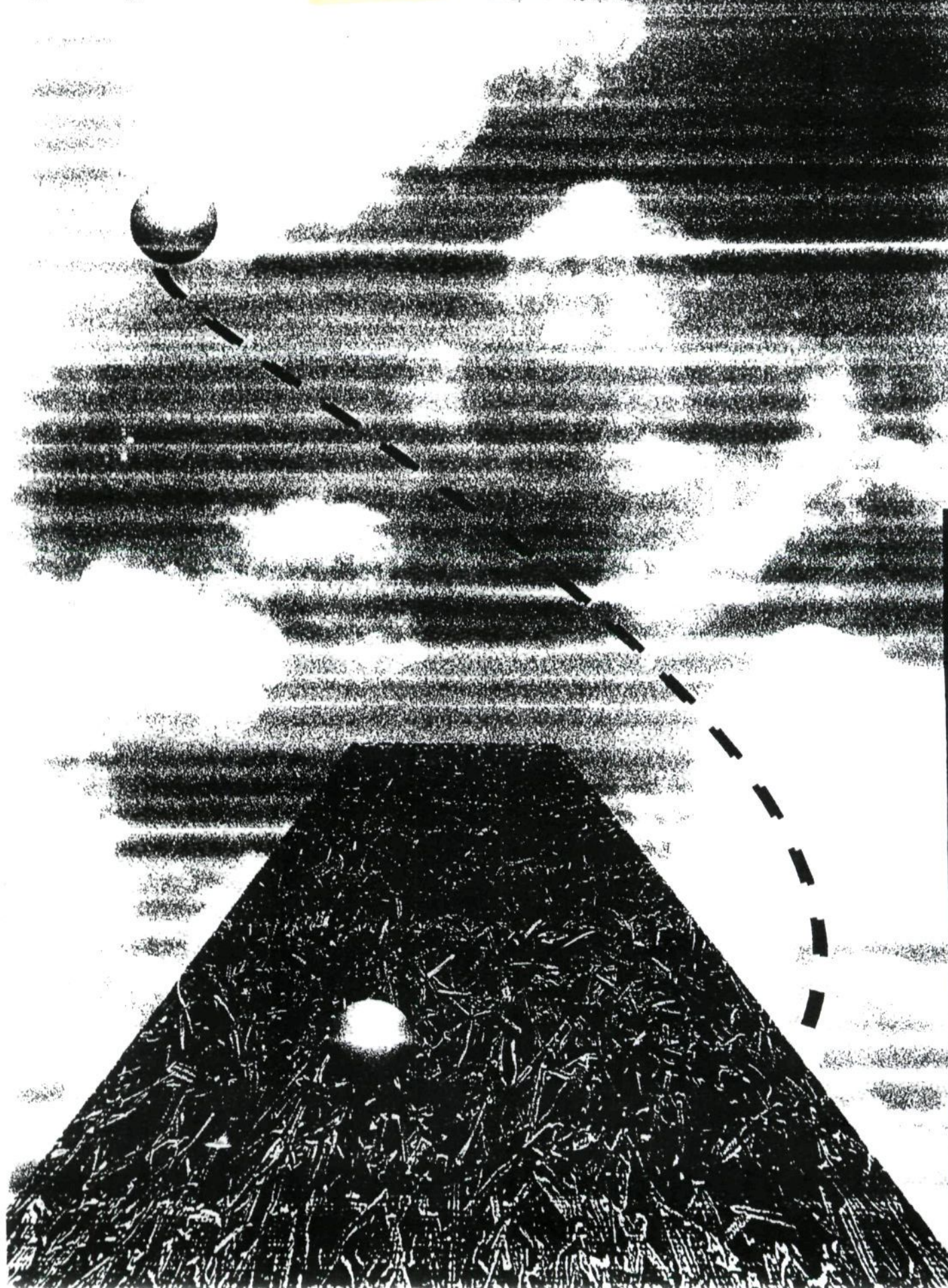


Milieueffectrapportage & Intergemeentelijk Structuurplan

Startnotitie Zuidwestelijke randweg Groningen



Zuidwestelijke randweg Gouda

Startnotitie

Opdrachtgevers:
Gemeente Gouda
Gemeente Ouderkerk
Provincie Zuid-Holland

Grontmij Zuid-Holland
Waddinxveen, november 1997

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Waarom een startnotitie	3
1.2	Besluit tot een m.e.r.	3
1.3	De procedure	4
1.4	Opbouw van de Startnotitie	5
2	Waarom een Zuidwestelijke randweg?	6
2.1	Algemene problematiek	6
2.2	Bereikbaarheid	6
2.3	Leefbaarheid	7
2.4	Van probleemstelling naar alternatieven	9
2.5	Beleid en besluiten	11
2.6	Doelstelling	13
3	Alternatieven en varianten	14
3.1	Inleiding	14
3.2	Inkadering tracé-alternatieven	14
3.3	Alternatieven en uitvoeringsvarianten	15
3.3.1	Tracé-alternatieven	15
3.3.2	Uitvoeringsvarianten	17
3.3.3	Meest milieuvriendelijk alternatief	17
3.3.4	Resumé	17
4	Het studiegebied	18
4.1	Huidige situatie	18
4.1.1	Huidig ruimtegebruik studiegebied	18
4.1.2	Ecologische waarden	18
4.1.3	Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	19
4.2	Autonome ontwikkeling	19
4.3	Beleidskader	20
5	Effecten	21
5.1	Leefbaarheid en verkeerskundige aspecten	21
5.2	Integrale milieu-aspecten en duurzaamheid	23
5.3	Mitigerende en compenserende maatregelen	24
	Verantwoording	25
Bijlagen:		
1	Procedure m.e.r.	
2	Varianten ZWR tracéstudie 1985	
3	Studiegebied tracé-alternatieven ZWR	

RIT 97004616 P N 2272351

1 Inleiding

1.1 Waarom een startnotitie

De gemeenten Gouda en Ouderkerk en de provincie Zuid-Holland zijn voornemens tot de aanleg van de Zuidwestelijke randweg (ZWR). Sinds jaren is de verkeersafwikkeling in en rondom het zuidelijk deel van Gouda - omgeving Veerstalroute - problematisch. Zowel de bereikbaarheid op regionaal niveau, als de lokale verkeershinder waren reeds in begin jaren 80 aanleiding een start te maken met een studie naar mogelijke oplossingen voor deze problematiek.

Uit de diverse studies die sindsdien zijn uitgevoerd is steeds weer gebleken dat de realisering van de Zuidwestelijke randweg (kortweg ZWR) noodzakelijk is.

De ontwikkeling van de ZWR wordt om een aantal redenen noodzakelijk geacht. Belangrijkste redenen zijn het verbeteren van de bereikbaarheid van Gouda en de Krimpenerwaard en het verbeteren van de leefbaarheid langs de huidige wegen in het zuidelijk deel van Gouda. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de probleem- en doelstelling.

Van begin jaren tachtig zijn er studies verricht naar de nut en noodzaak, de alternatieven en de mogelijke effecten van een ZWR. In 1995 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland het Streekplan Zuid-Holland Oost vastgesteld. In dit streekplan is de aanleg van de ZWR als kernpunt opgenomen. De kaart aanduiding is daarbij indicatief aangegeven, omdat besluitvorming over het tracé nog moet plaatsvinden.

Om het tracé van deze ZWR nader te kunnen bepalen en om de effecten van de ZWR op onder meer het milieu in kaart te brengen, hebben de gemeenten Gouda en Ouderkerk en de provincie Zuid-Holland in 1996 besloten tot het opstellen van de intergemeentelijke structuurschets Polder Veerstalblok (kortweg ISS).

In opdracht van bovengenoemde partijen is het advies- en ingenieursbureau Grontmij in september 1996 gestart met het opstellen van een ISS. Deze had tot doel om alle ruimteclaims en belangen binnen een gegeven zoekgebied (een deel van de Polder Veerstalblok ten noorden van de Gouderakse Tiendweg en de noordoosthoek van de polder Middelblok) op een evenwichtige wijze te ordenen. In relatie tot de twee belangrijkste ruimteclaims in het plangebied (de ZWR en een bedrijventerrein) is in de ISS onder meer gezocht naar een optimale tracékeuze van de ZWR.

1.2 Besluit tot een m.e.r.

Met het opstellen van de ISS is als uitgangspunt gehanteerd dat ZWR gerealiseerd zou worden met twee rijstroken tussen twee rotondes. In een dergelijke uitvoering zou de ZWR niet m.e.r.-plichtig zijn.

Gedurende het traject van het opstellen van de ISS, zijn er begin 1997 nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd. Uit deze verkeersberekeningen bleek dat de ZWR in de toekomst dusdanig zwaar belast zou kunnen worden dat de plaatsing van verkeerslichten op voorhand niet uitgesloten zou kunnen worden. Aangezien verkeersprognoses een bepaalde mate van betrouwbaarheid hebben, is er derhalve twijfel over de haalbaarheid van het uitgangspunt van twee rijstroken en twee rotondes zonder verkeerslichten. De initiatiefnemers zijn van

mening dat de mogelijkheid van verkeerslichten en/of gewone kruispunten niet op voorhand mag worden uitgesloten. In een dergelijke situatie is een ZWR m.e.r.-plichtig.

In combinatie met de aanhoudende wens vanuit de Klankbordgroep om de m.e.r.-procedure te volgen heeft bovenstaande hebben de drie initiatiefnemers besloten een milieu-effectrapport (MER) op te stellen. Analooq daaraan is besloten om in plaats van een ISS een Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) op te stellen. In dit ISP zal voor de ZWR een ruimtelijk reservering worden opgenomen.

Het vaststellen van een plan (in dit geval een ISP) dat als eerste in de mogelijke aanleg van de ZWR voorziet, is m.e.r.-plichtig.

1.3 De procedure

Het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld is het vaststellen van het ISP. Feitelijk betekent dit het planologisch reserveren van ruimte voor het tracé van de ZWR in het nog op te stellen Intergemeentelijke Structuurplan Veerstablok (ISP). Het ISP wordt vastgesteld door de gemeenteraden van Gouda en Ouderkerk. De afzonderlijke gemeenteraden van Gouda en Ouderkerk vormen in dezen het Bevoegd Gezag in de m.e.r.-procedure.

Een eerste stap in de m.e.r.-procedure is het opstellen van de startnotitie. Met deze startnotitie geven de initiatiefnemers aan wat zij in het kader van de m.e.r.-procedure wil laten onderzoeken. De col'eges van Burgemeester en Wethouders (B&W) van de gemeenten Gouda en Ouderkerk en Gedeputeerde Staten (GS) van de Provincie Zuid-Holland treden op als initiatiefnemer voor de m.e.r.

Deze startnotitie ligt vier weken ter visie in de gemeenten Gouda en Ouderkerk. In die periode kan een ieder zijn/haar mening over de startnotitie kenbaar maken en aangeven welke milieu-effecten van belang zijn. Het gaat in deze fase dus niet om het al dan niet realiseren van de ZWR, maar om de inhoud van de studie die ter onderbouwing van het besluit moet dienen. Over de besluitvorming zelf is later in de procedure ter vaststelling van het ISP in de afzonderlijke gemeenten inspraak mogelijk.

Inspraakreacties betreffende deze startnotitie kunnen worden gericht aan het coördinerend bevoegd gezag:

Gemeente Gouda
Afdeling Ruimte en Verkeer
Postbus 1086
2800 BB Gouda

De besluitvormingsprocedures in de afzonderlijke gemeenten zullen afgestemd en gebundeld in de tijd worden doorlopen. De m.e.r.-procedure is nader toegelicht in bijlage 1 van deze startnotitie.

1.4 Opbouw van de Startnotitie

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de **probleemstelling** die aan het onderhavig project ten grondslag ligt. Dit betreft de toenemende verkeersdruk in de bebouwde kom van Gouda ten gevolge van regionaal en lokaal verkeer. Vanuit de probleemanalyse wordt ingegaan op de voorgeschiedenis omtrent het voornemen tot aanleg van de ZWR en wordt er een **doelstelling** voor het project geformuleerd.

In hoofdstuk 3 zijn de **alternatieven en varianten** geformuleerd om de doelstelling te realiseren. De achtergrond van deze alternatieven en varianten wordt daarbij kort aangegeven. Deze alternatieven en varianten zullen in het op te stellen milieu-effectrapport (MER) beoordeeld worden op hun milieu-effecten.

In hoofdstuk 4 wordt het **studiegebied** beschreven aan de hand van de voor de besluitvorming meest essentiële kenmerken van het gebied. Het studiegebied omvat het gebied waarbinnen mogelijke effecten kunnen optreden als gevolg van de alternatieven en varianten.

In hoofdstuk 5 is aangegeven welke **effecten** in het kader van het MER bestudeerd zullen worden.

2 Waarom een Zuidwestelijke randweg?

2.1 Algemene problematiek

Lokale en regionale verkeersstromen door het zuidelijk deel van het stedelijk gebied van Gouda leiden regelmatig tot opstoppingen en filevorming op het gemeentelijke wegennet. De verkeersdruk leidt tot problemen ten aanzien van de bereikbaarheid en ten aanzien van de leefbaarheid in Gouda. Een Zuidwestelijke randweg heeft tot doel om deze verkeersdruk in Gouda te beheersen.

In de volgende paragrafen is het bovenstaande nader uitgewerkt. Op basis daarvan wordt een doelstelling voor de voorgenomen activiteit geformuleerd.

2.2 Bereikbaarheid

Door de toegenomen mobiliteit in en rond Gouda is er plaatselijk sprake van een aantal infrastructurele knelpunten. Op regionale schaal bestaan er aan de zijde van de Krimpenerwaard bereikbaarheidsproblemen. Dit geldt zowel voor de relatie met Gouda (als streekcentrum) als met de rest van de regio (onder andere de rijkswegen A20 en A12). Op lokaal niveau is er sprake van hinder binnen de bebouwde kom van Gouda. De verkeersproblemen concentreren zich op de Haastrechtsebrug, de Veerstralroute (Goejanvervelledijk tot en met de Rotterdamseweg) en de Koningin Wilhelminaweg. Sinds de jaren 80 is het verkeer in deze hoek van Gouda sterk gegroeid, waardoor de problemen in aard en omvang zijn toegenomen. Daarnaast is er door de toename van bedrijvigheid in de Kromme Gouwe en de Goudse Poort ook sprake van een toename van het herkomst-bestemmingsverkeer.

Mede in relatie tot de geprognostiseerde mobiliteitsgroei in de komende jaren en de verdere ruimtelijke ontwikkelingen in en om Gouda vragen de problemen om een adequate oplossing.

Het grootste deel van het rondwegenstelsel van Gouda is gerealiseerd. Dit stelsel bestaat momenteel uit de N207, Coenecoopbrug, Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwellesingel en de N228 naar het Stolwijkersluisplein. De aanleg van de ZWR zal het rondwegenstelsel completeren.

Conclusie ten aanzien van bereikbaarheid

Er is binnen de bebouwde kom in het zuiden van Gouda sprake van een groeiende congestie op de Veerstralroute en bij de Haastrechtsebrug. Door realisering van de ZWR wordt ervoor gezorgd dat het netwerk van het rondwegenstelsel rond Gouda compleet wordt gemaakt. Het lokale en regionale autoverkeer naar provinciale en rijkswegen wordt dan grotendeels langs de zuidkant van Gouda afgewikkeld. De groeiende congestie op de Veerstralroute en bij de Haastrechtse brug wordt hierdoor gestabiliseerd dan wel teruggedrongen.

2.3 Leefbaarheid

Het (intensieve) autoverkeer in het stedelijk gebied van Gouda leidt tot een aantal problemen ten aanzien van de leefbaarheid. De belangrijkste elementen hierin zijn verkeersveiligheid, luchtverontreiniging (geurhinder), geluidhinder en trillingen. Daarnaast kunnen drukke wegen in een gemeenschap tot een sociale barrière leiden vanwege verminderde oversteekbaarheid.

Verkeersveiligheid

Een druk binnenstedelijk verkeer, waarin het doorgaand verkeer een belangrijk aandeel heeft, heeft in algemene zin een negatief effect op de verkeersveiligheid. Binnenstedelijk verkeer is veiliger te maken door het toepassen van verkeersregulerende maatregelen. Naast fysieke aanpassingen is echter een afname van de verkeersintensiteiten gewenst om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te verbeteren.

Barrièrewerking

De verkeersintensiteiten op de binnenstedelijke wegen van Gouda zijn zodanig dat ze leiden tot een verminderde oversteekbaarheid van wegen en daarmee tot een barrière binnen de woonwijken. Met name de zogenoemde Veerstalroute is een intensief gebruikte verkeersader. Een vermindering van de verkeersdruk op deze weg kan bijvoorbeeld leiden tot een verminderde barrièrewerking voor bewoners van het Weidebloemkwartier.

Geluidhinder en trillingen

De aanleg van de Zuidwestelijke randweg is een ruimtelijke ontwikkeling die getoetst dient te worden aan de Wet Geluidhinder. Effecten van geluidhinder worden ondervonden door bewoners en zijn een gevolg van verkeersbewegingen. Volgens de Verkeersmilieukaarten van Gouda was in 1989 de geluidhinder op een aantal plaatsen, waaronder de Nieuwe Veerstal, boven de wettelijke toegestane norm. Voor de huidige doorgaande Veerstalroute worden de volgende waarden gegeven: (bron: Verkeersmilieukaarten Gouda, 1990).

Wegvak	Geluidbelasting huidige situatie (1990) in dB(A)
Schoonhovenseweg	66-70
Gouderaksedijk	66-70
Nieuwe Veerstal	> 70
Rotterdamseweg (van C. Busken Huet tot C. Huygensstraat)	56-60
Rotterdamseweg (van C. Busken Huet tot Schielands Hoge Zeedijk)	66-70

Bron: Verkeersmilieukaarten Gouda, Gemeente Gouda, 1990

Verkeer over wegen die in principe onvoldoende berekend zijn op intensieve verkeersstromen kan leiden tot hinderlijke trillingen in woonhuizen nabij deze wegen. Met name in de eerste tientallen meters vanaf een weg wordt trillingshinder waargenomen. Er zijn geen klachten over trillingshinder bekend.

Luchtverontreiniging

Over luchtverontreiniging wordt in het Mobiliteitsplan Zuid-Holland gesteld dat het op regionale en lokale schaal met name gaat om de kwaliteit van lucht in de omgeving van drukke wegen. Door sturing van het verkeer kan een concrete bijdrage worden geleverd aan de kwaliteit van lucht in de stads- en dorpsgebieden.

In de verkeersmilieukaarten van Gouda is ten aanzien van de luchtkwaliteit gekeken naar de belasting van CO en NO₂ als gevolg van het wegverkeer in het jaar 1989. Voor geen van de gedefinieerde wegvakken blijkt dat de grenswaarde voor CO wordt overschreden. Voor NO₂ is de situatie minder gunstig. In de situatie voor het jaar 1989 was de concentratie voor het wegvak van de Nieuwe veerstal hoger dan 135 µg/m³. De concentratie was echter nergens hoger dan de maximale toegestane grenswaarde (150 µg/m³).

Conclusie ten aanzien van leefbaarheid

Er zijn in het studiegebied leefbaarheidproblemen die samenhangen met de hoge verkeersintensiteiten op het binnenstedelijke wegennet. Deze problemen betreffen onveiligheid, geluidhinder, luchtverontreiniging en barrièrewerking. Doordat het lokale en regionale verkeer via de ZWR buiten Gouda om wordt geleid, zal dit de leefbaarheid in Gouda ten goede komen.

2.4 Van probleemstelling naar alternatieven

Sinds de jaren 80 zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd naar een mogelijke ZWR. Tijdens deze onderzoeken zijn de verschillende de alternatieve tracémogelijkheden voor de ZWR geleidelijk aan ingekaderd. In deze paragraaf wordt een kort overzicht gegeven van de historie rond de ZWR en haar tracé-alternatieven.

De jaren '80 tot heden

Reeds in het begin van de jaren 80 is geconstateerd dat de verkeersafwikkeling in en rondom het zuidelijk deel van Gouda problematisch is. Zowel de bereikbaarheid op regionaal niveau, als de lokale verkeershinder vormden voldoende aanleiding om studie te verrichten naar een mogelijke ZWR al dan niet geheel of gedeeltelijk over het bestaande tracé van de Veerstralroute. De studie is uitgevoerd onder leiding van een werkgroep (de zogenaamde werkgroep B), waarin vertegenwoordigers van de gemeenten Gouda, Vlist, Ouderkerk, Moordrecht en Reeuwijk en de provincie Zuid-Holland zitting hebben gehad.

De resultaten van de eerste studie zijn gepresenteerd in de *nota 'zuidwestelijke randweg Gouda, nota Veerstralroute'* van november 1985. In intergemeentelijk verband is onderzoek verricht naar de mogelijkheid tot het verbeteren van de huidige Veerstralroute (door Gouda) en de eventuele noodzaak tot een ZWR in de toekomst. De werkgroep concludeerde onder andere dat:

- de verbetering van de Veerstralroute een ingrijpende reconstructie van de stadsstructuur vergt;
- zonder aanleg van de zuidwestelijke randweg, ondanks een uitbreiding van de capaciteit van de Veerstralroute, de geprognostiseerde verkeersintensiteiten in fase V (1996) op een aantal punten niet kunnen worden verwerkt.

Gelijktijdig verscheen het resultaat van het onderzoek van Provinciale Waterstaat van Zuid-Holland naar nut en noodzaak van een ZWR om Gouda, getiteld *'zuidwestelijke randweg Gouda, verkeersstudie' (november 1985)*. In deze studie is, middels een integrale afweging op meerdere aspecten waaronder verkeer, openbaar vervoer, milieu, groen, landschap, agrarische en landschappelijke belangen en kosten, onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de toenemende verkeersproblemen in dit deel van Gouda te ondervangen. Daarbij is gekeken naar de mogelijkheid van het verbeteren van de huidige verkeersstructuur, inclusief het openbaar vervoer, dan wel de aanleg van een ZWR met een derde oeververbinding.

Uit deze nota bleek dat het verbeteren van het openbaar vervoer geen alternatief is voor de ZWR, echter dat een ZWR wel een voorwaarde is voor het verbeteren van het huidige openbaar vervoer. Ook flankerende maatregelen maakten onderdeel uit van deze studie, maar bleken geen alternatief te vormen voor de ZWR.

Op voortouw van de provincie Zuid-Holland is vervolgens door de werkgroep B een tracéstudie verricht (*'Tracéstudie Zuidwestelijke randweg' (1985 - 1988)*). De eindconclusie van de studie luidt: "... na een beoordeling van de onderscheiden varianten op de verschillende aspecten, wordt voor een zuidwestelijke randweg de voorkeur gegeven aan variant 2 of 3 aansluitend op tracé A in de Krimpenerwaard".

Vervolgens is de tracéstudie in 1988 'de inspraak ingegaan'. Na deze inspraakronde bleken de voorkeursvarianten 2 en 3 grote nadelen te hebben ten opzichte van variant 4, onder ander op het gebied van:

- geluidshinder in Gouda;
- luchtverontreiniging in Gouda;

- isolement inwoners Weidebloemkwartier;
- stedenbouwkundig oogpunt (aantasting bestaande stedenbouwkundige structuur van Gouda);
- beperkte functie voor het lokale verkeer van Gouda.

Alleen uit het oogpunt van natuurbehoud en ecologie blijken de varianten 1, 2 en 3 beter te scoren. Met name op basis van dit laatste punt is de conclusie van de inspraak dat variant 3A de voorkeur geniet.

Op basis van de studie en de inspraak kan geconcludeerd worden dat de varianten 1, 2 en 5 geen oplossing bieden voor de gestelde problemen en/of op teveel bezwaren stuiten. Als gevolg daarvan is in verdere studies doorgewerkt met de varianten 3 en 4.

De varianten zijn op kaart gepresenteerd in bijlage 2.

In de nota *'zuidwestelijke randweg, Visie van de gemeente Gouda (1988)* op de tracé-keuze vanuit de lokale verkeersstructuur en in samenhang daarmee de verkeersstructuur in regionaal verband' van november 1988, reageert de gemeente Gouda op de uit de inspraak naar voren gekomen variant 3A. De gemeente Gouda wijst in deze studie op het lokale belang van de zuidwestelijk randweg en het probleemoplossend vermogen die een ZWR kan hebben: "...vanuit een bredere optiek kan worden geconcludeerd dat variant 4' als onderdeel van het rondwegenstelsel een duidelijke meerwaarde heeft." Deze meerwaarde blijkt voornamelijk te liggen in een duidelijke scheiding in het rondwegenstelsel en het lokale stelsel van wegen, er geen negatieve milieuvloeden zijn voor de bestaande stad en de gemeente Ouderkerk op termijn beter ontsloten kan worden. Hier staat tegenover dat de gemeente Ouderkerk bezwaren maakt tegen de doorsnijding van de waardevolle Veerstaalblokboezem op haar grondgebied.

Vervolgens is op verzoek van de gemeente Gouda in 1989 de studie *'zuidwestelijke randweg, Verkeersstudie naar de meerwaarde voor de Goudse wegenstructuur van variant 4'* uitgevoerd. Uit de studie kwam naar voren dat voor de huidige en toekomstige verkeersproblematiek in en om Gouda variant 4' voor het tracé van de zuidwestelijke randweg de beste oplossing is. Het rapport geeft aan dat er op deze manier een duidelijk stelsel van goed functionerende rondwegen ontstaat in Gouda, gescheiden van de lokale infrastructuur.

Een gezamenlijk initiatief van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Gouda heeft als gevolg van een aantal nieuwe ontwikkelingen geleid tot een hernieuwd verkeerskundig onderzoek (*Een verkeerskundig onderzoek naar de effecten van de ZWR om Gouda, november 1995*). Uit dit verkeerskundig onderzoek komt naar voren dat een ZWR:

- de gewenste oplossing is voor de huidige geconstateerde problemen;
- de oplossing is voor verdere te verwachten problemen ten aanzien van de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard;
- de oplossing is voor de gesignaleerde lokale verkeersproblemen.

Ten aanzien van het meest gewenste tracé voor de zuidwestelijk randweg beperkt de keus zich tijdens het verkeerskundig onderzoek tot drie tracés:

- de twee voorkeurstracés uit de tracéstudie, zoals die na vele studies zijn overgebleven als mogelijke oplossingen, te weten A3-west en 4'B;
- een combinatie van beide eerder genoemde tracés, trace 4'A.

2.5 Beleid en besluiten

Mede op basis van de resultaten van bovengenoemde studies is de besluitvorming over de ZWR als volgt verlopen.

'Streekplan Zuid-Holland Oost' (1995)

In het streekplan Zuid-Holland Oost is de realisering van de ZWR als een kernpunt opgenomen. Er is een gebiedszone gedefinieerd waarbinnen een tracékeuze moet worden gemaakt.

Naast de ZWR is de voorgenomen ontwikkeling van een bedrijventerrein in de polder Veerstaalblok indicatief aangegeven. Dit relatief kleine bedrijventerrein zou direct ten westen aansluitend aan het terrein van de huidige afvalwater-zuiveringsinstallatie (AWZI) moeten worden gerealiseerd.

Het streekplan Zuid-Holland Oost is op 31 maart 1995 door Provinciale Staten vastgesteld.

'Regionaal Verkeers- en vervoerplan Midden-Holland' (1995)

Inmiddels is het Regionaal Verkeers- en VervoerPlan voor de vervoerregio Midden-Holland opgesteld in juni 1995. In dit RVVP scoort met name de Goejanvervelledijk tussen de rotonde en de Fluwelensingel slecht op aspecten als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersleefbaarheid.

In dit RVVP is variant 4' opgenomen als regionale weg van de 1e orde om onder andere deze problemen het hoofd te bieden. Het RVVP geeft aan dat "... ter bevordering van de doorstroming van het autoverkeer op de noord-zuidrelatie Krimpenerwaard-Gouda (A12), alsmede ter verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van Gouda de zuidwestelijke randweg als onderdeel van de N207 word aangelegd".

De ZWR is als zodanig dan ook opgenomen in de eerste fase van het uitvoeringsprogramma van het RVVP.

'Mobiliteitsplan Zuid-Holland de ZWR' (1996)

Tenslotte is de ZWR in het Mobiliteitsplan Zuid Holland de ZWR opgenomen als project met de eerste prioriteit, welke nog nadere studie en/of besluitvorming vergt. De ZWR is in het Mobiliteitsplan opgenomen als "aan te leggen verbinding", vanaf het sluiseland de polder Middelblok in, en vervolgens door de polder Veerstaalblok aansluitend op de Schoonhovenseweg (N207).

Het project is inmiddels opgenomen in het verkenningsprogramma onderliggend wegnnet Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997-2001. Het realisatiestreven is daarbij vlak na het-jaar 2000.

Bestuurlijk besluit GS (1995)

Eveneens in 1995 heeft GS van de provincie Zuid-Holland bestuurlijk besloten dat de ZWR in westelijke richting aan zou moeten sluiten op het Sluiseland en in oostelijke richting op of nabij de rotonde Stolwijkersluis.

In een verkeersonderzoek naar de effecten van de ZWR op Gouda zijn voor een dergelijke ZWR de volgende verkeersintensiteiten berekend:

Traject	Wegvakbelasting (mvt per etmaal)		
	1995	2005 zonder ZWR	2005 met ZWR (variant A4)
Schoonhovenseweg	13.000	18.000	18.000
Nieuwe Veerstaal	22.000	31.000	11.000
Rotterdamseweg	12.000	20.000	4.000
Sluiseland	19.000	25.000	14.000
Provinciale weg	13.000	26.000	37.000

Bij deze cijfers dient te worden opgemerkt dat de voorgenomen realisatie van het bedrijventerrein in de polder Veerstablok niet in de modelberekeningen is meegenomen. De realisatie van dit bedrijventerrein zal tot een hogere verkeersintensiteit op de ZWR leiden. Naar verwachting zal het voornamelijk extern verkeer betreffen.

Overige ruimteclaims en convenant

Bedrijventerrein

Naast de claim die de randweg op de Polder Veerstablok legt, wordt er inmiddels ook vanuit andere hoeken beslag gelegd op de polder.

In de stuurgroep Hollandsche IJssel wordt door een aantal gemeenten (waaronder Gouda en Ouderkerk) en de provincie, het rijk en de waterschappen samengewerkt aan de sanering en herinrichting van de rivier de Hollandsche IJssel-west en haar oevers. In de toekomst zal langs dit deel van de rivier de bedrijvigheid worden teruggedrongen ten gunste van wonen, recreëren en natuur.

Om het project Hollandsche IJssel te kunnen realiseren moet een aantal bedrijven van hun huidige lokatie worden verplaatst. De gemeente Ouderkerk heeft aangegeven dat, vanwege het belang van deze bedrijven voor de lokale economie en werkgelegenheid, dit verlies aan bedrijfsterreinen gecompenseerd moet worden. De gemeente Ouderkerk heeft gekozen voor compensatie van de op dit moment in gebruik zijnde bedrijven/terreinen en voor de extra behoefte aan binnendijks gelegen terreinen in de Polder Veerstablok.

De ontwikkelingsrichting voor een bedrijfsterrein is indicatief in het Streekplan Zuid-Holland Oost (1995) opgenomen, met een ligging direct ten westen van de afvalwaterzuiveringsinstallatie in de polder Veerstablok.

Reservaatsgebied Landinrichting Krimpenerwaard

In juni 1994 is in het kader van de Landinrichting Krimpenerwaard het Beheers- en begrenzingenplan Krimpenerwaard gepubliceerd. Daarin zijn bepaalde gebieden van de Krimpenerwaard aangewezen als relatienotagebied (beheers- en reservaatsgebied) dan wel gebied voor natuurontwikkeling.

Een deel van de Polder Veerstablok is aangewezen als reservaatsgebied.

Temidden van dit reservaatsgebied is de Veerstablokboezem aangeduid als natuurgebied. Ten zuiden van de Lange Tiendweg ligt het reservaatsgebied Middelblok.

De gemeente Gouda heeft in 1994 mede met het oog op de ontwikkelingen rond de ZWR bezwaar aangetekend tegen het vaststellingsbesluit van 1 juli 1994 betreffende het Beheers- en begrenzingenplan Krimpenerwaard. GS van Zuid-Holland heeft aangegeven dat de begrenzing van het reservaatsgebied opnieuw zal worden bezien nadat er de noodzakelijke duidelijkheid is ontstaan over het wegtracé van de ZWR.

Convenant

Op grond van bovengenoemde (verkeers-)studies van de gemeente Gouda en de resultaten van de werkgroep B hebben de gemeenten Gouda en Ouderkerk besloten een convenant te tekenen. In dit convenant hebben Gouda en Ouderkerk een gemeenschappelijk standpunt over het tracé van de ZWR en het bedrijventerrein voor Ouderkerk in de polder Veerstablok opgenomen.

In de bijlage bij dit convenant wordt de oppervlakte van de benodigde bedrijventerreinuitbreiding in de polder Veerstablok geraamd op 9 ha. Het convenant is op 16 september 1994 getekend.

2.6 Doelstelling

Door de verschillende ruimteclaims die op de Polder Veerstablok liggen bestaat de probleemstelling van het onderzoek uit een complex van vragen binnen de gegeven randvoorwaarden. Kort samengevat zijn er twee belangrijke hoofdvragen te onderscheiden:

Hoofdvragen

Wat is het beste tracé voor een Zuidwestelijke randweg, ten behoeve van zowel het lokale als het regionale verkeer en voor het ontsluitende verkeer van het voorziene nieuwe bedrijventerrein in de Polder Veerstablok.

Welk tracé heeft hierbij de minste milieu-implicaties in relatie tot een optimale inpassing van het bedrijventerrein en het maximaal handhaven van de ecologische en landschappelijke waarden in de polders Veerstablok en Middelblok.

Op basis van eerdergenoemde conclusies ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid en de toelichting hierop in dit hoofdstuk, is de volgende doelstelling ten aanzien van de voorgenomen activiteit geformuleerd:

Doelstelling / voorgenomen activiteit

De reservering van een tracé voor de ZWR, opdat de druk van het lokale en regionale verkeer op de bebouwde kom van Gouda afneemt, de bereikbaarheid verbetert en de leefbaarheid toeneemt.

3.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 is reeds aangegeven dat er sinds de jaren '80 reeds diverse onderzoeken zijn uitgevoerd naar een mogelijke ZWR. Alternatieve oplossingen voor de groeiende verkeersproblematiek aan de zuidkant van Gouda zijn meermalen onderzocht en doorgerekend op hun verkeers(probleem)oplossend vermogen. Eveneens is in de reeds uitgevoerde onderzoeken aandacht besteed aan een integrale afweging van verschillende alternatieven, waarbij naast verkeerskundige belangen ook rekening is gehouden met het milieu.

Tijdens deze onderzoeken zijn de verschillende de alternatieven geleidelijk aan ingekaderd.

In 1995 heeft GS van de provincie Zuid-Holland besloten dat de ZWR in westelijke richting aan zou moeten sluiten op het Sluiseiland en in oostelijke richting op of nabij de rotonde Stolwijkersluis (zie ook hoofdstuk 2). Mede naar aanleiding van dit besluit hebben de gemeenten Gouda en Ouderkerk en de provincie Zuid-Holland besloten tot het opstellen van een Intergemeentelijke Structuurschets voor de Polder Veerstablok (ISS). In dit ISS moesten de twee ruimteclaims in de Polder Veerstablok - zijnde de ZWR en het bedrijventerrein - en de bestaande belangen (o.a. het natuurgebied Veerstablokboezem en het huidige gebruik van de polder) integraal worden afgewogen.

De ISS is niet afgerond. Uit verkeersberekeningen van begin 1997 bleek dat de ZWR in de toekomst dusdanig zwaar belast zou kunnen worden dat de uitgangspunten die aan de ISS ten grondslag lagen veranderden (zie ook hoofdstuk 1).

In mei 1997 is door de initiatiefnemers besloten tot het uitvoeren van een *milieu-effectrapportage (m.e.r.)* voor de ZWR.

3.2 'Inkadering tracé-alternatieven

Begin 1997 zijn er in het kader van de toenmalige ISS-studie een aantal tracé-alternatieven doorgerekend op hun verkeers(probleem)oplossend vermogen. Het betrof die alternatieven die vanuit de ISS als kansrijk naar voren kwamen. Bij deze verkeersintensiteitsberekeningen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Gouda. Uit de berekeningsresultaten bleek dat hogere verkeersintensiteiten voorspeld werden dan in de voorgaande jaren was berekend in het kader van overige studies betreffende de ZWR. Op basis van de verschillen in verkeersintensiteiten is de vraag gesteld of het verkeersmodel wel valide uitkomsten gaf.

Op grond hiervan heeft de gemeente Gouda in het voorjaar van 1997 besloten haar verkeersmodel te actualiseren, zodanig dat de verkeersberekeningsresultaten meer betrouwbare uitkomsten zouden geven. De actualisatie c.q. verbetering van het verkeersmodel betekende dat nu ook inzicht kon worden gegeven in de herkomst-bestemming relaties van de verkeersstromen, alsmede de omvang van de afslagbewegingen op de verschillende kruispunten. Hierdoor kunnen kruispunten nauwkeuriger worden gedimensioneerd en kan de haalbaarheid van de tracé-alternatieven beter worden bepaald.

Met dit nieuwe verkeersmodel zijn in de zomer van 1997 verschillende tracé-alternatieven van de ZWR doorgerekend op hun verkeers(probleem)oplossend vermogen.

Gekozen is om niet alleen de tracé-alternatieven door te rekenen die vanuit het concept-ISS als kansrijk naar voren kwamen, maar alle tracé-alternatieven (opnieuw) door te rekenen die in alle voorafgaande studies (vanaf 1985) naar voren zijn gebracht (behoudens die alternatieven die reeds om andere redenen niet langer mogelijk zijn). Daarnaast zijn de tracé-alternatieven/varianten doorgerekend die vanuit de klankbordgroep¹ als mogelijke alternatieven naar voren zijn gebracht.

Op grond van de uitkomsten van deze berekeningen zijn er uiteindelijk een aantal reële en kansrijke tracé-alternatieven van de ZWR naar voren gekomen. De berekeningsresultaten en de afweging en keuze van de uiteindelijke tracé-alternatieven is verantwoord in de "Variantenstudie Zuidwestelijke randweg Gouda" (oktober 1997).

3.3 Alternatieven en uitvoeringsvarianten

De Zuidwestelijke randweg is geprojecteerd op het grondgebied van de gemeenten Ouderkerk en Gouda. Onderstaand wordt beschreven hoe het tracé kan lopen (3.3.1: tracé-alternatieven) en welke uitvoeringsvarianten daarbij aan de orde zijn (3.3.2).

Deze tweedeling in niveaus (alternatieven en varianten) zal ook in het MER worden gehanteerd. De tracé-alternatieven verschillen qua ligging ten opzichte van elkaar. De verschillen in milieu-effecten tussen deze alternatieven worden dan ook vooral bepaald door de omgeving van de alternatieven.

Met uitvoeringsvarianten wordt bedoeld dat er verschillen zijn in de wijze van uitvoering (vormgeving of hoogteligging) van de weg zijn. Hierbij kan gedacht worden aan verschillen in maatregelen, zoals hoogteligging, wijze van aanleg, e.d.

De tracering van de uitvoeringsvarianten binnen een alternatief verandert hierdoor op hoofdlijnen niet (wel wordt op dit niveau de exacte tracering van de weg meer in detail worden uitgewerkt, rekening houdend met belemmeringen in de nabijheid van de weg).

De verschillen in effecten tussen de uitvoeringsvarianten worden dan ook met name bepaald door de verschillen in maatregelen en uitvoering van de weg.

3.3.1 Tracé-alternatieven

Op basis van de medio 1997 uitgevoerde verkeersanalyses zijn diverse alternatieven en varianten stap voor stap afgewogen (zie paragraaf 3.2). In de Variantenstudie Zuidwestelijke randweg is het afwegingsproces en de keuze van de uiteindelijke tracé-alternatieven verantwoord. Als resultaat van deze afweging

zijn er een vijftal alternatieven als reëel naar voren gekomen:

Het Watertoren-alternatief Zuid

Dit alternatief loopt vanaf het Sluiseiland via de Rotterdamseweg langs de Goudse woonwijk Weidebloemkwartier. Ter hoogte van de watertoren kruist het alternatief de Hollandse IJssel en de Gouderaksedijk en gaat de polder Veerstaalblok in. Het tracé loopt vervolgens langs de zuidzijde van de AWZI,

¹ In 1996 is er een klankbordgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van belangenorganisaties en individuen die direct danwel indirect betrokkenheid hebben bij de tracékeuze van de ZWR. Sinds 1996 wordt deze klankbordgroep regelmatig door de initiatiefnemers van de ZWR (vertegenwoordigd in de werkgroep ZWR) op de hoogte gehouden van de vorderingen rondom de ZWR. Ideeën en voorstellen worden daarbij tussen werkgroep en klankbordgroep uitgewisseld.

buigt af in zuidelijke richting en takt tussen de kruising Gouderakse Tiendweg-Schoonhovenseweg en de bebouwing langs de Goudseweg aan op de Schoonhovenseweg.

Het Watertoren-alternatief Noord

Dit alternatief loopt van het Sluiseiland tot aan de AWZI hetzelfde als het zuidelijke Watertorenalternatief. Vanaf de AWZI buigt dit alternatief echter niet af maar loopt in een vrijwel rechte lijn door, doorsnijdt de bebouwing bij Stolwijkersluis en sluit vervolgens aan op de rotonde Stolwijkersluis.

Het Sluiseiland-alternatief Zuid

Dit alternatief kruist vanaf het Sluiseiland direct de Hollandsche IJssel de polder Middelblok in. Vervolgens buigt het tracé langzaam af in oostelijke richting, kruist de Middelblok Wetering en gaat vanaf het Beyerse Wegje de polder Veerstablok in. Het tracé kruist vervolgens de Veerstablokboezem aan de zuidzijde, buigt af in noordelijke richting en vervolgt zijn weg langs de zuidzijde van de AWZI tussen de Gouderaksedijk en de Gouderakse Tiendweg.

Het Zuidelijke Veerstablokalternatief buigt vervolgens af in zuidelijke richting en takt tussen de kruising Gouderakse Tiendweg-Schoonhovenseweg en de bebouwing langs de Goudseweg aan op de Schoonhovenseweg.

Het Sluiseiland-alternatief Noord

Dit alternatief loopt van het Sluiseiland tot aan de AWZI gelijk aan het zuidelijke Veerstablok-alternatief. Vanaf de AWZI buigt dit alternatief echter niet af in zuidelijke richting maar loopt in een vrijwel rechte lijn door, doorsnijdt de bebouwing bij Stolwijkersluis en sluit vervolgens aan op de rotonde Stolwijkersluis.

Het Buitendijkse-alternatief

Dit alternatief vertrekt evenals het Sluiseiland-alternatief vanaf het Sluiseiland, maar houdt op het Sluiseiland een meer oostelijke ligging aan. Vanaf de zuidoosthoek van het Sluiseiland oversteekt dit alternatief met een oostwaartse bocht de Hollandse IJssel. Het alternatief loopt vervolgens buitendijks parallel aan de Gouderaksedijk. Ter hoogte van de watertoren (noordoostelijk van de Veerstablokboezem) kruist het tracé de Gouderaksedijk en gaat de polder Veerstablok in. Het tracé vervolgt daarna zijn weg gelijk aan het Watertoren-alternatief Zuid.

Referentie-alternatief (nul-alternatief)

Uit diverse studies die aan deze startnotitie zijn voorafgegaan is gebleken dat het nul-alternatief (niets doen) geen reëel alternatief is. De ZWR is als verkeerskundige oplossing reeds in het Streekplan Zuid-Holland Oost als te realiseren weg opgenomen. Derhalve wordt het nul-alternatief in de m.e.r. niet als reëel alternatief meegenomen. Ook een verbetering van de bestaande verbinding met flankerende maatregelen als een verbetering van het openbaar vervoer - een zogenaamd nulplus-alternatief - is geen reëel alternatief om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen van Gouda op te lossen (zie Variantenstudie ZWR, 1997).

Het nul-alternatief wordt wel als referentiesituatie gehanteerd. Dit betekent dat de effecten van de tracé-alternatieven worden vergeleken met de effecten die zullen optreden bij niets doen (autonome ontwikkeling 2010, langs de Veerstalroute).

De alternatieven zijn in bijlage 3 op kaart weergegeven.

3.3.2 Uitvoeringsvarianten

Behalve verschillen in de ligging van de weg zullen er in de MER ook verschillen in de wijze van uitvoering onderzocht worden. De initiatiefnemers van de MER hebben besloten voor zowel het Watertoren-alternatief als het Sluiseiland-alternatief twee verschillen in uitvoering te onderzoeken. Deze verschillen in uitvoering zijn als aanbeveling naar voren gekomen uit eerdere studies en op basis van gesprekken met de klankbordgroep (zie ook paragraaf 3.2) en zijn de in Variantenstudie Zuidwestelijke randweg Gouda (oktober 1997) nader beschreven.

Hieronder worden de belangrijkste kenmerken van deze uitvoeringsvarianten kort weergegeven.

De uitvoeringsvarianten voor het Watertoren-alternatief hebben betrekking op de oversteek over de Hollandse IJssel. Een uitvoeringsvariant is de realisering van de *Weidebloem-variant* met een tunnel onder de Rotterdamseweg en een brug over de IJssel. Een andere uitvoeringsvariant is de *IJsseltunnel-variant*. Deze variant wordt gekenmerkt door de aanleg van een tunnel onder Rotterdamseweg die (als tunnel) doorloopt onder de IJssel. Ter hoogte van de het Sluiseiland komt de ZWR weer aan de oppervlakte.

De varianten voor het Sluiseiland-alternatief richten zich op de uitvoering van de ZWR ter hoogte van de Veerstablokboezem. Bij varianten voor uitvoering kan gedacht worden aan het enigszins in zuidelijke richting laten afbuigen van de ZWR, zodat zo min mogelijk natuurwaarden in de Veerstablokboezem vernietigd dan wel verstoord worden door de ZWR. Een andere uitvoeringsvariant is mogelijk de realisering van een verdiepte (of verhoogde) ligging van de ZWR ter hoogte van de Veerstablokboezem.

In de MER zal worden nagegaan welke uitvoeringsvariant bij de Veerstablokboezem het meest kansrijk is. De initiatiefnemers willen maximaal een tweetal uitvoeringsvarianten voor het Sluiseiland-alternatief in de MER onderzoeken.

3.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief/variant

Naast de bovengenoemde alternatieven en varianten wordt in de MER ook een meest milieuvriendelijk alternatief/variant beschreven (het zogenaamde MMA). Het MMA wordt opgebouwd uit het tracé-alternatief dat het minst schadelijk is voor het milieu. Dit alternatief wordt vervolgens uitgewerkt met de meest milieuvriendelijke uitvoeringsvariant, in combinatie met een aantal maatregelen die de negatieve effecten van de ZWR maximaal zullen mitigeren en compenseren.

3.3.4 Resumé

Resumerend worden in het MER de volgende alternatieven onderzocht:

Alternatief	Variant
■ Watertoren-alternatief (Zuid en Noord)	□ Weidebloem-variant
	□ IJsseltunnel-variant
■ Sluiseiland-alternatief (Zuid en Noord)	□ variant 1
	□ variant 2
■ Buitendijks-alternatief (Zuid)	
■ MMA	
■ Nul-alternatief als referentiesituatie	

4 Het studiegebied

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie van het gebied waarbinnen de Zuidwestelijke randweg gerealiseerd wordt. Momenteel wordt alle verkeer in het zuidelijk deel van Gouda binnen de bebouwde kom afgehandeld. Een ZWR wordt, voor een deel of in zijn totaliteit, buiten Gouda om gelegd. Hiermee wordt de ruimte voor bestaande functies ter plaatse van de toekomstige ZWR aangetast.

Het studiegebied binnen de bebouwde kom van Gouda is reeds in hoofdstuk 2 besproken vanuit de milieuaspecten bereikbaarheid en leefbaarheid. Het studiegebied waar vanuit andere aspecten over gesproken wordt bestaat uit het gebied waarin de trace-alternatieven gesitueerd zijn en waar de directe effecten van de ZWR zich uitstrekken. Hiermee bestaat het in beschouwing te nemen gebied uit het noordelijk deel van de polder Veerstablok en de noordoosthoek van de polder Middelblok. Het studiegebied is weergegeven in bijlage 3.

Uit eerdere studie is een duidelijk beeld ontstaan van bijzondere en waardevolle elementen in dit studiegebied. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het natuurgebied de Veerstablokboezem, cultuurhistorische elementen langs de Gouderaksedijk en het buurtschap Stolkwijkersluis.

4.1 Huidige situatie

4.1.1 Huidig ruimtegebruik studiegebied

Het gebied waar de verschillende trace-alternatieven gesitueerd zijn bestaat voor het grootste deel uit de polders Veerstablok en Middelblok. Deze polders zijn net als de rest van de Krimpenerwaard weinig verstedelijkt. Het studiegebied wordt gekenmerkt door een overwegend agrarisch grondgebruik afgewisseld met enkele andere functies als (historische) woonbebouwing en natuur. Binnen het agrarisch grondgebruik is de melkveehouderij momenteel verreweg de belangrijkste tak van de landbouw. Langs de Gouderaksedijk is er een lint van bebouwing. De overige losse bebouwing concentreert zich langs de Gouderakse Tiendweg en het Beyerse wegje. Het Beyerse wegje vormt de scheiding tussen de polders Middelblok en Veerstablok.

Langs de Gouderaksedijk zijn verschillende stadsrandverschijnselen herkenbaar. Zo is er aan de zuidzijde van de Gouderaksedijk er een afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) gesitueerd. Tussen de Gouderaksedijk en de Hollandse IJssel bevinden zich een aantal bedrijven. Ontsloten via de Gouderakse Tiendweg ligt nabij de AWZI een volkstuintencomplex. In het Streekplan Zuid-Holland Oost (1995) is aan de westzijde van de AWZI een klein bedrijventerrein voorzien. Deze stadsrandverschijnselen verdichten de polder langzamerhand.

4.1.2 Ecologische waarden

De Zuidwestelijke randweg is grotendeels geprojecteerd in de polders Middelblok en Veerstablok. Deze polders maken onderdeel uit van het Zuid-Hollandse veenweidegebied. Kenmerkend voor het veenweidegebied zijn de grasland, oever- en slootvegetaties. Botanisch waardevolle vegetaties komen met name langs de slootkanten voor. De meest waardevolle vegetaties liggen daar waar de cultuurdruk en het agrarisch grondgebruik het laagst is en daar waar de sloten een betere waterkwaliteit hebben.

In de loop der jaren is het grondgebruik intensiever geworden en is de kwaliteit van het oppervlaktewater achteruit gegaan. Dit heeft er in geresulteerd dat de oorspronkelijke flora in de loop der jaren sterk is genivelleerd.

Het gebruik van de grond in de polder als grasland in combinatie met de openheid van het landschap maken het gebied bij uitstek geschikt als broed- en foerageergebied voor weidevogels en moeras- en watervogels. Daarnaast heeft het gebied een functie als voedsel- en rustgebied voor doortrekkende watervogels en steltlopers en overwinterende vogels.

In het studiegebied van de ZWR is met name de Veerstaalblokboezem van bijzondere betekenis. Deze verlande boezem is thans een natuurgebied en in eigendom van de Stichting het Zuidhollands Landschap. Het natuurgebied heeft de hoogste zeldzaamheidswaardering voor plantensoorten in de Krimpenerwaard. Aangezien de veenweidegebieden in Nederland de kernlocatie voor blauwgraslanden in Europa vormen is het reservaat hiermee tevens van nationaal en internationaal belang.

4.1.3 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

De polder Veerstaalblok en de nabije omgeving zijn net als het grootste deel van de Krimpenerwaard weinig verstedelijkt. De ontstaansgeschiedenis van de Krimpenerwaard is nauw verbonden met de geschiedenis van de landbouw. De ontginning van de Krimpenerwaard begon in de Middeleeuwen op de hoger gelegen gronden langs de rivieren. Aan de voet van de rivierdijk, op de kop van de kavels, bouwden de kolonisten hun boerderijen en opstallen. Zo ontstond vlak langs de rivier een lint van boerderijen. De polder kent een rationele verkaveling van lange smalle kavels die haaks staan op de Gouderaksedijk langs de Hollandsche IJssel. De open ruimten in de polder worden plaatselijk onderbroken en begrensd door houtkaden en kleine landschapselementen met opgaande beplanting en smalle bebouwingslinten. Direct onder en langs de dijk is het landschap meer visueel besloten. In dit open landschap vormt de Gouderakse Tiendweg de grens van de eerste veenontginningsfase. De weg is cultuurhistorisch een belangrijk element in de polder. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds de oude cultuurhistorisch waardevolle elementen en anderzijds fenomenen als de AWZI, het volkstuintencomplex en het toekomstige bedrijventerrein. Deze stadsrandverschijnselen beïnvloeden het landschap verdichten de polder langzamerhand.

Het noordelijk en oostelijke deel van het studiegebied wordt gekenmerkt door een aantal cultuurhistorische elementen. Deze zijn hoofdzakelijk gelegen aan de Gouderaksedijk. De oude Stolwijkersluis is een rijksmonument. Historisch waardevolle panden worden aangetroffen in het buurtschap Stolwijkersluis en langs de Gouderaksedijk.

4.2 Autonome ontwikkeling

In het studiegebied zijn een aantal relevante ontwikkelingen voorzien. De beschrijving van de autonome ontwikkeling is gebaseerd op prognoses voor het jaar 2010. Voor deze prognose zijn er verschillende groeifactoren in en nabij het studiegebied te verwachten. Zo zijn er uitbreidingen van wonen en werken op een aantal locaties in Gouda. Voor Gouda-Westergouwe wordt in de periode 2000-2010 uitgegaan van de bouw van 1900 nieuwe woningen. Het gemeenschappelijke bedrijventerrein van Gouda, Waddinxveen en Moordrecht zal naar verwachting in 2010 volledig zijn ingericht met 55 ha. In de stationsomgeving sin een uitbreiding geraamd van 30.000 m². In de prognose is in de polder Veerstaalblok zelf een nieuw bedrijventerrein (Ouderkerk) nabij de Gouderaksedijk van 9 ha opgenomen.

Recentelijk (november 1997) is bekend geworden dat het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) heeft aangegeven dat voor 2010 een tweede sluisolk in de nabijheid van de Julianasluis noodzakelijk is. De consequenties hiervan voor de ZWR zijn op het moment van het uitbrengen van deze startnotitie nog niet in te schatten.

4.3 Beleidskader

De autonome ontwikkeling wordt mede bepaald door het beleidskader voor het betrokken gebied. In het MER zal het beleidskader worden geschetst op basis van nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsdocumenten, althans voor zover deze een relatie hebben met de voorgenoemde activiteit. De volgende beleidsdocumenten zijn van belang:

Nationaal:

- Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II, 1991);
- Structuurschema Groene Ruimte (SGR, 1993);
- Natuurbeleidsplan (NBP, 1990);
- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX).

Provinciaal/regionaal:

- Streekplan Zuid-Holland Oost (1995);
- Mobiliteitsplan Zuid-Holland (1996);
- Beleidsplan Natuur en Landschap Zuid Holland (1991);
- Beheers- en begrenzingenplan Krimpenerwaard (1994);
- Voorontwerpplan/MER Krimpenerwaard (1996);
- Ontwerp-Landinrichtingsplan Herinrichting Krimpenerwaard (1997);
- Startcontract Hollandsche IJssel (1996);

Gemeentelijk:

- Groenstructuurplan Gouda (1991);
- Stadsplan Gouda (1994);
- Convenant polder Veerstaalblok (1994);
- Visie Ouderkerk (1994);
- Diverse bestemmingsplannen.

5 Effecten

Voor elk van de alternatieven en varianten van de Zuidwestelijke randweg dienen de effecten op verschillende aspecten in kaart te worden gebracht. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke effecten op welke aspecten voor de besluitvorming van belang worden geacht. De volgende effecten worden hierbij in beschouwing genomen.

Verkeerskundige en leefbaarheidsaspecten:

- bereikbaarheid;
- geluid en trillingen;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- verkeersveiligheid;
- barrièrewerking.

Integrale milieu-aspecten:

- natuur;
- landschap;
- cultuurhistorie;
- archeologie;
- bodem en water.

Voor ieder van deze aspecten wordt aangegeven op welke wijze deze in de MER worden uitgewerkt. Het betreft zowel effecten die samenhangen met de aanleg van de weg als effecten die met het gebruik samenhangen. Naast negatieve effecten kunnen ook positieve effecten optreden doordat een ZWR elders de verkeersdruk kan laten verminderen.

De mogelijkheden voor het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen worden apart aangegeven. Deze hebben voornamelijk betrekking op de aspecten natuur en landschap.

5.1 Leefbaarheid en verkeerskundige aspecten

Bereikbaarheid

Doordat met de realisering van de Zuidwestelijke randweg het rondwegenstelsel rond Gouda gecompleteerd wordt, voert de ZWR het doorgaande verkeer buiten Gouda om. De bereikbaarheid van het zuidwestelijk deel van Gouda neemt hierdoor toe.

In het MER zal worden ingegaan op de effecten van de ZWR op de bereikbaarheid van Gouda en de Krimpenerwaard. Daarbij wordt aandacht besteed aan de te verwachten wijzigingen van de verkeersintensiteit die zullen optreden op de Veerstalroute. Aangezien de ZWR naast een functie voor het doorgaande verkeer ook een ontsluitingsfunctie heeft voor het voorziene bedrijventerrein Ouderkerk en de bebouwing langs de Gouderaksedijk, wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van het bedrijventerrein en de ontsluiting van de bestemmingen langs de Gouderaksedijk. Tevens zal worden ingegaan op de effecten van het bestemmingsverkeer en het gebruik door langzaamverkeer van de Gouderaksedijk. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid en ontsluiting van de bebouwing bij Stolwijkersluis.

Geluid en trillingen

Aangenomen wordt dat de binnenstedelijke geluidsbelasting afneemt wanneer meer verkeer over de Zuidwestelijke randweg kan worden afgehandeld. De bebouwing binnen het plangebied waarvoor op grond van de verkeersberekeningen een intensivering van de geluidsbelasting kan worden voorspelt, is met name geconcentreerd rond de Stolwijkersluis, langs de Gouderaksedijk, het Weidebloemkwartier en de regio rondom de van Baerlestraat en de Schielandse Hogezeedijk. De te onderzoeken effecten van geluidhinder op (avi)faunistische waarden worden bij het milieuaspect natuur belicht.

In de MER zullen de effecten van geluidhinder op de bebouwing in beeld worden gebracht. Verder wordt aangegeven welke maatregelen noodzakelijk worden geacht om geluid te mitigeren.

Uit ervaringscijfers is bekend dat het invloedsgebied van mogelijke trillingshinder betreft de eerste tientallen meters vanaf een weg betreft. Trillingshinder zal hierdoor op verschillende locaties mogelijk effect hebben op de bebouwing. In het MER zal op deze specifieke locaties worden ingegaan.

Luchtkwaliteit

Aangenomen kan worden dat de luchtkwaliteit in Gouda zal verbeteren of minder zal verslechteren als minder verkeer door de stad zal gaan als gevolg van een ZWR.

In de MER zal de luchtkwaliteit in het studiegebied worden aangegeven, waarbij met name wordt ingegaan op de emissies van NO_x en CO (lokale effecten) en CO₂ (mondiaal, broeikas effect).

Externe veiligheid

Een Zuidwestelijke randweg zal er toe leiden dat er meer verkeer buiten het stedelijke gebied van Gouda om zal worden afgehandeld. Hierdoor worden verkeersroutes door het stedelijk gebied minder belast. Dit "naar buiten brengen" van het verkeer betekent in principe een verbetering van de externe veiligheid binnen de bebouwde kom.

In het MER zal kwalitatief voor de meest relevante locatie(s) in termen van individuele en groepsrisico's worden aangegeven hoe de veiligheid als gevolg van de aanleg van de Zuidwestelijke randweg verbeterd.

Verkeersveiligheid

Een Zuidwestelijke randweg zorgt voor een afname van de verkeersintensiteiten binnen de bebouwde kom. Dit betekent in principe een verbetering van de verkeersveiligheid. In de MER zal worden aangegeven wat het effect van de Zuidwestelijke randweg is op de veiligheid van de wegen in en om Gouda. De analyse wordt uitgevoerd op basis van de verkeersongevallenregistratie (VOR) voor Gouda.

Tevens wordt aandacht geschonken aan een duurzaam veilige realisering van de ZWR, waarbij aangesloten wordt op de gangbare duurzaam-veilig principes ten aanzien van vormgeving van kruispunten en wegvakken.

Barrièrewerking en versnippering

Minder binnenstedelijk verkeer kan met name in de wijk Weidebloemkwartier leiden tot een verminderde barrièrewerking van wegen tussen woonwijken. Een ZWR kan echter op andere plaatsen resulteren in nieuwe barrière. Zo kan de ZWR een toekomstige barrière vormen voor het verkeer op de Gouderaksedijk en Stolwijkersluis. Deze barrièrewerking wordt echter voor een groot deel weggenomen door middel van maatregelen als bijvoorbeeld een onderdoorgang en een goede aansluiting op de ZWR.

In de MER wordt onderzocht in hoeverre de ZWR resulteert in een afname van binnenstedelijke barrièrewerking en in welke mate nieuwe barrièrevorming tegengegaan kan worden.

Tevens zal aandacht worden besteed aan de effecten als gevolg van kaveldoorsnijding. Als gevolg van de ZWR zullen in de polders Veerstablok en Middenblok kavels van agrariërs doorsneden worden. Naast de effecten van doorsnijding van agrarisch grondgebruik wordt ook gekeken naar de effecten van doorsnijding van industriële bedrijvigheid. Voorbeelden hiervan zijn bedrijven als Compaxo bij realisering van het Watertoren-alternatief (nabij de watertoren van Gouda) en Verdouw (ten zuiden van het Sluiseiland aan de Ouderakse kant van de Hollandse IJssel) bij realisering van het Sluiseiland-alternatief.

5.2 Integrale milieu-aspecten en duurzaamheid

Natuur

De Zuidwestelijke randweg is voor een deel gesitueerd in de polders Veerstablok en (de noordoosthoek van) Middenblok. Met name de polder Veerstablok kent enkele gebieden met relatief hoge natuurwaarden. De Veerstablokboezem is hiervan het belangrijkste voorbeeld.

In het MER zullen de effecten op de natuurwaarden worden bekeken. Specifiek zal aandacht worden besteed aan de waardevolle elementen in het studiegebied. De effecten zullen per alternatief in termen van mogelijk verlies van natuurwaarden, oppervlakte ruimtebeslag en oppervlakte verstoring door geluid, worden beschreven. Tevens zal worden aangegeven op welke wijze deze effecten kunnen worden beperkt, danwel gecompenseerd.

Landschap

De Zuidwestelijke randweg doorsnijdt het veenweidelandschap rond Gouda. Dit veenweidegebied is landschappelijk te karakteriseren door een grote mate van openheid, een patroon van afwisselend langgerekte weilanden en kaarsrechte sloten. De ZWR betekent een aantasting van het visueel ruimtelijke landschapsbeeld en het landschapstype.

In de MER worden de effecten van de ZWR ten aanzien van het landschap op de visueel-ruimtelijke structuur van het gebied beschreven.

Cultuurhistorie

De cultuurhistorische waarde van het gebied wordt bepaald door de samenhang en herkenbaarheid van de oude structuren en patronen in het gebied. De polder Veerstablok bezit nog waardevolle cultuurhistorische componenten waaraan de ontstaanswijze en ruimtelijke opbouw van de polder is af te lezen. In het MER zullen de effecten op de met name cultuurhistorisch waardevolle elementen als het natuurgebied en de Gouderakse Tiendweg per alternatief in kwalitatieve zin worden beschreven.

Archeologie

In het MER wordt aandacht besteed aan de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden binnen het studiegebied.

Bodem en water

In het MER wordt in globale zin aandacht besteed aan de effecten van een ZWR op de bodem, het grondwater en het oppervlaktewater. Thema's die daarbij van belang zijn, zijn de bodemstructuur, grondsoort en eventuele verontreinigingen, de geohydrologische situatie en de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit.

Duurzaamheidsaspecten

In het MER zal worden ingegaan op het gebruik en de mogelijkheden tot hergebruik van grondstoffen en materialen. Daarbij is met name de aanlegfase van belang.

5.3 Mitigerende en compenserende maatregelen

Wanneer besloten wordt tot aanleg van de Zuidwestelijke randweg, dienen de effecten op de waardevolle elementen in het studiegebied zo veel mogelijk gemitigeerd dienen te worden en de alsnog resterende effecten gecompenseerd dienen te worden.

Mitigatie is mogelijk door landschappelijke inpassing van de weg of een mogelijke verdiepte aanleg van de weg. Compensatie is mogelijk door verloren gegane waarden elders in de omgeving opnieuw te ontwikkelen. Hiervoor dient veelal grond verworven te worden voor natuurontwikkeling, waarmee verloren gegane waarden "teruggebracht" kunnen worden.

In de MER zal nader worden ingegaan op de mogelijkheden voor mitigatie en compensatie. Aan het compensatiebeginsel wordt in het bijzonder aandacht geschonken in relatie tot de Veerstalblokboezem. Indien relevant zullen tevens zoekgebieden voor compensatie worden aangegeven.

Verantwoording

Titel : Startnotitie Zuidwestelijke randweg Gouda,

Opdrachtgever(s) : Gemeente Gouda, Gemeente Ouderkerk, Provincie Zuid-Holland

Uitgegeven door : Grontmij Midden, afdeling Ruimtelijke Inrichting

Plaats en datum : Waddinxveen/De Bilt, 14 november 1997

Projectnummer : 2272351

Documentnummer : RIT.97004616

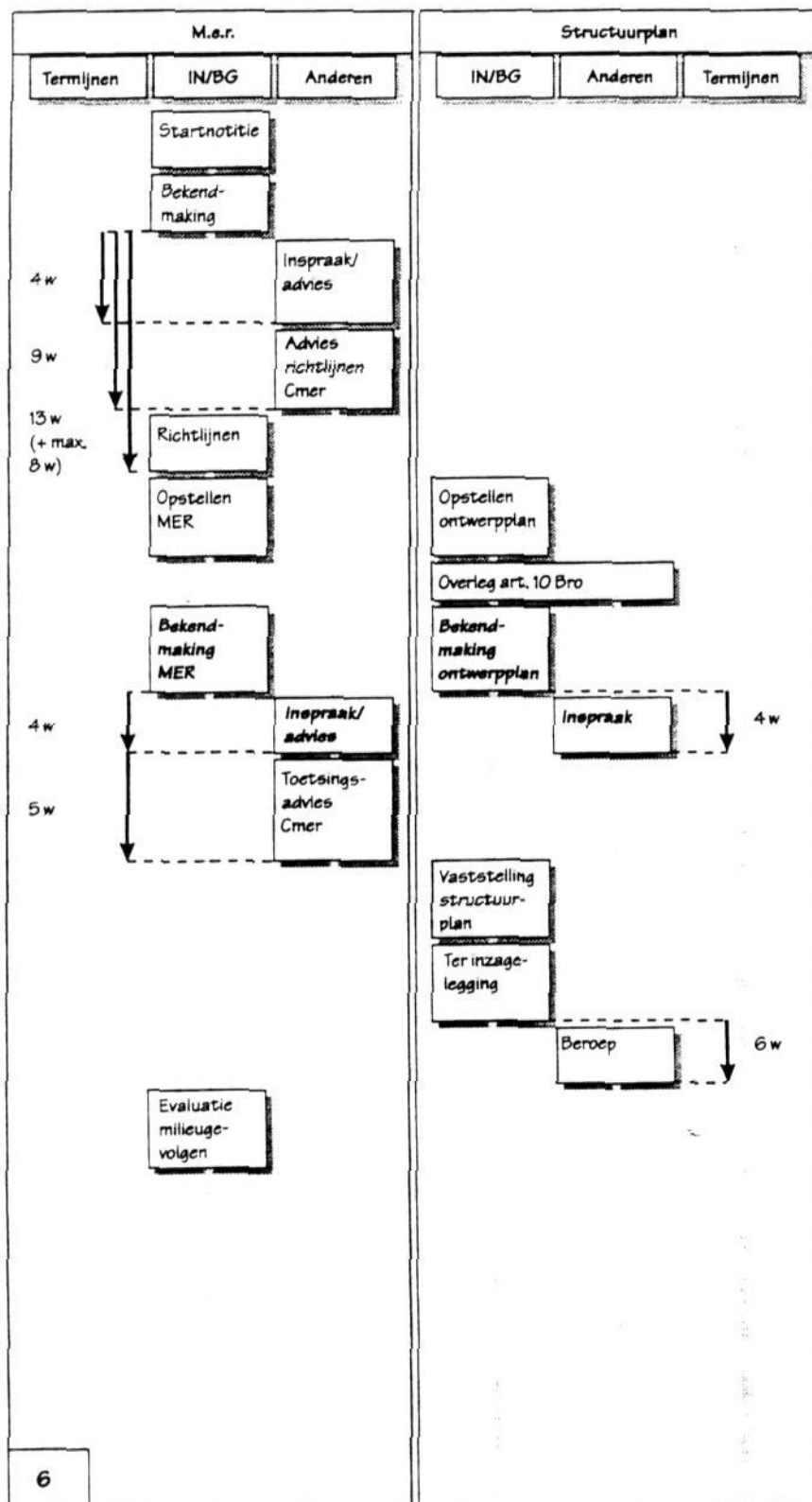
Status en versie : Definitief (D1)

Auteur(s) : ir. M. Kreft, S. Melieste MSc

Informatie : ir. M. Kreft (030 6965500) of ir. J.J. Smink (0182 625500)

Goedgekeurd door : *Mme Kreft* paraaf: *Me* 10/11/97

Bijlage 1 Procedure m.e.r.



Bron: Handleiding milieu-effectrapportage (1994)

10DHAM1p

Bijlage 2 Varianten ZWR tracéstudie 1985

Bijlage 3 Studiegebied tracé- alternatieven ZWR

