

Planidentificatie: NL.IMRO.0484.B092steekterpoort1-0003
Planstatus: vastgesteld
Datum: maart 2012

Bestemmingsplan Steekterpoort I Deel 1 – Toelichting

Gemeente
Alphen aan den Rijn



Planidentificatie: NL.IMRO.0484.B092steekterpoort1-0003

Planstatus: vastgesteld

Datum: maart 2012

Bestemmingsplan Steekterpoort I

Onderdelen:

Deel 1 – Toelichting

Deel 2 – Bijlagenboek

Deel 3 – Regels en verbeelding

Gemeente
Alphen aan den Rijn

Stadhuisplein 1 - Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn
T 14 0172

F 0172 - 465 485

E gemeente@alphenaanndenrijn.nl



IMRO-status-code	Procedurefase	Datum
	Concept	Maart 2009
0001	Voorontwerp voor inspraak/overleg	September 2009
0001	na inspraak/overleg	December 2010
0002	Ontwerp voor zienswijzen	April 2011
0003	Vastgesteld Raad	Maart 2012
0004	Onherroepelijk	

INHOUDSOPGAVE VAN DE TOELICHTING

1	AANLEIDING.....	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.3	Ligging plangebied	3
1.4	Leeswijzer	4
2	BELEIDSKADER	5
2.1	Europees beleid	5
2.2	Rijksbeleid	6
2.3	Provinciaal en regionaal beleid	12
2.4	Gemeentelijk beleid	16
2.5	Waterschapsbeleid (W)	17
3	HET PLANGEBIED	19
3.1	Landschapsanalyse	19
3.2	Huidig gebruik en grenzen	20
3.3	Infrastructuur	20
3.4	Ontwikkelingen	21
4	MILIEUASPECTEN EN ONDERZOEKEN	22
4.1	Inleiding	22
4.2	MER	22
4.3	Ecologie	23
4.4	Bodem	23
4.5	Lucht	25
4.6	Geurhinder	27
4.7	Geluidhinder	27
4.8	Lichthinder	35
4.9	Duurzaamheid van het plan	36
4.10	Kabels en leidingen	37
4.11	Externe veiligheid	37
4.12	GSM-masten en straalpad	43
4.13	Archeologie	43
4.14	Water	45
4.15	Mobiliteitstoets	48
5	UITGANGSPUNTEN VOOR DE PLANOPZET	51
5.1	Locatiekeuze	51
5.2	Gewenste ruimtelijke structuur	51
5.3	Toekomstige infrastructuur	52
5.4	Deelgebieden	53
6	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID.....	61
7	JURIDISCHE ASPECTEN	62
7.1	Inleiding	62
7.2	Planvorm	62
7.3	Bestemmingen	62
8	OVERLEG EN INSpraak	65
9	BIJLAGEN	66



Afbeelding 1. Plangebied op luchtfoto. Bron: Google Earth (bewerkt).

1 AANLEIDING

1.1 Inleiding

Zoals neergelegd in de Startverklaring Overslagterminal Alphen aan den Rijn (OTA) op 17 maart 2004 zullen de Provincie Zuid Holland en de Gemeente Alphen aan den Rijn zorg dragen voor een goede landschappelijke en ruimtelijke inpassing en verkeerskundige ontsluiting van het project OTA en het bedrijventerrein via de omgelegde N207.

Het bestemmingsplan Steekterpoort I is één van de producten die de gemeente levert voor de verwezenlijking van de plannen. In dit bestemmingsplan is naast een globale uitwerking van de omlegging van een deel van de N207 en de OTA ook het nader te concretiseren bedrijventerrein opgenomen. De OTA is medio 2010 operationeel geworden en de gemeentelijke ambitie is om in aansluiting hierop te beginnen met de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Centrale doelstelling is met duurzaam grondgebruik, gebruikmakend van de voor de OTA noodzakelijke infrastructurele aanpassingen, te komen tot een tegemoetkoming aan de regionale behoefte aan bedrijventerreinen.

De plannen voor de ontwikkeling van de containeroverslagterminal, de wegomlegging van de N207 en het bedrijventerrein bevinden zich in verschillende stadia. De OTA en de wegomlegging zijn inmiddels gerealiseerd en op de concrete invulling van het bedrijventerrein wordt nog gestudeerd. Het bestemmingsplan biedt voldoende flexibiliteit om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen.

De dynamiek van het bedrijfsleven in het Groene Hart vraagt om nieuwe ruimte om de autonome groei van het bedrijfsleven te kunnen accommoderen. Aanvankelijk is lange tijd op grond van het VINEX-beleid, een ruimtelijk beleid gevoerd om zo min mogelijk stedelijke ontwikkelingen in het gebied toe te laten. Dit heeft binnen het Groene Hart, in een aantal gevallen, geresulteerd in 'overal een stukje erbij'.

Inmiddels kristalliseert zich een nieuw ruimtelijk concept uit dat meer recht doet aan zowel de hoge dynamiek van het bedrijfsleven als aan de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van een deel van het Groene Hart: de kwaliteitszonering ofwel het Oude Rijnzone-concept. Bij dit concept wordt er vanuit gegaan dat stedelijke ontwikkelingen zich zoveel mogelijk concentreren op knooppunten van infrastructuur nabij stedelijk gebied om de landelijke gebieden daarbuiten zoveel mogelijk te ontzien en voorrang te geven aan rust, ruimte en groen en water.

In de Werkvisie Oude Rijnstroom - Winst in ruimte en kwaliteit uit mei 2004 van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland komt naar voren dat het aandeel van de transport- en distributiesector in de economische structuur van de Oude Rijnzone (met name in Alphen aan den Rijn en Bodegraven) zal toenemen. Voornamelijk door de huidige sterke vertegenwoordiging van de transport- en distributiesector (handel en vervoer, opslag en communicatie), de investeringen in de verbetering van de infrastructuur in de regio alsmede het beleidsvoornemen om bestaande economische clusters te versterken. Ook zullen de infrastructurele verbeteringen aan de N11 en doortrekken van de RijnGouweLijn in de toekomst leiden tot meer economische dynamiek en bedrijvigheid in de vorm nieuwe woon- en werklocaties. Dit zal de behoefte aan voorzieningen doen toenemen (detailhandel, horeca en leisure).

Op basis van de vraag en aanbodanalyse kan vastgesteld worden dat de vraag naar bedrijventerreinen in de Oude Rijnzone voor de periode tot 2020 ongeveer 120 hectare bedraagt. Dit beeld wordt bevestigd door de resultaten van de ERBO-enquête (uitgevoerd voor de KvK Rijnland), waaruit blijkt dat er nog altijd veel vraag is naar standaard (gemengde) bedrijventerreinen en transport- en distributierreinen.

Wanneer er gelet wordt op de regionale vraag en aanbod:

- Beantwoordt het gebied Steekterweg - West aan de vraag naar bedrijventerreinen;
- Heeft de locatie een hoge gebruikswaarde;

- Biedt een hoogwaardig bedrijventerrein uitstekende mogelijkheden voor parkmanagement. Het gaat daarbij om collectieve voorzieningen zoals parkeren, groenonderhoud, afvalverwerking, beveiliging, kinderopvang, enzovoort.

Enige jaren is gezocht naar een geschikte locatie voor een overslagterminal voor de scheepvaart (waar containers en wissellaadbakken kunnen worden afgehandeld) bij Alphen aan den Rijn. De gemeente vervult een spilfunctie in de logistieke ketens van diverse bedrijven in de regio. Grote ondernemingen exporteren en importeren hun goederen via de Rotterdamse haven. Normaliter laten de importeurs hun goederen over de weg vervoeren naar regionale distributiecentra. Een containerterminal in Alphen aan den Rijn kan ervoor zorgen dat dit logistieke proces geoptimaliseerd wordt. Na een lange zoektocht is een geschikte locatie voor een overslagterminal gevonden, op basis van een locatieanalyse, namelijk de Steekterpoort nabij de N11 ten oosten van de Gouwe.

Het project voor een overslagterminal dient het nationale milieubelang doordat transport over weg wordt vervangen door transport over water. Dit levert een belangrijke milieuwinst op. Zo wordt de leefbaarheid in de regio bevorderd en zal de luchtverontreiniging naar verwachting afnemen. Tevens wordt de bereikbaarheid in de regio en van de hoofdwegen verbeterd.

Ten noorden van de geplande overslagterminal heeft de gemeente Alphen aan den Rijn, in samenspraak met het plaatselijk bedrijfsleven, het plan opgevat om een bedrijventerrein te ontwikkelen. Vanuit de ondernemers in Alphen aan den Rijn zijn, in de visie 'De poort van Alphen' (november 2002), ideeën aangedragen voor een Innovatief Duurzaam Bedrijventerrein (IDB). Het ging hier om een hoogwaardig meerlaags bedrijventerrein met de mogelijkheid voor een speciale functieketen. De visie op een IDB bleek uit een rapportage van de regiegroep Poort van Alphen en een studie van DHV economisch niet haalbaar te zijn. In de komende jaren zal hier met inachtneming van inmiddels sterk gewijzigde economische en bestuurlijke omstandigheden opnieuw onderzoek naar gedaan worden. Er wordt nog steeds gestreefd naar een hoogwaardige invulling van het bedrijven terrein dat vorm krijgt middels een goed opgezet parkmanagement.

In aansluiting op de bedrijventerreinen Steekterpoort I en II wordt dit bedrijventerrein verder aangeduid als bedrijventerrein Steekterpoort I. Steekterpoort I is het eerste deel van de geplande toekomstige bedrijfsterreinontwikkeling in Steekterpoort. Een toekomstige verdere uitbreiding ten oosten van Steekterpoort I vormt geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

De Provincie Zuid-Holland, de Gemeente Alphen aan den Rijn, ProRail en enkele partijen uit het bedrijfsleven hebben op 17 maart 2004 een startverklaring getekend voor de komst van een binnenvaarthaven in Alphen aan den Rijn. Hiermee kunnen onder andere de OverslagTerminal Alphen aan den Rijn (OTA) en het bedrijventerrein gerealiseerd worden. Na de startverklaring is in 2007 een projectovereenkomst Steekterpoort gesloten tussen PZH en gemeente, waarin alle onderlinge verantwoordelijkheden, taken en financiële consequenties met betrekking tot de realisering van de gebiedsontwikkeling Steekterpoort I zijn vastgelegd.

1.2 Vigerende bestemmingsplannen

Momenteel zijn de volgende bestemmingsplannen van toepassing binnen het plangebied:

Bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd	Koninklijk besluit
Bestemmingsplan Rijksweg 11	24 september 1998	16 december 1998	nvt
Bestemmingsplan Spoorverdubbeling	29 april 1993	14 december 1993	9 augustus 1996
Bestemmingsplan Steekterweg	25 oktober 1988	6 juni 1989	21 november 1990

Tabel 1: Overzicht vigerende bestemmingsplannen

De aanleg van de OTA gaat ten koste van 6.0 hectare geplande natuurontwikkeling, het verleggen van de N207 gaat ten kosten van 2.2 hectare gepland natuurgebied.

Hiervoor zijn in 2004 drie rapporten opgesteld door de Dienst Landelijk Gebied, namelijk:

- Ontwerp-compensatieplicht natuur en landschap
- Aanpassing inrichtingsschets Rijksweg 11 en
- Voorbeelduitwerking van het voorkeursalternatief.

Voor de definitieve vaststelling van het compensatieplan zijn door de DLG een aantal hiaten in kennis/uitwerking benoemd waaronder de behoefte aan een plan voor landschappelijke inpassing inclusief inachtnaam van de compensatieplicht voor de 90 te kappen bomen. In dat kader heeft Oranjewoud in 2007 onder andere een natuurcompensatieplan opgesteld. In dit plan is o.a. vastgelegd wat de inrichtingseisen zijn voor een dergelijk gebied en worden de bestaande voorzieningen in en rondom het gebied Steekterpoort (faunabuizen) genoemd. Om uitvoering te geven aan het, op basis van het provinciale compensatiebeginsel opgestelde, compensatieplan is het bestemmingsplan "Natuurcompensatie Steekterpoort, 2008" opgesteld rondom de aansluiting op de N11.

De locatie waar het bedrijventerrein gepland is, heeft in het bestemmingsplan "Steekterweg" verschillende bestemmingen: 'Woningen', 'Tuinen', 'Verkeersdoeleinden', 'Bedrijven', 'Gebied met landschappelijke waarden en agrarische doeleinden', 'Maatschappelijke doeleinden' etc. Op een groot deel van het gebied dat ligt in het bestemmingsplan "Steekterweg" ligt een wijzigingsbevoegdheid die het college van burgemeester en wethouders in staat stelt bestemmingsvlakken 'Gebied met landschappelijke waarde en agrarische doeleinden' te wijzigen in een bestemming voor agrarische bedrijfsvoering in zogeheten Boskoopse cultures, tuincentra of volkstuinen.

Middels een vrijstellingsprocedure volgens artikel 19a, lid 1 van de Wet op Ruimtelijke Ordening (oud), is een bouwvergunning (oud) afgegeven voor de bouw en aanleg van de Overslagterminal Alphen aan den Rijn (OTA) en de verlegging van de N207, fase A, overeenkomstig de daartoe ingediende bouw- en vrijstellingsaanvragen. In bijlage 1 bij dit bestemmingsplan is de bouwvergunning opgenomen.

Om de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen tot stand te brengen ten behoeve van het bedrijventerrein heeft de gemeente op een aantal percelen de Wet voorkeursrecht gemeenten gevestigd voor de duur van 2 jaar (bijlage 2). Het betreft drie percelen aan de Oostgouweweg bekend binnen de gemeente Alphen aan den Rijn als G3, G614 en G615. Aan deze percelen wordt de volgende niet-agrarische bestemming toegedacht: "bedrijventerrein, nader uit te werken".

1.3 Ligging plangebied

In 2002 hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Provincie Zuid-Holland, de Gemeente Alphen aan den Rijn en de beoogde exploitant, Van Uden Group BV, op basis van een locatieanalyse, een locatie gekozen voor de overslagterminal; tussen het spoor en de N11, ten oosten van de Gouwe.

De keuze voor de locatie van het bedrijventerrein is mede ingegeven door de vestiging van het OTA terrein. Door de omleiding van de N207 en de ongelijkvloerse spoorkruising ontstaan er kansen voor de ontwikkeling van een hoogwaardig bedrijventerrein. Dit bedrijventerrein zal een beeldmerk vormen bij de oostelijke entree van Alphen a/d Rijn, vergelijkbaar met Steekterpoort II. Het plangebied Steekterpoort I wordt begrensd door:

- De Gouwe, aan de westzijde;
- De Steekterweg, aan de noordzijde;
- Het agrarische gebied van de Steekterpolder, aan de oostzijde;
- De N11, aan de zuidzijde.



Afbeelding 2. Luchtfoto van de locatie voor OTA en bedrijventerrein te Alphen a/d Rijn. Bron: aerocamera2009

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit verschillende onderdelen: de toelichting, de regels (op geel papier), de bijlagen (op blauw papier) en de los bijgevoegde verbeelding (voorheen plankaart). De toelichting biedt een verantwoording voor de in het plan gemaakte keuzes. In het eerste hoofdstuk van de toelichting wordt de aanleiding tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan en het doel uiteengezet. Ook gaat dit hoofdstuk in op de ligging van het plangebied en de vigerende bestemmingsplannen die door het bestemmingsplan Steekterpoort I vervangen worden.

Hoofdstuk 2 behandelt het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid welke van toepassing is op het plangebied en de directe omgeving.

Het derde hoofdstuk gaat in op de huidige situatie van het plangebied waarbij meerdere onderwerpen aan bod komen om zodoende een juiste belangenafweging voor de ruimtelijke inrichting van het plangebied te kunnen maken.

Hoofdstuk 4 gaat in op milieuaspecten en overig onderzoek.

De gebiedsvisie komt in het vijfde hoofdstuk aan de orde, waarbij wordt ingegaan op de toekomstige structuren van de overslagterminal en het bedrijventerrein en de bijbehorende infrastructuur.

Hoofdstuk 6 gaat in op de financiële uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Hoofdstuk 7 bevat een beschrijving van de juridische aspecten, waaronder de verschillende regels. Hoofdstuk 8 tot slot behandelt het overleg en inspraaktraject.

In de regels van dit bestemmingsplan worden de bestemmingen en het gebruik van gronden binnen het plangebied juridisch vastgelegd. Samen met de regels vormt de verbeelding het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Op de verbeelding worden in het renvooi de aanduidingen en bestemmingen aangegeven. Op de kaart met een schaal van 1:1000 is de rechtsgeldige plangrens ingetekend.

2 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het relevante Europees-, rijks-, provinciaal-, regionaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van de ruimtelijke structuur en de functionele structuur opgenomen. Het beleid van elk bestuursniveau staat in een aparte paragraaf. De volgorde van de beleidsstukken per paragraaf is globaal: Ruimte-Natuur en milieu-Water-Archeologie-Overig, deze categorieën worden aangeduid met resp. (R), (NM), (W), (A) en (O).

2.1 Europees beleid

2.1.1 EG-vogelrichtlijnen (NM)

De EG-vogelrichtlijnen, ook wel "Vogelrichtlijn" genoemd is een regeling die op 6 april 1981 in werking is getreden. Het is een Europese richtlijn die betrekking heeft op de instandhouding van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied van de Lidstaten van de Europese Unie. Zij betreft de bescherming, het beheer en de regulering van deze soorten en stelt regels voor de exploitatie daarvan. De richtlijn is van toepassing op vogels, hun eieren, hun nesten en hun leefgebieden. De Lidstaten zijn verplicht alle nodige maatregelen te nemen om de bedoelde vogelsoorten een voldoende gevarieerdheid van leefgebieden en een voldoende omvang ervan te beschermen, in stand te houden of te herstellen.

Om te onderzoeken of de vogelrichtlijn van toepassing is op dit plan, is in het kader van de MER-procedure (Milieu Effect Rapportage) een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn verwoord in paragraaf 5.10.

2.1.2 EG-habitatrichtlijnen (NM)

De EG-habitatrichtlijnen worden ook wel "Habitatrichtlijn" genoemd. Deze richtlijn is in juni 1994 in werking getreden. De Habitatrichtlijn is gericht op het in stand houden van natuurlijke en halfnatuurlijke habitats en de bescherming van wilde flora en fauna. De soortenbeschermingsregeling van de Vogel- en Habitatrichtlijnen is geïmplementeerd in de Flora- en faunawet. De toetsing aan deze habitatrichtlijn in dit plan is verwoord in paragraaf 5.10 van deze toelichting.

2.1.3 Richtlijn Strategische Milieubeoordeling (NM)

Vanaf 21 juli 2004 dient de Europese richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van plannen te worden toegepast. In Nederland wordt deze richtlijn aangeduid als de richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB). De SMB is op 28 september 2006 vertaald in de Wet milieubeheer (zie hoofdstuk 2.2.4). De Europese richtlijnen voor milieueffectrapportage (m.e.r.) blijven van kracht. De OTA en de omlegging van de N207 zijn mer-plichtig. Het bedrijventerrein is niet mer-plichtig. Verderop in deze toelichting wordt de MER nader belicht.

2.1.4 Europese Kaderrichtlijn Water (W)

De Europese Kaderrichtlijn Water (EKW) beoogt de bescherming van aquatische ecosystemen en het duurzaam gebruik van water. Daarvoor wordt de Kaderrichtlijn eerst in landelijke wet- en regelgeving omgezet. Zo is de wet op de waterhuishouding aangepast. Daarnaast is een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer aanhangig gemaakt. Deze Wet zal een aantal bestaande wetten vervangen op het gebied van waterbeheer (zie hoofdstuk 2.2.1). Sinds begin 2004 wordt daar hard aan gewerkt. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijk beleid. Er worden ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

2.1.5 Verdrag van Malta (A)

In 1998 heeft het parlement het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed goedgekeurd. Dit zogeheten Verdrag van Malta voorziet in een beperking van de risico's op aantasting van cultureel erfgoed. Dit kan door het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in oorspronkelijke vindplaats te bewaren en door de integratie van archeologie in de ruimtelijke ordening. Dit verdrag is inmiddels vertaald in de Wet op de archeologische monumentenzorg. Deze Wet is een herziening van de

Monumentenweg 1988 en is op 1 september 2007 in werking getreden. Op grond hiervan moet in een bestemmingsplan rekening worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Het archeologisch (voor)onderzoek komt in paragraaf 5.11 aan bod.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Nota Ruimte (R)

In de Nota Ruimte staan verschillende planologische kernbeslissingen. Op 1 juli 2008 hebben de vigerende planologische kernbeslissingen (PKB's) op basis van het overgangsrecht bij de invoeringswet van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) de status van structuurvisie verkregen. Nieuwe structuurvisies moeten volgens de Wro een beschrijving bevatten waaruit blijkt hoe het Rijk de in de structuurvisie verwoorde nationale ruimtelijke belangen wil verwezenlijken.

Omdat de vigerende PKB's niet over een dergelijke realisatieparagraaf beschikken heeft het kabinet de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid vastgesteld. Het overzicht van alle nationale ruimtelijke belangen uit de verschillende PKB's en de voorgenomen verwezenlijking daarvan zijn gebundeld in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid.

De Realisatieparagraaf is tot stand gekomen in nauw overleg met het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW). Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen de medeoverheden over de voorbereiding van bestemmingsplannen en projectbesluiten overleg te voeren met het Rijk.

In het document worden de PKB's ingedeeld in drie categorieën: "netwerken en steden", "water en groen" en "gebieden en thema's".

Bij planvoorbereiding dient getoetst te worden of het project bij kan dragen aan de realisering van de PKB's, of dat er mogelijk conflicten zijn tussen de PKB's en het plan(voornemen).

De volgende PKB's zijn van belang voor het bestemmingsplan "Steekterpoort I":

NETWERKEN EN STEDEN	1	Ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de kracht en diversiteit van de economische kerngebieden en verbetering van de bereikbaarheid
	2	Verbetering van de basiskwaliteit van de gehele hoofdinfrastructuur
	7	Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten. O.a.: glastuinbouw, bebouwing buitengebied, recreatiecomplexen, locatiebeleid (bedrijven en voorzieningen incl. detailhandel)
	8	Bundeling van infrastructuur en vervoersstromen
	9	Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid
WATER EN GROEN	10	Het op orde brengen en houden van het hoofdwatersysteem ter bescherming van het land tegen overstromingen, veiligstelling van de zoetwatervoorraden, voorkoming van watertekorten en verzilting, verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater, de zorg voor een goede ecologische waterkwaliteit en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Dit belang is onderverdeeld in 5 delen :
	14	Behoud, beheer en versterking van de landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten van de nationale landschappen en het daarbinnen tegengaan van grootschalige verstedelijkingslocaties en bedrijventerreinen, nieuwe grootschalige glastuinbouwlocaties en nieuwe grootschalige infrastructuurprojecten
GEBIEDEN EN THEMA'S	22	Versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel, tot een duurzame en concurrerende Europese topregio. Versterking van de economie, vergroting van de kracht en dynamiek van de steden en ontwikkeling van de bijzondere kwaliteiten in de Randstad en de vitaliteit van het Groene Hart

Tabel 2: Overzicht relevante PKB's

De meeste PKB's zijn direct gediend door de uitvoering van het plan Steekterpoort. Aan PKB 9 wordt in hoofdstuk 4 "Milieuaspecten en onderzoek" invulling gegeven. De relatie tussen PKB 14 en het plan behoeft echter nadere toelichting.

Nationale landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten. De Nota Ruimte wijst 20 nationale landschappen aan en geeft op PKB-kaart 7 de globale begrenzing weer. Het Groene Hart is precies begrensd, de begrenzing daarvan is op PKB-kaart 9 definitief opgenomen. Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten worden in de nationale landschappen behouden, beheerd en versterkt, waarbij de toeristisch-recreatieve betekenis moet toenemen. In algemene zin geldt dat binnen nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt ('ja, mits'-regime). Op basis hiervan maken provincies afspraken over de omvang en locaties van woningbouw (migratiesaldo nul). In nationale landschappen met een substantieel negatieve bevolkingsontwikkeling kan onder voorwaarden een hoger aantal woningen worden gebouwd. Nationale landschappen bieden daarnaast ruimte voor de aanwezige regionale en lokale bedrijvigheid, inclusief niet-grondgebonden landbouw en intensieve veehouderij. Grootchalige verstedelijkingslocaties en bedrijventerreinen, nieuwe grootchalige glastuinbouwlocaties en nieuwe grootchalige infrastructurenprojecten zijn niet toegestaan. Waar deze ingrepen redelijkerwijs, vanwege groot openbaar belang onvermijdelijk zijn, dienen mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen (§ 3.4.3 Nota Ruimte).

Het plangebied valt in de Nota Ruimte binnen de grenzen van het nationale landschap Groene Hart, waar naast landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden ook de economische en toeristisch-recreatieve aspecten, alsmede de betekenis van het gebied voor wonen en werken, betrokken worden bij planvorming.

De provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht hebben een "Ontwikkelingsprogramma Groene Hart" opgesteld. Hierin is het ontwikkelingsperspectief voor het Groene Hart uitgewerkt. In december 2006 hebben deze provincies het Uitvoeringsprogramma voor het Groene Hart 2007-2013 vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe de problemen die het Groene Hart bedreigen, zullen worden aangepakt. Een van de opgaven is het behoud en de versterking van de economische vitaliteit van het gebied.

In het streekplan Zuid-Holland Oost is het plangebied aangegeven als bedrijventerrein. Het plangebied ligt hierbij binnen de bebouwingscontouren van Alphen aan den Rijn. Binnen deze contouren worden ontwikkelingen toegestaan, hierbuiten echter niet met het oog op het behoud van het Nationale Landschap. Gezien het feit dat de bebouwingscontour niet wordt overschreden, is PKB 14 niet in het geding.

2.2.2 Flora en faunawet (NM)

Op 1 april 2002 is de Flora en faunawet in werking getreden. De wet biedt een kader voor de bescherming van wilde dier- en plantensoorten. De Flora- en faunawet bevat tevens de implementatie van de soortenbeschermingsbepalingen van zowel de Vogel- als de Habitatrichtlijn (zie paragraaf 2.1.1 en 2.1.2). In het bestemmingsplan moet rekening worden gehouden met deze bepalingen. Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen, of verstoren van voortplantings- of vaste rustplaatsen of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten of het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Deze verboden gelden voor alle in het wild levende planten en diersoorten. Wanneer in een gebied activiteiten plaatsvinden die een bedreiging kunnen vormen voor beschermde diersoorten moet een ontheffing worden aangevraagd, zeker wanneer soorten voorkomen uit de rode lijstsoorten. In paragraaf 5.10 is het onderzoek naar de flora en fauna binnen en in de omgeving van het plangebied beschreven.

2.2.3 Natuurbeschermingswet 1998 (NM)

Deze wet is op 1 oktober 2005 in werking getreden. De wet heeft tot doel de natuurwetenschappelijke waarden en het natuurschoon te beschermen en is daarmee in de eerste plaats op de bescherming van gebieden gericht. De wet is sterk beïnvloed door de regelingen inzake gebiedenbescherming zoals neergelegd in de Vogelrichtlijn (zie 2.1.1) en de Habitatrichtlijn (zie 2.1.2).

2.2.4 Wet milieubeheer (NM)

De Wet milieubeheer (Wm, 1 maart 1993) is de belangrijkste milieuwet. De wet bepaalt welke (wettelijk) gereedschap kan worden ingezet om het milieu te beschermen. De belangrijkste instrumenten zijn milieuplannen en -programma's, milieukwaliteitseisen, vergunningen, algemene regels en handhaving. Ook bevat de wet de regels voor financiële instrumenten, zoals heffingen, bijdragen en schadevergoedingen.

MER

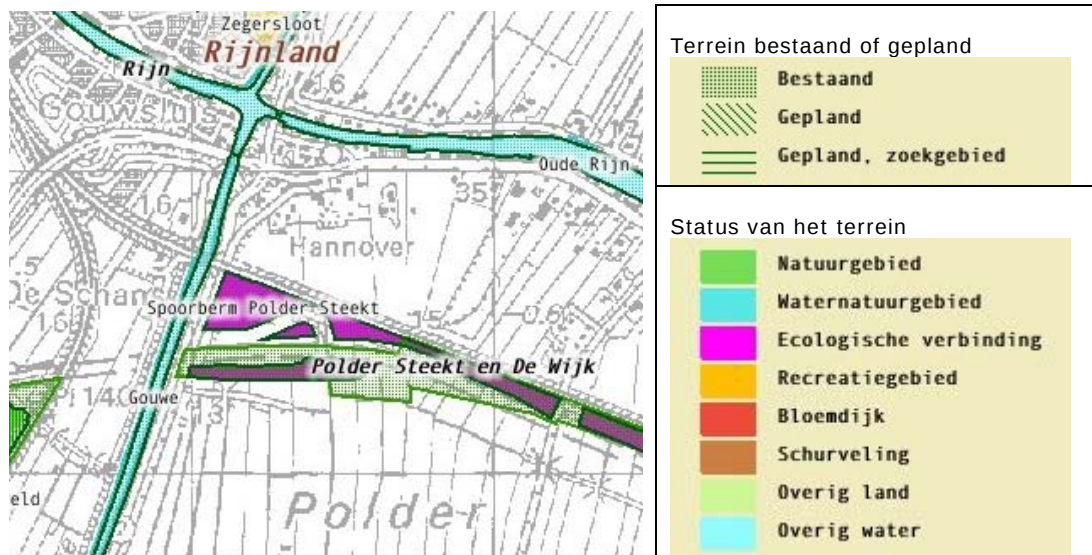
De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit M.e.r.1994). De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. De details worden geregeld in algemene maatregelen van bestuur (AMvB's). Het Besluit milieu-effectrapportage 1994 is zo'n AMvB. Belangrijke wetteksten in de Wet milieubeheer over de m.e.r. zijn naast hoofdstuk 7, hoofdstuk 2.2 (gaat over de Commissie voor de m.e.r.), hoofdstuk 14.2 (over de coördinatie bij het maken van een milieueffectrapport) en hoofdstuk 20 (beroep). In het Besluit m.e.r. 1994 staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. De C-lijst geeft een overzicht van activiteiten en besluiten waarvoor een milieueffectrapport verplicht is. De D-lijst somt de activiteiten en besluiten op waarvoor een zogenoemde 'artikel 7.8a/7.8d-procedure' nodig is. Bij deze activiteiten en besluiten wordt per geval beoordeeld of een m.e.r. noodzakelijk is.

Het Besluit milieu-effectrapportage 1994 vloeit voort uit de Europese richtlijn voor m.e.r. (officieel de Richtlijn 97/11). Ook is het verdrag van de Europese economische commissie van de Verenigde Naties (Unece) over de m.e.r. bij grensoverschrijdende milieugevolgen (Espoo-verdrag) erin verwerkt.

2.2.5 Ecologische Hoofdstructuur (NM)

Het Natuurbeleidsplan (1990) en het Structuurschema Groene Ruimte van het Rijk, waarin de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Ecologische verbindingzones (EVZ) zijn geïntroduceerd, zijn binnen de kaders van het streekplan uitgewerkt in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit is een afgewogen instrument in de ruimtelijke ordening dat planologische bescherming biedt aan belangrijke natuurwaarden in Zuid-Holland. De PEHS omvat naast de EHS en de EVZ ook andere bestaande natuurwaarden en landbouwgebieden met natuur- en landschapswaarden. Ook buiten de PEHS komen aanzienlijke natuurwaarden voor (in het stedelijk gebied en in de Agrarische Hoofdstructuur). In de provincie wordt tot 2015 circa 6000 hectare nieuwe natuur gerealiseerd in de EHS. Deze natuurgebieden dienen met elkaar te worden verbonden. Hiervoor wordt tot 2018 circa 2.000 hectare aan ecologische verbindingen aangelegd.

Binnen het plangebied is een dergelijke ecologische verbindingzone aanwezig (zie onderstaande afbeelding). Direct ten zuiden van de N11 ligt een gepland natuurgebied. Dit gebied wordt gerealiseerd in het kader van de inpassing van de N11.



Afbeelding 3. Provinciale ecologische hoofdstructuur. Bron: Provincie Zuid-Holland.

In het Streekplan Zuid-Holland Oost wordt gesteld dat gemeenten de aardkundige elementen (zoals donken, stroomruggen en kreeksystemen) dienen te inventariseren en beschermen. Ter plaatse van de overslagterminal en het bedrijventerrein (veenweidegebied) liggen geen waardevolle aardkundige elementen.

2.2.6 Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NM)

In 2001 verscheen de kabinetsnota Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) onder de naam 'Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid'. In dit beleidsplan licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. Want met de huidige manier van produceren en consumeren worden de milieulasten doorgeschoven naar anderen. Volgens het NMP4 moet het lukken binnen dertig jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving.

2.2.7 Waterwet (W)

Op 22 december 2009 is de nieuwe Waterwet in werking getreden. Hiermee zijn alle wetten die betrekking hebben op waterbeheer geïntegreerd in één nieuwe wet. Nieuwe beleidsontwikkelingen als integraal waterbeheer en de watertoets hebben hierin hun plaats gekregen.

De afgelopen jaren is het waterbeleid in Nederland sterk veranderd. Waar voorheen het beleid vooral gericht was op snel en veilig afvoeren van water, wordt nu steeds meer voor een integrale aanpak gekozen. Men is zich ervan bewust geworden dat water niet alleen lastig is, maar ook een zeer waardevolle grondstof vormt. In combinatie met bodemdaling, extremere regenval en zeespiegelstijging (ten gevolge van klimaatverandering) dwingt dit besef tot een andere aanpak van het waterbeheer. Steeds vaker wordt dan ook gezocht naar manieren om water te benutten en vast te houden.

De waterwetgeving loopt achter bij deze ontwikkelingen. Waterbeheer wordt in Nederland geregeld in diverse wetten. Dit komt de transparantie niet ten goede en zorgt voor een hoge regeldruk. Ook bieden de huidige wetten nog onvoldoende ruimte aan nieuwe ontwikkelingen zoals afkoppelen van regenwater. Tenslotte dient de Europese regelgeving op het gebied van water (Europese Kaderrichtlijn Water) geïntegreerd te worden in de Nederlandse wet.

De nieuwe heeft alle bestaande wetten op het gebied van watersystemen vervangen door één omvattende wet: de Waterwet. De vervangen wetten zijn:

- Wet op de waterhuishouding
- Wet op de waterkering
- Grondwaterwet

- Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet verontreiniging zeewater
- Wet droogmakerijen en indijkingen
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken
- Waterstaatswet 1900

De hoofddoelstellingen van de Waterwet zijn:

1. voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste;
2. bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen;
3. vervulling van maatschappelijke functies van watersystemen.

2.2.8 Watertoets (W)

Vanaf 3 juli 2003 is de watertoets wettelijk verankerd. Ruimtelijke plannen die na 1 november 2003 ter inzage worden gelegd moeten een waterparagraaf opnemen. In deze paragraaf wordt opgenomen wat de gevolgen zijn van de ingreep of ingrepen voor het watersysteem en hoe hiermee wordt omgegaan. Om tot een waterparagraaf te komen moet in een vroegtijdig stadium overleg gevoerd worden met de waterbeheerders.

In Alphen aan den Rijn wordt het waterkwantiteitsbeheer gevoerd door het waterschap De Oude Rijnstromen (gebied ten noorden van de Oude Rijn), het waterschap Wilck en Wiericke (ten zuiden van de Oude Rijn) en het hoogheemraadschap van Rijnland (boezemwateren).

Het waterkwantiteitsbeheer is de taak van het hoogheemraadschap van Rijnland. Per 1 januari 2005 wordt zowel het waterkwantiteitsbeheer als de waterkwaliteitsbeheer gevoerd door het hoogheemraadschap Rijnland.

2.2.9 Vierde Nota Waterhuishouding (W)

Het rijksbeleid voor de waterhuishouding staat geformuleerd in de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1999 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Kernpunten van dit beleid zijn onder andere de versterkte uitvoering van integraal waterbeheer en het beheer van stedelijke watersystemen. De regering streeft naar afstemming en integratie van het waterbeheer in het landelijk en stedelijk gebied. Gemeenten en waterschappen moeten komen tot een gemeenschappelijke visie op het waterbeheer in zowel de bebouwde kom als het buitengebied. De regering streeft ernaar zoveel mogelijk aan te sluiten op de natuurlijke waterbalans van een gebied en de eigen waterkwaliteit. Ten aanzien van het beheer van stedelijk water wordt gestreefd naar afkoppeling van het verhard oppervlak en infiltratie in het grondwater.

Het stedelijk watersysteem wordt aangemerkt als belangrijke drager voor stadslandschappen. Hierbij worden aan het stedelijk watersysteem ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden toegekend die de basis moeten vormen voor een hoogwaardig woon-, werk-, en leefklimaat in de bebouwde kom en de directe leefomgeving. Verder wordt er vanuit gegaan dat voor nieuwe gebieden het grootste gedeelte van het regenwater afstromend van verhard oppervlak niet meer wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinrichting, maar wordt geïnfiltreerd in de bodem of rechtstreeks wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

2.2.10 Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21^e eeuw (W)

De rijksnota heeft als doelstelling een ander waterbeleid te realiseren, aangezien het huidige watersysteem voor de toekomst niet op orde is. Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag.

Water moet meer ruimte krijgen en waterproblematiek mag niet in tijd of ruimte wordt afgewenteld. Er worden twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten aangegeven:

- ten aanzien van waterkwantiteit: Vasthouden - Bergen - Afvoeren;
- ten aanzien van waterkwaliteit: Schoonhouden - Scheiden - Zuiveren.

Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als: meer ruimte voor water en een relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden,

verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

Inmiddels heeft het kabinet ook de Watervisie 'Nederland veroveren op de toekomst' vastgesteld. Deze visie beschrijft in welke richting het beleid zich de komende jaren moet ontwikkelen om Nederland op de lange termijn klimaatbestendig te houden. De Watervisie is het begin van het proces dat toewerkt naar een integraal plan voor een klimaatbestendige waterhuishouding van Nederland: het Waterplan.

2.2.11 Nota Belvédère (A)

In de Nota Belvédère is een visie op de samenhang tussen cultuurhistorie en ruimtelijk beleid opgenomen. De nota is een aanwijzing en voorzet hoe provincies en gemeenten met de inrichting van hun grondgebied moeten omgaan. Centrale doelstelling van de nota Belvédère is: de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend maken voor de inrichting van de ruimte. Het doel is tweeledig: verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het cultureel erfgoed. In dit kader zijn gebieden en steden aangewezen met sterke cultuurhistorische potenties die in standgehouden, versterkt en ontwikkeld kunnen worden. Cultuur als basis voor het versterken van de beoogde kwaliteit en regionale identiteit.

Het plangebied is gelegen binnen het Belvédèregebied en Nationaal Landschap het Groene hart. Over de ligging van het plangebied in het Groene Hart en de gevolgen daarvan is in paragraaf 2.2.1 (over de Nota Ruimte) al ruimschoots besproken.

Kenmerken van het gebied zijn de grote mate van openheid, strokenverkaveling met een hoog percentage water en het veenweidekarakter. De archeologische waarden liggen vooral in de (laat-)middeleeuwse ontginningssassen waaraan ophogingen / terpen liggen, die een waardevol bodemarchief vormen. In het gebied komt de hoogste concentratie voor van poldermolens in relatie met kleinschalige polders van West-Nederland.

Langs de Oude Rijn liggen oeverwallen die tot de eerste permanent bewoonde gebieden van Zuid-Holland behoren. De bewoning gaat tenminste terug tot in de IJzertijd. In de Romeinse Tijd volgde de grens van het Romeinse Rijk (Limes) de Oude Rijn. Romeinse versterkingen (ook wel castella) lagen bij Vleuten, Woerden, Zwammerdam, mogelijk bij Bodegraven, Alphen en Leiden. Vaak gingen deze castella vergezeld van burgerlijke nederzettingen, waar handel plaatsvond tussen de lokale bevolking en de soldaten in de garnizoenen. Recente vondsten van Romeinse schepen en de Romeinse grensweg in onder meer Leidsche Rijn en Woerden getuigen van de transportfunctie over en langs de (Oude) Rijn. Langs de Oude Rijn, met name tussen Alphen en Leiden, heeft in de laatste twee eeuwen een belangrijke transportfunctie gekregen voor verschillende vormen van industriële bedrijvigheid langs de oevers van de rivier.

Enkele fysieke dragers van het landschap zijn momenteel de oeverwallen van de Oude Rijn, maar ook de complete (en goed-geconserveerde) infrastructuur van de Romeinse Limes en de industriële bebouwing langs de Oude Rijn tussen Alphen en Leiden.

In het plangebied loopt door het OTA-terrein de Limes. In paragraaf 4.13 is beschreven welke gevolgen dit heeft voor dit bestemmingsplan. Verder zijn nauwelijks cultuurhistorische waarden aanwezig die ruimtelijke relevantie bevatten.

2.2.12 Cultuurhistorie (A)

Monumentenwet 1988

De Monumentenwet 1988 is, met bijbehorende instrumenten, gericht op het beschermen en in standhouden van monumentale en archeologische objecten en structuren. Op basis van de regeling is het verboden om de monumenten te beschadigen of te vernielen. Het afbreken, verstoren, verplaatsen of anderszins wijzigen is uitsluitend toegestaan op basis van een daartoe verleende vergunning. Dit geldt ook voor het herstellen of (laten) gebruiken op een zodanige wijze dat het monument wordt ontsierd of in gevaar wordt gebracht. De Monumentenwet bepaalt dat de benodigde bescherming moet worden geregeld in een bestemmingsplan. Het onderhavige bestemmingsplan dient daarom extra regelingen te bevatten waarmee deze bescherming kan worden gerealiseerd.

Als enig gebouwd monument ligt deels in het plangebied de hefbrug. Deze heeft een specifieke functieaanduiding in het bestemmingsplan gekregen om de monumentale status te beschermen.

Wet op de archeologische monumentenzorg/ Verdrag van Malta

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het Verdrag van Malta (zie paragraaf 2.1.5) regelt de bescherming en het behoud van deze archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De Wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de Monumentenwet in werking getreden. Met deze wet wil de overheid archeologische monumentenzorg een duidelijk zichtbare en niet-vrijblijvende plaats in de samenleving geven. Daarbij hoort, zoals het verdrag van Malta ook vraagt, een relatie met de ruimtelijke ordening.

Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Vooronderzoek moet duidelijk maken welke archeologische waarden verwacht kunnen worden. Wie de bodem in wil, bijvoorbeeld om te bouwen, kan verplicht worden om een archeologisch vooronderzoek te (laten) uitvoeren. De onderzoeksresultaten bepalen het verdere vervolg: een aanpassing van de bouwplannen of het opgraven van archeologische vondsten. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe dat de "verstoorder" betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort. Het is verplicht om bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Daarom zijn de resultaten van het archeologisch vooronderzoek verwoord in de toelichting en kunnen hun doorwerking hebben op de regels en verbeelding. In paragraaf 4.13 wordt ingegaan op dit onderzoek.

2.2.13 Nota Mobiliteit (O)

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeer- en vervoersplan dat doelen en kaders stelt voor het verkeer- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De nota heeft een geldigheidsduur van 15 jaar. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland.

Daarnaast is het programma Randstad Urgent vastgesteld. Dit programma wordt gevormd door bestuurlijke afspraken. De thema's zijn bereikbaarheid en economische dynamiek, kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat en een klimaatbestendige delta. De Oude Rijnzone wordt in programma genoemd. Hierover wordt het volgende vermeld: "De Oude Rijnzone is één van de transformatiegebieden in het Groene Hart. Hier is groen/blauwe inpassing van kleinschalige woningbouw en werken, verbetering van het recreatieve netwerk, herstructurering en transformatie van bedrijventerreinen en bedrijfsruimtes en aanleg en opwaardering van infrastructuur aan de orde. Centraal staat de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, het realiseren van ecologische en recreatieve verbindingzones en versterking van de economische functie, onder meer via verbetering van de bereikbaarheid".

2.3 **Provinciaal en regionaal beleid**

2.3.1 Structuurvisie (Streekplan) Zuid-Holland Oost (R)

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 30 mei 2007 het streekplan Zuid-Holland Oost vastgesteld. Met de inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008 heeft het Streekplan van rechtswege de status van Structuurvisie gekregen.

Het provinciebestuur presenteert in deze structuurvisie haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland Oost voor de periode tot 2015. Ruimte in het gebied Oost wordt door de provincie meer dan ooit gezien als een schaars goed. Zij is daarom van mening dat de beschikbare ruimte binnen de bebouwingscontouren beter benut zullen moeten worden en dat meer dan voorheen gelet moet worden op de ruimtelijke kwaliteit in het landelijk gebied.

De provincie ziet het gebied als een belangrijke schakel in de ruimtelijke hoofdstructuur van de Deltametropool. Terwijl het stedelijk netwerk van de Noord- en de Zuidvleugel zich

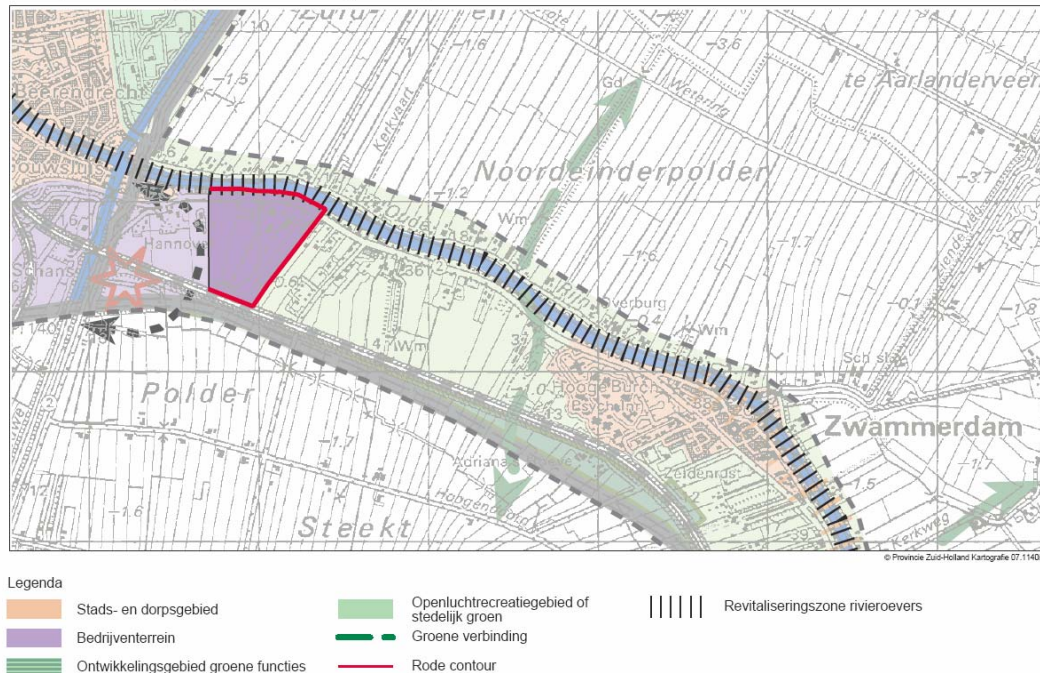
verder verdicht, zorgt Zuid-Holland Oost voor een groene contramal met rust en openheid als kenmerkende kwaliteiten. De agrarische sector heeft in de loop der jaren de huidige vorm aan het landschap gegeven en is ook nu nog een belangrijke economische drager in het gebied. Het provinciebestuur kiest voor een ruimtelijk beleid gericht op ontwikkeling én bescherming: ontwikkeling van de vitaliteit van stad en land, leefbaarheid en aantrekkelijkheid en bescherming van landschappelijke kwaliteit en natuur.

Voor de Oude Rijnzone, waar onder andere Alphen aan den Rijn in is gelegen, streeft de provincie naar het creëren van woon- en werklocaties waarvoor elders in de Rijnstreek geen plaats is. Belangrijke drager in de Oude Rijnzone vormt de N11. Aan deze weg ontstaan mogelijkheden voor haltes en locaties voor nieuwe ontwikkelingen. Een belangrijke knoop vormt de in Alphen a/d Rijn gelegen overslagterminal. Deze heeft een functie op regionaal niveau.

Inmiddels hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de derde Partiële Herziening Oude Rijnzone vastgesteld op 30 mei 2007. Deze herziening geeft een kader aan de door de provincie en de regio in de "Transformatievisie 2020 focus Oude Rijnzone" voorgestane ontwikkeling van de Oude Rijnzone. De herziening ziet op de uitbreiding van het areaal bedrijventerrein ten oosten van Alphen aan den Rijn, aansluitend op reeds in het streekplan aangegeven bedrijventerreinen bij de overslagterminal. De oostelijke uitbreiding is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Streekplanherziening Zuid-Holland Oost, Oude Rijnzone

Deelkaart 3

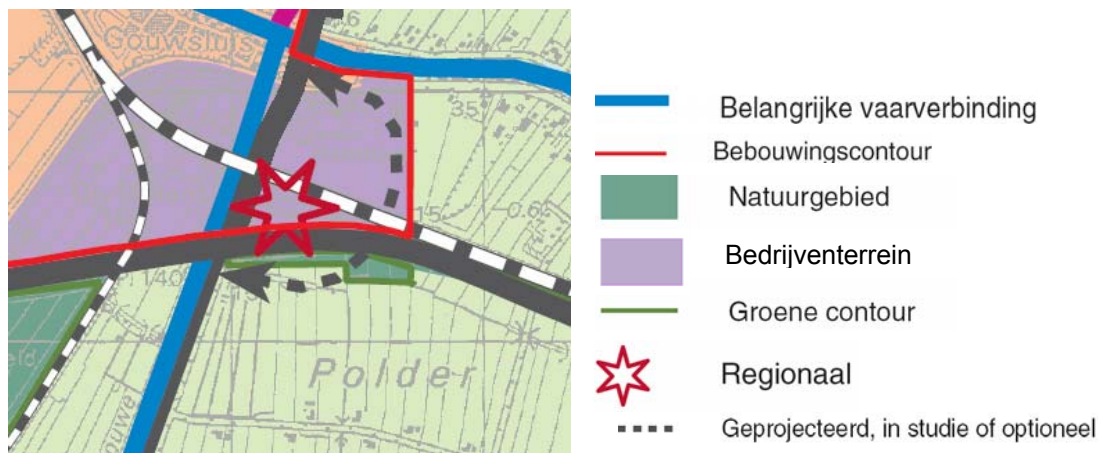


Afbeelding 4. Deelkaart 3. Bron: 3e Partiële herziening Structuurvisie Zuid-Holland Oost

De nieuwe overslagterminal komt overeen met het beleid van de provincie betreffende het goederenvervoer. De provincie streeft naar het versterken van het aandeel van het transport over rail en water. In stand houden en zonodig herstellen van laad- en losmogelijkheden wordt vanuit de provincie bevorderd. Bedrijventerreinen langs vaarwater dienen zoveel mogelijk te worden benut door bedrijven die gebruik maken van het aan- en afvoeren van goederen over water. Daarnaast is het uitgangspunt voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen dat deze nabij knooppunten en binnen de provinciale bebouwingscontouren gerealiseerd worden.

De ontwikkelingen voor de overslagterminal, inclusief een omleiding van de N207, en het IDB vinden plaats conform het provinciaal beleid met betrekking tot bouwen binnen de bebouwingscontour en het ontwikkelen van bedrijventerreinen nabij knooppunten. Op de streekplankaart staat de te verleggen N207 als regionale weg in studie aangegeven, het

IDB is als bedrijventerrein bij de Steekterweg opgenomen. De overslagterminal, waar aan water gebonden bedrijvigheid is voorzien, wordt als regionaal knooppunt op de plankaart weergegeven.



Afbeelding 5. Uitsnede plankaart Structuurvisie Zuid-Holland Oost

De aanleg van de containerterminal is compensatieplichtig op grond van het provinciale compensatiebeginsel en is als zodanig opgenomen in de Structuurvisie Zuid-Holland Oost.

2.3.2 Actieprogramma "Ruimte voor Economie 2007-2011 (R)

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op 30 oktober 2007 het Actieprogramma "Ruimte voor Economie 2007-2011" vastgesteld. Dit programma biedt het beleidskader en een overzicht van instrumenten, activiteiten en een planning op hoofdlijnen om te komen tot voldoende en kwalitatief goede werklocaties in Zuid-Holland. Met het programma zetten Gedeputeerde Staten in op het tegen gaan van de veroudering en verrommeling van werklocaties en op een zorgvuldige planning van de ontwikkeling van nieuwe vestigingsplaatsen.

2.3.3 Regiovisie Ruimtelijke Ontwikkeling Rijnstreek+ (R)

De Regiovisie is een gezamenlijk rapport van de regio Rijnstreek, waaronder ook de gemeente Alphen a/d Rijn aan toebehoort. De Regiovisie vormt een ontwikkelingsvisie voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen op regionaal niveau voor de periode tot 2015-2020.

De Oude Rijnzone is overeenkomstig het provinciaal beleid aangewezen als zoekgebied voor de toekomstige opgave voor wonen en werken. Het plangebied valt binnen deze zone.

In de visie is de behoefte van 100 tot 120 ha netto aan bedrijventerrein tot 2015 uit de 'Bedrijventerreinenstrategie Regio Alphen aan den Rijn' uit 2001 van de KvK Rijnland overgenomen. De zoekrichting voor regionale bedrijventerreinen wordt onder meer gezocht in de Oude Rijnzone vanwege de aanwezige hoogwaardige infrastructuur, de mogelijkheid voor een ruimtelijke kwaliteitsimpuls van deze zone en een kwaliteitszonering binnen het Groene Hart.

In de Regiovisie Ruimtelijke Ontwikkeling Rijnstreek+, wordt met betrekking tot onderhavig plangebied, gestreefd naar:

- completeren van N11 tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven;
- omvormen van N11 tot een weg met de 'A'-status;
- bewerkstelligen van goede koppeling van de N11 op de A12 respectievelijk de A4;
- ontwikkelen van een doelgroepenstrook langs de N207-Noord;
- verdubbelen van de spoorlijn tussen Leiden en Woerden;
- doortrekken van light rail van Alphen aan den Rijn via Bodegraven naar Woerden over bestaand spoor.

De ontwikkeling van een overslagterminal en een meerlaags bedrijventerrein zoals bedoeld in dit bestemmingsplan, past binnen de doelstelling van de Regiovisie Ruimtelijke Ontwikkeling Rijnstreek+.

2.3.4 Transformatievisie 2020, Focus Oude Rijn (R)

De stuurgroep Oude Rijnzone, waarin de gemeenten Leiden, Zoeterwoude, Rijnwoude, Alphen aan den Rijn en Bodegraven, de provincie Zuid-Holland en de Kamer van Koophandel Rijnland vertegenwoordigd zijn, heeft in februari 2007 voor de Oude Rijnzone een visie vastgesteld. De 'Transformatievisie 2020 Focus Oude Rijn' schetst een samenhangend beeld van toekomstige woongebieden, herstructurering van bestaande en ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, verkeer, natuur en recreatie in de gehele Oude Rijnzone. De visie is inmiddels vertaald in de Structuurvisie Zuid-Holland Oost (zie paragraaf 2.3.1). In de transformatievisie is de Steekterpoort opgenomen.

2.3.5 Werkvisie Oude Rijnzone (R)

In de werkvisie uit 2004 wordt het thema 'werken' in de oude Rijnzone nader uitgewerkt. Centraal staat de vraag: "wat is de behoefte aan en de benodigde ruimte voor de werkfuncties in de Oude Rijnzone, rekening houdend met de soort bedrijvigheid, de segmenterings en zoneringsmogelijkheden alsmede de herstructureringsbehoefte in het gebied?".

De volgende conclusie uit de werkvisie is relevant voor de Steekterpoort: op basis van een vraag- en aanbodanalyse wordt vastgesteld worden dat het tekort aan bedrijventerreinen en kantorenlocaties voor de periode tot 2015 ongeveer 120 hectare en 120.000 m² bedraagt. Dit beeld wordt bevestigd door de resultaten van de ERBOenquête (uitgevoerd voor Rijnland), waaruit blijkt dat er nog altijd veel vraag is naar standaard (gemengde) bedrijventerreinen en transport- en distributierreinen.

Indien voor 2015 alle zachte plannen gerealiseerd zullen worden, zal er een tekort aan bedrijventerreinen blijven bestaan in de Oude Rijnzone van 8 ha. Aangezien de zachte plannen met betrekking tot kantorenlocaties bijna driemaal het tekort aan kantorenlocaties dekken, lijkt voldoende aanbod van kantorenlocaties gewaarborgd.

Aangezien in de praktijk blijkt dat alle zachte plancapaciteit met betrekking tot de bedrijventerreinen niet zal worden benut en er tevens rekening zal moeten worden gehouden met het aanhouden van een ijzeren voorraad om fluctuaties in de vraag en de doorlooptijd van plannen op te kunnen vangen, is er sprake van een structureel ruimteprobleem wat betreft de bedrijventerreinen in de Oude Rijnzone.

Er is ook sprake van een kwalitatief tekort. Er is een discrepantie tussen de vestigingseisen van ondernemers en de vestigingskenmerken van de beschikbare werklocaties in de Oude Rijnzone. Dit blijkt ook uit de leegstand op bedrijventerreinen en kantorenlocaties, ondanks een tekort aan werklocaties in de Oude Rijnzone.

Aandacht dient dan ook uit te gaan naar een toename van hoogwaardige en representatieve werklocaties evenals een verbetering van de wegontsluiting. De prijzen van de werklocaties in de Oude Rijnzone liggen op een relatief hoog niveau.

Bedrijventerrein De Steekterpoort zal bijdragen aan de werkgelegenheid en kwaliteit in de Oude Rijnzone.

2.3.6 Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004 (NM, W)

Het beleidsplan vormt het wettelijk verplichte provinciale Waterhuishoudingsplan. In het plan staan doelen voor waterveiligheid, waterkwaliteit en waterbeheersing en wat de provincie doet om de doelen te bereiken en wat van andere partijen wordt verwacht. Het beleidsplan is tevens het Milieubeleidsplan op grond van de Wet milieubeheer. Vanwege de relatie met de beleidsvelden Water en Milieu is ook groen in dit plan opgenomen. de provincie streeft naar een duurzame ontwikkeling. Het doel is een gezonde, groene en veilige provincie.

2.3.7 Beleidsnota Water (W)

De provincie heeft haar visie over een duurzaam Zuid-Holland uitgewerkt in de Beleidsnota Water (november 2005) en het Beleidsplan Groen, water en milieu 2006-2010 (juni 2006). De beleidsnota Water vormt een bouwsteen voor het beleidsplan Groen, Water en milieu 2006-2010 en beschrijft hoe de provincie aankijkt tegen de vernieuwde

rolverdeling tussen Rijk, provincie, waterschappen en gemeente. De beleidsnota bevat ook tien punten voor de provinciale wateragenda.

Een van de punten is dat de provincie zal bevorderen dat bij visievorming en uitwerking de mogelijkheden, kansen en opgaven van water in beeld worden gebracht bij de transformatie van de Oude Rijnzone. Verwezen wordt naar de Transformatievisie Oude Rijnzone (zie paragraaf 2.3.4).

2.3.8 Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020 (O)

De provincie Zuid-Holland geeft in haar Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020 aan, dat zij staat voor een verbetering van de bereikbaarheid, alsmede voor een beheerste groei. Die mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid. Voor de korte termijn is op de bestaande netwerken nog enige winst te halen. Beter gebruik is mogelijk met dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Op de langere termijn zijn investeringen nodig in hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en in de fiets. Ook het regionaal wegennetwerk, moet een groter aandeel van de verkeersstromen gaan opvangen. Per saldo zal het totale netwerk van hoofd- en onderliggende wegen beter moeten functioneren.

De aanpassing van de N207 staat als infrastructuuropgave tot 2020 op het programma van de provincie. Hierover wordt geen nadere toelichting gegeven.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Gemeentelijk verkeersbeleid (R)

Voor de externe bereikbaarheid van Alphen aan den Rijn en de regio zijn met name de nieuwe N11 (tussen de A4 nabij Leiden en de A12 nabij Bodegraven) en de N207 (in de richtingen van Amsterdam respectievelijk Rotterdam) van groot belang. Om de OTA aan te kunnen leggen is een omlegging van de N207 noodzakelijk.

Door de openstelling van de N11 ten zuiden van Alphen aan den Rijn is het verkeer over de N207 toegenomen. In combinatie met de autonome verkeersgroei heeft dit tot gevolg dat de capaciteit van de N207 niet meer voldoende is. Om de verkeersafwikkeling te waarborgen moet de N207 tussen de N11 en het knooppunt Gouwsluis (Steekterweg) worden aangepast, moet de weg worden uitgebreid tot 2x2 rijstroken en moet een ongelijkvloerse spoorkruising worden aangelegd.

In hoofdstuk 4 wordt in een aparte paragraaf ingegaan op maatregelen die getroffen worden voor de N207.

2.4.2 Gemeentelijk Milieubeleidsplan 3 (NM)

De gemeente heeft haar beleid met betrekking tot duurzaamheid uitgewerkt in het Gemeentelijk Milieubeleidsplan 3 (mbp3) waarin een duurzame ruimtelijke ontwikkeling wordt voorgestaan. Die heeft tot doel om te voorzien in de behoeften van de burgers en bedrijven en tegelijkertijd de kwaliteit van de leefomgeving op de lange termijn te waarborgen. In het kader van dit thema wordt de OTA genoemd. Voor de ontwikkeling van het terrein is het aspect duurzaamheid dan ook relevant.

Het "klimaatbeleidsplan Alphen aan den Rijn" maakt deel uit van het mbp3 en sluit aan bij de hierin voorkomende thema's en strategieën. Het doel van het plan is te komen tot energiebesparing en CO₂-reductie en tevens om onderwerpen als duurzame ontwikkeling, klimaat en energiebesparing gemeentebreed en bij een breed publiek onder de aandacht te krijgen. Hiertoe wordt veel aandacht besteed aan communicatie en marketing van het plan. Over de Steekterpoort wordt het volgende gezegd: "bij het gebied dat de 'Poort van Alphen' wordt genoemd (een knooppunt van infrastructuur aan de zuidoostkant van Alphen met weg-, spoor- en waterwegen) zal over enkele jaren een nieuw duurzaam bedrijventerrein worden gerealiseerd, gecombineerd met een containerterminal voor overslag van goederen". Aan duurzaamheid zal dan ook veel aandacht besteedt worden bij het uitvoeren van het project.

2.4.3 Nota Cultuurhistorie (A)

Na de gebruikelijke inspraakprocedure is in 2003 de Nota Cultuurhistorie Alphen aan den Rijn vastgesteld. De juridische vertaling van deze nota is opgenomen in een drietal verordeningen. Het gaat om de:

1. Monumentenverordening 2005;

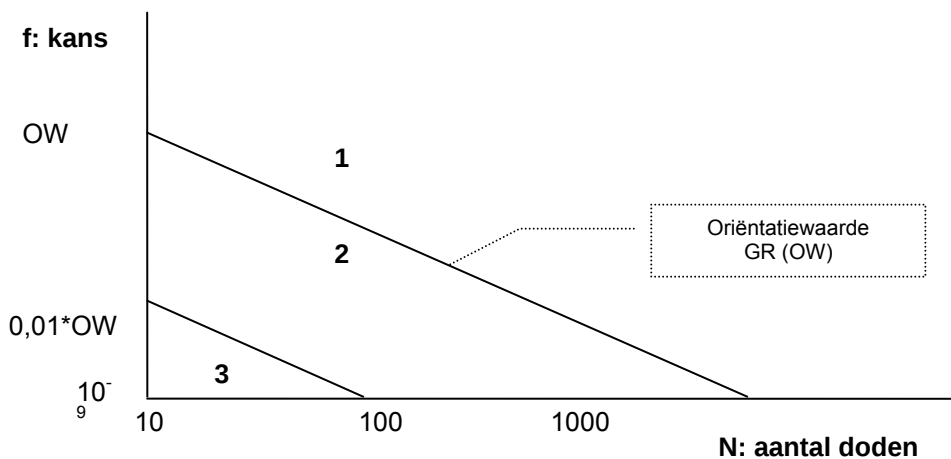
2. Subsidieverordening monumenten 2005;
3. Verordening op de monumentencommissie.

De gemeenteraad heeft deze verordeningen vastgesteld op 9 februari 2006.

2.4.4 Beleidsvisie externe veiligheid

De gemeente Alphen aan de Rijn is bezig met het opstellen van een beleidsvisie externe veiligheid. Inmiddels is hiervan een ontwerp¹ door het college vastgesteld.

De gemeentelijke ambities zijn vertaald in een vlekkenkaart met daarin de na te streven ruimtelijke indeling in 2018. De gemeente streeft ernaar dat de veiligheidssituatie niet verslechterd (stand-still-beginsel). De veiligheidsambities zijn afgestemd op de kwetsbaarheid van het gebiedstype: woonwijk, bedrijventerrein, gemengd gebied, buitengebied. In de visie heeft de gemeente een beslismodel opgesteld op basis van zonering van het groepsrisicodiagram (het fN-diagram).



Tabel 3: model groepsrisico

Het model gaat uit van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Aan de zones in het diagram zijn verschillende handelwijzen gekoppeld. Als de groepsrisicocurve voor een bepaalde activiteit of ruimtelijke ontwikkeling in een bepaalde zone uitkomt, volgt uit het beslismodel onder welke voorwaarden de activiteit of ruimtelijke ontwikkeling is toegestaan. De gemeente heeft tevens de ambitie om een veiligheidsniveau te realiseren waarbij zich geen incidenten kunnen voordoen met meer dan 10 dodelijke slachtoffers in woongebieden.

2.5 Waterschapsbeleid (W)

2.5.1 Waterbeheerplan Rijnland

Op 1 januari 2010 heeft het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Rijnland een nieuw waterbeheerplan, "Waterbeheerplan 4" vastgesteld. Dit plan is verplicht op grond van de Wet op de waterhuishouding en de provinciale Verordening waterbeheer Rijnland. De provincies Noord- en Zuid-Holland toetsen het plan.

In dit plan geeft Rijnland aan wat zijn ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De ambities en maatregelen richten zich op het waarborgen van de veiligheid, het verder verbeteren van het beheer en de inrichting van het waterhuishoudkundig systeem én het verbeteren van de waterkwaliteit.

2.5.2 Keur en Beleids- en Algemene regels 2009

De "Keur (aangepast) en Beleids- en Algemene regels 2009" maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen (dijken en kaden), watergangen (kanalen, rivieren, sloten, beken) en andere waterstaatswerken

¹ Ruimte ook in de toekomst, beleidsvisie externe veiligheid, 6 oktober 2009, gemeente Alphen aan den Rijn

(bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen). Er kan een ontheffing van de in de Keur vastgelegde gebods- en verbodsbepalingen worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt wordt dat geregeld in een Keurvergunning. In de beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt. Met de inwerking treden van de Waterwet (per 22 december 2009) is een aantal bevoegdheden binnen het (grond)waterbeheer gewijzigd. Deze wijzigingen zijn verwerkt in de nieuwe (aangepaste) keur 2009 die eveneens per 22 december 2009 in werking is getreden. In paragraaf 4.14 van deze toelichting wordt nader ingegaan op het aspect water.

3 HET PLANGEBIED

3.1 Landschapsanalyse

Het Alphense landschap is een cultuurlandschap, dat door mensenhanden is gevormd en kan worden verdeeld in twee grote landschapstypen: het slagenlandschap en de droogmakerijen. Beide worden gekenmerkt door verkavelingspatronen, beplanting en bebouwing. Het slagenlandschap is gerelateerd aan de Oude Rijn en daarmee kenmerkend voor het plangebied dat zich ten zuiden van de Oude Rijn bevindt. Langs de Oude Rijn is een duidelijk lint ontstaan temidden van ruime, relatief diepe verkavelingsblokken. Karakteristiek voor de slagenverkaveling is de grote lengte van de stroken met gerende en waaiervormige kavels aan weerszijden van de rivier.

Met betrekking tot het landschap in het plangebied behorende bij dit bestemmingsplan kan gezegd worden dat ten zuiden van de Oude Rijn door de aanleg van de infrastructuur (spoorlijn en N11) de relatie tussen ontginningsbasis en landschap is komen te vervallen. Rondom de Oude Rijn (ook wel Oude Rijnzone) heeft een vrij intensieve verstedelijking plaatsgevonden. Vanaf Koudekerk tot Bodegraven is sprake van een bijna ononderbroken verstedelijkingslint, een 'Lintstad' tussen rivier en snelweg.

De aanleg van het spoor en recentelijk de ontsluitingsweg N11 heeft ervoor gezorgd dat een tussenzone is ontstaan van N11 tot aan de Oude Rijn. De zuidostrand van de stad vormt een complexe infrastructurele knoop. Waterwegen (Oude Rijnzone en Gouwe), spoorwegen en landwegen (N207 en N11) zijn in elkaar vervlochten tot een ingewikkelde knoop. Het oorspronkelijke landschap is hier vervaagd. Deze knoop is onderdeel van het plangebied



Afbeelding 6. Luchtfoto Bron: Google Earth



Afbeelding 7. Plangebied vanuit noordelijke richting. Bron: aerocamera 2009

3.2 Huidig gebruik en grenzen

Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit een agrarische gronden en grenst aan het stedelijke gebied van Alphen aan de Rijn en het knooppunt N11 – N207. Het plangebied wordt begrensd en doorsneden door infrastructuur. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de N207 en de waterloop de Gouwe. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de N11 en de noordzijde wordt gevormd door de Steekterweg. Het gebied wordt doorsneden door de spoorlijn Utrecht-Leiden.

3.3 Infrastructuur

N207

De N207 c.q. Boskoopseweg ligt parallel langs de Gouwe en vormt in zijn huidige loop de westelijke grens van het plangebied. De N207 komt vanuit het zuiden vanaf de A12 en loopt door richting het noorden. De weg kent een maximale rijsnelheid van 50 km/h en bestaat uit twee rijstroken met één rijstrook per richting.

Momenteel wordt de N207 relatief zwaar belast. In de spits is sprake van wachtrijvorming op de N207 voor het verkeersplein Gouwsluis (de kruising met de Steekterweg). Door de openstelling van de N11 richting Bodegraven is de verkeersintensiteit op de N207 bij Alphen aan den Rijn nog verder toegenomen.

In de nieuwe situatie zal het verloop van de N207 drastisch wijzigen ten gevolge van de komst van de havenkom van de OTA. De N207 krijgt in de nieuwe situatie een volwaardige aansluiting op de N11 en krijgt een sterker doorgaand karakter. De directe aansluiting van de N207 op de hefbrug en de Steekterweg vervalt in de nieuwe situatie.

N11

De N11 vormt de zuidwestelijke ring langs Alphen a/d Rijn en loopt haaks op de N207. De kruising met de Gouwe is vormgegeven door een aquaduct en sluit op dit moment met slechts één afslag aan op de bestaande N207.

De aansluiting van de N207 op de N11 zal in een aantal fasen worden omgebouwd tot een 'half klaverblad'. Met deze aanpassing zal de N207 de N11 ongelijkvloers kruisen en worden alle afslagbewegingen via verbindingswegen afgewikkeld zonder verkeerslichten. De weg kent een maximale rijsnelheid van 100 km/h en bestaat uit vier rijstroken (twee rijstrook per richting). Het gehele klaverblad inclusief het bijbehorende weggedeelte van de N11 valt binnen het plangebied met uitzondering van de groene binnengebieden die in het bestemmingsplan "Natuurcompensatie" vallen.

Spoorlijn

De spoorlijn betreft de lijn Utrecht/Gouda-Leiden en doorkruist het plangebied in oost-west richting. De overgang van de spoorlijn met de Gouwe vindt plaats door middel van een brug. Ter plaatse van de kruising van de spoorlijn Utrecht-Leiden met de N207 is een gelijkvloerse spoorwegovergang aanwezig. Op dit moment is een proef aan de gang met de RijnGouwelijn dat binnenkort wordt omgezet in een vast traject RijnGouwelijn Oost. Met het gewijzigde verloop van de N207 zal ook de kruising met het spoor verplaatsen en opnieuw worden vormgegeven.

Overige wegen

De Steekterweg, gelegen aan de noordzijde van de locatie, ligt parallel langs de Oude Rijn en wordt gekenmerkt door karakteristieke lintbebouwing. De weg loopt richting het zuidoosten naar Zwammerdam en Bodegraven, waar die aansluit op de A12. De huidige aansluiting op de N207 zal komen te vervallen. De Steekterweg zal in de toekomst via de interne ontsluiting van het bedrijventerrein en de Gouwestraat worden aangesloten op de N207.

De Goudse Schouw sluit in de huidige situatie via de hefbrug aan op de N207. Ook deze aansluiting vervalt en de Goudse Schouw zal worden aangesloten op het interne wegennet van het bedrijventerrein en daarmee aansluiten op de N207

Fietsroute

Direct langs de Gouwe loopt een fietspad, het jaagpad. Dit fietspad vormt een recreatief aantrekkelijke verbinding naar Boskoop. Ten zuiden van de kruising van de N207 en de Steekterweg sluit het fietspad aan op het fietspad over de Hefbrug en het fietspad aan de zuidzijde van de Steekterweg. Dit laatste fietspad kruist de N207 met een fietstunnel. Het Jaagpad zal in de nieuwe situatie ter plaatse van de OTA worden omgelegd.

3.4 Ontwikkelingen

Door de doorsnijding van het plangebied met het spoor en de toekomstige N207 wordt het gebied verdeeld in drie deelgebieden:

- de verlegging van de N207 in verband met de aanleg van de Overslag Terminal Alphen. Dit project wordt ontwikkeld en gerealiseerd door de provincie Zuid-Holland;
- de aanleg van de OverslagTerminal Alphen aan den Rijn (OTA) wordt gerealiseerd door de Van Uden Group;
- de ontwikkeling en realisatie van een bedrijventerrein, geïnitieerd door de gemeente Alphen aan den Rijn;
- de aanleg van een buurtpark (de "Groene Long") nabij de huidige Steekterweg;
- verlegging van de Steekterweg ten behoeve van de herinrichting van de infrastructuur.

Hiermee komt het huidige gebruik van het plangebied volledig te vervallen. Enkele bestaande woonhuizen in het gebied blijven in deze planperiode gehandhaafd en worden positief bestemd. Wel is de mogelijkheid om via een wijzigingsbevoegdheid de bestemming te wijzigen naar een bedrijfsfunctie (zie paragraaf 7.2).

4 MILIEUASPECTEN EN ONDERZOEKEN

4.1 Inleiding

In het bestemmingsplan is naast stedenbouwkundige uitgangspunten en bestaand ruimtelijk beleid ook rekenschap gegeven aan verschillende milieuaspecten zoals: ecologie, bodemgesteldheid, water, luchtkwaliteit, geluid en de milieucategorisering van bedrijven. Deze aspecten komen in dit hoofdstuk aan bod. Een groot deel van de verwerkte informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op het milieueffectenrapport (MER) uit 2006 en de aanvulling daarop uit 2007 die in het kader van de milieueffectenrapportage (m.e.r.) zijn opgesteld door Grontmij Nederland bv.

4.2 MER

4.2.1 Inleiding

De aanleg van een overslagterminal en de aanpassing van de N207 zijn op grond van de Wet Milieubeheer m.e.r.-plichtig². Het bedrijventerrein is niet m.e.r.-plichtig. Een MER onderzoekt de gevolgen van een project op de inpassing in de omgeving, de milieuhygiënische aspecten, archeologische waarden, de natuurbescherming, de belangen van weg- en waterbeheer en groen en ruimte en biedt hiertoe alternatieven.

De gemeenteraad heeft het MER containerterminal Alphen aan den Rijn/aanpassing N207-Noord in 2006 aanvaard.

De commissie MER heeft het MER getoetst en naar aanleiding daarvan op een aantal onderdelen nadere vragen gesteld. Deze hadden betrekking op de optimale ligging van de N207, de effecten van de Limes (zie paragraaf 2.2.11) die door het plangebied loopt, voor het aspect verlichting, het verloop van de fietsroutes en de tegenstrijdigheid tussen het MER en de ruimtelijke onderbouwing voor de aanleg van de OTA inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De onderzochte aspecten, resultaten en aangedragen alternatieven uit het MER zijn verweven in dit bestemmingsplan 'Steekterpoort I' en dienen als onderbouwing voor de te realiseren projecten.

4.2.2 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) kan worden gedefinieerd als het alternatief waarbij de negatieve milieueffecten het kleinst zijn en de positieve milieueffecten het grootst. Aan de hand van een effectanalyse voor de varianten voor de terminal wordt geoptimaliseerd tot een volledig meest milieuvriendelijk alternatief. Daarbij wordt gekeken naar mogelijke effect beperkende maatregelen voor de verschillende milieuaspecten³.

Voor het OTA terrein zijn twee varianten ontwikkeld, waarbij rekening is gehouden met een groei van de overslag van 60.000 containers per jaar naar 100.000 containers per jaar. Daarbij komt de I-variant (inpakken) als beste naar voren. In hoofdstuk 5 'Uitgangspunten voor de planopzet' wordt de I-variant en de inrichting van het OTA terrein beschreven.

Ook voor de omlegging van de N207 zijn twee varianten ontwikkeld. Variant model 3 (zie de aanvulling MER) scoort beter vanwege de betere verkeersafwikkeling en veiligheid bij de aansluiting van de Steekterweg op de N207 en de geringere geluidsniveaus op omliggende woningen.

4.2.3 Voorkeursvarianten OTA en N207

De voorkeursvariant is een voor alle betrokken partijen meest gunstige alternatief. Deze is gebaseerd op het MMA, maar komt niet volledig overeen. De voorkeursalternatief bestaat uit een combinatie van een OTA-variant, een N207 variant en enkele aanvullende maatregelen. De gekozen varianten worden in hoofdstuk vijf toegelicht.

De maatregelen die uit het MER voortvloeien zijn zoveel mogelijk vertaald in de voorschriften van dit bestemmingsplan (zie hoofdstuk 6).

² m.e.r. staat voor milieueffectenrapportage.

³ Uit: MER Containerterminal Alphen aan den Rijn / aanpassing N207-Noord

4.3 Ecologie

4.3.1 Inleiding

In verband met de provinciale doelstelling die zich onder andere richt op het vlak van een duurzame ontwikkeling, worden activiteiten ondernomen om tot een goede ecologische inpassing van de zuidelijke lus van de N207 in de ecologische verbindingszone tussen Alphen en Bodegraven (de zogeheten Elfenbaan) te komen. Hierdoor zijn de voorwaarden landschappelijke inpassing en natuur en groencompensatie gekoppeld aan de ontwikkeling van de overslagterminal. Voor de natuurcompensatie is een apart bestemmingsplan opgesteld.

De aan de N11 gekoppelde ecologische zone ligt in het plangebied oorspronkelijk geheel aan de noordzijde van de N11, maar heeft in het streekplan de bestemming 'bedrijventerrein' gekregen. De ecologische verbindingfunctie wordt verplaatst naar de zuidzijde van de N11. Hiermee wordt de overgang tussen het stedelijk gebied van Alphen en de open polder richting Boskoop gemarkeerd.

In het kader van de plan- en besluitvorming voor de N11 is een natuurcompensatieplan opgesteld waarin de ecologische functie aan de zuidzijde van de N11 is uitgewerkt. Dit plan is inmiddels vertaald in een bestemmingsplan. In de bijlagen is het compensatieplan opgenomen.

4.3.2 Flora en fauna

Door CREX is in opdracht van de gemeente in november 2003 een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de voorkomende flora en fauna in het Steekterweg gebied. Dit gebied is gelegen tussen de Gouwe en Zwammerdam, en tussen de Oude Rijn en de J C Hoogendoornlaan. Het plangebied behorende bij dit bestemmingsplan valt geheel binnen het onderzoeksgebied.

Uit het onderzoek blijkt dat het totale gebied nog aanzienlijke natuurwaarden herbergt. Voor de in het gebied waargenomen soorten geldt dat zij alleen mogen worden verstoord, verjaagd of gedood als ontheffing van de wettelijke bepalingen is aangevraagd en verkregen. Ondanks dat het gebied niet is gelegen in een beschermde natuurmonumenten of Speciale Beschermingszones van de Habitatrichtlijn vormt deze wel een belangrijke schakel tussen de provinciale ecologische hoofdstructuurgebieden. Voor details aangaande de waargenomen soorten wordt verwezen naar het rapport van CREX, rapportnummer 03/01 van 11 november 2003.

Oranjewoud heeft hierna in opdracht van de provincie Zuid-Holland een onderzoek verricht naar de flora en fauna. Dit onderzoek dateert van 26 juli 2007 en is opgenomen in de bijlagen. Ten gevolge van de voorgenomen ingrepen in het plangebied zijn er negatieve effecten op algemene beschermde soorten te verwachten.

De conclusie luidt dat door de functieverandering het plangebied ongeschikt zal raken voor de meeste aangetroffen flora en fauna. Door het nemen van mitigerende maatregelen kunnen de negatieve effecten voor enkele soorten beperkt worden.

4.4 Bodem

4.4.1 Inleiding

Het effect op de bodemkwaliteit dient in overeenstemming te zijn met de Wet bodembescherming en het provinciale bodemsaneringsbeleid. Het provinciale bodemsaneringsbeleid is beschreven in de nota "Gezamenlijk bodemsaneringsbeleid" (Bobel) van Provincie Zuid-Holland, Gemeente Rotterdam en Gemeente Den Haag. Gevallen van ernstige bodemverontreiniging worden sober en doelmatig gesaneerd. Dit betekent voor immobiele verontreinigingen veelal dat een leeflaagsanering wordt uitgewerkt, afhankelijk van het toekomstige gebruik van de locatie. Voor mobiele verontreinigingen zal veelal de bron worden verwijderd tot een concentratieniveau dat aansluit bij de gebruiksfunctie van de locatie.

Indien de bestemming en daarmee de gebruiksfunctie wijzigt, kan het noodzakelijk zijn aanvullende saneringsmaatregelen te treffen. Deze maatregelen moeten worden meegewogen bij het bepalen van de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Ten behoeve van de voorgenomen functiewijzigingen in Steekterpoort I zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden hieronder bondig weergegeven.

4.4.2 Bodemonderzoek Steekterweg 29

Er is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op een locatie aan de Steekterweg 29 te Alphen aan den Rijn. De onderzoekslocatie heeft een totale oppervlakte van circa 3.000m². Het onderzoeksterrein is in gebruik als akker. Ten noorden bevinden zich de Steekterweg en woningen, ten oosten bevindt zich bebouwing uit 1902 en ten zuiden en westen bevindt zich een akker. Voor zover bekend zijn er op de locatie geen stoffen opgeslagen (geweest) en / of activiteiten ontplooid die een mogelijke bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Uit de veld- en laboratoriumwerkzaamheden is naar voren gekomen dat de bodem van de onderzochte locatie tot 3,0 m-mv is opgebouwd uit matig fijn zand. De bovenlaag (0-0,5 m- mv) is zwak humeus en kleilig. Tijdens de veldwerkzaamheden bevond het grondwater zich op een diepte van circa 1,9 m – mv.

Het opgeboorde materiaal is in het veld zintuiglijk beoordeeld. Hierbij zijn geen bijzonderheden waargenomen die duiden op het voorkomen van een mogelijke bodemverontreiniging.

Uit de analyseresultaten blijkt dat in de bovengrond (0 – 0,5 m – mv) plaatselijk een zinkgehalte is gemeten dat de desbetreffende tussenwaarde overschrijdt. De koper- en nikkelgehalten overschrijden de streefwaarde. Verder zijn in zowel de boven – als de ondergrond als in het grondwater geen van de onderzochte componenten gemeten in gehalten die de desbetreffende streefwaarden en / of detectiegrenzen overschrijden. Doordat de tussenwaarde wordt overschreden wordt geadviseerd een aanvullend onderzoek uit te voeren naar de aard en de omvang van de verontreiniging met zink in de bovengrond.

Ten oosten van de Gouwe in de strook tussen de spoorlijn Utrecht-Leiden en het nieuwe tracé van de N11 (plangebied) bevinden zich bodemverontreinigingen. Deze zijn ontstaan doordat in het verleden sloten gedempt zijn met verontreinigde grond. De locaties zijn aangegeven in het kader van de Wet op de bodembescherming (Wbb). In veel gevallen betekent een functieverandering dat de grond gesaneerd moet worden, wat leidt tot extra kosten.

4.4.3 Bodemonderzoek Geofox

In augustus 2005 heeft Geofox-Lexmond BV een bodemonderzoek uitgevoerd tussen de N11 en de Steekterweg. Hierin wordt geconcludeerd dat er binnen de onderzoekslocaties geen noemenswaardige verontreinigingen voor komen. Er zijn geen gehalten aangetroffen die nader bodemonderzoek noodzakelijk maken.

Enkele tracés van vermoedelijk gedempte watergangen zijn alleen aan de buitenzijden van de onderzoekslocatie onderzocht. Dit omdat het aanwezige maïs het onderzoek hiernaar ernstig belemmerde. Deze belemmering heeft invloed op de betrouwbaarheid van het onderzoek. Daarom wordt door Geofox-Lexmond een nader bodemonderzoek ten zeerste aanbevolen. Hierin dient vooral onderzocht te worden of er verder gedempte sloten, stortplaatsen of asbestverdacht materiaal aanwezig zijn in het onderzoeksgebied.

4.4.4 Bodemonderzoek N207

Ten behoeve van de verlegging van de N207 heeft onderzoeksbureau Tauw in januari 2009 een bodemonderzoek uitgevoerd. Hierin wordt geconcludeerd dat de locatie nagenoeg vrij is van verontreinigingen, met uitzondering van licht verhoogde concentraties (achtergrondwaarde). De gemeten concentraties zijn echter dusdanig gering verhoogd dat geen risico's voor de volksgezondheid of het milieu zijn te verwachten.

Zodra in, eventueel bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond, achtergrondwaarden worden overschreden (hetgeen het geval is), is deze formeel gezien niet meer voor onbeperkt hergebruik geschikt buiten de locatie. Een definitieve uitspraak hierover kan pas worden gedaan indien de uitkomende partij grond is bemonsterd conform de regelgeving uit het Besluit bodemkwaliteit. De resultaten van het onderzoek vormen naar onze mening echter geen belemmering voor de voorgenomen herinrichting van het gebied.

4.5 Lucht

4.5.1 Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Aan hoofdstuk 5 is een titel toegevoegd: titel 5.2 luchtkwaliteitseisen. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM₁₀) opgenomen.

De normen zijn op basis van gezondheidkundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 µg/m³ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af. Voor fijn stof is geen gezondheidkundige grenswaarde vast te stellen.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit. Dit programma is de onderbouwing leveren van het "derogatieverzoek" van het Rijk aan de EU. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2011 (fijn stof) respectievelijk 2015 (stikstofdioxide) overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Het Rijk coördineert het programma. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder AMvB en mr niet in betekenende mate (NIBM).

AMvB en mr niet in betekenende mate

De Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit, maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling "Niet in betekenende mate" bevat criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "In betekenende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. Er mag rekening worden gehouden met een verslechtering van maximaal 3 % van de grenswaarde (= 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide en fijn stof).

NIBM projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie maar ook om de personen in de omgeving daarvan, bijvoorbeeld om de bewoners en/of kinderen in een school/kinderdagverblijf aan de gebiedsontsluitende wegen

4.5.2 Regionaal Beleid

Eén van de ambities uit het Milieubeleidsplan 2003-2010 luidt: op het merendeel van de plaatsen waar mensen wonen, sporten of anderszins langdurig verblijven is de concentratie aan luchtverontreinigende stoffen in 2010 beduidend lager dan de toegestane grenswaarden. In de praktijk is de term beduidend lager dan de grenswaarden gesteld op 36-38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierbij is aangesloten bij de extra ambitie uit het regionaal beleidskader voor Duurzame Stedenbouw.

4.5.3 Resultaten

Toetsing aan het NSL

OTA/IDB en de Steekterpoort zijn opgenomen in het NSL als IBM-projecten in Zuid-Holland onder bedrijvenlocaties (categorie 4). Onder het geraamde effect staat vermeld dat het hier in totaal om ca. 7400 mvt/etmaal gaat. Dit komt overeen met de aantallen waarmee gerekend is in de MER. In het MER-rapport staat als totaal jaargemiddeld maximum NO₂-concentratie 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2010 en PM₁₀-concentratie maximaal 24,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2015. Volgens dit rapport zijn er voor zowel NO₂ en PM₁₀ geen overschrijdingen van de grenswaarden en blijven ook het aantal overschrijdingsdagen onder het maximum toegestane aantal. Deze projecten, die ook zijn opgenomen in het NSL en de saneringstool, die behoort bij het NSL, laten geen overschrijdingen zien voor NO₂ en PM₁₀. Met betrekking tot de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen zijn er voor dit ruimtelijke plan geen belemmeringen.

In 2007 heeft in de aanvulling op het MER een herberekening van de onderzoeksresultaten naar de luchtkwaliteit plaatsgevonden. De reden voor de herberekening was dat de hoogte en de ligging van de N207 exacter waren bepaald. In het rapport is nog getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Inmiddels is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden, die meer soepelheid biedt (maximaal 1% verslechtering). De conclusies van het onderzoek zijn de volgende:

- in het gebied wordt zowel voor als na realisatie van het plan ruimschoots voldaan aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005;
- de grenswaarde voor de jaargemiddelde NO₂-concentratie wordt in 2007 op een enkele plaats overschreden met 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor 2007 geldt echter nog een plandrempelwaarde van 46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en wordt er dus voldaan aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Zoals ook blijkt uit de berekeningen zullen de concentraties in 2010 en 2020 verder afnemen en zijn er geen overschrijdingen;
- de jaargemiddelde PM₁₀-concentraties liggen, met maximale waarden van 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2007, ruim onder de norm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. In de toekomst worden de concentraties geleidelijk nog lager. Het aantal dagen dat de daggemiddelde grenswaarde van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt overschreden ligt in 2007 op 24. Dit is ruim onder de norm van 35 dagen;
- op basis van de berekeningen kan worden geconcludeerd dat het beoogde plan niet leidt tot overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit.

Toetsing aan regionaal beleid

Voor het NSL is een digitale saneringstool 3.1 beschikbaar gesteld door de ministeries van VROM en V&W. Uit deze saneringstool 3.1 blijkt dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof ter plaatse langs de Steekterweg respectievelijk 23,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2011) en 17,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2011 met zeezoutaftrek) de Boskoopseweg (N207) respectievelijk 30,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2011) en 19,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2011 met zeezoutaftrek) en de Rijksweg (N11) respectievelijk 26,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2011) en 19,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2011 met zeezoutaftrek) bedragen.

Inclusief de planontwikkeling wordt bij de planlocatie voldaan aan de ambitie uit het Milieubeleidsplan 2003-2010 en de extra ambitie uit het regionaal beleidskader duurzame stedenbouw. Het is de verwachting dat door het schoner worden van de autotechniek de concentraties in de toekomst lager worden.

4.5.4 Conclusie

Het plan voldoet aan de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 luchtkwaliteitseisen. Verder wordt voldaan aan de ambitie uit het milieubeleidsplan 2003-2010. Hierdoor zijn er geen belemmeringen voor dit plan met betrekking tot de luchtkwaliteit.

4.6 Geurhinder

4.6.1 OTA

Met betrekking tot geurhinder dient volgens de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2007, voor de aspecten geur en stof een ruimtelijke scheiding te worden aangehouden tussen een containeroverslagterminal voor de binnenvaart (SBI-code 6311.2-1) en gevoelige bestemmingen van respectievelijk 0 en 10 meter. Uit het MER rapport blijkt dat deze afstanden geen problemen opleveren.

De containerterminal ziet ook op de overslag van huisvuilcontainers. Het overslaan van afvalstoffen zou aanleiding kunnen zijn tot extra geur- en stofemissie. Genoemde VNG-brochure noemt afstanden van 30 m (9002.1B Gemeentewerfen (afval-inzameldepots) tot 200 m (9002.1C Vuiloverslagstations). Omdat bij de containerterminal sprake is van uitsluitend op-/ overslag in dichte containers (geen handling van afvalstoffen, containers worden niet geopend) en beperkte verblijfstijd op het terrein, hoeft niet te worden gevreesd voor stof- en geurhinder in de omgeving.

4.6.2 Bedrijventerrein

Voor de te realiseren bedrijvigheid op het bedrijventerrein wordt uitgegaan van categorieën 1, 2, 3.1 en 3.2 als bedoeld in de VNG-brochure. De benodigde afstanden om stof- en geuroverlast te voorkomen tussen de individuele bedrijven in deze categorieën enerzijds en gevoelige bestemmingen anderzijds bedraagt resp. 10, 30, 50 en 100 meter.

Op de verbeelding horende bij dit bestemmingsplan is een zonering aangebracht voor de verschillende bedrijfscategorieën. Hiermee wordt voorkomen dat een toetsingsafstand als bedoeld in de VNG-brochure over gevoelige functies valt.

Behoudens een (geringe) bijdrage aan de achtergrondconcentratie van NO₂ en fijn stof, behoeft dankzij de zonering niet te worden gevreesd voor klachten door omwonenden over stof of geur. Verdere beschouwing van het bedrijventerrein is daarom niet nodig.

4.7 Geluidhinder

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh), artikel 74 eerste lid, bevindt zich aan weerszijden van elke weg een geluidszone. Voor nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen deze zone is akoestisch onderzoek noodzakelijk in het kader van de ontwikkeling van een nieuw bestemmingsplan. De zonebreedte is afhankelijk van de aard van de weg (stedelijk of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. In het geval van dit bestemmingsplan betreft het een stedelijk gebied. Wettelijk zijn de zonebreedten voor stedelijk gebied 200 meter aan weerszijden van de rand van de weg bij twee rijstroken en 350 meter bij drie of meer rijstroken. Wegen waarop de maximaal toegelaten snelheid niet meer dan dertig km per uur bedraagt, hebben geen zone in het kader van de Wet geluidhinder.

In het MER rapport is het aspect geluid nader bekeken en onderzocht. Hierin worden de toetsingscriteria voor het effect van industrielawaai (containerterminal), het effect van wegverkeerslawaai (N207-noord en verkeer als gevolg van de OTA) en scheepslawaai. De resultaten van het onderzoek worden respectievelijk in de volgende paragrafen weergegeven.

In opdracht van de provincie Zuid-Holland is voor de verlegging van de N207 een nader akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidssituatie en de geluidsbelastingen op basis van het gekozen tracé en ontwerp voor fase B van de toekomstige N207 (ten noorden van de spoorlijn). Hierbij is zowel de reconstructie van de N207, de aanleg van het nieuwe weggedeelte van de N207 en interne ontsluitingswegen de reconstructie van de Steekterweg en de Goudse Schouw akoestisch onderzocht. Dit onderzoek dateert van 28 juni 2007, is conform de op 1 januari 2007 gewijzigde Wet geluidhinder en is aangevuld met een onderzoek d.d. 30 maart 2010⁴. Beide onderzoeken gaan uit van de beoogde ligging van de verschillende wegen. Dit in tegenstelling tot de Mer die nog uitgegaan is van een andere ligging.

⁴ Rapport 'Steekterpoort - aanvullend akoestisch onderzoek', opgesteld door RBOI, d.d. 30 maart 2010, nr. 104.14721.00

De verlegging van de N207 is geregeld met een vrijstelling ex artikel 19 WRO besluit (d.d. 27 september 2007). Hiervoor heeft de provincie een hogere waardenbesluit genomen.

4.7.1 Industrielawaai

De bedrijven die zich op grond van dit bestemmingsplan gaan vestigen op het toekomstige bedrijventerrein Steekterpoort I zullen in meer of mindere mate geluid gaan produceren. Volgens de regels en de verbeelding bij dit bestemmingsplan worden bedrijven toegelaten tot en met maximaal milieucategorie 3.2. Binnen het bedrijventerrein is sprake van een zogenaamde inwaartse zonering. Dit houdt in dat aan de randen van het terrein, het dichtst bij de woningen, bedrijven van maximaal milieucategorie 2 toegelaten zijn, de minst milieubelastende bedrijven. Volgens de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering 2009 geldt voor het aspect geluid voor bedrijven met een milieucategorie 2 een richtafstand van 30 meter; voor bedrijven met een milieucategorie 3.2 geldt een richtafstand van 100 meter.

De meeste woningen rond het bedrijventerrein Steekterpoort I liggen op ten minste 30 meter van de grens van het bedrijventerrein en ten minste 100 meter van de grens van het gedeelte waar bedrijven uit een milieucategorie 3.2 zich mogen vestigen. Voor enkele woningen op het bedrijventerrein wordt niet aan deze afstanden voldaan. Deze woningen zullen mogelijk een wat hogere geluidbelasting gaan ondervinden. De geluidbelasting moet echter altijd voldoen aan de wettelijke eisen die vastgelegd zijn in het Activiteitenbesluit dan wel in een omgevingsvergunning. Door het toepassen van inwaartse zonering is de geluidbelasting ter plaatse van aaneengesloten woningbouw in de woonwijk zoveel mogelijk beperkt en wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gehandhaafd.

Voor de OTA is een maatbestemming opgenomen. De OTA is een inmiddels bestaand bedrijf. In de geldende omgevingsvergunning voor de OTA is de geluidbelasting ter plaatse van woningen vastgelegd. Niet expliciet is vastgelegd wat de geluidbelasting vanwege de OTA is ter plaatse van de woonwijk Gouwsluis. Gelet op de in de geldende vergunning opgenomen beoordelingspunten zal de maximale geluidbelasting in Gouwsluis lager liggen dan 50 dB(A) overdag en 40 dB(A) 's nachts. Ook voor piekgeluidniveau's zijn in de geldende omgevingsvergunning geluidnormen ter plaatse van woningen opgenomen. Zowel de maximale geluidbelasting als de piekgeluidniveaus voldoen met aan de maximaal toelaatbare waarden.

In het recente verleden zijn klachten geuit over het gebruik van achteruitrijdsignalering op het terrein van de OTA. Volgens de geldende omgevingsvergunning is het gebruik hiervan niet toegestaan, zodat deze klachten door handhaving beëindigd moeten worden.

4.7.2 Wegverkeerslawaaï

Ten aanzien van het wegverkeerslawaaï wordt het nieuwe tracédeel van de N207 wettelijk gezien als een nieuwe weg. De delen van de wegen die op dezelfde locatie blijven kunnen gezien worden als een reconstructie in de zin van de Wgh van die wegen. Voor het effect van verkeersgeluid is gekeken naar de nieuw aan te leggen wegvakken en reconstructie van wegvakken.

In het meest actuele onderzoek is voor de onderzoeksuitgangspunten zo veel mogelijk aangesloten bij de in het verleden uitgevoerde onderzoeken. Dit betekent dat alleen de verkeersprognoses zijn aangepast op basis van de te verwachten verkeersproductie van het bedrijventerrein Steekterpoort II en het akoestisch rekenmodel op een aantal punten is geactualiseerd. Het gebied Steekterpoort II wordt direct ten oosten van het bedrijventerrein Steekterpoort I ontwikkeld. Voor de oostelijke begrenzing van het gebied is uitgegaan van de kaart behorende bij de streekplanherziening Zuid-Holland Oost, Oude Rijnzone. De omvang van het gebied Steekterpoort II bedraagt circa 30 ha bruto. Netto gaat het (uitgaande van een uitgiftepercentage van 75%) om een oppervlakte van 22,5 ha.

Verkeersprognoses

In het kader van de akoestische onderzoeken uit 2006 en 2007 zijn verkeersprognoses voor het jaar 2020 opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van verkeersstellingen, de verkeersintensiteiten uit het MER containerterminal Alphen aan den Rijn / aanpassing N207-Noord (Grontmij, april 2006) en het Achtergronddocument bij het MER (provincie Zuid-Holland, Bram Luteijn, juli 2006).

Verkeersproductie

Voor het bepalen van de verkeersproductie van het bedrijventerrein Steekterpoort II wordt gebruik gemaakt van het bovengenoemde achtergronddocument bij het MER. In deze door de provincie Zuid-Holland opgestelde notitie wordt uitgegaan van een verkeersproductie van 200 mvt/etmaal voor iedere hectare netto bedrijventerrein. Het bedrijventerrein Steekterpoort II heeft een oppervlakte van 22,5 ha. Daarmee komt de totale verkeersproductie op 4.500 mvt/etmaal. In de eerdere verkeersstudies is daarnaast uitgegaan van een groei van het verkeer van 2%. Er van uitgaande dat het bedrijventerrein Steekterpoort tussen 2010 en 2020 gefaseerd wordt ontwikkeld, waarbij eerst Steekterpoort I (grotendeels) zal worden ingevuld, zal de verkeersproductie van Steekterpoort II in 2020 afgerond 5.000 mvt/etmaal bedragen.

Verkeersafwikkeling

Naast de verkeersproductie is de afwikkeling van het verkeer over de ontsluitende wegen van belang. Als uitgangspunt geldt dat het bedrijventerrein Steekterpoort II aan de westzijde wordt ontsloten via Steekterpoort I en aan de noordzijde met een aansluiting direct op de Steekterweg. Vanaf de Steekterweg gaat het grootste deel van het verkeer richting de aansluiting met de N207. Wat betreft de verdeling van deze verkeersproductie over de ontsluitende wegen wordt aangesloten bij de eerdere studies. Dit betekent, dat van de 5.000 mvt/etmaal 25% wordt afgewikkeld in westelijke richting naar de Goudse Schouw. 37,5% van het verkeer wordt in noordelijke richting afgewikkeld over de N207 en 37,5% in zuidelijke richting over de N207.

De overige verkeersgegevens (de verdelingen licht-middelzwaar-zwaar verkeer, de verdelingen dag-avond-nacht en de maximumsnelheden) wijzigen niet ten opzichte van de eerder uitgevoerde onderzoeken.

Akoestisch rekenmodel

De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma Geonoise, versie 5.43. Het rekenmodel uit de eerdere onderzoeken is overgenomen. Daarbij zijn de geluidsreducerende maatregelen (schermen in combinatie met geluidsreducerend asfalt) zoals die in de eerdere onderzoeken zijn uitgewerkt, als uitgangspunt gehanteerd.

De enige wijziging in het akoestisch model (naast de bijgestelde verkeersprognoses) heeft betrekking op de woningen ten zuiden van de Steekterweg. In de onderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd is er vanuit gegaan dat vrijwel alle woningen gehandhaafd blijven (al dan niet tijdelijk). Uit de bestemmingsplankaart voor het gebied Steekterpoort 1 blijkt dat de woningen Oostgouweweg 1, 4 en 5 en de woning Steekterweg 75 worden wegbestemd.

Op dit punt is het akoestisch model aangepast. Evenals in de eerdere onderzoeken is bij het bepalen van de geluidsbelastingen op de gevels van de woningen binnen het studiegebied uitgegaan van een situatie zonder afscherming als gevolg van het bedrijventerrein. De berekende geluidsbelastingen betreffen dus een worstcasesituatie.

Onderzoekssituaties

In het onderzoek uit 2010 wordt onderscheid gemaakt in zogenaamde "nieuwe situaties" en "reconstructiesituaties" ingevolge de systematiek van de Wet geluidhinder.

Nieuwe situaties

In het onderzoek is als doelstelling uitgegaan van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) als maximaal toe te staan geluidsniveau langs nieuw aan te leggen wegen. Indien de voorkeursgrenswaarde niet haalbaar is en/of geluidsreducerende maatregelen

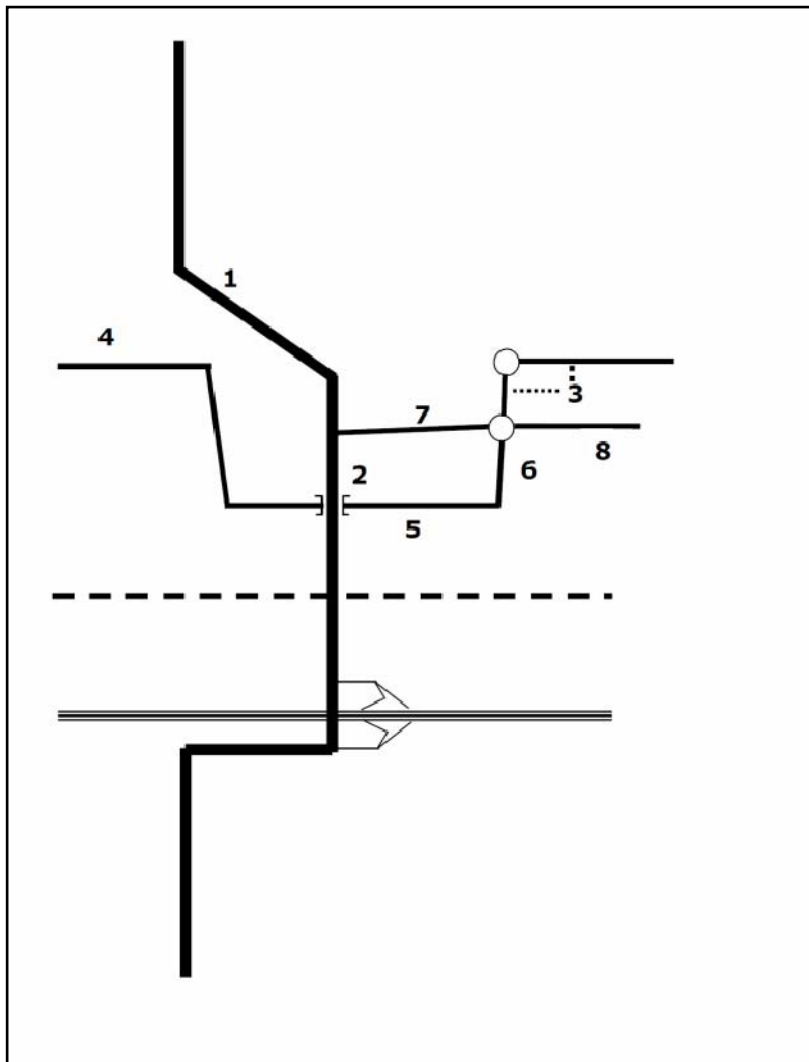
ongewenst dan wel onvoldoende effectief zijn, is uitgegaan van de wettelijke uiterste grenswaarde van maximaal 58 dB. In het akoestisch onderzoek gaat het om:

- de aanleg het nieuwe wegvak N207 (Steekterweg-spoorlijn);
- de aanleg van de interne ontsluitingswegen.

Reconstructiesituaties

Onderzocht is of er sprake is van reconstructiesituaties in de zin van de Wet geluidhinder en hoe deze kunnen worden weggenomen. In het onderzoek is als doelstelling uitgegaan van een akoestische "status-quo"-situatie waarbij de geluidshinder door de reconstructie niet meer toeneemt dan de wettelijk bepaalde 1 dB (afgerond) ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde (huidige geluidsbelasting of 48 dB bij een lagere geluidsbelasting dan 48 dB). Indien beperking van de geluidstoename tot maximaal 1 dB niet haalbaar is en/of geluidsreducerende maatregelen ongewenst dan wel onvoldoende effectief zijn, is uitgegaan van een maximale toename met 5 dB als uiterste grenswaarde bij de reconstructies. In het akoestisch onderzoek gaat het om:

- de reconstructie van de Steekterweg;
- de reconstructie van de Goudse Schouw (Hefbrug-N207);
- de reconstructie van de N207 (Steekterbrug-Goudse Schouw);
- de reconstructie van de N207 (Goudse Schouw-spoorlijn).



Afbeelding 8. Schematische weergave wegenstructuur met wegvakken

*Berekeningsresultaten***Resultaten onderzoek 2007**

Doelstelling van het onderzoek was dat voor de woningen ten noorden van de Steekterweg geen hogere waarden noodzakelijk waren. Waar nodig is onderzocht voor welke weggedeelten aanvullende maatregelen dienen te worden getroffen (zoals geluidsreducerend asfalt of geluidsschermen/-wallen). In het onderzoek wordt een overzicht gegeven van de minimaal benodigde geluidsreducerende maatregelen per wegvak.

Voor een tweetal woningen ten zuiden van de Steekterweg (Oostgouweweg 2 en 4) zijn inmiddels hogere waarden vastgesteld in het kader van de vrijstellingsprocedure die is doorlopen. Geluidsafscherpende maatregelen om te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde zijn uit kosteneffectiviteits-, verkeerskundig en landschappelijk oogpunt niet gewenst en niet doelmatig. Voor de woning Oostgouweweg 2 gaat het om een hogere waarde van 52 dB en voor de woning Oostgouweweg 4 om een hogere waarde van 53 dB. De woning Oostgouweweg 4 wordt in het bestemmingsplan Steekterpoort I niet meer als woning bestemd en wordt om deze reden in het voorliggende onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Resultaten inclusief Steekterpoort II (rapport 2010)

De berekende resultaten liggen op een aantal punten lager dan in het onderzoek uit 2007. Dit is gevolg van het feit dat in het onderzoek uit 2007 een te hoge verkeersintensiteit is toegekend aan een van de rijlijnen. Deze onjuistheid is gecorrigeerd in het voorliggende onderzoek.

Nieuwe wegvak N207 (gedeelte wegvak 1 + wegvak 2)

Uit de resultaten blijkt dat het bedrijventerrein Steekterpoort II slechts een zeer beperkte bijdrage levert aan de geluidbelasting als gevolg van het verkeer op het nieuwe wegvak van de N207. De toename bedraagt op de maatgevende waarneempunten 0,1 dB of 0,2 dB. De gevolgen zijn beperkt omdat een verkeerstoeiname van 1.875 mvt/etmaal (0.375 x 5000 mvt) op een totale intensiteit van meer dan 40.000 mvt/etmaal uit akoestisch oogpunt vrijwel verwaarloosbaar is.

De toename van 0,1 dB of 0,2 dB ten opzichte van de berekeningsresultaten uit 2007 heeft geen gevolgen voor de te nemen geluidreducerende maatregelen of de vastgestelde hogere waarden. Door toepassing van geluidsreducerend asfalt in combinatie met een verlenging van het geluidsscherm ten oosten van de N207, wordt voor alle woningen, met uitzondering van de woning Oostgouweweg 2, voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting op de gevel van de woning Oostgouweweg 2 bedraagt afgerond 52 dB en valt daarmee binnen de reeds verleende hogere waarde.

Nieuwe verbindingsweg (wegvak 7 + 8)

Uit de resultaten blijkt dat de ontwikkeling van het bedrijventerrein Steekterpoort II geen gevolgen heeft voor de conclusies met betrekking tot de nieuwe verbindingsweg die Steekterpoort I en II ontsluit en die aansluit op de verlegde N207. Het verkeer op deze weg leidt niet tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de gevels van de omliggende geluidgevoelige bestemmingen. Aanvullende geluidsreducerende maatregelen of het vaststellen van hogere waarden is niet noodzakelijk.

Nieuwe ontsluitingsweg (gedeelte wegvak 3 + wegvak 6)

Uit de resultaten zoals opgenomen blijkt dat de ontwikkeling van Steekterpoort II een beperkte bijdrage levert aan de geluidbelastingen op de gevels van de omliggende woningen. Conform de conclusies uit het onderzoek uit 2007 wordt geluidsreducerend asfalt toegepast op het noordelijk wegvak tussen de twee rotondes, waardoor geen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Reconstructie Steekterweg (gedeelte wegvak 3)

Omdat de Steekterweg zijn doorgaande functie in de toekomst verliest neemt de geluidbelasting op de gevels van de meeste woningen binnen de geluidzone sterk af. Het

toevoegen van Steekterpoort II aan de verkeersprognoses leidt tot een beperkte toename van de geluidsbelastingen ten opzichte van de berekeningsresultaten uit 2007, maar in geen geval is, in vergelijking met de huidige situatie sprake van een reconstructiesituatie op basis van de Wgh (zie bijlage 5). Geluidreducerende maatregelen of het vaststellen van hogere waarden is niet noodzakelijk.

Reconstructie Goudse Schouw (gedeelte wegvak 4)

Het toevoegen van Steekterpoort II aan de verkeersprognoses leidt tot een beperkte toename ten opzichte van de berekeningsresultaten uit 2007, maar in geen geval is sprake van een reconstructiesituatie op basis van de Wgh (zie bijlage 6). Geluidreducerende maatregelen of het vaststellen van hogere waarden is niet noodzakelijk.

Reconstructie N207 Noord (gedeelte wegvak 1)

De verkeerstoename als gevolg van Steekterpoort II leidt tot een toename van 0,2 dB ten opzichte van de berekeningsresultaten uit 2007. Conform de conclusies uit dat onderzoek wordt geluidsreducerend asfalt toegepast, waardoor op alle gevels sprake is van een aanzienlijke afname van de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie (1 jaar voor reconstructie). Het meenemen van Steekterpoort II in de verkeersprognoses heeft geen gevolgen voor de te nemen maatregelen. Wanneer geluidsreducerend asfalt wordt toegepast over een lengte van 200 meter, is geen sprake van reconstructiesituaties op basis van de Wgh. Het vaststellen van hogere waarde is dan ook niet noodzakelijk.

Reconstructie N207 Zuid (gedeelte wegvak 4)

Het meenemen van Steekterpoort II betekent beperkte toename van de geluidbelasting ten opzichte van de berekeningsresultaten uit 2007. Aangezien de huidige N207 echter gedeeltelijk zijn doorgaande functie verliest en de verkeersintensiteit sterk daalt als gevolg van de beoogde ingrepen is er geen sprake van een reconstructiesituatie op basis van de Wgh. Geluidsreducerende maatregelen of het vaststellen van hogere waarden is niet noodzakelijk.

Cumulatieve geluidsbelasting

In de bijlagen bij het onderzoek is een overzicht opgenomen van de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer op alle onderzochte wegen samen. Uit de resultaten blijkt op de gevels van vrijwel alle woningen binnen het studiegebied sprake is van een afname van de cumulatieve geluidbelasting.

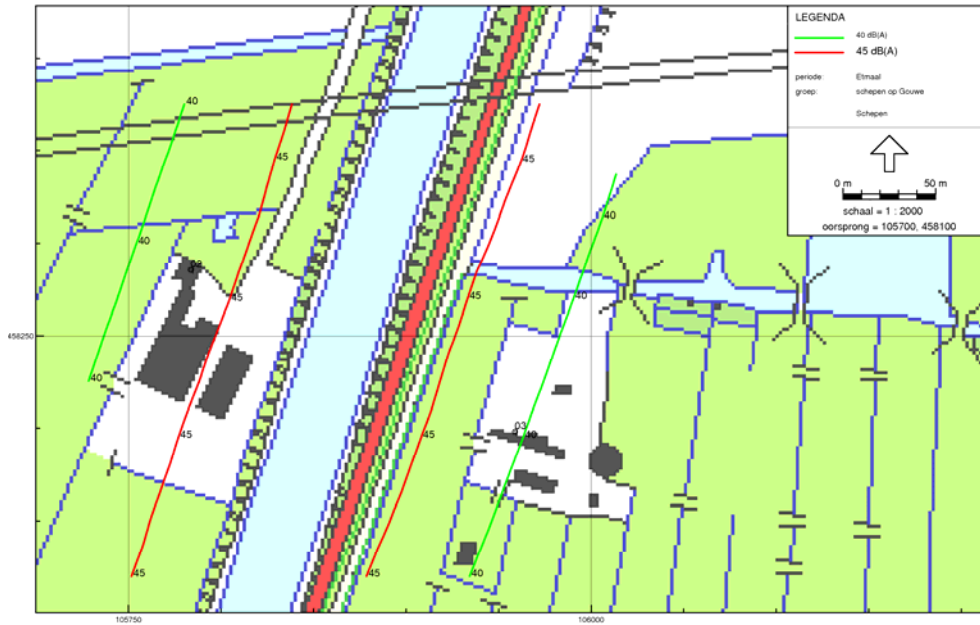
Conclusie

Uit de resultaten zoals opgenomen in bijlage 2 t/m 8 van het onderzoek en beschreven in hoofdstuk 3 van het onderzoek blijkt dat de wijzigingen in de verkeersprognoses in verband met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Steekterpoort II een beperkte invloed heeft op de berekeningsresultaten zoals die zijn opgenomen in het onderzoek uit 2007. Over het algemeen liggen de berekende geluidbelastingen iets hoger. De verschillen zijn echter dermate beperkt dat dit niet van invloed is op de noodzakelijke maatregelen. In het kader van het bestemmingsplan Steekterpoort I dienen geen hogere waarden te worden vastgesteld.

4.7.3 Scheepslawaai

Op basis van hetzelfde aantal scheepvaartbewegingen als bij de berekening van het geluid van de inrichting, is een berekening gemaakt van de geluidbelasting ten gevolge van de scheepspassages rond de woningen op immissiepunten 2 en 3 (zie tabel 7).

Het momentane maximale geluiddrukkniveau op deze woningen (L_{max}) ten gevolge van de scheepspassages bedraagt 59 respectievelijk 56 dB(A). Deze geluidniveaus zullen tijdens de passages worden waargenomen, met name door de bijdrage van laagfrequent geluid.



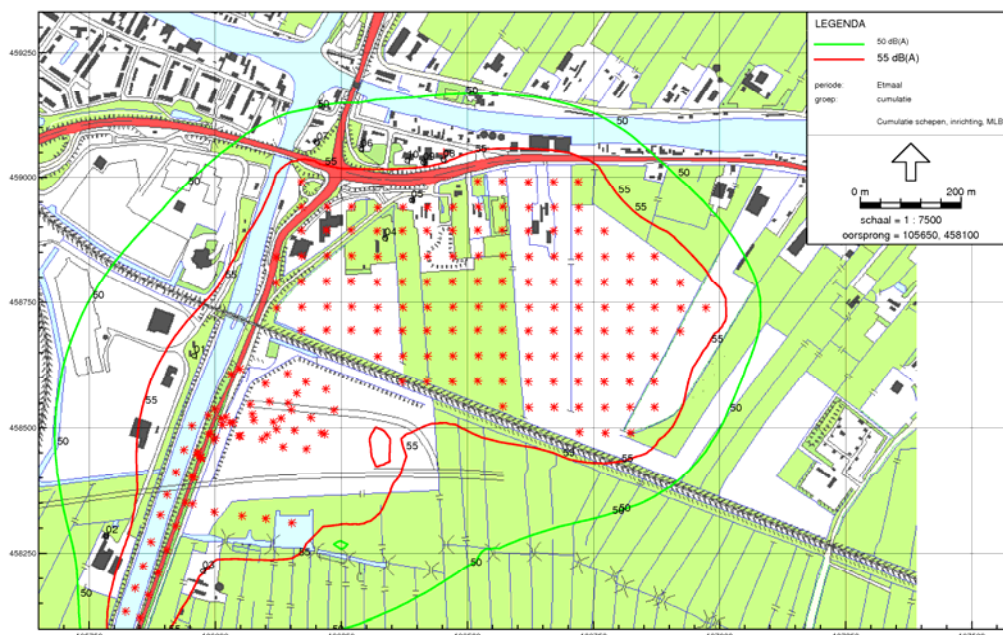
Afbeelding 9. Contouren van scheepvaartlawaai rond de Gouwe. Bron: MER rapportage

Het geluidsniveau ten gevolge van scheepvaart zal toenemen na realisatie van OTA. Vanwege het laagfrequente karakter van het geluid wordt verwacht dat deze toename goed merkbaar zal zijn. De uitvoering van de terminal heeft geen invloed op het geluidsniveau.

4.7.4 Cumulatieve effecten containerterminal en N207

In het MER is een cumulatieberekening gemaakt van de optelling van het geluid ten gevolge van:

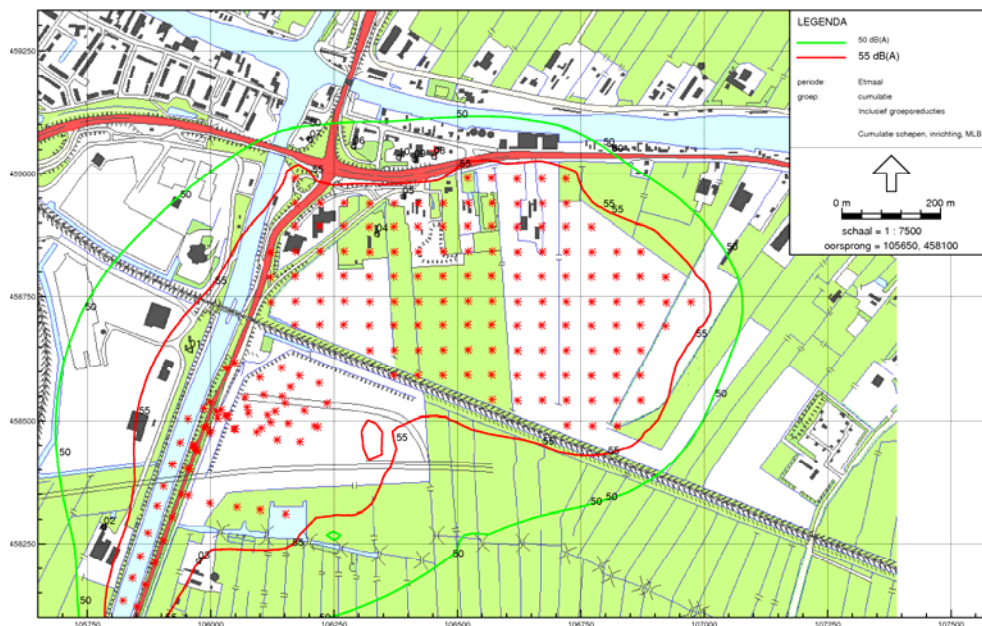
- de inrichting (containerterminal);
- de indirecte hinder, bestaand uit vrachtwagenbewegingen en scheepvaartbewegingen;
- de geluidemissie van het IDB.



Afbeelding 10. Cumulatie van geluid van inrichting, scheepvaart en IDB (zonder indelingseis). Bron: MER rapportage

Uit bovenstaande figuur blijkt dat de berekende niveaus met name juist ten noorden van de Steekterweg boven de 50 dB(A) uitkomen. Daarom is reeds eerder besproken om de inrichting van het IDB zodanig te kiezen, dat de meest noordelijke 100m alleen toegewezen wordt aan bedrijven met een zeer lage geluidemissie. Die situatie met indelingseis van het IDB wordt hierna gepresenteerd.

Opgemerkt wordt dat de woningen Oostgouweweg 4 en 5 in het IDB liggen. Dit bestemmingsplan voorziet niet direct in een onttrekking van de woonbestemming. Wel kan de bestemming middels een wijzigingsbevoegdheid gewijzigd worden.



Afbeelding 11. Cumulatie van geluid van inrichting, scheepvaart en IDB (met indelingseis). Bron: MER rapportage

Uit bovenstaande contour en tabel met berekende niveaus blijkt dat hiermee een zinvolle reductie van de geluidbelasting bij de woningen ten noorden van de Steekterweg kan worden gerealiseerd. Een beter resultaat is nog te verkrijgen indien de "gezoneerde" strook aan de noordzijde wordt verbreed.

Bij de invulling op detailniveau kunnen ook goede resultaten worden verkregen indien aan de noordzijde van het terrein door de bedrijfsgebouwen een afscherming wordt gecreëerd. Er wordt geadviseerd om bij de inrichting van het terrein en de verdeling van de kavels over het IDB het geluidaspect mee te nemen.

4.8 Lichthinder

Op aanwijzen van de Commissie MER is de aanvulling MER ingegaan op lichthinder. Hierbij is de lichthinder die de N207 en OTA kunnen opleveren bestudeerd.

Lichthinder OTA

De meeste hinder ten gevolge van de verlichting van OTA kan worden verwacht aan de westzijde. Aan de andere kanten is deels sprake van afscherming en deels sprake van vermenging van OTA-licht met andere, bestaande bronnen. Bij twee woningen is daarom mogelijk sprake van lichthinder. De verlichting kan bij deze woningen leiden tot verstoring van het slaapritme. Dit is mede afhankelijk van de vraag aan welke kant van de woningen de slaapkamers zich bevinden.

Mogelijke maatregelen ter beperking van het negatieve effect zijn:

1. Gebruiken van afgeschermd armaturen die alleen licht naar beneden stralen;
2. Gebruiken van dynamische verlichting waardoor de verlichting uitgaat op de momenten dat er 's nachts geen werkzaamheden worden uitgevoerd;
3. Aanbrengen van afschermende dichte beplanting tussen de Gouwe en de woningen Schans 2 en 4;
4. De ontwikkeling van energiezuinige LED's biedt kansen om met minder hinder naar de omgeving voldoende licht op de plaatsen waar dit echt noodzakelijk is te waarborgen.

In de milieuvergunning voor de oprichting van de OTA (verleend 5-9-2007) heeft de provincie Zuid-Holland een voorschrift opgenomen waarin de OTA werd verplicht een lichtplan op te stellen. Eind 2009 is dit plan ingediend. Dit lichtplan gaat uit van de situatie, zoals beschreven in de veranderingsvergunning milieu, waarop de provincie Zuid-Holland, op 28 december 2010 heeft beschikt. Het ingediende lichtplan is door de provincie beoordeeld en goedgekeurd. Op basis van dit lichtplan wordt er ten aanzien van de omwonenden en de omringende natuurgebieden Elfenbaan en het Zaans Rietveld geen hinder verwacht. Verder is een aantal effectbeperkende maatregelen voorgesteld, waarmee voorkomende overschrijdingen van de parameter lichtsterkte gedurende de nacht en eventueel optredende lichthinder zoveel mogelijk worden beperkt. In het plan is ook opgenomen dat waar noodzakelijk, kappen op de betreffende lichtarmaturen zullen worden geplaatst om zijdelingse uitstraling te voorkomen en waar mogelijk, bepaalde lichtmasten worden uitgeschakeld, wanneer deze lichthinder veroorzaken. Verwezen wordt verder naar de verleende, meest recente milieuvergunning.

Lichthinder N207

De lichtgevoelige functies rond de N207 zijn aan de zuidzijde van het spoor de natuurverbindingzone, Elfenbaan aan de oostzijde en het landelijk agrarische gebied aan de zuidzijde. Voor het gedeelte aan de noordzijde van de spoorlijn gaat het om een agrarisch gebied dat ontwikkeld zal worden als bedrijventerrein. Verder noordelijk gaat het om de woningen rond de Steekterweg. In de huidige situatie is hier het nu ook goed verlichte kruispunt N207/Hefbrug aanwezig.

Mogelijke maatregelen ter beperking van het negatieve effect zijn:

1. Gebruiken van afgeschermd armaturen die alleen licht naar beneden stralen;
2. Gebruiken van minder lantarenpalen, en meer reflecterende stroken of LED's op het wegdek;

3. Gebruik dynamische verlichting waardoor de verlichting minder wordt als de verkeersintensiteit veel lager wordt;
4. De ontwikkeling van energiezuinige LED's biedt kansen om met minder hinder naar de omgeving voldoende licht op de plaatsen waar dit echt noodzakelijk is te waarborgen.

4.9 Duurzaamheid van het plan

Duurzaamheid is de verzamelterm voor het evenwicht tussen economische, ecologische en sociale ontwikkelingen. Energie speelt hierin een cruciale rol. Het gebruiken van 'eindige' energiebronnen heeft in de afgelopen eeuw geleid tot een toename van vervuiling in de atmosfeer. Meer en meer is het besef ontstaan dat het terugdringen (en hopelijk eindigen) van de vervuiling van de planeet gepaard dient te gaan met het enkel toepassen van de actuele zonne-energie. Het gebruik van schone energie samen met de toepassing van non-toxische materialen moeten het klimaat op aarde en het directe leefklimaat van de mens verbeteren.

Duurzame stedelijke ontwikkeling

De gemeente Alphen aan den Rijn vindt duurzame ruimtelijke ordening belangrijk en streeft daarnaar bij ruimtelijke ontwikkelingen op het niveau van de stad, wijken, buurten en gebouwen. Deze ambities zijn vertaald in kaders. Het algemene kader is het gemeentelijk milieubeleid (Gemeentelijk Milieubeleidsplan 3 – GMP3) en een regeling voor het duurzaam bouwen van woningen (Duurzaam Bouwenconvenant Rijnstreek Woningbouw). Daarnaast heeft Alphen aan den Rijn ook klimaatambities.

Beleidsontwikkeling

In 2008 is de gemeente Alphen aan den Rijn toegetreden tot de Milieudienst West-Holland. Daarbij is aansluiting gezocht bij het milieubeleid in de regio. Dit regionale beleid is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de Milieudienst West-Holland. Het GMP3 is vastgesteld tot en met 2010. Het daarop volgende milieubeleid van de gemeente Alphen aan den Rijn wordt opgesteld in samenwerking met de Milieudienst West-Holland. Uitgangspunt daarbij is het bestaande milieubeleid / klimaatprogramma in de regio. In beginsel sluiten deze regionale kaders goed aan bij die in de gemeente Alphen aan den Rijn. Zo gaan al deze kaders uit van de duurzaam integrale en gebiedsgerichte aanpak bij ruimtelijke ontwikkeling. In gemeenten Alphen aan den Rijn is aan die aanpak uitvoering gegeven door het gebruik van het instrument DPL (DuurzaamheidsProfiel van een Locatie). De verwachting is dat het gebruik van dit instrument ook in het regionale beleid een plek krijgt. Zelfstandig als instrument om duurzaamheid van gebieden te monitoren, bijvoorbeeld bij de uitvoering van ISV. Geïntegreerd als instrument om het bestaande regionale beleid te versterken.

Klimaatprogramma

In 2008 heeft de gemeente Alphen aan den Rijn het Plan van aanpak regionaal Klimaatprogramma 2008-2012 Holland Rijnland en Rijnstreek vastgesteld. Voor het Klimaatprogramma Holland Rijnland en Rijnstreek wordt de klimaatambitie van het kabinet als uitgangspunt genomen. In de CO₂-kansenkaart is berekend, dat de kabinetsambitie een concrete CO₂-reductiedoelstelling van 600 kiloton in 2030 voor onze regio betekent. Dit klimaatbeleid is breed opgezet en bestrijkt onder meer de volgende doelgroepen: 'Woningen'; 'Bedrijven'; 'Duurzame energieproductie'; 'Bouwers en projectontwikkelaars' en 'Mobiliteit'. Dit programma kent onder meer een relatie met ruimtelijke ordening, doordat bij ontwikkelingen vanaf 50 woningen of 5000 m² bedrijfsgebouwen de kansen voor CO₂-reductie in aanmerking genomen dienen te worden en vanaf 200 woningen of 20.000 m² bedrijfsgebouwen een energievisie ontwikkeld dient te worden. Doel hierbij is om te komen tot

18 -100 % reductie van de CO₂-uitstoot, afhankelijk van de schaal van de ruimtelijke ontwikkeling. Naast deelname aan het regionale klimaatprogramma heeft de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn besloten in haar vergadering van december 2008, een zogenaamde 'plus' op het regionale klimaatprogramma te plaatsen.

Ten aanzien van nieuwbouw is de 'plus' nader gedimensioneerd zoals in onderstaand kader is weergegeven. Uitgangspunt bij de 'plus' is dat deze aansluit op het reeds bestaande regionale klimaatprogramma.

Nieuwbouw	- daar waar de gemeente zeggenschap heeft over de grond, te verlangen dat er vooraf een energievisie wordt opgesteld voor de te bouwen woningen of bedrijfsgebouwen. Verder te bevorderen dat er zoveel mogelijk technieken worden toegepast richting klimaatneutraal; Bij woningbouw dient tenminste een 25% lagere EPC te worden gehaald t.o.v. de dan geldende EPC in het Bouwbesluit; - bij de overige nieuwbouw te stimuleren dat er een energievisie wordt opgesteld en te bevorderen dat er zoveel mogelijk technieken worden toegepast richting klimaatneutraal; - te bezien of het geven van een financiële stimulans (bijvoorbeeld verlaagde leges) nuttig kan zijn; - na te gaan of bij een woningbouwproject van enige omvang een klimaat neutrale aanpak integraal mogelijk is (een tweede Ecolonia).
-----------	---

Tabel 4: eisen duurzaam bouwen

DuBoPlus-Richtlijn

De gemeente Alphen aan den Rijn hanteert als uitgangspunt bij bouwprojecten het Duurzaam bouwenconvenant Rijnstreek van 21 december 2000 als duurzaam bouwen-maatlat.

Daarnaast wordt bij de RO-advisering aangesloten bij de kaders die breder gehanteerd worden in het verzorgingsgebied van de Milieudienst West-Holland (o.a. Regionaal DuBoPlus-richtlijn 2008). De nagestreefde kwaliteit en duurzaamheid van het project dienen op basis van een overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar geborgd te worden. Voor de woning- en utiliteitsbouw worden de duurzame prestaties berekend met het instrument de GPR-Gebouw en de resultaten gepresenteerd in een schoolcijfer (1 -10). Een 7 is de regionale norm. Voor de grond-, weg- en waterbouw geldt een maatregelenchecklist met vaste- (altijd doen) en keuzemaatregelen. Aan de hand van deze maatregelenchecklist wordt de projectambitie samengesteld, geconcretiseerd en getoetst.

Zie ook www.mdwh.nl/dubo.

4.10 Kabels en leidingen

Er bevindt zich in het plangebied een gasleiding. De gasleiding kent een beschermingszone aan beide zijden van de leiding. Voor wat betreft de aan te houden veiligheidsafstanden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande gastransportleidingen is van toepassing het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), dat per 1 januari 2011 in werking is getreden. Uitgangspunt van het Bevb is dat bestemmingen welke voorzien in het regelmatig verblijf van personen buiten de zogeheten toetsingsafstanden worden gerealiseerd. In dit geval is de beschermingszone aan beide zijden van de leiding 5 meter. Met deze zone is op de verbeelding rekening gehouden.

In het plangebied is tevens een ondergrondse elektraleiding gelegen. Deze leiding heeft een beschermingszone van 2,5 meter aan beide zijden van de leiding. De zone is met een aanduiding weergegeven op de verbeelding.

4.11 Externe veiligheid

4.11.1 Regelgeving

Externe veiligheidsbeleid heeft betrekking op het gebruik, productie, opslag en transport van gevaarlijke stoffen. De overheid stelt grenzen aan de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen. De grenzen zijn vertaald in een norm voor het plaatsgebonden risico⁵

⁵ PR: Risico op een plaats buiten de inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar, dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, verblijft overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij de transport-as, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is (zie ook artikel 1, lid 1 onderdeel p van het BEVI).

(PR) en een oriëntatiewaarde en verantwoordingsplicht voor het groepsrisico⁶ (GR). Het beleid is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen⁷ (BEVI) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI), voor zover de risico's door een inrichting worden veroorzaakt. Voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uit 2004 (Circulaire RNVGS) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (2006) van toepassing. Voor hoge druk aardgasleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Dit besluit is per 1-1-2011 van kracht.

Plaatsgebonden risico

Het PR kent een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor nieuwe situaties. Binnen de PR 10^{-6} contour mogen geen kwetsbare objecten, zoals woonwijken en grote kantoorgebouwen, aanwezig zijn. Voor beperkt kwetsbare objecten, zoals overige bedrijfsgebouwen en verspreid liggende woningen, geldt deze waarde als richtwaarde. In nieuwe situaties moet in beginsel ook aan deze waarde worden voldaan. Het uitgangspunt voor buisleidingen is dat de PR 10^{-6} contour van een buisleiding binnen de 'belemmeringenstrook' van de leiding komt te liggen. De belemmeringenstrook ligt op 5 meter aan weerszijden van de leiding en dient om ruimte vrij te houden ten behoeve van onderhoud en werkzaamheden aan de buisleiding. In de belemmeringenstrook mag niet gebouwd worden, tenzij met toestemming (via een afwijking via een omgevingsvergunning) van burgemeester en wethouders. Werkzaamheden in deze strook mogen alleen worden uitgevoerd door de Gasunie of met instemming van de Gasunie. Om saneringssituaties te voorkomen wordt geanticipeerd op de aankomende regelgeving.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Het GR is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting in situaties waarin zich een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet. In artikel 13 van het BEVI worden de verplichtingen voor de verantwoording van het groepsrisico voor Wro besluiten vermeld, voor zover het inrichtingen betreft. Voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn de verplichtingen beschreven in paragraaf 4.3 van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van 2004 (Circulaire RNVGS). De verantwoordingsplicht is erop gericht om een weloverwogen afweging te maken over de risico's in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen in het plangebied. Het GR wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde: de kans op een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers van 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 dodelijke slachtoffers van 10^{-7} per jaar en met de kans op 1000 of meer dodelijke slachtoffers van 10^{-9} per jaar. De oriëntatiewaarde voor het GR ligt voor het vervoer van gevaarlijke stoffenechter een factor 10 lager dan voor inrichtingen. Naast de kwantitatieve beoordeling komen in de verantwoording ook andere aspecten, zoals planologische aspecten en de mogelijkheden tot rampenbestrijding, aan de orde om een afweging over het risico te kunnen maken (zie ook Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico voor inrichtingen).

Beleidsvisie externe veiligheid (zie 2.4.4)

In de beleidsvisie externe veiligheid heeft de gemeente vastgelegd wat haar beleid is ten aanzien van risicovolle activiteiten in de gemeente en de relatie van deze risicovolle activiteiten met kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen. De beleidsvisie is nog niet definitief vastgesteld maar voor het ontwerpbestemmingsplan is hierop al geanticipeerd om mogelijk, toekomstige saneringssituaties te voorkomen.

⁶ GR: de cumulatieve kansen dat per jaar dat een groep van 10, 100 of 1000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg hun aanwezigheid in het invloedsgebied in het invloedsgebied van een inrichting of een transport-as en een ongevoerd voorval binnen die inrichting of bij een transport-as,

⁷ Het Bevi bevat veiligheidsnormen voor bedrijven met gevaarlijke stoffen die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Bijvoorbeeld vlakbij chemische fabrieken, lpg-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze risicovolle bedrijven staan soms dichtbij huizen ziekenhuizen en scholen (zogenaamde kwetsbare objecten) of in de buurt van winkels, horecagelegenheden, sporthallen of sportterreinen (beperkt kwetsbare objecten). Dat kan gevaar opleveren voor mensen die in hier wonen, werken, verblijven of recreëren. Het BEVI heeft als doel de risico's te beperken.

4.11.2 Gevaarlijke stoffen

Bij de volgende risicobronnen kunnen gevaarlijke stoffen voorkomen:

- bedrijven;
- transportroutes: weg, water, spoor en buisleidingen.

Onderzoek externe veiligheid

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV (Cauberg) heeft in opdracht van de gemeente Alphen aan de Rijn een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd ten behoeve van de ontwikkelingen binnen de bestemmingsplannen Steekterpoort I en Limes (rapport 2009-0925-03, 18 augustus 2009, opgenomen in de bijlagen). Cauberg heeft de risico's van de mogelijke overslag van gevaarlijke stoffen bij de OTA en de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de N11 en N207 onderzocht. Het onderzoek van Cauberg is gebruikt voor de beoordeling van de risicobronnen.

Bedrijven

Binnen het bestemmingsplan worden geen BEVI bedrijven toegestaan. Wel wordt niet verboden dat bij de OTA containers met gevaarlijke stoffen overgeslagen kunnen gaan worden. Aan de Steekterweg 210 is oliehandel DGV gevestigd. Het invloedsgebied van DGV reikt niet tot aan het plangebied.

Handelingen op het terrein van OTA

De OTA heeft geen omgevingsvergunning voor de activiteit 'milieu' voor de overslag van gevaarlijke stoffen. De exploitant van de OTA verwacht dat dit in de toekomst zal veranderen. De overslag van gevaarlijke stoffen in containers houdt vanzelfsprekend enige verhoging in van het risico. Op verzoek van de commissie MER is in de aanvulling op het MER nog specifiek aandacht besteedt aan dit aspect. Hierin wordt gesteld dat de MER als doel heeft om in een vroeg stadium alle mogelijke effecten van de containerterminal in beeld te brengen. Nu in beeld is gebracht welke klanten gebruik zullen maken van de overslag, blijkt dat geen van dezen gevaarlijke stoffen vervoeren. Wanneer in de toekomst wel containers met gevaarlijke stoffen overgeslagen worden op het OTA terrein, zal een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden. Daarbij zullen de aspecten (externe) veiligheid en gezondheid een grote rol spelen ten aanzien van de beoordeling van de verlening ervan.

Om rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen is aan Cauberg opdracht gegeven om de potentiële risico's van de OTA te onderzoeken. De exploitant van de containerterminal verwacht dat in de toekomst maximaal 5% van de containers gevaarlijke stoffen bevat. Uitgaande van 60.000 – 100.000 containers per jaar, betekent dit dat maximaal 3.000 - 5000 containers gevaarlijke stoffen bevatten. Het is de bedoeling dat alle gevaarlijke stoffen op- /overgeslagen in containers. Er wordt geen emballage of stukgoed los overgeslagen. Verder worden geen om- of verpakwerkzaamheden uitgevoerd. Het maximaal verblijf van een container met gevaarlijke stoffen op het terrein is 24 uur. Op basis van deze uitgangspunten is geen sprake van eventuele belemmeringen.

De plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ per jaar veroorzaakt door de inrichting komt aan de zuidzijde iets buiten de inrichtingsgrens. Maar binnen de contour bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico veroorzaakt door de OTA ligt onder de oriëntatiewaarde. Dit geldt zowel voor de huidige situatie als voor de situatie bij een volledig ontwikkeld Steekterpoort I en Limes. Het invloedsgebied (1% letaliteit) bedraagt circa 1 km en wordt veroorzaakt door het instantaan falen van een tankcontainer met toxische vloeistof (LT1) bij een weersklasse F1,5.

Na de realisatie van Steekterpoort I en Limes bedraagt het groepsrisico 0,4 maal de oriëntatiewaarde. Na de ontwikkeling van Steekterpoort I en Limes zullen maximaal 150 slachtoffers kunnen vallen met een kans van 3:1.000.000.000.

Bureau Cauberg concludeert in haar onderzoek dat de OTA aan de grenswaarde voor het PR zal voldoen en dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft, mits wordt voldaan aan de uitgangspunten zoals in de risicoanalyse zijn gehanteerd. Voor bedrijven met grote risico's geldt in het kader van het Besluit risico's zware ongevallen 1999 de verplichting tot het uitvoeren van een risicoanalyse. OTA valt niet onder dit besluit.

Risico's vervoer over water

Volgens opgave van de provincie vinden over de Gouwe transporten van gasolie plaats. Hiervan zijn geen aantallen bekend. Verder zou er enig transport zijn van benzine. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) geeft aan dat de laatste drie jaar geen schepen met gevaarlijke stoffen zijn geteld op de Gouwe ter hoogte van Alphen a/d Rijn. Het vervoer van kerosine naar Schiphol is gestaakt. Dit vindt nu plaats via pijpleidingen. In de risicoatlas (AVIV, 2003) zijn de risico's voor gevaarlijke stoffen beschouwd van de hoofdvaarwegen. Voor de Gouwe zijn de risicoafstanden nul. Dat wil zeggen dat de risico's ruimschoots voldoen aan normen voor persoonlijk en groepsrisico. Bij het bepalen van de risicoafstanden is uitsluitend uitgegaan van tanktransporten (bulk). Containertransport wordt als relatief veilig beschouwd en is daarom voor de bepaling van het risico buiten beschouwing gelaten. Het transport van gevaarlijke stoffen per binnenvaartschip als gevolg van de OTA heeft geen noemenswaardig effect op risico's in de omgeving.

Risico's vervoer over de weg

Over de N11 en N207 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het gaat om toxische vloeistoffen, brandbare vloeistoffen, toxische gassen en brandbare gassen. Het plangebied ligt langs de N11 en N207. Het plangebied ligt vrijwel geheel binnen de 200 meter zone langs de N207 waar beperkingen aan het ruimtelijk gebruik kunnen worden opgelegd en waarvoor in principe een groepsrisicoverantwoording nodig is. Een klein deel van het plangebied ligt binnen de 200 meter zone langs de N11.

Cauberg heeft een onderzoek uitgevoerd naar de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N11 en N207. De PR 10-6 contour van de N11 en van de N207 ligt op de weg. Aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden wordt dus voldaan. Ter hoogte van het plangebied is in de huidige situatie nauwelijks sprake van een relevant groepsrisico. Door de realisatie van Steekterpoort I en Limes neemt zowel het groepsrisico ten gevolge van de N207 als van de N11 toe. Langs de N207 neemt het groepsrisico toe van 0,012*OW tot 0,09*OW. Het maximale aantal slachtoffers neemt toe van 200 tot 550 met een kans van 1:1.000.000.000. Voor de N11 neemt het groepsrisico toe van een verwaarloosbaar risico tot 0,02*OW, het maximale aantal slachtoffers neemt toe van 40 tot 400 met een kans van 1: 1.000.000.000 na de realisatie van Limes en Steekterpoort I. Het groepsrisico blijft daarmee onder de oriëntatiewaarde. De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen, gegenereerd door de OTA zijn hierin meegenomen.

Risico's van buisleidingen: hoge druk aardgasleiding

De Milieudienst West-Holland heeft een kwantitatieve risicoanalyse opgesteld voor gasleiding A515 in plangebied Steekterpoort I en Limes. De beoogde nieuwbouw en de bestaande bouw in Steekterpoort I en Limes ligt buiten de PR 10-6 contour. Aan de PR grenswaarde wordt voldaan. Het groepsrisico neemt toe 0,0011 *OW tot 0,102*OW en blijft dus na de realisatie van het bestemmingsplan Steekterpoort I en Limes ruim onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico komt na de realisatie van Steekterpoort en Limes ruim onder de oriëntatiewaarde in zone 2 van de ontwerp EV- visie van Alphen aan den Rijn te liggen.

4.11.3 Toetsing aan (ontwerp)beleidsvisie Externe veiligheid*Vlekkenkaart en streefbeeld Steekterpoort I*

In de ontwerpbeleidsvisie externe veiligheid is een vlekkenkaart opgenomen met daarin de na te streven ruimtelijke indeling in 2018. Volgens de vlekkenkaart moet bedrijventerrein Steekterpoort1 een type B bedrijventerrein worden. Dat wil zeggen dat op het bedrijventerrein Steekterpoort I nieuwe risicobronnen zijn toegestaan mits ze afkomstig zijn uit de gemeente. Aan de vestiging van risicobronnen zijn wel voorwaarden verbonden.

- de gevolgen van eventuele incidenten met gevaarlijke stoffen bij deze bedrijven blijven beperkt tot maximaal tien dodelijke slachtoffers in naastgelegen woongebieden.
- bedrijven waarvoor een calamiteitsscenario geldt met méér dan tien dodelijke slachtoffers in omliggende woongebieden, worden geweerd.

- de 10-6 contour – indien van toepassing – de afstand zoals bedoeld in artikel 5 lid 3 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen ligt binnen het perceel van de risicovolle inrichting, of op gronden met de bestemming verkeer, groen en/of water.
Op een type B bedrijventerrein is de vestiging van kwetsbare objecten niet toegestaan.

Op bedrijventerrein Steekterpoort I is inmiddels de OTA gevestigd. De OTA heeft nu nog geen omgevingsvergunning voor de activiteit 'milieu' voor de overslag van gevaarlijke stoffen. Als de OTA in de toekomst gevaarlijke stoffen wil gaan overslaan, dan moet hiervoor een nieuwe omgevingsvergunning worden aangevraagd. Volgens het onderzoek van bureau Cauberg voldoet de OTA aan de voorwaarde voor de ligging van de PR 10-6 contour, mits wordt voldaan aan de uitgangspunten zoals in de risicoanalyse zijn gehanteerd. Tijdens de vergunningsprocedure moet beoordeeld worden of dat zo blijft en of aan alle andere bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan. Ook voor andere bedrijven die zich willen vestigen op Steekterpoort I geldt dat tijdens de vergunningprocedure beoordeeld moet worden of aan alle voorwaarden wordt voldaan.

In de ontwerp-beleidsvisie (zie 2.4.4) is een beslismodel opgenomen op basis van zonering van het groepsrisicodiagram (het fN-diagram). Het model gaat uit van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Aan de zones in het diagram zijn verschillende handelswijzen gekoppeld. Als de groepsrisicocurve voor een bepaalde activiteit of ruimtelijke ontwikkeling in een bepaalde zone uitkomt, volgt uit het beslismodel onder welke voorwaarden de activiteit of ruimtelijke ontwikkeling is toegestaan. Voor alle bestaande risicobronnen geldt dat na de realisatie van Steekterpoort I en Limes het groepsrisico in zone 2 van de ontwerpbeleidsvisie van Alphen aan den Rijn te liggen. Voor de groepsrisicoverantwoording betekent dit dat activiteiten die een toename van het groepsrisico veroorzaken worden toegestaan, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. alle redelijkerwijs te treffen maatregelen zijn getroffen om het risico te reduceren;
2. de hulpdiensten kunnen adequaat ingrijpen als een calamiteit zich voordoet;
3. de bevolking is goed geïnformeerd over hoe te handelen bij een calamiteit.

In 4.11.4 wordt verder op deze voorwaarden ingegaan.

4.11.4 Groepsrisicoverantwoording

Redelijkerwijs te treffen risicoreducerende maatregelen

Bronmaatregelen

De OTA heeft nu nog geen vergunning voor de overslag van gevaarlijke stoffen. Als de OTA in de toekomst gevaarlijke stoffen wil gaan overslaan dan moet hiervoor een nieuwe milieuvergunning worden aangevraagd. In de milieuvergunning moeten alle redelijkerwijs te treffen voorzieningen worden voorgeschreven om de risico's zo laag mogelijk te houden. Dit geldt ook voor andere bedrijven die handelingen met gevaarlijke stoffen willen gaan verrichten.

De gemeente heeft geen middelen ter beschikking om het transport van gevaarlijke stoffen te beïnvloeden. Een verbod aan de OTA om gevaarlijke stoffen over te slaan vermindert het aantal transporten van gevaarlijke stoffen over de N11 en N207. Dit heeft echter geen effect op de hoogte van het groepsrisico veroorzaakt door de N11 en N207 (zie rapport Cauberg). Een andere optie is het nemen van maatregelen aan de gebouwen, in het ontwerp en de constructie, in het plangebied (zie bouwkundige maatregelen).

Ruimtelijke en bouwkundige maatregelen

Door grote gebouwen met grote groepen mensen ver van een risicobron vandaan te houden wordt het groepsrisico vermindert. Indien tussen de Gouwe en de N207 een kantorenpark zou verrijzen, zou dat een ongunstig effect op de hoogte van het groepsrisico hebben. Het deel van het bedrijventerrein tussen de N207 en De Gouwe biedt de mogelijkheid om een mooie entree te realiseren. Doordat het bestemmingsplan slechts bedrijven toelaat met een ondergeschikte vorm van kantoor (maximaal 40% van het oppervlak) wordt voorkomen dat een kantoorgebied met een hoge personendichtheid ontstaat.

Over de N11 en N207 worden toxische vloeistoffen en gassen, brandbare vloeistoffen en brandbare gassen vervoerd. Bij een incident tijdens het transport kan een toxische wolk⁸, explosie en/of BLEVE⁹ ontstaan die het plangebied bereikt.

Adequaat ingrijpen hulpdiensten: rampenbestrijding

Verschillende punten zijn van belang vanuit het oogpunt van de rampenbestrijding:

- een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het plangebied voor hulpdiensten, bij voorkeur via drie, maar tenminste via twee onafhankelijke toegangswegen;
- de wegen binnen het plangebied moeten minimaal 3 meter breed zijn;
- een maximale afstand van 160 meter tussen de bluswatervoorziening en de inzetlocatie. De wegen binnen het plangebied moeten een gewicht kunnen dragen van 10.000 kg asdruk;
- een minimale vrije hoogte van 4,2 meter binnen het plangebied;
- geen doodlopende wegen in het plangebied;
- de geschikte rijbanen moeten goed herkenbaar zijn voor de hulpdiensten.

Voor gebouwen geldt, dat:

- brandkranen op 15 meter benaderbaar moeten zijn;
- om de 80 meter brandkranen (primaire bluswatervoorziening) beschikbaar moet zijn;
- eventueel open water benut kan worden als secundaire bluswatervoorziening.

Een uitgebreide beschrijving van aandachtspunten staat in de praktijkrichtlijnen Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening van de regionale Brandweer Hollands Midden. Op het moment dat de exacte inrichting van het bedrijventerrein wordt bepaald, zal met deze aandachtspunten rekening gehouden moeten worden.

Informerende van bevolking: zelfredzaamheid

Onder zelfredzaamheid wordt verstaan: de mogelijkheid van personen om zichzelf, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten, in veiligheid te brengen. Het zelfredzame vermogen van personen in de omgeving van een risicobron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen. Voorbeelden van incidenten zijn een giftige wolk of een BLEVE als gevolg van een incident met een LPG tankwagen. In geval van een toxische wolk dienen personen binnen te blijven en ramen, deuren en ventilatieopeningen te sluiten.

Bij een calamiteit met een LPG tankwagen op de N11 of N207 moeten de aanwezige personen het invloedsgebied zo snel mogelijk ontvluchten. Personen in gebouwen op een afstand kleiner dan 150 meter zijn ook in gebouwen onvoldoende beschermd tegen de gevolgen van een BLEVE, maar ook daarbuiten tot op een afstand van enkele honderden meters kunnen slachtoffers vallen. Het is daarom van belang dat de aanwezige personen goed worden geïnformeerd wat te doen bij een calamiteit. De procedure hiervoor kan worden opgenomen in een ontruimingsplan of in een bedrijfsnoodplan. Een snelle alarmering is hierbij essentieel. Niet in alle gevallen zal alarmering tijdig kunnen plaatsvinden.

⁸ Toxische wolk: de omvang, verplaatsingsrichting en verstrooiing van de wolk is mede afhankelijk van de weersgesteldheid op dat moment. Personen dienen zoveel mogelijk te binnen te schuilen en ramen en deuren te sluiten. Ventilatiesystemen moeten uitschakelbaar en ventilatieopeningen afsluitbaar zijn. Deze maatregelen moeten in de omgevingsvergunning worden vastgelegd.

⁹ Explosies en BLEVE's: het maatgevende scenario bij een transport van brandbare gassen (LPG) is een warme of koude BLEVE van een tankauto, met druk- en hittebelasting tot gevolg. Maatregelen die een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de effecten van een eventuele calamiteit zijn bijvoorbeeld het toepassen van brandwerende gevels en splintervrij of gelaagd glas. Over het toepassen van deze maatregelen kunnen voorwaarden in de omgevingsvergunning worden opgenomen. Echter, voor gebouwen binnen een straal van 150 meter van de BLEVE-bron zijn deze bouwkundige maatregelen niet effectief. Het gebouw zal hoe dan ook zwaar worden beschadigd.

De fysieke eigenschappen van personen, gebouwen en de omgeving zijn van invloed op de zelfredzaamheid. Van personen die verminderd zelfredzaam zijn wordt verondersteld dat zij het gebied niet zelfstandig kunnen verlaten. Hierbij moet gedacht worden aan de in ziekenhuizen, verpleeghuizen, basisscholen, en in kinderdagverblijven aanwezige personen. Verder moeten de aanwezigen voldoende mogelijkheden hebben om het plangebied te verlaten in een richting van de risicobron vandaan. Het plangebied is voornamelijk bestemd als bedrijventerrein. Van de aanwezigen op het bedrijventerrein mag verondersteld worden dat deze in overgrote meerderheid het gebied zelfstandig kunnen verlaten. Het bedrijventerrein moet zodanig ingericht zijn dat het vluchten mogelijk is via korte, goed begaanbare routes die van de N11 en N207 af gericht zijn. Hierbij moet voorkomen worden dat deze routes gelijk zijn aan de aanrijroutes van de hulpdiensten, of deze kruisen om belemmeringen voor beide partijen te voorkomen. Bij het ontwerp van de gebouwen moet rekening worden gehouden met vluchtwegen en ontsnapingsmogelijkheden voor de aanwezige personen. Deze moeten het gebouw waarin zij zich bevinden kunnen verlaten in een richting van de risicobron vandaan. Toetsing of het gebouw voldoende ontsnapingsmogelijkheden biedt vindt plaats in de procedures voor de omgevingsvergunning.

4.11.5 Nautische veiligheid

De Gouwe heeft ter plaatse van Alphen a/d Rijn geen knelpunten voor nautische veiligheid. De Gouwe is relatief smal, waardoor gelet op de schepen wel een verbetering van de nautische veiligheid gewenst is. Bij brede schepen en een smalle vaarweg werken radarsystemen niet goed genoeg voor volledige verkeersbegeleiding. Uit een onderzoek van Rijkswaterstaat (Radarmetingen Gouwe, Rijkswaterstaat, december 2003) blijkt dat op de Gouwe volledige verkeersbegeleiding niet mogelijk is. Voor de Gouwe wordt daarom beperkte radarbegeleiding voorgesteld op onoverzichtelijke punten (bochten, kruispunten), ondersteund door cameratoezicht. Het nieuwe bedrijventerrein is niet van invloed op de nautische veiligheid.

4.11.6 Overstromingen

De inrichting van OTA (onder meer de hoogten van terreinen) kan van invloed zijn op de veiligheid van waterkeringen. Een eventuele verdiepte ligging betekent mogelijk een verhoogd overstromingsrisico. Uitgangspunt voor het bouwen aan of nabij de waterkering, is dat moet worden voldaan aan de eisen van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Stabiliteit en erosie zijn de twee belangrijkste aspecten die een rol spelen bij de invloed van niet-waterkerende objecten op de functie waterkering. Bebouwing is dan ook slechts acceptabel, wanneer duidelijk is dat de waterkering voldoende veiligheid blijft bieden. In paragraaf 4.14 "Water" is toegelicht hoe omgegaan wordt met de geplande ontwikkelingen in relatie tot het waterspect. Hierin komen ook de resultaten van het overleg met het Hoogheemraadschap aan de orde.

4.12 GSM-masten en straalpad

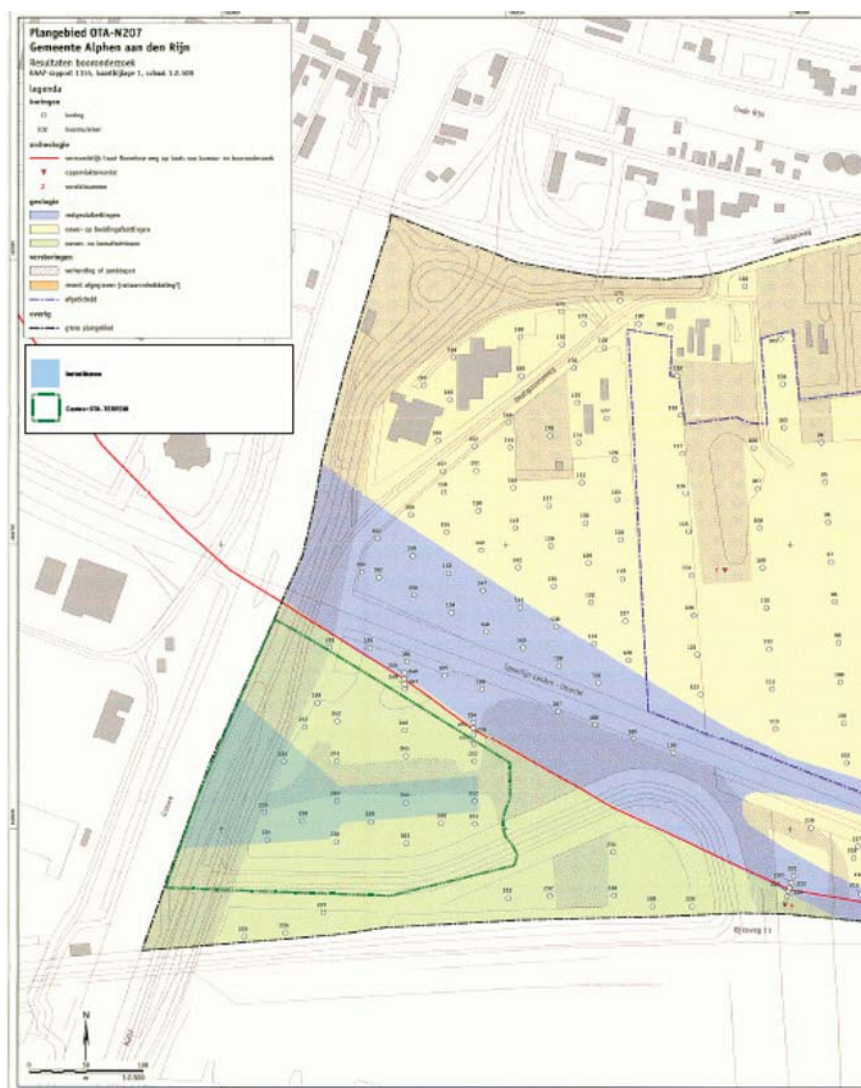
Per 1 oktober 2010 geldt het Besluit omgevingsrecht (artikel 2.1 lid 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Antenne-installaties ten behoeve van mobiele telecommunicatie zijn hiermee in veel - en dus niet alle - gevallen omgevingsvergunningsvrij te realiseren. De antenne-installatie moet dan aan in het besluit genoemde voorwaarden voldoen.

4.13 Archeologie

In de aanvulling op het MER is gekeken naar de positie van de havenkom in relatie tot archeologische waarden. De indeling van het OTA terrein in de T-variant en I-variant is beschreven in het MER. De ligging en grootte van de insteehaven is in beide varianten identiek. De contour van het OTA terrein en de ligging van de insteehaven zijn ingetekend in (een deel van) de kaart van RAAP.

Hierin is te zien dat de Limesweg naar verwachting onder het noordelijke deel van het OTA terrein ligt. In de figuur is tevens te zien dat op een deel van het OTA terrein de bodem al is verstoord, doordat hier in het verleden een zanddepot was voor de aanleg van de N11. Op het OTA terrein zijn geen archeologische vondsten gedaan. Op basis van afbeelding 15 wordt geconcludeerd dat met de gekozen inrichting van de

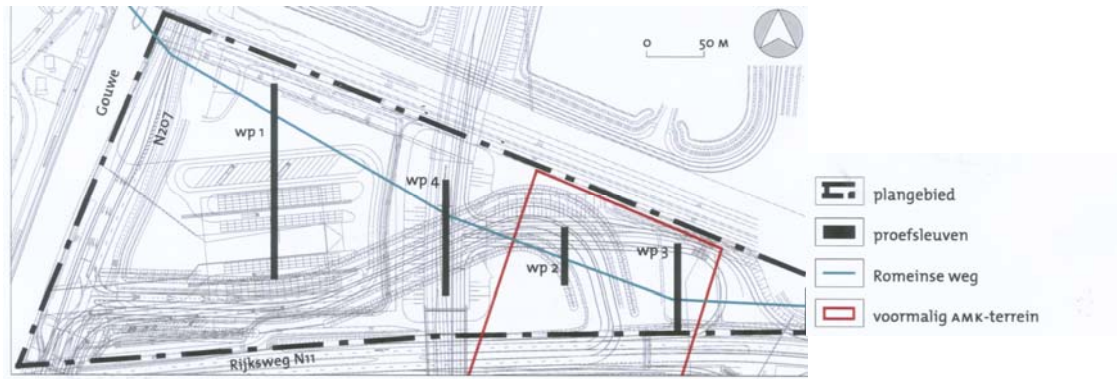
containerterminal de archeologische waarden maximaal worden ontzien en de aanleg hiervan leidt niet tot versterking van in de bodem aanwezige archeologische waarden.



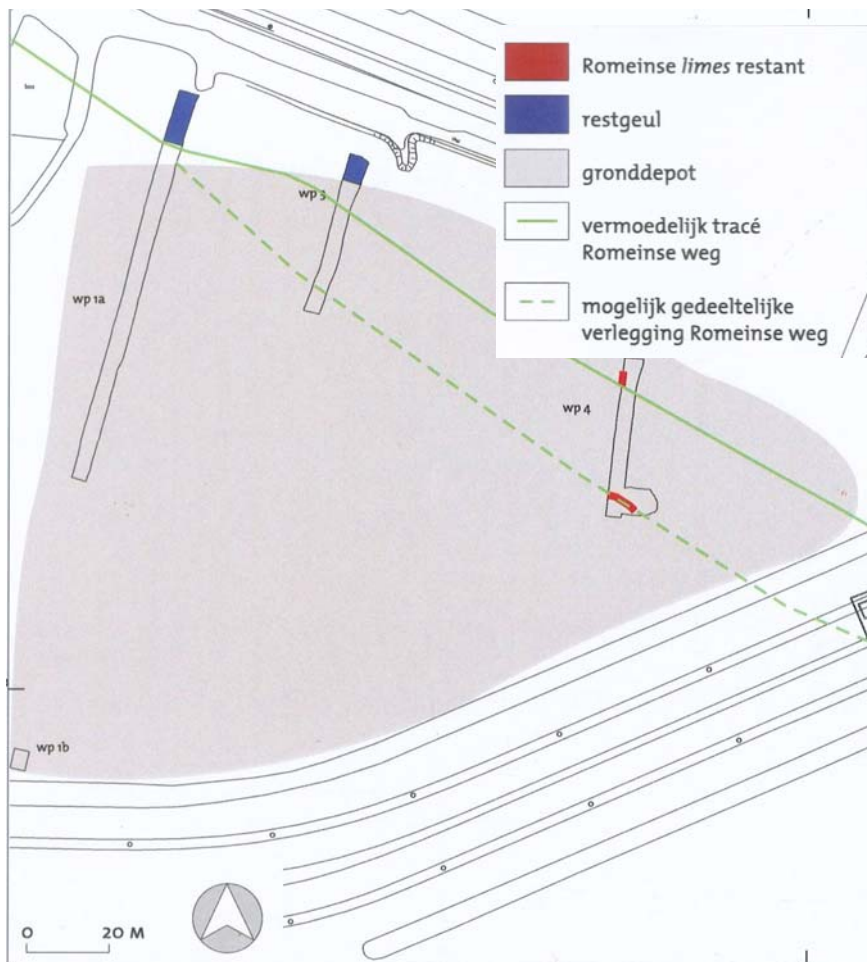
Afbeelding 12. Archeologische verwachtingskaart.

In maart 2008 is het archeologisch onderzoek van het Amsterdams Archeologisch Centrum verschenen naar sporen van een Romeinse limesweg en nederzettingssporen bij de toekomstige overslagterminal, op afbeelding 16 is het onderzoeksgebied weergegeven. Het advies luidt om een deel van het OTA-terrein, ter plaatse van de palenrij, bij de aanleg van de haven archeologisch te begeleiden. Het advies vervolgt: “Daarbij is het dan wel aan te raden het startpunt van de begeleiding exact vanaf de opgegraven palenrij (zie afbeelding 17) te laten beginnen, zodat de weg niet telkens opnieuw ‘gezocht’ hoeft te worden. Vanaf deze palenrij kan de weg in beide richtingen gevolgd worden. In deze opzet kan met weinig middelen wellicht een groter deel van de weg gevolgd worden. In oostelijke richting houdt het gronddepot na 30 m op en is te verwachten dat de palenrij, als deze daar nog doorloopt, zich een stuk dichtter onder het maaiveld bevindt. De ‘kruising’ van de restgeul en de weg in oostelijke richting kan op die manier onderzocht worden.

Deze archeologische begeleiding zal plaatsvinden in overleg met de gemeente.



Afbeelding 13. Onderzoeksgebied archeologisch onderzoek 2008. Bron: AAC.



Afbeelding 14. Proefgeulen en vindplaatsen. Bron: AAC.

4.14 Water

Sinds 14 februari 2001 is het verplicht een watertoets bij ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren, wat als gevolg heeft dat in alle ruimtelijke plannen - en dus ook het bestemmingsplan - een zogeheten waterparagraaf moet zijn opgenomen. De waterparagraaf bevat het advies van de waterbeheerder en een gemotiveerd besluit ten aanzien van de wateraspecten. Eventuele afwijkingen van het advies van de waterbeheerder moeten worden gemotiveerd. Daarbij moet door de initiatiefnemer worden aangegeven hoe met die afwijking wordt omgegaan. In laatste instantie kan worden teruggegrepen op het nemen van verzachtende maatregelen of compensatie inclusief afspraken over financiering en uitvoering.

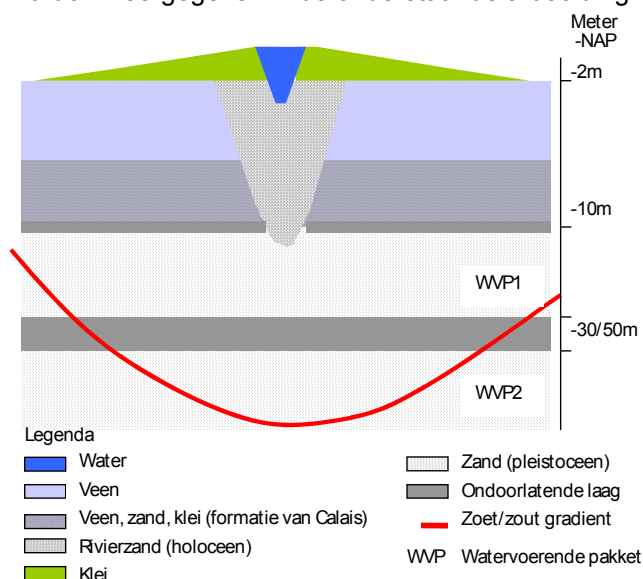
Ook in de Nota 'Regels voor Ruimte' van de Provincie Zuid-Holland worden nadere eisen gesteld aan de inhoud van de waterparagraaf in bestemmingsplannen. Voor de inhoud van het bestemmingsplan "Steekterpoort" en de beleidskeuze ten aanzien van deze waterparagraaf is daarnaast rekening gehouden met een aantal beleidsdocumenten, waaronder de Vierde Nota Waterhuishouding, de nota Waterbeleid 21^e eeuw en de watervisie Nederland veroveren op de toekomst en het provinciale beleid zoals neergelegd in de Beleidsnota Water en het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006.

4.14.1 Waterkering

Ten aanzien van de waterkeringen zijn door de waterbeheerders randvoorwaarden gesteld, zoals de bebouwingsafstand, geen plaatsing van bomen of keten op de waterkering. In het bestemmingplan is hiertoe een zone aangegeven van 30,00 meter, gemeten vanaf de teen van de dijk (kruispunt theoretisch dijklichaam en polderpeil).

4.14.2 Grondwater

Van invloed op het plangebied is de Oude Rijn. De bedding van de Oude Rijn is diep ingesneden in de onderliggende afzettingen en opgevuld met zand. Boven op dit zandlichaam heeft de rivier een pakket klei afgezet. De bodem is opgebouwd uit een aantal doorlatende (zand) en min of meer ondoorlatende lagen (klei/veen). De doorlatende lagen (het watervoerend pakket) hebben een doorlaatvermogen van tussen de 1.100 en 2.300 m²/dag. De ondoorlatende lagen (scheidende lagen) hebben een hydraulische weerstand van circa 900 à 7.800 dagen. Een en ander kan schematisch worden weergegeven in de onderstaande afbeelding.



Afbeelding 15. Schematische bodemopbouw. Bron: MER rapportage

Het plangebied ligt in een infiltratiegebied. Water afkomstig van de bovenlanden (niet afgegraven veengebieden), de Gouwe en de Oude Rijn infiltreert naar het eerste watervoerende pakket. De droogmakerijen (afgegraven en drooggelegde veengebieden) behoren tot de kwelgebieden. De grondwaterstroming is vanaf de Oude Rijn zuidwaarts gericht naar de droogmakerijen.

4.14.3 Watergangen

De polders nabij het plangebied, ten zuiden van de Oude Rijn, behoren tot het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De afwatering van deze polders vindt plaats naar de Gouwe en de Oude Rijn. De Gouwe en Oude Rijn behoren tot het boezemsysteem dat wordt beheerd door het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Het plangebied ligt in het noordelijke peilvak van de Polder Steekt. Dit peilvak heeft een zomerpeil (zp) van NAP -2,00 m en een winterpeil (wp) van NAP -2,10 m. In het laatste peilbesluit is NAP -1,95 / -2,15 m (zp/wp) opgenomen. Het water uit de Polder Steekt wordt met behulp van een gemaal afgevoerd naar de Oude Rijn.

Ten zuiden van het peilvak waarin het plangebied ligt, liggen twee andere peilvakken van Polder Steekt. Deze peilvakken hebben hetzelfde praktijkpeil van NAP -2,00/-2,10 m en wateren af naar het noorden via het peilvak waarin het plangebied ligt.

Ten behoeve van de omlegging van de N207 zal de reeds bestaande grondlichaam (circa 6 m hoog) bij de aansluiting op de N11 worden doorgetrokken over de spoorlijn en vandaar afdalen naar het noorden. De benodigde grondlichamen om het spoor te kruisen zullen leiden tot zetting in de ondergrond.

Bij het bouwrijp maken van het bedrijventerrein zal de bodemsamenstelling wijzigen als gevolg van graafwerkzaamheden en het aanbrengen van zand (ten behoeve van verharding). Ook zal, volgens de eis vanuit het Hoogheemraadschap, extra open water worden gegraven om de toename van het verharde oppervlak te compenseren.

Compensatie

De ontwikkelingen van het OTA en het bedrijventerrein brengen in het gebied een toename van verharding met zich mee. Met een compensatie eis van 15% dient er voldoende water in het gebied aangebracht te worden. Tijdens de uitwerking van het gebied van het bedrijventerrein zal een inrichtingsschets duidelijkheid bieden in hoeveelheid en de exacte locatie van de waterberging.

4.14.4 Waterkwaliteit

Het oppervlaktewater is relatief voedselrijk als gevolg van het agrarische gebruik. Het Hoogheemraadschap van Rijnland is de waterkwaliteitsbeheerder van het gebied.

Om de kwaliteit, maar tegelijk ook de kwantiteit van het oppervlaktewater te verbeteren worden verharde oppervlakten afgekoppeld (vasthouden – bergen - afvoeren) en het toepassen van uitloogbare bouwmaterialen.

Er zijn enkele aspecten waar in het plangebied rekening mee gehouden kan worden ten gunste van de waterkwaliteit. Natuurvriendelijke oevers hebben een gunstig effect op de waterkwaliteit. Het Hoogheemraadschap van Rijnland streeft ernaar dat minimaal 50% van de oevers natuurvriendelijk wordt ingericht.

Om de huidige waterkwaliteit in de toekomst te garanderen of zelfs nog te verbeteren zijn in het bestemmingsplan een aantal maatregelen voorgeschreven ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte en de watergangen. Deze worden in het navolgende behandeld.

4.14.5 Ontwikkelingen aan de waterkant

Op de waterkanten zijn beschermingszones van toepassing in de vorm van keurzones, welke zijn vastgesteld door de waterbeheerders. In het geval van het indienen van een bouwaanvraag of beroering van de grond in deze keurzone, zal de eigenaar of bewoner van het perceel een ontheffing moeten aanvragen bij het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente.

Ook voor het dempen of het graven van watergangen dient een keurvergunning bij het Hoogheemraadschap van Rijnland aangevraagd te worden. Daarnaast geldt het beleid van het hoogheemraadschap dat bij het dempen van water 100% van dit water gecompenseerd moet worden binnen hetzelfde peilgebied.

4.14.6 Riool- en baggerbeheer

Het beheer en met name het riool- en baggerbeheer, heeft een belangrijke invloed op de waterkwaliteit binnen het plangebied. De riolering in het plangebied Steekterpoort zal komen te bestaan uit een verbeterd gescheiden rioolstelsel te funderen op een paalfundering. Dit stelsel vangt apart het regenwater op, wat rechtstreeks naar het oppervlaktewater wordt afgevoerd. Het regenwater van woningen en tuinen zal direct in het oppervlaktewater worden opgevangen. Het hemelwater zal worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. De waterbeheerder is van mening dat ook de verharding in het openbaar gebied (trottoir, parkeerplaatsen en straten met een verkeersintensiteit tot 500 mvt/etmaal) eveneens op het oppervlaktewater kunnen afstromen.

Het huishoudelijke en bedrijfsafvalwater zal worden ingezameld en worden afgevoerd naar een nog met het Hoogheemraadschap overeen te komen zuiveringsinstallatie.

Dit systeem stelt randvoorwaarden aan de materialisering van woningen en openbaar gebied. De daken en goten van woningen mogen niet bestaan uit uitlogende materialen. Onder alle openbare wegen ligt riolering (terreinwater en vuilwater).

4.15 Mobiliteitstoets

Vanwege de omvang van de nieuwe bedrijfsterreinen Steekterpoort I in bestemmingsplan Steekterpoort en bedrijventerrein Steekterpoort II in bestemmingsplan Limes (meer dan 10 ha) zijn de mobiliteitseffecten van deze nieuwe ontwikkelingen onderzocht.

4.15.1 Situatie

In 2011 wordt de reconstructie van de verkeersknoop N11-N207 afgerond. De N207 is verlegd ten behoeve van de overslagterminal Alpherium. Het wegvak is met een viaduct over het spoor en N11 geleid. De capaciteit van het wegvak is vergroot naar 2x2 rijstroken. Aan de noordzijde van de N11 is een nieuwe op- en afrit (Steekterschouw noord) toegevoegd. Het verkeerslicht op de aansluiting N11 met de Steekterschouw zuid is hierdoor vervallen.

De aansluiting van de Goudse Schouw (Hefbrug) op N207 is gewijzigd. Deze weg is via de (verlegde) Steekterweg en Limes- lus aan de oostzijde aangesloten op N207.

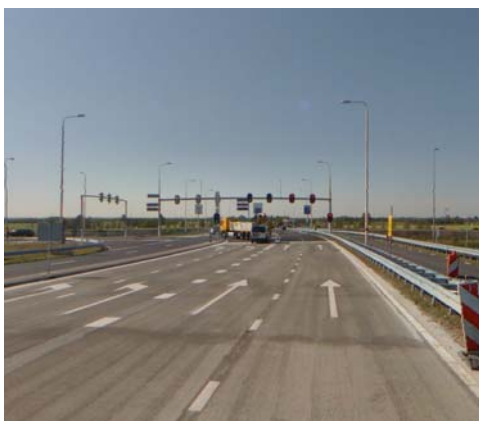
De brugopeningen van de Hefbrug hebben geen invloed meer op de verkeersafwikkeling van de N207. De nieuwe aansluiting van de Limes-lus wordt met verkeerslichten geregeld en heeft met drie aansluitingen en meerdere opstelvakken per richting een hoge capaciteit. Bij het ontwerp van de verlegging van de N207 en aansluitingen is rekening gehouden met de toekomstige verkeersbelasting.



Afbeelding 16. Kruispunt N207 - Limes-lus (vanaf Limes-lus)



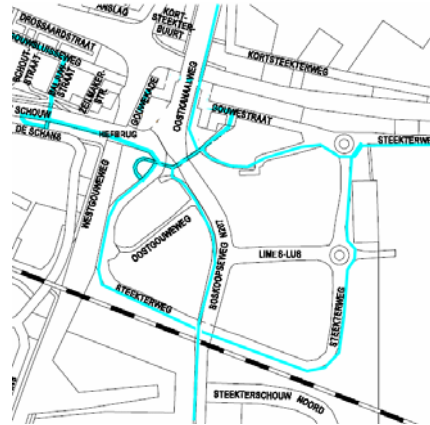
Afbeelding 17. Kruispunt N207 – Steekterschouw zuid (vanaf Steekterschouw zuid)



Afbeelding 18. Kruispunt N207 – Steekterschouw noord (Vanaf N207 viaduct N11)

4.15.2 Bereikbaarheid per fiets

Voor de fietsverbinding tussen de Hefbrug en de Steekterweg is een nieuwe fietstunnel in de N207 gemaakt. Langs de (verlegde) Steekterweg in Steekterpoort I is een nieuw fietspad aangelegd. Het bedrijventerrein is hierdoor goed met de fiets bereikbaar vanuit Alphen aan den Rijn en regio.



Afbeelding 19. Fietsroutes Steekterpoort

4.15.3 Toekomstige intensiteiten

Steekterpoort I heeft een netto oppervlakte van een 24,1 ha, waarvan 9,6 ha voor de overslagterminal en 14,5 ha bedrijventerrein. Voor Steekterpoort II wordt uitgegaan van een oppervlak van 30 ha bruto. Bij een verhouding van netto/bruto van circa 75% is het 22,5 ha netto. Er is nog geen concrete invulling van de bedrijfsterreinen bekend. De overslagterminal is sinds 1 oktober 2010 in gebruik.

Voor de ritgeneratie is in het verleden uitgegaan van 200 ritten per netto ha bedrijventerrein. Het Alphense verkeersmodel voor 2020 bevat voor het bedrijventerrein excl. Overslagterminal 8.200 ritten. Voor 14,5 +22,5=37 ha netto bedrijventerrein betekent dit 222 ritten per ha. Voor de overslagterminal zijn 850 ritten opgenomen. Totaal 9.050 ritten per etmaal.

De ritten verdelen zich naar N207 (richting noord en zuid) en N11 (richting oost en west) en naar Alphen aan den Rijn (intern). Met het verkeersmodel Alphen aan den Rijn is het aantal ritten in 2020 bepaald, die door het bedrijventerrein Steekterpoort in de ochtendspits van 7-9 uur, de avondspits van 16-18 uur en het etmaal (werkdag) gegenereerd worden. Voor de spitsperiodes is de intensiteit/capaciteitsverhouding (I/C) berekend.

Periode	Ritten bedrijventerrein Steekterpoort I+ II en overslagterminal		Van/ Naar N11 west van Alphen		Van/Naar N11 oost van Alphen	
	Ritten Inkomend	Ritten Uitgaand	Ri. West (uit)	Ri. Oost (in)	Ri. West (in)	Ri. Oost (uit)
Ochtendspits	1.460	350	100	400	220	70
Avondspits	460	1.150	310	120	80	190
Etmaal	4.590	4.460	1.200	1.210	710	750

Tabel 5: Intensiteit bedrijventerrein totaal en naar N11 2020

Periode	Van/ Naar N11 west van Alphen		Van/Naar N11 oost van Alphen	
Ochtendspits [mvt/2h]	5.290	4.050	4.770	4.380
Avondspits [mvt/2h]	4.170	4.600	4.230	4.330
Etmaal [mvt/etm]	32.150	28.020	36.280	31.920
Aandeel Steekterpoort in ochtendspits	1,9%	9,9%	4,6%	1,6%
Aandeel Steekterpoort in avondspits	7,4%	2,6%	1,9%	4,4%
Aandeel Steekterpoort in etmaal	3,7%	4,3%	2,0%	2,3%

Tabel 6: Intensiteit N11

Periode	Van/ Naar N11 west van Alphen		Van/Naar N11 oost van Alphen	
Capaciteit 2x2 [mvt/2h]	7.600	7.600	7.600	7.600
I/C ochtendspits	0,70	0,53	0,63	0,58
I/C avondspits	0,55	0,61	0,56	0,57

Tabel 7: Intensiteit/Capaciteitsverhouding N11

4.15.4 Beoordeling

N11

De N11 heeft 2 rijstroken per richting. De extra ritten op de N11 zijn maximaal 9,9% in de ochtendspits (inkomend) en 7,4% in de avondspits (uitgaand) van de intensiteit op de N11 aan de westzijde van N207.

Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding van:

- 0,7 of lager er geen of weinig congestie zal optreden;
- 0,7 - 0,9 het gedeelte op bepaalde momenten congestie zal hebben;
- 0,9 of hoger er structurele filevorming op zal treden.

De I/C verhouding op de N11 neemt door het nieuwe bedrijventerrein beperkt toe. De hoogste waarde bedraagt 0,7 en is acceptabel. De bijdrage van het bedrijfterrein is in de periode met de hoogste waarde (ochtendspits richting west) laag (1,9%).

De invulling van het bedrijventerrein is nog niet bekend. Mocht als worst case een hogere ritgeneratie ontstaan (tot 20% hoger) dan heeft dit geen invloed op de hoogste i/c factor van 0,7.

De situatie op de N11 zal verder verbeteren ter plaatse van het kruispunt Goudse Schouw - N11. Dit kruispunt wordt uit oogpunt van veiligheid ongelijkvloers gemaakt. Voor dit plan is de procedure gestart.

N207

De capaciteiten van het verlegde wegvak N207 en de kruispunten zijn in de nieuwe situatie vergroot. Het wegvak heeft 2x2 rijstroken en de met verkeerslichten geregelde kruispunten hebben veelal meerdere opstelstroken per richting. In het ontwerp van de N207 is rekening gehouden met de ontwikkeling van Steekterpoort. De verkeersafwikkeling van deze verkeersknoop is hierdoor gewaarborgd.

5 UITGANGSPUNTEN VOOR DE PLANOPZET

5.1 Locatiekeuze

Vanuit de ondernemers in Alphen aan den Rijn zijn in de visie 'De poort van Alphen' (november 2002) ideeën aangedragen voor een bedrijventerrein en de OverslagTerminal Alphen aan den Rijn (OTA). Als studielocatie voor een mogelijk nieuw bedrijventerrein is gekozen voor Gouwsluis Oost. In dit deel van de Oude Rijnzone - ten oosten van de Gouwe, ten noorden van de spoorlijn tussen Leiden en Utrecht en tussen het spoor en de oude N11 - beogen de ondernemers de ontwikkelingen van een multifunctioneel bedrijventerrein. Die ontwikkeling zou in samenhang kunnen gebeuren met de OTA die is voorzien in de hoek tegen de N11 aan, aan de oostzijde van de Gouwe. De provincie Zuid-Holland heeft hierop positief gereageerd.

Beknopt kan worden gezegd dat de onderhavige locatie voldoende perspectief heeft, gezien:

- verschillende ontwikkelingsvisies geven aan dat de locatie Gouwsluis Oost een aantrekkelijk perspectief biedt voor een nadere uitwerking;
- de ruimte die met de aanleg van het bedrijventerrein geboden wordt, kan revitalisering- en herstructureringsprocessen van bedrijventerreinen in de regio op gang brengen en versnellen;
- de ontwikkeling van een zo hoogwaardig mogelijk bedrijventerrein draagt bij aan zowel het behoud van verschillende kwaliteiten van het Groene Hart als een versterking van de regionale economie en werkgelegenheid;
- de aanleg van de OTA zal de haalbaarheid van een bedrijventerrein ten goede komen.

Wat betreft het ruimtegebruik binnen het plangebied wordt uitgegaan van:

- de realisatie van de OTA ten zuiden van de spoorlijn;
- een innovatieve invulling van de locatie ten noorden van de spoorlijn;
- een flexibele ontwikkeling, zodat er gefaseerd gebouwd kan worden en waarvan de functies in de loop der tijd gewijzigd kunnen worden;
- intensief bouwen en meervoudig ruimtegebruik, waardoor er minder beslag gelegd wordt op de open ruimte in het omliggende gebied;

De locatie voor bedrijventerrein Steekterpoort I past binnen het ruimtelijk beleid dat de provincie hanteert voor het vrijhouden van het Groene Hart van verstedelijking. Door haar ligging - ingesloten tussen bestaande infrastructuur - is de locatie goed inpasbaar. Een belangrijk voordeel van deze locatie is dat ze in samenhang met andere ontwikkelingen uitgevoerd kan worden. De aanleg van de N11 is inmiddels gerealiseerd en ten gevolge van de komst van de OTA wordt de N207 verplaatst. Om het capaciteitstekort op te lossen wordt hierbij de N207 tevens verdubbeld. Ook de bestaande spoorkruising in de N207 wordt ongelijkvloers uitgevoerd.

Er is gekozen voor een integraal ontwerp met de overslagterminal en een nieuwe aansluiting op de N11 met de omlegging en herprofilering van de N207.

Een samenhangende mix van functies op een knooppunt van wegen, water en spoor biedt goede kansen voor bedrijfsfuncties. Door intensief, zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik kan het Groene Hart gespaard worden.

5.2 Gewenste ruimtelijke structuur

Het plangebied is functioneel op te delen in twee delen: ten zuiden en ten noorden van het spoor. Het gebied ten zuiden van het spoor wordt benut voor de aansluiting N11 – N207 en de OTA. Het noordelijk deel wordt omgevormd tot bedrijventerrein en wordt van noord naar zuid doorsneden door de toekomstige N207.

De komst van de OTA is een concreet initiatief dat de basis vormt voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Steekterpoort I. De locatie die gekozen is ligt tussen het spoor en het aquaduct ten oosten van de Gouwe. Hier zullen jaarlijks zeker 60.000 containers worden overgeslagen. Door de aanleg van de binnenvaarthaven kan het aantal kilometers van vervoer over de weg drastisch verminderd worden. Dit heeft positieve gevolgen voor het milieu (zie hoofdstuk 4).

Ten gevolge van de havenkom, die uiteraard gesitueerd dient te worden aan het water, moet de N207 omgelegd worden. Dit gegeven wordt gecombineerd met de nieuwe aansluiting op de N11 en de wenselijke verbreding van de N207.

Tussen het spoor en de Steekterweg komt een nieuw bedrijventerrein. In combinatie met de OTA en Steekterpoort I, aan de overzijde van de Gouwe, vormt dit terrein de poort van Alphen. Het plangebied van het bedrijventerrein vormt samen met de tweede fase die hierop gaat aansluiten het totale bedrijventerrein Steekterpoort. Deze tweede fase is geen onderdeel van het bestemmingsplan. De totale ontwikkeling is op de streekplankaart inmiddels wel aangeduid als bedrijventerrein.

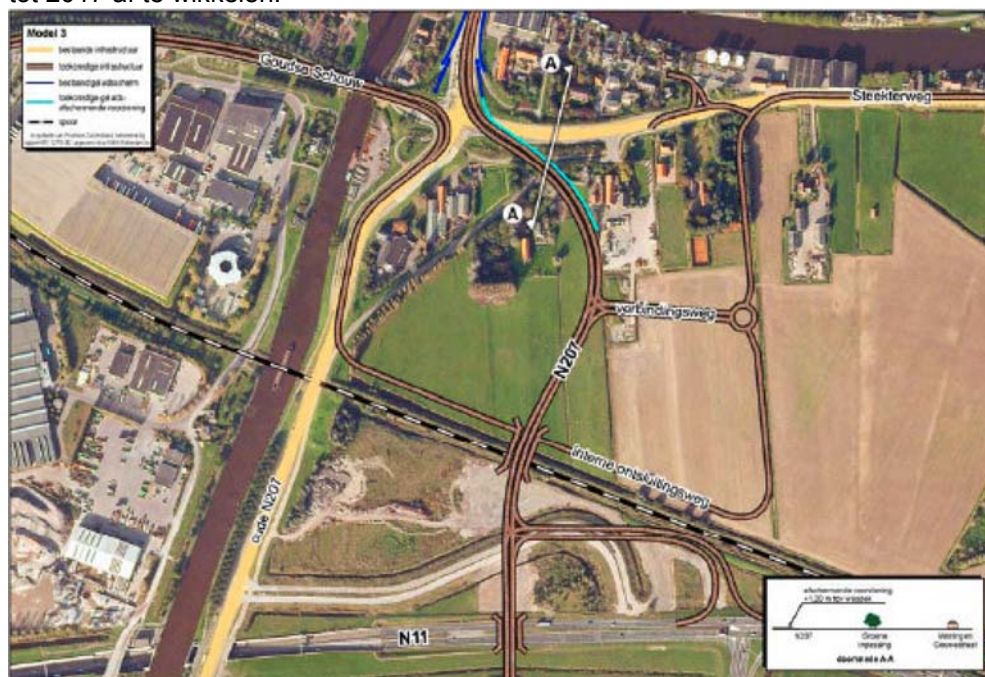
5.3 Toekomstige infrastructuur

5.3.1 N11 en N207

De Provincie Zuid-Holland wil de Boskoopseweg (N207) tussen de Steekterweg en de aansluiting met de N11 te verleggen om de realisatie van de overslagterminal mogelijk te maken. Ook is de provincie van plan de N207, inclusief de overweg, aan te passen om de verkeersdruk (die ontstaat na het openstellen van de N11) in goede banen te leiden. Daartoe wordt de capaciteit van dit wegdeel vergroot door de omvorming tot een wegvak met 2x2 rijstroken. Ook zal er een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn tussen Alphen aan den Rijn en Utrecht worden gerealiseerd. Verder zal het knooppunt waar de N11 en de N207 samenkomen anders vormgegeven worden. De N207 moet hiervoor worden omgeleid met een ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn tussen Leiden en Utrecht. Hierop voorsortend is het zuidelijk deel van de nieuwe verbindingsweg N207 / N11 verhoogd aangelegd. De N207 wordt omgelegd volgens de principes van Duurzaam Veilig: de weg wordt voorzien van gescheiden rijbanen en aansluitingen bestaan uit rotondes.

De aanpassing van de N207 tussen de Steekterweg en de aansluiting op de N11 wordt uitgevoerd conform de uitgangspunten voor een gebiedsontsluitingsweg. De weg wordt uitgevoerd met twee rijstroken per richting, die van elkaar worden gescheiden door een middenberm. Bij de aansluiting op de N11 worden (turbo)rotondes toegepast. De spoorlijn wordt ongelijkvloers gekruist. Uitgangspunt bij de aanpassing van de N207 is dat de bereikbaarheid van percelen en woningen en de fietsverbinding voor recreatief verkeer gewaarborgd blijven. De huidige weg zal worden verwijderd voor zover deze geen functie meer vervult.

Door de realisatie van het bedrijventerrein Steekterpoort neemt de verkeersintensiteit sterk toe. IBZH heeft berekend dat de aangepaste N207 goed in staat is om het verkeer tot 2017 af te wikkelen.



Afbeelding 20. Indicatie toekomstige ontsluitingsstructuur. Bron: MER containerterminal Alphen aan den Rijn / aanpassing N206-Noord, aanvulling d.d. 5 februari 2007

5.3.2 OTA

De containerterminal genereert vrachtverkeer: containers worden met vrachtwagens gebracht voor verder transport per binnenvaartschip en de containers die per binnenvaartschip zijn aangekomen worden afgehaald voor natransport naar bedrijven in de regio. In het rapport 'MER Containerterminal Alphen aan den Rijn / aanpassing N207-Noord' zijn de verkeerseffecten berekend. Uitgaande van de overslag van 60.000 containers per jaar in 2010 is bepaald welke vrachtverkeerproductie hiermee per dag gepaard gaat.

Geconcludeerd kan worden dat de containerterminal tot gevolg heeft dat de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen rond de terminal gelijk blijven of toenemen. De toename ten opzichte van de bestaande verkeersstromen is echter relatief gering. Op de relatie met Rotterdam is sprake van een afname van vrachtverkeer. In totaal neemt het aantal vrachtautokilometers af, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. De afname van het aantal vrachtautokilometers gaat gepaard met een toename van het aantal transportkilometers per binnenvaartschip. Vervoer per binnenvaartschip is een zeer veilige vervoerwijze. Het totaal aantal verkeersongevallen neemt hierdoor af.

Een aandachtspunt is de ontsluiting van de terminal. Deze vormt een extra aansluiting op de N207. Gezien de omvang van de verkeersstromen wordt deze aansluiting uitgevoerd als T-aansluiting, die ten behoeve van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid voorzien is van een voertuigafhankelijke verkeerslichtenregeling. Uitgaande van de situatie met het bedrijventerrein is de totale verkeersbelasting groter, de toename van het verkeer ten gevolge van de terminal is daardoor in verhouding kleiner.

5.3.3 Bedrijventerrein

Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein wordt uitgegaan van één centrale aansluiting op de toekomstige N207. Via de verlegde Steekterweg geeft deze verbindingsweg vanaf de Hefbrug aansluiting op de verlegde N207 via een T-aansluiting. Nu is dit nog een verkeersplein waar vier wegen op uit komen. Deze aansluiting verbindt ook een interne verkeersstructuur met de N207. De individuele bedrijven worden dus niet rechtstreeks aangesloten op de N207 en de aansluitingsweg. Via een onderdoorgang onder het viaduct van de N207 ter plaatse van de spoorbaan is een verbinding tussen de deelgebieden ten oosten en westen van de N207. De Steekterweg is via de interne structuur ook aangesloten op de N207 evenals de hefbrug.

Voor langzaamverkeer wordt ingezet op een doorgaande verbinding vanaf de Steekterweg, via de Gouwestraat, een kruising met de N207 en dan langs het water richting het zuiden. Hierbij wordt de route om de OTA heen geleid parallel aan het spoor en de N207 en N11.

5.4 Deelgebieden

5.4.1 OTA

Alphen aan den Rijn is als vestigingslocatie voor een containeroverslagterminal gekozen vanwege de ligging aan twee vaarwegen (Gouwe en Oude Rijn), de goede wegontsluiting en haar regionale rol als expeditiepunt, gelegen op het kruispunt van twee hoofdtransportroutes. Ook de directe nabijheid van potentiële verladers is doorslaggevend geweest voor deze keuze.

De OTA is een concrete invulling geïnitieerd door de Van Uden Groep. De inrichting is gedetailleerd in beeld en daarom wordt ook gekozen voor een gedetailleerde bestemming van dit deelgebied. Dit geldt ook voor de N207 die ten gevolge van de OTA om wordt gelegd.



Afbeelding 21. Huidige situatie en voorstel toekomstige situatie OTA

Alphen aan den Rijn vervult een belangrijke functie in de logistieke keten van verschillende bedrijven in de regio. Voor Alphen aan den Rijn betekent de overslagterminal een project waarmee voor grote ondernemingen in de regio een efficiëncyslag wordt geboden. Voor hun goederenvervoer naar distributiecentra hoeven zij namelijk geen lege containers meer over de weg te laten rijden. Daardoor worden onnodige vrachtautoritten van en naar Rotterdam voorkomen.

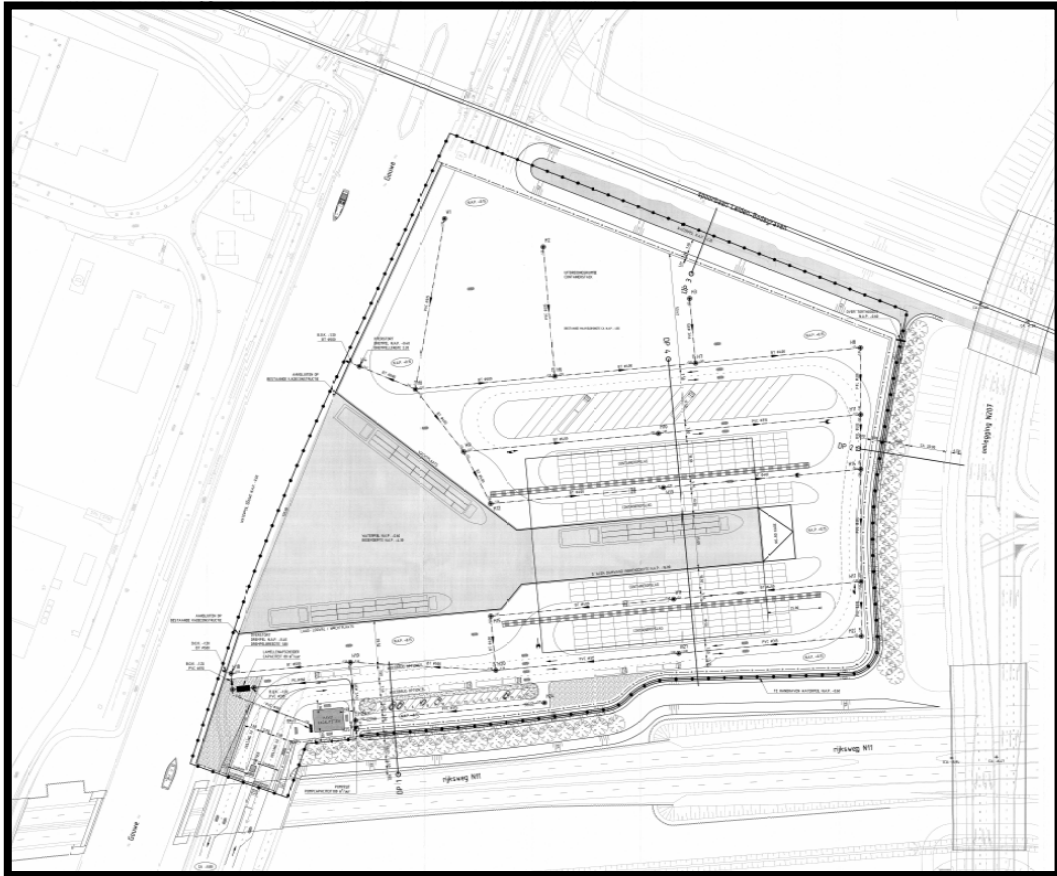
De realisatie van de overslagterminal past binnen het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en van de provincie Zuid-Holland om het vervoer over water te stimuleren. Dit geldt zeker voor de Gouwe en de Oude Rijn, waar de laatste jaren een daling van vervoer merkbaar was. De OTA levert een belangrijke milieuwinst op, doordat er minder vrachtwagens nodig zullen zijn voor dezelfde hoeveelheid aan goederenvervoer. Zo wordt de leefbaarheid in de regio bevorderd en zal de luchtverontreiniging (uitstoot van CO₂ en NO₂) naar verwachting afnemen. Ook wordt de bereikbaarheid in de regio en van de hoofdwegen verbeterd.

Inrichting

Het OTA-terrein ligt ingesloten door infrastructuur, de Gouwe, de spoorlijn Utrecht-Leiden, de N11 en de nieuwe 207. Op dit ingesloten gebied zal de overslagterminal worden gerealiseerd die bestaat uit een havendeel en het opslagterrein/de terminal.

Het havendeel van de overslagterminal zal bestaan uit een zwaairom en een bassin waar twee schepen tegelijk kunnen afmeren voor het laden en lossen van containers en wissellaadbakken. Het bassin wordt aan beide kanten ontsloten door wegen, zodat vrachtauto's van en naar de locatie kunnen voor het laden en lossen. De terminal zal worden gebruikt voor het verladen van containers van vrachtauto naar schip. Ook wordt de mogelijkheid geboden om met wissellaadbakken (*roll on - roll off* systeem) goederen te behandelen. Langdurig stallen van containers zal niet mogelijk zijn. De containers worden met kranen op de schepen geladen. De maximale stapelhoogte op de kade is drie containers (ongeveer zevenenhalve tot maximaal negen meter). De aanwezige kranen zullen met ruim 26,5 meter hoogte beeldbepalend zijn.

Het meest bepalend voor de inrichting van het plangebied is de locatie van de haven en de zwenkrom. De locatie zoveel mogelijk naar het zuiden en zo recht mogelijk het plangebied in, is vanuit nautische, logistieke, ruimtelijke en milieuhygiënische aspecten de meest gunstige. De gemeente heeft gekozen voor een uitwerking met een groene aankleding ten behoeve van een zorgvuldige inpassing in de omgeving.



Afbeelding 22. Definitief ontwerp OTA. Bron: Van Uden Groep.



Afbeelding 23. Toekomstperspectief voor de overslagterminal. Bron: Van Uden Groep

Groen

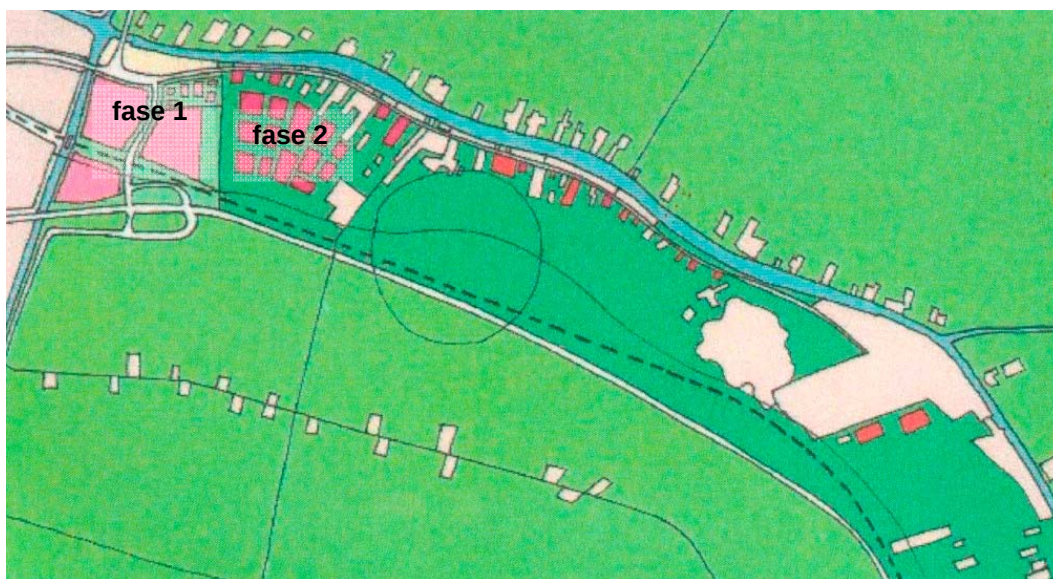
Het terrein van de OTA wordt rondom 'ingepakt' met groene randen. Zo wordt de zone langs de Gouwe (ter weerszijden van de zwaaihoek) groen ingericht en geschikt gemaakt voor recreatie (wandelen, vissen, schepen kijken). De bestaande essenbeplanting op het OTA-terrein langs de Gouwe is verwijderd, voor zover dit noodzakelijk was voor de

zichtlijn vanuit de in-/uitvarende schepen naar de Gouwe. Langs de N11 en de nieuwe N207 wordt een groene begeleiding aangebracht in de vorm van bomen. Langs het spoor wordt wel een groenzone aangebracht in de vorm van een natuurlijke oever maar geen opgaande beplanting.

Het bestaande fietspad langs de Gouwe zal worden omgeleid. Een deel van het oude fietspad (tussen spoor en havenkom) kan worden benut voor de ontsluiting van de oeverzone.

5.4.2 Bedrijventerrein Steekterpoort

Dit bedrijventerrein vormt onderdeel van de Oude Rijnzone en bestaat uit twee fasen. Alleen de eerste fase valt binnen dit bestemmingsplan, maar vormt uiteindelijk één geheel met de tweede fase. Daarnaast wil de gemeente een mix van bedrijven toelaten binnen de tweede fase die goed kan aansluiten op de Overslag Terminal Alphen (OTA). Voor de rest van het Steekterweggebied wordt geen grootschalige verstedelijking beoogd.



Afbeelding 24. Koersvariant 1 Steekterweggebied. Bron: Strategische verkenning Steekterweg.

Ambitie

Alphen aan den Rijn en de regio heeft naar verwachting in de nabije toekomst een tekort aan bedrijventerreinen. Met de komst van de OTA en de verlegging van de N207 ontstaat tussen het spoor en de Steekterweg een logische plek voor een bedrijventerrein wat in de behoefte tegemoet kan komen.

Er wordt gesproken over een 'hoogwaardig' bedrijventerrein omdat het hier gaat om één van de entrees van Alphen aan den Rijn en misschien wel de belangrijkste entree, vanaf de N11 naar het centrum. Daarnaast zal de doorgaande verkeersstroom van de N207 dwars door dit bedrijventerrein gaan. De gemeente Alphen aan den Rijn maakt zich dan ook hard voor de ontwikkeling van een innovatief bedrijventerrein dat met intensief ruimtegebruik en duurzaam parkmanagement als voorbeeld moet dienen voor de toekomstige bedrijvigheid in en rond het Groene Hart. In eerdere studies is gezocht naar een invulling met een meerlaags bedrijventerrein. Dit kan gezien worden als een voorbeeld van de ambitie op dit terrein.

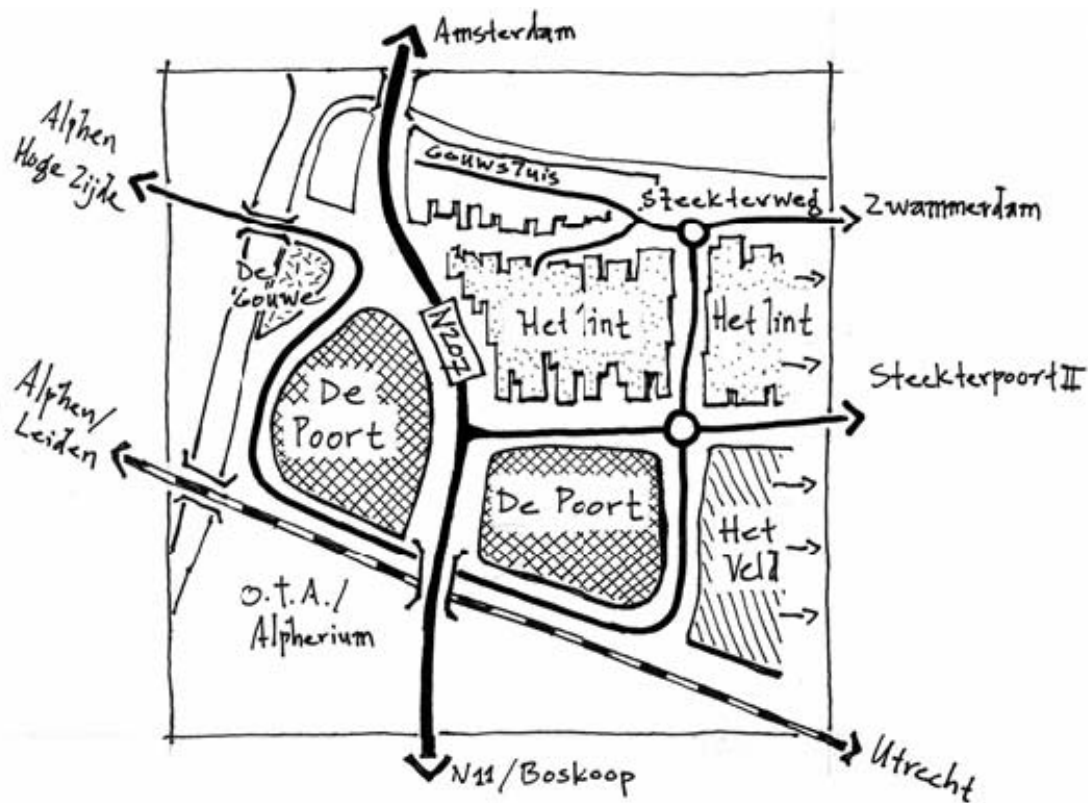
De verwachting is dat in de toekomst goede bedrijfsterreinen steeds schaarser zullen worden. Daarnaast wordt de druk op de groene ruimten in Nederland ook steeds sterker door oprukkende woningbouw, infrastructuur en andere functies. Vanuit dit gegeven zijn een aantal kernaandachtspunten opgesteld:

- kansen van multimodaal knooppunt benutten; eventueel relatie aanbrengen met komst van een containerterminal aan de Gouwe;
- ruimtelijke kwaliteit;
- efficiënt, intensief en duurzaam ruimtegebruik;
- clustering van bedrijvigheid;
- regionale functie

Naast het aspect innovatief vormt duurzaamheid een belangrijk aspect voor Steekterpoort. Uitgangspunt bij de ontwikkeling is een intensief en flexibel ruimtegebruik en collectief gebruik van materieel, faciliteiten en diensten. Ook een collectief ingerichte en beheerde buitenruimte is hier van toepassing waardoor een sterke eenheid ontstaat voor heel Steekterpoort.

Stedenbouwkundige uitgangspunten

De hoofdstructuur wordt gedomineerd door de verkeersinfrastructuur, waaronder de verlegde N207. Deze route loopt dwars door het plangebied en splitst het gebied in meerdere delen. Dit wordt extra aangezet door het forse hoogteverschil tot circa 7 meter ten opzichte van het overige terrein. Bij de ontwikkeling van dit bedrijventerrein moet constant rekening worden gehouden met het feit dat het hier gaat om dé poort van Alphen aan den Rijn. Door dit gebied komt een grote stroom mensen die slechts voor een (zeer) klein deel de bestemming van het bedrijventerrein zelf heeft. Het grootste aantal zal doorgaand zijn naar het centrum van Alphen, de noordelijke wijken van Alphen en het buitengebied via de Steekterweg. Hier moet dus een hoogwaardige entree komen waar Alphen aan den Rijn trots op kan zijn. Naast 'de Poort', aan weerszijden van de verlegde N207, worden nog onderscheiden de deelgebieden 'de Gouwe', 'Het Lint' en 'het Veld'.



Afbeelding 25. Deelgebieden Steekterpoort I

Deelgebied 'De Poort'

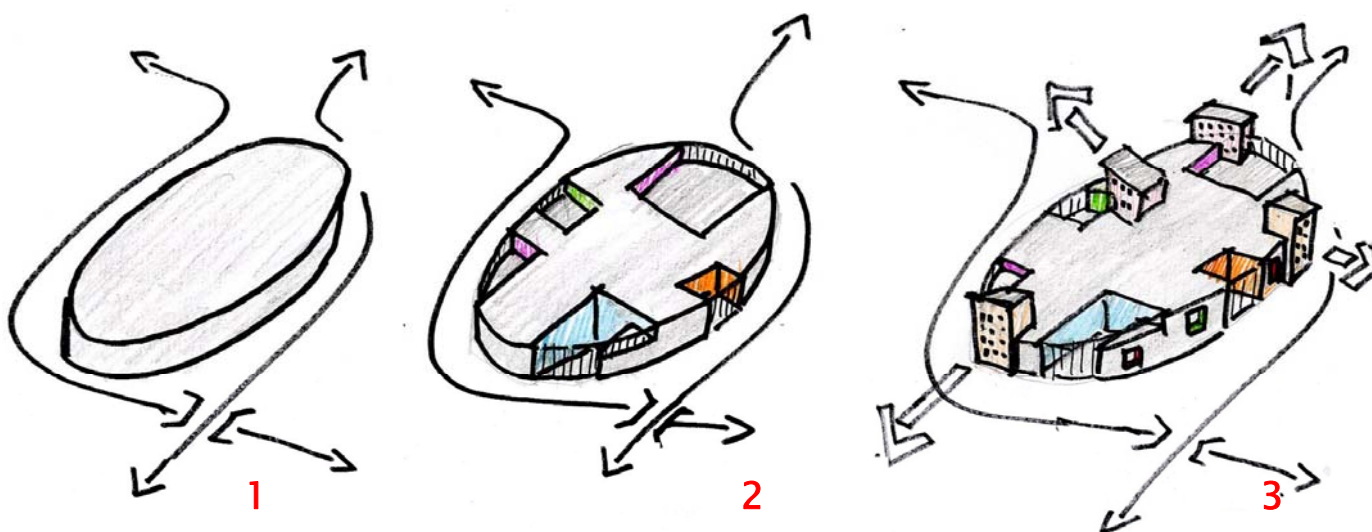
Aan weerszijden van de verlegde N207 ontstaan als het ware twee door infrastructuur omsloten 'eilanden', welke beiden op slechts één punt worden aangetakt op de onderliggende infrastructuur. Daarbij wordt gestreefd naar intensief grondgebruik. Van alle zijden omsloten en zijnde de 'Poort' tot Alphen, vereist dit gebied een stedelijke uitstraling met bijzondere bebouwing, extra hoogteaccenten en een alzijdige oriëntatie.

Om te komen tot dit beeld geldt een aantal basisregels:

1. De omliggende infrastructuur is leidend voor de vormgeving van massa. Als basis geldt daarom, dat de bebouwing deze infrastructuur begeleidt door gesloten rooijlijnen,

over de hoogte van minimaal twee bouwlagen. Verder moet de bouwmassa reageren op de verschillende hoogtes van het omliggend maaiveld. Onderzocht moet worden of de taluds tussen de wegen en het gebouw aangevuld kunnen worden tot op het niveau van de weg, opdat de gebouwen visueel steviger in het (infrastructurele) landschap komen te staan en de omliggende infrastructuur daadwerkelijk begeleid wordt door 'straatwanden'.

2. Entrees, buitenruimte, expeditiedocks etc. worden allen binnen de contouren van de rooilijn opgelost, waarbij de 'straatwand' zo min mogelijk wordt aangetast. 'Gaten' in het bouwblok worden bouwkundig vormgegeven.
3. Verdere gevelgeleding vindt plaats door het toevoegen van (hoogte)accenten, eventueel iets buiten de gevellijn, welke reageren op de stedenbouwkundige context, zoals bijvoorbeeld het vormgeven van 'de Poort' of voor het opvangen van belangrijke (zicht)assen. Verder dienen grootschalige gevelvlakken gebroken te worden door 'vensters' of erkers, die iets van het bedrijfsproces achter de gevel tonen.



Afbeelding 26. Drie basisregels in deelgebied "De Poort"

Deelgebied 'De Gouwe'

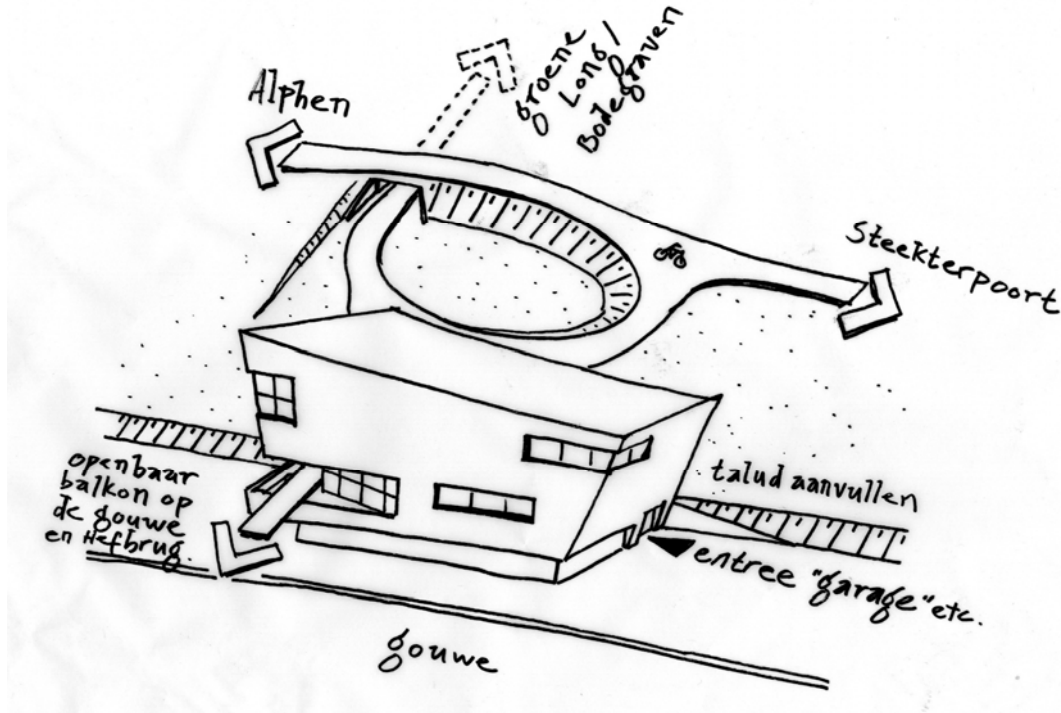
In de oksel tussen de Gouwe, de hefbrug en de Boskoopseweg is de provincie Zuid-Holland voornemens een nieuw onderkomen ten behoeve van een regionaal brugbedieningscentrum te realiseren. Dit ter vervanging van het huidige, tijdelijke brugbedieningscentrum.

Temidden van het relatief grootschalige (water)infrastructurele landschap wordt voor deze plek ruimte voorzien voor een meer landschappelijke terreinvulling met daarin een enigszins sculpturaal maar sober gebouw. Het gebouw dient daarom sterk geënt te zijn op bestaande landschappelijke structuren zoals uiteraard de Gouwe en secundair op het omliggende infra-landschap met zijn taluds. Gedacht wordt aan een tweelaags gebouw, op gepaste afstand van de Hefbrug. De hefbrug moet immers zoveel mogelijk tot zijn recht kunnen blijven komen. Mogelijk kan door aanvulling van de taluds aan de Boskoopseweg, de begane grondlaag in het landschap worden opgenomen. Feitelijk sluit de 1^e verdieping aan de oostzijde dan aan op 'wegniveau'.

Het gebouw moet zich echter wel blijven uitspreken en niet 'onzichtbaar' worden. Gezien het sterk verticale karakter van de (staanders van) de hefbrug wordt voor het brugbedieningscentrum juist meer aan een zekere horizontaliteit in de gevelopbouw gedacht. Verder dient het gebouw te refereren aan zijn 'nautische' functie. Veel terugkerende thema's hierbij zijn een naar boven toe uitbuigende gevel, uitkragingen, relatief smalle gebouwvoet, en veelal horizontaal gerichte strookvormige vensters. Thema's dus die het uitzicht en de visuele controle op de omgeving verbeelden, waarbij

echter wel rekening moet worden gehouden met de privacy van de bewoners aan de overzijde van de Gouwe.

De fraaie ligging van het provinciale terrein pal onder de hefbrug, aan het water, biedt aanleiding om na te denken over een bredere functie van de buitenruimte. Liggend aan het fietsknooppuntennetwerk heeft de plek potentie als recreatief rustpunt. Ook voor werknemers van toekomstige bedrijven kan het terrein meerwaarde geven als pauzeplek en uitloopegebied aan het water, via een tunneltje aansluitend op de 'groene long'.



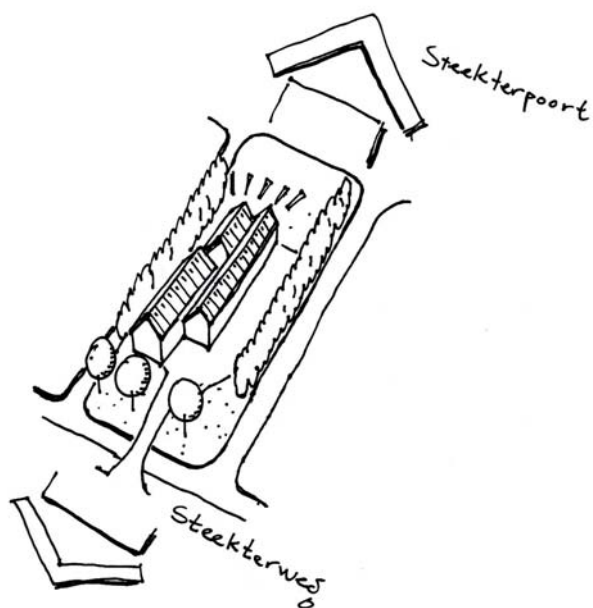
Afbeelding 27. Impressie deelgebied "De Gouwe"

Deelgebied 'Het Lint' (Steekterweg)

Aan de noordzijde van Steekterpoort is de lintbebouwing van de Steekterweg een belangrijke grens. Hier komt een overgangszone die bestaande bebouwing op kan nemen en sterk aansluit op het huidige karakter van de Steekterweg. Er is in dit gebied dan ook gekozen voor een lagere bebouwingshoogte en -intensiteit, en een lagere bedrijfscategorie. Groen zal in dit gebied een dominante rol spelen en dat wordt gestart door het aanbrengen van een „groene long“, daar waar deze zone de N207 raakt.

'Het Lint' moet in feite een voortzetting van het bestaande bebouwingslint langs de Steekterweg inhouden. De kavel- en slotenstructuur moet grotendeels intact blijven, waarbij de groene omkadering met streekeigen beplanting wordt versterkt. Voor nieuwe ontwikkelingen kan gedacht worden aan relatief kleinschalige woon-werkkavels, waarbij het woongedeelte aan de zijde van de Steekterweg een plek krijgt, met daarachter bedrijfsloodsjes. De kavels worden aan de voorkant ontsloten vanaf de Steekterweg. Echter, ook de achterkant, begrensd door de nieuwe infrastructuur leidend naar de verlegde N207, moet representatief zijn.

Bebouwing moet de lengterichting van het onderliggende slagenlandschap haaks op de Oude Rijn ondersteunen, en zal dan ook langwerpig van aard zijn. Daarbij wordt uiterlijk gerefereerd aan de typologie van de (Zuid-Hollandse) boerderij, zoals ook elders langs het lint van de Steekterweg. Een zadeldak in de lengterichting van de kavel is daarom verplicht. Waar ten behoeve van de bedrijfsvoering eventueel extra breedte is benodigd, kan ruimte worden behaald door twee 'boerderijen' parallel aan elkaar te plaatsen (boerderij-zomerhuis). De uitstraling en materialisering is duurzaam en ambachtelijk, 'eigentijdse' elementen, glaspartijen en andere provocaties van het traditionele archetype zijn echter welkom. Deelgebied 'het Lint' zal qua aard en uitstraling zijn vervolg dienen te krijgen in de tweede fase van Steekterpoort.



Afbeelding 28. kavelprincipe deelgebied "Het Lint"

Deelgebied 'Het Veld'

Dit deelgebied aan de oostrand van het plangebied vormt (samen met fase 2) een overgang naar het landelijk gebied. Dit gebied wordt minder stedelijk ingezet waarbij het onderliggende slagenlandschap als één van de inspiratiebronnen dient. Groen en water spelen hier een belangrijke rol.

6 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

De uitvoering van bestemmingsplan Steekterpoort I omvat de ontwikkeling van de Overslag Terminal Alphen aan den Rijn (OTA), een aanpassing van de wegenstructuur en de ontwikkeling van een bedrijventerrein. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is als volgt gewaarborgd:

- de OTA wordt ontwikkeld door een private initiatiefnemer.
- voor de gebiedsontwikkeling Steekterpoort heeft de gemeente een projectsamenwerkingsovereenkomst gesloten met de Provincie Zuid Holland. Conform de overeenkomst is de Provincie verantwoordelijk voor de aanpassing van de provinciale wegenstructuur. Dat wil zeggen het aanpassen van de N207 en de aansluiting op de N11.
- ten behoeve van de uitvoering van de gemeentelijke werkzaamheden en bijdragen heeft de gemeente een grondexploitatie opgesteld. Om het verwachte tekort op de grondexploitatie af te dekken is een voorziening getroffen ten laste van de algemene reserve. De grondexploitatie omvat de verwerving en ontwikkeling van de gronden en de gronduitgifte ten behoeve van de realisatie van het bedrijventerrein.

Het kostenverhaal voor de uitvoering van het bestemmingsplan Steekterpoort I is verzekerd doordat de gemeente zelf grondeigenaar is van de te ontwikkelen gronden of een anterieure overeenkomst heeft gesloten met de particuliere eigenaar. Een exploitatieplan is daarom niet vereist. Dit zou in de toekomst wel het geval kunnen zijn voor de gebieden waarop een wijzigingsbevoegdheid ligt. De gemeente is geen grondeigenaar van deze percelen en er is nog geen anterieure overeenkomst in de zin van de Wro voor af gesloten. Op moment dat van de wijzigingsbevoegdheid gebruik wordt gemaakt, moet een anterieure overeenkomst of een exploitatieplan in de zin van de Wro worden afgesloten.

7 JURIDISCHE ASPECTEN

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de planvorm, de opbouw en inhoud van de regels en de plankaart/verbeelding van het bestemmingsplan "Steekterpoort I". Het hoofdstuk is te beschouwen als een leeswijzer.

7.2 Planvorm

Voor de bouw en aanleg van de Overslagterminal Alphen aan den Rijn (OTA) en de verlegging van de N207, fase A, heeft de gemeenteraad op 27 september 2007 vrijstelling verleend op grond van artikel 19 lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit besluit is in het bestemmingsplan vertaald door middel van een globale eindbestemming voor de inpassing van de OTA en een gedetailleerde bestemming voor het wegtracé.

De OTA en de aanpassing van de N207 Noord lopen vooruit op de ideevorming en ontwikkeling van het bedrijventerrein ten noorden van de spoorlijn. Gekozen is voor een bestemming met directe bouw- en gebruiksrechten. Daarmee geeft de gemeente een redelijke mate van vrijheid van invulling van het terrein voor bedrijven binnen de gestelde kaders (maximale bouwhoogte, maximaal bebouwingspercentage). Op basis van deze bestemming kunnen burgemeester en wethouders omgevingsgunningen verlenen en in voorkomend geval handhaven optreden tegen overtreding van de gebruiksregels.

De zone langs de Steekterweg heeft de gebiedsaanduiding "Wro-zone – wijzigingsgebied 1". Volgens de regels van dit bestemmingsplan kan de bestemming van de aangeduide gronden gewijzigd worden in 'Bedrijventerrein' met bedrijven tot categorie 2 uit de bedrijvenlijst.

De percelen aan de Oostgouweweg 4 en 5 hebben de gebiedsaanduiding "Wro-zone - wijzigingsgebied 2" respectievelijk "Wro-zone - wijzigingsgebied 3". Dit onderscheid is gemaakt om een zonering van bedrijfscategorieën toe te passen. Hierbij is rekening gehouden met de woningen in de directe omgeving. Dit heeft als gevolg dat binnen gebied 3 bedrijven tot categorie 3.2 uit de bedrijvenlijst zijn toegestaan en binnen gebied 2 tot categorie 3.1 van de bedrijvenlijst.

7.3 Bestemmingen

Het bestemmingsplan kent naast een aantal algemene regels, zoals begripsomschrijvingen en regels over de wijze van meten, zeventien bestemmingen. Hieronder volgt een beknopte toelichting per bestemming. In de regels worden de zich in het plangebied bevindende archeologische waarden beschermd ter voldoening aan het bepaalde in de Monumentenwet 1988. In de voorgaande hoofdstukken is hieraan aandacht geschonken.

Artikel 3 Bedrijf – Aannemersbedrijf

Het bestaande aannemersbedrijf van Gebr. P. Vos BV is op maat bestemd. Wel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders. Met die bevoegdheid kan de bestemming worden gewijzigd naar bedrijventerrein. Deze bevoegdheid geldt ook voor de bestemming Tuinen, Water en Wonen.

Artikel 4 Bedrijf – Assemblagebedrijf

Het bestaande Assemblagebedrijf aan de Oostgouweweg 5 (Post) is op maat bestemd. Ook hier is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders. Met die bevoegdheid kan de bestemming worden gewijzigd naar bedrijventerrein.

Artikel 5 Bedrijf - Handel en reparatie

Het bestaande bedrijf dat afvalstofpersen verhandelt en repareert aan de Oostgouweweg 4, De Breuk, is op maat bestemd. Ook hier is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders. Met die bevoegdheid kan de bestemming worden gewijzigd naar bedrijventerrein.

- Artikel 6** *Bedrijf - haven*
Deze bestemming biedt naast een containerhaven onder meer ruimte voor water, kades en kademuren, containeropslag, aanlegplaatsen ten behoeve van de scheepvaart, kranen, wegen, voet- en fietspaden en groenvoorzieningen.
In de bestemmingsomschrijving (lid 1) is een aantal voorwaarden opgenomen uit het milieueffectrapport, dat voor de aanleg van de OTA en de aanpassing van de N207 Noord is opgesteld (artikel 7.35 Wet milieubeheer). Het gaat hierbij vooral om de aanleg van groenvoorzieningen en natuurcompensatie. De bestemming kent naast regels over het gebruik ook bouwregels.
- Artikel 7** *Bedrijf – Nutsbedrijf*
Het nog op te richten brugbedieningsgebouw nabij de hefbrug krijgt de bestemming bedrijf – nutsbedrijf. De omvang van het gebouw is beperkt qua oppervlakte en hoogte.
- Artikel 8** *Bedrijventerrein*
Het grootste deel van het geplande bedrijventerrein is bestemd tot Bedrijventerrein. De bestemming kent een zoneringsregeling voor milieubelastende bedrijven. Hoe dichter bij de bestaande woonbebouwing, hoe lager de toegestane milieubelasting.
- Artikel 9** *Bedrijventerrein – Lint*
Deze bestemming staat bedrijven toe tot maximaal categorie 2 of 3.1. Ook zijn, mits aangeduid, bedrijfswoningen toegestaan binnen deze bestemming.
- Artikel 10** *Groen*
De bestemming Groen is opgenomen om een aantal groene gebieden te realiseren. Vooral in en nabij de infrastructuur zijn groenzones gepland.
- Artikel 11** *Gasleiding*
Deze bestemming geldt voor het deel van de ondergrondse gastransportleiding welke langs de N11 is gelegen. De reden voor een hoofdbestemming is dat het belang van bescherming van de gasleiding op deze gronden het zwaarst weegt. Binnen de bestemming valt ook de belemmeringsstrook van 5 meter breed aan weerszijden van de leiding.
- Artikel 12** *Tuin*
De bestaande tuinen in het plangebied zijn als zodanig bestemd.
- Artikel 13** *Verkeer*
De infrastructuur voor het wegverkeer is bestemd tot Verkeer.
- Artikel 14** *Verkeer - railverkeer*
De spoorweg is als zodanig bestemd. Daar waar de spoorweg de bestemming Verkeer kruist, is dit mogelijk gemaakt in de regels.
- Artikel 15** *Water*
De bestaande watergangen in het plangebied zijn als zodanig bestemd.
- Artikel 16** *Water - vaarweg*
Deze bestemming voorziet een deel van de Gouwe van een planologische regeling.
- Artikel 17** *Wonen*
De bestaande woningen zijn als zodanig bestemd.

Artikel 18 Leiding - Gas (dubbelbestemming)

De rest van de gastransportleiding inclusief de belemmeringenstrook (zie de beschrijving bij artikel 11) is als dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen.

Artikel 19 Leiding – Hoogspanning (dubbelbestemming)

In het plangebied bevindt zich ook een ondergrondse hoogspanningsleiding. Net als bij de gasleiding heeft ook deze hoogspanningsleiding een beschermingszone.

Artikel 20 Waterstaat – Waterkering

Langs de Gouwe en de Oude Rijn komen waterkeringen voor. Om deze te beschermen zijn de waterkeringen bestemd.

8 OVERLEG EN INSPRAAK

Het voorontwerpbestemmingsplan Steekterpoort I is op basis van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening verstuurd naar diverse (overheids)instanties. Daarvan hebben er zeven inhoudelijk op het plan gereageerd. Drie instanties hebben schriftelijk aangegeven geen opmerkingen te hebben over het voorontwerpbestemmingsplan (nummers 16 t/m 18).

Het plan heeft in de periode van 19 november tot en met 30 december 2009 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn acht schriftelijke inspraakreacties ingediend. In de inspraak- en vooroverlegnota van het bestemmingsplan zijn alle reacties samengevat weergegeven. Per onderdeel volgt het gemeentelijk commentaar.

9 BIJLAGEN

- 1. Ruimtelijke onderbouwing OTA en verlegging N207**
- 2. Besluit Wet voorkeursrecht Gemeente**
- 3. Groencompensatieplan**
- 4. Flora en faunaonderzoek, Crex, 2003**
- 5. Flora en faunaonderzoek, Oranjewoud 2007**
- 6. Onderzoek externe veiligheid, Cauberg Huygen, 2009**
- 7. Rapport 'Steekterpoort - aanvullend akoestisch onderzoek', opgesteld door RBOI, d.d. 30 maart 2010, nr. 104.14721.00**

Gemeente

Alphen aan den Rijn



Stadhuisplein 1 - Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn

T 14 0172

F 0172 - 465 485

E gemeente@alphenaandenrijn.nl