ingang van 1 januari 2010 wettelijk verplicht wordt. Aanpassing van deze definitie conform de Goudse bouwverordening is bijgevolg niet wenselijk.*

9. In artikel 5.2 lid 5 van de regels wordt de omvang van nutsvoorzieningen beperkt tot 10 m<sup>2</sup> terwijl vergunningsvrij tot 15 m<sup>2</sup> kan worden gerealiseerd. Verzocht wordt om deze bepaling aan te passen en dit ook in de andere bestemmingen door te voeren voor nutsvoorzieningen of de bepaling te laten vervallen.

*Het inpassingsplan zal op dit punt worden aangepast.*

10. Een deel van de als Water bestemde gronden valt binnen de toekomstige stadstuin bij Stolwijkersluis. Verzoek om met het oog op voldoende flexibiliteit voor de inrichting van de stadstuin op deze gronden ook groen of natuur mogelijk te maken.

*In de regels van het inpassingsplan zal binnen de bestemming Water ook ondergeschikte natuur- en groenvoorzieningen worden toegestaan.*

11. Verzoek om de maximale bouwhoogte van bouwwerken in artikel 9.6 lid a regels conform de Goudse standaard te maximeren op 3 meter in plaats van 1.5 meter.

*Het inpassingsplan zal op dit punt worden aangepast.*

12. Het in artikel 11.4 van de regels opgenomen uitgebreide aanlegvergunningstelsel leidt tot een onnodige en onwenselijke toename van vergunningen. Dit aanlegvergunningstelsel kan vervallen nu voor zover waterstaatkundige belangen in het geding zijn reeds een keurvergunning nodig is.

*Het aanlegvergunningstelsel in artikel 11.4 van de regels dient ter bescherming van de waterstaatsbelangen. Hoewel bescherming ook middels de keur wordt geregeld, ontstaat daardoor geen directe afstemming met de bouw- en gebruiksmogelijkheden op grond van het inpassingsplan. Daarom achten wij het noodzakelijk dat voor bepaalde activiteiten een aanlegvergunning noodzakelijk is. Overigens verwachten wij dat door de beperkte omvang en aard van de toegelaten functies binnen die bestemming het aantal vergunningen zeer beperkt zal blijven.*

13. Verzoek om bijgaand gebruiksverbod op te nemen conform de Goudse standaard.

*Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe Wro op 1 juli 2008 is in artikel 7.10 van de wet een wettelijk gebruiksverbod opgenomen. Afwijking dan wel nadere specificatie hiervan (conform de 'Goudse standaard') is niet toegestaan of in elk geval niet wenselijk. Het inpassingsplan wordt op dit punt niet aangepast.*

14. De genoemde nota Sportief Gouda in paragraaf 3.8.1 is in 2007 vastgesteld.

*Het inpassingsplan zal op dit punt worden aangepast.*

## I. Gemeente Ouderkerk

1. De gemeente heeft voorbereidingen getroffen om voor een deel van het plangebied Middelblok een bestemmingsplan voor te bereiden (west). Dit deelplan eindigt waar het integrale bestemmingsplan voor de ZWR voor zou gaan gelden (oost). Voor het voorontwerp bestemmingsplan Middelblok (west) is onlangs de inspraakprocedure gestart. Wij verzoeken u rekening te houden met de uitgangspunten die in dit voorontwerp zijn aangehouden. Graag vernemen wij van u op welke wijze uw college omgaat met de door ons gemaakte te maken extra kosten wanneer er wel één bestemmingsplan Middelblok moet gaan komen

*Wij willen in het inpassingsplan graag ingaan op het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Middelblok West en nodigen de gemeente uit om hierover meer informatie te verstrekken. De provincie volgt het principe dat de opsteller van het bestemmingsplan de kosten hiervoor draagt.*

2. In april 2005 hebben de gemeenteraden van Gouda en Ouderkerk een definitief besluit genomen ten aanzien van het tracé van de weg en de komst van een bedrijventerrein. Voor de 13 woningen die vanwege de ZWR moeten wijken is inmiddels een afspraak gemaakt dat deze 'contingenten' in het buitengebied van de gemeente mogen worden teruggebouwd. Wij missen dit in de tekst.

*In de toelichting op het inpassingsplan zal hierop worden ingegaan. Wij gaan er voorts vanuit dat bij de realisatie van deze vervangende woningen rekening wordt gehouden met de gestelde provinciale randvoorwaarden.*

3. Door de doorkruising van de Ecologische Hoofdstructuur gaat een groot bestaand en gepland gebied verloren. Hiervoor is een compensatieplan opgesteld. De gemeente verzoekt om het compensatieplan beschikbaar te stellen.

*Het compensatieplan (Bepaling compensatieopgave natuur N207 Zuidwestelijke Randweg Gouda, Bureau Waardenburg) zal beschikbaar worden gesteld.*

4. Aan het einde van paragraaf 1.1. suggereert u dat u in overleg met onze gemeente de conclusie hebt getrokken dat niet alle partijen (lees: de gemeente Ouderkerk) bereid zijn een bestemmingsplanherziening in procedure te brengen en mee te werken aan de realisering van de ZWR. Wij weten niet op welk overleg u doelt. Graag hier meer duidelijkheid over. De gemeenteraad van Ouderkerk heeft besloten om conform de met u gemaakte afspraken mee te werken aan de realisering van de weg mits ook het bedrijventerrein mogelijk wordt gemaakt.

*In de aanloopfase van het project ZWR is er verschillende keren overleg gevoerd met de gemeente Ouderkerk (en de andere gemeenten). Na verloop van tijd is gebleken dat de gemeente Ouderkerk enkel wenste mee te werken aan het bestemmingsplan voor de ZWR als ook het bedrijventerrein zou kunnen worden gerealiseerd. Uiteindelijk heeft de gemeente, per brief d.d. 15 juli 2008, haar medewerking aan de ZWR opgeschort. Daaruit hebben wij geconcludeerd dat een bestemmingsplan dat alleen voorziet in de aanleg van de ZWR niet door de gemeenteraad van Ouderkerk zal worden vastgesteld.*



5. U meldt dat het besluit van de gemeenteraad de reden is voor het bestuur van de provincie om een inpassingsplan vast te stellen. Wij delen dit standpunt niet. Wij hebben namelijk begrepen dat indien er een provinciaal belang is en omdat met een inpassingsplan per definitie een tempoversnelling wordt bereikt, dit de redenen zijn geweest om de procedure van een inpassingsplan te volgen. Wij vinden dat de tekst hierop moet worden aangepast.

*De aanwezigheid van een 'provinciaal belang' is een randvoorwaarde voor de Provincie om een inpassingsplan te (mogen) vaststellen. In theorie kan het besluitvormingsproces omtrent een inpassingsplan sneller verlopen dan bij een intergemeentelijk bestemmingsplan dat door meerdere gemeenteraden moet worden vastgesteld. Dit is echter in casu niet van doorslaggevend belang geweest bij de keuze voor een inpassingsplan. Die keuze is in vooral gebaseerd op het feit dat de ZWR tijdig dient te worden gerealiseerd en de gemeente Ouderkerk haar medewerking aan de ZWR opschortte en als zodanig geen bestemmingsplanwijziging voor de ZWR in behandeling zou nemen.*

6. Wij willen nu al duidelijkheid over de termijn die u aan Provinciale Staten zult voorstellen op grond van artikel 3.26 lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening. Een termijn van 5 jaar lijkt ons, gezien de termijn voor de tijdelijke bestemmingen een logische.

*Aan Provinciale Staten zal worden voorgesteld om in het vaststellingbesluit van het inpassingsplan te bepalen dat de bevoegdheid van de gemeenteraad tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de op hun grondgebied liggende gronden tot 31 december 2013 is uitgesloten. Wij stellen vast dat dit in grote lijnen overeen komt met uw voorstel.*

7. Ook het streekplan uit 2003 en de partiele herziening uit 2005 respecteren de realisering van het bedrijventerrein Veerstablok.

*Het gestelde wordt voor kennisgeving aangenomen.*

8. Het Inpassingsplan zou zich volgens uw tekst moeten beperken tot de aanleg van een weg, inclusief bouwwerken zoals bruggen en, als gevolg van de aanleg van de ZWR, noodzakelijke compensatie van waterbergingen en natuurelementen. Wij hebben geconstateerd dat, door de beperkingen die u hebt in het kader van uw bevoegdheden, een slechte ruimtelijke invulling ontstaat op diverse restpercelen. Dit zou kunnen worden ondervangen door voor het gehele gebied waar de ZWR door heen loopt een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

*Naar aanleiding van uw reactie hebben wij de begrenzing van het plangebied nogmaals in beschouwing genomen. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening hebben wij besloten om de begrenzing van het plangebied zodanig aan te passen dat de smalle strook percelen aan de noordzijde van het wegtracé van de ZWR ter hoogte van de zelling Middelblok binnen het plangebied komt te vallen.*

9. U claimt op de zelling planologische ruimte voor de realisering van een keerlus aan het eind van het doodlopende Middelblok. Dit gaat ten koste van nauwelijks beschikbaar bedrijfsterrein. Overigens staan uw toelichting op deze beoogde locatie en de bestemming “verkeersdoeleinden” haaks op elkaar.

*De keerlus legt nauwelijks beslag op het bedrijventerrein en zal bovendien van tijdelijke aard zijn. Binnen de revitaliseringsplannen voor het bedrijventerrein kan de gemeente Ouderkerk de keervoorziening op een andere locatie of een andere wijze inrichten. Hierdoor hoeft ook de definitieve situatie niet ten koste te gaan van beschikbaar bedrijventerrein. In de toelichting staat dit ook vermeld en binnen de bestemming verkeer is de aanleg van keervoorzieningen mogelijk.*

10. In de tekst wordt gesuggereerd dat alle partijen die betrokken waren bij de herinrichting van de Krimpenerwaard akkoord zijn met de plannen. Dit is niet juist, een aantal ondertekenaars heeft het Veenweidepact al in 2008 opgeschort.

*Het inpassingsplan zal hierop worden aangepast.*

11. U suggereert dat in de polder Veerstablok met het besluit van Provinciale Staten meer natuurgebied is aangewezen. Dit is onjuist. De tekst dient hierop aangepast te worden.

*In de toelichting staat dat er in het zogenoemde Slotadvies een nieuwe begrenzing van de toekomstige natuur- en landbouwgebieden werd afgesproken waarbij meer dan voorheen rekening werd gehouden met de gevoeligheid voor bodemdaling. Wij lezen hier niet in dat er meer natuurgebied is aangewezen.*

12. In de tekst onder “Zelling Middelblok” wordt gemist wat een zelling is: “Een zelling is een langs de Hollandsche IJssel door de rivier gevormde kleiafzetting. Deze klei werd gebruikt door de verschillende steenfabrieken langs de rivier. Om de kleiafzetting te bevorderen werd riet geplant, waardoor de kleideeltjes die door het water werden meegevoerd konden bezinken. Hierdoor kwamen deze kleiafzettingen steeds hoger te liggen en ontstonden de zellingen. Als gevolg van de Nieuwe Waterweg veranderde de waterhuishouding, namen de kleiafzettingen af en verdween de bakindustrie grotendeels. De zellingen werden opgehoogd met baggerslib, huishoudelijk en industrieel afval om de vestiging van bedrijven mogelijk te maken. Het gevolg hiervan is dat veel zellingen matig tot zeer ernstig vervuild zijn.”

*Het inpassingsplan zal hierop worden aangepast.*

13. In de tekst onder “Veenweidelandschap” is niet juist dat de afname van het aantal hoofdberoep melkveehouderijen alleen komt door een autonome ontwikkeling. De uitvoering van het Veenweidepact heeft hier ook invloed op.

*In de toelichting staat niet dat de afname van het aantal hoofdberoep melkveehouderijen alleen komt door een autonome ontwikkeling. Er staat enkel dat in de autonome ontwikkeling wordt uitgegaan dat het aantal hoofdberoep melkveehouderijen zal afnemen. Het inpassingsplan wordt hierop niet aangepast.*

14. Onder Rijksbeleid staat terecht dat resterende schade dient te worden gecompenseerd. Hiervoor dient een compensatieplan te worden opgesteld. Dit ontbreekt bij de stukken.

*Zie onze reactie onder punt 3.*

15. Waarom wordt onder het hoofdstuk provinciaal beleid het beleid ten aanzien van het water zo benadrukt, terwijl het hier gaat over de aanleg van de weg sec.

*Hoewel het bij het inpassingsplan om de aanleg van een weg gaat is het beleid ten aanzien van water wel van belang. Zo zal er bijvoorbeeld watercompensatie dienen plaats te hebben door toegenomen verharding en verlies aan oppervlaktewater. Wij zullen echter bezien of het waterbeleid kan worden ingekort dan wel de relevantie met de ZWR kan worden verduidelijkt.*

16. Wij waarderen het belang dat uw college stelt in de natuurwaarden. Wij vragen u dit ook te doen in de woonomstandigheden van de bewoners langs de dijken in Ouderkerk. De bewoners aan Middelblok worden namelijk als gevolg van de ZWR geconfronteerd met een significante toename van de geluidsbelasting 3,9 dB, aan de Kattendijk met 3 dB, IJsseldijk noord met 2,6 dB en IJsseldijk West met 1,3 dB. In het inpassingsplan wordt hier met geen woord over gerept, terwijl de gedeputeerde heeft toegezegd dat de gemeente over de geluidshinder in gesprek kan gaan met de provincie. De berekeningen en modellen tonen aan dat er geen maatregelen hoeven te worden genomen. Deze opvatting delen wij niet.

*Mede naar aanleiding van de verwachte toename van de verkeersintensiteit in Ouderkerk is recentelijk nog onderzoek uitgevoerd naar de geluidstoename als gevolg van de ZWR. Dit onderzoek is bij uw gemeente bekend. De resultaten van dit onderzoek stemmen niet overeen met de hier genoemde toename in geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg van de ZWR. Het onderzoek geeft waarden die lager liggen. Dat neemt niet weg dat wij, indien nodig maatregelen zullen treffen om de geluidstoename te beperken. Uiteraard zullen ook de resultaten van dit onderzoek in het inpassingsplan worden verwerkt. Wij hebben er vertrouwen in dat op basis van alle onderzoeken bij de uiteindelijke vaststelling van het inpassingsplan een besluit kan worden genomen waarin ook de belangen van de inwoners van de gemeente Ouderkerk afdoende zijn meegenomen.*

17. Onder "Beleidsplan Milieu en Water" in de tekst geeft u aan dat bij het bepalen van de uitgangspunten voor een duurzame ruimtelijke inrichting het gaat om een goede ruimtelijke ordening. U dient alle milieubelangen waaronder geluid goed te onderzoeken en de effecten in dit plan mee te nemen. Het plan voldoet hier niet aan.

*Inmiddels zijn alle bij het plan betrokken belangen goed onderzocht en de effecten ervan in het inpassingsplan verwerkt. Wij hebben er vertrouwen in dat op basis van het geheel aan alle onderzoeken bij de uiteindelijke vaststelling van het inpassingsplan een afgewogen besluit kan worden genomen.*

18. Onder “regionaal beleid” in de tekst een aantal opmerkingen. Wij willen de aanduiding van de dijk graag juist geformuleerd hebben. De dijk in onze gemeente heeft vanaf de grens met Gouda de naam Veerstablok en van het Beijersewegje de naam Middelblok. Het plan dient hierop te worden gecorrigeerd. In de samenvatting wordt de keerlus ter hoogte van Veerstablok gemist. In de laatste alinea wordt een opsomming van de afwijkingen van het MER gemist. Voor ons college dienen de verschillende veranderingen in beeld te worden gebracht en moet een afweging worden gemaakt of dit effect heeft voor het MER. De tekst schiet hierin te kort.

*Het inpassingsplan zal op de genoemde punten worden aangepast.*

19. Onder “gemeentelijk beleid Gouda” in de tekst ontbreken de uitgangspunten zoals die door de gemeenteraad bij het ISP zijn vastgesteld.

*In paragraaf 3.2.3 van het voorontwerp wordt naar onze mening afdoende ingegaan op de uitgangspunten in het ISP Veerstablok.*

20. Onder “cultuurhistorisch beleid” kan wellicht vermeld worden dat de gemeente Ouderkerk en blijkbaar ook de gemeente Vlist geen specifiek archeologisch beleid hebben ontwikkeld en dat de lijn is dat het provinciale beleid wordt gevolgd. De afzonderlijke gemeenten blijven overigens wel primair bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de op hun grondgebied aangetroffen archeologische vondsten.

*In het inpassingsplan zal worden opgenomen dat Ouderkerk en Vlist het provinciale archeologisch beleid onderschrijven. Met betrekking tot het bevoegd gezag in het kader van archeologie merken wij op dat de realisatie van de ZWR een gemeentegrensoverschrijdend project is en de genoemde gemeenten geen eigen archeoloog hebben. In dat geval is de provincie wel degelijk bevoegd gezag. Die bevoegdheid zal in nauw overleg met de gemeentelijk archeoloog van Gouda worden uitgeoefend.*

21. Voor wat betreft geluid is met het inpassingsplan ZWR niet geheel aan de niveaus zoals staat vermeld onder “gemeentelijk beleid” in de tekst getoetst.

*Het akoestisch onderzoek is aangepast in verband met enkele wijzigingen in het wegtracé en het onderzoek naar de akoestische gevolgen van de ZWR op het Middelblok en de IJsseldijk. De resultaten zullen in het inpassingsplan worden verwerkt.*

22. Onder “overige aspecten” in de tekst zal ook moeten worden ingegaan op de structuurvisie die de gemeente Ouderkerk in voorbereiding heeft voor het gehele grondgebied en het voorontwerp bestemmingsplan middelblok West.

*Wij willen graag ingaan op de in voorbereiding zijnde structuurvisie en het bestemmingsplan Middelblok West en nodigen de gemeente uit om ons hierover de benodigde informatie te verstrekken.*

23. Door u wordt in de paragrafen 4.1 – 4.3 aangegeven dat is gekeken naar onder andere geluidsaspecten. De vraag is echter of dit voldoende is. In het MER is alleen gekeken naar de effecten van de weg in de ‘zone’ van de weg. Ondanks het advies van Pels Rijcken & Drooglever Fortuijn, Advocaten en Notarissen dat een onderzoek naar de geluidsbelasting op de Hollandse IJsseldijk noodzakelijk is, wordt hier in het inpassingsplan, maar ook in het MER met geen woord over gerept. Dit is opmerkelijk omdat de conclusies uit de onderzoeken die door DHV in 2008 zijn verricht alarmerend zijn. Uit deze rapportage blijkt dat de geluidsbelasting aan Middelblok toeneemt met 3,9 dB, aan de Kattendijk met 3 dB, IJsseldijk noord met 2,6 dB en IJsseldijk West met 1,3 dB. Onze conclusie is dat niet alleen het verkeer significant toeneemt maar ook het geluid. Een toename die volgens DHV niet teniet kan worden gedaan door toepassing van stiller asfalt. Wij vinden dat uw college verantwoordelijk is voor de toename van het geluid c.q. de gevolgen daarvan.

*Zie onze reactie onder punt 16.*

24. Wij wijzen er op dat de commissie MER op 17 maart 2005 heeft gesteld dat bij de start van een bestemmingsplan, lees inpassingsplan, moet worden nagegaan of de gegevens nog actueel zijn. Ook moet het MER volgens de commissie MER bij de ter inzage legging van het inpassingsplan opnieuw ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie.

*Met deze punten wordt rekening gehouden. Dit geldt ook voor de notitie actualisatie MER die thans wordt opgesteld.*

25. Met het opnemen van het Definitief Ontwerp van de ZWR in figuur 9 wordt gesuggereerd dat dit plan zo wordt uitgevoerd. Wij wijzen er op dat er door de keuze van het inpassingsplan bepaalde planonderdelen niet automatisch gerealiseerd kunnen worden. Verschillende planonderdelen zijn namelijk in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Wij missen in het plan deze juridische consequentie en een plan van aanpak om het Definitief Ontwerp wel uit te kunnen voeren.

*In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de belangrijkste ontwikkelingen in het plangebied. Daarbij wordt ook de Nota Definitief Ontwerp besproken waarbij een kaartje is gevoegd met het Definitief Ontwerp. Deze figuur geeft goed weer wat als uitgangspunt is genomen. Daar waar naar onze mening sprake is van een goed motiveerbaar provinciaal belang vallen de gronden van het Definitief Ontwerp binnen het plangebied van het inpassingsplan. Voor die gronden waar geen sprake is van een provinciaal belang ligt de verantwoordelijkheid om een bestemmingsplan op te stellen dan wel te herzien als vanouds bij de betrokken gemeente.*

26. Onder “Rotonde Middelblok” in de tekst is aangegeven dat de Veerstal dood loopt. Bedoeld wordt: “Veerstalblok”. Gaarne een correctie.

*Het inpassingsplan zal hierop worden aangepast.*

27. Onder “keerlus” in de tekst wordt aangegeven dat de keerlus tijdelijk is. Waarom wordt dit dan niet juridisch geregeld d.m.v. een tijdelijke bestemming die overgaat naar de bestemming bedrijf? Nu wordt het onmogelijk om het betrokken gebiedje te gebruiken voor bedrijfsdoeleinden.

*Gelet op de samenhang met de inrichting van het aangrenzende bedrijventerrein zou naar onze mening een tijdelijke bestemming in het onderhavige geval ertoe kunnen leiden dat de tijdelijke bestemming vervalt, voordat een definitieve oplossing gevonden is. Dat lijkt ons vanuit rechtszekerheid voor de betrokken bedrijven niet gewenst. Daarom zijn wij in dit geval geen voorstander van een tijdelijke bestemming. Na verloop van de uitsluitingstermijn kan de gemeenteraad alsnog aan de betrokken gronden een passende bestemming toekennen.*

28. Onder “bruggen” in de tekst wordt verwezen naar een bijlage “1 (PvE) en bijlage 10. Bij het plan is alleen een bijlage 1 gevoegd “staat van bedrijfsactiviteiten”. Graag duidelijkheid over wat wordt bedoeld.

*Deze verwijzingen in de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan kloppen helaas niet. We zullen de toelichting op deze punten aanpassen.*

29. Onder “planmethodiek” wordt gesproken over bouwvlakken. Wij hebben deze op de plankaart niet kunnen ontdekken. Graag opheldering hierover.

*Het niet de bedoeling dat binnen de methodiek gebruik wordt gemaakt van bouwvlakken. Die toelichting zal op dit punt worden aangepast.*

30. Onder “landschappelijke inpassing” wordt met geen woord gerept over de buiten het plangebied gevonden compensatie. Wij vinden dat hier in de tekst aandacht aan moet worden besteed. Verder kan ten aanzien van de Zelling Middelblok het streefbeeld uit het definitieve ontwerp van de weg op grond van het vigerende bestemmingsplan worden gerealiseerd.

*In de toelichting onder “landschappelijke inpassing” staat dat de provincie Zuid-Holland verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van de compensatiegebieden die ook deels buiten het plangebied van dit inpassingsplan vallen. Wanneer in de loop van het proces meer duidelijkheid bestaat over de compensatielocaties buiten het plangebied zal dit in de toelichting worden verwerkt. Zie ten aanzien van de zelling Middelblok onze reactie onder punt 25.*

31. Onder “economische uitvoerbaarheid” in de tekst zou de gemeente in de toelichting duidelijk willen hebben welke kosten met de aanleg van de weg zijn gemoeid. Verder dient expliciet opgenomen te worden dat in de kosten rekening is gehouden met de mogelijke planschade.

*Onder economische uitvoerbaarheid staat reeds opgenomen welke kosten met de aanleg van het plan zijn gemoeid. Nadere specificering daarvan achten wij niet nodig. Met de huidige tekst kan goed op hoofdlijnen worden beoordeeld of er sprake is van een economisch haalbaar plan. Wel zal worden opgenomen dat in de kosten tevens rekening is gehouden met mogelijke planschade.*

32. In de gemeente Ouderkerk is in de inspraakverordening opgenomen dat ruimtelijke plannen voor inspraak in aanmerking komen. Wij benadrukken daarom in tegenstelling tot uw uitgangspunt voor het plan toch een inspraakprocedure te doorlopen.

*Doordat het inpassingsplan ZWR door de provincie Zuid-Holland wordt opgesteld is de inspraakverordening van de gemeente Ouderkerk niet van toepassing. Aangezien in het kader van de MER reeds de mogelijkheid heeft opengestaan voor inspraak en tevens in het kader van het wegtracé meerdere malen bijeenkomsten zijn georganiseerd, is besloten om niet nogmaals een inspraakprocedure te doorlopen.*

33. In de opsomming van de rapporten moeten ook de rapportages worden opgenomen van DHV en Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn, Advocaten en Notarissen.

*Voor zover deze rapportages dienen ter nadere onderbouwing/motivering van het inpassingsplan zullen de resultaten in het inpassingsplan worden verwerkt en voorts bij het ontwerp inpassingsplan ter inzage worden gelegd.*

34. Een aantal opmerkingen over de planregels: Artikel 3 is overbodig en artikel 9: de bestemming komt niet voor op de kaart. Wie wordt bevoegd gezag inzake de artikelen 4, 11, 13 en 14?

*Artikel 3 (Bedrijf) van de regels is niet overbodig aangezien binnen het plangebied een gedeelte van een bedrijfspceel is opgenomen (in de gemeente Vlist). Artikel 9 regelt de bestemming Recreatie – voorlopig. Deze is toegekend aan een smalle strook grond, grenzend aan het volkstuintencomplex in de gemeente Gouda. Zie ten aanzien van de bevoegdheidsverdeling onze reactie onder punt 35.*

35. In het inpassingsplan worden bevoegdheden toegekend aan de colleges van B&W en GS. Het is voor ons onoverzichtelijk en onduidelijk waarom de partijen door elkaar worden gebruikt. Graag verduidelijken en motiveren. Wij betwijfelen of met het huidige voorstel een duidelijke en heldere structuur wordt neergezet.

*Ex artikel 3.26 lid 2 Wro treden Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats van de gemeenteraad respectievelijk burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een uitzondering (artikel 3.26 lid 4 Wro) op het punt wie bevoegd gezag is in het kader van in het inpassingsplan op te nemen aanleg- of sloopvergunningstelsels (artikel 3.3 Wro) of binnenplanse bevoegdheden (artikel 3.6 lid 1 Wro) zoals wijziging en uitwerking. Provinciale Staten kunnen in het inpassingsplan bepalen dat Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag worden voor de volgende bevoegdheden en verplichtingen: verlening en intrekking van aanleg- en sloopvergunningen (op basis van de Wro), verlening van binnenplanse ontheffingen, het stellen van nadere eisen, de bevoegdheid om het plan (binnen de grenzen die in het inpassingsplan zijn neergelegd) te wijzigen, de verplichting om het plan uit te werken, de verlening en intrekking van bouwvergunningen en de aanhouding van een beslissing op een bouwvraag vanwege de in de Woningwet opgenomen aanhoudingsplichten. In het onderhavige inpassingsplan is er voor gekozen om het bevoegd gezag voor het verlenen van bouwvergunningen en handhaving in beginsel te leggen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente waarbinnen de betreffende bestemming valt. Slechts in uitzonderingsgevallen berust het bevoegd gezag bij Gedeputeerde Staten, namelijk bij de verlening voor binnenplanse ontheffingen (artikel 13, lid 1 onder b) en toepassing van de algemene wijzigingsbevoegdheid, waardoor de gebruikelijke bevoegdheidsverdeling binnen de ruimtelijke ordening door dit inpassingsplan zo min mogelijk wordt verstoord.*

36. De maat van 15 meter in artikel 14 is niet nader onderbouwd en niet objectief bepaald. De wijzigingsbevoegdheid komen wij niet tegen op de plankaart. Naar onze mening moet op de plankaart voldoende duidelijk omlind aangegeven worden voor welke percelen de wijzigingsbevoegdheid geldt. Het plan is hier niet duidelijk in.

*Dit betreft een algemene wijzigingsbevoegdheid die niet aan een bepaald gedeelte van het plangebied gekoppeld is. Bij nader inzien zijn wij met u van mening dat de maat van 15 meter te fors is. Deze zal worden beperkt tot 5 meter.*

37. Waarom wordt een Staat van bedrijfsactiviteiten van 9 pagina's opgenomen terwijl de mogelijkheden bekend zijn?

*Weliswaar zijn de huidige bedrijfsactiviteiten bekend, maar door het opnemen een Staat van bedrijfsactiviteiten blijft een verandering van de bedrijfsvoering mogelijk (mits dit uiteraard past binnen de opgenomen staat).*

38. Door de plankaart wordt duidelijk dat een inpassingsplan voor sec een rondweg een slecht juridisch instrument is. De provincie zadelt de gemeente op met een onmogelijk handhavingsprobleem en biedt alle ingrediënten voor een landschap dat binnen enkele jaren zal verrommelen met allerlei ongewenste functies.

*Wij bestrijden dat het inpassingsplan sec zal leiden tot handhavingsproblemen en/of verrommeling tot gevolg zal hebben en zijn graag bereid om in samenwerking met de gemeente te bezien hoe dat risico eventueel verder kan worden beperkt.*



39. Er resteren op de zelling een aantal gebiedjes aan de noordzijde die buiten het plangebied vallen en daardoor hun bedrijfsbestemming behouden. Wij zijn zeer benieuwd op welke wijze de provincie het wegtracé en de aangrenzende gebiedjes wenst te realiseren terwijl dit planologisch niet kan. Wij opteren daarom nogmaals voor een integraal bestemmingsplan voor het hele gebied tussen de Hollandsche IJssel, Gouderakse Tiendweg, Beijersewegje en de huidige N 207.

*Zie onze reactie onder punt 8.*

40. Het heeft naar onze mening geen directe relatie met de ZWR dat op de plankkaart ter hoogte van Veerstablok 2 een verkeersbestemming is gelegd.

*Voor zover wij hebben kunnen nagaan betreft dit het perceel dat nodig is voor de tijdelijke keerlus. Daaraan is derhalve terecht de bestemming Verkeer toegekend.*

41. Op de kaart staat de bestemming "recreatie". Deze bestemming suggereert iets dat onjuist is. Wij opteren, net als in het voorontwerp bestemmingsplan Middelblok, voor een bestemming "groen" waar onder vallen bermen, kaden, talud, paden, etc en ook extensief recreatief medegebruik.

*Deze opmerking heeft betrekking op de bestemming Recreatie-Voorlopige bestemming op het grondgebied van de gemeente Gouda. Deze is opgenomen om tijdelijk een smalle strook grond te kunnen gebruiken als werkterrein voor het tracé en deze geldt 5 jaar vanaf de inwerkingtreding van het inpassingsplan. Daarna krijgt de strook de definitieve bestemming recreatie dat aansluit bij het gebruik van het de aangrenzende volkstuintencomplex.*

## **J. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard**

1. Wij verzoeken u in artikel 6 en artikel 10 van de planregels op te nemen dat bij plannen waarbij de waterhuishouding moet worden aangepast de gemeente schriftelijk advies vraagt aan de waterbeheerder alvorens toestemming te geven.

*De bestemmingen Water en Water-Voorlopige bestemming zijn met name toegekend aan gronden die omgezet zullen worden in 'water' om te voldoen aan de compensatieverplichting. Daarvoor zal vanuit de initiatiefnemer reeds een Keurvergunning worden aangevraagd. Hierdoor is betrokkenheid van de waterbeheerder gegarandeerd en is aanpassing van de planregels naar onze mening niet noodzakelijk.*

2. De waterparagraaf is summier en gaat onvoldoende in op de effecten van het plan op de waterhuishouding. In het beleidskader ontbreekt bij HHSK de verwijzing naar de keur en het waterbeheerplan van HHSK.

*De waterparagraaf zal op dit punt worden aangepast.*

3. Paragraaf 5.4 gaat vooral in op de afwatering van de weg. Het is onduidelijk hoe groot de benodigde waterberging is. De verwijzing naar beide verhelderende figuren ontbreekt bovendien.

*In paragraaf zal worden verduidelijkt hoe groot de benodigde waterberging is. Hierbij zal tevens worden verwezen naar de genoemde figuren.*

4. Wij verzoeken u in de waterparagraaf ook nader in te gaan op de watercompensatie. Het definitieve inrichtingsplan (DHV, 12 juni 2008) kan hiervoor worden gebruikt. *De waterparagraaf zal op dit punt worden aangepast.*

5. Het HHSK wenst inzicht te krijgen in de uitgangspunten voor het gehanteerde verkeersmodel. Omdat wij geen inzicht hebben in de uitgangspunten kunnen wij niet beoordelen of de verandering van het verkeersaanbod op het Middelblok realistisch is en, zoals nu gesteld nauwelijks te wijten is aan de aanleg van de ZWR.

*Met betrekking tot het verkeersmodel is een afzonderlijke rapportage opgesteld, die aan het hoogheemraadschap ter beschikking zal worden gesteld. Bij de tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan zullen deze rapportages ook digitaal beschikbaar worden gesteld.*

6. Door de aanleg van de ZWR wordt ter plaatse van het Veerstalblok een keerlus voorzien. Deze voorziening is ook noodzakelijk voor het Middelblok. Het verkeer dat vanaf de rotonde het Middelblok op rijdt, dient bij het Beijersewegje te kunnen keren. Gezien het feit dat het ook vrachtverkeer voor de bedrijven betreft, dient de keerlus ruime afmetingen te hebben.

*Bij de uitwerking zal hiermee rekening worden gehouden.*

7. Op pagina 59 wordt busverkeer, landbouwvoertuigen en hulpdiensten uitgezonderd voor de afsluiting van de parallelweg voor gemotoriseerd verkeer. Wij verzoeken u ook uitzondering te maken voor de waterbeheerder. In geval van incidenten, calamiteiten of inspectie is een doorgaande vrije toegang tot de gehele waterkering nodig.

*Voor de waterbeheerder wordt een uitzondering gemaakt voor de afsluiting van de parallelweg voor gemotoriseerd verkeer. De toelichting wordt op dit punt aangepast.*

8. Wij wijzen op het gebruik van de lokale wegen door (schoolgaande) fietsers. Deze kwetsbare verkeersdeelnemers dienen op een veilige manier de Zuidwestelijke Randweg te kunnen kruisen. Wij attenderen u op de noodzaak het plan zodanig uit te werken dat fietsers op een veilige manier kunnen oversteken.

*Bij de verdere uitwerking zal hiermee zeker rekening worden gehouden.*

9. Wij worden graag betrokken bij de uitwerking van het plan en zijn u graag van dienst met advies over de waterhuishoudkundige aspecten.

*Wij stellen uw aanbod op prijs en zullen indien nodig van het aanbod gebruik maken.*

**K. Oasen**

1. Na bestudering van dit bestemmingsplan hebben wij geen opmerkingen.

*Hiervan hebben wij kennisgenomen.*



## **9 ZIENSWIJZENPROCEDURE**

### **9.1 Inleiding**

In het kader van de zienswijzenprocedure is het ontwerp inpassingsplan met de bijbehorende stukken met ingang van 25 mei 2009 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd op het provinciehuis en in de gemeentehuizen van de gemeenten Gouda, Ouderkerk en Vlist. Deze terinzagelegging is van tevoren aangekondigd in vier regionale kranten (Goudse Post, De IJsselbode, Kontakt (editie Lek en IJssel Oost) en Postiljon Krimpenerwaard) en in Staatscourant nr. 92 van 20 mei 2009. Daarnaast is het voornemen elektronisch gepubliceerd door middel van plaatsing op de provinciale website. In deze publicaties is aangegeven dat gedurende de periode van tervisielegging voor een ieder de mogelijkheid bestond om zienswijzen omtrent het ontwerp inpassingsplan naar voren te brengen. Vervolgens is gebleken dat in een niet-officiële publicatie abusievelijk een verkeerde einddatum werd genoemd. Om elk risico uit te sluiten is het ontwerp inpassingsplan met de bijbehorende stukken met ingang van 25 juni 2009 opnieuw gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. De rectificatie van de terinzagelegging en zienswijzentermijn is eveneens van tevoren aangekondigd in de vier eerder genoemde regionale kranten en in Staatscourant, nr. 113 van 23 juni 2009 en op de provinciale website.

Gedurende de (verlengde) periode van tervisielegging zijn in totaal 36 zienswijzen ontvangen. Deze zijn opgenomen in een aparte zienswijzennota. In paragraaf 9.2 wordt hierop nader ingegaan.

Tegelijk met de terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan heeft ook een ontwerpbesluit strekkende tot aanwijzing van onroerende zaken ter onteigening met bijbehorende stukken ter inzage gelegen, op gelijke wijze als het ontwerp inpassingsplan. Hierop zijn 15 zienswijzen ontvangen. Deze terinzagelegging vond plaats omdat in het ontwerp inpassingsplan op grond van artikel 3.4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) onderdelen waren aangewezen ten aanzien waarvan de verwezenlijking in de naaste toekomst nodig werd geacht. Op basis van een juridische risico-inschatting is echter besloten de versnelde onteigeningsprocedure tussentijds af te breken. Daarom is het inpassingsplan gewijzigd ter vaststelling aan Provinciale Staten voorgelegd. Door deze wijzigingen vervalt de mogelijkheid om op grond van artikel 85, eerste lid, van de onteigeningswet direct tot onteigening te besluiten (versnelde onteigening). Gelet hierop behoeven de hierboven bedoelde zienswijzen tegen het ontwerp onteigeningsbesluit geen verdere behandeling. Indien noodzakelijk zal op een later tijdstip tot onteigening van de benodigde gronden worden besloten. Daartoe zal op dat moment een nieuwe onteigeningsprocedure worden gestart, waarbij belanghebbenden opnieuw de mogelijkheid krijgen om hun zienswijzen tegen een ontwerp onteigeningsbesluit kenbaar te maken.

### **9.2 Ontvangen zienswijzen**

In het kader van de tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan zijn 36 zienswijzen ingediend. Alle indieners hebben hun zienswijzen tijdig ingediend en zijn derhalve ontvankelijk. Alle zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in een afzonderlijke zienswijzennota.

Naar aanleiding van de zienswijzen is het inpassingsplan op een aantal punten gewijzigd vastgesteld:

- opnemen kanodoorvaart onder landbouwontsluitingsweg;
- correctie weidevogel- en andere natuurcompensatie;
- regeling termijn planschaderisico;
- wijzigingsbevoegdheid ter plaatse van keerlus Middelblok;
- aanpassen begrenzing dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering;
- expliciet opnemen ongelijkvloerse fietstunnel onder ZWR;
- vastleggen huidig gebruik ontsluiting Goudseweg.

Voorts dient te worden voorkomen dat door de vaststelling van het inpassingsplan de gemeente(n) worden belemmerd in het nakomen van hun actualisatieverplichtingen op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Daarom is in het vaststellingsbesluit door Provinciale Staten opgenomen dat gedurende de uitsluitingstermijn (tot en met 31 december 2013) geen bestemmingsplannen mogen worden vastgesteld, tenzij de planregeling van het inpassingsplan wordt overgenomen. In verband hiermee (mede naar aanleiding van de zienswijzen van de gemeenten Vlist en Ouderkerk) is in het kader van de vaststelling door Provinciale Staten tevens ingegaan op de bestuurlijke afspraken met betrekking tot het planschaderisico als gevolg van de ZWR-N207.

In de zienswijzen zijn ook opmerkingen gemaakt over het wegontwerp voor de ZWR. Hoewel strikt genomen hiertegen geen zienswijzen konden worden ingediend, heeft de provincie aanleiding gezien om bij de verdere uitwerking van het Definitief Ontwerp een aantal punten mee te nemen. De beoogde aanpassingen passen binnen het kader van het inpassingsplan en de overige (financiële) randvoorwaarden:

- aanpassen werkgrens nabij Veerstablok 21/23;
- opnemen kanodoorvaart onder landbouwontsluitingsweg;
- oversteekplaats Schoonhovenseweg;
- hellingbanen brug Hollandsche IJssel;
- opnemen ongelijkvloerse fietstunnel onder ZWR;
- vastleggen huidig gebruik ontsluiting Goudseweg.

In verband met het besluit van Gedeputeerde Staten tot het tussentijds afbreken van de versnelde onteigeningsprocedure is het inpassingsplan op dat punt gewijzigd vastgesteld. Zo is op de verbeelding de Wro-aanduiding 'verwerkelijking in de naaste toekomst' geschrapt, evenals het bijbehorende artikel in de planregels. In verband hiermee zijn ook tekstdelen in de toelichting aangepast. Voor een volledig overzicht van de wijzigingen die bij de vaststelling in het inpassingsplan zijn aangebracht, wordt verwezen naar de Staat van Wijzigingen.