

Projectbesluit

Fietsverbinding ZWR Stolwijkersluis

Ruimtelijke onderbouwing

Inhoudsopgave

1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Ligging projectgebied	7
1.3 Procedure	8
1.4 Leeswijzer	8
2. Beleid	9
2.1 Europees- en Rijksbeleid	9
2.2 Provinciaal beleid	10
2.3 Gemeentelijk beleid	12
3. Randvoorwaarden	17
3.1 Geluidhinder	17
3.2 Bodem	17
3.3 Externe Veiligheid	18
3.4 Lucht	18
3.5 Water	19
3.6 Ecologie	20
3.7 Cultuurhistorie	23
3.8 Kabels en leidingen	25
3.9 Verkeer en parkeren	25
4. Projectbeschrijving	27
4.1 Beschrijving projectgebied en omgeving	27
4.2 Tracébeschrijving	27
4.3 Landschappelijke inpassing tunnel	28
5. Juridische opzet	31
6. Financiële uitvoerbaarheid	33
7. Maatschappelijk uitvoerbaarheid	35
7.1 Inspraak en vooroverleg ex artikel 5.1.1 Bro	35
7.2 Ter inzagelegging	37

Bijlage 1 Vooroverlegreacties

Bijlage 2 Aanvraag bouwvergunning fietstunnel



Afbeelding 1 Globale ligging projectgebied (bron: google maps)

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Ten zuiden van de kern van Gouda wordt de nieuwe rondweg N207-Zuidwestelijke Randweg (N207/ZWR) aangelegd. De N207/ZWR dient de overlast door verkeer binnen Gouda te verminderen, de verkeersafwikkeling in Gouda te verbeteren en de ontsluiting van de Krimpenerwaard een nieuwe impuls te geven. Hiervoor is op 11 november 2009 door de provincie Zuid-Holland een inpassingsplan vastgesteld. Ter hoogte van Stolwijkersluis is rondom de rondweg de aanleg van het Veenweidepark voorzien alsmede de verwezenlijking van een noord-zuidverbinding tussen de Gouderaksedijk en de Gouderaksetiendweg voor fietsers, ruiters en voetgangers. Deze langzaamverkeerverbinding loopt deels onder de N207/ZWR door.

Het initiatief voor de langzaamverkeerverbinding is ontstaan onder bewoners en belangengroepen in reactie op de voorgenomen aanleg van de N207/ZWR. Deze randweg doorsnijdt een aantal agrarische percelen in Stolwijkersluis, waardoor er een barrière ontstaat. Door de aanleg van deze fietsverbinding wordt deze barrière geslecht en ontstaat er een nieuwe verbinding tussen 'stad' en 'land'. De gemeente Gouda en de provincie Zuid-Holland geven hier graag invulling aan met toepassing van onderhavig ruimtelijk besluit.

De fietsverbinding inclusief fietstunnel valt gedeeltelijk binnen het plangebied van het inpassingsplan N207/ZWR en is binnen het inpassingsplan ook mogelijk gemaakt. Een deel van de fietstunnel (beide uiteinden) alsmede het verdere verloop van de fietsverbinding valt echter buiten het inpassingsplan N207/ZWR. Voor deze gronden geldt het bestemmingsplan Gouderaksedijk (vastgesteld 1970), waarin de gronden een agrarische bestemming hebben. Een fietstunnel en een fietsverbinding zijn in strijd met deze bestemming.

In afstemming met de provincie Zuid-Holland wenst Gouda een juridisch-planologische procedure te doorlopen die de aanleg van de fietsverbinding en -tunnel mogelijk maakt. Om deze strijdigheid weg te nemen is een projectbesluit ex artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zoals deze gold op 31 september 2010, vastgesteld. In dat kader is deze ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Het projectbesluit loopt vooruit op het bestemmingsplan Stolwijkersluis, waarvoor de procedure in 2010 is gestart met het opstellen van een voorontwerp.

1.2 Ligging projectgebied

De ligging en begrenzing van het projectgebied is weergegeven in afbeelding 1. Zoals te zien op deze afbeelding ligt het projectgebied in het zuiden van Gouda in het open veenweidelandschap van de Krimpenerwaard en in de nabijheid van de Hollandsche IJssel. Het projectgebied is ruimer dan de feitelijk aan te leggen fietsverbinding en -tunnel omdat het exacte verloop van het fietspad nader wordt ingevuld bij het ontwerp van het Veenweidepark Gouda (door de Dienst Landelijk Gebied), zoals opgenomen in het ontwerp natuurbeheerplan Zuid-Holland.

Het projectgebied loopt vanaf de achterkant van de (huis)kavels aan de Gouderaksedijk (ter hoogte van Gouderaksedijk 75/77) langs de rioolwaterzuiveringsinstallatie in zuidelijke richting. De aansluiting met de Gouderaksedijk is nog niet geheel bekend en maakt derhalve geen deel uit van het projectgebied. Ter hoogte van de geplande N207/ZWR maakt de fietsverbinding een 'knik', waarna het projectgebied verder doorloopt richting de Gouderakse Tiendweg. Het projectgebied stopt evenwel ter hoogte van de gemeentegrens. De aansluiting met de Gouderakse Tiendweg maakt geen deel uit van het projectgebied. De Gouderakse Tiendweg ligt in de gemeente Ouderkerk en heeft in het hier geldende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer', welke een fietspad toelaat.

De tunnelbak is reeds mogelijk gemaakt binnen het onlangs vastgestelde inpassingsplan N207/ZWR. De uiteinden van de fietstunnel en het verdere fietspad worden meegenomen in onderhavig projectbesluit. Derhalve is er als het ware sprake van twee projectgebieden, respectievelijk ten noorden en ten zuiden van de toekomstige N207/ZWR.

1.3 Procedure

Volgens het geldende bestemmingsplan Gouderaksedijk is het realiseren van de fietsverbinding en -tunnel niet toegestaan. Ter verwezenlijking van deze fietsverbinding en de aansluitingen op de fietstunnel wordt een projectbesluit genomen.

Het doel van dit projectbesluit is het mogelijk maken van een fietstunnel en de toekomstige fietsverbinding. Dit alles wel binnen duidelijke kaders, waardoor de aan het plan te verbinden rechtszekerheid niet in het gedrang komt. Onderdeel van de procedure is het samenstellen van een ruimtelijke onderbouwing als motivering voor de gevraagde afwijking van het geldende bestemmingsplan. Voor het projectbesluit is de wettelijke procedure gevolgd (zie ook hoofdstuk 6). Naast dit formele traject is ook direct afstemming gepleegd met belanghebbenden en overlegpartners, waaronder het buurtschap Stolwijkersluis en de gemeente Ouderkerk.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is in het beleidshoofdstuk het relevante beleidskader beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de relevante milieu- en overige aspecten. In hoofdstuk 4 is de beschrijving van het project weergegeven. In hoofdstuk 5 en 6 zijn achtereenvolgens de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

2. Beleid

In dit hoofdstuk wordt in het kort en voorzover relevant het beleidskader toegelicht, waarbinnen onderhavig projectbesluit moet passen. Achtereenvolgens wordt het nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid beschreven.

2.1 Europees- en Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte (2006) worden de uitgangspunten voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd, waarbij het gaat om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt. Een belangrijk onderdeel van de hoofdstructuur is het Groene Hart. Die bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van de waarden, plassen en venen in het Groene Hart dragen in belangrijke mate bij aan de kwaliteit van de Randstad als geheel.

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

2.1.2 Nota Belvédère (1999)

De Nota Belvédère, een gezamenlijk beleidsstuk van de ministeries van LNV, OC&W en VROM, is opgesteld vanuit de gedachte om de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van de ruimte. In de nota is een visie op de samenhang tussen cultuurhistorie en ruimtelijk beleid opgenomen. Het doel is tweeledig; verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het cultureel erfgoed. Het cultureel erfgoed moet gezien worden als een ruimtelijke kwaliteit die een volwaardige plaats moet krijgen in de ruimtelijke planvorming.

De Krimpenerwaard is aangewezen als speciaal aandachtsgebied met grote cultuurhistorische waarden. Samen met de Lopikerwaard vormen deze waarden wat betreft landschap en schaal één geheel en vormen het grootst aaneengesloten veenweidegebied van Nederland. De karakteristieke lange en smalle kavels van het slagenlandschap zijn typerend voor de cope-ontginningen van het veen. Het veenweidelandschap wordt gezien als fysieke drager met als specifieke kenmerken de visuele openheid en weidsheid. In het rivierbedijkingslandschap zijn de rivierdijken, karakteristieke lintbebouwing en dijkmagazijnen belangrijke cultuurhistorische waarden. De consequenties voor het aspect cultuurhistorie van onderhavige ontwikkeling zijn beschreven in § 3.7.

2.1.3 Water

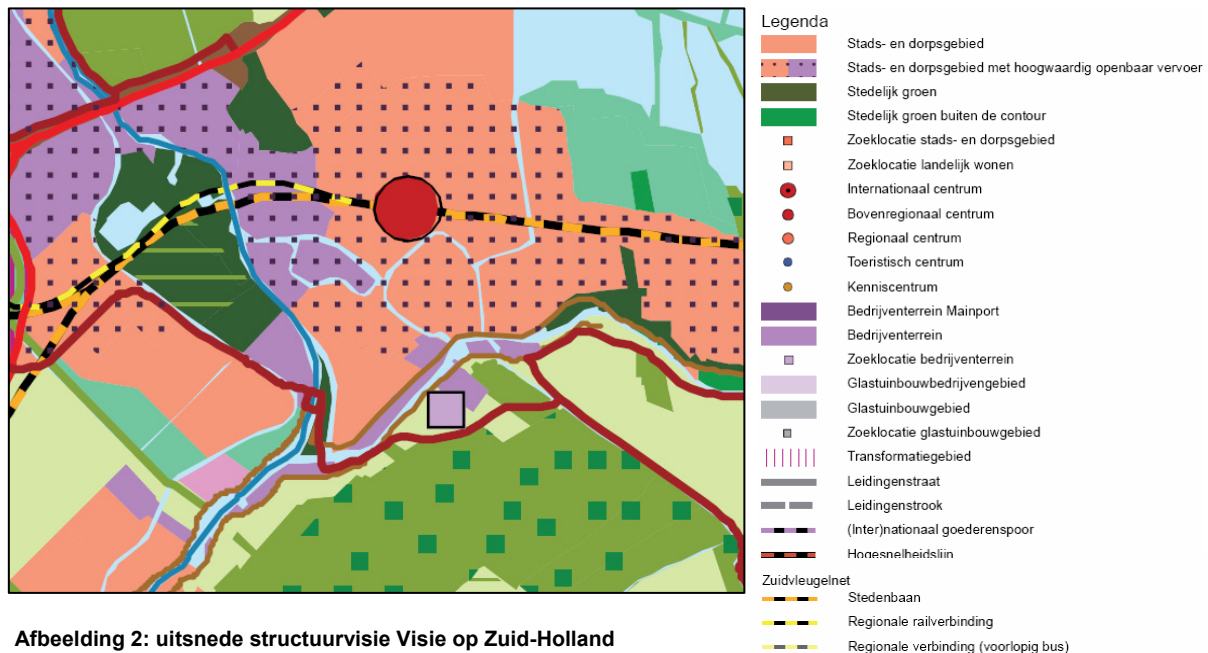
Op Europees en nationaal niveau heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de verplichte 'watertoets'. Deze watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening. Sinds 2001 wordt de watertoets toegepast op plannen die gevolgen voor de waterhuishouding kunnen hebben. Een watertoets is verplicht als het gaat om een functieverandering en/of bestemmingswijziging.

Op basis van informatie en randvoorwaarden vanuit waterbeheerders, het waterbeleid en relevante bodemgegevens zijn de verschillende wateraspecten uitgewerkt in een waterparagraaf. De waterparagraaf beschrijft het huidige watersysteem alsmede de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het toekomstige watersysteem. De waterparagraaf is afgestemd met de waterbeheerder en vervolgens verwerkt in de ruimtelijke onderbouwing. De consequenties voor het aspect water voor onderhavige ontwikkeling zijn beschreven in § 3.5.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'

Op 2 juli 2010 hebben Provinciale Staten de structuurvisie Visie op Zuid-Holland vastgesteld. Met het vaststellen van de structuurvisie komt het streekplan en de nota Regels voor Ruimte te vervallen. In deze Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De kern van de structuurvisie 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 de provincie 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.



Afbeelding 2: uitsnede structuurvisie Visie op Zuid-Holland

Hoofdlijnen van de structuurvisie

Zuid-Holland is een dichtbevolkte provincie, met 3,5 miljoen mensen en veel economische bedrijvigheid. De beschikbare ruimte wordt intensief benut voor wonen, werken en ontspanning. Ook is ruimte nodig voor verkeer, voor dijken die beschermen tegen overstromingen, landbouw, natuur en water. Niet alles kan overal en daarom zijn er keuzes nodig. In de Provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' staan de keuzes van de provincie over het gebruik van de beschikbare ruimte.

De provincie maakt deze keuzes door op kaartbeelden te ordenen, vraagstukken te agenderen, programma's te ontwikkelen, en onderzoek uit te voeren. De provincie stuurt op hoofdlijnen, volgens de nieuwe stijl van besturen: "Lokaal wat kan, provinciaal wat moet".

De provincie wil met 'Visie op Zuid-Holland' de samenhang, herkenbaarheid en diversiteit in Zuid-Holland versterken. Het gaat om vijf hoofdpogingen:

1. Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
2. Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
3. Divers en samenhangend stedelijk netwerk;
4. Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
5. Stad en land verbonden.

Door middel van de aanleg van een fietsverbinding wordt de bereikbaarheid van het buitengebied verbeterd en hiermee stad en land verbonden. Het projectbesluit past derhalve binnen de uitgangspunten van de provinciale structuurvisie.

2.2.2 Verordening Ruimte

De provincie Zuid-Holland heeft de Verordening Ruimte opgesteld welke op 2 juli 2010 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.

De verordening omvat hoofdzakelijk regelingen voor gebieden buiten de bebouwingscontouren, gronden van de ecologische hoofdstructuur, nationale landschappen, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, primaire en regionale waterkeringen, groepsrisico externe veiligheid (afweging volgens CHAMP-methodiek), molenbiotop en landgoederenbiotopen. Het projectbesluit voldoet aan de gestelde eisen in de Verordening Ruimte.

2.2.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

Het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is gebaseerd op de Nota Mobiliteit en bestaat uit 2 delen; deel A bevat de hoofdlijnen van beleid terwijl deel B ingaat op de Beleidsagenda.

In het PVVP zijn in deel A voor het taakveld 'Fiets' een aantal beleidslijnen opgenomen. De provincie geeft aan dat het aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur soms onvermijdelijk zal zijn, met name wanneer er nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen in gang gezet moeten worden. Het investeren in fietsvoorzieningen wordt in dit verband gerelateerd aan de investeringen in hoogwaardig regionaal openbaar vervoer om de overstap tussen openbaar vervoer, auto en fiets soepeler te laten verlopen.

Voor de fietsnetwerken is een aantal aspecten van belang:

- stevige intensivering utilitair en recreatief verkeer;
- toename van het fietsgebruik;
- verbeteren van de verkeersveiligheid;
- versterken van het vervoer per fiets in ketenmobiliteit.

De provincie Zuid-Holland wil het fietsnetwerk verder versterken door het aanleggen van nieuwe vrijliggende, bovenlokale en regionale fietsverbindingen. Deze fietspaden krijgen veelal een recreatieve en tegelijk een utilitaire functie. Er heeft een uitgebreide verkenning plaatsgevonden naar de ontbrekende schakels in het netwerk. Daarnaast is het nieuwe provinciale beleid gericht op het creëren van nieuwe verbindingen tussen kernen/steden. Het kruisen/doorbreken van (al dan niet natuurlijke) barrières is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De realisatie van een fietstunnel en -verbinding is niet specifiek benoemd in het PVVP, maar past wel binnen het algemene beleid.

2.2.4 Fietsplan 2008

In 2001 is het provinciale fietsbeleid geconcretiseerd in het 'Fietsplan 2001 provincie Zuid-Holland'. Het Fietsplan 2001 bestaat uit een deel 'beleid' en een deel 'uitvoering'. De uitvoering betreft een programma voor nieuwe vrijliggende fietsverbindingen met een eigen tracé en een programma voor aanvullende fietsvoorzieningen en stallingen bij bushaltes. Ook zijn er diverse flankerende beleidsmaatregelen geformuleerd op het gebied van onder andere voorlichting, bewegwijzering en fietsvaardigheden.

Medio 2006 heeft de Commissie voor Onderzoek van de Rekening (COR) onderzoek gedaan naar de effecten van het Fietsplan 2001. De resultaten van het onderzoek zijn besproken in de Statencommissie Mobiliteit Kennis en Economie. Deze Statencommissie onderschrijft de conclusies van het onderzoek en is eveneens van mening dat het Fietsplan 2001 niet meer voldoet. Het advies van de Statencommissie om aan Gedeputeerde Staten de opdracht te geven een nieuw Fietsplan te maken, is overgenomen door Provinciale Staten. Het nieuwe Fietsplan moet voldoen aan de volgende kaders:

- Stel realistische doelen
- Stem af met partners
- Maak de financiering transparant en inzichtelijk
- Stel prioriteiten
- Benoem één aanspreekpunt
- Maak elke vier jaar een actualisatie van het Fietsplan

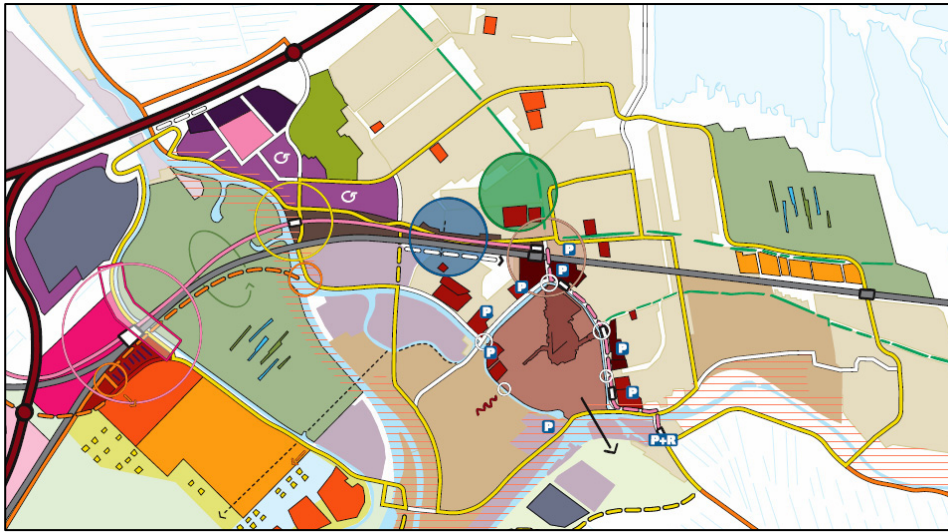
Concrete opdrachten uit het Coalitieakkoord voor de huidige collegeperiode zijn realisatie van 75 kilometer extra fietspad, meer recreatieve infrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden (10% meer ten opzichte van huidig fietspadenplan) en de plaatsing van ten minste 3000 fietsparkeervoorzieningen. Met het Fietsplan 2008, Zuid-Holland méér op de fiets, is invulling gegeven aan deze opdracht.

Voorliggende ontwikkeling past binnen dit beleid door de uitbreiding van een fietsverbinding mogelijk te maken.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 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. Deze structuurvisie kan echter niet worden aangemerkt als een structuurvisie in het kader van de Wro. De gemeente zal daarom opnieuw een structuurvisie vaststellen; tot die tijd dient de bestaande Ruimtelijke structuurvisie wel als ruimtelijk beleidskader.



Afbeelding 3 Uitsnede ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005 - 2030

Gouda wil onder andere investeren in de relatie met het omliggende landschap. Dit landschap vormt een belangrijk deel van de Goudse identiteit. Plekken die in Gouda hoog worden gewaardeerd zijn bovendien veelal plekken waar het onderliggende landschap nog herkenbaar is of een duidelijke rol heeft gespeeld bij het ontstaan. Middels voorliggend plan wordt de relatie met het omliggend landschap versterkt door het beter bereikbaar maken. Hiermee ontstaan mogelijkheden voor het beter benutten van het groen rondom de stad.

2.3.2 Mobiliteitsplan

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

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

Het plan is een kapstok voor de verschillende deelnota's verkeer en vervoer, zoals voor fietsen en parkeren en de wijkverkeersplannen. De aanleg van de fietsverbinding zorgt voor een veilige en verantwoorde fietsverbinding en past binnen het beleid.

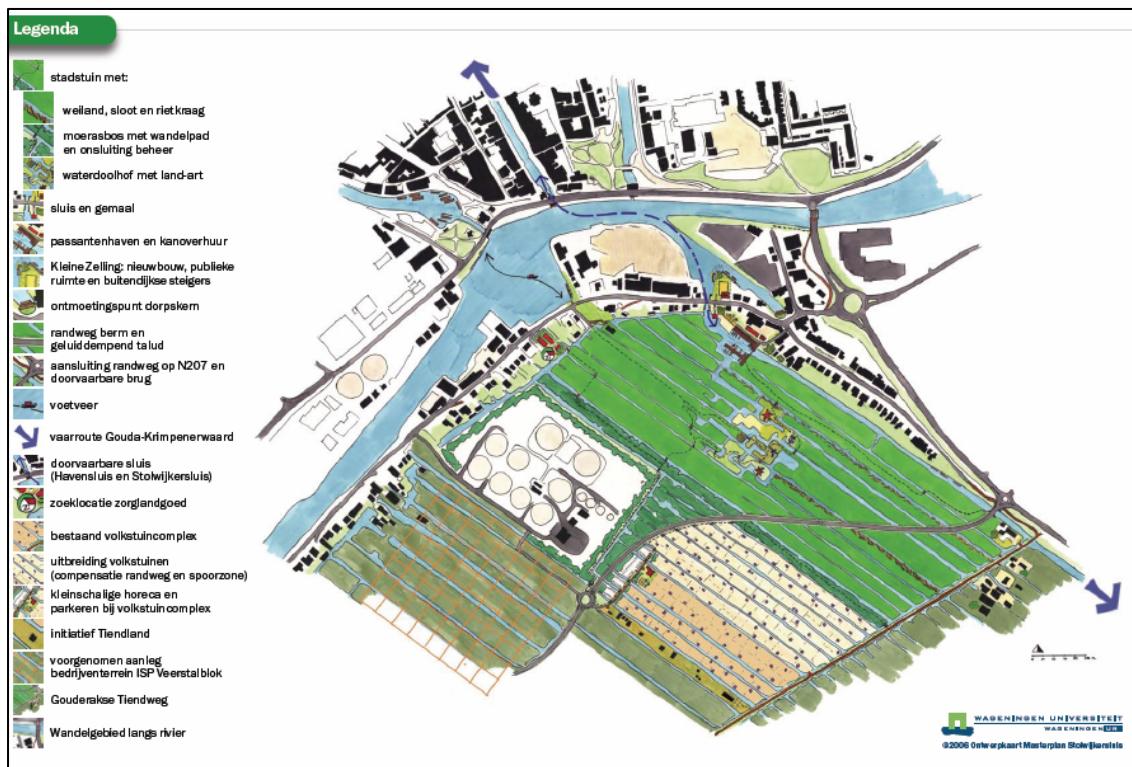
2.3.3 Gouda fietst beter door! 2007 - 2015

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. Nieuw Gouds fietsbeleid moet de fietser dus weer steviger op de kaart zetten. Onderhavige ontwikkeling is niet aangewezen binnen het beleid, maar het draagt wel bij aan de beleidsdoelstelling.

2.3.4 Masterplan Stolwijkersluis (2006)

Masterplan

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



Afbeelding 4 Ontwerpkart Masterplan

Onderhavige ontwikkeling is niet specifiek benoemd in het masterplan maar past binnen het gestelde beleid door bij te dragen aan de verbeterde bereikbaarheid van het gebied.

Ontwikkeling Veenweidepark Gouda

Op 10 juli 2006 hebben de provincie Zuid Holland, het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, de landinrichtingscommissie Krimpenerwaard en de gemeente Gouda een intentieovereenkomst ondertekend voor het haalbaarheidsonderzoek Masterplan Stolwijkersluis. De twee belangrijkste onderdelen in dit Masterplan zijn de restauratie van de rijksmonumentale Stolwijkerschutsluis en de realisatie van een stadstuin (Veenweidepark). Deze stadstuin is geprojecteerd in het gebied dat gelegen is tussen de Gouderakse dijk en de Gouderakse Tiendweg binnen de gemeente Gouda. Een deel van de benodigde percelen is in eigendom bij de gemeente Gouda. De overige percelen zijn in particuliere handen.

Ter realisatie van de stadstuin/Veenweidepark is aangesloten bij het "Veenweidepact Krimpenerwaard". Het Masterplan en het Veenweidepact streven nagenoeg hetzelfde na, namelijk het behoud van het veenweidelandschap met natuur en extensieve recreatieve mogelijkheden.

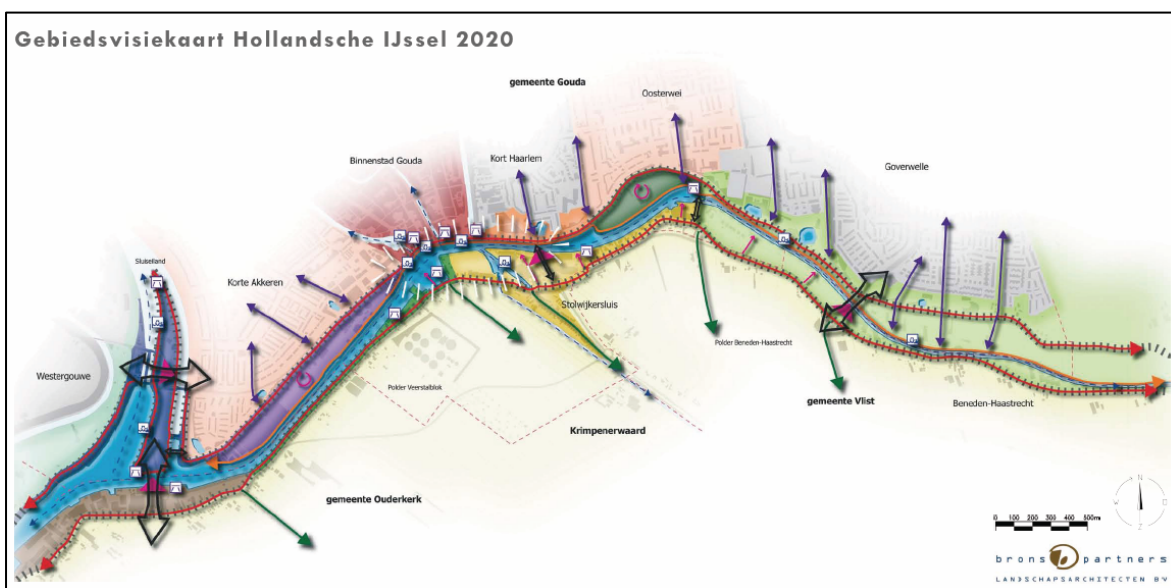
Op 1 december 2009 heeft het college van burgemeester en wethouders van Gouda ingestemd met het verder uitwerken van deze samenwerking met als het doel te komen tot een realisatieovereenkomst tussen de provincie en de gemeente Gouda voor realisatie van de stadstuin/ Veenweidepark.

Om de resthectares Veenweidepact ook daadwerkelijk in de beoogde stadstuin te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat dit gebied begrensd wordt als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in het natuurbeheerplan Zuid-Holland. Verwacht wordt dat hiermee circa 20 resthectares in het Veenweidepark kunnen worden gesitueerd. In dit kader is door de gemeente Gouda aan de provincie verzocht het betreffende gebied (met uitzondering van de gronden voor de N207/ZRW) te bestemmen als EHS-gebied. Met deze aanpak wordt ernaar gestreefd te voorkomen dat dit door de N207/ZWR doorsneden gebied verrommelt en aan landschappelijke kwaliteit verliest. De ontwikkeling van dit gebied tot EHS-gebied, door middel van een wijziging van het Natuurbeheerplan Zuid-Holland, kan hier een bijdrage aan leveren. Hier past natuurdoeltype 'kruidrijk grasland' bij, wat een combinatie met extensieve recreatie goed mogelijk maakt.

Het gebied zal de functie krijgen als entree vanuit Gouda naar het natuur- en agrarisch gebied in de Krimpenerwaard. Daarmee sluit de inrichting aan op de doelstelling van het Veenweidepact. Het is de intentie van de provincie Zuid-Holland om dit Veenweidepark te begrenzen als EHS. Het gebied is opgenomen in het in september 2010 vastgestelde Natuurbeheerplan 2011 van de provincie Zuid-Holland.

2.3.5 Gebiedsvisie Hollandsche IJssel 2020

In 2007 is voor het gebied de Hollandsche IJssel een gebiedsvisie opgesteld door Brons + Partners Landschapsarchitecten. Hierin wordt de Hollandsche IJssel gezien als een specifiek Gouds landschapstype aan de zuidzijde van de stad, dat het waard is om verbeterd te worden. In de visie op hoofdlijnen zijn enkele overkoepelende principes verwoord, die de Hollandsche IJssel weer als een visitekaartje van Gouda op de kaart moet zetten. De fietsverbinding past binnen deze principes.



Afbeelding 5 Gebiedsvisiekaart Hollandsche IJssel (bron: Brons + Partners)

2.3.6 Bestemmingsplan Gouderaksedijk

De tunnel valt grotendeels binnen het inpassingsplan Zuidwestelijke Randweg (vastgesteld door Provinciale Staten op 11-11-2009) en is ook binnen het plan mogelijk gemaakt. Een deel van de tunnel (de beide uiteinden) valt echter buiten het inpassingsplan N207/ZWR. Het hier vigerende bestemmingsplan is Gouderaksedijk (vastgesteld 1970) en de bestemming is Agrarische doeleinden klasse B. Een fietstunnel en de aanleg van een fietspad zijn strijdig met deze bestemming. Om deze strijdigheid weg te nemen is voorliggend projectbesluit ex artikel 3.10 Wro, zoals deze gold op 31 september 2010, genomen. In dat kader is deze ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

3. Randvoorwaarden

De laatste jaren is in toenemende mate het besef gegroeid dat ruimtelijke ordening en milieu twee beleidsvelden zijn die met elkaar te maken hebben, rekening met elkaar moeten houden en elkaar kunnen versterken. Het gemeenschappelijke doel dat aan beide beleidsvelden ten grondslag ligt, is het creëren van een goede kwaliteit van het leefmilieu (de omgevingskwaliteit). Om dit te bereiken geldt voor het projectbesluit dat toetsing plaats dient te vinden aan specifieke ruimtelijke milieunormen zoals normen ten aanzien van geluid, bodem en luchtkwaliteit.

3.1 Geluidhinder

Algemeen

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid kan de omgeving in steeds sterkere mate belast worden met geluid.

Regelgeving

De Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in het kader van geluidhinder van belang.

Bij nieuwe ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen of geluidproducerende bronnen dient de geluidssituatie in beeld gebracht te worden. Daarbij kunnen de volgende bronnen van geluid van belang zijn, wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai.

Conclusie

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaai, spoorlawaai en industrielawaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder.

Binnen het projectgebied zijn echter geen nieuwe geluidgevoelige objecten of geluidproducerende bronnen gepland. Hierdoor hoeft er geen akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden en kan worden geconcludeerd dat de Wet geluidhinder de uitvoerbaarheid van het projectbesluit niet in de weg staat.

3.2 Bodem

Algemeen

De tijd dat elke vervuiling moest worden aangepakt ligt achter ons. Belangrijkste criterium hierbij is of de vervuiling zodanig is dat er sprake is van risico's voor gezondheid of milieu. Milieurisico's (verspreiding en ecologie) komen wel voor, maar meestal gaat het erom dat eventuele vervuilingen afstemming vereisen met bepaalde ontwikkelingen. Op dit moment is er sprake van een omslag van saneren naar beheren en behoeven alleen de zogeheten "ernstige vervuilingen" in meer of mindere mate aangepakt te worden. De maatregelen worden daarbij afgestemd op de functie.

Regelgeving

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Onderzoek

In het kader van onderhavig projectbesluit is het van belang of op een locatie in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden en zo ja, welke invloed deze activiteiten hebben gehad op de bodemkwaliteit. Te plaatse van de tunnel (zuidelijke randweg) is in het kader van het planvorming door Movares in 2006 een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd. Daarbij is rondom de tunnel geen bodemverontreiniging aangetroffen.

Conclusie

Vanwege de toekomstige functie van het projectgebied als fietsverbinding zullen geen mensen langer dan 5 uur aanwezig zijn en is aanvullend bodemonderzoek niet noodzakelijk. Vanuit het aspect bodemkwaliteit zijn voor onderhavig projectbesluit geen beperkingen.

3.3 Externe Veiligheid

Sinds 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht. In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken ¹) en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

In de omgeving van de gronden waarop het fietspad wordt gerealiseerd zijn geen bedrijven, inrichtingen of routes van gevaarlijke stoffen aanwezig. Het projectgebied valt niet binnen enige risicocontour van een route voor gevaarlijke stoffen. Over de N207/ZWR zal vervoer gaan plaatsvinden van gevaarlijke stoffen. Nu een fietspad geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object is, hoeft bij het nemen van het projectbesluit geen rekening te worden gehouden met de normen op basis van het Bevi.

Conclusie

Vanuit het aspect externe veiligheid zijn voor onderhavig projectbesluit geen beperkingen.

3.4 Lucht

Algemeen

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

Regelgeving

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk vijf (luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer (Wm). In dit hoofdstuk heeft Nederland de Europese kaderrichtlijn (1996/62/EG), de eerste dochterrichtlijn (1999/30/EG) en de tweede dochterrichtlijn (2000/69/EG) geïmplementeerd in nationale wetgeving. Het doel is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De implementatie van de kaderrichtlijn en dochterrichtlijnen is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van mensen. De grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen geven het kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan, dat op een gegeven tijdstip moet zijn bereikt.

¹ Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Voor de periode tussen het inwerkingtreden van het besluit en het verlenen van derogatie door de EU is het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Onderzoek

Er worden middels onderhavig projectbesluit geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die de luchtkwaliteit beïnvloeden. Derhalve bestaat er geen noodzaak om luchtkwaliteitonderzoek uit te voeren omdat het projectbesluit onder de regeling NIBM valt.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige projectbesluit.

3.5 Water

Algemeen

Middels de watertoets wordt in een vroeg stadium bekeken wat de gevolgen zijn van ruimtelijke ingrepen. De watertoets omvat het proces van het vroegtijdig informeren van de waterbeheerder en het adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

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.

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).

Watertoets

In het kader van de watertoets dient overleg plaats te vinden met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. In het kader van het vooroverleg ex artikel 5.1.1 Bro is voorliggend projectbesluit ter beoordeling aan het Hoogheemraadschap voorgelegd. Het Hoogheemraadschap heeft te kennen gegeven in te kunnen stemmen met onderhavige ontwikkeling.

Waterberging

Met de aanleg van de fietsverbinding en -tunnel wordt agrarisch land getransformeerd. Hierdoor verandert het waterhuishoudkundige regime in enige mate. Het percentage verhard oppervlak neemt toe, als gevolg waarvan neerslag snel tot afstroming komt.

Zonder compenserende maatregelen kan de waterhuishoudkundige situatie hierdoor verslechteren. Daarom wordt in het plan of in de directe omgeving van het plan gezorgd voor voldoende uitbreiding van het wateroppervlak, indien dit noodzakelijk is.

In het kader van de aanleg van de N207/ZWR vindt reeds compensatie plaats van verhard oppervlak, waarbij sprake is van een overcapaciteit. De aanleg van de fietstunnel inclusief de aansluitingen op het fietspad zijn meegenomen bij de compensatie van de N207/ZWR. In de berekening van de watercompensatie van de aanleg van de ZWR is een overwaarde in de compensatie meegenomen. In de ontwerpnota van DHV ten aanzien van de ontwikkeling ZWR is aangegeven dat er voor de ZWR (als compensatie voor dempingen en als compensatie voor de toename van de verharding) 0,937 ha water moet worden aangelegd. In het ZWR-project wordt 1,51 ha aangelegd (bron: Toelichting Inpassingsplan ZWR, pagina 80). Het fietspad wordt circa 800 meter lang en 3,5 meter breed. Dit geeft een verhard oppervlak van 2.800 m². Het Hoogheemraadschap van Schieland verlangt 12% compensatie van de toename aan verharding en dat is in deze situatie 336 m² (0,0336 ha). Dit betekent dat in het kader van de ZWR en het fietspad een compensatie zou moeten worden gerealiseerd van (0,937 + 0,0336:) 0,9706 ha. Het 'overschot' aan waterberging, dat in het kader van de ZWR wordt gerealiseerd, bevat ruimschoots voldoende compensatiewater voor de toename aan verharding van bedoeld fietspad.

Daarnaast wordt in verband met de aanleg van de tunnel/ fietspad ook weer een extra sloot gegraven, waardoor op het wateraspect zeker geen problemen te verwachten zijn.

Vergunningen/ Ontheffingen

Voor het projectgebied is de Keur van het Hoogheemraadschap van toepassing. Voor het graven en dempen van watergangen en eventuele overige werkzaamheden aan en langs watergangen wordt een watervergunning aangevraagd.

Dit is met name van belang voor de te graven aansluitpunten van het fietspad op de tunnel en de fietstunnel zelf. De afstemming met het Hoogheemraadschap over de fietstunnel met aansluitpunten heeft evenwel reeds plaatsgevonden in het kader van het inpassingsplan N207/ZWR.

Voor onderhavig projectbesluit is daarnaast van belang dat de watergang langs de geplande N207/ZWR ter hoogte van de fietstunnel wordt omgeleid. Hiervoor wordt aan beide zijden van de N207/ZWR een brug in het fietspad aangelegd. Voor deze bruggen en de te vergraven watergangen wordt te zijner tijd een vergunning aangevraagd.

Waterkwaliteit

Het onderhavige plan heeft geen nadelige invloed op de waterkwaliteit van het gebied. Het hemelwater zal middels de berm tot afstroming richting het oppervlaktewater komen.

Conclusie

De ruimtelijke onderbouwing is voorgelegd aan het Hoogheemraadschap voor een wateradvies. Het hoogheemraadschap heeft d.d. 20 september 2010 aangegeven met het bovenstaande te kunnen instemmen. Het aspect water vormt voornamelijk geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige projectbesluit.

3.6 Ecologie

Algemeen

Natuur en groen wordt over het algemeen positief gewaardeerd. Zowel in als buiten de stad vertoeven veel mensen in hun vrije tijd graag in de bossen en de parken in en rond de stad. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woongebied. Ook de aanwezigheid van dieren, bijvoorbeeld vogels, in de stad wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor deze dieren van essentieel belang.

Regelgeving

Natuurbeschermingswet 1998

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:

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

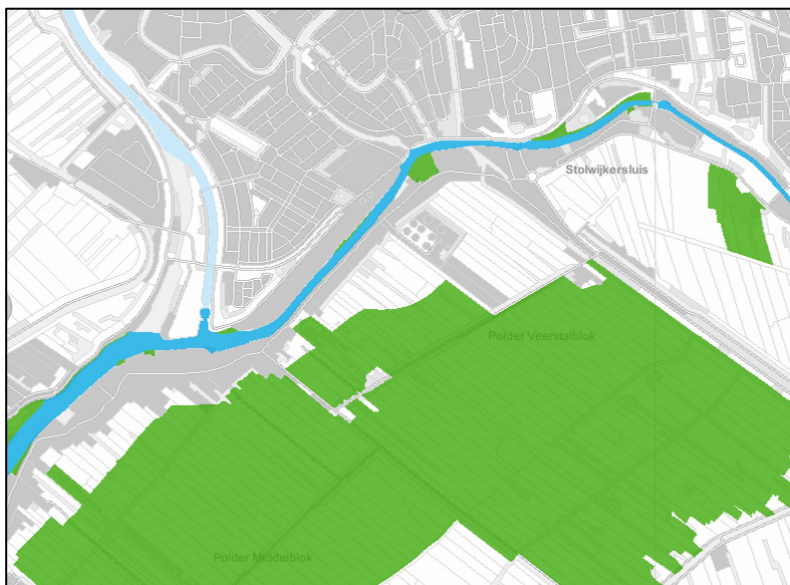
De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van LNV).

Bij de voorbereiding van het projectbesluit moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het project 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. In de nabije omgeving van het projectgebied bevinden zich geen Natura2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten, waarop effecten kunnen worden verwacht, waardoor geen verdere maatregelen of procedures noodzakelijk zijn.

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. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones (zie afbeelding 6).

Het tracé ligt niet in bestaand EHS-gebied. De natuurwaarden komen door de aanleg van het fietspad niet in het geding. Wel is het projectgebied en de directe omgeving in verband met de ontwikkeling van het Veenweidepark voorgedragen om opgenomen te worden in de EHS (zie ook paragraaf 2.3.4). Het park wordt gerealiseerd als toegankelijke natuur, waarbij in het kader van het Veenweidepact gezocht is naar hectares te realiseren natuur. Hierbij wordt opgemerkt dat het ontwerp van het fietspad wordt gemaakt inclusief het ontwerp van het Veenweidepark door de Dienst Landelijk Gebied.



Afbeelding 6 Ligging Ecologische Hoofdstructuur (bron: kaart Provinciale Ecologische Hoofdstructuur)

Flora- en faunawet

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van wilde dieren- en plantensoorten. In de wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen, alsmede de soortbeschermingsparagrafen uit de Natuurbeschermingswet. Tevens is een deel van de verplichtingen op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen. De Flora- en faunawet verbiedt om dieren te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren.

Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

In en rond het plangebied van de N207/ZWR en daarmee ook onderhavig projectgebied zijn verschillende beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet aangetroffen waarvoor geen vrijstelling van de verbodsbepalingen geldt en derhalve een ontheffing aangevraagd moet worden. Deze ontheffingen worden op grond van artikel 75 Flora- en faunawet verleenbaar geacht, op basis van de in het compensatieplan aangegeven mitigerende en compenserende maatregelen. De ontheffingsaanvraag voor de N207/ZWR is medio maart/april 2010 door de provincie Zuid-Holland ingediend.

In het inpassingsplan N207/ZWR is geconstateerd dat in en in de directe omgeving van het onderhavige projectgebied sprake is van de aanwezigheid van de ringslang. In het kader van de N207/ZWR zijn reeds verschillende mitigerende en compenserende maatregelen voorzien bij de aanleg van de randweg. De effecten op natuur en de mogelijkheden om deze effecten te verzachten/mitigeren en waar nodig te compenseren zijn beschreven in het rapport 'Bepaling compensatieopgave natuur N207 Zuidwestelijke Randweg'. Hieronder zijn kort de mitigerende maatregelen en de compensatieopgave voor het definitieve ontwerp van de N207/ZWR samengevat.

Mitigatie opgave

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

Bij de N207/ZWR zijn in het gebied 4 faunapassages gepland, waarmee wordt voldaan aan de opgave voor de geleiding van de ringslang, kleinere zoogdieren en amfibieën.

Compensatie opgave

- 4 hectare optimaal weidevogelgebied (voor slobbeend, grutto en tureluur);
- 5 hectare dotterbloemhooiland (voor EHS en voor ringslang);
- poel van 50 m²;
- 0,65 hectare open water - voor vissen (bittervoorn), libellen (groene glazenmaker), amfibieën en watervegetatie (krabbescheer);
- 19,6 hectare voorkeursleefgebied ringslang. Deze moet worden voldaan door de aanleg van overwinteringsputten en broeihopen en het geschikt maken van het leefgebied door de aanleg van natuurvriendelijke oevers (circa 1.300 meter) en water.

Verder is in het kader van het inpassingsplan N207/ZWR geadviseerd om aanvullend 2,35 hectare natte bosschage te compenseren. Dit draagt tevens bij aan de ontwikkeling van leefgebied voor de ringslang. Hieronder volgt hoe in het definitieve ontwerp voor de N207/ZWR is omgegaan met bovenstaande opgave.

Compensatie opgave ringslang

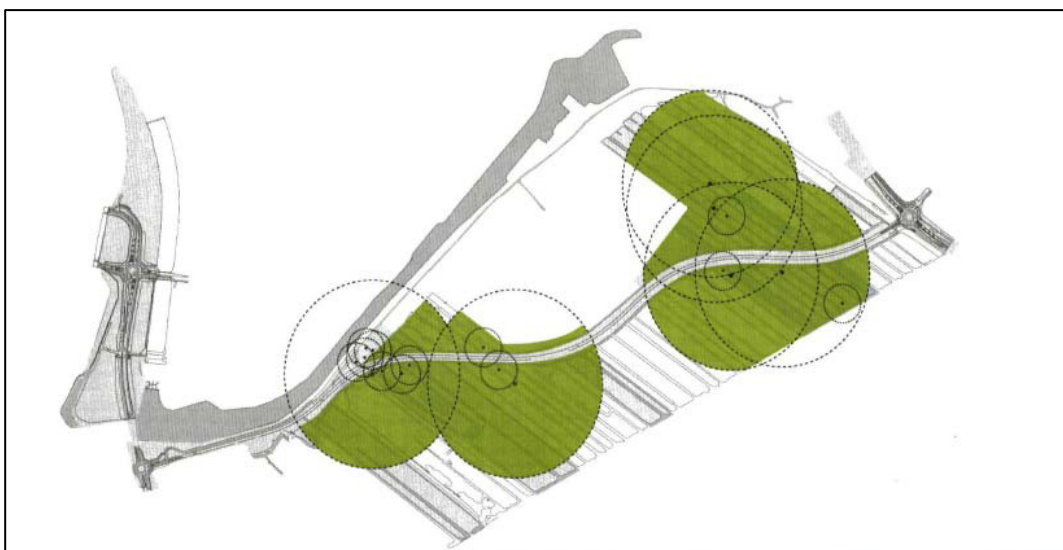
- Overwinteringsput: een gebied met een straal van 50 meter om de put mag worden gerekend als compensatie voor de ringslang;
- Broeihoop: een gebied met een straal van 250 meter om de put mag worden gerekend als compensatie voor de ringslang.

Met in totaal 12 overwinteringsputten en 6 broeihopen wordt voldaan aan de compensatie opgave voor de ringslang als gevolg van de N207/ZWR. Omdat de gebieden die mogen worden gerekend als compensatie voor de ringslang elkaar overlappen en gedeeltelijk buiten het plangebied vallen, zijn delen van de gebieden niet meegeteld voor de compensatie opgave (zie afbeelding 7).

De aanleg van de fietstunnel inclusief de aansluitingen op het fietspad worden meegenomen bij de compensatie/mitigatie van de N207/ZWR. In de vervolgprocedure van het projectbesluit wordt bekeken of en welke mate compensatie/mitigatie noodzakelijk is voor de aanleg van het verdere gedeelte van het fietspad.

Op het moment dat de definitieve ligging van het fietspad bekend is, wordt beoordeeld of het nodig is vanuit de Flora- en faunawetgeving mitigerende of compenserende maatregelen te treffen, danwel een ontheffing van de Flora- en faunawet aan te vragen. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat indien compensatie/mitigatie dient plaats te vinden, dit wordt meegenomen in de totale ontwikkeling van de N207/ZWR en aansluit bij de reeds geplande compensatie/mitigatie in het gebied.

Er is reeds veel kennis over de aanwezige soorten in het gebied vanwege de onderzoeken in het kader van de ZWR. Op grond hiervan mag verwacht worden dat dit de realisering van de fietsverbinding niet zal belemmeren. Ook biedt het gebied voldoende ruimte voor eventuele maatregelen.



Afbeelding 7 Kaart compensatie ringslang in het kader van N207/ZWR (bron: inpassingsplan)

Van belang bij de ringslang is dat de aanleg van de fietsverbinding buiten het broedseizoen plaatsvindt en dat geen broeihopen of overwinteringsputten worden aangetast.

Conclusie

In het kader van opstellen van het projectbesluit zijn er vanuit de flora en fauna vooralsnog geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het gebied.

3.7 Cultuurhistorie

Bij cultuurhistorie, zowel boven- als ondergronds, gaat het om het bepalen van waardevolle elementen van de verstedelijkte omgeving van de bebouwde kom van Gouda en het landelijke gebied van de Krimpenerwaard. Hierin ligt de Polder Veerstablok.

In het kader van het inpassingsplan N207/ZWR heeft onderzoek plaatsgevonden naar de cultuurhistorische waarden in het gebied. In onderstaande paragraaf zijn relevante passages uit het inpassingsplan overgenomen.

3.7.1 Cultuurhistorie bovengronds (monumenten en cultuurlandschap)

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

De polder Veerstablok bezit nog waardevolle cultuurhistorische componenten waaraan de ontstaanswijze en ruimtelijke opbouw van de polder is af te lezen. De belangrijkste lijnen worden gevormd door het water van de Hollandsche IJssel met de Gouderaksedijk, de lintbebouwing en door de Gouderakse Tiendweg, die de grens van de eerste veenontginningsfase vormt. De relatie nederzetting-landschap heeft in dit gebied een hoge waarde. Deze lijn van de Hollandsche IJssel en Gouderaksedijk is niet alleen een duidelijke ruimtelijke grens tussen stad en land, maar vormt ook de oude ontginningsas van het landschap. De relatie met de Gouderakse Tiendweg is nog duidelijk zichtbaar.

Tussen de eerdergenoemde lijnen ligt de verlandde veenboezem Veerstablokboezem. Dit landschappelijk element maakt deel uit van een reeks van natuurgebieden langs de Gouderaksedijk. Deze natuurgebieden vormen groene lamellen naar het achtergelegen polderlandschap en weerspiegelen het natte karakter van het gebied. De kop van de Veerstablokboezem ter hoogte van de voormalige uitstroomopening naar de Hollandsche IJssel is een cultuurhistorisch waardevol element in het gebied.

Evenwijdig aan de ontginningsrichting en haaks op de dijk liggen in dit veenweidegebied noordwest-zuidoost georiënteerde kavels en sloten die het historische open- of slagenlandschap vormen.

3.7.2 Cultuurhistorie ondergronds (archeologie)

Algemeen

De wet op de archeologische monumentenzorg regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Deze wet is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de monumentenwet in werking getreden.

Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering.

Gemeentelijke archeologische basiskaart (2003)

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

Onderzoek

In het kader van het inpassingsplan N207/ZWR heeft een verkennend archeologisch onderzoek plaatsgevonden alsmede een aanvullend booronderzoek². Hierin is de locatie van de N207/ZWR onderzocht.

² Een inventariserend en waarderend veldonderzoek, Locatie 'Zuidwestelijke Randweg' gemeenten Gouda en Ouderkerk, STAR 104, Jacobs & Burnier, 2006

Hierin is de bewonings- en ontginningsgeschiedenis van het gebied omschreven op grond van beschikbare literatuur. Vanaf de prehistorie heeft de mens in het natte West-Nederland zich vooral gevestigd op de hoge en droge plaatsen, zoals rivierduinen (donken). Vanaf omstreeks 3000 voor Christus wordt ook de kuststreek langzamerhand in gebruik genomen. Daarachter lag een uitgestrekt veengebied waar Gouda middenin ligt, met grote rivieren en kleinere veenriviertjes.

Sporen van bewoning zijn alleen te verwachten langs de oevers van de grote rivieren. Vanaf het ontstaan van de Hollandsche IJssel, omstreeks het einde van de Romeinse tijd, zijn ook de oevers van de rivier de Hollandsche IJssel gebieden waar bewoning kan hebben plaatsgevonden.

Op grond van het uitgevoerde booronderzoek is een aantal aandachtspunten benoemd, die in het kader van de realisatie van de N207/ZWR verder moeten worden onderzocht. Voor het projectgebied zijn met name de volgende tekstgedeelten uit het inpassingsplan van belang.

Voor het tracé van de N207/ZWR wordt de kleirug ten zuiden van de rioolwaterzuivering doorsneden. Hoewel hier nu met een tweetal boringen geen archeologische indicatoren zijn aangetroffen heeft het gebied rondom deze kleirug nog een redelijk hoge archeologische verwachtingswaarde.

De gronden voor de geplande fietstunnel inclusief aansluitpunten (boornummer 65 en 66 in dat onderzoek) zijn in eerdergenoemd archeologisch onderzoek door middel van een waarderend booronderzoek verder onderzocht. Op basis van de resultaten is gebleken dat de verwachting dat op de kleirug ter plekke van de gezette boringen een vindplaats aanwezig is laag is. Vervolgonderzoek voor deze locatie is derhalve niet noodzakelijk.

Het gedeelte van het projectgebied tussen de Gouderaksedijk en de fietstunnel is niet archeologisch onderzocht. In de vervolgprocedure van onderhavig projectbesluit wordt bekeken tot welke diepte de werkzaamheden voor de aanleg van het fietspad reiken, of archeologisch onderzoek noodzakelijk is en op welke wijze hier in het definitieve projectbesluit mee wordt omgegaan. Ditzelfde geldt voor het gedeelte van het fietspad ten zuiden van de N207/ZWR tot aan de Gouderakse Tiendweg.

Conclusie

In het kader van opstellen van het projectbesluit zijn er vanuit archeologie en cultuurhistorie vooralsnog geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het gebied.

3.8 Kabels en leidingen

In het plangebied is ten behoeve van de ten westen van het projectgebied gelegen rioolwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) een rioolpersleiding gelegen. Dit is een planologisch relevante leiding. Bij de aanleg van het fietspad dient hier rekening mee gehouden te worden. De leiding inclusief de bijbehorende zakelijk rechtstrook worden juridisch-planologisch beschermd.

3.9 Verkeer en parkeren

Middels de voorgenomen fietsverbinding worden de omliggende groene en recreatiegebieden beter ontsloten vanuit het stedelijke gebied. Door groene en recreatiegebieden beter te ontsluiten vanuit het stedelijke gebied wordt de positieve beleveniswaarde van het Zuid-Hollands landschap vergroot waardoor de ruimtelijke kwaliteit in Zuid-Holland hoger wordt gewaardeerd.

Het fietspad sluit enerzijds aan op de Gouderaksedijk en anderzijds op de Gouderakse Tiendweg. Langs de N207/ZWR zijn geen fietspaden gelegen. Er is derhalve geen sprake van conflicterende situaties tussen fietsers en overige weggebruikers.

De fietsverbinding en daarmee ook de fietstunnel is tevens geschikt gemaakt voor ruiterverkeer. Breedte en hoogte van de fietstunnel zijn hierop ontworpen. De breedte van het fietspad dient minimaal 3 meter te bedragen.

4. Projectbeschrijving

4.1 Beschrijving projectgebied en omgeving

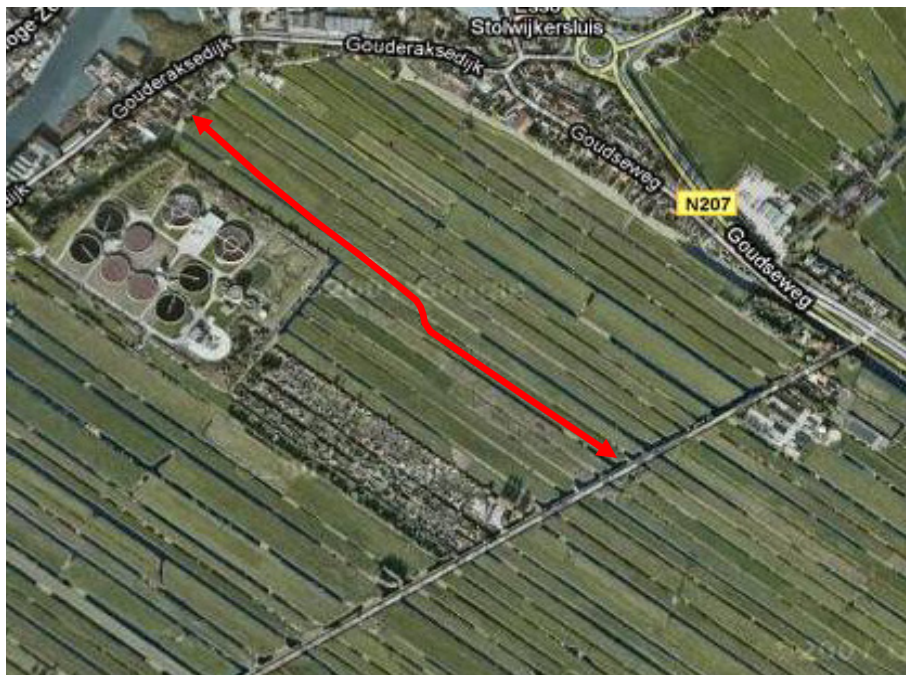
Ten zuiden van Gouda wordt de nieuwe rondweg N207/ZWR aangelegd. Een deel van het traject hiervan zal door de Krimpenerwaard lopen en de bestaande agrarische kavels doorsnijden. Middels voorliggend projectbesluit wordt een noord-zuid verbinding voor langzaam verkeer mogelijk gemaakt tussen de Gouderakse dijk en de Gouderakse Tiendweg, deels door middel van een fietstunnel onder de N207/ZWR door. Enkele kavels ten noorden van de N207/ZWR worden in de toekomst heringericht als Veenweidepark. De verbinding kan dan ook als ontsluiting van dit Veenweidepark gaan dienen.

De betreffende gronden zijn momenteel in agrarisch gebruik en in gemeentelijk eigendom.

4.2 Tracébeschrijving

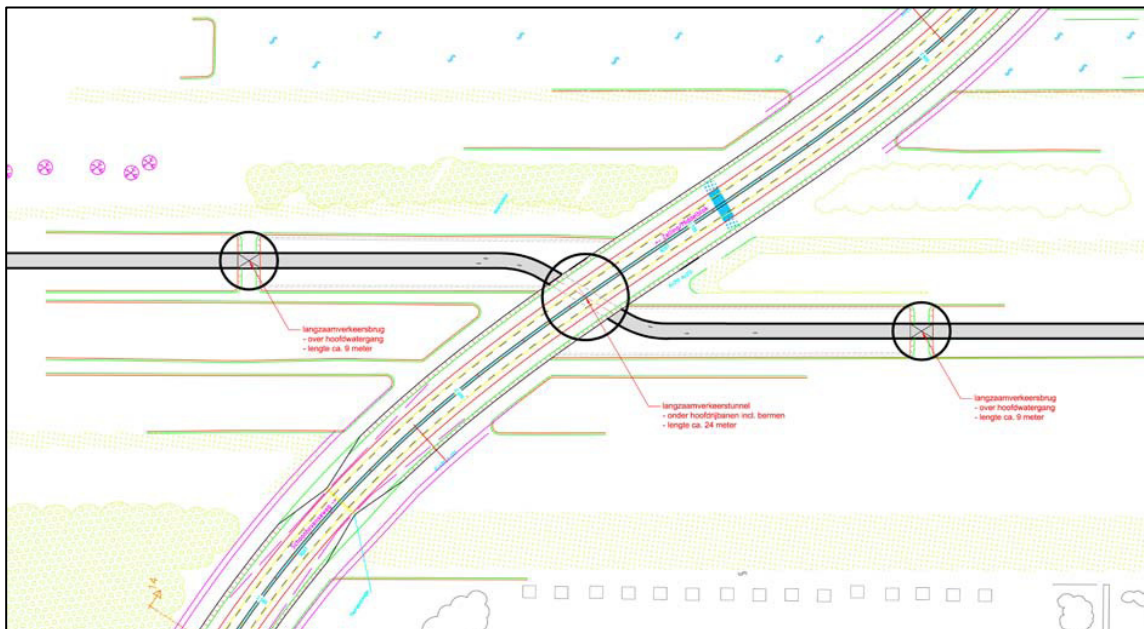
Aan de noordzijde is de globale aansluiting van de fietsverbinding op de Gouderaksedijk bekend. Het is de bedoeling om de fietsverbinding ter hoogte van de Gouderaksedijk 75/77 aan te sluiten. Hier wordt ter ontsluiting van de agrarische percelen op de Gouderaksedijk door de provincie een landbouwontsluitingsweg aangelegd. Hoogstwaarschijnlijk komt hier ook de definitieve aansluiting van de fietsverbinding.

Het gedeelte van de fietsverbinding richting de N207/ZWR is vooralsnog niet bekend, maar naar verwachting wordt de fietsverbinding zo direct mogelijk naar de fietstunnel gesitueerd. Een en ander is nog afhankelijk van de inrichting van het te ontwikkelen Veenweidepark. Het verloop en de aansluiting met de Gouderakse Tiendweg wordt naar verwachting ook zo direct (en recht) mogelijk gesitueerd.



Afbeelding 8 Globaal tracé fietsverbinding

Voor de aanleg van de fietsverbinding en -tunnel is door Brons + Partners (landschapsarchitecten) een modellenstudie uitgevoerd, waarin verschillende varianten zijn uitgewerkt en verschillende tunnelmogelijkheden voor de kruising met de N207/ZWR. In afbeelding 9 is de schets van deze fietstunnel inclusief aansluitpunten weergegeven. Vanuit de welstandscommissie is de wens uitgesproken om uit landschappelijk oogpunt een tracé te kiezen dat de kavelrichting volgt. Ook dient de tunnel te voldoen aan de eisen van sociale veiligheid.



Afbeelding 9 Schetsvoorstel model 6 fietstunnel inclusief aansluitingen fietspad (bron: Brons + partners)

Beschrijving van het schetsvoorstel model 6

Het fietspad loopt in een talud van 1 op 15 naar beneden de fietstunnel in. De breedte van de fietstunnel bedraagt ruim 5,5 meter en de lengte ruim 30 meter. Het fietspad kent een breedte van maximaal 5 meter. Deze aansluiting kent een haakse kruising met de N207/ZWR en ligt schuin in de kavels.

Ten behoeve van de hoofdwaterring, die hoofdzakelijk is gelegen langs de N207/ZWR wordt ter hoogte van de fietstunnel aan beide zijden omgeleid en loopt onder het fietspad door, daar waar het fietspad weer op maaiveldhoogte ligt. Aangezien het een hoofdwaterring betreft wordt het fietspad middels bruggen over het water gelegd.

Met uitzondering van enkele lichtpunten bij de fietstunnel wordt geen verlichting aangebracht langs het fietspad. Wel zal, hoofdzakelijk ter hoogte van de N207/ZWR en de aansluiting van de fietstunnel, sprake zijn van hekwerken.

Aanvraag bouwvergunning fietstunnel

Op 14 september 2010 is een aanvraag bouwvergunning ontvangen voor de fietstunnel (zie bijlage 2). Het projectbesluit maakt het verlenen van deze bouwvergunning planologisch mogelijk.

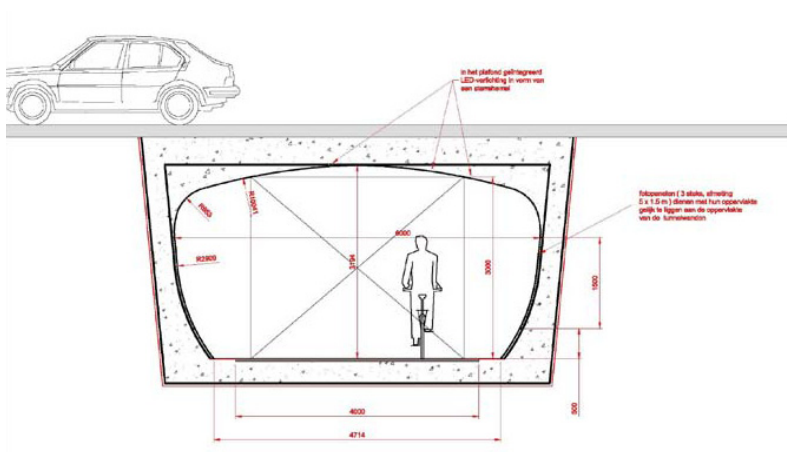
4.3 Landschappelijke inpassing tunnel

In de modellenstudie is verder aangegeven dat de aanleg van de N207/ZWR betekent dat er een barrière gaat ontstaan in de Krimpenerwaard. De noord-zuid structuur van de slagenverkaveling wordt door de nieuwe onafhankelijke lijn van het wegtracé 'doorbroken'.

De nieuw aan te leggen fietsverbinding zorgt dat de barrière geslecht wordt en er een nieuwe verbinding tussen 'stad' en 'land' gaat ontstaan. Vanuit landschappelijke oogpunt is het belangrijk dat de zich zo min mogelijk dient op te dringen, wat heeft geresulteerd in de volgende uitgangspunten voor het ontwerp van de fietsverbinding - en tunnel.

De helling en tunnelbak liggen als een slanke, elegante lijn in het landschap. De vormgeving gaat hiervan uit:

- Tunnelhoogte 3,0 meter, breedte minimaal 5,0 meter.
- Gebogen, wijkende wanden en afgeronde hoeken volgens afbeelding 10.
- Helling gemiddeld 1:20.
- Tunnelwanden beton, kwaliteit oppervlakte klasse B2 volgens CUR100.
- Kleur: Kleur beton lichtgrijs: grijschaal waarde "a" volgens CUR100
- De opstaande rand van de keerwand dient vanuit het omringende landschap zo minimaal mogelijk boven het maaiveld uit te steken, max. 20 cm boven maaiveld , breedte van deze rand max. 10 cm.
- De opstaande rand van de keerwand alsmede de voorzijde tunneldak dienen afgerond te zijn. Dit ook vanwege de slanke, elegante lijn in het landschap.
- De keerwanden van de hellingbaan en de wanden van de tunnel zijn lichtgebogen.
- De plafondverlichting bestaat uit in het plafond geïntegreerde LED-verlichting sterrenhemel.
- Verlichting ten behoeve van panelen (zie paragraaf Landschappelijke situering) integreren in wand of plafond.
- Kleur inkassing panelen is grasgroen, RAL 6010.
- Bestrating van bijvoorbeeld ZOAB (asfalt met een grove structuur). Dit in verband met paarden, die uitglijden op een helling van glad asfalt.



Afbeelding 10 Dwarsdoorsnede fietstunnel (bron: Brons + partners)

5. Juridische opzet

Dit projectbesluit maakt de beschreven ontwikkeling van de fietsverbinding alsmede de uiteinden van de fietstunnel planologisch mogelijk. De voorliggende rapportage geeft de ruimtelijke onderbouwing voor de voorgenomen ontwikkeling. De locatie en functie van de onderhavige gronden zijn aangegeven op de bij het projectbesluit behorende verbeelding (kaart). Hieraan zijn regels gekoppeld, welke bestaan uit bepalingen met betrekking tot de functie en de eventuele bouw mogelijkheden. Deze regels zijn opgesteld aan de hand van de, in deze rapportage genoemde, uitgangspunten en vormen het toetsingskader voor de bouwaanvragen.

Op 14 september 2010 is een aanvraag bouwvergunning ontvangen voor de fietstunnel (zie bijlage 2). Het projectbesluit maakt het verlenen van deze bouwvergunning mogelijk.

6. Financiële uitvoerbaarheid

De gronden voor het realiseren van de fietsverbinding - en tunnel zijn volledig in eigendom van de gemeente of de provincie. De realisering van de fietstunnel met aansluitingspunten komt voor rekening van de ontwikkelende partij, in dezen de provincie Zuid-Holland. Provinciale Staten hebben op 8 oktober 2009 (nr. 5992) besloten tot de aanleg van deze fietsverbinding en hiervoor budget beschikbaar gesteld. Hierbij wordt opgemerkt dat de provinciale bijdrage maximaal 2 miljoen euro bedraagt. Het plan wordt daarmee financieel haalbaar geacht. Het meest kostbare onderdeel, de fietstunnel, maakt onderdeel uit van de aanbesteding en realisatie van de aanleg van de N207/ZWR.

7. Maatschappelijk uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak en vooroverleg ex artikel 5.1.1 Bro

Het voorontwerp van het projectbesluit is toegezonden naar de vooroverlegpartners conform artikel 5.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en ter inzage gelegd voor een periode van vier weken. Ook is een informatieavond voor de omgeving georganiseerd op 19 april 2010. Gedurende de inzageperiode konden zowel mondeling als schriftelijk inspraakreacties ten aanzien van het projectbesluit naar voren worden gebracht.

Naar aanleiding van de inspraakperiode en -avond zijn er geen reacties binnengekomen

Naast dit formele traject heeft ook directe afstemming plaatsgevonden met belanghebbenden en overlegpartners, waaronder het buurtschap Stolwijkersluis en de gemeente Ouderkerk.

Van de volgende instanties is een reactie ontvangen:

1. VROM-Inspectie;
2. Provincie Zuid-Holland;
3. Gemeente Ouderkerk.

De brieven van de VROM-Inspectie, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Ouderkerk zijn in bijlage 1 opgenomen. Het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard heeft aangegeven nog met een reactie te komen.

Ad. 1 VROM-Inspectie

Reactie

De VROM-Inspectie heeft aangegeven dat het bovengenoemde plan de betrokken rijksdiensten geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Beantwoording

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad. 2 Provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft te kennen gegeven dat het bovengenoemde voorontwerpprojectbesluit aanleiding geeft tot een reactie.

Het provinciale beoordelingskader is per 1 juli 2008 vormgegeven in het interim-beleid, bestaande uit de streekplannen en de nota Regels voor Ruimte. Het plan is conform dit beleid.

Beantwoording

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad. 3 Gemeente Ouderkerk

Reactie

De gemeente Ouderkerk wil in haar reactie vooral stilstaan bij de eventuele compensatie die noodzakelijk is bij de realisering van de plannen. Het fietspad maakt onderdeel uit van het project om de hele hoek ten noordoosten van de ZWR in te richten. De door Gouda voorgestane invulling van het gebied, Veenweidepark met een recreatieve functie, staat wat de gemeente Ouderkerk op gespannen voet met de uitgangspunten van de EHS. Deze discussie zal in het kader van de aanpassing van het Streekplan gevoerd moeten worden en is zoals terecht opgemerkt aan de provincie.

In het besluit is ook aangegeven dat de onderzoeken in het kader van de flora en fauna en watercompensatie, nog niet helemaal zijn uitgevoerd. In de tekst staat: "*Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat indien compensatie/mitigatie dient plaats te vinden, dit wordt meegenomen in de totale ontwikkeling van de 207/ZWR en aansluit bij de reeds geplande compensatie/mitigatie in het gebied*".

De gemeente Ouderkerk is benieuwd naar de uitkomsten van de onderzoeken en vertrouwt erop dat hier bij het ontwerpbesluit duidelijkheid over kan worden gegeven.

Beantwoording

Volgens de gemeente Ouderkerk staat de inrichting van het Veenweidepark voor recreatie op gespannen voet met de uitgangspunten van de EHS. Verreweg het grootste deel van de EHS is evenwel goed toegankelijk via wegen en paden. Sommige delen zijn geheel vrij toegankelijk, dus ook buiten wegen en paden. Dit wordt ook wel struinnatuur genoemd. De EHS biedt veel mogelijkheden voor wandelen, fietsen, kanoën, en allerlei vormen van natuurgerichte openlucht recreatie.

Ten aanzien van de watercompensatie wordt het volgende opgemerkt. In de berekening van de watercompensatie van de aanleg van de ZWR is tot op heden een behoorlijke overwaarde in de compensatie meegenomen. In de ontwerpnota van DHV ten aanzien van de ontwikkeling ZWR staat dat er voor de ZWR (als compensatie voor dempingen en als compensatie voor de toename van de verharding) 0,937 ha water moet worden aangelegd. In het ZWR-project wordt 1,51 ha aangelegd (bron: Toelichting Inpassingsplan ZWR, pagina 80).

Het fietspad wordt circa 800 meter lang en 3,5 meter breed. Dit geeft een verhard oppervlak van 2.800 m². Het Hoogheemraadschap van Schieland verlangt 12% compensatie van de toename aan verharding en dat is in deze situatie 336 m² (0,0336 ha). Dit betekent dat in het kader van de ZWR en het fietspad een compensatie zou moeten worden gerealiseerd van (0,937 + 0,0336:) 0,9706 ha.

Geconcludeerd kan dus worden dat het 'overschot' aan waterberging, dat in het kader van de ZWR wordt gerealiseerd, ruimschoots voldoende compensatiewater inhoudt voor de toename aan verharding van bedoeld fietspad.

Daarnaast wordt in verband met de aanleg van de tunnel/ fietspad ook weer een extra sloot gegraven, waardoor op het wateraspect zeker geen problemen te verwachten zijn. Een en ander zal met de waterbeheerder worden afgestemd.

Ten aanzien van de compensatie/mitigatie in het kader van de Flora- en faunawet wordt het volgende opgemerkt. In de ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet (in het kader van de aanleg van de ZWR) zal in ieder geval de realisatie van de tunnel en de aansluiting van de fietspaden tot op maaiveld worden meegenomen. Aangezien de rest van het fietspad nog niet is vastgelegd kan dit nog niet worden meegenomen. Op het moment dat de definitieve ligging van de fietstunnel c.q. het fietspad bekend is, wordt beoordeeld of het nodig is vanuit de Flora- en faunawetgeving mitigerende of compenserende maatregelen te treffen, danwel een ontheffing van de Flora- en faunawet aan te vragen.

Er is reeds veel kennis over de aanwezige soorten in het gebied vanwege de onderzoeken in het kader van de ZWR. Op grond hiervan mag verwacht worden dat dit de realisering van de fietsverbinding niet zal belemmeren. Ook biedt het gebied voldoende ruimte voor eventuele maatregelen.

7.2 Ter inzagelegging

Het ontwerp projectbesluit Fietsverbinding ZWR Stolwijkersluis is van 1 juli tot en met 11 augustus 2010 gedurende zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze termijn is aan iedereen de mogelijkheid geboden om schriftelijk danwel mondeling een zienswijze in te dienen omtrent het ontwerp projectbesluit Fietsverbinding ZWR.

Gedurende bovengenoemde periode zijn geen zienswijzen ontvangen. Derhalve wordt het ontwerp projectbesluit ongewijzigd vastgesteld.

Bijlage 1 Overlegreacties

Kwakman, Marco

Van: Lizzy Boudestein-Coenraad [Lizzy.Coenraad@minvrom.nl] namens Postbus VI-ZW
Ruimtelijke Plannen [VIZW-RuimtelijkePlannen@minvrom.nl]
Verzonden: dinsdag 27 april 2010 16:11
Aan: Kwakman, Marco
CC: kennisgevingroplan@pzh.nl
Onderwerp: FW: advies overleg artikel 5.1.1 Bro voorontwerpprojectbesluit "Fietsverbinding ZWR
Stolwijkersluis"

Kenmerk: 29816

Aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gouda,
ter attentie van de heer M. Kwakman

Op 30 maart 2010 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 5.1.1 van het Besluit
ruimtelijke ordening over het voorontwerpprojectbesluit "Fietsverbinding ZWR Stolwijkersluis".

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

Het bovengenoemde plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van
opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

de directeur-inspecteur regio Zuid-West,
in opdracht,

mw. mr. T. S. Veenbaas
adjunct-inspecteur

.....
Ministerie van VROM
VROM-Inspectie
Regionale afdeling Zuid-West
Groothandelsgebouw, Ingang C Eerste verdieping | Weena 723 | Rotterdam
Postbus 29036 | 3001 GA | Rotterdam

.....
T 010-2244495 (algemeen 010-2244444)
F 010-2244499
tineke.veenbaas@minvrom.nl

Van: Kwakman, Marco [mailto:marco.kwakman@gouda.nl] **Namens** ruimtelijkeplannen
Verzonden: dinsdag 30 maart 2010 17:06
Aan: Postbus VI-ZW Ruimtelijke Plannen; kennisgevingroplan@pzh.nl; ruimtelijkeplannen@rijnland.net;
info@cultureelerfgoed.nl
CC: ruimtelijkeplannen; Wissel, David; Hekman, Ad; Kwakman, Marco
Onderwerp: Vooroverleg Projectbesluit "Fietsverbinding ZWR Stolwijkersluis"

Geachte heer of mevrouw,

6-5-2010

In het kader van artikel 3.1.1 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn wij verplicht om vooroverleg te plegen met uw organisatie. Wij verzoeken u hierbij voor **29 april 2010** een reactie te geven op het voorontwerp projectbesluit "Fietsverbinding ZWR Stolwijkersluis".

Wij stellen het op prijs als u uw reactie zendt, per e-mail, aan ruimtelijkeplannen@gouda.nl of schriftelijk aan Burgemeester en Wethouders van Gouda, t.a.v. de afdeling Gebiedsontwikkeling, dhr. M. Kwakman, postbus 1086, 2800 BB Gouda.

Het voorontwerp projectbesluit kunt u vinden op www.ruimtelijkeplannen.nl. Bovendien zijn het projectbesluit in PDF-formaat en de bekendmaking als bijlagen bijgevoegd.

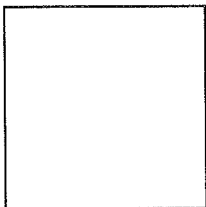
Wij hopen u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u, naar aanleiding van deze e-mail nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met dhr. M. Kwakman. Hij is bereikbaar via telefoonnummer 0182-588388 of per e-mail: marco.kwakman@gouda.nl

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Gouda,
namens dezen,
Het hoofd van de afdeling Gebiedsontwikkeling,

ir. A. Hekman

<<Bekendmaking2.doc>> <<t_NL.IMRO.0513.1201PBFietsverbZWR-VO01.pdf>>
<<i_NL.IMRO.0513.1201PBFietsverbZWR-VO01.pdf>> <<VO PB fietsverb ZWR.regels.05 maart 2010.pdf>>



Disclaimer: Deze e-mail is alleen bestemd voor de geadresseerde(n). Gebruik van de inhoud door anderen is onrechtmatig. Bent u de geadresseerde niet? Neem dan contact op met de afzender. De gemeente Gouda en haar bestuursorganen sluiten iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit elektronische verzending van informatie of niet-tijdige of onjuiste overbrenging daarvan.

*** eSafe heeft deze mail gecontroleerd op kwaadaardige inhoud. ***
*** BELANGRIJK: Open geen bijlages van onbekende afzenders. ***



provincie **HOLLAND**
ZUID

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
M Molenwijk
T 070 - 441 74 11
m.molenwijk@pzh.nl

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

Burgemeester en Wethouders
van GOUDA

Datum **28 APR. 2010**

Ons kenmerk
PZH-2010-171974933
Uw kenmerk
-
Bijlagen
-

Onderwerp
Overleg ex art 3.1.1 Bro voorontwerpbestemmingsplan
'Fietsverbinding ZWR Stolwijkersluis'

Geacht college,

Ik heb kennis genomen van het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan. Het plan geeft aanleiding tot de volgende reactie.

Het provinciale beoordelingskader is per 1 juli 2008 vormgegeven in het interim-beleid, bestaande uit de streekplannen en de nota Regels voor Ruimte. Het plan is conform dit beleid.

Overgangsrecht toepassing artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

Op 26 juni 2008 hebben Gedeputeerde Staten u ter gelegenheid van de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening een brief gestuurd waarin nader is ingegaan op de rol van de provincie onder de nieuwe wet. Daarin is ook aangegeven dat u, gelet op het overgangsrecht, voor verzoeken om vrijstelling ex artikel 19 WRO (oud) die bij u voor 1 juli 2008 zijn ingediend, nog gebruik kunt maken van de mogelijkheden van toepassing van artikel 19 lid 2 WRO (oud) die GS bij hun besluit van 9 oktober 2007 daartoe hebben geboden.

Met het oog daarop bericht ik u dat u, indien u over dergelijke verzoeken beschikt, vrijstelling kunt verlenen voor de planonderdelen waarover geen opmerkingen zijn gemaakt, voor zover die onderdelen ook de instemming hebben van de Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

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



	BAC - 1.431.21	Ovb 3
	Nr. 601998	
gemeente gouda	DSP V3048	
Ingekomen	03 MEI 2010	
Afdeling	Afgeen voor:	Archief dd.
qba	Naam m. hamp	Paraaf
	Naam m. hamp	

Dit is een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie.

Hoogachtend,

de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit,
voor deze,

mr. C. Verwijs
hoofd bureau Ontwikkeling en Realisatie

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

VERZONDEN 29 APR. 2010

gemeente
Ouderkerk

Dorpsstraat 42 ~ Postbus 3018 ~ 2935 ZG Ouderkerk aan den IJssel

Aan het college van burgemeester en wethouders van Gouda
t.a.v. de afdeling Gebiedsontwikkeling
Postbus 1086
2800 BB Gouda

 gemeente gouda	BAC -1.811.111	
	Nr. 601858	Ovb 3
		DSP B6516
Ingekomen	03 MEI 2010	
Afdeling	Aldoen voor: 31-5-2010	Archief dd.
GB0	Naam m. Temp	Paraaf
	Naam m. Luchman	



Bij beantwoording datum en nummer vermelden

Nummer :
Bericht op schrijven van : 29 maart 2010
Behandeld door : J.F. Lansbergen
Onderwerp : Projectbesluit Fietsverbinding ZWR

Ouderkerk aan den IJssel 27 april 2010,

Geacht college,

Op 30 maart hebben wij uw voorontwerp projectbesluit Fietsverbinding ZWR ontvangen. Over dit plan heeft al ambtelijk overleg plaatsgevonden. In deze reactie willen wij vooral stilstaan bij de eventuele compensatie die noodzakelijk is bij de realisering van de plannen.

Het fietspad maakt een onderdeel uit van het project om de hele hoek ten noordoosten van de ZWR. De door u voorgestane invulling van het gebied, veenweidepark met een recreatieve functie, staat wat ons betreft op gespannen voet met de uitgangspunten van een EHS. Deze discussie zal in het kader van de aanpassing van het Streekplan gevoerd moeten worden en is zoals u terecht opmerkt aan de provincie. In het besluit is ook aangegeven dat de onderzoeken in het kader van de flora en fauna en watercompensatie, nog niet helemaal zijn uitgevoerd. In de tekst (blz 22) staat: "Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat indien compensatie/mitigatie dient plaats te vinden, dit wordt meegenomen in de totale ontwikkeling van de 207/ZWR en aansluit bij de reeds geplande compensatie/mitigatie in het gebied." Wij zijn benieuwd naar de uitkomsten van de onderzoeken en wij vertrouwen erop dat u bij het ontwerp besluit hier duidelijkheid over kunt geven.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en Wethouders van Ouderkerk,

De Secretaris,

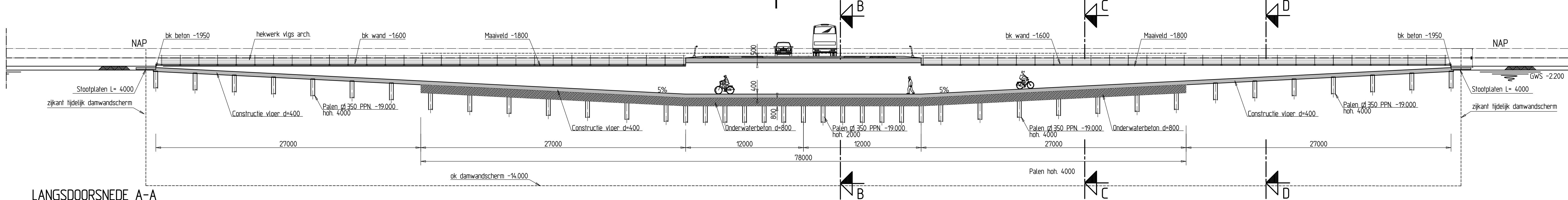
G.H Logt

De Burgemeester,

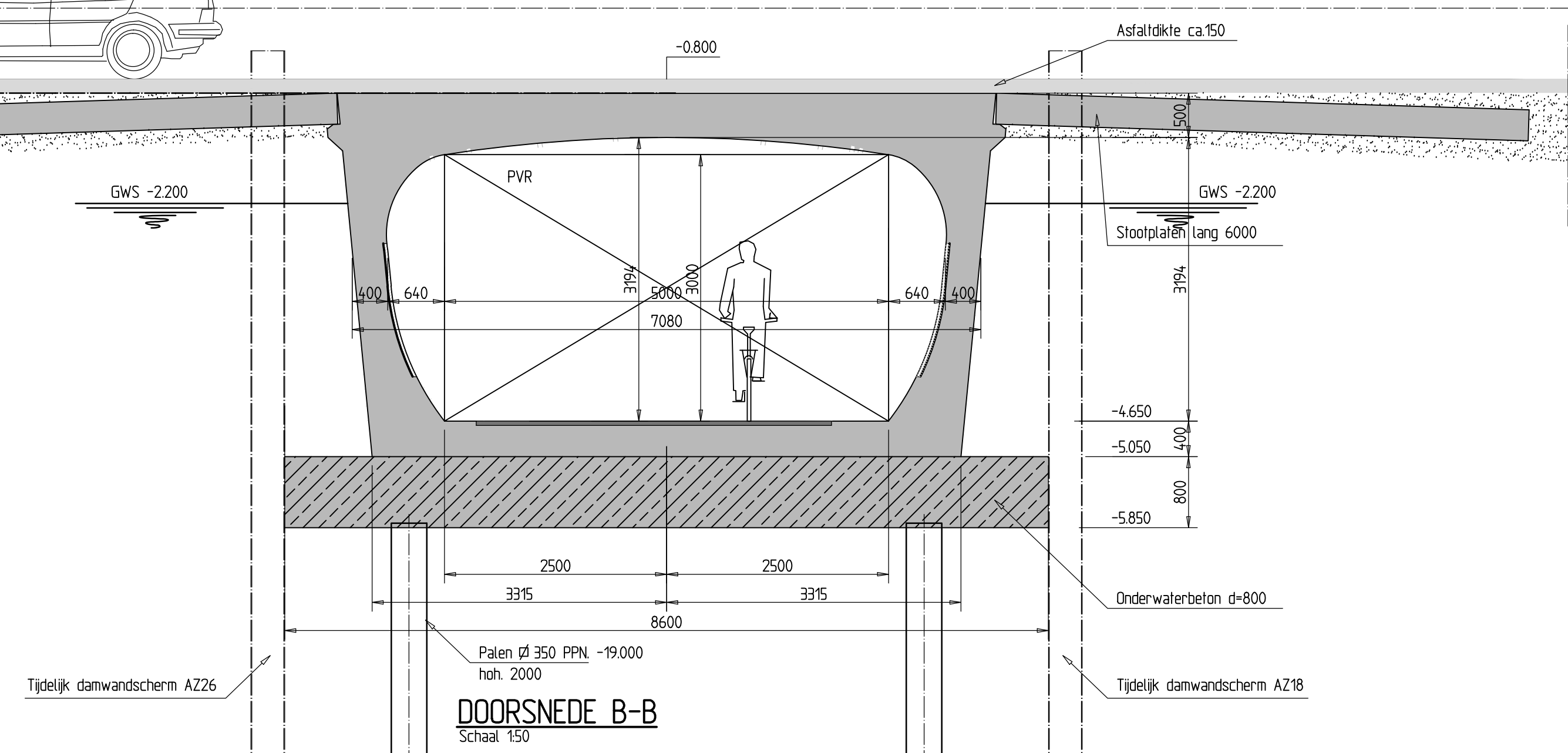
J. de Prieëlle

Bijlage 2 Aanvraag bouwvergunning fietstunnel

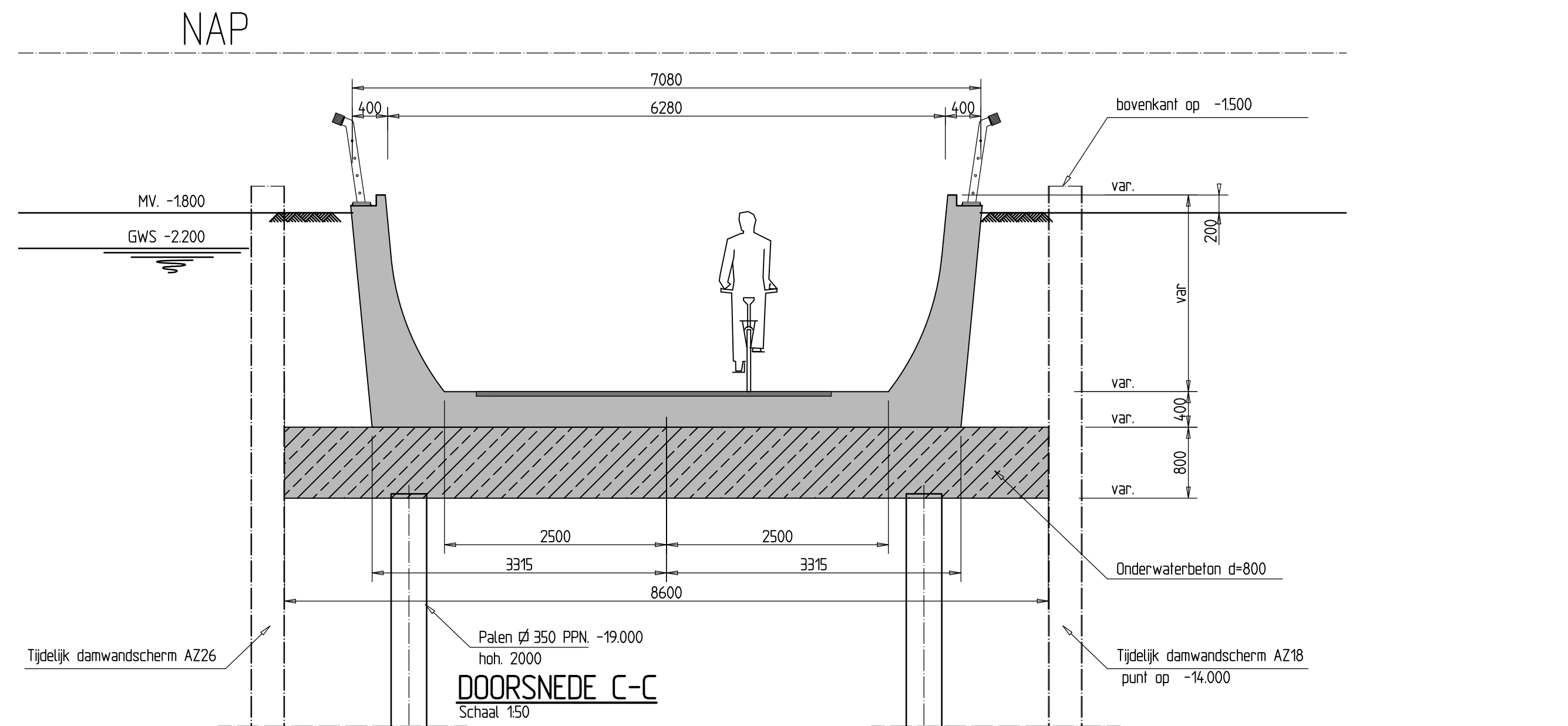
LANGSDOORSNEDE A-A
Schaal 1:200



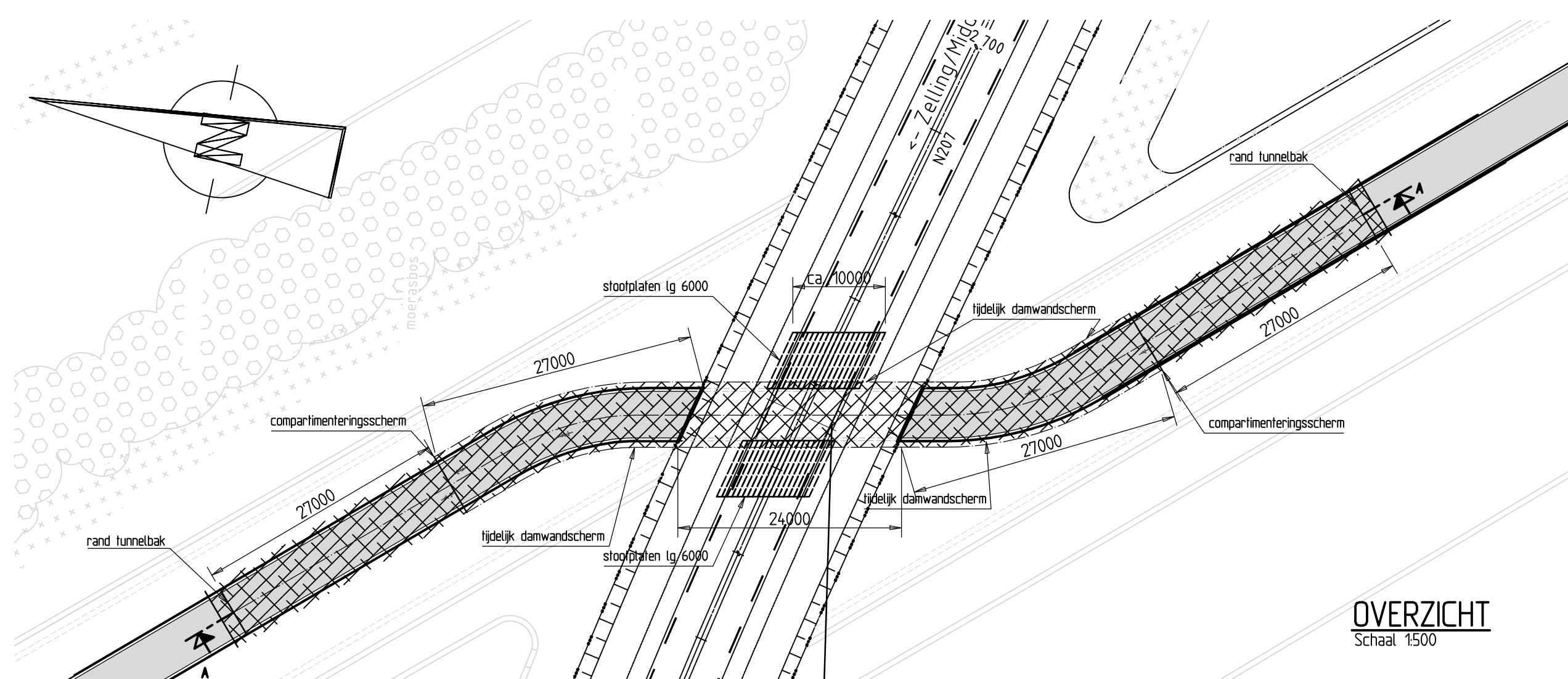
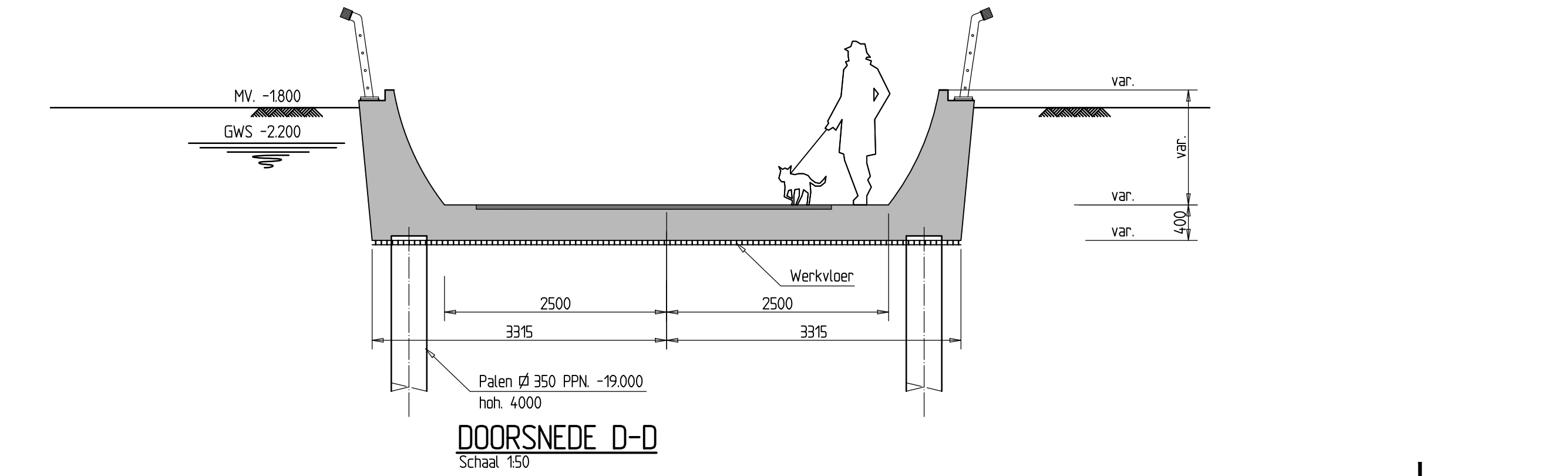
DOORSNEDE B-B
Schaal 1:50



DOORSNEDE C-C
Schaal 1:50



DOORSNEDE D-D
Schaal 1:50



OVERZICHT
Schaal 1:500

Opmerkingen

- Maten in mm.
- Peilmaten in M tov. NAP.
- Wapening 125 kg/m³

Combinatie Van Hattum en Blankevoort /
KWS Infra / Boskalis / Hollandia



CONTRACTNUMMER: 6 VAN 2009	
ZUIDWESTELIJKE RANDWEG GOUDA N207 EN DE VERBINDINGSWEG NAAR DE SCHOONHOVENSEWEG (PERCEEL 2)	
FIETSTUNNEL, BOVENAANZICHT, LANGS-, DWARSDOORSNEDE	
Behoort bij: TAB D, AANBIEDINGSONTWERP	
Formaat: A1	Schaal: ZIE TEK. In 1 blad(en) blad 1
Oprachtgever: PROVINCIE ZUID HOLLAND DIRECTIE RUIMTE EN MOBILITEIT	Status: AANBIEDINGSONTWERP 0
Tekeningsnr.: 120733-23	

10			
9			
8			
7			
6			
5			
4			
3			
2			
1			
0	Aanbiedingsontwerp	SKA	22-01-10
nr.	omschrijving wijziging	getekend	datum
gecontroleerd	MGR		
vragegever	ASL		
Status: AANBIEDINGSONTWERP		0	
Tekeningsnr.: 120733-23			