

Bestemmingsplan Sluiseiland

Vastgesteld in de raadsvergadering van 22 juni 2011



**gemeente
gouda**



Gemeente Gouda

Bestemmingsplan 'Sluiseiland'

Inhoud:

- **Toelichting**
- **Regels**
- **Verbeelding**



**gemeente
gouda**



**gemeente
gouda**



Toelichting



**gemeente
gouda**





Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
1.1 AANLEIDING	3
1.2 LIGGING, BEGRENZING EN JURIDISCHE STATUS VAN HET PLANGEBIED	3
1.3 BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN	4
1.4 LEESWIJZER.....	5
2. GEBIEDSBESCHRIJVING	7
2.1 ONTSTAANSGESCHIEDENIS	7
2.2 RUIMTELIJKE STRUCTUUR	8
2.3 FUNCTIONELE STRUCTUUR.....	9
3. BELEIDSKADER	13
3.1 EUROPEES EN RIJKSBELEID	13
3.2 PROVINCIAAL BELEID	14
3.3 GEMEENTELIJK BELEID.....	17
4. RANDVOORWAARDEN	21
4.1 MILIEU	21
4.2 EXTERNE VEILIGHEID	24
4.3 WATERHUISSHOUING.....	26
4.4 ARCHEOLOGIE.....	31
4.5 CULTUURHISTORIE	33
4.6 FLORA EN FAUNA	35
4.7 VERKEER EN INFRASTRUCTUUR.....	40
4.8 M.E.R. BEOORDELINGSPLICHT	42
5. PLANBESCHRIJVING	45
5.1 PROCES.....	45
5.2 UITGANGSPUNTEN EN DOELSTELLING	45
5.3 INRICHTINGSVISIE	46
5.4 UITWERKING VAN DE INRICHTINGSVISIE.....	50
6. PLANOPZET	53
6.1 FEITELIJKE PLANOPZET	53
6.2 JURIDISCHE PLANOPZET.....	53
7. UITVOERBAARHEID	57
7.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.....	57
7.2 HANDHAVING.....	57
7.3 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID.....	58

Bijlage 1: Lijst met wijzigingen

Bijlage 2: Overzicht separate onderzoeksrapporten en overige documenten

Bijlage 3: Inrichtingsvisie



**gemeente
gouda**



**gemeente
gouda**



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Aanleiding voor onderhavig bestemmingsplan is de verandering die het Sluiseiland de komende jaren ondergaat. Enerzijds wordt deze verandering ingegeven door de aanleg van de N207 en de dijkverbetering van de IJsseldijk en anderzijds door de realisatie van een tweede sluiskolk naast de bestaande Julianasluis.

De verkeersafwikkeling in en rondom het zuidelijk deel van Gouda is al jaren problematisch. Begin jaren '80 is gestart met studies naar mogelijke manieren om dit probleem op te lossen. Dit heeft geresulteerd in een nieuwe rondweg voor Gouda, de N207 - Zuidwestelijke Randweg (ZWR). Het uiteindelijke tracé is neergelegd in het provinciale inpassingsplan Zuidwestelijke Randweg N207 (2009). Hierin wordt ondermeer op het Sluiseiland een deel van de nieuwe randweg mogelijk gemaakt, met als gevolg dat de inrichting van het Sluiseiland flink wijzigt.

Door het Hoogheemraadschap van Rijnland worden voorbereidingen getroffen voor de verbetering van de IJsseldijk. In onderhavig bestemmingsplan wordt rekening gehouden met deze dijkverbetering, waarbij moet worden aangetekend dat hiervoor de MER-procedure nog niet is afgerond. Het is op dit moment nog niet definitief bekend hoe de dijkverbetering op het Sluiseiland zal worden uitgevoerd.

Direct naast de huidige Julianasluis wordt een tweede sluiskolk aangelegd welke is ingegeven doordat de capaciteit van de huidige sluis in de toekomst niet meer toereikend is en de vooruitzichten zijn dat de afmetingen van de schepen in de beroepsvaart in lengte en breedte toenemen. Daarnaast wordt de beschikbaarheid en veiligheid van het sluizencomplex beter. De Julianasluis is een rijksmonument en bij de aanpassing van de sluis dient met deze status rekening te worden gehouden.

De huidige Julianasluis bij Gouda ligt in de hoofdvaarweg van de Gouwe en verbindt de Hollandsche IJssel met de Gouwe waarmee de sluis een onderdeel is van de Staande Mastroute. De sluis vormt hierdoor een belangrijke schakel in de vaarroute tussen Rotterdam en Amsterdam. De provincie Zuid-Holland is eigenaar van de sluis en daarmee verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.

Het nieuwe Sluiseiland moet een recreatief toegankelijk eiland worden met openbare oevers in een parkachtige sfeer welke ligt verankerd in een infrastructureel netwerk van vaar-, autowegen en langzaam verkeerroutes. Het Sluiseiland heeft daarin raakvlakken met de ontwikkeling van de nieuwe wijk Westergouwe in de directe omgeving. Het Sluiseiland vormt straks de schakel tussen dit uitbreidingsgebied en de bestaande stad.

Het doel van dit bestemmingsplan is het mogelijk maken van de realisatie van de tweede sluiskolk, de herinrichting van het Sluiseiland als gevolg van de aanleg van de ZWR en het mogelijk maken van de dijkverbetering van de IJsseldijk.

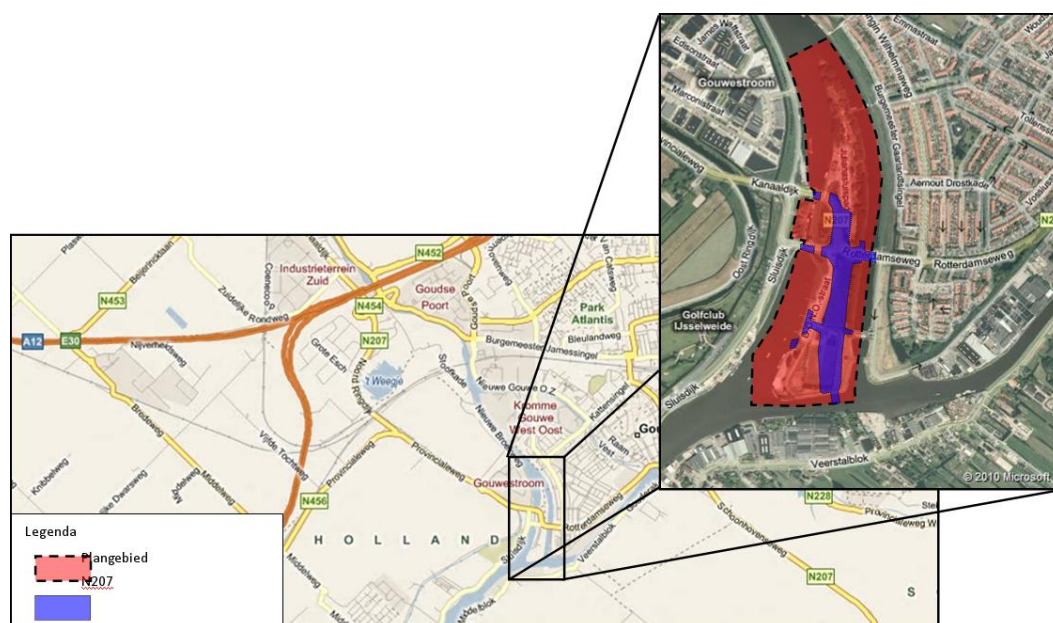
1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

Het plangebied ligt ten zuidwesten van Gouda op en rondom het JulianaSluiseiland, ingeklemd tussen de wijk Korte Akkeren en het (nu nog) buitengebied van Gouda. Het eiland ligt ingeklemd tussen de Hollandsche IJssel aan de zuidzijde, de Gouwe aan de westzijde en het inlaatkanaal aan de oostzijde.

Voor het plan van de ZWR is een inpassingsplan vastgesteld. Volgens het besluit van Provinciale staten bij vaststelling van het inpassingsplan is de gemeenteraad tot en met 31 december 2013 niet bevoegd om voor de gronden van het inpassingsplan een bestemmingsplan vast te stellen, tenzij de regeling uit het inpassingsplan wordt overgenomen. Het inpassingsplan voor de ZWR is in werking getreden, maar nog niet onherroepelijk.

Met uitzondering van de nieuwe bruggen over de tweede sluiscolk maken de gronden van het inpassingsplan ZWR geen onderdeel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan. De bruggen over de tweede sluiscolk zijn op basis van een zienswijze van de provincie Zuid-Holland in het bestemmingsplan opgenomen.

In figuur 1 is de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1: Globale begrenzing van het plangebied (bron: Bing Maps)

Totdat het onderhavige bestemmingsplan van kracht wordt, gelden binnen het plangebied de volgende bestemmingsplannen:

- het bestemmingsplan 'Oostpolder in Schieland'. Dit plan is door de gemeenteraad op 2 september 1968 vastgesteld. De gronden waarop het nieuwe bestemmingsplan betrekking heeft, zijn in het bestemmingsplan 'Oostpolder in Schieland' onder andere bestemd als 'Sportterrein', 'Water' en 'Waterstaatsdoeleinden';
- het bestemmingsplan 'Partiële herziening uitbreidingsplan gelegen in het stadsdeel Korte Akkeren'. Dit plan is door de gemeenteraad op 17 december 1956 vastgesteld. De gronden waarop het nieuwe bestemmingsplan betrekking heeft, zijn in dit bestemmingsplan onder andere bestemd als 'Sport- en recreatieterreinen', 'Berm, plantsoen, groenstrook, e.d.', 'Water' en 'bebouwing voor openbare of bijzondere doeleinden'.

1.3 Bij het plan behorende stukken

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding), regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan is opgebouwd conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008) en de binnen de gemeente Gouda gehanteerde standaard. Hoofdstukken 1 tot en met 4 gaan in op de huidige situatie van het Sluiseiland, het relevante beleid en de gebiedsaspecten. Vanaf hoofdstuk 5 tot en met hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de voorgenomen ontwikkelingen en op welke wijze deze in het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt.

2. Gebiedsbeschrijving

In de navolgende paragrafen wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van het plangebied en de actuele ruimtelijke en functionele hoofdstructuur.

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Na 1850 groeit de binnenvaart dusdanig, dat de toestand in Gouda onhoudbaar wordt. Rond 1929 duurt het soms wel dertig uur voordat een schip Gouda is gepasseerd. Door de provincie en de Rijksoverheid wordt besloten tot de aanleg van een nieuwe grote scheepvaartsluis in een kanaal tussen de IJssel en de Gouwe, ten westen van Gouda. De oude doorvaartroute van de Hollandsche IJssel naar het IJ is tegenwoordig de ruimste waterweg door Holland. Van oudsher kent deze doorvaart de nodige problemen, zoals ondiepte, ijsgang, droogte en dijkdoorbraken. Het grootste knelpunt is wel de lange wachttijd voor Gouda's sluisen. In 1936 is de bouw van de nieuwe 'Julianasluis' klaar en gaat de scheepvaart buiten de stad om.

Gouwekanaal

Om de binnenvaart tussen Rotterdam en Amsterdam vlot te laten passeren is een veel langere, bredere en diepere sluis nodig dan de oude Mallegatsluis. De eerste plannen voor een nieuwe sluis dateren uit 1875. Daarnaast is er behoefte aan een krachtiger gemaal voor de waterpeilbeheersing op de Gouwe. De rivier behoort immers tot de boezemwateren van het hoogheemraadschap Rijnland. Er wordt gekozen voor een rigoreuze oplossing: de aanleg van het 'Gouwekanaal' vanuit de Gouwe bij de Gouwespoorbrug naar de Hollandsche IJssel. Tussen Gouda en Moordrecht, waar eerder de Alpherwetering uitmondde, splitst het kanaal zich in een scheepvaartkanaal met sluis en een Stroomkanaal met boezemgemaal en keersluis. In de eerste helft van de jaren dertig, de crisistijd, verrichten honderden mannen in het kader van de werkverschaffing het graafwerk voor het 2.200 meter lange Gouwekanaal.



Figuur 2: Vier verschillende opnamen uit 1935 van de nieuwe sluiswerken in de Gouwe, bestaande uit de Julianasluis en het dieselgemaal mr. P.A. Pijnacker Hordijk.

Julianasluis

Het Julianasluisencomplex bestaat uit de sluisolk, sluiswachterhuis met sluiskantoor en twee bruggen met bijbehorende infrastructuur. De Julianasluis is 12 meter breed en 125 meter lang en heeft een schutcapaciteit van schepen tot 1.500 ton. De sluiswachterswoning is een elegant gebouw met een klokkentoren. Vanwege de twee over de sluis gelegen ophaalbruggen heeft het verkeer ongehinderd doorgang.



Figuur 3: Een schip in de sluisolk

Gemaal Mr. P.A. Pijnacker Hordijk

Tegelijk met de sluis treedt het dieselgemaal Mr. P.A. Pijnacker Hordijk in werking. Onder alle omstandigheden kan het gemaal het boezempeil binnen Rijnland garanderen.



Figuur 4: Het dieselgemaal Mr. P.A. Pijnacker Hordijk

2.2 Ruimtelijke structuur

2.2.1 Algemeen

Het Sluiseiland is een langgerekt eiland dat omgeven is door water. Ten zuiden en ten zuidwesten van het plangebied stroomt de Hollandsche IJssel, ten noordwesten de Gouwe en ten oosten het Stroomkanaal. Ten zuiden van het Sluiseiland gaat het Stroomkanaal op in de Hollandsche IJssel.

Het Sluiseiland vormt ruimtelijk 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. Het hart van het Sluiseiland wordt gevormd door het Julianasluisencomplex 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 zoveel mogelijk worden vrijgehouden van bebouwing.

Aan de oostzijde van het eiland liggen een skatepark en een modelauto racebaan. Op de noordelijke kop van het Sluiseiland is een grote speeltuin ingericht met een aantal volkstuinten. Naast deze voorzieningen ligt aan de zijde van het Gouwekanaal tevens een brandstofverkoopspunt voor motorverkeer en scheepvaart.

2.2.2 Verkeerstructuur

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. Naast deze wegen staat het eiland in verbinding met de omgeving via de Speelbrug. De Speelbrug is uitsluitend toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

Het Sluiseiland vormt ook voor het langzaam verkeer een verbinding met de binnenstad van Gouda en met Moordrecht en de toekomstige woonwijk Westergouwe. Hiervoor is parallel aan de N207 een fietspad gelegen. Veel scholieren maken gebruik van de verbinding via het Sluiseiland. Daarnaast zijn verspreid over het eiland diverse wandelpaden aangelegd.

2.2.3 Groenstructuur

Verder kennen grote delen van het eiland een 'groene' functie. Dit geldt voor de oevers en de boomgroepen aan de noordzijde van het eiland. Op de oostelijke grens van het eiland is sprake van een kenmerkende bomenrij. Verder zijn de speeltuin, de modelauto racebaan en de skatebaan omgeven door groenvoorzieningen.

2.3 Functionele structuur

2.3.1 Bedrijvigheid

De enige bedrijvigheid in het plangebied is een tankstation, gelegen aan het Ankerpad. In verband met de aanleg van de tweede sluiscolk wordt de bedrijfsvoering van het tankstation beëindigd.



Figuur 5: Het tankstation (bron: google streetview)

2.3.2 Wonen

Op het Sluiseiland zijn geen woningen (meer) aanwezig. In het verleden werd de sluiswachterswoning bewoond, maar dit gebruik is reeds geruime tijd beëindigd. Aan de noordzijde van de sluis was een woonboot gelegen evenals een (houten) woning achter het tankstation.

2.3.3 Vaarweg

De vaarweg kent feitelijk drie belangrijke gebruikersgroepen: de vrachtvervoerende beroepsvaart, de recreatievaart en de luxe jachtbouw. De belangen bij een eventuele aanpassing van de sluis zijn voor elk van de gebruikersgroepen verschillend. In hoofdstuk 5 wordt het gebruik na aanpassing van de sluis beschreven.

Beroepsvaart

De vrachtvervoerende binnenvaart ondervindt in de huidige situatie geen hinder bij het passeren van de sluis. Zowel de breedte als lengte van de sluis levert geen hinder op. De gemiddelde wachttijd is minimaal, maar kan oplopen in het toeristenseizoen, wanneer er veel recreatievaart is. De beroepsvaart heeft dan overigens wel voorrang op de recreatievaart.

Recreatievaart

Het aantal passages van recreatievaartuigen via de sluis is sterk gegroeid. Wanneer er veel aanbod is van beroepsvaart en recreatievaart kunnen er lange wachttijden ontstaan voor de recreatievaart, aangezien de beroepsvaart voorrang krijgt bij het schutten. Wat betreft een eventuele aanpassing van de sluis heeft de recreatievaart daarom vooral belang bij een (volledig operationele) tweede kolk, zodat zij afzonderlijk van de beroepsvaart gesloten kunnen worden. Bovendien kan hierdoor de kans op ongevallen afnemen, waarbij wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie weinig ongelukken voorkomen. Aangezien de route via de Julianasluis deel uitmaakt van de Staande Mastroute en investeringen in voorzieningen voor de recreatievaart juist langs dergelijke routes plaatsvinden, kan er sprake zijn van een aanzuigende werking op de recreatievaart. Dus is de recreatievaart gebaat bij een verandering van het sluiscomplex.

Luxe jachtbouw

De sluis wordt ook gebruikt door de scheepswerven Royal Van Lent Shipyard (Kaag) en Koninklijke De Vries Scheepsbouw (Aalsmeer) die luxe jachten produceren. De Julianasluis beperkt de mogelijkheden voor beide scheepswerven om luxe jachten breder dan 12 meter te maken. De trend is echter dat schepen steeds langer en (vanwege stabiliteitseisen) breder worden. Vanuit deze gebruikersgroep is derhalve behoefte aan een aanpassing van het sluiscomplex.

2.3.4 Sport en recreatie

Aan de zuidzijde van het Sluiseiland bevonden zich enkele sportvelden, welke met het oog op de aanleg van de ZWR naar de Oostpolder zijn verplaatst.

Een andere gebruiker van het Sluiseiland is de speeltuinvereniging De Korte Akkeren. Deze vereniging beheert de speeltuin op het Sluiseiland en biedt hiermee speelplek voor kinderen uit Gouda en omgeving. Uit de benaming van de vereniging blijkt, de van oudsher, sterke binding met de wijk Korte Akkeren. Vanuit deze wijk worden activiteiten georganiseerd bij of door de vereniging op het terrein.

Aan het Ankerpad 2, in het oosten van het plangebied, heeft de Modelbouwclub De Sluis een racebaan. De racebaan is onderdeel van de speeltuinvereniging. Op de locatie worden wedstrijden, demonstraties, clubavonden en tentoonstellingen gehouden. Deze racebaan heeft een eigen milieuvergunning.

Op het Sluiseiland is tevens de Goudse Reddings Brigade gelegen, deze worden ook in de nieuwe situatie ingepast.

Tot slot is in het noorden van het Sluiseiland een aantal volkstuinen gelegen. Deze zijn in gebruik door omwonenden van het Sluiseiland.



Figuur 6: De voormalige sportvelden (links) en de modelauto racebaan (rechts) (bron: Bing Maps)

3. Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het voor dit bestemmingsplan relevante beleid uiteengezet. Daarbij wordt chronologisch ingegaan op de belangrijkste beleidsnota's op achtereenvolgens Europees en Rijksbeleid, provinciaal beleid en beleid van de gemeente Gouda.

3.1 Europees en Rijksbeleid

3.1.1 Kaderrichtlijn Water

Door de Europese Kaderrichtlijn Water heeft Nederland een resultaatverplichting voor het bereiken van de gewenste waterkwaliteit en ecologie van grond- en oppervlaktewater-systemen. Voor grote wateren of watersystemen, de zogenaamde waterlichamen, zijn hiertoe bindende doelen opgesteld. De maatregelen om de doelen te bereiken worden uitgewerkt in de stroomgebiedprocessen. Voor de overige wateren geldt het stand-still principe. Waterbeheerders mogen hiervoor zelf aanvullende doelen opstellen. In paragraaf 4.3 is uitgebreid de waterhuishouding beschreven

3.1.2 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. De 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 kwaliteitszonering. 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 (kwaliteitszonering) worden versneld aangepakt.

Op het Sluiseiland worden de 'groen/blauwe' en 'rode' vraag naar ontwikkelingsruimte op een verantwoorde manier met elkaar gecombineerd. Hiermee past de ontwikkeling binnen de Nota Ruimte.

3.1.3 Nota Mobiliteit

Op 14 februari 2006 is de planologische kernbeslissing (PKB) deel IV van de Nota Mobiliteit vastgesteld. In de Nota Mobiliteit deel III wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven. Deel IV brengt enkele wijzigingen aan deel III, maar deze zijn niet relevant voor de Julianasluis. De binnenvaart wordt in de Nota Mobiliteit genoemd als van belang voor de Nederlandse concurrentiepositie, maar er wordt gesteld dat de betrouwbaarheid afneemt door achterstallig onderhoud. Door de groei van het goederenvervoer komen er nieuwe capaciteitsknelpunten. Het is de ambitie de autonome groei van de huidige markten mogelijk te maken en tegelijkertijd de betrouwbaarheid van de reistijd te herstellen en vast te houden. Daarvoor worden het achterstallige beheer en onderhoud ingehaald en worden de capaciteitsknelpunten weggenomen. In de Nota Mobiliteit is de Julianasluis opgenomen als potentieel knelpunt. Toekomstige ontwikkelingen in de beroepsvaart en recreatievaart, kunnen ervoor zorgen dat de capaciteit en betrouwbaarheid van de huidige sluis onvoldoende is.

Met de aanleg van een tweede sluisolk wordt het 'potentiële knelpunt' opgelost en past daarmee binnen de Nota Mobiliteit.

3.1.4 Crisis - en Herstelwet

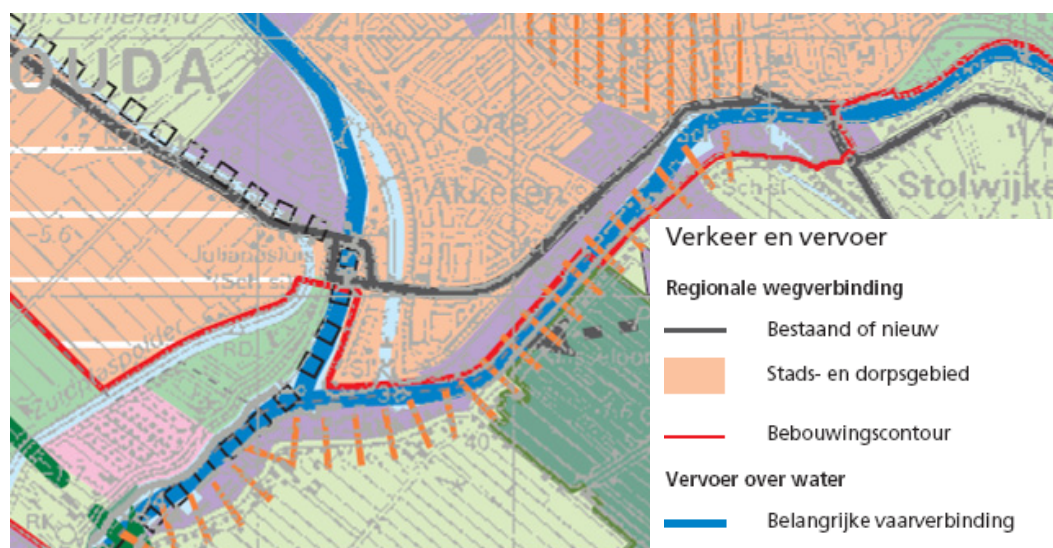
Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet (CHW) in werking getreden. Met de CHW kunnen ruimtelijke en infrastructurele projecten versneld tot uitvoer komen. De CHW behelst maatregelen en instrumenten van tijdelijke aard. Daarnaast omvat de wet ruim twintig permanente wetswijzigingen.

Het project van de realisatie van de tweede sluisolk en herinrichting van het Sluiseiland valt niet onder de werking van de tijdelijke maatregelen van de CHW.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Streekplan Zuid-Holland Oost en Structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Het streekplan Zuid-Holland Oost, dat door Provinciale Staten op 12 november 2003 is vastgesteld, heeft een planperiode tot 2015. Tot de inwerkingtreding van de nieuwe structuurvisie Visie op Zuid-Holland geldt het streekplan als interimbeleid waaraan ruimtelijke ontwikkelingen getoetst dienen te worden.



Figuur 7: Uitsnede kaart Streekplan Zuid Holland Oost

Het provinciebestuur presenteert in het streekplan haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland Oost voor de periode tot 2015. Het streekplan kent een aantal structurerende elementen. Eén van de structurerende elementen is dat de bereikbaarheid van het plangebied verbeterd wordt door efficiënte benutting van de infrastructuur en beheersing van verkeersstromen. De ruimtelijke mogelijkheden om de bestaande infrastructuur te verbeteren worden opgehouden. Naast structurerende elementen kent het plan een aantal concrete beleidsbeslissingen en een aantal kernpunten. Op het gebied van het goederenvervoer streeft de Provincie naar het versterken van het aandeel van het transport over rail en water.

De sluis ligt op de plek waar de Gouwe in de Hollandsche IJssel mondt, op de plankaart van het streekplan is dit een kruising van 'belangrijke vaarverbindingen' in drie richtingen. In het streekplan zijn contouren opgenomen waarbinnen stedelijke functies plaats mogen vinden, de bebouwingscontouren. De plek waar de tweede kolk gepland is, ligt zowel in het streekplan als in de partiële herziening binnen de bebouwingscontour.

De ontwikkeling op het Sluiseiland is niet genoemd in het streekplan. Omdat de ruimtelijke mogelijkheden om de bestaande infrastructuur te verbeteren worden opgehouden past de ontwikkeling binnen het beleid van het streekplan.

Op 22 september 2009 hebben Gedeputeerde Staten de ontwerpstructuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' vastgesteld. De kern van de visie is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Dat wil zij bereiken door middel van realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten. Op 2 juli 2010 hebben de Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de definitieve structuurvisie vastgesteld, hiermee is het streekplan komen te vervallen.

De structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid voor de gehele provincie tot 2020 met een doorkijk naar 2040. De visie tot 2020 wordt bepaald door het al bestaande ruimtelijk beleid met de lange termijnambities te verweven.

De provincie wil het vervoer over water stimuleren. In het provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en de provinciale Nota Vaarwegen is dit beleid uitgewerkt. Onder de belangrijke maatregelen met een ruimtelijk effect wordt ook de aanpassing aan de Julianasluis bij Gouda genoemd. De provincie neemt het initiatief als het om de planvorming gaat. De uitvoering ligt vooral bij de gemeenten. Het is vooral van belang dat er voldoende ruimte voor vaarwegengebonden bedrijvigheid behouden blijft of wordt ontwikkeld. Het vaarwegennet biedt kansen om de ruimtelijke kwaliteit en toegankelijkheid van gebieden te verhogen. In samenspel met de beleidsontwikkeling voor de recreatieve toervaart en het ontwikkelen van een groenblauw netwerk zal het waternetwerk een meer integrale rol spelen.

De ontwikkeling op het Sluiseiland geeft kansen om de ruimtelijke kwaliteit en toegankelijkheid van het gebied te verhogen. Daarnaast is het project letterlijk genoemd in de structuurvisie. Hiermee past de ontwikkeling binnen dit beleid.

3.2.2 Verordening Ruimte

De provincie Zuid-Holland heeft het ontwerp Verordening Ruimte opgesteld welke op 3 november 2009 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten. In deze verordening zijn regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met ander provinciaal beleid. Het gaat daarbij vooral om het integrale ruimtelijke beleid dat is opgenomen in de provinciale structuurvisie en het bijbehorende uitvoeringsplan.

Bovendien moet worden voldaan aan de overige wet- en regelgeving, bijvoorbeeld het Besluit ruimtelijke ordening, de Wet geluidhinder en de Natuurbeschermingswet.

3.2.3 Provinciale vaarwegen en scheepvaart 2006

In de beleidsnota provinciale vaarwegen en scheepvaart 2006 die in juni 2006 definitief is vastgesteld, zijn de nieuwe wensen van de provincie Zuid Holland voor de provinciale vaarwegen geformuleerd. Deel A van de nota bevat voorgenomen beleid en wensbeelden. In dit deel van de nota wordt de Julianasluis als knelpunt gezien voor bijzondere transporten en het toenemende belang van de waterrecreatie. Deel B van de nota gaat over trajectuitwerkingen. Hierin komen eerst bijzondere projecten aan bod met daarbij een prominente plaats voor de aanleg van een tweede kolk bij de Julianasluis. Hiervoor is inmiddels een kosten-batenanalyse uitgevoerd. De redenen voor de aanleg van een tweede kolk, zoals in de beleidsnota genoemd, zijn de volgende:

- de bedrijfszekerheid wordt vergroot, doordat de sluis in zijn huidige vorm zeer oud is (uit 1936), is de kans op defecten groot;
- de breedte van de huidige kolk is te klein. Een breedte van de kolk van 14 of 16 meter lijkt gewenst;
- de hoofdwaterkering wordt gevormd door de sluis en het gemaal, door de relatieve ouderdom van de sluis kan mogelijk niet meer aan de kwaliteitseisen worden voldaan;
- doordat de sluis wordt gebruikt door zowel beroepsvaart als recreatievaart ontstaan door toenemende drukte onveilige situaties;
- door ruimtelijke ontwikkelingen ten westen van Gouda zal het verkeer over het Sluiseiland toenemen, toename van de scheepvaart zal ook toename van de verkeershinder opleveren, koppeling van de uitbreiding van de sluis en aanleg van de Zuidwestelijke Randweg Gouda is gewenst.

3.2.4 Nota Regels voor Ruimte (2005)

De nota Regels voor Ruimte uit 2005 vertaalt het provinciale ruimtelijke beleid in richtlijnen en goedkeuringscriteria. Deze nota vormt met de streekplannen het beoordelingskader van Gedeputeerde Staten voor gemeentelijke plannen. De nota Regels voor ruimte schrijft geen beperkingen voor die nadelig kunnen zijn voor de realisatie van de tweede kolk bij de Julianasluis. Hierdoor kan de ontwikkeling doorgang vinden.

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

Begin 2008 heeft de provincie Zuid-Holland het 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 in het plan staat 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.

In paragraaf 4.1 is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de gevolgen voor het milieu door de realisatie van een tweede sluisolk.

3.3 Gemeentelijk beleid

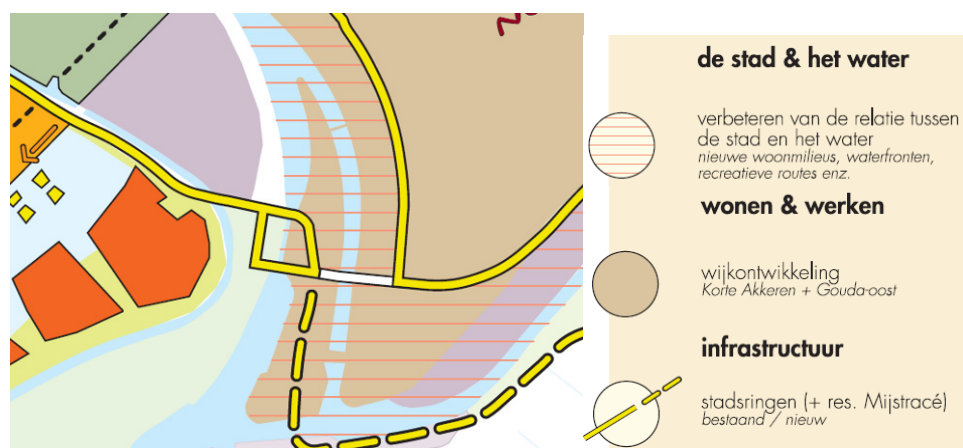
3.3.1 Ruimtelijke Structuurvisie Gouda 2005-2030 (2005)

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 afzakken en Gouda steeds meer onderdeel worden van de Zuidvleugel van de Randstad.

Hierdoor komt het voorzieningenapparaat 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.



Figuur 8: Uitsnede Ruimtelijke Structuurvisie Gouda 2005-2030

De ontwikkelingen op het Sluiseiland zorgen voor een betere relatie tussen de stad en het aanwezige water. Hierdoor vindt de ontwikkeling doorgang binnen de structuurvisie.

3.3.2 Mobiliteitsplan Gouda 2007-2020 (2007)

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. 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 spreekt zich niet uit over vaarwegen en ook niet over de aanleg van een tweede sluisolk. De ontwikkeling past wel binnen de algemene doelstelling om de bereikbaarheid, veiligheid en betrouwbaarheid te verbeteren.

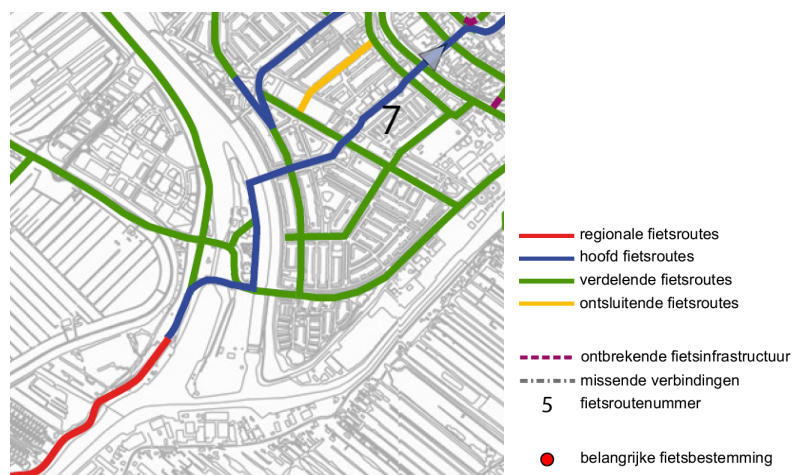
3.3.3 Gouda fietst beter door! 2007 - 2015

In de nota wordt ingezet op de verbetering van fietsverbindingen, fietsparkeren en de communicatie en gedragsbeïnvloeding binnen het fietsverkeer. Een relatief hoog aandeel fietsverplaatsingen draagt bij aan de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen en aan de kwaliteit van de leefomgeving. Goed fietsbeleid versterkt dit.

Het landelijke verkeersbeleid legt de verantwoordelijkheid voor het stimuleren van het fietsgebruik vooral bij de gemeenten neer. De fietsroutes binnen het plangebied vallen in een overgangsgebied tussen de hoofd fietsroutes en verdelende fietsroutes.



Figuur 9: Uitsnede uit Gouda fietst beter door!, Regionale fietsroutes 2015



Figuur 10: Uitsnede uit Gouda fietst beter door!, Fietsroutenetwerk 2015

Voor de realisatie van fietspaden binnen de gemeente Gouda zijn kwaliteitseisen gesteld waaraan dient te worden voldaan.

- samenhang: de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers;
- directheid: de fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft dus tot een minimum beperkt);
- veiligheid: de fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers;
- aantrekkelijkheid: de fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is;
- comfort: de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

3.3.4 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.



Figuur 11: Uitsnede van het droog ecologische netwerk binnen de gemeente Gouda

Op het Sluiseiland is veel ruimte gereserveerd voor openbaar groen. Hiermee wordt het eiland een overgangsgebied tussen stad en het buitengebied en past deze binnen het groenstructuurplan.

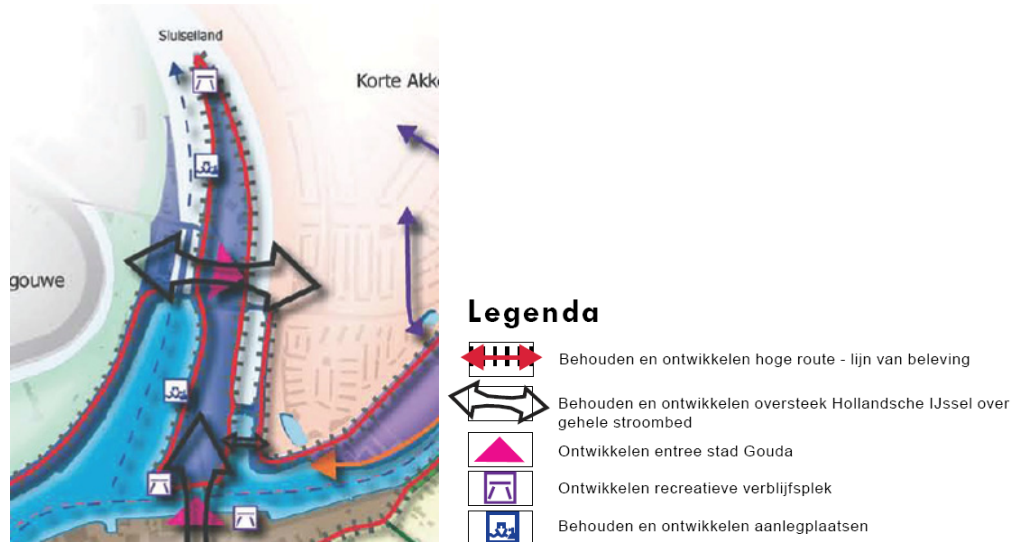
3.3.5 Gebiedsvisie Hollandsche IJssel 2020 (2008)

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 Hollandsche 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.

Voor het Sluiseiland is een hoogwaardiger inrichting nodig. De oevers van Sluiseiland worden openbaar toegankelijk en veilig verbonden met tegenoverliggende oevers van Stroomkanaal en Gouwe. De verdere inrichting is vooral afgestemd op een divers en waar mogelijk recreatief gebruik, waarbij het eiland als eenheid herkenbaar blijft.

Het Sluiseiland bevindt zich in zijn geheel in het stroombed van de Hollandsche IJssel, wat het een bijzondere positie in de Gebiedsvisie geeft. Vanaf de randen van Sluiseiland en de beide tegenover liggende oevers overheerst de grootsheid en de weidsheid van het water. Ook wanneer Sluiseiland ingrijpend verandert, moet deze belevingskwaliteit voor de inwoners van Gouda worden gehandhaafd en dient recreatie op het Sluiseiland te worden behouden en versterkt. Door de komst van Westergouwe krijgt Sluiseiland een meer centrale positie in de stad, waardoor het eiland als recreatieve plek nog belangrijker wordt. Dit maakt een hoogwaardiger inrichting van het eiland wenselijk. De oevers van Sluiseiland moeten openbaar toegankelijk zijn, bijvoorbeeld als doorgaand wandelpad, en veilig verbonden met tegenoverliggende oevers.

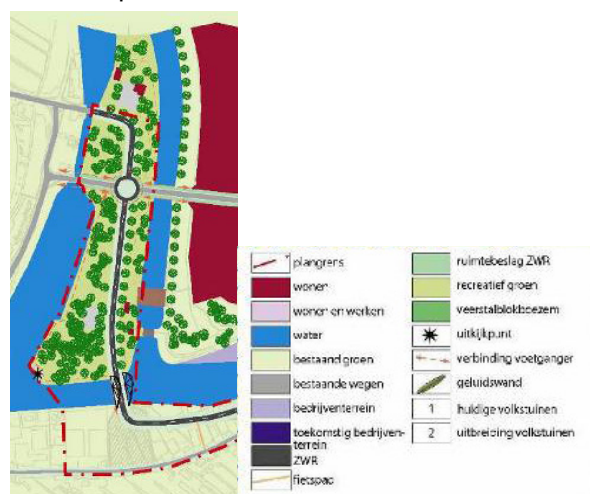
De verdere inrichting is vooral afgestemd op een divers en waar mogelijk flexibel recreatief gebruik, waarbij het eiland als eenheid herkenbaar is. De punten van het eiland moeten open worden, zodat de kracht van het water rondom het eiland beter beleefbaar wordt. De levendigheid op het eiland kan vergroot worden met relatief eenvoudige middelen, zoals een glad skeeler/fietspad, struinroutes, een zonnegazon, een horecavoorziening en openbare barbeque-plaatsen in een ongedwongen groene omgeving. De historische en nieuwe waterstaatswerken vormen daarnaast een aantrekkingskracht voor het eiland en bepalen grotendeels de identiteit van de plek. De nieuwe ophaalbrug over de Hollandsche IJssel, in de ZWR, vormt een oriëntatiepunt in de omgeving en een herkenbare entree van Gouda vanaf de rivier. De ontwikkelingen op het Sluiseiland passen binnen de gestelde eisen in de gebiedsvisie.



Figuur 12: Uitsnede Gebiedsvisie Hollandsche IJssel 2020

3.3.6 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. In het ISP is de ligging van het wegracé globaal opgenomen en wordt beschreven op welke wijze en met welke randvoorwaarden de ZWR in het gebied wordt ingepast. Het ISP geeft met name het tracé van de ZWR weer, maar ook voor de inrichting van het Sluiseiland zijn de eerste uitgangspunten opgenomen in het ISP. De ontwikkelingen op het Sluiseiland passen binnen de uitgangspunten van het Intergemeentelijk Structuurplan.



Figuur 13: Uitsnede plankaart Intergemeentelijk Structuurplan Veerstablok

4. Randvoorwaarden

Om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan te tonen is een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. In dit hoofdstuk zijn de voor het bestemmingsplan relevante sectorale gebiedsaspecten in beeld gebracht, waarbij per aspect een korte inleiding is geschreven, gevolgd door een conclusie welke naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek getrokken kan worden. Ingegaan wordt op de aspecten geluidshinder, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, cultuurhistorie en archeologie, externe veiligheid. Daarnaast is ingegaan op gevolgen voor het bestemmingsplan vanuit de aspecten ecologie en waterhuishouding.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de rapportages van de onderzoeken. De rapportages zijn als losse bijlagen bij het bestemmingsplan in te zien.

4.1 Milieu

4.1.1 Bodem

4.1.1.1 Beleid

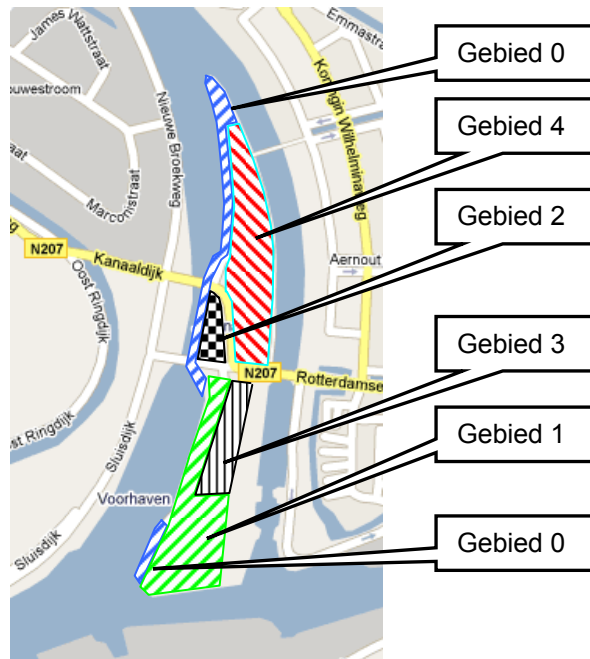
Met de inwerkingtreding van het Besluit Bodemkwaliteit op 1 januari 2008 zijn de bodemgebruikswaarden vervangen door de waarden uit het Besluit. In het Besluit bodemkwaliteit komt het bodembeleid van de laatste jaren samen. Het Besluit streeft naar duurzaam bodembeheer. Dat wil zeggen: een balans tussen bescherming van de bodemkwaliteit voor mens en milieu én ruimte voor het gebruiken van de bodem voor maatschappelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw of aanleg van wegen. Het Besluit bevat nieuwe regels voor kwaliteitsborging (Kwalibo), bouwstoffen, grond en baggerspecie. Voor het toepassen van bouwstoffen en grond en baggerspecie op/in landbodems, is het Besluit bodemkwaliteit op 1 juli 2008 in werking getreden.

In het bestemmingsplan moet worden beschreven wat de bodemkwaliteit van het betreffende gebied is. Voor het betrekken van bodeminformatie bij het opstellen van bestemmingsplannen zijn enkele vragen relevant:

- is er bodemverontreiniging die de functiedoelen kan frustreren
- zijn er gezondheids- of ecologische risico's en gebruiksbependingen voor de beoogde functies
- wat zijn de mogelijkheden om er tijdig iets aan te doen in termen van resultaten, kosten en kostendragers.

4.1.1.2 Onderzoek

In het kader van het bestemmingsplan is binnen het plangebied een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd naar de eventuele aanwezigheid van bodemverontreinigingen. Voor dit onderzoek is het plangebied opgesplitst in vijf deelgebieden. De opsplitsing is gemaakt op basis van de diverse fases in werkzaamheden voor het Sluiseiland. Alle onderzoeken zijn uitgevoerd volgens de NEN 5740. Het onderzoek doet derhalve geen uitspraak over de aanwezigheid van asbest ter plaatse. Alle werkzaamheden met grond uit het gebied dienen conform het CROW-publicatieblad 132 te worden uitgevoerd.



Figuur 14: De onderverdeling van het plangebied in deelgebieden.

Deelgebied 0

Voor deelgebied 0 wordt geconcludeerd dat de aangetoonde verontreinigingen in de grond, het grondwater en de waterbodem geen aanleiding geven tot het instellen van een vervolgonderzoek en staan de realisatie van de tweede sluiscolk met voorhaven niet in de weg. Voor het lozen van het grondwater op oppervlaktewater dient rekening te worden gehouden met de gemeten verhoogde ijzerwaarden. Door toepassing van een strobakfilter kan wel aan de eis worden voldaan.

Deelgebied 1

Op basis van het veld- en laboratoriumonderzoek kan worden geconcludeerd dat de bodem van deellocatie 1 niet noemenswaardig is verontreinigd. De aangetoonde verontreinigingen in de grond en het grondwater geven geen aanleiding tot het instellen van een vervolgonderzoek en staan de plannen niet in de weg.

Deelgebied 2

In dit deelgebied is tevens gebleken dat het gehalte aan zink in de bovengrond de berekende interventiewaarde overschrijden. Nader onderzoek is uitgevoerd om de aard en omvang vast te stellen evenals de benodigde maatregelen om de bodem geschikt te maken voor het beoogde doel. Naar aanleiding van het aanvullende bodemonderzoek wordt op de locatie van deelgebied 2 de grond gesaneerd.

Deelgebied 3

Voor het derde deelgebied wordt geconcludeerd dat de aangetoonde verontreinigingen in de grond, het grondwater en de waterbodem geen aanleiding geven tot het instellen van een vervolgonderzoek. Voor het lozen van het grondwater op oppervlaktewater dient rekening te worden gehouden met de gemeten verhoogde ijzerwaarden. Door toepassing van een strobakfilter kan wel aan de eis worden voldaan.

Deelgebied 4

De locatie is op grond van de milieukundige kwaliteit van de bodem niet geschikt voor het beoogde doel door de sterke verontreiniging met PAK. Aangezien de locatie nauwelijks van functie veranderd en verder wordt verhard worden de humane- en ecologische risico's bij ongewijzigd gebruik niet groot geacht. Nader onderzoek is uitgevoerd om de aard en omvang vast te stellen evenals de benodigde maatregelen om de bodem

geschikt te maken voor het beoogde doel. Uit het onderzoek blijkt bij de voormalige skatebaan sprake te zijn van de aanwezigheid van asfaltgranulaat. Dit gebied wordt momenteel gesaneerd.

Naast deze deelgebieden is in april 2011 tevens een bodemonderzoek¹ gedaan op en rondom het tankstation. Ter hoogte van het terrein is een voorhaven gepland die deel uitmaakt van de herinrichting van het Sluiseiland. In opdracht van de provincie Zuid-Holland is een saneringsonderzoek uitgevoerd op het terrein van het tankstation op het Julianasluiscomplex in Gouda. Daaruit blijkt er sprake te zijn van verontreiniging met olie(componenten). Bij de aanleg van de voorhaven komt een gedeelte van de verontreinigde bodem op de schop. De saneringswijze wordt afgestemd op de geplande bouw van de voorhaven.

4.1.1.3 Conclusie

Naar aanleiding van het verkennend milieukundig bodemonderzoek en het aanvullend onderzoek kan worden geconcludeerd dat de gewenste ontwikkeling doorgang kan vinden en er geen belemmeringen zijn vanuit het aspect bodem.

4.1.2 Geluid

Voor onderhavig bestemmingsplan is een korte scan uitgevoerd wat betreft akoestiek in gevolge de locatie en toekomstige ontwikkelingen. Uit deze scan blijkt dat de ontwikkeling van het Sluiseiland niet getoetst hoeft te worden in de zin van de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. In dit plan is sprake van scheepvaartlawaaï. De Nederlandse wetgeving kent geen grenswaarde ten aanzien van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen vanwege de scheepvaart. Lawaai veroorzaakt door voorbijvarende schepen (zowel zeeschepen als binnenvaartschepen) moet dan wel als een bron worden beschouwd.

Op het Sluiseiland worden geen geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt, waardoor hier geen overlast kan zijn vanwege passerende schepen. Daarom is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk in het kader van het bestemmingsplan.

4.1.3 Luchtkwaliteit

4.1.3.1 Beleid

Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, Rijksbeleid

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van deze nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit hoofdstuk wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. Binnen de Wet milieubeheer is een aantal nieuwe Ministeriele regelingen en Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) van kracht geworden.

Voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen zijn in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer grenswaarden opgenomen. De concentraties van deze stoffen in de buitenlucht moeten hier minimaal aan voldoen. Fijn stof en stikstofdioxide blijken in het algemeen in Nederland het meest kritisch te zijn en zijn derhalve in onderhavig onderzoek beschouwd.

4.1.3.2 Onderzoek

Een onderzoek naar effecten van de plannen moet duidelijk maken of deze in overeenstemming zijn met Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. De uitbreiding van de Julianasluis kan mogelijk van invloed zijn op de concentraties luchtverontreinigende stoffen op en langs het kanaal. Deze invloed wordt ondervonden door de verwachte geringe toename van het scheepvaartverkeer en het verdelen van het scheepvaartverkeer over de twee sluisen.

¹ Verkennend milieukundig bodemonderzoek julianasluis in Gouda 'deellocatie 2'

Ten behoeve van de luchtkwaliteitsberekeningen zijn de verschillende gegevens van alle bronnen verkregen. Hiertoe behoren onder meer de intensiteiten op het kanaal. Aangezien elk type schip een andere emissie kent, zijn hierbij specifieke gegevens van de schepen per klasse gebruikt.

Naast het scheepvaartverkeer is het autoverkeer tevens een bron voor de berekeningen van de luchtkwaliteit, aangezien deze, gezien de ligging, een bijdrage leveren aan de luchtconcentraties op en langs de vaarweg. Hierbij zijn de N207 (Rotterdamseweg, Kanaaldijk), de Sluisdijk, de Koningin Wilhelminaweg, Zuidwestelijke Randweg Gouda voor de berekening meegenomen.

Stikstofdioxide

De concentraties stikstofdioxide (NO₂) zijn in het rapportagegebied berekend in de rekenjaren 2013, 2015 en 2023. De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ worden in het rapportagegebied nergens overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

De grenswaarde van 18 uren voor het maximaal toegestane aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide wordt nergens in het rapportagegebied overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

Fijn stof

De concentraties fijn stof (PM₁₀) zijn in het rapportagegebied berekend in de rekenjaren 2013, 2015 en 2023. De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ worden in het rapportagegebied nergens overschreden, ongeacht het beoordelingsjaar.

De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie van PM₁₀ wordt in het rapportagegebied in geen van de scenario's vaker dan 35 maal per jaar overschreden.

4.1.3.3 Conclusie

Uit onderzoek blijkt dat de realisatie van een tweede Julianasluis te Gouda geen overschrijding van de grenswaarden, zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer, tot gevolg heeft. Er wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, artikel 5.16 lid 1 onder a. De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor realisatie van een tweede Julianasluis.

4.2 Externe veiligheid

4.2.1 Beleid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het beleid voor transportmodaliteiten staat beschreven in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRvgs). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal; het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren; lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10⁻⁶ contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶ contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groep risico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt van een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N); de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Verantwoordingsplicht

In het Bevi en de cRVgs is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi en de cRVgs zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen. Conform de cRVgs dient bij een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde verantwoord te worden. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting.

Hogedruk aardgasleidingen en K1, K2, K3

Op dit moment is de overheid bezig de circulaire 'Zonering langs hoge druk aardgasleidingen' uit 1984 en de circulaire 'bekendmaking van voorschriften ten behoeve van zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2, en K3 categorie' uit 1991 aan te passen in een nieuwe AMvB. Hierdoor zal het toetsingskader voor deze buisleidingen ook conform de systematiek met PR en GR gaan werken. Gemeenten worden geadviseerd om op dit beleid te anticiperen.

4.2.1 Onderzoek

Voor het onderzoek is geïnventariseerd welke risicobronnen in de omgeving van het plangebied aanwezig zijn. Daarbij is gekeken naar de aanwezigheid van de volgende risicovolle activiteiten:

- inrichtingen, welke onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water;
- hogedruk aardgasleidingen en K1, K2, K3-vloeistofleidingen.

Daarbij is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- Beleidsvisie Externe Veiligheid Gemeente Gouda;
- actuele tellingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, RWS Adviesdienst Verkeer en Vervoer, (2007);
- beleidsvrije marktprognose vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, ProRail (2003);
- bijlage 5 en 6 van de wijziging Circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' van 22 december 2009;
- Gemeente Gouda;
- Provincie Zuid-Holland. Risicokaart via www.risicokaart.nl;
- Nederlandse Gasunie NV.

Op basis van de inventarisatie, is gebleken dat het plangebied zich niet binnen het invloedsgebied bevindt van risicovolle inrichtingen, hogedruk aardgasleidingen of propaantanks. Deze risicobronnen bevinden zich op voldoende afstand en leggen geen beperkingen op aan de ontwikkeling. Het plangebied bevindt zich wel binnen het invloedsgebied van gevaarlijke stoffen die over de N207 en de Gouwe worden getransporteerd. Voor beide risicobronnen geldt dat gezien de beperkte ontwikkelingen (en lage personendichtheden) en de beperkte transporthoeveelheden de verwachting is dat het groepsrisico niet toeneemt en/of boven de oriëntatiewaarde is gelegen.

Uit toetsing aan de cRvgs blijkt dat de verantwoordingsplicht niet hoeft te worden ingevuld voor de ontwikkelingen.

Toetsing aan de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Gouda laat zien dat de ontwikkelingen binnen het planologische kader passen voor zones nabij transportassen. Voor de Gouwe is een dergelijk kader niet opgesteld.

4.2.3 Conclusie

Zowel de landelijke wetgeving als het gemeentelijke beleid legt geen beperkingen op vanuit externe veiligheid aan de voorgenomen ontwikkelingen.

4.3 Waterhuishouding

In deze watertoets wordt de huidige situatie en de voorgenomen ontwikkeling beschreven. Voor de toekomstige situatie wordt beschreven welke maatregelen van belang zijn ten aanzien van het watersysteem om te voldoen aan het lokale, regionale en landelijke beleid.

4.3.1 Beleid

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen/hoogheemraadschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. De functie stelt eisen aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

De watertoets

Onderdeel van het rijksbeleid is de invoering van de watertoets. De watertoets wordt toegepast op nieuwe ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en structuurvisies. Als een gemeente een ruimtelijk plan wil opstellen, stelt zij de waterbeheerders vroegtijdig op de hoogte van dit voornemen. In het plangebied is sprake van drie waterbeheerders. Dit zijn het Hoogheemraadschap van Rijnland (Rijnland), het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) en Rijkswaterstaat (beheerder Hollandsche IJssel). De waterbeheerders stellen dan een zogenaamd wateradvies op. Het ruimtelijk plan geeft in de waterparagraaf aan hoe is omgegaan met dit wateradvies.

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte zijn de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid, zoals beschreven in de Vierde Nota waterhuishouding (NW4), meegenomen. Water en ruimtelijke ordening worden in deze nota nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld.

Kaderrichtlijn Water (KRW)

In het kader van de KRW zijn beschermde gebieden aangewezen. Voor deze gebieden gelden striktere ecologische- of kwaliteitsdoelen dan voor andere gebieden. Deze gebieden zijn vastgelegd in het nationaal register beschermde gebieden. Regionale waterbeheerders hebben de opgave om deze beschermde gebieden in te passen in hun waterbeheers- en stroomgebiedbeheersplannen. Een belangrijk punt hierbij is afwenteling van nutriënten vanuit brongebieden naar beschermde gebieden. In Nederland zijn, met name de Natura 2000 gebieden (Vogel & habitat richtlijn gebieden), de zwemwaterlocaties en de drinkwaterinnamepunten, van belang zijn voor het regionale waterbeheer.

Beleidslijn Grote Rivieren

In juli 2006 is de Beleidslijn Grote Rivieren vastgesteld. Deze Beleidslijn geldt voor alle grote rivieren in Nederland en is ook van toepassing op de Hollandsche IJssel (in tegenstelling tot de voorgaande Beleidslijn Ruimte voor de Rivier). Het uitgangspunt van de Beleidslijn grote rivieren 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 grote rivieren heeft als doelstelling:

- de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden;
- ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken.

Het afwegingskader in deze beleidslijn is bedoeld om te kunnen beoordelen of activiteiten kunnen plaatsvinden in het rivierbed, en zo ja, onder welke voorwaarden. 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.

Binnenvaartpolitiereglement

Het Binnenvaartpolitiereglement bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. Zo staan hierin de borden en overige verkeerstekens vermeld, de te voeren verlichting, tekens en geluidsseinen voor vaartuigen, en de voorrangs- en uitwijkregels op het water. Het reglement werd als wet vastgesteld op 26 oktober 1983 en is op 1 juli 2010 gewijzigd. Dit reglement geldt voor iedereen en voor elk vaartuig, zowel voor de beroepsvaart als voor de recreatievaart.

Provinciaal Waterplan

In het Provinciaal Waterplan zet de Provincie Zuid-Holland het kader uit waarbinnen zij de komende periode de ontwikkelingen op het gebied van water wil sturen. In het plan staat waterveiligheid en daarmee het versterken van dijken langs rivieren en kanalen voorop. De wetgeving is het afgelopen decennium gewijzigd, mede door de effecten van de klimaatverandering. Daarnaast heeft er met de invoering van de Waterwet (2009) een verschuiving in de taakverdeling van de verschillende overheden plaatsgevonden. Ook de bescherming van de zoetwatervoorraad en de waterkwaliteit (KRW) behoeven de nodige aandacht. Dit heeft ertoe geleid dat de provincie vier kernopgaven geformuleerd heeft:

- waarborgen waterveiligheid;
- realiseren mooi en schoon water;
- ontwikkelen duurzame (zoet)watervoorziening;
- realiseren robuust & veerkrachtig watersysteem.

Waterbeheerplan 2010-2015 (WBP4)

Het WBP4 zet de lijnen uit voor de strategie, het beleid en de uit te voeren maatregelen in de planperiode 2010-2015. In het vorige waterbeheerplan (WBP) ging veel aandacht uit naar planvorming. Het nieuwe WBP legt een sterker accent op uitvoering. Onder het motto 'droge voeten en schoon water' staat al het werk van Rijnland in het teken van drie hoofddoelen: veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water, inclusief goed beheer van de afvalwaterketen. Rijnland staat in de periode 2010-2015 voor grote opgaven. Het zwaartepunt ligt bij verbetering van regionale keringen, implementatie van de KRW en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-actueel), renovatie van boezem- en poldergemalen en het uitvoeren van het reguliere baggerprogramma voor polder en boezem.

Keur en Beleidsregels 2009

De hoogheemraadschappen van Rijnland en van Schieland en de Krimpenerwaard zijn verantwoordelijk voor het waterbeheer en de waterstaatkundige veiligheid in het plangebied. Om haar taak uit te kunnen oefenen maakt het hoogheemraadschap onder andere gebruik van de Keur. In de Keur staan regels ter bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken (zoals stuwen en gemalen). Zo is in de Keur geregeld welke handelingen en activiteiten in en nabij watergangen, waterkeringen en waterbergingsgebieden niet zijn toegestaan zonder vergunning. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. Op 22 december 2009 is de Waterwet van kracht geworden. Met ingang van deze wet is de keurvergunning overgegaan in de watervergunning.

Waterplan Gouda 2003

In het waterplan heeft de gemeente Gouda, samen met hoogheemraadschap van Rijnland en Schieland en waterschap Wilck en Wiericke de actuele beleidsontwikkelingen in het (stedelijk) waterbeheer in kaart gebracht. Het waterplan geeft niet alleen een gezamenlijke visie, maar ook een uitvoeringsprogramma van maatregelen die nodig zijn om de visie te realiseren. Belangrijke elementen van de visie zijn het houden van droge voeten, gezond water met een goede kwaliteit voor mens en natuur, en water om naar te kijken en van te genieten.

Verbreed Gemeentelijk rioleringsplan 2009-2013

Het verbrede Gemeentelijk Rioleringsplan, kortweg (v)GRP, legt vast hoe de gemeente invulling geeft aan zijn drie (nieuwe) zorgplichten. In de Waterwet is aan de gemeente de zorg toegewezen rondom het afvalwater, hemelwater en grondwater.

4.3.2 Huidige situatie

Oppervlaktewater

Ten zuiden van Gouda stroomt de Hollandsche IJssel en ten westen van Gouda stroomt de Gouwe. Deze twee rivieren komen na het Sluiseiland tezamen en stromen als Hollandsche IJssel verder in zuidwestelijke richting naar de Nieuwe Maas. Op het noordelijke deel van het Sluiseiland is een watergang aanwezig. Deze staat aan de oostzijde van het eiland in open verbinding met de Gouwe.

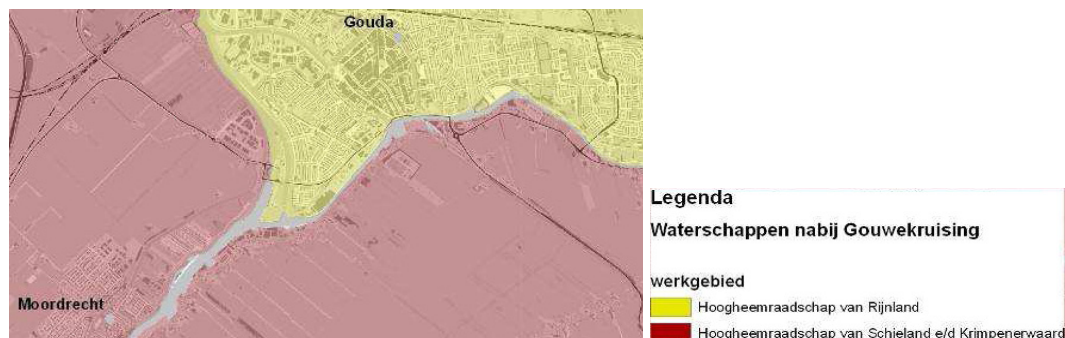
Uit de legger van het hoogheemraadschap van Rijnland (de beheerder van de rivier) is het waterpeil in de Gouwe ongeveer NAP -0,64 m. Het gemiddelde waterpeil op de Hollandsche IJssel is NAP + 0,35 m (www.waterbase.nl). In de oostelijk gelegen tak van de Gouwe is een gemaal aanwezig welke bij een wateroverschot water af kan voeren van de Gouwe naar de Hollandsche IJssel en ten tijden van droogte water in kan laten.

Waterkeringen

De primaire waterkeringen in het plangebied worden gevormd door de IJsseldijk, de Sluisdijk en de Kanaaldijk. De zuidelijke sluisdeuren van de Julianasluis zijn daarbij onderdeel van de primaire waterkering.

4.3.3 Randvoorwaarden waterbeheerders

Het plangebied is gelegen binnen het werkgebied van twee verschillende hoogheemraadschappen, namelijk: het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Het westelijke deel van het plangebied (vanaf de bestaande sluis) valt binnen het werkgebied van Schieland en de Krimpenerwaard. In deze paragraaf worden de randvoorwaarden van beide hoogheemraadschappen beschreven. In onderstaande figuur zijn de twee werkgebieden opgenomen.



Figuur 15: Werkgebied hoogheemraadschap

Hoogheemraadschap van Rijnland

Het hoogheemraadschap van Rijnland is een waterschap, waarvan het beheersgebied zich uitstrekt van Wassenaar tot Amsterdam en van IJmuiden tot Gouda. Het hoogheemraadschap 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 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.

In het kader van voorliggend bestemmingsplan heeft op 6 april 2010 en 22 april 2010 overleg plaatsgevonden tussen de provincie Zuid-Holland en het hoogheemraadschap. In deze overleggen is een aantal randvoorwaarden naar voren gekomen. Deze worden in dit hoofdstuk toegelicht.

Voor het hoogheemraadschap is het van belang dat er bij de planvorming, uitwerking en inrichting rekening gehouden wordt met de aanwezige en de nog te ontwikkelen waterkeringen en kunstwerken van het hoogheemraadschap en de renovatie van de sluis en het gemaal. In het kader van de Waterwet zijn er voor alle werkzaamheden op de waterkering en binnen de beschermingszone van de waterkering watervergunningen nodig (voorheen Keurvergunning).

In het bestemmingsplan dienen de hoofdwatgangen met een waterstaatbestemming te worden bestemd. Alle waterkeringen dienen primair als 'waterkering' te worden bestemd.

Uit de aanmeldingsnotitie MER van Grontmij (april 2010) zijn de randvoorwaarden met betrekking tot de waterkwaliteit afgeleid. Bij de aanleg van de tweede Julianasluis moet er aandacht besteed worden aan de waterkwaliteit (o.a. chloride, fosfaat en stikstof) van de Gouwe en de gevolgen van de toenemende gebruiksintensiteit van zowel de binnensluis als de recreatievaart. Door de sluisbewegingen mag er niet teveel zouthoudend water uit de Hollandsche IJssel in de Gouwe komen. Verder kunnen meer scheepsbewegingen het water door omwoeling vertroebelen waardoor de waterkwaliteit afneemt.

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).

4.3.4 Toetsing

Waterkwantiteit

De ontwikkelingen op het Sluiseiland leiden niet tot een toename van het verhard oppervlak. Het Sluiseiland krijgt grotendeels een groene invulling, waardoor problemen met een versnelde afvoer van regenwater niet verwacht worden. Er is daarom geen compensatie van het extra verhard oppervlak benodigd.

Door de aanleg van de tweede Julianasluis wordt er meer water geschut, wat afhankelijk is van het aantal scheepvaartbewegingen. Het extra water dat van de Hollandsche IJssel naar de Gouwe geschut wordt, zal echter niet tot waterkwantiteitsproblemen leiden omdat er voldoende bergingscapaciteit in de Gouwe en de Hollandsche IJssel is. Het Sluiseiland wordt kleiner dan in het huidige situatie, waardoor hier extra water wordt aangelegd.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit in de Gouwe mag onder invloed van de tweede Julianasluis niet verslechteren. Verslechtering zou kunnen optreden doordat de waterkwaliteit in de Hollandsche IJssel slechter is dan in de Gouwe. Ook is het water van de Hollandsche IJssel zouthoudend, terwijl de Gouwe volledig zoet is. In de aanmeldingsnotitie M.E.R. (Grontmij, april 2010) wordt vermeld dat het project 'Hollandsche IJssel' de laatste jaren een zeer positief effect heeft gehad op de waterkwaliteit in de IJssel. Dit heeft geleid tot een afname van de vervuiling in de Gouwe. In de aanmeldingsnotitie wordt geconcludeerd dat door deze ontwikkelingen geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

Voor de aanleg van de tweede sluiscolk wordt gebaggerd in de Gouwe. Eventuele (slib)vervuiling op de bodem van de Gouwe wordt hiermee verwijderd. Dit komt ten goede van de waterkwaliteit ter plaatse.

Waterkeringen

De Julianasluis is in de huidige situatie onderdeel van de primaire waterkering. Voor aanpassingen hieraan is derhalve een vergunning in het kader van de Waterwet nodig. Om de tweede Julianasluis aan te leggen moet zowel bij de planvorming, uitwerking en inrichting rekening gehouden worden met de waterkering. Dit is gedaan door in een vroeg stadium het hoogheemraadschap bij de ontwikkeling te betrekken. In het kader van de Waterwet wordt er voor alle werkzaamheden op de waterkering en binnen de beschermingszone van de waterkering een vergunning aangevraagd.

Voor de ontwikkelingen op het Sluiseiland, die grotendeels binnen de beschermingszone van de waterkering vallen, wordt eveneens een watervergunning aangevraagd.

Momenteel speelt de discussie omtrent de dijkversterking, ondermeer ter plaatse van het plangebied. Rijnland is voornemens het dijklichaam langs de Hollandsche IJssel, ten zuiden van de stad Gouda, te verbeteren. Hoewel de dijken hoog genoeg geacht worden, is het binnendijkse talud op veel plaatsen te steil. Daarnaast treedt jaarlijks een verzakking op van circa 1 cm, waardoor maatregelen getroffen moeten worden voor de komende 50 - 100 jaar. Hiervoor is een MER opgesteld. In deze MER zijn twee hoofdalternatieven uitgewerkt, namelijk:

- dijkverbetering ter plaatse van het huidige tracé van de IJsseldijk;
- dijkverlegging naar de Hollandsche IJssel.

Vooralsnog bestaat nog geen duidelijkheid over de exacte ligging van de dijkversterking. De vraag is of versterking ter plaatse van de bestaande waterkering wordt gerealiseerd of dat de nieuw aan te leggen ZWR deze waterkerende functie zal overnemen.

De provincie, gemeente en het hoogheemraadschap zijn hierover nog in overleg, waarin alle bijkomende aspecten, wensen en eisen op elkaar worden afgestemd. Bij de aanleg van de ZWR is reeds rekening gehouden met het eventueel later toevoegen van een dijkfunctie. In voorliggend bestemmingsplan is vooralsnog de huidige waterkering opgenomen en als zodanig bestemd: 'Waterstaat - Waterkering', met de mogelijkheid deze functie te verplaatsen. Naar verwachting bestaat in begin 2011 meer duidelijkheid over het voorkeursalternatief van de dijkverbetering.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van de Julianasluis is de verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland. De Gouwe is in beheer bij het hoogheemraadschap van Rijnland. De Hollandsche IJssel is in beheer bij Rijkswaterstaat. De watergang op het Sluiseiland wordt beheerd door de aangelanden. In de toekomstige situatie zijn hier geen wijzigingen in. De tweede Julianasluis komt eveneens onder beheer van de provincie Zuid-Holland.

4.3.5 Conclusie

Vanuit het aspect waterhuishouding zijn voor het bestemmingsplan de ligging van de waterkeringen van belang, de (bouw)mogelijkheden in de Hollandsche IJssel en het verkrijgen van een positief wateradvies van de waterbeheerders.

De waterkeringen zijn als dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen op de verbeelding en in de regels. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met beide hoogheemraadschappen.

Als gevolg van de reactie van Rijkswaterstaat zijn aanvullende regels voor de Hollandsche IJssel opgenomen. Hier zijn verkeersvoorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer tot een bouwhoogte van 8 meter toegestaan.

Het voorontwerp van voorliggend bestemmingsplan is zowel naar het hoogheemraadschap van Rijnland als van Schieland en de Krimpenerwaard toegezonden ter beoordeling. Van beide waterbeheerders is op 12 januari 2011 een positief wateradvies ontvangen. Dit advies is aan de bijlage van onderhavig bestemmingsplan toegevoegd.

4.4 Archeologie

4.4.1 Beleid

Cultuurhistorische hoofdstructuur Zuid-Holland, Provincie Zuid-Holland

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) uit 2007 geeft een overzicht van cultuurhistorische kenmerken en waarden in Zuid-Holland. De CHS bestaat uit kenmerken- en waardekaarten voor de archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Daarop staan kenmerkende nederzettingenpatronen, landschapspatronen en

de archeologische opbouw van het gebied. Hiermee kan de archeologische trefkans (oftewel de verwachtingswaarde) in een gebied worden ingeschat.

Het plangebied is gelegen binnen een gebied met een lage verwachting van archeologische vindplaatsen. Op deze kaart is de meest zuidelijke punt aangewezen als een locatie met middelhoge verwachtingswaarde. Na contact met het bevoegd gezag blijkt deze aanwijzing aanwezig te zijn vanuit de schaalgrootte van de vlakken. Door verstoringen van de bodem in het verleden wordt door het bevoegd gezag een lage waardering gehanteerd.



Figuur 16: Uitsnede van de CHW-kaart (Bron: Provincie Zuid-Holland)

Gemeentelijke archeologische basiskaart (2003), gemeente Gouda

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.

Na contact met het bevoegd gezag wat betreft archeologie (gemeente Gouda) heeft het gebied ook op de toekomstige archeologische kaarten, welke momenteel worden opgesteld, een lage verwachtingswaarde. Vanwege deze lage verwachtingswaarde en het beleid is een archeologisch onderzoek niet nodig.

4.4.2 Onderzoek

Zoals hiervoor beschreven is voor onderhavig bestemmingsplan geen onderzoek noodzakelijk. In het kader van de m.e.r. voor de dijkverbetering van het dijktraject IJsseldijk is een archeologisch bureauonderzoek² uitgevoerd. Het plangebied en omgeving maken deel uit van het westelijke veengebied dat gedurende het Holoceen onder invloed van de zeespiegelstijging werd gevormd. De bodem nabij het plangebied bestaat uit kleigronden en veengronden. Lokaal kunnen ophoogpakketten zijn aangebracht bestaande uit (een combinatie van) zand, klei dan wel puin.

In 1927 werd begonnen met het graven van het Gouwekanaal door de polder Broekhuizen in het kader van de werkverschaffing. Circa 300 man zijn tot in 1936 bezig geweest met het uitgraven van het kanaal in de drassige veenbodem. Tot de aanleg van deze waterverbinding werd besloten omdat de tot dan toe gebruikelijke vaarroute nog steeds door de binnenstad liep.

2: Archeologisch onderzoek dijkverbetering IJsseldijken te Gouda, ISSN 1573-5710, Grontmij, maart 2010

De grachten en sluisen werden te smal voor de steeds groter wordende schepen. De afsluiting van het eb- en vloedwater van de Hollandsche IJssel werd met het nieuwe sluisencomplex, de Julianasluis, geregeld. De bodem met daarin de eventuele archeologische en/of cultuurhistorische waarden is tijdens de aanleg van het Sluiseiland grotendeels verstoord.

4.4.3 Conclusie

Uit het archeologisch bureauonderzoek wordt geadviseerd dat daadwerkelijke (geplande) ingrepen in de ondergrond zonder beperkingen kunnen worden uitgevoerd. Hiervoor is een nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

4.5 Cultuurhistorie

4.5.1 Beleid

Nota Belvédère (1999), Rijksbeleid

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.

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.

Nota Cultuurhistorie (2004) Gemeente Gouda

De Nota Cultuurhistorie behandelt het cultuurhistorisch erfgoed zoveel mogelijk integraal (monumentenzorg, archeologie en landschapsbehoud). 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 een afwijking van het bestemmingsplan een CHA is voorgeschreven.

4.5.2 Onderzoek

Zoals hiervoor beschreven is voor onderhavig bestemmingsplan geen onderzoek noodzakelijk. In het kader van het MER voor de dijkverbetering van het dijktraject IJsseldijk is een cultuurhistorische analyse³ opgesteld. Reden hiervoor is de Nota Cultuurhistorie van de gemeente Gouda. Deze vraagt bij veranderingen in het stedelijke landschap van Gouda om een CHA waarin de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied in kaart worden gebracht. Ze geeft een inventarisatie en omschrijving van de belangrijkste cultuurhistorische waarden van het plangebied.

Bij de Julianasluis horen de sluiswachterswoning en twee stalen ophaalbruggen met brugwachtershuisjes. Het totale complex van de Julianasluis als ook het Pijnacker Hordijkemaal hebben de status van een Rijksmonument. Zij staan als het ware symbool voor de laatste fase in de ontwikkeling van de scheepvaartverbindingen en daarbij vormde het meteen de bebouwingsgrens voor het steeds verder groeiende Gouda. Hierbij kan wel de nuance aangebracht worden dat de gebouw 'meebewogen' is met de ontwikkelingen van het Sluiseiland in de vele jaren. Er hebben in het verleden verschillende aanpassingen aan het gebouw plaatsgevonden.



Figuur 17: Het gemaal(links) en de sluiswachterswoning(rechts), beide onderdeel van het Rijksmonument

Vanaf 2008 tot op heden hebben enkele overleggen plaatsgevonden met de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) waarin de ontwikkelingen op het Sluiseiland en daarmee rondom het Rijksmonument zijn voorgelegd. Sinds 2009 is het RACM overgegaan in de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) De reactie op de plannen is positief, mits de uitbreiding de beeldkwaliteit en de bestaande sluis niet aantast. Een nader uitgewerkt ontwerp wordt wederom voorgelegd en besproken met de RCE.

In het kader van het vooroverleg over het voorontwerpbestemmingsplan is geen reactie van het RCE ontvangen. Voor aanpassing van de sluisolk en de bijbehorende bebouwing is een omgevingsvergunning noodzakelijk. Omdat er sprake is van de wijziging van een rijksmonument, vindt wederom een toetsing plaatsvindt door het RCE.

4.5.3 Conclusie

Uit de cultuurhistorische analyse blijkt zowel de IJsseldijk als de Hollandsche IJssel en het Gouwe- en Stroomkanaal van hoge cultuurhistorische waarde te zijn. Daarnaast heeft de Julianasluis een beschermd status vanwege de hoge cultuurhistorische waarde. Bij de ontwikkeling van de tweede sluisolk dient deze waarde te worden beschermd, in overleg met de RCE. Dit heeft geresulteerd in het opnemen van de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. Voor omgevingsvergunningen op deze gronden dient overleg plaats te vinden met het RCE.

3: Cultuurhistorische Analyse IJsseldijk te Gouda, 232650, Grontmij, maart 2010

4.6 Flora en fauna

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Hiertoe zijn twee wetten actief, respectievelijk de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming).

4.6.1 Beleid

Natuurbeschermingswet

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- door de minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- door de minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van LNV). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan. De speciale beschermingszones hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

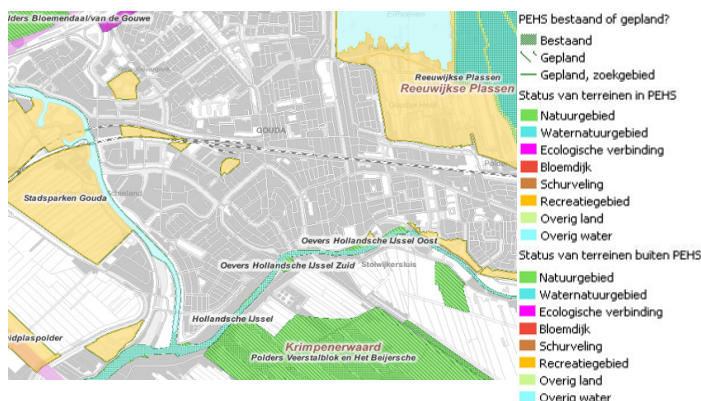
Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen.

Speciale beschermingszones maken deel uit van een samenhangend Europees ecologisch netwerk: Natura 2000. Dit netwerk is vergelijkbaar met de Nederlandse Ecologische Hoofdstructuur, echter op Europees niveau.

In de omgeving van Gouda liggen enkele beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en beschermd wetland) – met name ten oosten bij de Reeuwijkse Plassen.

Ecologische Hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. In de provincie Zuid Holland heeft de provincie de EHS vertaald in de PEHS, deze is op onderstaande afbeelding te zien (zie figuur 18). In de omgeving van Gouda liggen enkele ecologische verbindingzones (EHS).



Figuur 18: Overzicht PEHS gemeente Gouda (Bron: Geoloket)

Flora- en faunawet

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Deze wet beschermt planten en dieren tegen vernielen, verstoren, doden etc. De bescherming van Habitatrichtlijnsoorten (waaronder alle vleermuissoorten en de Rugstreeppad) is onderdeel van deze wet. De wet stelt dat er geen schade mag worden gedaan aan beschermde soorten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan. Als het onvermijdelijk is dat er schade wordt gedaan aan beschermde dieren en planten is het nodig om vooraf te onderzoeken of er een ontheffing geldt ten aanzien van de beschermde soort, of er een ontheffing voor moet worden aangevraagd.

Sinds februari 2005 is een wijziging van de Flora- en faunawet van kracht die de wet vereenvoudigt. Voor sommige soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de aanleg van wegen, bedrijventerreinen en woonwijken een ontheffingsregeling. Dat betekent dat voor verstoring etc. van algemene beschermde soorten geen ontheffing meer hoeft te worden aangevraagd. Voor meer bijzondere soorten moet dat nog wel.

Toetsing van het plan aan de bescherming van deze gebieden is verder niet nodig.

4.6.2 Onderzoek

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is onderzoek⁴ verricht naar de effecten van de geplande ruimtelijke ingrepen op de aanwezige beschermde soorten in het plangebied. Van dit onderzoek is een uitgebreid rapport opgesteld (Boddeke, 2010 in prep.). In deze paragraaf wordt een beknopte samenvatting van de resultaten van dit onderzoek gepresenteerd.

Literatuuronderzoek

In het kader van de aanleg van de ZWR is in 2006 en 2007 onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige natuurwaarden op onder andere het Sluiseiland te Gouda (De Boer et al., 2007, Haarsma & de Boer, 2007). Verder heeft Grontmij een literatuuronderzoek uitgevoerd naar natuurwaarden van het Sluiseiland (Paijmans, 2010, Notitie natuur-2.doc, 23 februari 2010). De gegevens uit deze studies vormen de basis voor het bronnenonderzoek. Daarnaast zijn aanvullend verspreidingsatlassen en www.natuurloket.nl geraadpleegd. Ook is gekeken naar informatie die in het kader van literatuurstudies door Grontmij, Movares en Witteveen+Bos zijn verzameld. Deze studies ontleen hun informatie aan verspreidingsatlassen en de bovengenoemde rapportages.

Voor informatie over de lokale visstand is gesproken met een beroepsvisser, die onder andere actief is rond de Hollandsche IJssel. Voor informatie over de ringslang rond Gouda is gesproken met een lokale ringslang deskundige die werkzaam is bij RAVON. Voor nadere informatie over vleermuizen is gesproken met een vleermuisdeskundige, die eerder het vleermuisonderzoek rond Sluiseiland heeft uitgevoerd. Verder is op het Sluiseiland gesproken met de beheerders van de speeltuinvereniging en de modelracebaan.

Natuurbeschermingswet 1998 en EHS

Het Sluiseiland maakt geen deel uit van een Natura 2000 gebied, beschermd natuurmonument of EHS. In de omgeving liggen gebieden die onderdeel uitmaken van de EHS en een Natura 2000 gebied: Broekvelden en Vettenbroek.

Naar verwachting treden geen negatieve effecten op als gevolg van de voorgenomen ingreep en mogelijke veranderingen in het scheepvaartkundig gebruik van Hollandsche IJssel en Gouwe. Dit wordt bevestigd door de conclusies uit de voortoets (Paijmans, 2010).

⁴ Effecten ruimtelijke ontwikkelingen Sluiseiland, Gouda, 29 april 2010, Bureau Waardenburg.

Oriënterend terreinbezoek

Het Sluiseiland is op 6 en 15 april 2010 bezocht. Tijdens het terreinbezoek is zoveel mogelijk concrete informatie verzameld met betrekking tot de aan- of afwezigheid van beschermde soorten (zicht- en geluidswaarnemingen, sporenonderzoek naar de aanwezigheid van pootafdrukken, nesten, holen, uitwerpselen, haren, etc). Op 15 april was het speeltuinverenigingsterrein toegankelijk en zijn de watergangen op en rond het Sluiseiland bemonsterd met een steeknet. Op basis van terreinkenmerken is beoordeeld of het terrein geschikt is voor de in de regio voorkomende beschermde soorten.

Planten

Op de zuidoever van het Sluiseiland is één exemplaar van de spindotterbloem (tabel 2 soort) aangetroffen. Deze oever zal in het kader van de realisatie van de N207 vergraven worden. Het is daarom niet noodzakelijk ontheffing aan te vragen voor de soort of maatregelen te nemen. De bosschages op de noordpunt van het Sluiseiland vormen een geschikt biotoop voor de brede wespenorchis. Voor deze soort wordt ontheffing verleend bij ruimtelijke ontwikkeling omdat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is (tabel 1 soort).

Vissen

Tijdens het veldbezoek zijn enkele algemene vissoorten waargenomen. De uit literatuur bekende beschermde bittervoorn, kleine modderkruiper en Europese meerval zijn niet waargenomen. Voor de bittervoorn en kleine modderkruiper vormen de verharde oevers een ongeschikt habitat. De Europese meerval wordt niet verwacht rond het Sluiseiland; zijn habitat in de vorm van een zachte bodem bij overhangende oevers, diepe gaten en boomstronken in het water ontbreekt. Uit stortsteenoevers in omgeving van het plangebied zijn waarnemingen bekend van rivierdonderpad (mondelijke mededeling beroepsvisser, literatuuronderzoek). Er kan van uit gegaan worden dat de soort ook aanwezig is in de stort- en zetsteenoevers van het plangebied. Nadere inventarisatie is niet goed uitvoerbaar en levert geen meerwaarde op.

De vergraving van de oeverzones heeft tot gevolg dat er habitat van de rivierdonderpad verdwijnt. Omdat er in de directe omgeving voldoende oevers over blijven, komt de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie niet in gevaar. Mitigatie door wegvangen voorafgaande aan de ingreep is niet goed uitvoerbaar. De soort is beschermd middels artikel 11 van de Flora- en faunawet en hiermee is een ontheffing nodig. Op het moment dat er geen schade optreedt aan de gunstige staat van instandhouding is een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk.

Amfibieën en reptielen

Tijdens het veldbezoek zijn geen amfibieën waargenomen. Voor de uit de omgeving bekende rugstreeppad is het Sluiseiland niet geschikt door het ontbreken van geschikt voortplantingswater.

Mogelijk zijn kleine watersalamander of bastaardkikker in zeer lage dichtheden aanwezig. Uit het plangebied zijn waarnemingen bekend van de ringslang. Er zijn in de omgeving van het plangebied enkele populaties van ringslangen aanwezig. Op het Sluiseiland ontbreekt voldoende moerasbiotoop om in en langs te jagen. Amfibieën, die het belangrijkste voedsel voor de ringslang zijn, ontbreken. Daarom wordt geen populatie van ringslangen verwacht op het Sluiseiland. Wel kunnen incidenteel zwerfende dieren verwacht worden. Als gevolg van de ingreep gaat mogelijk habitat verloren voor bastaardkikker en kleine watersalamander. Omdat de gunstige staat van instandhouding voor deze soorten niet in gevaar is, wordt ontheffing verleend bij ruimtelijke ingrepen.

Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek zijn sporen van mol en muizen waargenomen. Daarnaast kunnen enkele andere grondgebonden zoogdieren verwacht worden, hoewel de geïsoleerde ligging van het Sluiseiland er waarschijnlijk voor zorgt dat deze soorten het eiland niet snel koloniseren. De ingreep zal leiden tot een beperkt verlies van leefgebied van enkele algemene zoogdiersoorten. Omdat de gunstige staat van instandhouding voor deze soorten niet in gevaar is wordt ontheffing verleend bij ruimtelijke ingrepen.

Vleermuizen

In 2007 is een uitgebreid vleermuisonderzoek uitgevoerd op en rond het Sluiseiland. Hieruit bleek dat de kanalen om het Sluiseiland heen een belangrijke functie hebben als vlieg- en foerageroute voor de meervleermuis. Met name de zuidpunt van het eiland werd toen gebruikt als foerageergebied door gewone dwergvleermuizen. Kolonies zijn niet aangetroffen op het Sluiseiland.

De ingreep heeft geen gevolgen voor de aangetroffen soorten, op voorwaarde dat compenserende- en mitigerende maatregelen vooraf in het inrichtingsplan worden geïntegreerd en uitgevoerd kunnen worden. Wanneer deze de gunstige staat van instandhouding van de soort waarborgen is een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk. Bij de aanvraag van een ontheffing volgt, bij voldoende maatregelen, een positieve afwijzing door de Dienst Landelijk Gebied (DLG). Voor het Sluiseiland gelden tevens de aanbevelingen die in het kader van de aanleg van de N207 zijn opgesteld.

Vogels

Op het Sluiseiland zijn algemene broedvogels van parken en bosschages aangetroffen. Als gevolg van de ingreep verliezen zij een beperkte oppervlakte van hun habitat. Er blijft echter voldoende geschikt habitat over op het eiland zelf en in de omgeving.

Ongewervelde

Op basis van hun bekende verspreiding en de aangetroffen habitats kan gesteld worden dat geen beschermde ongewervelde dieren aanwezig zijn op het Sluiseiland.

4.6.3 Conclusie

Ontheffing Flora- en faunawet

In de onderstaande tabel zijn de zeker of mogelijk in het plangebied voorkomende strikt(er) beschermde soorten opgenomen. Aangegeven is of en zo ja welke verbodsbepalingen worden overtreden en of een ontheffingsaanvraag ex artikel 75 van de Flora- en faunawet aan de orde is. Hierbij is er van uitgegaan dat de mitigerende maatregelen zoals verwoord in de volgende alinea zullen worden uitgevoerd.

Tabel 3.1 Strikter beschermde soorten in het plangebied, overtredingen Flora- en faunawet

Soort	Voorkomen	Effecten	Ontheffing nodig?
Spindotterbloem	Zeker	Artikel 8 (evt. ook 13 = verplaatsen)	Nee, valt onder project aanleg ZWR.
Rivierdonderpad	Zeker	Artikel 11	Ja*
Gewone dwergvleermuis, meervleermuis	Zeker	Artikel 11	Ja*

*: Wanneer geen schade optreedt aan de gunstige staat van instandhouding is een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk.

Aanbevelingen

Hieronder worden enkele mitigerende maatregelen aanbevolen, waarmee tevens invulling wordt gegeven aan de eis van zorgvuldig handelen en aan de zorgplicht.

Vleermuizen

In het kader van de aanleg van de ZWR zijn een aantal aanbevelingen gedaan, welke hieronder zijn weergegeven: Om het voortbestaan van de vliegroutes voor meer-vleermuizen en gewone dwergvleermuizen te garanderen worden de volgende maatregelen voorgesteld.

- Behoud bestaande populierenrij aan de oostzijde van het Sluiseiland.
- Aanvullen van de bomen op het Sluiseiland door vanaf de spuisluis aan de oostzijde langs de zuidkant van het eiland nieuwe boombeplanting aan te brengen. Aanbevelenswaardig is ook het aanbrengen van boombeplanting aan de oostzijde van de spuisluis tussen de spuisluis en woonwijk.
- Een zodanig verlichting van de nieuwe brug over de Hollandsche IJssel dat er geen strooilicht op het water valt.
- Bij verlichting onderdoorgang van de brug bij het noordelijke bruggenhoofd (aan zuidzijde Sluiseiland) rekening houden met vleermuizen.
- Voorkomen van lichtval van wegverlichting en lichten van het verkeer (koplampen) op het water rondom het Sluiseiland. Hiertoe dient een verlichtingsplan uitgewerkt te worden. Verder kan de weg middels (lage) beplantingen of schermen afgeschermd worden. Dit kan in de landschappelijke inrichting worden ingepast.

De geplande ruimtelijke ingrepen op het Sluiseiland mogen niet het uitvoeren van bovenstaande aanbevelingen frustreren.

In het kader van het voorliggende rapport worden de volgende aanbevelingen toegevoegd.

- Het wordt aanbevolen om één belichtingsplan op te stellen, zowel in het kader van de aanleg van de N207 als voor de in het kader van dit project aan te brengen verlichting op en rond het Sluiseiland.
- Kies bij de verlichting van de nieuw aan te leggen paden op het Sluiseiland voor lantaarnpalen die zo min mogelijk uitstraling naar de omgeving veroorzaken.
- Leg een ecologische oever aan met rietkraag (zie aanbevelingen rivierdonderpad), zodat uitstraling van verlichting naar de Gouwe beperkt wordt.

Aanbevelingen Rivierdonderpad

- Verwijder de stortsteen en zetsteen bij voorkeur in de periode augustus-oktober, omdat eventuele andere aanwezige vissoorten dan geen kwetsbare jongen meer hebben. Het voortplantingsseizoen van de rivierdonderpad is dan ook afgelopen. De sterk plaatsgebonden soort heeft zelf niet echt een optimale periode om de ingreep uit te voeren: hij zit er altijd en trekt nauwelijks weg. Wegvangen gaat niet omdat de soort wegvlucht in zijn hol en onvoldoende komt boven drijven bij elektrisch vissen, omdat de soort geen zwemblaas heeft.
- De soort kan goed tegen kou. Daarom kan eventueel ook in de periode oktober-februari gewerkt worden, zolang er geen ijsgang is.
- Verwijder de stortsteen en zetsteen rustig en voorzichtig uit de oeverzone met een open bak. Op die manier heeft de rivierdonderpad enigszins de kans om weg te vluchten.
- Leg de stortsteen en zetsteen tijdelijk op de kant, kijk het na op meegekomen vis en eventuele zoetwatermosselen.
- Zorg ervoor dat de nieuw aan te leggen oever minstens zoveel stortsteenoever heeft als voor de ingreep aanwezig was.
- Leg bij voorkeur een vooroeverwering aan van stortsteen, met daar achter een plasberm die begroeid kan raken met riet. Dit is voordelig in meerdere opzichten:
 - 1) er ontstaat geschikt habitat voor de rivierdonderpad;
 - 2) er ontstaat een goede oeverzone voor de ringslang.

Overige aanbevelingen

- Kapwerkzaamheden en grondwerkzaamheden dienen buiten het vogelbroedseizoen te worden uitgevoerd.
- Voor alle plant- en diersoorten geldt de Algemene zorgplicht (artikel 2, Flora- en faunawet). De zorgplicht bepaalt dat eenieder die weet dat zijn of haar handelen nadelige gevolgen heeft voor flora en/of fauna kan hebben, verplicht is om maatregelen te nemen (voor zover redelijkerwijs kan worden gevraagd) die deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk voorkomen, beperken of ongedaan maken.

De aanbevelingen vormen de leidraad in de verdere inrichting van het Sluiseiland en de nieuwe sluiskolk. De ontheffingsaanvraag ex artikel 74 van de Flora en faunawet is inmiddels ingediend en wordt naar verwachting verleend.

4.7 Verkeer en infrastructuur

Voor het Sluiseiland worden, in opdracht van de provincie Zuid-Holland, in een maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA)⁵ en de actualisering daarvan⁶ diverse knelpunten onderscheiden. Op de eerste plaats de weginfrastructurele knelpunten, waarvoor de realisatie van het inpassingsplan ZWR een oplossing biedt. In dit bestemmingsplan wordt daarom niet verder ingegaan op deze knelpunten. Onderhavig bestemmingsplan biedt een oplossing voor de knelpunten omtrent de vaarweginfrastructuur. Hierbij worden drie knelpunten onderscheiden:

- vlotheid en bereikbaarheid van de scheepvaart;
- veiligheid van het scheepvaartverkeer;
- logistieke efficiency en organisatie van het scheepvaartverkeer.

4.7.1 Vlotheid en bereikbaarheid van de scheepvaart

Op dit moment is er nog geen sprake van congestie bij de sluis, de wachttijden zijn beperkt (minder dan 3 minuten). Alleen de recreatievaart ondervindt in het zomerseizoen wel eens last van zeer lange wachttijden. De beroepsvaart heeft voorrang en heeft dus geen hinder van vertraging. Omdat de huidige sluis verouderd is, kan het aantal storingen in de toekomst toenemen. Dit kan bij een groeiend scheepvaartaanbod in de toekomst leiden tot oplopende wachttijden.

Voor de jachtbouwsector zal in de naaste toekomst vooral een bereikbaarheidsprobleem gaan ontstaan. Momenteel bouwen de twee scheepwerven achter de sluis luxe jachten die, gezien hun breedte van net geen 12 meter, nog net de sluis kunnen passeren. De trend is echter dat schepen steeds langer en (vanwege stabiliteitseisen) breder worden. Schepen breder dan 12 meter kunnen de sluis niet passeren.

Oplossing Vlotheid en bereikbaarheid van de scheepvaart

Binnen de oplossing van het knelpunt vlotheid en bereikbaarheid heeft de realisatie van een tweede sluiskolk voor elk type gebruiker een andere uitwerking.

Beroepsvaart

Om de gevolgen voor de beroepsvaart te berekenen is een projectie gemaakt met twee varianten. Hierbij is uitgegaan van de variant met de sterkste economische groei (GR scenario) en de variant met de minst sterke economische groei (RC-scenario).

De berekeningen laten zien dat ondanks de eventuele stijging van het aantal schepen in de toekomst, de wachttijd niet sterk oploopt. De beroepsvaart heeft voorrang op het overige vaarverkeer. De effecten van de aanleg van een tweede sluiskolk zijn voor de beroepsvaart daarom minimaal.

5 MIT Verkenning Julianasluis, Ecorys, 2 juli 2008

6 Actualisering MKBA Julianasluis, Ecorys, augustus 2009

Recreatievaart

Door de veroudering van de sluis kan het aantal storingen toenemen, waardoor vertragingen optreden. Voor de recreatievaart bestaat geen alternatieve route, waardoor deze afhankelijk is van de sluis. De aanleg van een tweede sluis leidt tot minder grote stremming in geval van storing. In deze situaties kan gebruik worden gemaakt van de andere sluis.

Een andere reden voor het ontstaan van stremming is de intensiteit van het scheepvaartverkeer, gecombineerd met de scheepsomvang en het aankomstpatroon. Door een toename van recreatievaart in de maanden juli en augustus, waarin 60% van de recreatievaart de sluis passeert, kunnen incidenteel lange wachttijden ontstaan. De realisatie van een tweede sluis voorkomt deze extra wachttijd.

Luxe jachtbouw

De exacte bereikbaarheidseffecten voor de jachtbouwsector worden vooral bepaald door af te leiden wat het voor gevolgen heeft als Koninklijke De Vries Scheepsbouw en Royal van Lent niet mee kan gaan in de vraag naar bredere en langere schepen binnen hun segment (tot 95 meter). Per jaar worden tussen de 2 en 4 luxe jachten opgeleverd, waardoor deze geen stremming van het scheepvaartverkeer tot gevolg heeft. In het algemeen betekent de maximale omvang van de sluis een verlies aan opdrachten voor grotere schepen en dus aan werkgelegenheid bij Koninklijke De Vries Scheepsbouw en Royal van Lent Shipyard en bij de toeleverende bedrijven.

De realisatie van een tweede sluis zorgt voornamelijk voor een oplossing van de economische en productie knelpunten van Koninklijke De Vries Scheepsbouw en Royal van Lent Shipyard.

4.7.2 Veiligheid scheepvaartverkeer

Knelpunten met betrekking tot de veiligheid kunnen betrekking hebben op de nautische veiligheid of de externe veiligheid. De nautische veiligheid hangt vooral af van de toekomstige intensiteit van schepen en de ontmoetingskansen van (grote) schepen. De externe veiligheid heeft vooral betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Verkeersveiligheid

In de toekomst kan er mogelijk een knelpunt met betrekking tot de verkeersveiligheid gaan ontstaan wanneer de recreatievaart sterk toeneemt. Toenemende interactie tussen beroepsvaart en recreatievaart kan dan vooral in de zomermaanden mogelijk leiden tot onveiligere situaties.

Oplossing veiligheid scheepvaartverkeer

Verkeersveiligheid

De keuze voor de aanleg van een tweede sluis heeft tot gevolg dat de recreatievaart beter gescheiden wordt van de beroepsvaart. Hierdoor neemt het aantal ongevallen en de daarbij behorende stremming in theorie af.

4.7.3 Logistieke efficiency en organisatie van het scheepvaart verkeer

Logistieke efficiency

Knelpunten met betrekking tot de logistieke efficiency van het binnenvaartvervoer hebben betrekking op de kostprijs van het binnenvaartvervoer. De schaalvergroting, dit is ingezet in de transportsector, heeft een keerzijde doordat de aflaaddiepte van de schepen ook groter wordt. Bij een verdere schaalvergroting kunnen schepen niet volledig beladen worden, omdat de schepen de sluisdrempel dan niet meer kunnen passeren. Daardoor kan er in de toekomst efficiencyverlies gaan optreden.

Logistieke organisatie

Knelpunten met betrekking tot de organisatie van het vervoer hebben onder meer betrekking op de aangeboden frequentie van (container)lijndiensten. Een vaste en regelmatige frequentie met voorspelbare aankomst- en vertrektijden is van belang. Een dagelijkse afvaartfrequentie geeft verladers extra flexibiliteit in hun transportplanning. Door de toenemende kans op storingen komt de betrouwbaarheid van het binnenvaartvervoer, en vooral de containervaart, onder druk te staan.

Oplissing logistieke efficiency en organisatie van het scheepvaart verkeer

Door de realisatie van een tweede sluis kolk ontstaat een diepere doorgang, waardoor ook volledig afgeladen schepen de sluis kunnen passeren. Dit levert een extra laadvermogen van 14% per schip op. Dit effect treedt enkel op bij het vervoer van ruwe mineralen, zand en grond.

Een ander bijkomend voordeel van een betere efficiency van een grotere lading is het aantal passages door de sluis. Hierdoor ontstaat een besparing in de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten van deze betreffende sluis.

4.7.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van een tweede sluis kolk zorgt voor een oplossing voor alle hiervoor beschreven knelpunten.

4.8 M.e.r. beoordelingsplicht

De aanleg van een tweede sluis kolk valt in beginsel onder onderdeel D, onder 3, van het Besluit milieueffectrapportage. Dit betekent dat er geen MER wordt opgesteld, tenzij er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu waarvoor een MER noodzakelijk wordt geacht. Deze 'belangrijke nadelige gevolgen' moeten worden beoordeeld op basis van het toetsingskader van bijlage III van de Europese Richtlijn Milieueffectbeoordeling. Onderhavig bestemmingsplan is het m.e.r.-beoordelingsplichtige besluit. De provincie Zuid-Holland heeft de hiervoor noodzakelijke aanmeldingsnotitie opgesteld en ingediend bij het bevoegd gezag, de gemeenteraad van de gemeente Gouda.

D3. Besluit-m.e.r. geeft aan dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een waterweg m.e.r.-beoordelingsplichtig is indien de vaarweg kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer. De Gouwe is ter plaatse bevaarbaar voor schepen (vaarwegklasse IV) met een laadvermogen van 1.000 tot 1.500 ton. Dit betekent dat voor de aanpassing van het bestemmingsplan, om de tweede sluis kolk mogelijk te maken, een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd.

Het doel van deze aanmeldingsnotitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van de tweede sluis kolk te verzamelen en te presenteren. Met deze informatie kan het bevoegd gezag (gemeente Gouda) een oordeel geven over de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

4.8.1 Inhoud m.e.r.-beoordeling

In de aanmeldingsnotitie worden drie elementen beschreven, namelijk:

- kenmerken van het project;
- plaats van het project;
- kenmerken van het potentiële effect van het project.

Na onderzoek van de drie elementen is geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn geconstateerd. De voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet heeft uitgewezen dat er geen significante effecten optreden als gevolg van de aanleg van de tweede sluiskolk. Uit de aanmeldingsnotitie blijkt het volgende:

- de ingreep is eenvoudig en de effecten van de ingreep zijn beheersbaar. Er zijn geen specifieke risico's te benoemen;
- het project vindt niet plaats in een gevoelig gebied;
- de milieueffect zijn lokaal en beperkt.

De gemeenteraad van Gouda heeft, als bevoegd gezag, op grond hiervan op 30 juni 2010 besloten dat het uitvoeren van een m.e.r. niet nodig is. Het nieuwe Besluit milieueffectrapportage, welke op 1 april 2011 in werking is getreden, geeft geen aanleiding tot wijziging van de m.e.r. beoordeling. De voorgenomen ontwikkeling valt nog altijd onder onderdeel D, onder 3.

5. Planbeschrijving

Het bestemmingsplan 'Sluiseiland' is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. Op het Sluiseiland worden diverse ontwikkelingen mogelijk gemaakt. In onderstaande planbeschrijving wordt uitgebreid ingegaan op deze ontwikkelingen en de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen. De juridische vertaling van het plan in regels wordt in hoofdstuk 6 uiteengezet.

5.1 Proces

Het doel van dit bestemmingsplan is het mogelijk maken van de ontwikkeling van de tweede sluisolk, de herinrichting van het Sluiseiland als gevolg van de aanleg van de ZWR en de dijkverbetering van de IJsseldijk. Hiervoor is een inrichtingsvisie opgesteld die deze ontwikkelingen integreert en afstemt. Dit bestemmingsplan is dus gebaseerd op deze inrichtingsvisie en maakt de uitvoering van de inrichtingsvisie mogelijk. Dit is ook vastgelegd in een convenant tussen de gemeente en provincie.

Om tot een breed gedragen inrichtingsvisie te komen is in het proces ruim aandacht geschonken aan de participatie en communicatie met alle belanghebbende partijen. Zo hebben overleggen plaatsgevonden met de werkgroep 'Sluiseiland' om te inventariseren welke wensen er liggen voor de inrichting van het Sluiseiland. De werkgroep bestond uit vertegenwoordigers van de Gemeente Gouda, Provincie Zuid-Holland, gebruikers en omwonenden. Dit alles heeft geleid tot een aantal uitgangspunten en doelstellingen die zowel door de gemeente, provincie en betrokkenen worden gedragen. Deze zijn uitgewerkt in een concept inrichtingsvisie welke is vrijgegeven door het collega van Gouda ten behoeve van een informatieavond op 20 april 2010 voor geïnteresseerden. Op basis van de reacties op de informatieavond en wederom overleg met de werkgroep is de inrichtingsvisie aangepast en door de werkgroep op 28 september 2011 afgerond. Door de Provincie Zuid-Holland wordt de inrichtingsvisie in overleg met de Gemeente en gebruikers verder uitgewerkt tot een inrichtingsplan bestaande uit een gedetailleerd ontwerp, materialisatie en uitvoeringswijze. Hiervoor is, naast de overleggen, op 6 oktober 2010 en 26 januari 2011 ook een informatie-avond gehouden. De opdracht voor de uitvoering van het inrichtingsplan zal medio 2011 gegund worden aan een aannemer die het werk vervolgens zal uitvoeren in de periode 2012-2013.

5.2 Uitgangspunten en doelstellingen

De tweede Julianasluis en de ZWR hebben door hun gestelde randvoorwaarden aan de omgeving een bepaalde ruimteclaim op het Sluiseiland.

De tweede Julianasluis verlengt de aanvoerroutes van de scheepvaart verder naar het oosten met als gevolg dat de maatvoering van Sluiseiland zowel aan de zuidelijke als de noordelijke kant aan ruimte moet inleveren. Door dit ruimtebeslag stelt de speeltuinvereniging, die op het noordelijke gedeelte gehuisvest is, ook nieuwe randvoorwaarden en wensen aan hun ruimtebeslag op Sluiseiland. Zo moet de speeltuin toegankelijk blijven voor bussen en moet er geparkeerd kunnen worden. Daarnaast staan er verspreid over Sluiseiland verschillende containers die bijdragen aan een rommelig beeld. De nieuwe inrichting gaat uit van een concentratie van gebouwen, waardoor een goede beeldkwaliteit wordt gevormd in en rondom de speeltuin en verrommeling op het eiland wordt tegen gegaan.

Het doel van de aanleg van de tweede sluis is het verbeteren van de capaciteit, beschikbaarheid en veiligheid van de sluis. Dit wordt met een tweede sluis verbeterd door het scheiden van de vervoersstromen recreatievaart en beroepsvaart. Gekozen is voor een tweede schutsluis ten oosten van de bestaande sluis ten behoeve van de beroepsvaart. De pleziervaart kan dan gebruik maken van de bestaande sluis.

Het tracé van de ZWR gaat om de stad Gouda heen (door het Veerstablok) en loopt dwars over het zuidelijke gedeelte van het Sluiseiland. De ZWR maakt geen deel uit van onderhavig bestemmingsplan, maar is wel beeldbepalend voor het Sluiseiland. Door de aanleg van de ZWR is er geen plek meer voor de voetbalvereniging op het Sluiseiland en komt de ligging van de modelauto racebaan in het gedrang. Met het plaatsen van een damwand blijft de modelauto racebaan behouden op de huidige locatie. De voetbalvelden zijn vervallen en geven ruimte voor groen en recreatieve ontwikkelingen.

In het kader van de versterking van de IJsseldijk bestaat de mogelijkheid van het plaatsen van een nieuwe waterkering op het Sluiseiland. In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor een nieuwe dijk onder de ZWR. Deze heeft door de hoogteligging een barrièrewerking op het zuidelijk gedeelte van het Sluiseiland. Mocht alsnog de keuze worden gemaakt om de huidige dijk te behouden en te versterken is dit ook mogelijk conform onderhavig bestemmingsplan.

Recreatief gezien bestaat de wens om van het Sluiseiland een groene long van de stad te maken. Het Sluiseiland zou hierbij toegankelijker moeten worden en ruimte moeten bieden aan kleinschalige activiteiten en andere recreatieve functies.

5.3 Inrichtingsvisie

Het Sluiseiland heeft een dubbel gezicht: enerzijds kent het eiland een belangrijke infrastructurele functie, anderzijds een recreatieve. De infrastructurele functie bestaat uit de elementen Zuidwestelijke Randweg met de bijbehorende fietspaden, de Sluis en de Dijk. Deze elementen zijn van belang voor Gouda en de regio. Daarnaast is er een belangrijke recreatieve en maatschappelijke functie welke van belang is voor Gouda en met name de wijk Korte Akkeren.

In het bestemmingsplan en de inrichting van het Sluiseiland moet een evenwicht worden gevonden tussen deze functies, die soms op gespannen voet met elkaar staan. Globaal kan worden gesteld dat het noord/oostelijke deel van het Sluiseiland een relatief intensief recreatief gebruik krijgt en het zuid/westelijk deel van het Sluiseiland een extensiever karakter. Dit uitgangspunt is reeds aangegeven in het intergemeentelijk structuurplan voor de ZWR dat in 2005 door de gemeenten Gouda en Ouderkerk is vastgesteld, en uitgewerkt in het inrichtingsplan en voorliggend bestemmingsplan. Er wordt bewust voor gekozen om het zuidelijk deel open en groen te houden en hier (vrijwel) geen bebouwing of intensieve functies toe te laten. Dit heeft een belangrijke waarde voor de compacte, stenige wijk die Korte Akkeren is.

Naar aanleiding van alle uitgangspunten en doelstellingen is een inrichtingsvisie opgesteld, waarvan hieronder een samenvatting is opgenomen. Als bijlage bij deze toelichting is de inrichtingsvisie opgenomen zoals die einde 2010 is afgerond.



Figuur 19: Inrichtingsvisie Sluiseiland

De concept inrichtingsvisie is in april 2010 vrijgegeven en ter inzage gelegd door het college van de gemeente Gouda. Naar aanleiding van de informatieavonden op 20 april 2010, 6 oktober 2010 en diverse overleggen met vertegenwoordigers van gebruikers van het Sluiseiland is de inrichtingsvisie op onderdelen aangepast.

Hierbij zijn diverse verbeteringen aangebracht met betrekking tot de gebruiksveiligheid van voet-, fiets- en weggebruikers. Ten opzichte van de vorige visie, zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, is de aansluiting naar de Speeltuinvereniging verplaatst naar de Rotterdamseweg, een apart voetpad op de zuidelijke bruggen opgenomen, het fietspad op noordelijke bruggen verbreed en de openbare verlichting volgens het politiekeurmerk Veilig Wonen aangepast. De vorm van de huidige zuidpunt blijft voorlopig gehandhaafd en het uitzichtpunt voor het kijken naar boten in de sluis is gesitueerd op de plek van de uitbreiding van het bedieningsgebouw (westelijk deel van het sluisencomplex). In figuur 19 is de laatste stand van zaken van de inrichtingsvisie weergegeven.

In de inrichtingsvisie is het Sluiseiland opgesplitst in verschillende delen, waarin elk deel een andere voorziening of functie van het eiland vormt. Hieronder worden de delen puntsgewijs toegelicht.

Noordelijk gedeelte

- Vanaf de wijk Korte Akkeren is de noordelijke punt via de speelbrug bereikbaar. Deze brug zal worden verbreed en mogelijk in noordelijke richting worden verplaatst. Deze noordelijke punt is openbaar toegankelijk en wordt gevormd door bloemrijk grasland met verspreid staande bomen. Ter bevordering van de sociale veiligheid wordt de noordpunt ruim en open ingericht met goede verlichting.
- De westelijke kade (verticaal kade in plaats van de huidige basaltoever) wordt begeleid door een opstaande rand waarop een bomenrij staat. Aan deze westelijke kade ligt de nieuwe entree van de speeltuin.
- De speeltuin loopt tot aan de oevers van het Stroomkanaal en wordt aan drie zijden begrensd door een hek. De interne structuur van de speeltuin wordt opgedeeld door verschillende hagen. Binnen deze structuur bevinden zich zones voor de verschillende leeftijdsgroepen en activiteiten. Naast het bestaande clubgebouw wordt een nieuwe loods geplaatst die alle verspreid staande containers moet vervangen.
- De bereikbaarheid voor auto's van de speeltuin vindt in de inrichtingsvisie plaats via een afrit vanaf de Rotterdamseweg. Voor het clubgebouw bevinden zich enkele parkeerplaatsen en voorbij de modelracebaan ligt een groter terrein waar geparkeerd kan worden.
- Het nieuwe fiets- en voetpad langs de westzijde van het eiland vormt de verbinding tussen de brug aan het Stroomkanaal en de noordelijke bruggen van het sluisencomplex.
- Naast fietsveiligheid is ook de sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt voor het opstellen van de inrichtingsvisie. Om deze sociale veiligheid te kunnen waarborgen wordt de nieuwe fietsroute op het noordelijke deel langs een open, goed verlichte kade gelegd.

Zuidelijke gedeelte

Het zuidelijke deel van het Sluiseiland wordt in tweeën gedeeld door de ZWR. Ondanks dat de rondweg geen deel uitmaakt van het plangebied heeft deze wel gevolgen voor de inrichting van het gebied.

- Zo wordt de skatebaan verplaatst naar de zuidzijde van het eiland, ingeklemd tussen de ZWR, Rotterdamseweg en het gemaal. Het skatepark ligt dichtbij de weg zodat ten allen tijde nog sociale controle op de locatie is.
- Over het eiland zijn diverse paden gelegen, waaronder een pad naar de toekomstige voetgangersbrug over de schotbalksluis en een pad onder de toekomstige brug over de Hollandsche IJssel door. De exacte ligging van de paden dient nader te worden uitgewerkt in verband met de nieuwe dijkligging, het hekwerk rond de bezittingen van het hoogheemraadschap van Rijnland en het talud van de ZWR.

Voor de zuidwestelijke punt geldt dat nog niet zeker is waar de toekomstige waterkering komt te liggen. In het kader van de milieueffectrapportage voor de versterking van de dijk wordt door het hoogheemraadschap van Rijnland ook een variant beschouwd waarbij de waterkering wordt verlegd en deels samenvalt met het tracé van de ZWR op het Sluiseiland. In de concept-inrichtingsvisie zijn beide varianten uitgewerkt. Voor het bestemmingsplan is de huidige ligging van de waterkering het uitgangspunt, maar de verlegging is wel mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid.

Variant A

Bij deze variant blijft de huidige dijk behouden maar wordt deze wel opgehoogd. Doordat de dijk een waterkerende functie heeft, ontstaat er een open grasweide zonder opgaande beplanting. Op de kruin van de opgehoogde dijk bevindt zich een pad welke aansluit op het recreatieve pad nabij de nieuwe brug over de Hollandsche IJssel. Het minimale talud van de ZWR blijft gehandhaafd. Hierdoor ontstaat een omsloten open ruimte tussen de waterkerende dijk en de ZWR waarbinnen recreatieve activiteiten plaats kunnen vinden.

Variant B

Bij deze variant verliest de huidige dijk zijn waterkerende functie maar zal wel blijven bestaan als cultuurhistorisch waardevol element. Dit element sluit aan bij de waterstaatkundige parels die men elders op Sluiseiland aantreft. De waterkerende functie wordt dan overgenomen door het talud van de ZWR. De huidige waterkering en ook de westelijke kade wordt begeleid door een bomenrij. Deze bomenrij staat aan de binnenzijde van het dijkstalud en versterkt de waterbeleving zowel vanaf het pad op de kruin van de dijk als vanaf de westelijke kade. Achter de dijk bevindt zich een vlakke taps toelopende open ruimte welke geschikt is voor recreatieve doeleinden. Achter deze ruimte loopt het uitgevlakte talud van de ZWR. De ruime afstand tussen de vlakke open ruimte en het tracé van de ZWR zal het uitgevlakte talud als prettig doen ervaren, zeker gezien de parkachtige setting met haar opgaande bomen. Door de parkzone rondom het tracé van de ZWR te leggen wordt de weg minder dominant in de beleving ervan.

In de inrichtingsvisie is in variant B op het uitzichtpunt aan de zuidpunt van het Sluiseiland de mogelijkheid aangegeven van een horecabedrijf. Het is op dit moment niet mogelijk om dit als directe bouwtitel op te nemen in het bestemmingsplan. Voorwaarde voor deze variant is dat de waterkeringsfunctie van de dijk hier vervalt, omdat niet gebouwd mag worden in de waterkeringszone. Verder moet de vestiging van een horecagelegenheid kunnen voldoen aan verschillende randvoorwaarden. Zo moeten afspraken worden gemaakt over onder andere bereikbaarheid, parkeren, de aard van de horeca, het tegengaan van overlast et cetera. Wanneer er concrete initiatieven zijn, worden deze getoetst aan het beleid van de gemeente Gouda. Ook zal overeenstemming met de provincie (als grondeigenaar en beheerder van de ZWR) moeten worden bereikt. Om horeca mogelijk te maken, is binnen de bestemming 'Recreatie - Dagrecreatie' een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Maximaal wordt horeca categorie II (maaltijdverstrekking) mogelijk gemaakt.

Binnen de bestemming 'Recreatie - Dagrecreatie' is het mogelijk gemaakt kleinschalige bebouwing te realiseren, waaronder een kiosk als uitgiftepunt van snoep en snacks. Een dergelijke kleinschalige voorziening is ondersteunend aan de recreatieve functie van het eiland zoals deze ook in de gebiedsvisie Hollandsche IJssel 2020 is bedoeld (zie §3.3.5). Daarnaast zijn extra wensen voor bebouwingmogelijkheden uit de omgeving meegenomen in een wijzigingsbevoegdheid. Zie hiervoor paragraaf 5.4.6.

Middengedeelte

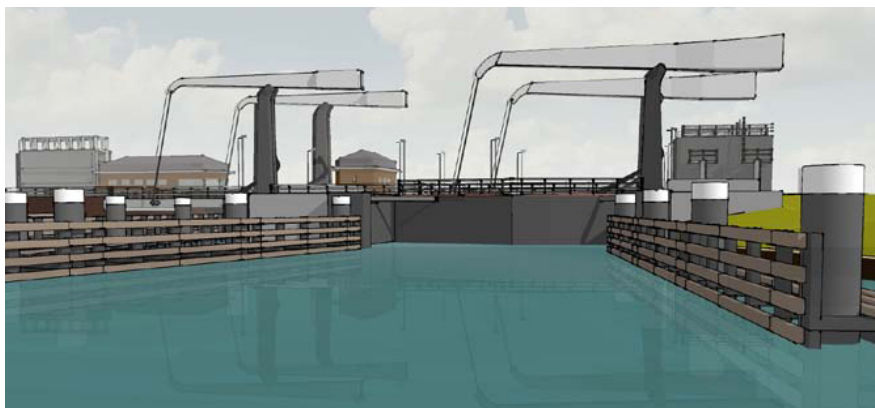
In het middengedeelte wordt een groot deel aan ruimte ingevuld door de komst van de tweede Julianasluis en bijbehorende voorzieningen. Naast de sluis kolk wordt een half-ondergronds uitbreiding van het bedieningsgebouw gerealiseerd en diverse andere voorzieningen. Tevens wordt hier de mogelijkheid geboden om te kijken naar het scheepvaartverkeer en de bedrijvigheid in de sluis. Vanuit de visie zou dit 'bootjes kijken' plaatsvinden midden tussen de twee sluis kolken. Gebleken is echter dat dit vanuit veiligheid, toegankelijkheid en kosten niet haalbaar is. Daarom wordt de mogelijkheid om naar schepen te kijken gesitueerd bovenop de uitbreiding van het bedieningsgebouw. Zie figuur 21.

5.4 Uitwerking van de inrichtingsvisie

Voor de in paragraaf 4.7 beschreven knelpunten voor de scheepvaart wordt met de aanleg van een tweede sluis kolk een oplossing gevonden. Hieronder volgt een beschrijving van deze oplossingen en van de overige planaspecten.

5.4.1 Tweede sluis kolk

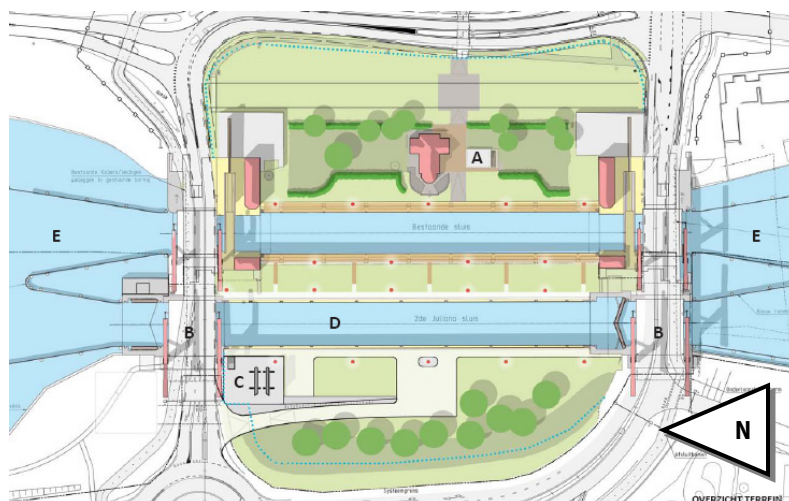
Bij de realisatie van een tweede sluis kolk is het uitgangspunt dat zowel de lengte, de breedte als de diepgang van de sluis duurzaam wordt aangepast aan de toekomstige behoeften van de gebruikers. De nieuwe sluis kolk krijgt een doorvaartwijdte van 14 meter, een lengte van 125 meter en een diepgang van 3,6 meter. De huidige sluis kolk wordt behouden als monument.



Figuur 20: Een artist impression van de tweede sluis kolk

Zoals vermeld bestaat de sluis behalve uit de kolk met de bruggen, uit vijf bedieningsgebouwen en een aantal 'losse' functionele toevoegingen, waaronder tamelijk grote, beeldbepalende civieltechnische constructies. De huidige sluis met alle zich daarop bevindende gebouwen bezit een monumentale status. Wijzigingen aan een monument vinden uitsluitend plaats in overleg met welstand en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.

De gebouwen zien er uit als echte 'gebouwen' en zijn symmetrisch om de oorspronkelijke sluis gegroepeerd. De overige objecten zijn sober en zeer functioneel vormgegeven. Doordat ze ondanks de omvang zonder pretentie aanwezig zijn, verstoren ze de strenge symmetrie van het totale complex niet.



Figuur 21: overzicht nieuwe sluissterrein

De sluiscolk zelf en de ophaalbruggen zijn de aanleiding voor de symmetrie. De belangrijkste toevoeging is de extra colk. Door de verbreding en de noodzakelijke keus voor een ander type sluisdeuren wijkt de nieuwe colk sterk af van de bestaande. Er is gekozen om de kades ook af te laten wijken, zodat daar aansluiting in de vormgeving van het Sluiseiland kan worden gezocht. De onverharde strook in het middengebied wordt als overgangszone gezien. Behalve de extra sluiscolk met twee sluishoofden zijn andere aanvullingen noodzakelijk.

Samenvattend, niet in volgorde van belangrijkheid, worden de volgende onderdelen aangepast of toegevoegd:

- a. een uitbreiding van het bestaande hoofdgebouw;
- b. 2 extra ophaalbruggen (met machineruimtes);
- c. een opslagvoorziening voor reserve-deuren en reserveonderdelen;
- d. de extra sluiscolk met 2 sluishoofden;
- e. een herziening van de aanwezige remmingwerken.

Met de nieuwbouw van de tweede sluis wordt de bediening van een aantal bruggen in de omgeving gecentraliseerd. Dat betekent dat er een uitbreiding van het bedrijfsgebouw noodzakelijk is. Om leegstand te voorkomen is het zeer wenselijk het hoofdgebouw functioneel te blijven gebruiken: 'behoud door gebruik'. Er is dan echter wel een kleine uitbreiding noodzakelijk.

Om te voorkomen dat deze uitbreiding het beeld van het huidige monumentale complex aantast, is gekozen om de extra ruimtes geheel en gedeeltelijk ondergronds te maken en dat wat zichtbaar blijft te behandelen alsof het een technische voorziening is. Vanwege de symmetrie van het sluiscomplex mag het er niet uitzien als een gebouw. Dit resulteert in een halfverdiept gebouw met het uiterlijk van een betonnen plateau dat er ogenschijnlijk altijd is geweest. Bovenop deze uitbreiding komt de gelegenheid om te kijken naar de activiteiten in de sluiscolken.

5.4.2 Bedrijvigheid

Met de herinrichting van het Sluiseiland en de realisatie van de tweede sluiscolk is geen ruimte voor huidige en nieuwe bedrijvigheid. Het aanwezige tankstation met de bijbehorende voorzieningen verdwijnt daarom.

5.4.3 Speeltuinenvereniging

Binnen de ontwikkelingen op het Sluiseiland blijft ruimte gereserveerd voor de reeds aanwezige speeltuin. De totale oppervlakte van de speeltuin (inclusief de huidige volkstuinen) wordt kleiner en de inrichting wordt opnieuw vormgegeven. Daarnaast wordt een deel van de aanwezige bebouwing vervangen door nieuwe bebouwing. De ingang tot de speeltuin wordt verplaatst richting de noordwestkant van de speeltuin. Tevens wordt ruimte geboden voor de Goudse Reddings Brigade. In het verleden was de Speeltuinenvereniging huurder van de gehele noordelijke helft van het Sluiseiland, waaronder ook de ruimte voor de volkstuinen. Omdat de Noordelijke punt openbaar wordt en de inrichting wijzigt zal er in overleg met de speeltuin een nieuwe huurovereenkomst worden gesloten.

5.4.4 Skatepark

Het skatepark is nu gevestigd ten noorden van de Rotterdamseweg. In de voorgenomen ontwikkeling wordt een nieuwe skatebaan mogelijk gemaakt ten zuiden van de Rotterdamseweg. Voor deze ligging is gekozen vanwege het ruimtegebrek op de huidige locatie door de aanleg van de N207 en de verbeterde sociale controle op de nieuwe locatie.

5.4.5 Parkeren

Met de herinrichting van het Sluiseiland worden extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Rondom de bebouwing van de speeltuinenvereniging en op de voormalige locatie van de skatebaan worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de speeltuinenvereniging en de overige gebruikers van het Sluiseiland.

5.4.6 Extra bebouwingsmogelijkheden

Bij het wijkteam korte Akkeren leeft een sterke behoefte aan meer bebouwingsmogelijkheden op het zuidelijk deel van het Sluiseiland dan in de inrichtingsvisie is opgenomen. Op het moment van vaststellen van dit bestemmingsplan zijn de mogelijkheden voor extra bebouwing op het zuidelijk deel van het Sluiseiland nog beperkt omdat een groot deel van de gronden de dubbelbestemming 'waterkering' heeft, waarop in principe niet mag worden gebouwd. In het kader van het project 'Versterking IJsseldijk Gouda' van het Hoogheemraadschap van Rijnland bestaat de mogelijkheid dat deze dubbelbestemming verdwijnt wanneer de waterkering wordt gecombineerd met de provinciale weg N209. Op dat moment worden de mogelijkheden voor bebouwing op dit deel van het eiland groter.

Om de toekomstige gebruiksmogelijkheden te verruimen is in het bestemmingsplan binnen de bestemming 'Recreatie – Dagrecreatie' een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee tot maximaal 1.000 m² (inclusief parkeren zoals in de regels omschreven) aan extra bebouwingsmogelijkheden wordt geboden. Hierbinnen is de vestiging van één horecabedrijf mogelijk gemaakt. Uitgangspunt is dat het groene en recreatieve karakter van het Sluiseiland behouden moet blijven.

Bij het opstellen van een wijzigingsplan is overleg met de provincie Zuid-Holland noodzakelijk. Dit omdat provinciale belangen in het geding zijn: het scheepvaartverkeer en het wegverkeer. Dit nog afgezien van het gegeven dat de provincie eigenaar is van de gronden waarop de bebouwing mogelijk wordt gemaakt.

6. Planopzet

6.1 Feitelijke planopzet

6.1.1 Algemeen

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

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

6.1.2 Methodiek

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

6.2 Juridische planopzet

6.2.1 Regels

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

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

6.2.2 Bestemmingen

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

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels.

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

De bouwregels bevatten regels voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Het betreft meestal regels inzake de situering en inzake de (maximale) bouwhoogte. Bij sommige bestemmingen wordt onderscheid gemaakt tussen (soorten) gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Daarnaast komen in sommige bestemmingen één of meer van de volgende onderdelen voor:

- specifieke gebruiksregels;
- eventuele afwijkingen van de gebruiks- en/of bouwregels;
- eventuele nadere eisen.

Door middel van specifieke gebruiksregels wordt geregeld welke specifieke vormen van gebruik, al dan niet binnen een aanduiding, zijn toegestaan dan wel uitgesloten of beperkt.

Met de bevoegdheid tot het afwijken van de gebruiks- en/of bouwregels kan, zij het beperkt en mits gemotiveerd, worden afgeweken van de bestemmingsregels, bijvoorbeeld voor kleine overschrijdingen van het bouwvlak of voor de realisering van een wat groter bijgebouw.

Sommige bestemmingen kennen een regeling voor omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden. Dit houdt in dat binnen die bestemmingen bepaalde bouwwerken of andere werken niet mogen worden uitgevoerd zonder omgevingsvergunning. Het kan hierbij enerzijds gaan om de bescherming van bijzondere waarden of belangen, zoals natuurwaarden, archeologische waarden, waterschapsbelangen e.d. Anderzijds kan door middel van een dergelijke omgevingsvergunning een goede ruimtelijke inpassing van (gevoelige en/of kwetsbare) functies binnen milieu- en veiligheidszones worden gewaarborgd.

6.2.3 Artikelsgewijze toelichting

6.2.3.1 Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen

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

Artikel 2: Wijze van meten

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

6.2.3.2 Bestemmingen

Artikel 3: Maatschappelijk

De gronden behorende bij de sluis en het gemaal zijn bestemd als 'Maatschappelijk'. Hierin zijn naast de sluis en het gemaal ook alle bijbehorende voorzieningen mogelijk gemaakt.

Alle gebouwen zijn opgenomen binnen bouwvlakken, waarbij voor het centrale bedieningsgebouw een uitbreidingsmogelijkheid is opgenomen. Deze uitbreiding is deels ondergronds en deels half ondergronds gepland.

Artikel 4: Recreatie - Dagrecreatie

Het overgrote deel van het Sluiseiland is bestemd als 'Recreatie - Dagrecreatie'. Rede hiervoor is om zo flexibel mogelijk te zijn met de inrichting van het Sluiseiland. Wel is de plaats van de gebouwen bepaald. Enkel de modelautoracebaan en de speeltuin zijn vastgelegd middels een aanduiding. Binnen de regels is een mogelijkheid opgenomen voor het realiseren van een kleinschalige kiosk die ondersteunend is aan de recreatieve functie van het eiland.

Tevens is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om maximaal 1.00 m² aan extra bebouwing buiten het bouwvlak (inclusief parkeren zoals in de regels omschreven) mogelijk te maken, waarbinnen maximaal één horecabedrijf is toegestaan.

Artikel 5: Verkeer

Aan weerszijde van de nieuwe sluiskolk is een nieuwe ophaalbrug gelegen. Deze locatie valt binnen het inpassingsplan ZWR. In dit inpassingsplan is geen rekening gehouden met de realisatie van deze bruggen. Om deze alsnog mogelijk te maken is, naar aanleiding van een zienswijze van de provincie Zuid-Holland, dit deel van het inpassingsplan overgenomen in onderhavig bestemmingsplan. De verbeelding is op deze locatie aangevuld met de aanduiding 'brug'.

Artikel 6: Water

Al het water rondom het Sluiseiland is bestemd als 'Water'. Binnen deze bestemming zijn alle aan water gerelateerde voorzieningen mogelijk. Ook bij deze bestemming is gekozen om zo flexibel mogelijk te kunnen inrichten. Met een aanduiding is aangegeven waar de aanlegsteigers voor de schuttende schepen worden voorzien. Daarnaast is een aanduiding opgenomen voor de ligging van de twee sluisen.

Artikel 7: Waarde - Cultuurhistorie

De aanwezige monumenten zijn middels een dubbelbestemming aangegeven. Indien ontwikkelingen zijn gepland dient hiervoor een omgevingsvergunning te worden verleend.

Artikel 8: Waarde - Rivierzone

In 2001 is het voorbeeldbestemmingsplan Hollandsche IJsselovers opgesteld. Met dit initiatief wordt aandacht gevraagd voor het behoud en de realisatie van de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de Hollandsche IJssel en de zone rondom. In onderhavig bestemmingsplan wordt aangesloten op de eisen vanuit dit voorbeeldbestemmingsplan door de dubbelbestemming 'Waarde - Rivierzone' op te nemen.

Artikel 9: Waterstaat - Waterkering

De huidige primaire waterkeringen zijn bestemd middels de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Dit voorkomt dat zich ongewenste ontwikkelingen voordoen binnen de beschermingszone van de primaire waterkering. Ter bescherming van de waterkering is hier een omgevingsvergunningenstelsel in opgenomen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

6.2.3.3 Algemene regels

Artikel 10: Anti dubbeltelregel

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen. Dit zou bijvoorbeeld aan de orde kunnen zijn ingeval (onderdelen van) bebouwingsstroken van verschillende eigenaars zijn.

Artikel 11: Algemene bouwregels

In dit artikel is bepaald welke andere wetgeving van toepassing is, indien en voor zover hiernaar in de regels wordt verwezen. Daarnaast is bepaald hoe moet worden omgegaan met bestaande afwijkingen ten opzichte van in het plan opgenomen bouwregels. Met deze regel wordt voorkomen dat op (gedeelten van) bestaande bouwwerken, die van de bouwregels in dit plan afwijken, het overgangsrecht van toepassing wordt, terwijl dat niet is beoogd.

Artikel 12: Algemene gebruiksregels

De algemene gebruiksregels regelen welke vormen van gebruik van onbebouwde gronden respectievelijk bouwwerken in ieder geval moeten worden aangemerkt als een verboden gebruik, zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening respectievelijk de Woningwet.

Artikel 13: Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels zijn twee wijzigingsgebieden opgenomen, waarmee een afwijking van het huidige tracé van de waterkering wordt mogelijk gemaakt. Op het moment van opstellen van onderhavig ontwerp bestemmingsplan is deze keuze nog niet gemaakt.

Artikel 14: Algemene afwijkingsregels

De algemene afwijkingsregels bevatten bevoegdheden voor het bevoegd gezag om af te wijken van de regels van het plan ten behoeve van afwijkingen van ondergeschikte aard.

Artikel 15: Algemene wijzigingsregels

In de algemene wijzigingsregels is beschreven op welke wijze afwijkingen ten aanzien van de bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen, maatvoeringsgrenzen en overige aanduidingen kan worden afgeweken.

Artikel 16: Algemene procedureregels

De algemene procedureregels geven aan welke procedure gevolgd dient te worden bij toepassing van in dit plan opgenomen bevoegdheden. Procedureregels zijn uitsluitend opgenomen indien wetgeving hierin niet of niet volledig voorziet.

6.2.3.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17: Overgangsrecht

In de overgangsrechtregel is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het in werking treden van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. De redactie is wettelijk vastgelegd en overeenkomstig opgenomen.

Artikel 18: Slotregel

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

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 bestemmingsplan onder andere inzicht te worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan binnen de wettelijke planperiode van 10 jaar.

De provincie Zuid-Holland is opdrachtgever voor de aanleg van de tweede sluiscolk en tevens de belangrijkste kostendrager. Voor de realisering van dit plan is een kostenraming gemaakt en zijn gelden gereserveerd. De projectkosten van de aanleg van de tweede sluiscolk en de herinrichting van het Sluiseiland bestaan grofweg uit de kosten voor de verwerving van de benodigde gronden en opstallen en de kosten voor de bouw, aanleg, ingenieurs- en onderzoekskosten. De totale kosten zijn circa 40 miljoen, met als prijspeil 2010.

In overleg met de gemeente Gouda worden nadere afspraken vastgelegd over het beheer van het Sluiseiland en de vergoeding van de kosten hiervan. Het beheer van de sluis is in handen van de provincie Zuid-Holland. De overeenkomst tussen de gemeente en provincie is ondertekend d.d. 11 mei 2011. Hiermee is het beheer van het Sluiseiland vastgelegd.

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. 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. Hiermee bestaat voor onderhavig bestemmingsplan geen verplichting om een exploitatieplan vast te stellen.

7.2 Handhaving

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de (gemeentelijke) overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor daadwerkelijke controle en handhaving ligt bij de gemeente. De gemeenteraad heeft op 1 november 2005 een handhavingsnota vastgesteld.

Handhaving kan plaats vinden via publiekrechtelijke, privaatrechtelijke en strafrechtelijke weg. Dit laatste is afhankelijk van het Openbaar Ministerie. In het ruimtelijk bestuursrecht is de gemeente op grond van de Gemeentewet bevoegd tot het toepassen van bestuursdwang ten aanzien van ontwikkelingen die strijdig zijn met de bepalingen van het bestemmingsplan. Deze vorm van handhaving valt onder de zogenoemde repressieve handhaving. Hiermee wordt bedoeld op de middelen en/of het instrumentarium waarmee de gemeente naleving kan afdwingen, dan wel tegen normafwijkend gedrag correctief kan optreden.

Daarnaast wordt onderscheiden de preventieve handhaving. Deze komt voornamelijk tot uitdrukking in het toezicht op het gebruik van gronden en gebouwen. Preventieve handhaving geschiedt over het algemeen door informele middelen, waaronder bijvoorbeeld informeel contact tussen de met handhaving belaste personen en de grondgebruikers. Hoewel het effect van dergelijke middelen niet goed meetbaar is, wordt aan deze middelen toch zeker betekenis toegekend.

7.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is getoetst met het opsturen van het bestemmingsplan naar de verschillende overlegpartners. Naast de overlegpartners is een ieder in de gelegenheid gesteld het plan te beoordelen.

7.3.1 Inspraak ingevolge de inspraakverordening

Ingevolge de inspraakverordening is het voorontwerpbestemmingsplan Sluiseiland voor de inwoners van de gemeente Gouda en voor de in de gemeente belanghebbende natuurlijke- en rechtspersonen ter inzage gelegd. Gedurende deze periode konden inspraakreacties ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht.

In de Nota inspraak en overleg is een samenvattend overzicht van de reacties/ vragen opgenomen, die gedurende de periode van terinzagelegging zijn ingebracht, alsmede de beantwoording daarvan door burgemeester en wethouders van Gouda.

Tevens heeft op 6 oktober 2010 een informatieavond plaatsgevonden over de laatste stand van zaken met betrekking tot de inrichtingsvisie en het voorontwerpbestemmingsplan. In paragraaf 5.1 is een uitgebreide beschrijving opgenomen van het doorlopen proces.

7.3.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan Sluiseiland voorgelegd aan verscheidene overleginstanties. De volgende instanties hebben gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan.

1. Kamer van Koophandel Rotterdam;
2. VROM-Inspectie;
3. N.V. Nederlandse Gasunie;
4. Tennet;
5. Oasen;
6. Provincie Zuid-Holland.

Van de instanties onder nr. 1 en 2 is een inhoudelijke reactie ontvangen. De instanties onder nr. 3 tot en met 6 hebben aangegeven geen op- of aanmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan. In de Nota inspraak en overleg is een samenvattend overzicht opgenomen van de inhoudelijke reacties, alsmede de beantwoording daarvan door burgemeester en wethouders van Gouda.

7.3.3 Zienswijzenprocedure

Ingevolge artikel 3.8 lid 1 van de Wro is het ontwerpbestemmingsplan Sluiseiland voor de inwoners van de gemeente Gouda en voor de in de gemeente een belang hebbende natuurlijke- en rechtspersonen ter inzage gelegd van 10 februari 2011 tot en met 23 maart 2011. Gedurende deze periode konden zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht. In totaal zijn 4 zienswijzen ontvangen, van de volgende instanties:

1. Wijkteam Korte Akkeren;
2. Speeltuinenvereniging 'de Korte Akkeren';
3. Provincie Zuid-Holland;
4. Projectteam Hollandsch IJssel.

In de bij dit bestemmingsplan behorende Zienswijzennotitie zijn de ingekomen zienswijzen opgenomen. De zienswijzen zijn voorzien van een beantwoording en tevens is aangegeven of het ontwerpbestemmingsplan naar aanleiding van de zienswijzen is aangepast.

Bijlagen



Bijlage 1. Lijst met wijzigingen

In deze bijlage zijn de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan naar het vastgestelde bestemmingsplan beschreven. Enerzijds betreffen het wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Anderzijds betreffen het ambtshalve wijzigingen. Deze lijst gaat in op de wijzigingen in de toelichting, de regels en de verbeelding.

Wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan

Wijzigingen in de toelichting

- Paragraaf 1.2 is op grond van de zienswijze van de provincie Zuid-Holland aangepast vanwege de toegevoegde bestemming 'Verkeer' en de daarmee samenhangende wijziging van het plangebied.
- Paragraaf 4.1.1 is aangevuld naar aanleiding van de uitgevoerde aanvullende bodemonderzoeken.
- Paragraaf 4.3.5 is aangevuld op basis van de ontvangen wateradvies van het HHSK.
- Paragraaf 4.6.3 is aangevuld met de aangevraagde ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet.
- Paragraaf 5.4.6 is aangevuld met de extra bebouwing in de bestemming 'Recreatie - Dagrecreatie'.
- Paragraaf 6.2.3.2 is aangevuld met de toelichting van de nieuwe bestemming 'Verkeer'.
- Paragraaf 7.1 is aangevuld met het moment waarop de overeenkomst tussen de provincie Zuid-Holland en de gemeente Gouda is gesloten.
- Paragraaf 7.3.3 is toegevoegd, waarin informatie is gegeven over de ontvangen zienswijzen.

Wijzigingen in de regels

- In artikel 4.5 is de wijzigingsbevoegdheid aangepast (o.a. vergroten gezamenlijke oppervlak aan gebouwen buiten het bouwvlak, inclusief parkeren).
- In artikel 5 'Verkeer' is op basis van de regels van het inpassingsplan ZWR toegevoegd. Dit sluit aan bij de wens van de provincie Zuid-Holland zoals weergegeven in de ontvangen zienswijze.
- In artikel 8 'Waarde - Rivierzone' is bij de afwijking van de bouwregels een voorwaarde toegevoegd. Alvorens het verlenen van een omgevingsvergunning is een advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit noodzakelijk.
- In de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' is sublid 9.4.1 onder d verwijderd.

Wijzigingen in de verbeelding

- Het 'vlekje' uit het inpassingsplan ZWR opgenomen ten behoeve van waterberging van deze ZWR is verwijderd uit het bestemmingsplan. Dit deel maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.
- De bestemming 'Verkeer' met een aanduiding 'brug' is opgenomen ter plaatse van de twee nieuw te realiseren bruggen en tijdelijke brug gedurende de aanleg van de tweede sluiskolk. Dit alles conform de zienswijze van de provincie Zuid-Holland.
- Eveneens zijn enkele kleine aanpassingen gedaan conform de meeste recente versie van de Inrichtingsvisie.



Bijlage 2. Overzicht separate onderzoeksrapporten en overige documenten

- 1 Nota zienswijzen**
- 2 Milieukundige bodemonderzoek**
- 3 Saneringsonderzoek verontreiniging terrein tankstation**
- 4 Verkeerskundig onderzoek**
- 5 Quickscan Externe veiligheid**
- 6 Quickscan Flora- en faunawet**
- 7 Luchtkwaliteitsonderzoek**
- 8 Mer beoordelingsnotitie**



Bijlage 3. Inrichtingsvisie





