



provincie **HOLLAND**
ZUID

NOTA VAN BEANTWOORDING

Contact

Marco Louwman

T 06-18309885

@ mlh.louwman@pzh.nl

Datum

21 april 2020

Bijlagen: Definitief projectplan Waterwet, Memo Nut en Noodzaak, Memo buispalenvariant

Aan

Stichting Langs de Gouwe t.a.v. de heer Vasbinder

Onderwerp

Reactie op zienswijze Stichting Langs de Gouwe

Geachte heer Vasbinder,

Deel A Zienswijze

Wij hebben uw zienswijze d.d. 12 februari 2020 op het projectplan Waterwet van de oeververvangende van de Gouwe T9 vak 8 in goede orde ontvangen. In deze zienswijze heeft u het onder andere over ontbrekende onderdelen, waaronder:

- De benodigde vergunningen;
- Het schadeprotocol;
- Het onderzoek naar de gevolgen en het voorkomen van verwachte trillingen.

Ten aanzien van “de benodigde vergunningen” wordt opgemerkt dat op p. 17 van het ontwerp-projectplan de overige benodigde besluiten zijn genoemd en dat dit afzonderlijke toestemmingen zijn die niet in het projectplan worden vervat.

De provincie heeft de laatste maanden intensief overleg gevoerd met Stichting Langs de Gouwe over het schadeprotocol. Inmiddels is er gezamenlijke overeenstemming tussen de provincie en de Stichting over dit document. Dit document zal bij het definitief projectplan gevoegd worden als bijlage 3.

Voor de start van de uitvoeringsfase wordt een monitoringsplan opgesteld met daarin onder andere informatie over de voor- en naopname van opstallen (o.a. foto opname binnen en buiten de opstallen). Daarnaast wordt de hoogte van de opstallen op verschillende punten ingemeten, voorafgaand en na afloop van de werkzaamheden. Tijdens de werkzaamheden worden er trillingsmeters geplaatst waarmee trillingen worden gemeten. Volgens landelijke richtlijnen SBR wordt voor opstallen de maximale waarden van trillingen vastgesteld. Ter info: <https://trillingen.com/artikelen/trillingsmetingen-sbr-richtlijn-a>). Zo kan tijdens de uitvoering gestuurd worden op het voorkomen van schade door trillingen. Deze informatie nemen we op in paragraaf 4.4. van het definitief projectplan.

De zienswijze gaat vooral in op de oeverconstructie en het gebruik van groutankers. Ten aanzien van enkele aspecten heeft u uw bedenkingen samengevat. Wij geven per aspect reactie op uw opmerkingen.

Deel B Bezwaar beoordelingsbesluit m.e.r.

Uw bezwaar op het beoordelingsbesluit m.e.r. d.d. 12-2-'20 is recent behandeld in de bezwarencommissie van de provincie en in de vergadering van Gedeputeerde Staten d.d. 14-4-'20 is het advies van de bezwarencommissie behandeld en is het bezwaar niet-ontvankelijk verklaard. Wel is aangegeven dat het bezwaar als zienswijze op de procedure projectplan Waterwet aangemerkt zou worden. In deze Nota van Beantwoording zullen we onder deel B nader ingaan op het bezwaarschrift op het beoordelingsbesluit m.e.r..

Deel A - Zienswijze

Blok A: Varen we op feiten of op fictie?

Onze reactie:

Het project oeververvangings Gouwe fase 2 is onderdeel van een meerjaren onderhoudsprogramma vaarwegen. U geeft in uw zienswijze aan dat het reëel is dat de huidige oeverconstructie onderhouden moet worden en naar de toekomst structureel verstevigd dient te worden. Uw zienswijze ondersteunen wij. Diverse onderzoeken en constructieve berekeningen laten zien dat de bestaande constructie niet meer voldoet aan huidige veiligheidsnormen en daarmee vervangen dient te worden. De bestaande toestand van de oever is slecht en aan het einde van haar levensduur. In onze reactie onder blok C gaan we daar verder op in.

Ook geeft u in uw zienswijze aan een onderbouwing te missen ten aanzien van de ontwerpdiepte in dit werkvak. In het projectplan is onder paragraaf 3.2 Ontwerputgangspunten oeverconstructie geen gedetailleerde beschrijving opgenomen van de gewenste ontwerpdiepte voor werkvak 8. We hebben op basis van uw reactie in Blok A een nadere onderbouwing verwerkt in het definitief projectplan in paragraaf 3.2..

Deze onderbouwing komt voort uit de Corridorstudie Gouwe uit 2015. Binnen deze studie is de vaarweg functioneel (naar gebruik) en technisch (de staat van objecten) getoetst. De belangrijkste uitkomst van deze studie was dat de oeverconstructies langs de Gouwe structureel overbelast zijn en worden door het scheepvaartverkeer en dat de stabiliteit van de oeverconstructie en het grondpakket niet gegarandeerd kan worden. Naar aanleiding van de functionele en technische toets is geconcludeerd dat er zowel om technische als om functionele (stabiliteit) redenen oeverconstructies moesten worden vervangen. De Trajectstudie Gouwe, ook uit 2015, is een nadere invulling van deze opdracht. Deze informatie is eerder met de Stichting Langs de Gouwe gedeeld als onderdeel van de beantwoording van het WOB-verzoek d.d. 24-12-'18 en ook opgenomen in de d.d. 26-4-'19 per e-mail aan de Stichting Langs de Gouwe toegezonden memo Nut en Noodzaak. Daarnaast wordt in het project rekening gehouden met de eisen vanuit zowel provinciaal vaarwegbeleid als vaarwegbeheer zoals opgenomen in de Klant Eis Specificatie (KES) waar bijvoorbeeld ook de wensen en zorgen van bewoners uit de keukentafelgesprekken en eisen van het Hoogheemraadschap Rijnland in zijn opgenomen.

Om de geëiste ontwerpdiepte nader toe te lichten het volgende. De Gouwe wordt, op basis van onder andere de vigerende Richtlijn Vaarwegen, Uitvoeringsregeling Vaarwegprofielen Zuid-Holland en het Handboek Vaarwegen, ingericht voor beroepsvaartuigen met CEMT-klasse IV en recreatievaart (staande mastroute). De Gouwe wordt ook gebruikt door grotere beroepsvaartuigen dan CEMT IV. In onderstaande tabel 1 zijn de gewenste afmetingen voor het vaarwegprofiel Gouwe opgenomen, gebaseerd op de vigerende Richtlijn Vaarwegen. De Gouwe is een relatief smalle vaarweg, in het bijzonder in het Nauw van Boskoop. De afgelopen jaren is het bodemprofiel op vele locaties door het scheepvaartverkeer uitgesleten. Bodemonderzoek laat zien dat op sommige locaties het bodemprofiel zelfs tot -4,0 meter t.o.v. NAP is uitgesleten. Dit zal naar verwachting de komende jaren doorzetten. Een belangrijk gevolg is dat oeverconstructies instabiel zijn geworden en vervangen moeten worden.

De oeverconstructies worden ontworpen met een levensduur van 100 jaar. De oeverconstructie wordt in het Nauw van Boskoop zwaarder belast als gevolg van manoeuvrerende schepen. Ook de huidige vaarwegdiepte heeft daar mee te maken. Zoals aangegeven is op sommige locaties de huidige waterdiepte dieper dan noodzakelijk voor het maatgevend schip. Dit speelt met name op locaties waar de vaarweg erg smal is. Als naast het schip relatief weinig ruimte is, omdat de vaarweg erg nauw is, is er aan de zijkanten minder mogelijkheid tot waterverplaatsing, waarbij de bodem dan harder uitslijt en zwaarder belast wordt. Om dit effect op te vangen wordt overdiepte gerealiseerd die in het ontwerp van de damwanden meegenomen wordt.

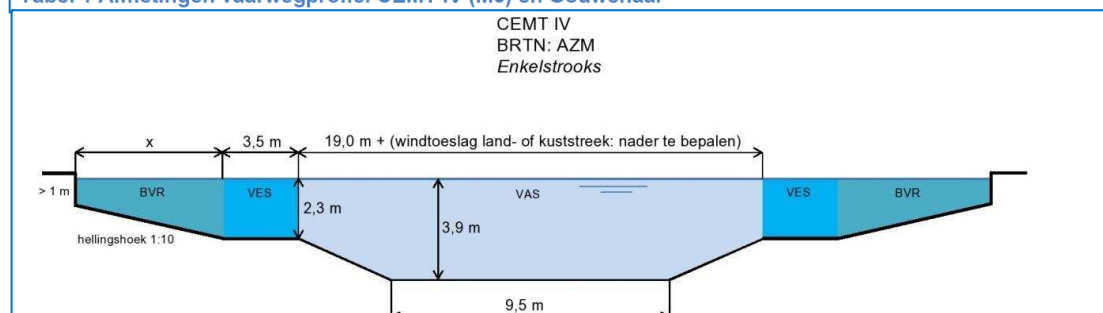
Om een toekomstbestendige oeverconstructie te kunnen realiseren, is een grotere waterdiepte dan het vaarwegprofiel noodzakelijk. Situatie-afhankelijk wordt daarom een grotere waterdiepte voor de oeverconstructie geëist. Ook wordt een baggertolerantie van -0,1 m meegerekend om de toekomstige geëiste waterdiepte te kunnen garanderen. Het baggerwerk zelf is geen onderdeel van het project oeververvangings Gouwe fase 2. Het uitgangspunt voor berekening van de ontwerpdiepte voor de oeverconstructie is het krappe vaarwegprofiel dat hoort bij de afmetingen van het huidig maatgevend schip de Gouenaar (90m. x 10,5m. x 3,0m.), o.b.v. de vigerende Richtlijn Vaarwegen 2017. Daarbij rekening houdend met het (zomer-/winter)peil van de Gouwe dat op ca.-0,6 meter t.o.v. NAP ligt. Ter toelichting: waar een gewenste waterdiepte in de vaargeul staat van 3,9 meter (zie tabel 1) betekent dat incl. baggertolerantie van -0,1 m een ontwerpdiepte van -4,6 meter t.o.v. NAP. Dit geldt voor de Badhuisweg en is conform CEMT-klasse IV uit de Richtlijn Vaarwegen (zie tabel 1). In het smalste deel van werkvak 8 wordt, onder verwijzing naar de toelichting rond de overdiepte en ontwerp damwanden, een waterdiepte in de vaargeul van 4,5 meter geëist. Bij deze waterdiepte in de vaargeul van 4,5 meter is de geëiste ontwerpdiepte incl. baggertolerantie van -0,1 m -5,2 meter t.o.v. NAP. Dit leidt tot de volgende indeling voor werkvak 8.

De oeverconstructie wordt berekend op de volgende waterdieptes voor de oever:

- Over een lengte van 44 meter (ter hoogte van de Otwegwetering) op een waterdiepte van 2,3 meter (-2,9 meter t.o.v. NAP) voor de oever;
- Over een lengte van 445 meter (hmp. 19.662 – 20.100 = Badhuisweg) op een waterdiepte van 3,9 meter (-4,6 meter t.o.v. NAP) voor de oever;
- Over een lengte van 848 meter (hmp. 20.100 – 20.948 = Burgemeester Colijnstraat / Kerkplein) op een waterdiepte van 4,5 meter (-5,2 meter t.o.v. NAP) voor de oever.

	CEMT IV (M6)	Gouenaar
Afmetingen maatgeven schip (LxBxD)	85m. x 9,5m. x 2,9m.	90m. x 10,5m. x 3,0m.
W_i (breedte i.v.m. geladen schip)	19 meter	21 meter
W_d (breedte i.v.m. ongeladen schip)	28,5 meter	31,5 meter
Δ_r (windtoeslag)	7 meter	7 meter
D (diepte vaargeul)	3,9 meter	3,9 meter
T (diepte geladen schip)	2,9 meter	3,0 meter
T_b (diepte ongeladen schip)	1,6 meter	1,6 meter
Totale vaarwegbreedte	35,5 meter	38,5 meter

Tabel 1 Afmetingen vaarwegprofiel CEMT IV (M6) en Gouenaar



Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok A de volgende wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan in de paragraaf 3.2.: De Gouwe wordt, op basis van onder andere de vigerende Richtlijn Vaarwegen, Uitvoeringsregeling Vaarwegprofielen Zuid-Holland en het Handboek Vaarwegen, ingericht voor beroepsvaartuigen met CEMT-klasse IV en recreatievaart (staande mastroute). De Gouwe wordt ook gebruikt door grotere beroepsvaartuigen dan CEMT IV. De gewenste ontwerpdiepte is opgesteld op basis van de resultaten uit de Corridorstudie Gouwe en Trajectstudie uit 2015 en eisen vanuit provinciaal vaarwegbeleid (robuustheid constructie) en vaarwegbeheer (waterveiligheid, waterbeheer, veiligheid en stabiliteit huidige oever). Om een toekomstbestendige oeverconstructie te kunnen realiseren, is een grotere waterdiepte dan het vaarwegprofiel noodzakelijk. Situatie-afhankelijk wordt daarom incidenteel een grotere waterdiepte voor de oeverconstructie geëist. Ook wordt een baggertolerantie van -0,1 m meegerekend om de toekomstige geëiste waterdiepte te kunnen garanderen. Deze gewenste ontwerpdiepte ter plaatse van werkvak 8 ligt tussen -4,6m NAP (Badhuisweg) en -5,2m NAP (Burgemeester Colijnstraat en Kerkplein).

Blok B: Vak 8 blijft nauw, maar dat is niet erg

Onze reactie:

De nieuwe damwandconstructie (een aan landzijde verankerde damwand) is anders van opzet dan de huidige (schoorpalen in de Gouwe). Hierdoor is het niet mogelijk een getrapte deksloof aan te brengen, vergelijkbaar met de huidige situatie. De standaard afwerking van de nieuwe oeverconstructie wordt een betonnen deksloof, vergelijkbaar met de trajecten die al zijn afgerond. Dit betreft een meer vierkante vorm.

Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok B geen wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan.

Blok C: Damwand met groutankers

Onze reactie:

U geeft in uw zienswijze incl. bijlage 1 aan dat een nieuwe damwand niet nodig is, geen invulling geeft aan de "groene belangen" van de provincie en een inbreuk is op de eigendomsrechten van de bewoners.

Nut en noodzaak

In de periode 2017-2018 heeft provincie Zuid-Holland onderzoek gedaan naar nut en noodzaak en de mogelijke ontwerp oplossingen, waaronder een beoordeling bestaande constructieve en versterkingsmaatregelen van Arcadis d.d. 9 september 2017; een variantenstudie van Arcadis d.d. 30 oktober 2017, het referentieontwerp van Arcadis d.d. 11 december 2017 en een toelichting variant vrijstaande wand van Arcadis d.d. 13 maart 2018.

Deze informatie is eerder met de Stichting Langs de Gouwe gedeeld als onderdeel van de beantwoording van het WOB-verzoek d.d. 24-12-'18 en ook opgenomen in de d.d. 26-4-'19 per e-mail aan de Stichting Langs de Gouwe toegezonden memo Nut en Noodzaak. De memo Nut en Noodzaak is als bijlage bijgevoegd.

Uit deze studies is gebleken dat een aan landzijde verankerde damwand de beste, veiligste en **enige** haalbare oplossing is voor het Nauw van Boskoop. Onderdeel van deze studies was de door u benoemde duikinspectie.

De uitgevoerde duikinspectie, gedeeld met de Stichting na afronding van het WOB besluit, is een visuele inspectie om een eerste indicatie te krijgen van de huidige staat van de aanwezige damwand en paal-juk constructie. In de rapportage van deze duikinspectie is een restlevensduur aangegeven, maar is geadviseerd om constructieve berekeningen uit te voeren om te bepalen of de huidige constructie nog voldoet aan de vigerende veiligheidsnormen. Dit om er zeker van te zijn dat het grondpakket in de toekomst stabiel zou blijven, een belangrijk gegeven voor zowel gefundeerde als ongefundeerde woningen.

Via een serie constructieve berekeningen is de bestaande constructie bij de Badhuisweg, Burgemeester Colijnstraat en Kerkplein beoordeeld op sterkte en stabiliteit en de daaraan gekoppelde mogelijkheid de constructie of delen ervan te hergebruiken voor de huidige en toekomstige situatie. De optie om de bestaande constructie te gebruiken voor de huidige en toekomstige situatie is mede op basis van de uitkomsten van de keukentafelgesprekken met alle bewoners in de berekeningen meegenomen. De resultaten van deze berekeningen zijn gepresenteerd aan alle bewoners tijdens de informatieavond op 12-12-'17.

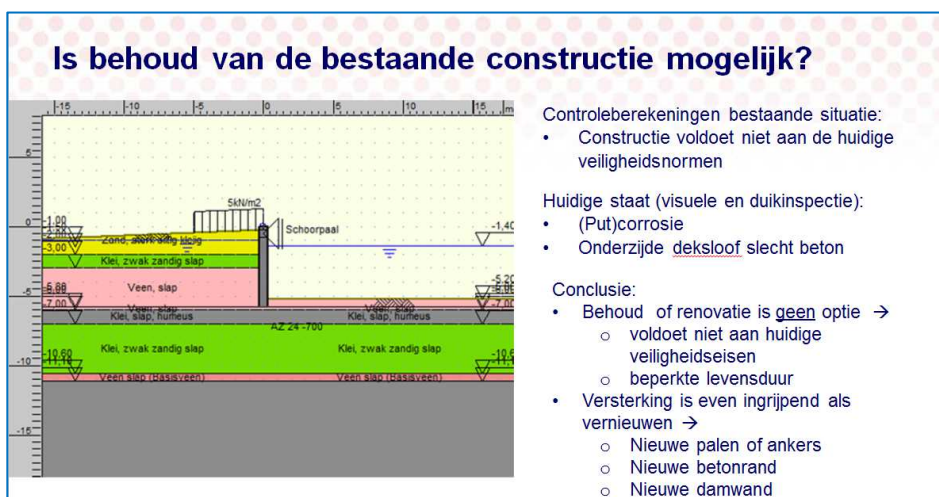
De volgende berekeningen zijn uitgevoerd:

1. Berekening van de huidige situatie
2. Berekening van de toekomstige situatie met verdieping

De conclusies van deze analyse zijn als volgt:

- De sterkte en stabiliteit van de huidige kadeconstructie voldoet niet aan de huidige eisen. De inbeddingsdiepte van de damwand en het draagvermogen van de palen van het paaljuk zijn onvoldoende om de op de kade werkende belastingen met voldoende veiligheid op te kunnen nemen. De huidige oeverconstructie dient te worden vervangen.
- Voor de toekomstige gewenste situatie is de bestaande kadeconstructie niet geschikt. De inbeddingslengte van de damwand is te kort, de optredende krachten zijn niet opneembaar door de constructie (damwand, paaljuk, deksloof). Voor de toekomstige situatie met een verlaagd bodemniveau is versterking/aanpassing dan wel volledige vervanging van de bestaande kadeconstructie noodzakelijk.

Hieronder een weergave van de resultaten:



Provincie Zuid-Holland is als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor het instandhouden van een veilige oever. Er zijn diverse normen en richtlijnen in het kader van veiligheid voor waterstaatswerken waar een bestaande oeverconstructie aan moet voldoen. Provincie Zuid-Holland hanteert de CUR 166 als richtlijn voor het bepalen van opgaven voor oeverconstructies. Dit geldt overigens ook voor alle overheidsinstanties die werken aan oeverconstructies met vergelijkbare grondopbouw. In de CUR 166 is aangegeven dat de oeverconstructie in iedere fase (bestaande, sloop, bouw en nieuwbouw) voldoende veiligheid moet bieden. Om de veiligheid in de huidige situatie en met zowel het huidige als toekomstige gebruik te kunnen garanderen, kan en mag er dus niet met oude veiligheidsnormen uit bijvoorbeeld 1975 (bouwjaar huidige oeverconstructie Burg. Colijnstraat) gerekend worden. Dit betekent dat er met de huidige veiligheidsnormen gerekend moet worden. Uit bovenstaande wordt geconcludeerd dat de huidige oeverconstructie vervangen moet worden om te voldoen aan het huidige en toekomstige gebruik.

De aanbesteding voor het vervangen van de oever vond voor de zomer van 2018 plaats. De zorgen en signalen die aanwonenden van vak 8 met de PZH hebben gedeeld zijn door de PZH in de aanbestedingsfase meegenomen. De inschrijvers hebben de ruimte gekregen om naar eigen inzicht met oplossingen te komen die tegemoetkomen aan de zorgen en signalen van aanwonenden, waaronder een onverankerde constructie. Een van de belangrijkste uitkomsten van de aanbesteding is dat ook uitvoerende partijen niet binnen de geldende eisen en randvoorwaarden een ankerloze variant hebben kunnen aanbieden. Dit blijkt onder andere ook uit de variantenstudie van de winnende aannemer De Vries Werkendam d.d. juli 2018. De uitkomsten hiervan zijn op de informatiebijeenkomst van 12 december 2018 voor bewoners in werkvak 8 door de aannemer toegelicht. Op verzoek van de Stichting Langs de Gouwe heeft de PZH in mei/juni 2018 een review laten uitvoeren op de studies die voorafgegaan zijn aan de aanbesteding. Eén van de uitkomsten van deze review, uitgevoerd door Geobest, was dat de variant onverankerde stalen buispalenwand nog eens kritisch bekeken zou worden als mogelijk alternatief voor de verankerde damwand.

Het ontwerpteam, een samenwerking tussen de PZH, De Vries Werkendam en Arcadis, heeft deze variant wederom bekeken. Dit heeft echter niet tot andere inzichten geleid. Ook een onverankerde geboorde buispalenwand of combi-wand met buispalen met een diameter van 914 mm (mogelijk binnen het beschikbare ruimteprofiel) voldoet niet aan de eisen en zal tot schade aan de aangrenzende bebouwing leiden.

De berekeningen en analyses van zowel de ankerloze buispaal binnen het ruimtebeslag als alternatieve ontwerp oplossingen (grotere buispaaldiameter buiten het beschikbare ruimtebeslag) tonen aan dat dit voor vak 8 niet mogelijk is. Bij woningen op minimaal 6 meter afstand van de oever laten de berekeningen zien dat een buispalenconstructie met een diameter >1220 mm en lengte -22 meter binnen de vervormingseisen blijft. Deze diameter buispaal kan niet aangebracht worden en zal onherroepelijk tot schade aan de aangrenzende bebouwing leiden. Werkruimte vanaf zowel het water als het land is er niet.

Samengevat is de verankerde damwandconstructie de beste, veiligste en enige haalbare ontwerpoplossing, omdat deze:

- voldoet aan de vervormingseis;
- het schaderisico beter beheersbaar maakt,
- licht en verfijnd is ten opzichte van de veel zwaardere buispalenconstructie;
- maatschappelijke kosten niet onnodig opdrijft;
- geen zwaarder en groter materieel vereist;

en daarmee maatschappelijk verantwoord is.

Groene belangen

In het projectplan is aangegeven dat het beheer van vaarwegen steeds meer gekoppeld zal worden aan verwachte toekomstige functie en gebruik van de Gouwe. De Gouwe is van strategisch belang voor het vervoer van goederen. Wanneer vervanging van een oeverconstructie noodzakelijk blijkt te zijn zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met beleidsmatige zaken, zoals bijvoorbeeld het stimuleren van vervoer over water. Het project oeververvanging Gouwe fase 2 leidt niet tot een toename van het scheepvaartverkeer. Het project maakt een toekomstig besluit door het provinciaal bestuur over het toestaan van meer scheepvaartverkeer of andere afmetingen over de Gouwe niet onmogelijk, door een robuuste situatie te realiseren die daarop is voorbereid.

Inbreuk op eigendomsrecht

De vervanging van de oeverconstructie is gecommuniceerd met de bewoners en stuitte op weerstand van de direct aanwonenden. Er is zorg voor schade aan de woning en diverse eigenaren zijn niet gerust onder de zakelijke rechten die de PZH nodig heeft om verankering in aangrenzende percelen mogelijk te maken. Daarnaast is door diverse eigenaren uitgesproken dat zij geen grond willen afstaan. Deze zorgen zijn door het projectteam serieus genomen en onder andere meegenomen in de aanbestedingsfase. Uitgangspunt in het project is dat de nieuwe oeverconstructie gerealiseerd dient te worden binnen de eigendomsgrenzen van de provincie Zuid-Holland. De huidige strook langs de oever in eigendom van de PZH, welke via de precarioverordening gebruikt wordt door bewoners, is ca. 1,20m breed. Dit betreft de huidige betonnen deksloof. De ankers worden aangebracht onder de percelen van particuliere eigenaren. De grond blijft echter gewoon eigendom van deze eigenaren. Samen met Stichting Langs de Gouwe is een overeenkomst zakelijk recht opgesteld waar bepalingen in zijn opgenomen die de perceeleigenaar het recht geven om in de belemmerde strook te bouwen. Uiteraard rekening houdend met de aanwezige verankering.

Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok C geen wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan. De met de Stichting Langs de Gouwe overeengekomen overeenkomst zakelijk recht is als bijlage 3 bij het definitief projectplan gevoegd.

Blok D: Nut en noodzaak

Onze reactie:

De belangrijkste eisen en randvoorwaarden die er gelden voor een nieuwe constructie zijn:

1. Vervormingseisen (horizontale gronddruk op de grondkerende constructie);
2. Voorkomen van schade aan percelen en aangrenzende bebouwing;
3. Beperken van hinder;
4. Realiseren nieuwe oever binnen het beschikbare ruimteprofiel van de huidige constructie (ca. 1,20m);
5. Geen versmalling van de vaarweg. De PZH is eigenaar van de vaarweg en heeft eisen gesteld aan de minimale breedte van de vaarweg waarbij veilig en verantwoord beroeps- en recreatievaart kan plaatsvinden.
6. Geen verkleining van het doorstroomprofiel. Verantwoordelijke hiervoor is het hoogheemraadschap / waterschap.

Hieronder gaan we in op de in bijlage 2 genoemde zaken onder punten a t/m g.

a. Toekomstige functie Gouwe

Het gebied op en rond de Gouwe vraagt om een betere bereikbaarheid en leefbaarheid. Ook kan de economie worden versterkt. Daarom is er het programma Beter Bereikbaar Gouwe, eerder bekend als Programmatische aanpak Gouwe. In het programma worden oplossingen gezocht voor de verkeers- en bereikbaarheidsknelpunten in het gebied. Het gaat niet alleen over wegverkeer, maar ook over scheepvaart, recreatievaart, fietsers en openbaar vervoer. De gemeenteraden, Provinciale Staten en het algemeen bestuur van het hoogheemraadschap hebben eind 2018 besloten om een aantal maatregelen uit een aantal scenario's verder uit te laten werken. Deze scenario's omvatten 26 mogelijke maatregelen om de knelpunten op te lossen, waaronder maatregelen op en rond de Gouwe. Deze maatregelen worden vanaf 2019 verder onderzocht, samen met belanghebbenden uit het gebied. In 2020 en 2021 nemen de volksvertegenwoordigers van de overheden in twee [stappen](#) een besluit. Het is voorstelbaar dat een dergelijk besluit gevolgen zal hebben voor keuzes in nieuwbouw/onderhoud van wegen en vaarweg Gouwe. Zoals in de beantwoording onder blok C aangegeven maakt het project een toekomstig besluit door het provinciaal bestuur over het toestaan van meer scheepvaartverkeer of andere afmetingen over de Gouwe niet onmogelijk, door een robuuste situatie te realiseren die daarop is voorbereid.

b. Eisen constructie

Bouwwerken moeten technisch, functioneel en economisch voldoen aan steeds meer en strengere eisen. Het bouwproces wordt ingewikkelder doordat steeds meer (maatschappelijke) partijen zich ermee bezighouden. De beheersbaarheid van deze complexiteit is noodzaak. Geïntegreerde contractvormen (JAV-GC) bieden uitkomst. In een innovatief bouwproces worden verschillende activiteiten gecombineerd. Die activiteiten worden in een geïntegreerd contract aanbesteed. De vorm van een geïntegreerd contract is afhankelijk van de mate van integratie van de bouwfasen. De meest bekende vorm is Design & Construct. Hierbij neemt de aannemer de verantwoordelijkheid voor de bouw en voor (een deel van) het ontwerp over. De opdrachtgever formuleert uitgangspunten voor het ontwerp, zoals een Programma van Eisen.

Hieronder wordt een aantal voorbeelden gegeven van de eisen / documenten die van belang zijn:

Organisatie	Titel
NNI	Alle nationale en Europese normen van NEN-(EN) inclusief nationale bijlagen
	Constructies Eurocode Eurocode 0: Grondslagen Eurocode 1: Belastingen op constructies Eurocode 2: Betonconstructies Eurocode 3: Staalconstructies Eurocode 7: Geotechnische ontwerp (en alle overige eurocodes indien van toepassing)
CROW	- CROW-publicatie 500 - Schade voorkomen aan kabels en leidingen - CROW-publicatie 132 - Werken in of met verontreinigde grond (en overige relevante CROW-richtlijnen)
CUR	- CUR 166 Damwandconstructies - The Rock Manual (en overige relevante CUR-publicaties)
TAW / ENW / STOWA	Relevante, vigerende technische rapporten en leidraden van TAW/ENW en STOWA
RWS	Richtlijnen Vaarwegen 2011 (RVW2011)
	Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008 (RST 2008)
BPR	Binnenvaart Politierglement
IPO	Richtlijn ter bepaling van het veiligheidsniveau van boezemkaden
SBR	Meet- en beoordelingsrichtlijn A, Schade aan gebouwen
	Meet- en beoordelingsrichtlijn B, Hinder voor personen in gebouwen
	Meet- en beoordelingsrichtlijn C, Storing aan apparatuur
PZH	Vaarwegenverordening Zuid-Holland
	Handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen versie 1.0 juni 2017
	Nota onderhoud kapitaalgoederen 2016-2019 (deel infrastructuur Wegen en Vaarwegen)
Hoogheem- raadschap van Rijnland / Hoogheem- raadschap Schieland en de Krimpenerwaar d	Legger waterkeringen
	Handreiking beschoeiingen en damwanden in regionale keringen, mei 2015

c. Programma Zuid-Hollandse infrastructuur (PZI)

Het PZI geeft een financieel beeld van de ambitie voor nieuwe infrastructuur (voor 15 jaar) zoals wegen, vaarwegen, spoor, fietspaden, sluizen en bruggen. Voor beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur geeft het PZI een beeld voor 30 jaar. De aanleiding voor het project oeververvangings Gouwe fase 2 is te vinden in de Corridorstudie en de Trajectstudie uit 2015.

Zoals in onze reactie onder blok A is aangegeven, is de belangrijkste uitkomst van deze studies dat de oeverconstructies langs de Gouwe structureel overbelast zijn en worden door het scheepvaartverkeer en dat de stabiliteit van de oeverconstructie en het grondpakket niet gegarandeerd kan worden.

Naar aanleiding van een functionele en technische toets is geconcludeerd dat er zowel om technische als om functionele (stabiliteit) redenen oeverconstructies moesten worden vervangen. Uw verwijzing naar de informatie van de Rekenkamer gaat niet op aangezien de omgevingsparameters (meer scheepvaart, andere afmetingen) van invloed zijn op de houdbaarheid van de ontwerpuitgangspunten van de bestaande oeverconstructie en daarmee de theoretische (ontwerp)levensduur.

d. Restlevensduur damwand

Zoals in onze reactie onder blok C is aangegeven, is de uitgevoerde duikinspectie, gedeeld met de Stichting na afronding van het WOB besluit, een visuele inspectie om een eerste indicatie te krijgen van de huidige staat van aanwezige damwand en paal-juk constructie. In de rapportage van deze duikinspectie is een restlevensduur aangegeven, maar is geadviseerd om constructieve berekeningen uit te voeren om te bepalen of de huidige constructie nog voldoet aan de vigerende veiligheidsnormen. Dit om er zeker van te zijn dat het grondpakket in de toekomst stabiel zou blijven, een belangrijk gegeven voor zowel gefundeerde als ongefundeerde woningen.

Via een serie constructieve berekeningen is de bestaande constructie bij de Badhuisweg, Burgemeester Colijnstraat en Kerkplein beoordeeld op sterkte en stabiliteit en de daaraan gekoppelde mogelijkheid de constructie of delen ervan te hergebruiken voor de huidige en toekomstige situatie. De optie om de bestaande constructie te gebruiken voor de huidige en toekomstige situatie is mede op basis van de uitkomsten van de keukentafelgesprekken met alle bewoners in de berekeningen meegenomen. De resultaten van deze berekeningen zijn gepresenteerd aan alle bewoners tijdens de informatieavond op 12-12-'17.

Uit deze berekeningen blijkt dat de sterkte en stabiliteit van de huidige kadeconstructie niet voldoet aan de huidige eisen. De inbeddingsdiepte van de damwand en het draagvermogen van de palen van het paaljuk zijn onvoldoende om de op de kade werkende belastingen met voldoende veiligheid op te kunnen nemen. De huidige oeverconstructie dient te worden vervangen.

e. Tegengaan erosie onderwatertalud

Onder bovenstaand punt d is aangegeven dat de bestaande oeverconstructie om voornoemde redenen vervangen moet worden om te voldoen aan alle veiligheids- en stabiliteitseisen. Daarnaast moet de oeverconstructie een levensduur van 100 jaar garanderen. Het aanbrengen van alleen puinstort of bodembescherming is daarmee geen effectieve maatregel.

f. Wateroverlast

De problemen met wateroverlast uit het verleden hebben te maken met een falende oeverconstructie, bijvoorbeeld een kier tussen twee damwanden. Dit leidt tot uitspoeling en verzakking van de achterliggende grond. Dit is met tijdelijke reparaties zoveel mogelijk verholpen. Door het plaatsen van een nieuwe oeverconstructie zal er geen wateroverlast meer optreden door een falende constructie. In de nieuwe oeverconstructie is een infiltratiesysteem voorzien om het grondwaterpeil van het achterliggende gebied te kunnen reguleren.

Dit is van groot belang voor het instandhouden van de natuurlijke, fluctuerende grondwaterstanden (winter-zomer). Vooral in relatie tot de fundering van woningen en de stabiliteit van het grondpakket voor ongefundeerde woningen.

g. Financiële onderbouwing

De reden dat de huidige oeverconstructie vervangen moet worden staat verwoord in de reactie onder blok C.

Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok D geen wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan.

Blok E: Technische alternatieven damwand

Onze reactie:

In onze reactie op blok A zijn we uitgebreid ingegaan op de eisen rond de ontwerpdiepte. Ten aanzien van de technische alternatieven het volgende. In de engineeringfase (opstellen referentieontwerp) is onderzoek gedaan naar welke ontwerpoplossingen er waren voor de verschillende werkvakken. In onze reactie op blok C hebben we aangegeven dat tijdens de aanbestedingsfase de inschrijvende partijen alle ruimte hebben gekregen om naar eigen inzicht met oplossingen te komen die tegemoetkomen aan de zorgen en signalen van aanwonenden, waaronder een onverankerde constructie. Een van de belangrijkste uitkomsten van de aanbesteding is dat geen van de inschrijvende aannemers een ankerloze variant hebben kunnen aanbieden. Er is, mede op verzoek van de Stichting Langs de Gouwe, onderzoek gedaan naar een aantal buispalenvarianten waaronder een ankerloze buispaal en buispalen met grotere diameters. Deze informatie is verwerkt in de Memo Buispaalvariant werkvak 8 Oeververvanging Gouwe 25-1-2019. Deze is gedeeld met de Stichting en alle bewoners. De Memo Buispaalvariant is als bijlage bijgevoegd. Echter, de berekeningen en analyses van zowel de ankerloze buispaal binnen het ruimtebeslag als alternatieve ontwerpoplossingen (grotere buispaaldiameter buiten het beschikbare ruimtebeslag) tonen aan dat dit voor vak 8 niet mogelijk is. Een aan landzijde verankerde damwand is de beste, veiligste en enige haalbare oplossing voor het Nauw van Boskoop.

Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok E geen wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan.

Blok F: Risico en veiligheid

Onze reactie:

De risico's rond het aanbrengen van een nieuwe oeverconstructie zijn in beeld gebracht en voor het beheersen van deze risico's zijn beheersmaatregelen voorzien. Dit risicodossier wordt regelmatig geactualiseerd. De voorziene risico's, bijvoorbeeld door trillingen en fluctuaties in grondwaterstand, zijn ook door bewoners tijdens de keukentafelgesprekken en de bewonersavonden aangedragen. De gedetailleerde uitwerking van de beheersmaatregelen vindt in dit specifieke voorbeeld, voor de beheersbaarheid van effecten van trillingen, voor de start van de uitvoeringsfase plaats. Dan is zicht op de uitvoeringsmethode en de werkfasering. Er wordt dan een monitoringsplan opgesteld voor de uitvoeringsfase voor werkvak 8. Hier zijn zaken opgenomen ten aanzien van o.a. trilling predictie en benodigde maatregelen, voor- en naopname woning en opstallen, onderzoek kadaster en fundering, grondwaterpeil.

Ten aanzien van “de benodigde vergunningen” wordt opgemerkt dat op p. 17 van het ontwerp-projectplan de overige benodigde besluiten zijn genoemd en dat dit afzonderlijke toestemmingen zijn die niet in het projectplan worden vevat.

Hieronder gaan we in op de in bijlage 4 genoemde zaken onder punten a t/m g.

a. Aanvaringen

Scheepvaartverkeer met een maximale breedte van 10,50 meter kan op de Gouwe tussen de spoorbrug Gouda en de OTA veilig andere schepen ontmoeten. Voor twee locaties zijn aanvullende maatregelen genomen om een veilige passage zo veel mogelijk te garanderen. Dit zijn de Bocht Waddinxveen en het Nauw van Boskoop.

Bij de bocht Waddinxveen is ieder schip met marifoon verplicht zich te melden, vanwege deze blinde bocht in de vaarweg, om afspraken te maken over de wijze van ontmoeten. In het Nauw van Boskoop geldt éénrichtingsverkeer dat gereguleerd wordt door middel van het bedienen van de hefbrug bij Boskoop en de meldingsplicht bij de Otwegwetering voor passage van deze hefbrug. Deze maatregelen zijn vastgelegd in verkeersbesluiten en zichtbaar gemaakt door middel van verkeerstekens. De veiligheid om het Nauw van Boskoop te bevaren is daarmee gewaarborgd. De scheepvaart met grotere afmetingen wordt al jaren gemonitord. Naast de door u genoemde incidenten zijn er in de afgelopen jaren geen noemenswaardige ongevallen voorgevallen.

b. Trilling predictie

In het contract dat de provincie heeft afgesloten met de aannemer, is de drukmethode voorgeschreven. Dit is de uitvoeringsmethode die de minste trillingen veroorzaakt. De voorziene risico's, bijvoorbeeld door trillingen, zijn door bewoners tijdens de keukentafelgesprekken en de bewonersavonden aangedragen. De gedetailleerde uitwerking van de beheersmaatregelen vindt, voor de beheersbaarheid van effecten van trillingen, voor de start van de uitvoeringsfase plaats. Dan is zicht op de uitvoeringsmethode en de werkfasering. Er wordt dan een monitoringsplan opgesteld voor de uitvoeringsfase voor werkvak 8. Hier zijn zaken opgenomen ten aanzien van o.a. trilling predictie en benodigde maatregelen, voor- en naopname woning en opstallen, onderzoek kadaster en fundering, grondwaterpeil.

c. Behoud huidige oeverconstructie

Voor een inhoudelijke reactie op de mogelijkheden voor behoud van de huidige oeverconstructie verwijzen we naar ons antwoord onder blok C. U geeft aan dat de beoogde deksloof voor de nieuwe oeverconstructie een prefab kunststof deksloof wordt. Dit is niet correct. De afwerking vindt plaats met een betonnen prefab deksloof, zoals in het overgrote deel van de overige werkvakken langs de westelijke oever van de Gouwe zijn aangebracht.

d. U-profiel

De nut en noodzaak van de beoogde oeverconstructie staat beschreven in onze reactie onder blok C. Daarmee wordt inderdaad een U-profiel gerealiseerd. Dit levert naar verwachting geen hoger risico op aanvaringen op. Zie voor verdere inhoudelijke toelichting op de veiligheid onder punt a.

e. Aanvaringsrisico

Zie voor een nadere toelichting over de veiligheid op de Gouwe onder punt a. De beoogde nieuwe oeverconstructie is robuuster dan de huidige oeverconstructie. De damwanden van de huidige oeverconstructie zijn niet in de vaste zandlaag geplaatst. De nieuwe constructie zal wel in de vaste zandlaag geplaatst worden. Gelet op de afmetingen van de Gouwe in het Nauw van Boskoop zijn de aanvaringshoeken gering, waardoor het grootste deel van de aanvaringsenergie door de constructie opgevangen wordt.

f. Waarborgen grondwaterpeil

Bij de beantwoording van blok F is bij de intro aangegeven dat het waarborgen van het grondwaterpeil onderdeel is van een nog op te stellen monitoringsplan. De grondwaterstand wordt gemonitord voor de start van de werkzaamheden, tijdens en na de werkzaamheden.

g. Vergunningen

Ten aanzien van vergunningen wordt opgemerkt dat op p. 17 van het ontwerp-projectplan de overige benodigde besluiten zijn genoemd en dat dit afzonderlijke toestemmingen zijn die niet in het projectplan worden vervat.

Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok F de volgende wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan in paragraaf 4.4.: Voor de start van de uitvoeringsfase wordt een monitoringsplan opgesteld met daarin onder andere informatie over de voor- en naopname van opstallen (o.a. foto opname binnen en buiten de opstallen). Daarnaast wordt de hoogte van de opstallen op verschillende punten ingemeten, voorafgaand en na afloop van de werkzaamheden. Tijdens de werkzaamheden worden er trillingsmeters geplaatst waarmee trillingen worden gemeten. Volgens landelijke richtlijnen SBR worden voor opstallen de maximale waarden van trillingen vastgesteld. Meer informatie hierover is te vinden op: <https://trillingen.com/artikelen/trillingsmetingen-sbr-richtlijn-a>. Zo kan tijdens de uitvoering gestuurd worden op het voorkomen van schade door trillingen. De grondwaterstand wordt gemonitord voor de start van de werkzaamheden, tijdens en na de werkzaamheden.

Blok G: Minnelijk overleg

Onze reactie:

De provincie heeft vanaf begin 2019 overleg gevoerd met Stichting Langs de Gouwe over het project, het te doorlopen proces, de communicatie en in het bijzonder de overeenkomst zakelijk recht en het schadeprotocol. Inmiddels is er gezamenlijke overeenstemming tussen de provincie en de Stichting over beide documenten. Deze documenten worden bij het definitief projectplan gevoegd als bijlage 3.

Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok G de volgende wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan in de paragrafen 4.2 en 4.6: De in gezamenlijkheid met Stichting Langs de Gouwe opgestelde en geaccordeerde overeenkomst zakelijk recht en het schadeprotocol worden bij het definitief projectplan gevoegd als bijlage 3.

Blok H: Groene Corridor, een mythe?

Onze reactie:

De binnenvaartsector en de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) tekenden op 12 april 2018 de Declaration of Nijmegen. In dit akkoord is afgesproken dat de binnenvaart 20% minder CO2 uitstoot in 2030. Naast de rijksoverheid zet ook de provincie in op het verbeteren van de luchtkwaliteit van de binnenvaart door stimulering van het gebruik van nieuwe technieken. De Provincie Zuid-Holland is trekker van het Europese project CLINSH (Clean Inland Shipping) dat zich richt op het verbeteren van milieu en luchtkwaliteit. Binnen CLINSH gebeurt dit door in te zetten op het verminderen van luchtmissies in de binnenvaart, zowel tijdens het varen als in de periodes dat het schip aan de kant ligt.

Zoals eerder aangegeven in de reactie onder blok C heeft de oeververvangingsmaatregel geen effect op aantal en type schepen dat op de Gouwe vaart en de daarmee gepaard gaande emissies van luchtverontreinigende stoffen. Zoals in de beantwoording onder blok C aangegeven maakt het project een toekomstig besluit door het provinciaal bestuur over het toestaan van meer scheepvaartverkeer of andere afmetingen over de Gouwe niet onmogelijk, door een robuuste situatie te realiseren die daarop is voorbereid.

De luchtkwaliteit in Boskoop kan hier worden ingezien: <https://www.atlasleefomgeving.nl>. De diverse kaarten geven aan dat de luchtkwaliteit in Boskoop volgens de huidige normen goed is. De provincie monitort de luchtkwaliteit in heel Zuid-Holland en stelt daar beleid voor op.

Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok H geen wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan.

Blok I: Vooringenomenheid en sturing

Onze reactie:

In onze reactie op blok A zijn we uitgebreid ingegaan op de eisen rond de ontwerpdiepte. Hieronder gaan we in op de in bijlage 7 genoemde zaken onder punten a t/m d.

a. Variantenstudie

Ter kennisname.

b. Uitgangspunten

In het Handboek Vaarwegen is aangegeven dat de keuze voor één van de types op een bepaalde locatie tot stand komt op basis van omgeving, vaarwegbeleving, overleg met vaarwegbeheerder en projectleiders en moet aansluiten op de bestaande situatie. Voor werkvak 8 is bepaald dat oevertype 3 toegepast moet worden en dat er een stalen damwand geplaatst moet worden die 100 jaar mee moet gaan zonder groot onderhoud. In het Handboek wordt niets voorgeschreven ten aanzien van groutankers. De ervaring uit vergelijkbare projecten in de afgelopen jaren waar een damwand met een grond- en waterkerende functie vervangen moet worden, leert dat een verankerde damwand vaak de enige veilige en toekomstbestendige oplossing blijkt te zijn. Om deze reden is het aanbrengen van verankering een vertrekpunt bij de start van het project.

Details zoals damwanddikte en –lengte worden uitgewerkt tijdens het ontwerpproces op basis van allerlei parameters (opbouw en gesteldheid grond, nabijheid woningen etc.). Huidige en eventueel gewenste toekomstige waterdiepte bij de oever en maatgevende bovenbelasting worden meegenomen als randvoorwaarden bij het ontwerpproces.

c en d. Projectplan Waterwet

In het uitwerken van de opdracht voor het project oeververvangende Gouwe fase 2, als onderdeel van het onderhoudsprogramma vaarwegen, is de projectorganisatie uitgegaan van een reguliere onderhoudssituatie. De standaard werkwijze bij onderhoudssituaties is dat er geen verplichting is om een projectplan in de zin Waterwet artikel 5.4 incl. Awb procedure op te stellen.

De Stichting Langs de Gouwe heeft vragen gesteld over de juridische status van het projectplan en aangegeven dat er wel een verplichting is voor de provincie om een projectplanprocedure conform Waterwet artikel 5.4 op te stellen en vast te stellen (incl. Awb procedure).

De provincie heeft deze kwestie juridisch laten toetsen en op 26 juli 2019 een reactie gestuurd aan de Stichting dat voor het project oeververvangende Gouwe fase 2 inderdaad een projectplan in de zin van de Waterwet was benodigd. Dit is inderdaad een omissie van de provincie, maar zeker niet vanuit een bewuste en ongewenste sturende houding. De provincie heeft om deze omissie te repareren besluitvorming voor het projectplan Waterwet oeververvangende in gang gezet. Ook heeft de provincie haar standaard werkprocessen aangepast. De projectorganisatie zal in de voorbereidingsfase van een nieuw onderhouds/vervangingsproject altijd een check uitvoeren of een projectplan in de zin van de Waterwet nodig is en heeft inmiddels een modelprojectplan opgesteld. De check en het modelprojectplan zijn onderdeel geworden van de standaard werkprocessen (Project Opstart & Uitvoering 2.0) van de provincie.

De provincie is de Stichting erkentelijk dat door de kritische blik op onze geleverde producten wij ook in staat worden gesteld om onze werkprocessen te verbeteren wanneer blijkt dat er verkeerde uitgangspunten zijn gebruikt en er onvolkomenheden te constateren zijn. Deze verbeteringen komen alle belanghebbenden bij een projectlocatie ten goede uiteindelijk.

Verwerking in definitief projectplan:

Ten aanzien van ontwerpdiepte en conform reactie op blok A volgt een wijziging in paragraaf 3.2 van het projectplan.

Blok J: Lijst van volmachtgevers in Boskoop

Onze reactie:

Wij hebben kennisgenomen van de lijst van volmachtgevers. Wij verzoeken de Stichting Langs de Gouwe deze lijst met volmachten aan de provincie ter beschikking te stellen voor haar dossiervorming.

Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok J geen wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan.

Blok K: Matrix individuele ontwerpen

Onze reactie:

Wij hebben kennisgenomen van de matrix.

Verwerking in definitief projectplan:

Er wordt op basis van uw reactie in Blok K geen wijziging doorgevoerd op het ontwerp-projectplan.

Deel B - Bezwaar beoordelingsbesluit m.e.r.

Hoofdstuk 4. Bezwaren formele rechtmatigheid

Onderdeel A: voorbereidingsbesluit

Onze reactie:

Op grond van artikel 7.19 lid 1 Wet milieubeheer (Wm) waren gedeputeerde staten verplicht om 'in een zo vroeg mogelijk stadium' voor het project te beoordelen of er een milieueffectrapport ("MER") moet worden gemaakt. De verplichting 'in een zo vroeg mogelijk stadium' houdt in dat het m.e.r.-beoordelingsbesluit moet zijn genomen voordat het ontwerp van het m.e.r.-beoordelingsbesluit ter inzage wordt gelegd (art. 7.19 lid 2 Wm). Aangezien het m.e.r.-beoordelingsbesluit is genomen op 10 december 2019 en dit dateert van voor de terinzagelegging van het ontwerpprojectplan van 3 januari tot en met 14 februari 2020 is hieraan voldaan.

Daarnaast oordeelt de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat een m.e.r.-beoordeling wordt beschouwd als een voorbereidingsbesluit in de zin van artikel 6:3 Awb. Eventuele bezwaren tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit worden daarom gelijktijdig met de bezwaren tegen het ontwerpprojectplan behandeld (zie o.a. AbRvS 29 maart 2001, ECLI:NL:RVS:2001:ZF5390, r.o. 2.5).

Verder heeft de implementatie van richtlijn 2011/92/EU ("m.e.r.-richtlijn") plaatsgehad in hoofdstuk 7 Wm en in het Besluit m.e.r., waardoor niet aan de m.e.r.-richtlijn, maar aan de bepalingen in hoofdstuk 7 Wm en het Besluit m.e.r. moet worden getoetst. Het artikel waarnaar u verwijst verplicht dat het betrokken publiek in een vroeg stadium de reële mogelijk tot inspraak in de milieubesluitvormingsprocedures krijgt (art. 6 lid 4 m.e.r.-richtlijn). Ook hieraan wordt voldaan. Door de terinzagelegging van het ontwerpprojectplan heeft iedereen de mogelijkheid gehad inspraak te leveren op de m.e.r.-beoordeling. Hiermee wordt een reële inspraakmogelijkheid geboden op het moment dat alle opties nog openstaan (vgl. AbRvS 14 november 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2713, r.o. 6.1).

Onderdeel B: bekendmaking en kennisgeving besluitvormingsprocedures

Onze reactie:

De implementatie van de m.e.r.-richtlijn heeft plaatsgehad in hoofdstuk 7 Wm en in het Besluit m.e.r., waardoor niet aan de m.e.r.-richtlijn, maar aan de bepalingen in hoofdstuk 7 Wm en het Besluit m.e.r. moet worden getoetst. Om aan haar wettelijke verplichting te voldoen moeten gedeputeerde staten het m.e.r.-beoordelingsbesluit publiceren en ter inzage leggen (art. 7.17 lid 5 sub a Wm). Aan deze verplichting hebben gedeputeerde staten voldaan (*Stcrt.* nr. 1168, 2 januari 2020).

Het door u genoemde artikel 6 lid 2 m.e.r.-richtlijn verplicht ertoe dat het publiek op een passende wijze en in een vroeg stadium op de hoogte wordt gesteld van milieubesluitvormingsprocedures. Door het m.e.r.-beoordelingsbesluit gelijktijdig met het ontwerpprojectplan ter inzage te leggen is aan deze verplichting voldaan (vgl. AbRvS 14 november 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2713, r.o. 6.1).

Onderdeel C: kwaliteit m.e.r.-beoordelingsbesluit

Onze reactie:

In de bijlage van het Besluit m.e.r. staat aangegeven voor welke activiteiten een m.e.r.-plicht (onderdeel C) respectievelijk een m.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D) geldt. In de kolommen A van deze onderdelen staat een beschrijving van deze activiteiten.

Het vervangen van de damwanden langs de Gouwe betreft een wijziging van een binnenvaarweg. De oeverconstructie maakt namelijk onderdeel uit van de binnenvaarweg. De werkzaamheden vallen niet onder categorie C 3 van het Besluit m.e.r. omdat dit gaat om gevallen waarin:

a. de aanleg betrekking heeft op een binnenvaarweg die kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton of

b. de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op:

1°. een vergroting van het ruimte-oppervlak met 20% of meer van een binnenvaarweg die kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton,

Er wordt geen nieuwe binnenvaarweg aangelegd (onderdeel a) en het ruimte-oppervlak van de Gouwe wordt niet met 20% of meer vergroot (onderdeel b). De werkzaamheden vallen onder categorie D 3.1 van het Besluit m.e.r. omdat er een wijziging wordt gedaan aan een binnenvaarweg waarbij de binnenvaarweg kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer en een oppervlakte heeft van 25 hectare of meer. Voor de werkzaamheden geldt dan ook dat een m.e.r.-beoordeling moet worden opgesteld en geen m.e.r. Er is dan ook een (formele) m.e.r.-beoordeling opgesteld en geen m.e.r.

Onderdeel D: omvang van de activiteiten en het project

Onze reactie:

Deze conclusie is getrokken op basis van de beoordeling uit hoofdstuk 3 van de m.e.r.-beoordeling.

Onderdeel E: Aerius rekentool 2019

Bezwaar:

In de m.e.r.-beoordeling is opgenomen dat er in de gebruiksfase geen sprake is van stikstofuitstoot, en dat het niet noodzakelijk is om de stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase te berekenen omdat de werkzaamheden beheer en onderhoud betreffen. U geeft aan dat deze stelling geen steun vindt in de wet- of regelgeving.

Onze reactie:

Het project betreft beheer en onderhoud van oeverconstructies die rechtmatig aanwezig zijn. De in het verleden verleende toestemming impliceert ook het periodiek onderhoud daarvan. Dit volgt onder meer uit het Papenburg-arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie (14 januari 2010, ECLI:EU:C:2010:10). In dat arrest oordeelde het Hof dat indien onderhoudswerkzaamheden in een vaargeul, met name gelet op het feit dat zij telkens opnieuw moeten worden uitgevoerd, op de aard ervan of op de voorwaarden waaronder zij worden uitgevoerd, als één enkele verrichting kunnen worden beschouwd.

In het bijzonder wanneer zij tot doel hebben om de vaargeul op een bepaalde diepte te houden door regelmatige en daartoe noodzakelijke baggerwerkzaamheden, zij kunnen worden geacht één en hetzelfde project in de zin van artikel 6 lid 3 Habitatrichtlijn te zijn. In een dergelijk geval is dus niet steeds een nieuwe toestemmingsprocedure (met bijbehorende (stikstof)berekeningen) vereist, maar worden deze activiteiten geacht onderdeel te zijn van het eerder toegestane project.

Onderdeel F: beheer en onderhoud (B&O)

Onze reactie:

Zie reactie onder E.

Onderdeel G: Natura-2000 gebieden

Onze reactie:

Het is juist dat het Natura 2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein op kortere afstand van het plangebied is gelegen dan het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Broekvelden ligt het dichtst op het plangebied. Doelsoorten van dit Natura 2000-gebied zijn Kleine Zwaan, Krakeend, Slobeend en Smient. Al deze soorten zijn niet gevoelig voor eventuele stikstofdepositie. Er zijn geen habitattypen aangewezen binnen dit Natura 2000-gebied, er is dus ook geen sprake van stikstofgevoelige habitattypen waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt. Om die reden is dat gebied niet relevant voor een beoordeling van de stikstofeffecten en is het niet genoemd in par. 3.4.1 van de aanmeldingsnotitie. Zie met betrekking tot stikstof onze reactie onder E.

Onderdeel H: Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Onze reactie:

In uw bezwaarschrift verwijst u naar het NNN in relatie tot stikstof en stellen dat hieraan getoetst zou moeten worden. De eis omtrent stikstof is wettelijk verankerd in de Wet natuurbescherming vanuit de Europese Habitatrichtlijn. Eisen omtrent NNN volgen in deze situatie uit een ander kader, namelijk de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland. Er wordt gesteld dat het overbodig lijkt om stil te staan bij de nee-tenzij beleidsregel. Middels een nee-tenzij toetsing worden eventuele gevolgen op het NNN vastgesteld. Deze toetsing is echter niet nodig omdat er geen werkzaamheden binnen de grenzen van een NNN-gebied plaatsvinden. Aan externe werking, bijvoorbeeld van stikstof, hoeft niet getoetst te worden.

Onderdeel I: weidevogel- en bosgebieden

Bezwaar:

U stelt dat effecten op bosgebieden en weidevogelgebieden niet zijn meegenomen in de beschouwingen van de aanmeldingsnotitie en dat hier aandacht aan besteed dient te worden. Daarnaast stelt u dat voor zowel bos- als weidevogelgebieden geldt dat er aan mogelijke effecten van stikstof getoetst moet worden.

Onze reactie:

De voorgenomen werkzaamheden aan de damwanden vinden niet plaats in weidevogelgebieden. De bepalingen omtrent weidevogelgebieden van de verordening bevatten geen externe werking. Dit betekent dat wanneer er buiten de weidevogelgebieden ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, deze niet getoetst worden aan de betreffende bepalingen van de verordening. Hier is in de m.e.r.-beoordeling dan ook niet verder op in gegaan omdat er geen activiteiten worden uitgevoerd in aangewezen weidevogelgebieden. Activiteiten buiten de grenzen van de weidevogelgebieden hebben geen effecten op de beschermde waarden in deze gebieden, er zijn dus geen effecten. Voor de zogenoemde 'bosgebieden' geldt geen verplichting tot toetsing aan wettelijke eisen, tenzij de bomen zelf worden verwijderd, wat hier niet het geval is.

Onderdeel J: vergunning Wet milieubeheer (Wm)

Onze reactie:

U geeft in het bezwaarschrift aan dat door gedeputeerde staten in par. 4.2 van het ontwerpprojectplan slechts één omgevingsvergunning de gemeente Alphen aan den Rijn is vermeld, terwijl er meerdere typen (milieu) omgevingsvergunningen nodig zijn. Hierbij vraagt u zich af of er ten onrechte is nagelaten de verplichting tot een omgevingsvergunning beperkte milieutoets ("**OBM**") (art. 2.1 lid 1 sub i Wet algemene bepalingen omgevingsrecht ("**Wabo**") jo. art. 2.2a Besluit omgevingsrecht ("**Bor**") op te nemen.

Anders dan u veronderstelt is er geen OBM vereist. Dit is het gevolg van de omstandigheid dat het project in artikel 2.2a Bor niet is aangewezen als een activiteit waarvoor een OBM nodig is.

Onderdeel K: vergunning Wet geluidhinder (Wgh)

Onze reactie:

Indien voor een project een omgevingsvergunning voor het oprichten of veranderen van een inrichting is vereist moet onder meer aan de eisen die voortvloeien uit de Wet geluidhinder ("**Wgh**") worden getoetst (art. 2.1 lid 1 sub e jo. art. 2.14 lid 1 sub c onder 2 Wabo). Dit project kwalificeert echter niet als een inrichting. Daardoor is ook artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit milieubeheer niet van toepassing.

Onderdeel L: (water)bodem

Onze reactie:

Normering uitgevoerde (water)bodemonderzoek

Het bodemonderzoek is conform de NEN 5740 (landbodem) uitgevoerd, wat betekent dat het hele onderzoeksgebied conform de vigerende normen is uitgevoerd. Bij deze onderzoeken is vooronderzoek conform de NEN 5717 (waterbodem) en NEN 5725 (landbodem) uitgevoerd. Hierbij zijn de juiste bronnen geraadpleegd. Het ophalen van informatie bij omwonenden is niet voorgeschreven.

Vooronderzoek

De smederij op de Burgemeester Colijnstraat was bekend ten tijde van het bodemonderzoek en is ook meegenomen in het (voor)onderzoek. Op Burgemeester Colijnstraat 141-143 is tevens in het verleden een bodemonderzoek uitgevoerd (Rapportage Verkennend bodemonderzoek, Van Gog, kenmerk GM98277-B, 22 oktober 1998), waarvan de onderzoeksresultaten ook zijn gebruikt ten behoeve van het bodemonderzoek. Op Burgemeester Colijnstraat 139 is bodemonderzoek uitgevoerd in 2004, waarbij geen sterke bodemverontreiniging is aangetoond. Het bodemonderzoek uit 2004 is wel degelijk meegenomen in het vooronderzoek.

Verontreinigingssituatie

U constateert dat in de aanmeldingsnotitie staat dat 'Ter plaatse van vak 8 zijn voor de parameters nikkel, koper, zink, lood en minerale olie gehalten/concentraties boven de tussenwaarde gemeten', en dat dit niets zegt over de intensiteit van die concentraties en de omvang ervan. Dit is juist. Er is daarom in dezelfde alinea ook opgenomen dat er nader onderzoek noodzakelijk is.

'Ter plaatse van vak 8 zijn voor de parameters nikkel, koper, zink, lood en minerale olie gehalten/concentraties boven de tussenwaarde gemeten. Dit houdt in dat er op basis van de Wet bodembescherming voor deze maatregellocaties aanleiding is voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of sanerende maatregelen. Voor het nader vaststellen van de kwaliteit in verband met geplande werkzaamheden wordt aanbevolen om rekening te houden met nader onderzoek. Als grond van de locatie vrijkomt, moet er rekening mee worden gehouden dat deze niet zonder meer elders toepasbaar is.' (bron: aanmeldingsnotitie m.e.r.)

Grondverzet

Conform de Wet bodembescherming zal voor werkzaamheden in ernstig verontreinigde grond een saneringsplan of BUS melding ingediend worden bij het Bevoegd Gezag. Bij de werkzaamheden vrijkomende grond met gehalten boven de interventiewaarde worden waar mogelijk op verantwoorde wijze teruggebracht in het werk of afgevoerd naar een erkend verwerker. Voor hergebruik van de overige vrijkomende grond is het Besluit en de Regeling Bodemkwaliteit van toepassing. Dit houdt in dat vrijkomend grond zoveel mogelijk op of nabij dezelfde locatie kan worden teruggeplaatst. Grond die niet op de locatie kan worden teruggeplaatst wordt elders toegepast volgens het gebied specifieke beleid van de ODMH, elders toegepast op basis van een partijkeuring of afgevoerd naar een erkend verwerker.

PFAS

Er is in het (water)bodemonderzoek niet geanalyseerd op PFAS (zoals PFOS en PFOA). Door na het onderzoek ingevoerde wet- en regelgeving is het nodig de (water)bodem nog aanvullend te onderzoeken op deze stoffen conform het actuele beleid van het waterschap en de Omgevingsdienst. Dit onderzoek wordt uitgevoerd vóór uitvoering van de werkzaamheden.

Hoofdstuk 5 Bezwaren materiële rechtmatigheid

Onze reactie op inleiding:

In het inleidende deel wijst u erop dat de geboden voorbereidingstijd onvoldoende was om op de aanmeldnotitie te reageren. Een inhoudelijke reactie op dit punt wordt gegeven in de reactie onder 4A.

Daarnaast is de reden dat er geen stikstofberekening is uitgevoerd verwoord in de reactie onder 4E.

Verder wordt de reactie over het effect van de oeververvanging op het aantal scheepsbewegingen en de milieueffecten hiervan gegeven in de reacties op de zienswijze projectplan Waterwet in Blok C en Blok H.

Onderdeel A: globale inventarisatie en duur van de werkzaamheden

Onze reactie:

De planning van de uitvoeringswerkzaamheden wordt beschreven in paragraaf 4.3 van het ontwerpprojectplan. De fasering van de werkzaamheden wordt nader uitgewerkt en voordat de werkzaamheden beginnen gecommuniceerd met de omwonenden. Daarnaast blijkt uit paragraaf 4.4 van het ontwerpprojectplan dat de vaarweg toegankelijk blijft tijdens de uitvoering. Daardoor zal het vrachtverkeer over het water naar verwachting geen gebruik maken van alternatieve vaartijden.

Onderdeel B: Mens, dier en plant

Onze reactie:

U geeft aan dat er in het projectplan Waterwet niet wordt gesproken over mitigerende maatregelen maar wel in de m.e.r.-beoordeling. De mitigerende maatregelen ten behoeve van natuur, (water)bodem en explosieven zijn al in de overeenkomst met de aannemer geborgd. Ter verdere borging wordt in het projectplan onder par. 2.1.3. voorgeschreven dat de mitigerende maatregelen zoals beschreven in de m.e.r.-beoordeling moeten worden uitgevoerd.

Met betrekking tot de opmerking dat de Wgh het wettelijk kader zou zijn, zie de reactie onder 4K.

Met betrekking tot de opmerking over bodem, zie de reactie onder 4L. Met betrekking tot de opmerking over planten en dieren wordt verwezen naar onze reactie onder 4G, 4H en 4I.

Met betrekking tot de opmerking over vogelsoorten zoals eenden, meeuwen en meerkoeten, verwijzen we naar bijlage C bij de m.e.r.-beoordeling. In dit Flora en Fauna onderzoek is onderbouwd wat het wettelijk kader is ten aanzien van soortbescherming vanuit de Wet natuurbescherming.

Onderdeel C: bodem, water, lucht

Onze reactie:

Met betrekking tot bodem- en waterkwaliteit wordt verwezen naar de reactie onder 4L.

Onderdeel D: opstallen en cultureel erfgoed

Onze reactie:

Onafhankelijk van de cultuurhistorische waarde van aanwezige bouwwerken, wordt er rekening gehouden met mogelijke effecten van trillingen op bouwwerken. Zie onze reactie op de zienswijze met betrekking tot trillingen op de eerste bladzijde van deze Nota van Beantwoording.