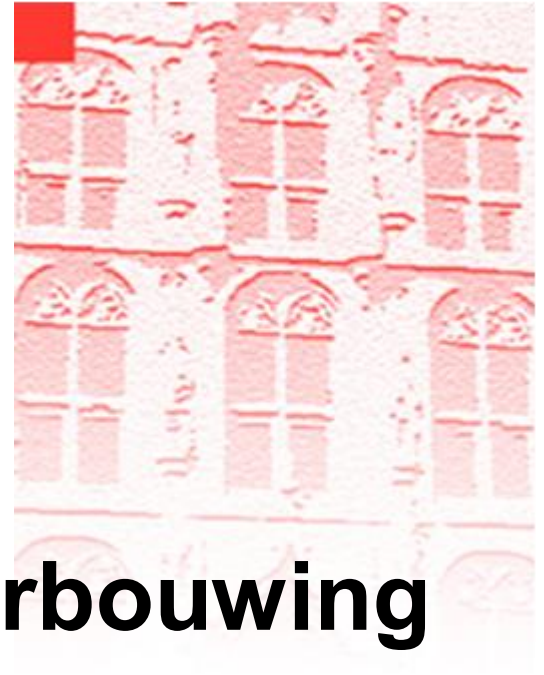
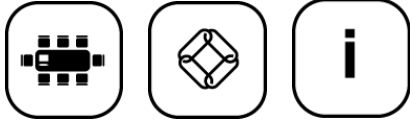




Ruimtelijke onderbouwing

Fiets- en vlonderbrug N207b

Ontwerp

KuiperCompagnons
24 augustus 2015
Aangepast op 15 augustus 2017



Inhoud

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Doel van de ruimtelijke onderbouwing.....	1
1.3	Ligging projectgebied	1
1.4	Strijdigheid met het geldende bestemmingsplan	2
2.	Beleidskader	3
2.1	Rijksbeleid	3
2.2	Provinciaal beleid	3
2.3	Gemeentelijk beleid	5
3.	Planbeschrijving	7
4.	Milieuaspecten.....	10
4.1	M.e.r.-beoordeling.....	10
4.2	Bedrijven en milieuzonering.....	10
4.3	Geluid	10
4.3	Luchtkwaliteit.....	10
4.4	Externe veiligheid	12
4.5	Bodemgeschiktheid.....	12
4.6	Flora en fauna	13
4.7	Overige belemmeringen	15
5.	Water.....	15
5.1	Beleidskader	15
5.2	Watertoets	16
6.	Archeologie en cultuurhistorie	18
6.1	Archeologie.....	18
6.2	Cultuurhistorie	18
7.	Uitvoerbaarheid	21
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	21
7.2	Financiële uitvoerbaarheid.....	21
8.	Besluitvlak	21



Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing

- Bijlage 1:** Verkennend bodemonderzoek, verkennend onderzoek asbest in grond, BK Bodem, rapportnummer 144213, d.d. 13 februari 2015
- Bijlage 2:** Flora- en faunaonderzoek in het kader van de realisatie van een fietspad en fietsbrug over de Ringvaart in Gouda, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, W947/P14-107, d.d. juni 2015 – aangepast in juli 2017
- Bijlage 3:** Aanvullend onderzoek naar de Ringslang en de Rugstreeppad in het kader van de aanleg van een fietspad over de Ringvaart in Gouda, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, P15-048/W1007, d.d. juni 2015

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de zuidwestzijde van Gouda wordt op initiatief van de Provincie Zuid-Holland een nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen Gouda en Moordrecht/Nieuwerkerk gerealiseerd. De ontwikkeling van deze fietsroute ziet onder meer toe op de aanleg van een fiets- en vlonderbrug over de Ringvaart, ter hoogte van het kruispunt N207 – Sluisweg. De realisatie van deze fiets- en vlonderbrug is niet mogelijk op grond van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen.

1.2 Doel van de ruimtelijke onderbouwing

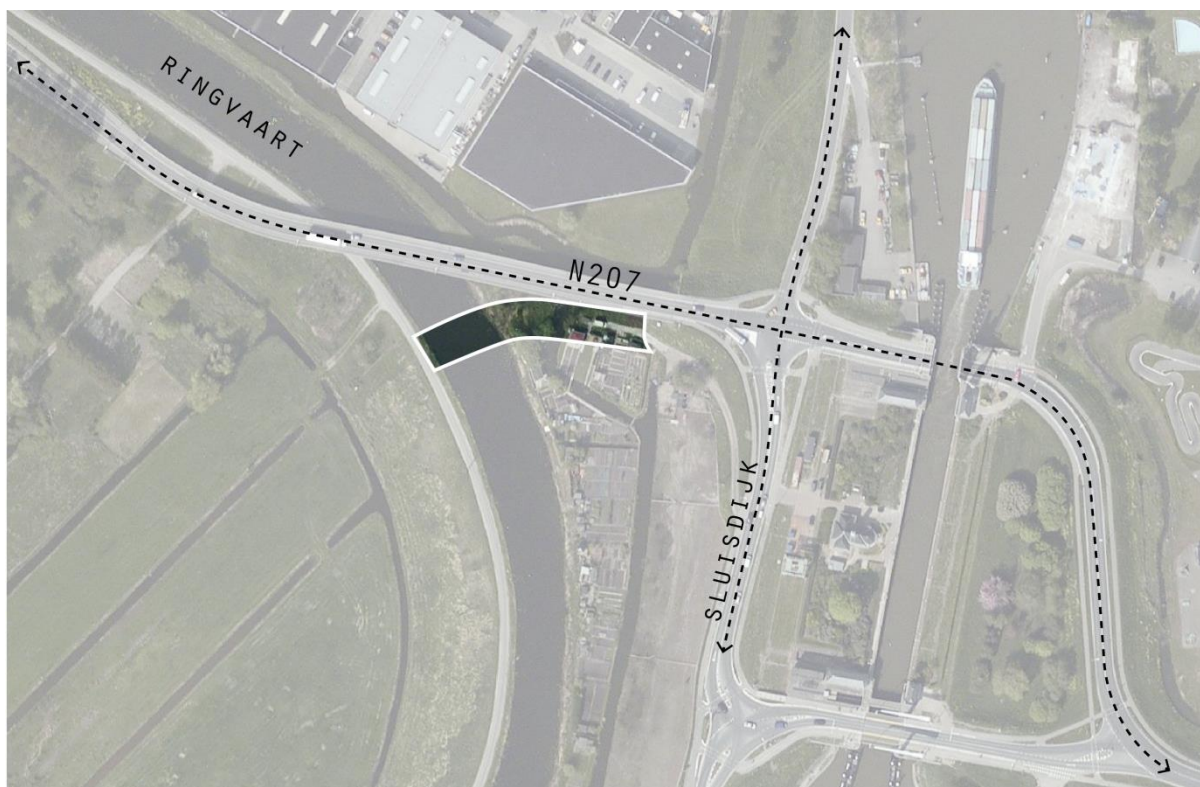
Om de gewenste ontwikkeling van de fiets- en vlonderbrug in juridisch-planologische zin mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning aangevraagd voor het afwijken van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c juncto artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Deze omgevingsvergunning voor het onderdeel 'afwijken regels ruimtelijke ordening' dient gepaard te gaan met een goede ruimtelijke onderbouwing, waarin diverse (milieu)aspecten worden afgewogen. In het voorliggende document, de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning, wordt hieraan invulling gegeven.

Er is nog geen definitief ontwerp voor de fiets- en vlonderbrug. Het ontwerp wordt tot op zekere hoogte vrij gelaten en moet verder worden uitgewerkt door de nog te contracteren aannemer. Daarom wordt de omgevingsvergunning voor het onderdeel 'bouwen' op een later moment aangevraagd. Op basis van de omgevingsvergunning voor het onderdeel 'afwijken regels ruimtelijke ordening', die de juridisch-planologische grondslag biedt, kan naderhand met een reguliere procedure ook het onderdeel 'bouwen' vergund worden.

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld in augustus 2015. Het vergunningentraject heeft daarna vertraging opgelopen. In juli 2017 is dit traject weer opgepakt. Naar aanleiding van opmerkingen van de Omgevingsdienst is het ecologisch onderzoek aangepast. Het aangepaste ecologisch onderzoek d.d. juli 2017 is op 15 augustus 2017 verwerkt in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Ook is het beleidskader op onderdelen geactualiseerd. De overige onderdelen van de ruimtelijke onderbouwing zijn ongewijzigd gebleven.

1.3 Ligging projectgebied

Het gebied waar de ontwikkeling plaats zal vinden is gelegen aan de zuidwestzijde van Gouda, grofweg gelegen tussen de N207, Sluisdijk en het toekomstige woongebied Westergouwe. In onderstaande afbeelding is de ligging van het projectgebied globaal weergegeven.



Afbeelding 1.1: globale ligging van het projectgebied

1.4 Strijdigheid met het geldende bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied gelden momenteel twee bestemmingsplannen; het bestemmingsplan 'Oostpolder' en het bestemmingsplan 'Westergouwe'.

Bestemmingsplan 'Oostpolder'

Het grootste deel van het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Oostpolder', dat op 16 oktober 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit bestemmingsplan is het projectgebied voorzien van de bestemmingen 'Groen', 'Water' en 'Recreatie – Volkstuin' (zie afbeelding 1.2). Op de voor 'Recreatie – Volkstuin' bestemde gronden zijn uitsluitend volkstuinen, erftoegangswegen en -paden en groenvoorzieningen toegestaan. De aanleg van een langzaam verkeersverbinding c.q. fiets- en vlonderbrug is binnen de huidige bestemming dan ook niet mogelijk, waardoor de voorliggende ontwikkeling strijdig is met het bestemmingsplan 'Oostpolder'. Op de voor 'Groen' bestemde gronden is de aanleg van fiets- en voetpaden wél bij recht toegestaan. De gronden met de bestemming 'Water' zijn onder meer bestemd voor bruggen en duikers ten behoeve van kruisend wegverkeer. De realisatie van bouwwerken, zoals bruggen, duikers, damwanden en soortgelijke bouwwerken is toegestaan, mits de breedte niet meer dan 6 meter bedraagt en de hoogte niet meer dan 5 meter. De voorliggende ontwikkeling past hierbinnen. Feitelijk is de enige strijdigheid van het totale project, de strijdigheid ter plaatse van de bestemming 'Recreatie – Volkstuin'.



Afbeelding 1.2: uitsnede geldende bestemmingsplannen (het projectgebied is zwart omkaderd)

Tot slot is het projectgebied voorzien van de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' en 'Waterstaat – Waterkering'. Ter plaatse van de gronden met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' mag in principe niet worden gebouwd. Hiervan kan worden afgeweken als de belangen van de waterkering niet worden geschaad. In hoofdstuk 5 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt hier nader op ingegaan. Ter plaatse van de gronden met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' geldt eveneens een bouwverbod. In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een archeologisch rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het projectgebied in voldoende mate is vastgesteld. In hoofdstuk 6 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt hier nader op ingegaan.

Bestemmingsplan 'Westergouwe'

Een klein gedeelte van het projectgebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Westergouwe', dat in augustus 2008 is vastgesteld en op 29 juni 2011 onherroepelijk is geworden. In dit bestemmingsplan is het projectgebied voorzien van de bestemming 'Verkeer en Verblijf (-V-V-)'. Op de voor 'Verkeer en Verblijf (-V-V-)' bestemde gronden is de aanleg van voet- en fietspaden bij recht mogelijk, waarbij bouwwerken ten dienste van de bestemming mogen worden gebouwd, tot een hoogte van 10 meter. De voorliggende ontwikkeling past daarmee binnen het vigerende bestemmingsplan 'Westergouwe'.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Mobiliteit (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende projectgebied.

2.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte

De provincie Zuid-Holland heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Aan de voorgenoemde visie is een programma Ruimte en een programma Mobiliteit gekoppeld, waarin beschreven

wordt welke instrumenten de provincie inzet om de doelen en ambities uit de Visie Ruimte en Mobiliteit te realiseren. De regels die voortkomen uit de visie en de beide programma's, zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen. Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit (en alle bijbehorende documenten) vastgesteld.

In 2016 is de visie geactualiseerd. De Actualisering 2016 van de Visie Ruimte en Mobiliteit is op 14 december 2016 vastgesteld door Provinciale Staten en op 12 januari 2017 in werking getreden. Hiermee zijn wijzigingen doorgevoerd in de Visie ruimte en mobiliteit, het Programma ruimte, de Verordening ruimte 2014 en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur. De Actualisering 2016 heeft betrekking op onder meer strandbebouwing, de 3 ha-kaart en de actualisering van de regionale visies voor wonen en kantoren.

De provincie stimuleert gemeenten en regio's om goed fietsbeleid te voeren. Daar waar het de draagkracht van lokale overheid overstijgt, draagt de provincie bij aan projecten met menskracht en/of financiële middelen. Daarbij ligt de prioriteit bij verbindingen met de hoogste fietsintensiteit en de grootste knelpunten vanuit het oogpunt van gebruikers, waaronder stallingen en verkeersveiligheid. Fietsroutes kunnen bestaan uit rustige wegen met weinig autoverkeer, fietspaden langs drukke wegen of solitaire fietspaden. Een goede basiskwaliteit is gewenst. Daarom worden voor alle routes kwaliteitsambities uitgewerkt, die gebaseerd zijn op de richtlijnen van de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Voor het selecteren van te subsidiëren fietsprojecten toetst en prioriteert de provincie routes, in samenspraak met overheden en gebruikers en neemt daarbij de haalbaarheid, koppeling aan groot onderhoud en cofinanciering mee (zie ook Uitvoeringsprogramma 'Samen verder Fietsen'). De voorliggende ontwikkeling voorziet in de aanleg van een nieuwe fiets- en vlonderbrug ten behoeve van een (recreatieve) fietsverbinding tussen Moordrecht/Nieuwerkerk en Gouda. De realisatie van de fiets- en vlonderbrug draagt bij aan het versterken van het fietsnetwerk van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Gouda in het bijzonder.

De provincie heeft in haar Verordening Ruimte de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen (artikel 2.1.1). Dit houdt in dat bij elke stedelijke ontwikkeling eerst moet worden aangetoond dat er daadwerkelijk behoefte is aan deze ontwikkeling, en dat daarna moet worden bekeken of deze ontwikkeling binnenstedelijk kan worden gerealiseerd (vóór een buitenstedelijke locatie). In het geval van de fiets- en vlonderbrug over de Ringvaart is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling (want: geen stedelijke voorziening). Evenwel kan worden aangedragen dat er behoefte is aan de brug. Fietsers kunnen de Ringvaart in de bestaande situatie niet goed overbruggen. Dat wordt in de nieuwe situatie anders. Dit is belangrijk, zeker wanneer op termijn Westergouwe wordt opgeleverd.

Het projectgebied is op kaart 7 van de provinciale Verordening Ruimte niet aangeduid als beschermingscategorie 1 (gebieden met topkwaliteit) of beschermingscategorie 2 (gebieden met bijzondere kwaliteiten). Wel moet een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling buiten deze beschermingscategorieën voldoen aan artikel 2.2.1. van de Verordening Ruimte: de ontwikkeling moet passen binnen de aard en schaal van het gebied en voldoen aan de richtpunten van de kwaliteitskaart. Ingeval van de fiets- en vlonderbrug is dat het geval. De Ringvaart heeft vanuit het provinciaal beleid waarde als recreatieve vaarweg, maar deze waarde wordt niet aangetast omdat de Ringvaart bevaarbaar blijft en de tussensteunpunten in lijn worden geplaatst met de steunpunten van het Zuidplasviaduct, waardoor de ruimtelijke 'doorsnijding' van de vaart zo beperkt mogelijk is.

Uitvoeringsprogramma 'Samen verder Fietsen'

Op 16 februari 2016 hebben Gedeputeerde Staten het Fietsplan 2016-2025 "Samen verder fietsen" en het Plan van aanpak Uitvoeringsagenda Fiets vastgesteld. Provinciale Staten stelden het fietsplan en het Plan van aanpak Uitvoeringsagenda op 20 april 2016 unaniem vast. Op 31 mei 2016 stelde het college van Gedeputeerde Staten de Uitvoeringsagenda "Samen verder fietsen" vast. De uitvoeringsagenda is op basis van het fietsplan gemaakt en is ter kennisname naar Provinciale Staten gestuurd. De Uitvoeringsagenda "Samen verder fietsen" beschrijft een aantal opgaven waar de provincie met diverse partners de komende jaren aan werkt.

De provincie heeft de volgende speerpunten geformuleerd:

- Optimalisatie fietsnetwerken
- Fiets in de keten

- Innovatieve, energieneutrale fietspaden.

Het afwegingskader fiets is uitgangspunt bij het afwegen van initiatieven en knelpunten. Op basis van dit Fietsplan maken we samen met stakeholders een Uitvoeringsagenda. Bij het opstellen van de Uitvoeringsagenda en de uitvoering daarvan staat vanuit de provincie de volgende werkwijze centraal: samenwerking, continu leren en aandacht voor gedrag en fietsveiligheid. De fietsstructuur rond Gouda en Westergouwe is in studie. De fiets- en vlonderbrug vormen binnen de toekomstige structuur een essentiële schakel en zijn no-regretmaatregelen waar zowel gemeente als provincie Zuid-Holland achter staan.

Als de ligging van het toekomstige fietspad wordt vergeleken met de ligging van de huidige fietsverbinding over het Zuidplasviaduct, is duidelijk dat het nieuwe fietspad veiliger is omdat het vrijliggend is. Bovendien sluit het gedeelte aan de oostzijde van de Ringvaart (de vlonderbrug) aan op de al gerealiseerde vlonderbrug die onder het Zuidplasviaduct doorgaat, waarmee een doorgaande verbinding tussen Moordrecht en Gouda (Westergouwe) en tussen Gouda en Waddinxveen ontstaat. Voor de fietsers uit Westergouwe is het nieuwe fietspad de korte en veilige verbinding met het centrum van Gouda. Het verwijderen van de fietspaden op het Zuidplasviaduct en het completeren van de fietsstructuur rond het sluseiland is onlosmakelijk verbonden met de aanleg van het fietspad, inclusief vlonderbrug, brug over de Ringvaart en het vrijliggende fietspad tussen Ringvaart en Eurotonde. Omdat de N207 op het Zuidplasviaduct ingericht wordt volgens de richtlijnen, moet de rijbaan verbreed worden naar 7,5 m. Hierdoor blijft er onvoldoende ruimte over voor de fietsstroken, die overigens in de huidige situatie al smal zijn en de combinatie met vlak erlangs rijdend autoverkeer is veilig noch comfortabel en voldoet niet aan de richtlijnen. Er is dus geen andere oplossing dan een nieuw fietspad aanleggen.

2.3 Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke Structuurvisie Gouda 2005 - 2030

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

Als gevolg van stedelijke ontwikkelingen in de stad en de Zuidplaspolder, zal de functie als regionale verzorgingskern binnen het groene hart afzwakken en zal Gouda steeds meer onderdeel worden van de Zuidvleugel van de Randstad. Hierdoor komt het voorzieningenapparaat in Gouda onder druk te staan. In de komende decennia zal Gouda zich ook meer moeten afstemmen op de regionale ontwikkelingen, waardoor er een verschuiving in het voorzieningenaanbod plaatsvindt. Een van de uitgangspunten van de structuurvisie is het verbeteren van de ontsluiting en bereikbaarheid, zowel voor autoverkeer als voor langzaam verkeer (fietsers). Momenteel ontbreekt het aan een goede fietsverbinding tussen Westergouwe en de rest van Gouda. Om het nieuwe woongebied op te nemen in het fietsnetwerk van de stad is de aanleg van een fiets- en vlonderbrug over de Ringvaart benodigd. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in een juridisch-planologische regeling hiervoor.

Mobiliteitsplan Gouda 2007-2020

Het mobiliteitsplan is door de gemeenteraad in april 2007 vastgesteld. Met het mobiliteitsplan beschikt de gemeente Gouda over een samenhangend verkeer- en vervoersbeleid. Het plan is een kapstok voor de verschillende deelnota's verkeer en vervoer, zoals voor fietsen en parkeren en de wijkverkeersplannen. In en rond Gouda zijn verschillende grote projecten gaande, zoals Spoorzone en Goudse Poort. Ook regionaal staat een aantal ruimtelijke ontwikkelingen gepland, vooral aan de westzijde van de stad. Deze veranderingen gaan gepaard met een grote toename van verkeer naar en binnen de stad. Om het huidige en nieuwe verkeer in goede banen te leiden heeft de gemeente Gouda een mobiliteitsplan opgesteld. Dit plan geeft in hoofdlijnen aan op welke wijze de gemeente de Goudse verkeerssituatie de komende vijftien jaar wil verbeteren en beheren. De omvang van de autogroei is dusdanig groot, dat de bereikbaarheid van Gouda vanuit de Zuidplaspolder maar ook vanuit de rest van de regio, onvoldoende dreigt te worden. Om dit tegen te gaan en om de kwaliteit van de leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen, zijn ingrijpende maatregelen nodig.

Het Mobiliteitsplan is een uitwerking op het gebied van verkeer en vervoer van de Ruimtelijke Structuurvisie. Tevens is het Mobiliteitsplan een gemeentelijke doorvertaling van het verkeer- en vervoerbeleid op landelijk en provinciaal niveau. Om de ambities uit de Ruimtelijke Structuurvisie waar te maken, komen in het mobiliteitsplan verschillende manieren van vervoer aan bod met als doel om mensen te verleiden tot

verantwoord mobiliteitsgedrag. Door het stimuleren van onder andere de fiets en het openbaar vervoer wil de gemeente overbelasting van de infrastructuur voorkomen waardoor ruimte blijft bestaan voor belangrijk economisch verkeer. Deze doelstelling is in het plan verder uitgewerkt in een aantal strategische keuzes.

Door de compacte opzet van de stad lenen de verplaatsingsafstanden binnen Gouda zich uitstekend voor het gebruik van de fiets. Het fietsverkeer vervult een belangrijke functie in de bereikbaarheid, economische ontwikkeling en milieukwaliteit van Gouda: de fiets biedt veelal de mogelijkheid om zonder overstap van deur tot deur te reizen en negatieve effecten voor het milieu blijven achterwege. Daarnaast is fietsen goed voor de gezondheid.

De fietsstructuur rond Gouda en Westergouwe is in studie. De fiets- en vlonderbrug vormen binnen de toekomstige structuur een essentiële schakel en zijn no-regretmaatregelen waar zowel gemeente als provincie Zuid-Holland achter staan. Middels de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt voorzien in een fiets- en vlonderbrug over de Ringvaart ten behoeve van de regionale fietsverbinding tussen Gouda en Moordrecht/Nieuwerkerk. De toekomstige fietsbrug vervangt de bestaande fietsverbinding over het Zuidplasviaduct. De brug sluit aan de oostzijde aan op de al gerealiseerde vlonderbrug die onder het Zuidplasviaduct doorgaat, waarmee een doorgaande verbinding tussen Moordrecht en Gouda ontstaat. De nieuwe verbinding is kwalitatief beter en veiliger en is net zo direct als de bestaande verbinding over het Zuidplasviaduct. De nieuwe fietsverbinding zal aanzienlijk veiliger zijn dan de huidige fietsverbinding. De nieuwe fietsinfrastructuur is vrijliggend maar wel parallel aan de andere infrastructuur (N207b, viaduct). De iets verhoogde ligging van het fietspad op de vlonderbrug en een fraai vormgegeven brug over de Ringvaart vergroten de fietsbeleving nog meer.

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

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

De fietsroutes door Westergouwe en het verlengde daarvan richting binnenstad/station en vice versa vormen het Goudse deel van de in het provinciale Fietsplan benoemde fietsverbindingen tussen Gouda en Moordrecht (en uiteindelijk Rotterdam). Onderdeel van de fietsroute is een fietsbrug over het Gouwekanaal. In de beleidsnota is tevens de mogelijkheid voorzien om extra verbindingen over het water (o.a. Ringvaart) te realiseren aan de westzijde van Gouda. Vanzelfsprekend moet daarbij ook voorzien worden in kwalitatief goede fietsinfrastructuur. Middels de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt voorzien in een fiets- en vlonderbrug over de Ringvaart ten behoeve van de regionale fietsverbinding tussen Gouda en Moordrecht/Nieuwerkerk. Hieronder wordt per kwaliteitseis, zoals hierboven genoemd, aangegeven hoe daaraan met de voorliggende fietsbrug wordt voldaan:

- samenhang: de toekomstige fietsbrug vervangt de bestaande fietsverbinding over het Zuidplasviaduct. De brug sluit aan de oostzijde aan op de al gerealiseerde vlonderbrug die onder het Zuidplasviaduct doorgaat, waarmee een doorgaande verbinding tussen Moordrecht en Gouda ontstaat.
- directheid: de nieuwe verbinding is kwalitatief beter en veiliger en is net zo direct als de bestaande verbinding over het Zuidplasviaduct.
- veiligheid: de nieuwe fietsverbinding zal aanzienlijk veiliger zijn dan de huidige fietsverbinding.

- aantrekkelijkheid: de nieuwe fietsinfrastructuur is vrijliggend maar wel parallel aan de andere infrastructuur (N207b, viaduct). De iets verhoogde ligging van het fietspad op de vlonderbrug en een fraai vormgegeven brug over de Ringvaart vergroten de fietsbeleving nog meer.
- comfort: het fietspad wordt uitgevoerd in asfalt en is 3,5 m breed. Er zijn vrijwel geen kruisingen en zeker geen gevaarlijke kruisingen.

De ontwikkeling is daarmee passend binnen de beleidsnota 'Gouda fietst beter door! 2007 – 2015'.

Welstandsnota

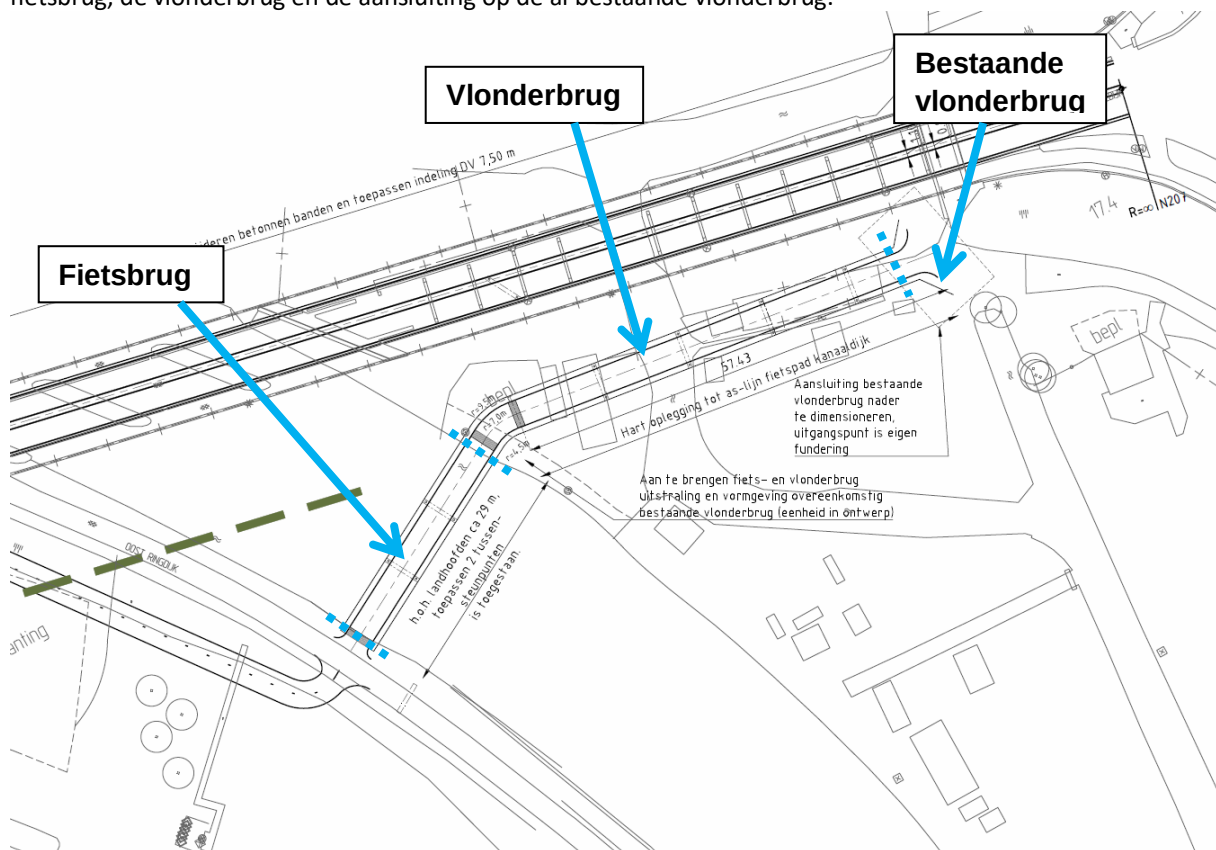
In de Welstandsnota (28 juni 2004, update 2008) staan beoordelingskaders en toetsingscriteria waaraan bouwplannen op architectonische kwaliteit worden getoetst aan het welstandsbeleid als gereedschap voor de ruimtelijke kwaliteit. Veelal hebben deze eisen betrekking op vormgeving, kleurgebruik en materiaalgebruik. Voor een deel hebben welstandscriteria ook betrekking op de massa en volume van bebouwing.

Het projectgebied ligt grotendeels in het ontwikkelingsgebied Westergouwe. Hier geldt een regulier welstandsniveau. Vorm, kleur en materiaalgebruik dient te passen in de omgeving.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft alleen betrekking op de omgevingsvergunning voor het onderdeel 'afwijken regels ruimtelijke ordening'. Te zijner tijd zal een afzonderlijke omgevingsvergunning voor het onderdeel 'bouwen' worden aangevraagd. Het bouwplan dat tegen die tijd definitief is, zal door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) worden getoetst aan onder andere de criteria uit de welstandsnota.

3. Planbeschrijving

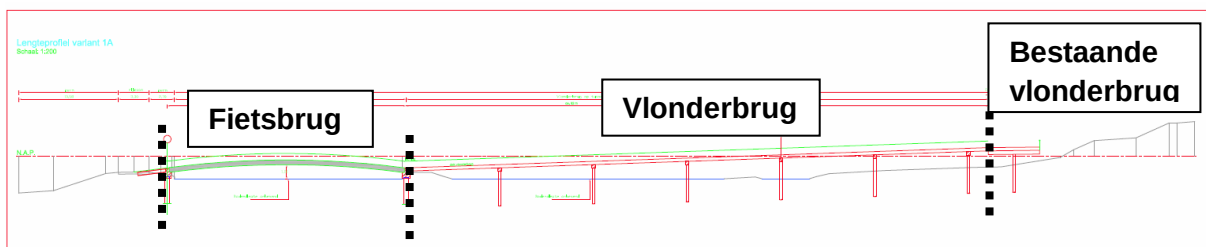
Aan de zuidwestzijde van Gouda wordt een nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen Gouda en Moordrecht/Nieuwerkerk aangelegd. De ontwikkeling van deze langzaam verkeersverbinding ziet onder meer op de aanleg van een fiets- en vlonderbrug over de Ringvaart, ter hoogte van het kruispunt Kanaaldijk – Sluisweg. Op afbeelding 3.1. is de toekomstige situatie aangegeven, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de fietsbrug, de vlonderbrug en de aansluiting op de al bestaande vlonderbrug.



Afbeelding 3.1: toekomstige situatie

Aan de westzijde sluit de brug aan op de weg Oost Ringdijk. Het bruggedeelte dient om het water van de Ringvaart te overspannen. Dit deel is 28 meter lang. De brug heeft op het hoogste punt een hoogte van 1,5 m ten opzichte van het waterpeil. Het wordt een vaste brug, dus niet beweegbaar. De brug voldoet aan de eisen die het Hoogheemraadschap heeft gesteld. In beginsel steunt de brug op de twee brughoofden ter weerszijden van het water, maar mogelijk worden twee tussensteunpunten gerealiseerd; het Hoogheemraadschap is hiermee reeds akkoord¹. Het vlonderbruggedeelte begint vervolgens aansluitend. Dit dient om het fietsverkeer vanaf het bruggedeelte de overbrugging met de bestaande fietsinfrastructuur in het oosten te laten maken en heeft een lengte van ongeveer 60 tot 62 meter; de details worden nog nader uitgewerkt. De vlonderbrug leunt op tussensteunpunten. De nieuwe vlonderbrug sluit hier aan op de al bestaande vlonderbrug bij Sluiseiland (zie afbeelding 3.3.). De fietsverbinding heeft een breedte van 3,50 meter (twee richtingen). De brug is ongeveer 5,5 meter breed.

De ligging van zowel de vlonderbrug alsook de fietsbrug is enerzijds bepaald door de ligging van de al bestaande vlonderbrug, de aanwezige kabels en leidingen (deels in recent gestuurde boringen onder water), midden- en hoogspanning welke zoveel mogelijk zijn vermeden en daarnaast zoveel mogelijk een bundeling met het Zuidplasviaduct. Ook moet de Ringvaart haaks gekruist worden; dit is een eis van het Hoogheemraadschap.



Afbeelding 3.2: dwarsdoorsnede toekomstige situatie

¹ Een brug zonder tussensteunpunten is qua beeldkwaliteit wellicht 'mooier', omdat die uitvoeringswijze de doorgaande lijn van de Ringvaart het meest zichtbaar houdt, maar heeft technische en financiële consequenties. De constructie wordt dikker/hoger om voldoende sterk te zijn en in combinatie met de doorvaarthoogte, aansluiten op de bestaande Ooststringdijk en de toegestane maximale hellingspercentages voor een fietspad is het de vraag of dat technisch te realiseren is. Als het al mogelijk is, zijn hier hoge kosten mee verbonden. Bovendien heeft het hoogheemraadschap aangegeven geen probleem te hebben met twee tussensteunpunten, in lijn geplaatst met de steunpunten van het Zuidplasviaduct.



Afbeelding 3.3: bestaande, al gerealiseerde vlonderbrug ten noordoosten van de planlocatie (foto genomen ten noorden van de N207, vanaf de Nieuwe Broekweg, in westelijke richting).

De nieuwe fietsverbinding is veel veiliger dan de bestaande fietsverbinding over de N207, omdat het vrijliggend is. Bovendien sluit de fietsverbinding aan de oostzijde aan op de bestaande vlonderbrug waardoor een uniform ogend geheel ontstaat. Hierbij zal de nieuwe fietsbrug een vergelijkbare vormgeving en uitstraling krijgen. Het fietspad op de brug vervalt omdat het viaduct volgens de normen van duurzaam veilig wordt ingericht waardoor onvoldoende ruimte overblijft voor de fietsstroken. Aan de westzijde sluit de toekomstige fietsbrug aan op de bestaande weg Oost Ringdijk. Mogelijk wordt deze weg afgesloten voor doorgaand verkeer; dit is nog niet duidelijk. De details omtrent de aansluiting op deze dijk moeten in de engineeringfase uitgewerkt worden. Uiteraard komt er een veilige kruising met de dijk. Het fietspad loopt na de Ooststringdijk overigens verder door en buigt na de kruising met de Ooststringdijk naar het noorden af. Het fietspad loopt dan verder parallel aan de N207. Dit valt buiten de scope van deze ruimtelijke onderbouwing. Voor de goede orde; alleen het gedeelte van de vlonderbrug ter plaatse van de huidige bestemming 'Recreatie – Volkstuin' uit het geldende bestemmingsplan "Oostpolder" (zie afbeelding 1.2.) is strijdig. De overige delen zoals hierboven beschreven passen wel binnen de geldende bestemming.

Het gedeelte aan de oostzijde van de Ringvaart (de vlonderbrug) sluit aan op de al gerealiseerde vlonderbrug die onder het Zuidplasviaduct doorgaat, waarmee een doorgaande verbinding tussen Moordrecht en Gouda (Westergouwe) en tussen Gouda en Waddinxveen ontstaat. Voor de fietsers uit Westergouwe is het nieuwe fietspad straks ook dé korte en veilige verbinding met het centrum van Gouda. Het verwijderen van de fietspaden op het Zuidplasviaduct en het completeren van de fietsstructuur rond het sluiseland is onlosmakelijk verbonden met de aanleg van het fietspad, inclusief vlonderbrug, brug over de Ringvaart en het vrijliggende fietspad tussen Ringvaart en Eurotonde (ten zuiden van de Voltaweg). Omdat de N207 op het Zuidplasviaduct ingericht wordt volgens de richtlijnen, moet de rijbaan verbreed worden naar 7,5 m. Hierdoor blijft er onvoldoende ruimte over voor de fietsstroken, die overigens in de huidige situatie al smal zijn en de combinatie met vlak erlangs rijdend autoverkeer is veilig noch comfortabel en voldoet niet aan de richtlijnen. Er is dus geen andere oplossing dan een nieuw fietspad aanleggen.

4. Milieuaspecten

4.1 M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De aanleg van een fiets- en vlonderbrug kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 100 hectare dan wel een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m². Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling van de fiets- en vlonderbrug gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat er geen significant negatief milieueffect is te verwachten. Eventuele effecten zijn dan ook niet van dien aard dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. Doorgaans wordt daarvoor de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) gehanteerd.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in de realisatie van nieuwe woningen of andere gevoelige objecten. Een fiets- en vlonderbrug is bovendien niet aan te merken als een inrichting en heeft dan ook geen negatieve uitstraling op de omgeving. Derhalve leidt het aspect bedrijven- en milieuzonering niet tot belemmeringen.

4.3 Geluid

De beoogde fiets- en vlonderbrug is geen geluidgevoelige bestemming zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. In het kader van de beoogde ontwikkeling wordt bovendien geen nieuwe weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer aangelegd, en wordt de bestaande weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer niet gewijzigd. Verder zal de ontwikkeling geen toename van de geluidsbelasting op bestaande geluidgevoelige objecten rondom het projectgebied met zich meebrengen, omdat geen toename van het gemotoriseerde verkeer wordt gerealiseerd. Een akoestisch onderzoek is daarom niet benodigd. Vanuit de Wet geluidhinder gelden geen belemmeringen voor de realisatie van de fiets- en vlonderbrug.

4.3 Luchtkwaliteit

Op grond van de Wet milieubeheer dienen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen getoetst te worden aan de Wet luchtkwaliteit. Een ruimtelijke ontwikkeling mag volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsbeleid Luchtkwaliteit (NSL);
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor kleine ontwikkelingen is een specifieke rekentool ontwikkeld waarmee op een eenvoudige en snelle manier kan worden bepaald of er sprake is van een project dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

De beoogde aanleg van de fiets- en vlonderbrug leidt niet tot een toename van gemotoriseerd verkeer. Zodoende draagt de ontwikkeling niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee voldoet de voorliggende ontwikkeling aan de Wet luchtkwaliteit.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn tevens de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ bepaald ter plaatse van het projectgebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ bepaald. In de volgende afbeelding zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ weergegeven voor het peiljaar 2015.



Afbeelding 4.1: overzicht concentraties NO₂, peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool)



Afbeelding 4.2: overzicht concentraties PM₁₀, peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool)

Uit de voorgaande afbeeldingen blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ ter plaatse van het projectgebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschrijden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

4.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, waaronder de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is op basis van de risicokaart onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het projectgebied aanwezig zijn. Uit deze analyse blijkt dat ten zuiden van het projectgebied – aan de Sluisdijk 2 en 15 – twee bovengrondse propaantanks aanwezig zijn. Voor beide propaantanks geldt een PR 10⁻⁶-contour van 20 meter. Deze contouren reiken niet tot het projectgebied.

Naast de aanwezige propaantanks, vindt er transport van gevaarlijke stoffen plaats over de route Kanaaldijk – Rotterdamseweg (N207). Voor deze transportroute geldt geen PR 10⁻⁶-contour. Om het invloedsgebied van deze weg te bepalen, is het noodzakelijk om de getransporteerde stofcategorieën per jaar te analyseren. Het gaat om de volgende jaarintensiteiten:

Tabel 4.1: Jaarintensiteiten gevaarlijke stoffen (2008, Bron: www.risicokaart.nl)

Stofcategorie	Omschrijving	Jaarintensiteit
LF1	Brandbare vloeistoffen	685
LF2	Brandbare vloeistoffen	236
GF3	Vloeistofverdichte brandbare gassen	94

Het invloedsgebied van de N207 wordt bepaald door de stofgroep die de grootste effectafstand heeft in geval van een incident. In de voorliggende situatie betreft dit het transport van LPG (de stofgroep GF3). Het invloedsgebied van LPG bedraagt 325 meter en overlapt daarmee het volledige projectgebied.

Een verantwoording van het groepsrisico is op basis van het Besluit Externe Veiligheid en Transport (Bevt) noodzakelijk indien er sprake is van een toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Omdat de personendichtheid als gevolg van de voorliggende ontwikkeling niet toeneemt en er geen nieuwe gevoelige functies binnen het invloedsgebied mogelijk worden gemaakt, is een verantwoording van het groepsrisico niet benodigd. Overigens speelt de langzaam verkeersbrug geen rol bij het calamiteitenverkeer.

4.5 Bodemgeschiktheid

In het kader van het voorliggende bouwplan is een bodemonderzoek en verkennend asbestonderzoek² uitgevoerd. De belangrijkste resultaten zijn hieronder beknopt beschreven. De volledige rapportage is als bijlage 1 bij de ruimtelijk onderbouwing gevoegd.

In het uitgevoerde bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit in voldoende mate bepaald. De hypothese 'verdacht' is alleen juist gebleken ten aanzien van de ondergrond van de onderzoekslocatie. Hier zijn lichte verontreinigingen met koper, zink, cadmium, kwik, lood PAK en chloordaan aangetoond. In de bovengrond van de onderzoekslocatie is in één grondmonster een lichte verontreiniging met molybdeen aangetoond, in de overige monsters van de bovengrond zijn geen verontreinigingen aangetoond.

Zintuiglijk is geen asbest op de onderzoekslocatie en in de grond van de graafgaten waargenomen, analytisch is in een mengmonster van de bovengrond geen asbest aangetoond. In het grondwater zijn lichte verontreinigingen met barium en xylenen aangetoond. Op basis van de resultaten (grond en grondwater) is er geen aanleiding voor het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

Op grond van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem bestaat geen bezwaar voor de voorgenomen werkzaamheden of bestemmingswijziging.

² Verkennend bodemonderzoek, verkennend onderzoek asbest in grond, BK Bodem, rapportnummer 144213, d.d. 13 februari 2015

4.6 Flora en fauna

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling diende onderzoek te worden gedaan naar de aspecten flora en fauna. Dat is gebeurd.

Quickscan flora en fauna

Eerst is een quickscan naar de aanwezige flora en fauna³ uitgevoerd. De belangrijkste resultaten zijn hieronder beknopt beschreven. De volledige rapportage is als bijlage 2 bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op meer dan 3 kilometer afstand van een Natura 2000-gebied of ander natuurgebied dat onder bescherming van de Wet natuurbescherming valt. Vanwege deze grote afstand kunnen nadelige effecten op aangewezen habitattypen en doelsoorten als gevolg van geluid, trillingen en andere vormen van verstoring uitgesloten worden. Daarnaast is er geen sprake van een toename in de uitstoot van stikstof als gevolg van de voorgenomen plannen omdat het gaat om de aanleg van een fietsbrug. Om deze redenen is het uitvoeren van een zogenaamde habitattoets niet nodig. Daarnaast maakt het plangebied geen deel uit van het NNN (Nederlands Natuur Netwerk), waardoor toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN niet nodig is: als gevolg van de voorgenomen plannen gaat geen oppervlakte aan NNN-gebied verloren. Ook ligt het plangebied niet in een belangrijk weidevogelgebied. Compensatie is daarom niet aan de orde.

Vleermuizen

Binnen het projectgebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Het plangebied kan wel gebruikt worden als foerageergebied, maar in de directe omgeving zijn voldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig. Ten aanzien van verblijfplaatsen en foerageergebied van vleermuizen bestaan er daarom geen verdere verplichtingen vanuit de Wet natuurbescherming. De Ringvaart waarover de brug gerealiseerd wordt, wordt door de Meervleermuis gebruikt als vliegroute. Ook andere vleermuissoorten, zoals de Watervleermuis, kunnen de waterloop mogelijk gebruiken als vliegroute. Om nadelige effecten op de functie van de Ringvaart als vliegroute voor vleermuizen te voorkomen, dienen de volgende maatregelen genomen te worden:

- Handhaaf 'geleidende' en 'lichtfilterende' elementen zoals bomenrijen;
- Plan werkzaamheden in de periode 15 oktober – 15 april. Er zijn dan geen vleermuizen actief.
- Zorg ervoor dat boven het wateroppervlak een doorvliegroute van minstens 4 meter breed en 1,5 meter hoog mogelijk blijft. De fietsbrug dient dus minstens 1,5 meter boven het wateroppervlak te hangen, zodat vleermuizen hier onderdoor kunnen vliegen.

Wanneer deze maatregelen genomen worden, is geen aanvullend onderzoek of een ontheffing nodig. Ook kan verstoring door verlichting ontstaan. Nadelige effecten op vliegroutes als gevolg van verlichting dienen daarom voorkomen te worden. Zo dienen de werkzaamheden alleen overdag bij daglicht uitgevoerd te worden, zodat het gebruik van bouwverlichting niet nodig is. De nieuwe fietsbrug mag verder niet verlicht worden en verlichting van lantaarnpalen op de brug moet zoveel mogelijk beperkt worden en vleermuisvriendelijke verlichting zijn (amberkleurige verlichting). Ook dient gewerkt te worden met verlichting op sensoren, zodat de lantaarns alleen aan zijn wanneer een fietser de brug oversteekt. De fietsbrug kan zelfs zo ontworpen worden dat er ook mogelijkheden ontstaan voor verblijfplaatsen voor vleermuizen in de brug. Een voorbeeld hiervan is de "Vlot-waterbrug" in de gemeente Westland. In overleg met de gemeente Gouda en de Omgevingsdienst wordt momenteel bepaald welke maatregelen precies genomen zullen worden.

Vogels met een vaste verblijfplaats

Er zijn binnen het plangebied geen verblijfplaatsen van vogels aangetroffen die jaarrond beschermd zijn. Deze worden ook niet verwacht. Ook behoort geen van de waargenomen vogelsoorten tot de groep met een vaste verblijfplaats of valt onder de zogenaamde categorie-5 soorten waarvoor bij ecologische zwaarwegende omstandigheden geldt dat het nest ook jaarrond beschermd is. Om deze redenen bestaan er geen verplichtingen vanuit de wet en is aanvullend onderzoek of een ontheffing niet nodig.

De te kappen bomen en te rooien struiken dienen wel buiten het broedseizoen van vogels (globaal van half maart tot en met juli) gekapt/verwijderd te worden om nadelige effecten op broedende vogels te voorkomen. Wanneer dit niet mogelijk is, dient door een ecologisch deskundige vastgesteld te worden of er broedgevallen

³ Flora- en faunaonderzoek in het kader van de realisatie van een fietspad en fietsbrug over de Ringvaart in Gouda, Natuur- Wetenschappelijk Centrum, W947/P14-107, d.d. juni 2015 (aangepast in juli 2017)

binnen het plangebied aanwezig zijn. De bomen/struiken waarin broedgevallen zijn vastgesteld, kunnen pas gekapt/verwijderd worden wanneer de jonge vogels van het betreffende broedgeval uitgevlogen zijn.

Indien het is in te plannen, zal buiten het broedseizoen worden gestart met het kappen / verwijderen van bomen en struiken. Als dat niet mogelijk is, zal op voorhand door een ecologisch deskundige worden nagegaan of er broedgevallen in het plangebied aanwezig zijn.

Reptielen

Met het uitvoeren van twee veldbezoeken kan de aanwezigheid van de Ringslang binnen het plangebied niet met voldoende zekerheid uitgesloten worden. Zeker niet omdat het eerste bezoek plaats heeft gevonden in een periode waarin de slangen hun winterslaap houden en daardoor niet zichtbaar zijn. Om deze reden is aanvullend onderzoek nodig dat in de geschikte periode van het jaar (vanaf april) uitgevoerd dient te worden. Aan de hand van de resultaten van dit aanvullende onderzoek wordt vervolgens bepaald of een ontheffing en/of maatregelen nodig zijn om overtreding van de wet ten aanzien van de soort te voorkomen.

Grondgebonden zoogdieren

Het plangebied is niet in gebruik door of vormt geen geschikt leefgebied voor de te verwachten strikt beschermde grondgebonden zoogdieren. Hierdoor bestaan er, ten aanzien van deze soortgroep, geen verplichtingen vanuit de wet en zijn een ontheffing en/of maatregelen niet nodig.

Amfibieën

Een deel van het plangebied is geschikt als leefgebied voor de strikt beschermde Rugstreeppad. Om deze reden dient aanvullend onderzoek naar deze soort uitgevoerd te worden. Dit onderzoek volgt dezelfde methode als het onderzoek naar aanwezigheid van de Ringslang en kan daarom tegelijkertijd uitgevoerd worden. Aan de hand van de resultaten van dergelijk aanvullend onderzoek, wordt duidelijk of verdere maatregelen en/of een ontheffing nodig zijn. De aanwezigheid van de Heikikker kan met voldoende zekerheid uitgesloten worden, waardoor er voor deze soort geen verdere verplichtingen meer gelden vanuit de natuurwetgeving.

Vissen

De strikt beschermde Kleine modderkruiper is aangetroffen in de Ringvaart. Deze vissoort werd vermeld in tabel 2 van de Flora- en faunawet, hetgeen betekent dat er toentertijd volgens een goedgekeurde gedragscode gewerkt diende te worden. Onder de nieuwe Wet natuurbescherming geniet deze vissoort echter geen bescherming meer. Het werken volgens een gedragscode is daarom niet meer nodig.

De heiwerkzaamheden in of op de oevers van de Ringvaart kunnen wel nadelige effecten veroorzaken voor poldervissen zoals de Kleine modderkruiper. Zo kan de zwemblaas beschadigd raken als gevolg van de trillingen die ontstaan bij de heiwerkzaamheden. Om deze reden dienen maatregelen getroffen te worden die de nadelige effecten zoveel mogelijk voorkomen dan wel beperken. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn het zoveel mogelijk beperken van trillingen tijdens de heiwerkzaamheden, het wegdrijven van de vissen vlak voorafgaand aan de werkzaamheden en het werken buiten de voortplantingsperiode van de Kleine modderkruiper. De initiatiefnemer heeft reeds aangegeven dergelijke maatregelen te nemen.

Ongewervelden

De strikt beschermde Platte schijfhoren is niet aanwezig binnen het plangebied. De overige slakkensoorten die gevonden zijn, worden niet beschermd door de wet. Ten aanzien van deze soortgroep bestaan daarom geen verplichtingen.

Vaatplanten

Er zijn geen strikt beschermde vaatplanten aangetroffen binnen het plangebied. Ook beschikt het plangebied niet over geschikt biotoop voor dergelijke plantensoorten, waardoor aanwezigheid uitgesloten kan worden. Om deze reden bestaan er geen verplichtingen vanuit de wet ten aanzien van vaatplanten.

Zorgplicht

Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermden) de wettelijk verplichte zorgplicht. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Manieren om aan de zorgplicht te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Vlak voorafgaand aan de werkzaamheden roering in het water creëren, zodat vissen vroegtijdig het werkgebied kunnen verlaten;
- Er wordt gelegenheid gegeven aan amfibieën en grondgebonden zoogdieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden. Dit gebeurt door onder andere vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken, steenhopen) gefaseerd te verwijderen;
- Werkzaamheden in het water worden niet uitgevoerd als er ijs op het water aanwezig is;
- De werkzaamheden worden bij voorkeur uitgevoerd buiten de gevoelige perioden van vissen, namelijk de voortplanting en in mindere mate de overwintering. Er wordt daarom bij voorkeur niet gewerkt in de periode maart t/m juli. De werkzaamheden worden zo veel mogelijk uitgevoerd van augustus tot en met oktober;
- Het dempen van watergangen wordt in één richting en naar open water toe uitgevoerd, zodat vissen de kans krijgen om te vluchten;
- Indien een geïsoleerde watergang gedempt wordt, wordt deze leeggevist door het waterniveau omlaag te brengen en zoveel mogelijk aanwezige vissen te vangen en te verplaatsen naar geschikte watergangen die intact blijven;
- In verband met verstoring van aanwezige dieren worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd.

Tijdens de bouwfase moet daarnaast rekening gehouden worden met de kans op vestiging door (beschermde) pionierssoorten, zoals de Rugstreeppad, de Kleine plevier (*Charadrius dubius*) en de Oeverzwaluw (*Riparia riparia*). De volgende maatregelen kunnen worden getroffen:

- Er wordt voorkomen dat in de broedtijd van de Oeverzwaluw steilwanden in zandlichamen op het bouwterrein aanwezig zijn. Mocht er toch sprake zijn van broedgevallen, dan wordt met de werkzaamheden gewacht totdat nestholtes niet meer in gebruik zijn;
- Voorbelast terrein kan aantrekkelijk zijn voor een soort als de Kleine plevier. Plaatsing van vlaggetjes kan het terrein minder aantrekkelijk maken. Als er sprake is van een broedgeval, dan wordt met de werkzaamheden gewacht totdat eieren uitgekomen zijn;
- Het ontstaan van poeltjes of plassen op het bouwterrein in het zomerhalfjaar (vanaf april) wordt voorkomen, zodat er geen geschikt voortplantingswater voor de Rugstreeppad aanwezig is.

Aanvullend onderzoek naar de Ringslang en de Rugstreeppad

Na afronding en op basis van de resultaten van de quickscan is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de Ringslang en de Rugstreeppad⁴. De belangrijkste resultaten zijn hieronder beknopt beschreven. De volledige rapportage is als bijlage 3 bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Er is een groot aantal gewone padden aangetroffen. Hierdoor kan gesteld worden dat de onderzoeksmethode effectief is geweest. Wanneer de Rugstreeppad en de Ringslang in het plangebied aanwezig zouden zijn, zouden ze ook onder de plaatjes zijn waargenomen of zouden sporen en/of exemplaren van de soorten gevonden zijn. Dat is niet het geval. Om deze reden kan de aanwezigheid van de Ringslang en de Rugstreeppad binnen het plangebied met voldoende zekerheid uitgesloten worden en zijn verdere maatregelen en/of een ontheffing niet nodig. Er bestaan daarom geen verdere verplichtingen vanuit wet.

4.7 Overige belemmeringen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming, zoals straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke. In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen relevante kabels of leidingen aanwezig.

5. Water

5.1 Beleidskader

⁴Aanvullend onderzoek naar de Ringslang en de Rugstreeppad in het kader van de aanleg van een fietspad over de Ringvaart in Gouda, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, P15-048/W1007, d.d. juni 2015

Waterbeheerplan 2010-2015

De waterbeheerder ter plaatse van het projectgebied is het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). Het Waterbeheerplan 2010-2015 is het eerste Waterbeheerplan waarin het beleid voor alle taken van het HHSK is opgenomen. Accenten voor de komende jaren liggen op het op orde krijgen en houden van de basisbeheerstaken, kosteneffectiviteit en kostenbeheersing. Hierbij wordt voorrang gegeven aan de waterveiligheid. HHSK speelt proactief in op ruimtelijke ontwikkelingen (adviseren, kansen benutten, randvoorwaarden stellen). Samenwerking met partijen binnen en buiten het gebied is belangrijk. In de taakuitoefening houdt het HHSK rekening met landschappelijke waarden, natuur, cultuurhistorie en (recreatief) medegebruik, voor zover dat niet ten koste gaat van een doelmatige behartiging van de waterschapstaken.

Stedelijke waterplannen zijn een belangrijk instrument om de samenwerking en afstemming met gemeenten te bevorderen en gezamenlijk tot een uitgebalanceerde aanpak te komen, dit overigens met behoud van de wederzijdse taken en verantwoordelijkheden. De prioriteit binnen het stedelijke gebied ligt voor het HHSK, naast de rioleringsinspanningen van de gemeenten, bij de maatregelen om te voldoen aan de KRW en het NBW. Daarnaast wil het HHSK in de waterplannen meer aandacht besteden aan het operationele beheer en onderhoud van het watersysteem, zoals baggerwerk in stedelijk gebied. Zowel voor de waterkwaliteit (schoon en aantrekkelijk water) als voor waterkwantiteit (wateraanvoer en -afvoer; het voorkomen van wateroverlast) is het belangrijk dat dit goed wordt geregeld.

5.2 Watertoets

Hieronder volgt de inhoudelijke toetsing van het plan aan de verschillende 'waterthema's', zoals die beschreven staan in de Handreiking Watertoets. Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op.

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied is in twee peilgebieden gelegen: de Oostpolder en Zuidplaspolder. De Oostpolder te Gouda vormt de meest oostelijke polder van het Hoogheemraadschap. Omdat dit gebied nimmer is ontveend, ligt het maaiveld circa 4 meter hoger dan de Zuidplaspolder. De Oostpolder heeft een eigen watersysteem met bemaling op de Gouwe. Het zomer- en winterpeil van de Oostpolder bedraagt ter plaatse van het projectgebied NAP – 2,50 meter (peilgebied g002).

De Zuidplaspolder is in de huidige situatie verdeeld in ongeveer 25 peilgebieden, verspreid over twee bemalingseenheden. Het grote aantal peilvakken is toe schrijven aan het feit dat gebieden met een verschillende grondslag sinds de drooglegging met een verschillende snelheid inklinken. Aanzienlijke inklinking maakt frequente peilaanpassingen noodzakelijk. Het zomerpeil ter plaatse van het projectgebied bedraagt NAP – 6,37 meter, het winterpeil NAP – 6,48 NAP (peilgebied GPG-875).

Het plangebied is in de huidige situatie slechts voor een klein deel verhard. Het voornaamste oppervlaktewater in het plangebied wordt gevormd door de Ringvaart, die is aangemerkt als boezemwatergang. Daarnaast is parallel aan de Ringvaart een smalle watergang gelegen, die is aan te merken als een hoofdwatergang.

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de realisatie van een nieuwe fietsverbinding, waarbij een fiets- en vlonderbrug wordt aangelegd over de Ringvaart. Hierdoor zal het verhard oppervlak ter plaatse toenemen. Daarnaast worden de brughoofden van de fietsbrug in de boezemkade gerealiseerd. De totale overspanning van de fietsbrug bedraagt 28 meter.

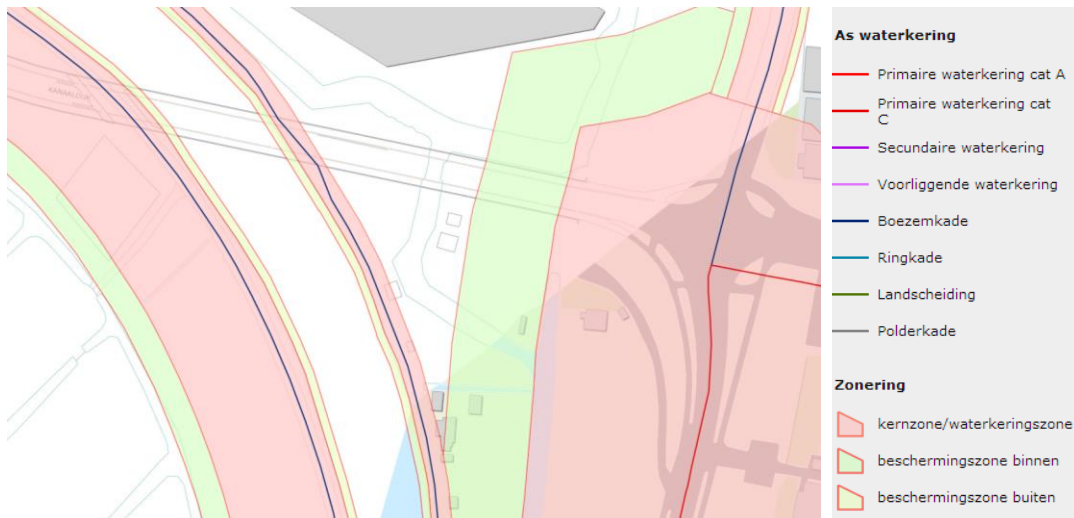
Wateroverlast

Indien bij een eventuele toekomstige ontwikkeling een toename aan verhard oppervlak van meer dan 500 m² optreedt in het plangebied, dient 9,74% van de netto-toename van het verharde oppervlak te worden gecompenseerd in de vorm van oppervlaktewater. De oppervlakte van de fietsverbinding (inclusief fiets- en vlonderbrug) bedraagt minder dan 500 m². Bovendien zal het waterbergend vermogen van de bestaande (boezem)watergangen niet afnemen. Derhalve is watercompensatie niet benodigd.

Veiligheid

De dijken aan weerszijden van de Ringvaart zijn aangeduid als boezemkade en voorzien van een kernzone en beschermingszone. Een van de kerntaken van HHSK is het waarborgen van de veiligheid tegen overstromen van het achterland. Het plaatsen van objecten in de directe omgeving van de waterkering kan negatieve gevolgen hebben voor het waterkerende vermogen van de waterkering.

De dijken langs de Ringvaart zijn aangemerkt als boezemkade, waarvoor een kern- en beschermingszone is opgenomen in de 'legger waterkeringen' van het Hoogheemraadschap. Daarnaast is een deel van het projectgebied gelegen binnen de kern- en beschermingszone van een primaire waterkering (de Sluisdijk). Het Hoogheemraadschap is primair verantwoordelijk voor de instandhouding van de waterkeringen, het beheer en onderhoud is in handen van de gemeente Gouda. In overleg met het Hoogheemraadschap dient bepaald te worden in hoeverre de beoogde werkzaamheden inpasbaar zijn, teneinde het waterkerend vermogen van de boezemkade te waarborgen.



Afbeelding 5.1: uitsnede legger waterkeringen

Bodemdaling

Ten behoeve van de voorliggende ontwikkeling zal het (grond)waterpeil niet worden aangepast. Eventuele bodemdaling in de omgeving zal niet door het plan worden beïnvloed.

Grondwateroverlast

Het grondwater zit (vrij) ondiep. Omdat er geen ondergrondse constructies worden gebouwd, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, is waterdicht bouwen niet aan de orde.

Waterkwaliteit

In het waterkwaliteitsbeleid van het Hoogheemraadschap is vastgelegd dat de huidige kwaliteit van onder andere de Ringvaart niet achteruit mag gaan en dat opties voor verbetering van de kwaliteit, zo mogelijk, benut moeten worden. Binnen de reikwijdte van de voorliggende ontwikkeling worden geen mogelijkheden gezien om de waterkwaliteit te verbeteren.

Keur en Legger

Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen en waterkeringen vallen onder de regels van de 'Keur van Schieland en de Krimpenerwaard'. In deze verordening van het Hoogheemraadschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het Hoogheemraadschap.

De Legger van het Hoogheemraadschap is een register waarin functie, afmetingen en onderhoudsplichtigen van wateren (zoals sloten en vaarten), waterbergingen en natuurvriendelijke oevers vastgelegd zijn. Ook geeft de Legger de ligging van wateren, waterbergingen en natuurvriendelijke oevers aan, zodat duidelijk is waarop de Keur van toepassing is. De Ringvaart is in de 'Legger wateren' van het Hoogheemraadschap aangemerkt als boezemwatergang. Tevens zijn de boezemwaterkeringen langs de Ringvaart opgenomen in de 'Legger regionale waterkeringen'. Het projectgebied is tevens gelegen binnen de kern- en beschermingszone van een primaire waterkering (Sluisdijk).

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater.

Het beheer van de boezemkeringen en watergangen is voor het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap is tevens verantwoordelijk voor het onderhoud aan de boezemwaterkering en hoofdwatergangen. De onderhoudsplicht voor overige watergangen ligt bij de kadastrale eigenaar. Voor hoofdwatergangen geldt een onderhoudstrook van 5 meter (gemeten vanaf de insteek van het talud) en voor overige watergangen is dit 1 meter.

Activiteiten binnen deze onderhoudsstroken zijn vergunningplichtig op grond van de Keur. Onderhoudsstroken dienen (zwaar) onderhoudsmaterieel te kunnen dragen. Er mogen zich geen obstakels bevinden in de onderhoudsstroken. In voorkomende gevallen kan van bovengenoemde maten worden afgeweken met een ontheffing van het Hoogheemraadschap, mits het onderhoud gewaarborgd is en op een reguliere manier kan worden uitgevoerd.

Overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

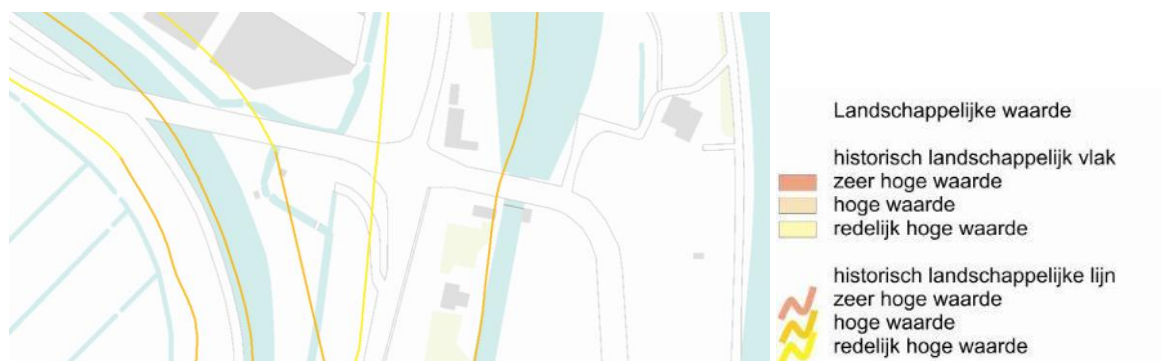
Door de initiatiefnemer, de provincie Zuid-Holland, is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Er zijn afspraken gemaakt over de kaders van het fietspad, de brug en de aanleg ervan. Het HHSK is akkoord met de plannen.

6. Archeologie en cultuurhistorie

6.1 Archeologie

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) is het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Derhalve is het voorliggende projectgebied in het geldende bestemmingsplan voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Dat betekent dat het uitvoeren van bodemversturende werkzaamheden gebonden is aan een vergunningstelsel. In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een archeologisch rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het projectgebied in voldoende mate is vastgesteld.

Op grond van de archeologische dubbelbestemming, alsmede de archeologische basiskaart van Gouda, geldt ter plaatse een hoge archeologische verwachting, dieper dan 2 meter. In dergelijke gebieden is archeologisch onderzoek benodigd indien de werkzaamheden een groter oppervlak beslaan dan 100 m² of dieper reiken dan 2 meter beneden maaiveld. Heiwerkzaamheden zijn daarbij uitgezonderd. De voorliggende ontwikkeling voorziet geen werkzaamheden die dieper reiken dan 2 meter (met uitzondering van heiwerkzaamheden). Daarnaast bedraagt de oppervlakte van de brughoofden minder dan 100 m². Derhalve is archeologisch onderzoek niet benodigd.



Afbeelding 6.1: uitsnede cultuurhistorische atlas Zuid Holland

6.2 Cultuurhistorie

Rijksbeleid: Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. Op grond van de Cultuurhistorische Atlas van de provincie Zuid Holland zijn de Ringvaart en de dijken aan weerszijden daarvan, aangemerkt als historisch landschappelijke lijnen van hoge waarde (zie afbeelding 6.1). De nieuwe fiets- en vlonderbrug zal met respect voor de aanwezige cultuurhistorische waarden ingepast worden.

Provinciaal beleid: Gebiedsprofiel Bentwoud, Rottemeren en Zuidplas

De provincie Zuid-Holland wil de karakteristieken van de Zuid-Hollandse landschappen herkenbaar en beleefbaar houden en tegelijk ook ruimte bieden voor nieuwe ontwikkelingen. Als uitwerking van de kwaliteitskaart uit de Visie Ruimte en Mobiliteit zijn voor 16 gebieden zogenaamde gebiedsprofielen opgesteld, zo ook voor het gebied Bentwoud, Rottemeren en Zuidplas. Het projectgebied ligt in dit gebied. Het gebiedsprofiel is een handreiking om de kwaliteit van initiatieven met een ruimtelijk effect te verbeteren.

Het gebiedsprofiel noemt de Ringvaart als een verbindende schakel die de aanliggende dorpen en steden 'aaneenrijgt'. De Ringvaart is een zeer karakteristiek onderdeel van de streek. Het versterken van de Ringvaart in beleving maar ook in gebruik draagt bij aan de orde en oriëntatie in de streek. Nieuwe ontwikkelingen dienen zich hiernaar te voegen. Met de realisatie van de fiets- en vlonderbrug wordt dit bewerkstelligd.

Gemeentelijk beleid: Nota Cultuurhistorie

De gemeentelijke Nota Cultuurhistorie behandelt het cultuurhistorisch erfgoed zoveel mogelijk integraal (monumentenzorg, archeologie en landschapsbehoud). Centraal staat het streven het cultuurhistorisch erfgoed een bijdrage te laten leveren aan de eigen identiteit en herkenbaarheid van Gouda waarbij optimaal gebruik gemaakt wordt van haar bestaande kwaliteiten (belvederebeleid). In combinatie met de 'Stedenbouwkundige Visie voor de Binnenstad en haar Randen' vormt de nota het cultuurhistorisch beleidskader voor: de begeleiding van ruimtelijke plannen en bouwinitiatieven (stedelijke inpassing), het aanwijzen van gemeentelijke monumenten (bescherming), het restaureren en onderhouden van monumenten (instandhouding) en de omgang met het bodemarchief (archeologie).

In de Nota Cultuurhistorie is het beleid vastgelegd dat voor locaties waar zich nieuwe ontwikkelingen voordoen en een ontwikkelaar zich voorbereidt op een nieuw plan, een cultuurhistorische analyse (CHA) wordt opgesteld. De gebieden waar dit van toepassing is, zijn vastgelegd op de kaart 'Cultuurhistorische Analyse' (de zgn. "gelevlekkenkaart", afbeelding 6.2.). Met de Cultuurhistorische Analyses worden alle belangrijke waarden in kaart gebracht. Ze worden gebruikt om ontwikkelaars te attenderen op de aanwezige waarden en als objectieve basis voor de ruimtelijke onderbouwing van de plannen. Het onderhavige projectgebied ligt grotendeels buiten de gele vlekken; alleen de aantakking op de polder waar Westergouwe wordt gebouwd is een gele vlek.



Afbeelding 6.2: uitsnede gelevlekkenkaart: gebieden waar cultuurhistorische analyses verplicht zijn bij ontwikkelingen.

Afbeelding 6.3. laat zien dat de westelijke helft van de nieuwe fiets- en vlonderbrug in de nog onbebouwde Zuidplaspolder komt te liggen. Hier zal de nieuwe woonwijk Westergouwe verrijzen. De polder is het laagst gelegen grondgebied dat Nederland kent. De verkaveling in de polder is kenmerkend voor het gebied. De Ringvaart rondom de polder rijgt de aaneenliggende dorpen en steden aan. Om het gebied beter te kunnen begrijpen, ervaren en toe te eigenen, moet deze structuurdrager gekoesterd en versterkt worden. Continuïteit in beleving en functionaliteit is daarbij een belangrijk doel. De realisatie van de nieuwe fiets- en vlonderbrug draagt hieraan bij. De Ringvaart blijft uiteraard behouden zoals deze is en wordt met de nieuwe langzaam verkeersverbinding beter beleefbaar en zichtbaar. De nieuwe fiets- en vlonderbrug volgt de richting van de al aanwezige brug voor gemotoriseerd verkeer en is daarmee geen nieuwe, op zichzelf staande 'doorsnijding' van de Ringvaart.



Afbeelding 6.3: luchtfoto met de toekomstige locatie van de fiets- en vlonderbrug

7. Uitvoerbaarheid

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Aan de zuidwestzijde van Gouda wordt een nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen Gouda en Moordrecht/Nieuwerkerk aangelegd. De ontwikkeling van deze langzaam verkeersverbinding ziet toe op de aanleg van een fiets- en vlonderbrug over de Ringvaart, ter hoogte van het kruispunt Kanaaldijk – Sluisweg. Met de voorliggende ontwikkeling wordt voorzien in een verbetering van het bestaande (regionale) fietsnetwerk. Aangenomen wordt dat de voorliggende ontwikkeling daarmee maatschappelijk uitvoerbaar is.

De brug komt te liggen ter plaatse van enkele volkstuinen. Met de volkstuinders worden door de provincie overeenkomsten gesloten zodat realisatie van de brug mogelijk wordt. Er worden geen problemen hieromtrent verwacht. Voor wat betreft de aangrenzende gemeente Zuidplas kan worden gemeld dat de huidige verlichting niet wijzigt en de belangen van de gemeente Zuidplas zijn geborgd middels de bestaande vlonderbrug. Met de Fietzersbond is en wordt overleg gevoerd in het kader van de ontwikkeling van Westergouwe. De beoogde fiets-/vlonderbrug maakt dat Westergouwe veilig ontsloten wordt.

In het kader van de uitgebreide Wabo-procedure wordt de mogelijkheid geboden tot het indienen van zienswijzen. De ontwerp-omgevingsvergunning wordt gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegd.

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Gelet op het voorgaande wordt in het kader van de voorgenomen ontwikkeling een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

De financiering van de nieuwe fiets- en vlonderbrug komt ten laste van het budget van de provincie Zuid-Holland voor groot onderhoud van de N207b.

Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

8. Besluitvlak

Zie volgende pagina.

NB. Voor het besluitvlak is de contour van de gehele fiets-/vlonderbrug aangehouden. Strikt juridisch gezien zou evenwel alleen ter plaatse van de volkstuin-bestemming een besluitvlak nodig zijn. Dat zijn immers de gronden waar wordt afgeweken van de geldende bestemming, en waarvoor de uitgebreide Wabo-procedure nodig is. Het is echter logischer om het gehele project mee te nemen in het besluitvlak. Het gaat immers om één omgevingsvergunning: de bouwtekeningen voor de fiets-/vlonderbrug hangen ook aan de omgevingsvergunning voor het onderdeel 'afwijken regels ruimtelijke ordening'.. Bovendien blijft het bestemmingsplan eronder gewoon als zodanig gelden.

BIJLAGEN BIJ DE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Bijlage 1:

Verkennend bodemonderzoek, verkennend onderzoek asbest in grond, BK Bodem, rapportnummer 144213, d.d. 13 februari 2015

Bijlage 2:

Flora- en faunaonderzoek in het kader van de realisatie van een
fietspad en fietsbrug over de Ringvaart in Gouda, Natuur-
Wetenschappelijk Centrum, W947/P14-107, d.d. juni 2015
(aangepast in juli 2017)

Bijlage 3:

Aanvullend onderzoek naar de Ringslang en de Rugstreeppad in het kader van de aanleg van een fietspad over de Ringvaart in Gouda, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, P15-048/W1007, d.d. juni 2015