

Nota beantwoording inspraakreacties en
overleg voorontwerp bestemmingsplan
Maximabrug

November 2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
	1.1 Aanleiding	
	1.2 Kader	
	1.3 Variantenstudie	
	1.4 Doelstelling	
	1.5 PlanMER	
	1.6 Verhouding Maximabrug en rondweg	
	1.7 Breedte van de brug	
	1.8 Hoogte van de brug	
2.	Voorontwerp bestemmingsplan Maximabrug.....	6
3.	Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening.....	7
4.	Lijst met binnengekomen inspraakreacties	11
5.	Behandeling van de inspraakreacties.....	13
6.	Reacties/Adviezen in het kader van het planMER	57

1 Inleiding

In deze nota treft u de samenvatting van de inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan Maximabrug en de reactie van de gemeente daarop aan. Ook zijn de reacties in het kader van het planMER opgenomen in deze nota.

Voordat de inspraakreacties worden behandeld, gaan wij in op een aantal belangrijke onderwerpen uit de inspraakreacties.

1.1 Aanleiding

Al vele jaren hebben de kern Koudekerk aan den Rijn van de gemeente Rijnwoude, de Gnephoek en Ridderveld in Alphen aan den Rijn overlast van vrachtverkeer. Door vrachtwagenbewegingen van en naar industrieterrein Hoogewaard, de ontwikkeling van Rijnpark maar ook vanwege sluipverkeer treedt milieuoverlast (geluid, luchtkwaliteit, trillingen) op en ontstaan gevaarlijke verkeerssituaties. De gemeenten Alphen aan den Rijn en Rijnwoude hebben besloten tot de realisatie van een extra oeververbinding over de Oude Rijn. De brug heeft de werknaam “Maximabrug”.

1.2 Kader

Binnen het Integraal Ruimtelijk Programma “De Oude Rijnzone “ is de realisatie van een nieuwe oeververbinding over de Oude Rijn tussen de kernen Koudekerk aan den Rijn en Alphen aan den Rijn een belangrijk onderdeel. De brug maakt onderdeel uit van de ‘Transformatievisie Oude Rijnzone’ en is als uitvoeringsafspraken opgenomen in het vastgestelde uitvoeringsplan (ontwikkelstrategiekader) van de Oude Rijnzone.

1.3 Variantenstudie

Op 31 maart 2011 hebben de gemeenteraden van Alphen aan den Rijn en Rijnwoude besloten om locatie 2 als voorkeurslocatie voor de brug vast te stellen en locatie 1 als alternatief te beschouwen. Aan de college's is gevraagd een voorontwerp te maken, een PlanMER op te stellen en de eventuele inpassing bij de Landlustweg nader te onderzoeken. Op basis van het voorontwerp zou een definitieve keuze worden gemaakt over de realisatie van de brug en de financiële dekking van de brug. Beide locaties voor de Maximabrug zijn tot op het niveau van een voorontwerp uitgewerkt en op milieueffecten (planMER) onderzocht.

Op basis van de onderzoeksresultaten voor de lange termijn is door beide gemeenteraden op 29 maart 2012 besloten om de brug op locatie 1A te realiseren.

1.4 Doelstelling

De brug over de Oude Rijn zorgt voor verbetering van de verkeersveiligheid in Koudekerk aan den Rijn, de leefkwaliteit en bereikbaarheid van de gemeenten en vergroot daarmee de economische vitaliteit. De brug ontsluit zwaar verkeer van en naar het industrieterrein Hoogewaard en verstopt niet langer de omgeving van de Koudekerkse brug. Daarnaast is de brug in de toekomst een onmisbare schakel in de voltooiing van de rondweg rond Alphen aan den Rijn.

1.5 PlanMER

De gemeenten hebben besloten om een vrijwillig planMER op te stellen. Het planMER wordt aan het bestemmingsplan gekoppeld en beschrijft de situatie over 10 jaar (korte termijn). Met betrekking tot het voornemen om een brug te realiseren is een vrijwillige planMER-procedure doorlopen met 3 basisalternatieven (te weten 1A, 1B en 2). Dat planMER is op 21 december 2011 opgeleverd, ter inzage gelegd en ter toetsing aan de Commissie voor de m.e.r. voorgelegd waarop een positief toetsingsadvies is gegeven. De Maximabrug vormt later een onmisbare schakel in de eventuele voltooiing van de rondweg van Alphen aan den Rijn. Omdat er nog geen besluitvorming is over de aanleg van de rondweg zijn de lange termijn effecten formeel geen onderdeel van het planMER. In de planMER van december 2011 is wel een doorkijk gegeven naar de consequenties van de rondweg voor de effectbeoordelingen. Daaruit blijken belangrijke effectverschuivingen waarop de gemeenten de lange termijn effecten nader heeft laten uitwerken in een separaat rapport: 'Maximabrug lange termijn' dat in januari 2012 is opgeleverd.

Beide onderzoeken zijn uiteindelijk geïntegreerd in één overkoepelend milieuraapport (mei 2012) dat bij het voorontwerp bestemmingsplan is bijgesloten. Als aanvulling op de eerdere rapportages zijn mitigerende maatregelen¹ voor verkeer op de Gnephoek kwalitatief uitgewerkt. Ook zijn er aanvullingen verwerkt naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en de zienswijzen.

1.6 Verhouding Maximabrug en rondweg

Belangrijkste is dat er nog geen besluitvorming over de voltooiing van de rondweg heeft plaatsgevonden. De mogelijke aanleg is daarom geen onderdeel van de planMER procedure en het bestemmingsplan voor de aanleg van de Maximabrug. Verwacht wordt dat de realisatie van de rondweg niet binnen de bestemmingsplanperiode van 10 jaar plaats zal vinden.

De Maximabrug vormt de verbinding over de Oude Rijn bij de eventuele voltooiing van de rondweg van Alphen aan den Rijn. Omdat er nog geen besluitvorming over de aanleg van dit deel van de rondweg heeft plaatsgevonden is het tracé alleen indicatief aan te geven.

Gedacht wordt aan een kleine en mogelijk nog aanvullend een grote rondweg. Er zijn echter nog andere ontsluitingsroutes door de Gnephoek en aansluiting op de N207 mogelijk. De kleine rondweg sluit aan op de Burgemeester Bruins Slotsingel in de wijk Ridderveld. De grote rondweg zal noordelijk lopen door de polder De Gnephoek, en zal de Heimanswetering passeren om vervolgens op de N207 aan te sluiten. De mogelijke voltooiing van de rondweg op de lange termijn betekent een verdrievoudiging van de verkeersintensiteiten op de Maximabrug en een nieuwe weg door de polder Gnephoek.

¹ Maatregelen ter voorkoming of reductie van de negatieve effecten van een besluit of feitelijk handelen.

Het eventueel aanleggen van de rondweg speelt een belangrijke rol bij de effectbeoordelingen van de alternatieven. Daarom is in het planMER ook inzicht gegeven in de consequenties voor de effectbeoordeling van de planMER alternatieven in geval de rondweg wel wordt gerealiseerd met de kleine- en grote rondweg.

1.7 Breedte van de brug

De brug wordt gerealiseerd om op de korte termijn de verkeerssituatie in Koudekerk aan den Rijn te verbeteren, het bedrijventerrein Hoogewaard beter te ontsluiten en rekening te houden met de ontwikkeling van woningbouwlocatie Rijnpark. In een latere fase moet de brug in combinatie met de Alphense rondweg de verkeer- en leefbaarheidproblematiek in Alphen aan den Rijn oplossen. Aan de zuidzijde van de brug sluiten meerdere wegen op de brug aan. Aan de noordzijde is rekening gehouden met op de lange termijn een aansluiting op de Alphense rondweg naar de N207 en een aansluiting van de rondweg op de Burgemeester Bruins Slotsingel.

De aansluitingen op het toekomstige tracé zorgen voor een dusdanig hoge verkeersintensiteit dat de brug 2x2-rijstroken wordt aangelegd. Dit om te voorkomen dat de brug op de lange termijn als bottleneck in de totale wegenstructuur gaat fungeren. Ter vergelijking: de intensiteit op de Maximabrug zal vergelijkbaar zijn met die van de Albert Schweitzerbrug waar ook een 2x2-baans noodzakelijk is.

1.8 Hoogte van de brug

Met betrekking tot de hoogte van de brug kan het volgende worden opgemerkt: de provincie als waterbeheerder eist, conform het provinciale vaarwegenbeleid, een doorvaarthoogte van 7,0 meter voor deze locatie. Na intensief overleg heeft de provincie aangegeven dat voor de locatie van de Maximabrug een uitzonderingshoogte van 5,5 meter mag worden toegepast. Dit is echter de minimale hoogte. De minimale doorvaarthoogte van 5,5 meter geldt dan ook als maatgevende randvoorwaarde bij de verdere onderzoeken.

Daarnaast worden de oeverwegen, de Hoorn en de Gnephoeckweg, ongelijkvloers gekruist vanwege de hoge verkeersintensiteit op de Hoorn en in de toekomst het Maximabrug tracé. De minimale doorrijdhoogte van de oeverwegen is 4,60m. Een lage brug vanuit dit opzicht is dus ook niet mogelijk vanwege de verkeersdoorstroming.

2. Voorontwerp bestemmingsplan Maximabrug

In de periode na besluitvorming in maart 2012 over de locatiekeuze, is een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan maakt het in de toekomst planologisch mogelijk om de brug te realiseren. Het bestemmingsplan ziet alleen op de realisatie van de brug en de aansluitende wegen en voorziet niet in een planologisch kader voor een rondweg.

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft in de periode van 7 juni tot en met 18 juli 2012 ter inzage gelegen. Binnen deze periode hebben 23 belanghebbenden uit (de omgeving van) het plangebied schriftelijke gereageerd.

Eveneens is het voorontwerp bestemmingsplan Maximabrug op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan diverse (overheids)instanties. Daarvan hebben er 4 inhoudelijk op het plan gereageerd.

Op 19 juni 2012 is er een informatieavond georganiseerd.

3. Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening

Het voorontwerp bestemmingsplan Maximabrug is op basis van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan diverse (overheids)instanties. Daarvan hebben er 4 inhoudelijk op het plan gereageerd.

1. Hoogheemraadschap van Rijnland
2. Regionale brandweer, veiligheidsregio Hollands Midden
3. Rijksgebouwendienst, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
4. Provincie Zuid-Holland

De reactie van de gemeente is cursief toegevoegd.

1. Hoogheemraadschap van Rijnland

Het hoogheemraadschap van Rijnland geeft aan dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Reactie gemeente

De gemeente is blij met het positieve advies. Het hoogheemraadschap als bevoegd gezag zal worden betrokken bij de verdere plantontwikkeling en realisatie.

2. Regionale brandweer, veiligheidsregio Hollands Midden

Het bestemmingsplan is getoetst op punten die van belang zijn in het kader van brandveiligheid. Er zijn geen bezwaren tegen het vaststellen van het bestemmingsplan. Wel wordt gewezen op het feit dat in de uitvoeringsfase van het project rekening gehouden moet worden met de eisen ten aanzien van bereikbaarheid en bluswatervoorziening.

Reactie gemeente

De gemeente is blij met het positieve brandveiligheidsadvies. De (regionale) brandweer zal worden betrokken bij de verdere uitvoering van de plannen.

3. Rijksgebouwendienst, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Aangegeven wordt dat er sinds februari 2012 gesprekken met de gemeente plaatsvinden over het parkeerterrein van de penitentiaire inrichting (hierna kortweg PI) gelegen aan de Genielaan.

Hoewel dit vanuit het perspectief van de penitentiaire inrichting – en daarom ook vanuit de Dienst Justitiële Inrichtingen (DJI) en de Rijksgebouwendienst (RGD)– vanwege veiligheidsoverwegingen ongewenst is, zijn de partijen toch bereid medewerking te verlenen aan het plan door de grote regionale belangen. Er dienen dan echter wel de juiste compenserende maatregelen te worden getroffen die zowel de veiligheid als de continuïteit van de bedrijfsvoering van de PI niet ondermijnen.

Een aantal punten is van belang:

- De afstand van de zijkant van het voetpad tot de ringmuur van de PI dient minimaal 5 meter te bedragen zodat duidelijke, onbelemmerde zichtvelden resulteren. Voorgesteld is om op 5 meter vanaf de ringmuur een stalen hekwerk te plaatsen van 3 meter hoog die bij voorkeur doorloopt tot in de watergangen;
- Het parkeerterrein zal naar de westzijde verplaatst dienen te worden en vanaf de Eikenlaan bereikt kunnen worden. Het aantal parkeerplaatsen moet minimaal gelijk zijn en moet opgedeeld zijn in een deel voor bezoekers en een deel voor personeel (afgescheiden en met toegangsvoorzieningen / -bewaking). De toegangsweg tot de PI zal ook via dit terrein lopen;
- De toegang tot het transporthof van de PI door vrachtauto's. De grote combinaties (18 meter) moeten de draai richting de PI kunnen maken vanaf het nieuw aan te leggen parkeerterrein en toegangsweg. Tevens wordt aandacht gevraagd voor de draaicirkel om de kleine toegangspoort te kunnen bereiken (wordt gebruikt voor klein transport en brandweer);
- De locatie van het nieuwe parkeerterrein speelt een belangrijke rol in het zogenaamde calamiteitenplan. Voordat met de uitvoering wordt begonnen, dient een alternatieve locatie/oplossing gevonden te worden;
- Ten slotte wordt aandacht gevraagd voor de consequenties op het gebied van milieu (zoals geluid en luchtkwaliteit). De weg vlak langs de PI en de toename van verkeersintensiteit vormt een punt van zorg voor de gezondheid van collega's en de mensen die in de PI zijn of worden ondergebracht. De situering van de luchtplaatsen en sportvelden dient goed te worden onderzocht.

Reactie gemeente

De in de vooroverlegreactie genoemde onderdelen zijn bekend bij de gemeente. In goed overleg worden al deze elementen meegenomen in de verdere uitvoering van de plannen. Deze overleggen vinden parallel plaats aan de lopende bestemmingsplanprocedure.

Er wordt rekening gehouden met de genoemde afstandsnormen, de wensen omtrent de inrichting van het nieuwe parkeerterrein en de draaicirkels van de toegangsweg/toegangspoort.

Voorts zal bij vastlegging van de nieuwe locatie van het parkeerterrein ook in overleg moeten worden getreden. Dit in verband met de rol die het parkeerterrein speelt in het calamiteitenplan. Hier zal met de hulpdiensten (brandweer en/of ambulance) afstemming over plaats moeten vinden.

Voor wat betreft de milieuaspecten kan nog het volgende worden vermeld:

De PI wordt niet aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van de Wet milieubeheer voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit. De PI heeft formeel dan ook niet op voornoemde aspecten beoordeeld te worden.

Uit de milieuonderzoeken blijkt dat het geluidniveau ten gevolge van de verkeerswegen ter hoogte van de PI 57 dB bedraagt. Deze waarde ligt ruim onder de maximaal toegestane geluidbijdrage van 63 dB(A) voor woningen.

De luchtkwaliteitsbijdrage ligt voor de onderdelen NOx en fijn stof (PM10) ruim onder de wettelijke grenswaarden.

Voor het onderdeel externe veiligheid kan vermeld worden dat de PI niet binnen het plaatsgebonden risico (PR) van de weg valt. Uit de verantwoording Groepsrisico (zie de toelichting, paragraaf 5.5.5 van het ontwerp-bestemmingsplan) volgt dat door de realisatie van de weg direct langs de PI de oriëntatiewaarde toe zal nemen. Met het juiste pakket aan maatregelen is deze toename acceptabel.

4. Provincie Zuid Holland

Door de provincie is getoetst aan de provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte. Op een aantal punten wordt onvoldoende rekening gehouden met het provinciaal belang.

Beeldkwaliteitparagraaf

In de toelichting van het plan is een beeldkwaliteitparagraaf opgenomen met verwijzing naar het beeldregiedocument dat als bijlage bij het plan is gevoegd. De ambities en criteria voor de lus ten noorden van de Rijn zijn vrij algemeen. Omdat de inpassing en vormgeving van dit deel van het plan juist erg uitdagend is, is het belangrijk om concretere voorwaarden en oplossingsvoorbeelden op te nemen in het plan. Daarnaast is het vanuit artikel 2 lid 7 van de Verordening Ruimte van belang dat in de beeldkwaliteitparagraaf is aangegeven hoe de ontwikkeling een bijdrage levert aan de ambities die zijn aangeduid op de kwaliteitskaart van de provinciale structuurvisie. Verzocht wordt het bestemmingsplan/beeldregiedocument hierop aan te passen.

Externe veiligheid

In paragraaf 5.5. wordt aangegeven dat verantwoording van het groepsrisico in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar de N11 nader zal worden uitgewerkt in het ontwerpplan. Daarom kan nu nog niet bepaald worden of en in welke mate dit plan in strijd is met provinciaal ruimtelijk belang betreffende het beschermen van grote groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen.

Archeologie

Het tracé van de weg en de brug doorkruist archeologisch zeer waardevolle gebieden, inclusief de Limes (aanvraag voor Werelderfgoed bij de Unesco). De effecten voor archeologie zijn daarom zeer negatief. Een beschermende regeling is daarom nodig die uitgaat van behoud in situ. Momenteel is nog geen regeling opgenomen omdat er nog vervolgonderzoek moet plaatsvinden. Het effect van het vervolgonderzoek kan zijn dat het tracé aangepast zal moeten worden vanwege behoud in situ van bijvoorbeeld de Limes weg. Ook doorsnijdt een deel van het tracé de landgoed/kasteelbiotoop van Swanendrift/Huis Leeuwen. Daar zal ook aandacht aan besteed moeten worden in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Beeldkwaliteit

In het kader van de opmerking aangaande de beeldkwaliteit, heeft aanvullend overleg met de provincie plaatsgevonden. Besproken is onder meer welke onderdelen voor de provincie van belang zijn in het kader van beeldkwaliteit. Het beeldregiedocument is aangepast en er is nader aandacht besteed aan hoe de ontwikkeling van de brug een bijdrage levert aan de ambities die zijn aangeduid op de kwaliteitskaart van de provinciale structuurvisie.

Externe veiligheid

In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan is in de milieuparagraaf aandacht besteed aan het aspect externe veiligheid. Ook is hierin de volledige verantwoording van het groepsrisico opgenomen.

Archeologie

Een verkennend archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden. Uit de boringen is gebleken dat een vervolgonderzoek noodzakelijk is in de vorm van een proefsleuvenonderzoek. Inmiddels is het Programma van Eisen daarvoor opgesteld. In week 45 heeft uitvoering van het proefsleuvenonderzoek plaatsgevonden. Op de verbeelding zijn de vindplaatsen – volgend uit het archeologisch onderzoek – met een hoge verwachtingskans ingetekend en beschermd via artikel 8 en 9 uit de bestemmingsplanregels.

4. Lijst met binnengekomen inspraakreacties

Nummer reactie	voorletters	voorvoegsel	Achternaam	organisatieonderdeel	namens	adres	Huisnr	postcode	plaats
1	M.M.	de	Rijneveld		Bewoners Vereniging Groenoord	Gnephoek	42a	2401 LP	Alphen aan den Rijn
2	D.P.		Jong			Groenoord	152	2401 AJ	Alphen aan den Rijn
3	S.T.		Vliet			Groenoord	273	2401 AS	Alphen aan den Rijn
4	J.		Jonge			Hoorn	254	2404 HK	Alphen aan den Rijn
5	J.		Vrolijk			Heimansbuurt	1	2401 LV	Alphen aan den Rijn
6	L.F.	van de	Jagtenberg	Jagtenberg & Jansen Advocaten	Sas Gouda B.V. (locatie Bedrijfsweg)	Zandsteen	27c	2132 MZ	Hoofddorp
7	C.		Slagt			Gnephoek	44	2401 LP	Alphen aan den Rijn
8	P.J.M.		Don			Bewoners Vereniging Wielingen	64	2401 DX	Alphen aan den Rijn
9	M.A.		Kraan				10A	2401 LR	Alphen aan den Rijn
10	H.M.A.		Aarts				12446		
						Postbus	32	1100 Ak	Amsterdam
11	N.		Doelman	De Koning & Witzier	Terra en Erven van P.J. Verhoef C. van Gaalen en M.A.K. Inckmann-van Gaalen, Gorissenweg 1 Noordeloos(eigenaar Gnephoek 44)	Oosteinde Hoorn	426 52	3466 LB	Waarder (ZH)
12	F.		Kempen					2404 HL	Alphen aan den Rijn
13	P.T.		Beulink					2401 NC	Alphen aan den Rijn
14	E.		Kronemeijer					1100	
								DM	Amsterdam
15	W.	de	Schoonderbeek	DAS Rechtsbijstand Schoonderbeek en Partners Advies BV	Holcim Coastal BV (Hoorn 350)	Postbus Hoorn Gnephoek	374 420 29	6710 BJ	Ede
16	R.W.		Koning					2404 HL	Alphen aan den Rijn
17	P.E.		Betcke					2401 LN	Alphen aan den Rijn

Nummer reactie	voorletters	voorvoegsel	Achternaam	organisatieonderdeel	namens	adres	Huisnr	postcode	plaats
18	R.		Driessen		Fractie Groen Links Alphen aan den Rijn		23000	1100	
19	S.T.		Essakkili	DAS Rechtsbijstand	Fam. Van Duin, Rijndijk 275	Postbus		DM	Amsterdam
20	W.F.		Hartmans			Landlustweg	1	2401 LR	Alphen aan den Rijn
21	G.A.		Persoon			Hoorn	418a	2404 HL	Alphen aan den Rijn
22	H.C.	de	Jong			Hoorn	418	2404 HL	Alphen aan den Rijn
23	A.M.		Zandbergen			Hoorn	428	2404 HL	Alphen aan den Rijn

5. Behandeling van de inspraakreacties

Nummer: 1
Adressant: M.M. Rijnveld
Gnephoek 42a, Alphen aan den Rijn
Reactie: 1.1 Algemene bezwaren en verzoek om heroverweging

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat het voorgestelde plan een enorme invloed zal hebben op de direct en indirecte woonomgeving. Het fraaie uitzicht, de stilte en zuivere lucht van het polderlandschap zal plaatsmaken voor een 7 meter hoge wal, veel verkeerslawaaï en uitlaatgassen. Daarnaast geeft inspreker aan dat de privacy ernstig wordt geschonden door een fietspad dat de woning op luttele meters in twee verschillende hoogtes passeert. Dit alles om het verkeer in de kern van Koudekerk af te laten nemen met 15%.

Verzocht wordt om het plan nog eens goed te overwegen. Het aantal verkeersbewegingen zal de komende jaren door flexwerken en retail via internet eerder af- dan toenemen. De daling van 15% verkeersbewegingen in de kern van Koudekerk zal zonder Maximabrug ook gerealiseerd worden.

Reactie gemeente

De keuze van de locatie is na een uitgebreide afweging van alternatieven tot stand gekomen. Wij verwijzen u naar de inleiding voor een uitgebreide beschrijving van het proces dat is doorlopen om tot deze keuze te komen. Er is naar de mening van de gemeente sprake geweest van een zorgvuldig en zeer uitgebreid keuzeproces waarbij vele opties zijn beoordeeld.

Ten aanzien van de toekomstige verkeersbewegingen wordt opgemerkt dat de verkeersberekeningen zijn uitgevoerd voor de situatie in 2025 en vergeleken met de zogenaamde autonome situatie (zonder aanleg Maximabrug). In de daartoe gebruikte verkeersmodellen zijn ook de meest recente inzichten met betrekking tot verkeersontwikkelingen verwerkt en gebruikt in de berekeningen. Door de realisatie van Rijnpark en de uitbreiding van de activiteiten op het industrieterrein Hoogewaard, zonder de realisatie van de Maximabrug zou de intensiteit in de kern van Koudekerk fors toenemen. Echter, door de realisatie van de Maximabrug neemt de intensiteit af met 15%. Een substantieel deel van deze afname wordt veroorzaakt door het verbieden van het vrachtverkeer door de kern van Koudekerk. Dit heeft niet alleen een sterke verbetering van de verkeersveiligheid tot gevolg, maar zal ook leiden tot een forse reductie van de geluidbelasting.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Reactie: 1.2 Voorstel tot wijzigingen van het plan

Samenvatting van inspraak

Inspreker heeft een aantal suggesties voor wijzigingen aan het plan:

- De snelheid op de brug en toeleidende wegen omlaag brengen naar 30 km/uur;
- Het fietspad niet direct langs de woning van inspreker maar het stijgende fietsverkeer de lus laten volgen;
- Het dalende fietsverkeer middels een korte lus voor het perceel van inspreker afbuigen naar het fietspad aan de oever. Een en ander zoals reeds besproken met de gemeente.

Reactie gemeente

Een snelheid van 30 km/uur wordt gehanteerd bij erftoegangswegen. Dit zijn wegen met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie. De Maximabrug maakt onderdeel uit van een gebiedsontsluitingsweg. De snelheid op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom bedraagt 50 of 70 km/uur.

In de met de gemeente gevoerde gesprekken is besproken of het mogelijk is om het fietspad niet aan de oostzijde van de brug te plaatsen, maar aan de westzijde. Dit is onderzocht. Gebleken is dat het aanleggen van het fietspad aan de westzijde van de Maximabrug leidt tot een situatie waarbij de teen van het wegtalud dichterbij de erker van de woning Gnephoek 42a komt.

Daarnaast is een zwaarwegende overweging om het fietspad aan de oostzijde te houden, dat die ligging zorgt voor een directere aansluiting van het fietspad op het fietsroute-netwerk, waaronder een directe verbinding met het herstructureringsgebied Rijnhaven en het bedrijventerrein Molenwetering.

De suggestie met betrekking tot het splitsen van het fietsverkeer leidt tot een breder ruimtebeslag (in ieder geval twee taluds extra), bovendien creëert dit een situatie die uit sociale veiligheid-overwegingen niet gewenst is.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 2

Adressant: D.P. de Jong
Groenoord 152, Alphen aan den Rijn

Reactie: 2.1 Onvolledigheid van het voorontwerp bestemmingsplan

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat de Churchilllaan al sinds 1987 onderwerp van discussie is met betrekking tot overlast van het geluidsniveau en fijnstof veroorzaakt door het drukke verkeer. Verschillende onderdelen worden aangehaald als de afsluiting van de Oudshoornseweg voor vrachtverkeer, de verbouwing van het Van Oordtterrein en de afsluiting van de Oudshoornseweg voordoorgaand gemotoriseerd verkeer. Inspreker geeft

aan dat uit eerdere metingen is gebleken dat de grenzen van het toelaatbare worden overschreden.

In het voorontwerp bestemmingsplan wordt de oostelijke ontsluitingsweg gebagatelliseerd, inspreker geeft aan dat het niet zo kan zijn dat de problemen van Koudekerk verplaatst worden naar de Churchilllaan. Als de aanleg van de brug dermate grote invloed heeft op de woonomgeving van inspreker is hij van mening dat deze gevolgen meegenomen moeten worden in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

De effecten van de verkeersbelasting op de omliggende wegen is in de milieuonderzoeken meegenomen. Uit de onderzoeken volgt dat door de realisatie van de Maximabrug en de toevoeren van de verkeersintensiteit op de Churchilllaan en Burgemeester Bruins Slotsingel (wegen ten westen en ten oosten van de wijk Groenord) zal toenemen. De toename bedraagt maximaal 1 dB. De milieubelasting blijft hierdoor echter nog steeds ruim binnen de wettelijke grenswaarden. Er behoeven geen aanvullende maatregelen te worden genomen. De verkeersintensiteit op de Eisenhowerlaan (ten oosten van Groenord) neemt met circa 5.000 mvt/etm af, wat een vermindering van de milieubelasting van de wijk aan deze zijde inhoudt. De Churchilllaan is verder uitgerust met stil asfalt. Ook blijkt uit de luchtkwaliteitsrapportages dat er geen overschrijdingen voorkomen. Een van onderzochte verkeersmaatregelen is het inrichten van de Gnephoek als 30 km/uur gebied. De Gnephoek wordt hierdoor minder aantrekkelijk waardoor ook het verkeer op de Churchilllaan zal afnemen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Reactie: 2.2 Toename verkeer

Samenvatting van inspraak

Toename van het verkeer door de aanzuigende werking wordt geschat op 55%, de verkeersintensiteit in de Gnephoek en Churchilllaan is namelijk hetzelfde. De hoeveelheid verkeer wordt gebaseerd op ramingen en ontwikkelingen van het sociaal economisch verkeer, hier kan dus op bijgestuurd worden aldus inspreker.

Als oplossing wordt de kleine bypass genoemd die er al in 2006 zou zijn. Inspreker vindt het niet acceptabel dat nu eerst de brug wordt aangelegd en de bypass niet wordt meegenomen, de bypass maakt toch onderdeel uit van de toekomstige infrastructuur?

Reactie gemeente

Het college wil inderdaad in de toekomst de rondweg realiseren. Alleen is het onwaarschijnlijk dat binnen de planhorizon (10 jaar na vaststelling) van dit bestemmingsplan tot uitvoering van de rondweg wordt overgegaan. Daarom is de rondweg niet betrokken bij het bestemmingsplan. Omdat een goede ruimtelijke ordening wordt nagestreefd is bij het ontwerp van de Maximabrug wel geanticipeerd op de toekomst. Een toekomst waarin

volgens het college de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn is opgelost door aanleg onder meer de rondweg.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Reactie: 2.3 Verkeersbelemmerende maatregelen

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat er in het bestemmingsplan is aangegeven dat er verkeersbelemmerende maatregelen zullen worden genomen. Inspreker vraagt welke maatregelen dit zijn. De vraag wordt gesteld of er niet nu al een 30 km-zone op de Churchillaan kan worden ingesteld of dat er eerst een zwaar verkeersongeval moet plaatsvinden, verwezen wordt naar een toename van het aantal ongelukken op de rotonde bij het Ashram-college.

Reactie gemeente

Het inrichten van de Gnephoek als 30 km/u gebied werkt verkeersbelemmerend. Door deze maatregel zal er ook minder verkeer op de Churchillaan gaan rijden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Nummer: 3

Adressant: Bewoners Vereniging Groenoord
p/a Groenoord 273, Alphen aan den Rijn

Reactie: 3.1 Andere oplossing

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat het duidelijk is dat de brug wordt gebouwd om het Koudekerkse verkeersprobleem op te lossen. Een brug is op zich logisch, de gekozen oplossing voor een grote hoge brug is echter 'overkill'. De door inspreker gepropageerde en vorig jaar door een meerderheid van de Gemeenteraad overgenomen koppeling tussen de aanleg van de brug en de realisatie van de grote rondweg is alweer verlaten, er vindt geen integrale afweging plaats van een totaalproject.

Voor de oplossing van het verkeersprobleem in Koudekerk is geen hoge, dure brug nodig. Inspreker is van mening dat de aanleg van een lagere brug met 2x1 rijbaan meer dan voldoende is om het probleem op te lossen. Het argument dat de provincie slechts een 5,5 meter hoge brug toestaat is niet beargumenteerd. Alle andere bruggen in Alphen zijn lager dan 5,5 meter. Het is niet geloofwaardig dat op een veel minder bevaren traject naar Leiderdorp een andere lage brug niet toegestaan is. Inspreker bepleit dan ook om in te zetten op een bescheiden brug op locatie 2 (dus met aansluiting op het industriegebied Hoogewaard. De provincie moet ervan overtuigd kunnen worden dat dit een adequate oplossing is en geld bespaart.

Reactie gemeente

In de inleiding, paragraaf 1.8, van deze nota is reeds ingegaan op de hoogte van de brug. Voor de beantwoording van de vraag verwijzen wij dan ook naar de inleiding van de nota.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 3.2 Kosten en MER

Samenvatting van inspraak

Inspreker heeft de indruk dat de aanzienlijke bedragen van Rijk en provincie voor de financiering van de brug een grote stimulans zijn om nu een grote, dure brug aan te leggen. Van de 48 miljoen euro betalen Rijnwoude en Alphen aan den Rijn circa 19 miljoen euro. Grote bedragen die allemaal uit overheidsbudgetten worden betaald, geld van de belastingbetaler dus. In deze tijden is het niet verantwoord zoveel geld uit te geven, terwijl een goedkopere brug ook een adequate oplossing betekent.

Daarnaast is de locatie ten Noorden van de Oude Rijn (polder Gnephoeek) ook een argument om tegen een dure brug te zijn. Het MER schetst een onthutsend beeld ten aanzien van de negatieve effecten. Alleen verkeer en bodem scoren positief, de overige aspecten scoren negatief tot zeer negatief. Deze negatieve effecten doen zich overwegend niet voor als gekozen wordt voor een andere variant (lage brug met aansluiting op Hoogewaard). Inspreker dacht dat het MER een belangrijke rol zou spelen bij de besluitvorming, wat kennelijk niet het geval is geweest.

Reactie gemeente

Het planMER is opgesteld met vooraf geformuleerde uitgangspunten: de varianten, 1A, 1B en 2. Andere varianten, zoals een lage brug, zijn in een eerder stadium afgefallen. Het planMER brengt de milieugevolgen van de varianten in beeld om deze met elkaar te kunnen vergelijken. Uit het planMER komt naar voren dat er qua milieugevolgen relatief weinig verschil tussen de 3 varianten bestaat. Rekening houdend met de toekomst kan uit het planMER afgeleid worden dat variant 1A het beste scoort omdat de Landlustweg dan niet doorsneden hoeft te worden. Met name vanuit historische en landschappelijk perspectief is deze variant positief.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 3.3 Grote rondweg

Samenvatting van inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan biedt geen enkel aanknopingspunt voor de realisatie van de grote rondweg. Enkele zinsneden worden uit de toelichting aangehaald waaruit geconcludeerd wordt dat de grote rondweg op de lange termijn (lees 50 jaar) zal worden aangelegd. Met deze vage argumentatie wordt een dure hoge brug met 2x2 rijbanen gerechtvaardigd, een flinterdunne redenering en eigenlijk onacceptabel. Inspreker heeft grote twijfels of de grote rondweg ooit tot realisatie komt.

Reactie gemeente

Dit bestemmingsplan ziet slechts op het planologisch mogelijk maken van de Maximabrug als oeververbinding als zodanig. Vooralsnog heeft geen besluitvorming plaatsgevonden omtrent de aanleg van de rondweg. Daarom vormt de rondweg geen onderdeel van de planMER procedure en het bestemmingsplan voor de aanleg van de Maximabrug.

Het eventueel aanleggen van deze rondweg heeft echter belangrijke gevolgen voor de effectbeoordelingen van de alternatieven. Daarom is in het planMER wel inzicht gegeven op de consequenties voor de effectbeoordeling van de planMER alternatieven in geval de rondweg wel wordt gerealiseerd met de kleine- en grote bypass.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Reactie: 3.4 Risico van doemscenario

Samenvatting van inspraak

Inspreker uit zijn angst dat als de Maximabrug eenmaal is aangelegd en de grote rondweg steeds verder naar de toekomst wordt verschoven, het risico bestaat dat het gemeentebestuur op enig moment geen weerstand meer kan bieden aan de verleiding om de Burgemeester Bruins Slotsingel te verbinden met de brug. De bedoeling was om zoveel mogelijk verkeer buiten de bebouwde kom om te leiden. Het is een onzinnige benadering om verkeer vanaf de Leidse Schouw in plaats van over de Hoorn via de BBS dwars door drukbevolkte woonwijken terug naar de bebouwde kom te leiden. Dit is het verleggen van verkeersstromen met onaanvaardbare omgevingsbelasting door fijnstof, vervuiling, verkeerslawaaï en onveiligheid als gevolg.

Het volgende gevaar schuilt: als eenmaal een verbinding tussen BBS en de Maximabrug is gerealiseerd, zal gemakkelijk geconcludeerd worden dat de noodzaak ontbreekt om een grote rondweg aan te leggen. De mening van inspreker is en blijft: eerst de grote rondweg aanleggen, waarna pas aansluiting met de BBS als lokale ontsluitingsweg aan de orde kan komen.

Reactie gemeente

Het college heeft de wens, zoals opgenomen in het Collegeprogramma 2010–2014, niet alleen de Maximabrug realiseren maar ook de planologische voorbereiding voor zowel een aansluiting met de Burgemeester Bruins Slotsingel als met de N207 starten in deze collegeperiode. Het college zal in alle gevallen aan de wettelijk maximaal toegestane omgevingsbelasting moeten voldoen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Nummer: 4

Adressant: J. de Jonge en M.F. de Jonge–Brouwer

Hoorn 254, Alphen aan den Rijn

Reactie: 4.1 Geluid en uitstoot fijnstof

Samenvatting van inspraak

Insprekers zijn eigenaar van perceel Hoorn 254, gelegen tussen de Hoorn en de Oude Rijn. Op deze locatie is nu al sprake van geluidhinder, door de aanleg van de brug op deze plek zal het verkeer op de lage zijde toenemen. Bij insprekers bestaat de vrees voor toename van geluidhinder zodat de woning ingeklemd komt te zitten tussen twee bronnen van geluidhinder.

Daarnaast zal sprake zijn van toename van de uitstoot van fijnstof. De huidige belasting overstijgt al de grenzen van het toelaatbare, en met extra verkeer zal dat alleen nog maar toenemen.

Reactie gemeente

De toename van de milieubelasting wordt grotendeels veroorzaakt door de autonome toename van het wegverkeer in de komende 15 jaar. Door de realisatie van de Maximabrug (wegtrekken van verkeer op de Hoorn) neemt de geluidbelasting van de de Hoorn 254 niet toe. De geluidbelasting in 2025 is gelijk aan die van 2010. Ook de bijdrage van NOx en PM10 zal gelijk blijven of zelfs verminderen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 4.2 Waardedaling woning

Samenvatting van inspraak

Insprekers geven aan een waardedaling van de woning te verwachten door deze ontwikkeling. Insprekers houden de gemeente daarvoor aansprakelijk.

Reactie gemeente

Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Niettemin kan het zo zijn dat als gevolg van de ontwikkeling sprake is van een waardedaling van omliggende panden. Mocht inspreker van mening zijn dat dit het geval is, dan kan er een verzoek om planschade worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Een eventuele planschadeprocedure staat los van de bestemmingsplanprocedure.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 5

Adressant: J. Vrolijk
Heimansbuurt 1, Alphen aan den Rijn

Reactie: 5.1

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat hij jarenlang in overleg is geweest met de gemeente om een bestemmingswijziging voor Heimansbuurt 1 te realiseren. Inmiddels is de bestemmingswijziging doorgevoerd en zijn voor de uitvoering van de plannen provinciale en Europese subsidiebeschikkingen afgegeven in het kader van plattelandsontwikkeling in combinatie met recreatie. Nu lijken de plannen doorkruist te gaan worden door een nutteloze rondweg, die nu al negatieve effecten op de financieringsmogelijkheden heeft.

Reactie gemeente

In 2011 heeft inderdaad een bestemmingsplanwijziging plaatsgevonden voor de locatie Heimansbuurt 1, vanwege plannen in en rondom de Vrouwgeestmolen. Dit bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk geworden en hier kunnen rechten aan worden ontleend.

Het bestemmingsplan dat nu in procedure is gebracht, ziet slechts op de aanleg van de brug en de aantakken van de wegen. De afstand van de brug tot aan de molen is zodanig ver, dat geen sprake is van een directe hinder voor de uitvoering van de plannen in en rondom de molen.

Mocht er in de toekomst sprake zijn van de aanleg van een rondweg in de nabijheid van de molen, dan zal in het kader van die planontwikkeling een nadere afweging plaats moeten vinden ten aanzien van de diverse belangen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Reactie: 5.2 Bijlage met bezwaren

Samenvatting van inspraak

Verwezen wordt naar een bijlage met bezwaren op zowel individueel als algemeen niveau en uitgesplitst naar de korte en lange termijn scenario. Kortheidshalve wordt verwezen naar deze bijlage.

Reactie gemeente

Dit bestemmingsplan is voor de Maximabrug en niet voor een aansluiting op de N207 en/of Burgemeester Bruins Slotsingel.

Heimansbuurt 1 ligt op een dusdanige afstand van de Maximabrug dat van waardevermindering van de woning ons inziens geen sprake is.

Mocht inspreker van mening zijn dat dit het geval is, dan kan er een verzoek om planschade worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Een eventuele planschadeprocedure staat los van deze bestemmingsplanprocedure.

Voor de kwalitatieve inpassing van de brug wordt als uitgangspunt de provinciale structuurvisie, het gebiedsprofiel Hollandse plassen en de structuurvisie buitengebied van de gemeente Alphen aan den Rijn toegepast om tot een kwalitatief hoogwaardige inpassing te komen. Zie voor een verdere toelichting van het ambitieniveau de bijlage Beeldregiedocument.

Met betrekking tot de vragen over de noodzaak voor een rondweg, de breedte van de brug en de variantenstudie wordt verwezen naar Hoofdstuk 1 Inleiding.

De effecten van de verkeersbelasting op de omliggende wegen is in de milieuonderzoeken meegenomen.

Uit het onderzoek volgt dat door de realisatie van de Maximabrug en de toevoeren van de verkeersintensiteit op de Churchilllaan en BBS-singel (wegen ten westen en ten oosten van de wijk Groenord) zal toenemen. De toename bedraagt maximaal 1 dB. De milieubelasting blijft hierdoor echter nog steeds ruim binnen de wettelijke grenswaarden. Er behoeven geen aanvullende maatregelen te worden genomen.

De verkeersintensiteit op de Eisenhowerlaan (ten oosten van Groenord) neemt met circa 5.000 mvt/etm af, wat een vermindering van de milieubelasting van de wijk aan deze zijde van de gemeente inhoudt. De Churchilllaan is verder uitgerust met stil asfalt. Ook blijkt uit de luchtkwaliteitsrapportages dat er geen overschrijdingen voorkomen.

Een van onderzochte verkeersmaatregelen is het inrichten van de Gnephoek als 30 km/u gebied. De Gnephoek wordt hierdoor minder aantrekkelijk waardoor ook het verkeer op de Churchilllaan zal afnemen.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aandacht besteed aan boerderij Landlust. Daarnaast kan gemeld worden dat ten aanzien van de vrees voor schade aan de woning als gevolg van de aanleg van de brug en de aantakende wegen, in het kader van de aanbesteding en bouw van de brug hier rekening mee gehouden zal worden. Er worden voorafgaand aan de realisatie van de brug 0-metingen (zogenaamde 0-situatie) uitgevoerd zodat inzichtelijk is wat de situatie is voor realisatie. Tijdens de bouw worden deze waarden gemonitord op eventuele wijzigingen tav de 0-situatie. Daarnaast wordt de aannemer verplicht zoveel mogelijk trillingsvrij te bouwen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Nummer: 6
Adressant: Jagtenberg & Jansen Advocaten (namens Sas Gouda B.V.)
Zandsteen 27c, Hoofddorp
Reactie: 6.1 Doorvaarthoogte en -breedte brug

Samenvatting van inspraak

Aangegeven wordt dat inspreker installaties en machines maakt en ontwerpt ten behoeve van de offshore en gasindustrie op de locatie Bedrijfsweg 23-25. Circa 120 mensen zijn in vaste dienst en flexibel ongeveer 50 personen.

Gelet op de omvang en grootte van de te verzenden machines wordt de zorg geuit omtrent de doorvaarthoogte van de brug. Deze is gesteld op 5,5 meter en dat is te laag, zelfs 7 meter is aan de krappe kant. Uit de stukken kan niet worden afgeleid wat de breedte van de brug wordt en evenmin of de geplande doorvaarthoogte ook het maximum is ten opzichte van het beweegbare gedeelte van de brug.

De doorvaarthoogte en doorvaartbreedte zijn van belang omdat circa 20% van de machines onder deze brug door moet (80% gaat richting Rotterdam).

Reactie gemeente

De doorvaarthoogte van de brug in gesloten toestand is weliswaar 5,5 meter, in het kunstwerk is echter een beweegbaar gedeelte opgenomen zodat schepen die niet onder een gesloten brug door kunnen geen hinder ondervinden. Het beweegbare deel van de brug wordt op afroep van de scheepvaart door middel van een centrale afstandsbediening geopend.

De doorvaartbreedte van het beweegbaar gedeelte van de brug is 14 meter, hetgeen voor de toegestane scheepvaartklasse op dit gedeelte van de Oude Rijn geen problemen oplevert.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Nummer: 7
Adressant: C. Slagt
Gnephoek 44, Alphen aan den Rijn
Reactie: 7.1 Algemene opmerkingen ivm brief provincie Zuid-Holland

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat de noodzaak voor een brug tussen industrieterrein Lagewaard en de N11 begrijpelijk is, gelet op het zware vrachtverkeer van diverse bedrijven op het industriegebied

Een aantal zaken is echter niet duidelijk naar aanleiding van het bestemmingsplan:

Brief provincie Zuid-Holland d.d. 10 januari 2011:

- De Maximabrug krijgt 4 rijstroken omdat de grote en kleine bypass er op aan moeten sluiten. Echter de provincie heeft in haar brief aangegeven niet akkoord te gaan met de grote bypass. Waarom worden er dan toch 4 rijstroken gerealiseerd?
- De kleine bypass kan geen doorgang vinden in verband met nu al te hoge milieubelasting, waarom dan 4 rijstroken?
- De hoogte van 5,5 meter is een afspraak tussen GS en wethouders, dat is dan toch geen eis? Waarom dan toch 5,5 meter?
- Variant 1 is volgens GS niet gewenst vanuit ruimtelijke aspecten, waarom is dan toch voor variant 1 gekozen?

In het bestemmingsplan wordt ervan uit gegaan dat de bypasses er komen, echter de bypasses gaan er niet komen, dus het stuk verliest zijn waarde.

Reactie gemeente

Op de brug komen meerdere verkeersstromen samen: van bewoners en bedrijven langs de Gnephoek, vanuit Koudekerk aan den Rijn en de nieuw te ontwikkelen woonwijk Rijnpark en het te herstructureren en uit te breiden bedrijventerrein Hoogewaard, vanuit Alphen aan den Rijn over de doorgetrokken Burgemeester Bruins Slotsingel en van en naar de N207. Al deze stromen samen vragen ook zonder verbinding met de N207 om een brede brug.

Het is onjuist dat de doortrekking van de Burgemeester Bruins Slotsingel niet kan plaatsvinden door een te hoge milieubelasting. De eerdere uitspraak in het kader van het bestemmingsplan Ridderveld luidde dat er eerst onderzoek naar de milieubelasting uitgevoerd moet worden voordat een doortrekking (verbreding) van de Burgemeester Bruins Slotsingel bestemmingsplan technisch mogelijk wordt gemaakt. Dit onderzoek zal in de toekomst worden uitgevoerd. Verwacht wordt dat er zonder of met maatregelen geen sprake zal zijn van een te hoge milieubelasting. Daarnaast is op het traject van de BBS-singel voldoende ruimte aanwezig om milieuwerende maatregelen te treffen.

Zie paragraaf 1.8 voor de hoogte van de brug.

De provincie heeft bij haar eerdere uitspraak dat locatie 1 niet gewenst is vanuit ruimtelijke aspecten alleen rekening gehouden met de korte termijn. Er was hierbij geen rekening gehouden met een doorsnijding van de Landlustweg op locatie 2 op de lange termijn na bijvoorbeeld de doortrekking van de Burgemeester Bruins Slotsingel. Nadat de provincie ook de lange termijn in ogenschouw heeft genomen zijn zij akkoord met een brug op locatie 1. Tevens is in nader overleg met de provincie over de ambitie tot inpassing van variant 1 (op voornamelijk de noordoever) overeenstemming gekomen om deze variant zorgvuldig in te passen. Zie ook het beeldregiedocument hoofdstuk 4.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Reactie: 7.2 Pagina's gewijze opmerkingen

Samenvatting van inspraak

Deel 1

P 12: een weg en een brug kunnen nooit een versterking zijn, GS zal dus de bypass niet toestaan

P14: gezien de kwalificaties van de provinciale structuurvisie zal er geen brug en weg mogen komen.

Reactie gemeente

Voor de kwalitatieve inpassing van de brug wordt als uitgangspunt de provinciale structuurvisie, het gebiedsprofiel Hollandse plassen en de structuurvisie buitengebied van de gemeente Alphen aan den Rijn toegepast om tot een kwalitatief hoogwaardige inpassing te komen. Zie voor een verdere toelichting van het ambitieniveau de bijlage beeldregiedocument.

P19: er wordt een beschrijving van Boerderij Landlust gemist

Reactie gemeente

In de toelichting is aandacht besteed aan de Boerderij Landlust.

P24: er worden impressies gemist van de omgeving van de brug (o.a. taluds en oevers Oude Rijn).

Reactie gemeente

Zie voor een verdere toelichting van het ambitieniveau de bijlage beeldregiedocument.

P27: Met 30000 voertuigen over de brug (is 22 auto's per minuut) worden de woningen ter plekke onbewoonbaar.

De verkeersintensiteit op de brug is geen 30.000 mvt/etm, maar circa 8.500 mvt/etm op de korte termijn (de planhorizon van dit bestemmingsplan, 10 jaar). Uit de milieuberekeningen volgt dat de geluidbelasting ter hoogte van de dichtstbijgelegen woningen maximaal 58 dB bedraagt wat wettelijk acceptabel is. Na realisatie van geluidreducerende voorzieningen wordt de bijdrage bij de woningen rondom de brug teruggebracht naar 50 dB. Deze waarden zijn slechts 2 dB hoger dan de wettelijke voorkeurswaarde voor geluid. Voor deze geluidwaarden wordt een Hogere Waarde geluid vastgesteld. De bijdrage van NOx en PM10 liggen ruim onder de toegestane wettelijke grenswaarden. Voor luchtkwaliteit zal er sprake zijn van een redelijke tot goede situatie.

P28: Berekeningen missen

Reactie gemeente

Zie toegevoegde milieurapportages bij het ontwerp bestemmingsplan.

Deel 2:

P13: ongelijkvloerse kruising met de N11, 2012–2013, hier worden vraagtekens bij gezet.

Reactie gemeente

Hier wordt de ongelijkvloerse kruising Goudse Schouw–N11 in 2012–2013 bedoeld. Deze kruising is geen onderdeel van deze bestemmingsplanprocedure..

P12: Opmerkingen ten aanzien van de foto's. Vliko blijft over de Koudekerkse brug gaan, de gefotografeerde dieplader gaat zelden over de Koudekerksebrug en de Fa Westland heeft geen vestiging op het industrieterrein Hoogewaard.

Reactie gemeente

De foto's zijn bedoeld ter illustratie van de belasting van de wegen en de onveilige verkeerssituatie die hierdoor ontstaat om en nabij de Koudekerksebrug.

P14: Foto's Gnephhoek: onveilige situatie is alleen bij te hoge snelheid. De hoop wordt uitgesproken dat de bus wel door de Gnephhoek blijft rijden.

Reactie gemeente

De bus blijft over de Gnephoek rijden.

Deel 3:

Rotonde op de Gnephoek op ongeveer 40 meter afstand van hoeve Landlust. Last van hinderlijke lichtinval (koplampen). De rotonde heeft een draaicirkel van 30 meter, de bocht van de brug heeft een draaicirkel van 130 meter, kunnen die dan wel de cirkel van 30 meter nemen?

Reactie gemeente

Ter plaatse van de rotonde op de noordoever worden voorzieningen getroffen zodat de lange transporten ook hier kunnen passeren. Bijvoorbeeld een verharding te midden van de rotonde.

In het kader van het zoveel mogelijk beperken van de milieuhinder wordt ter hoogte van de woning Gnephoek 44 een geluidscherm geplaatst, zie de toelichting van het bestemmingsplan en de bijlage 'Akoestische rapportage'.

Hiermee wordt tevens de lichthinder ten gevolge van het verkeer voorkomen. Bij het ontwerp van de rotonde aan de Gnephoek wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met het vermijden van directe instraling van koplampen van voertuigen in de woningen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Nummer: 8
Adressant: Bewoners Vereniging Wielingen
Wielingen 64, Alphen aan den Rijn
Reactie: 8.1

Samenvatting van inspraak

De inspraakreactie is dezelfde als de inspraakreactie zoals genoemd onder nummer 3. Korthedshalve wordt dan ook verwezen naar hetgeen onder 3 is opgenomen.

Reactie gemeente

Voor de reactie van de gemeente wordt verwezen naar de reactie zoals opgenomen onder 3.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 9
Adressant: M.A. Kraan en J.J. Geenen
Landlustweg 10a, Alphen aan den Rijn
Reactie: 9.1 Algemeen

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan de inspraakreactie van de bewonersgroep 'Maak het Hart niet Hard' te onderschrijven. In 2008 is een motie ingediend voor de realisatie van de Maximabrug. PS namen deze unaniem aan. Het voorstel was een kleine brug (circa 10 a 15 miljoen euro) voor Koudekerk aan den Rijn met als doel het ontsluiten van de dorpskern, de huidige bedrijven op de Hoogewaard en de nieuw te realiseren woningbouwlocatie Rijnpark. Inmiddels zijn de plannen anders geworden. Er komt een hoge dubbelbaans Maximabrug voor 47,9 miljoen. Alphen betaalt mee op voorwaarde dat zij hierop een grote en kleine rondweg kunnen aansluiten. Echter er is ook nog een brug/tunnel nodig om de Heimanswetering te kruisen, de dubbelbaans rondweg en brug sluiten hiermee nog niet eens aan op de infrastructuur richting de N207 en N11. Ook zal aan de huidige infrastructuur het nodige moeten veranderen. Noodzaak en haalbaarheid van de rondweg zijn niet aangetoond, bovendien richten te plannen een schade aan die niet in verhouding staat tot het probleem. De Maximabrug sorteert naar het idee van inspreker voort op een onwenselijk scenario.

Belangrijk uitgangspunt voor de Maximabrug is de mogelijkheid om er een kleine en grote rondweg op aan te sluiten. Dit heeft de dimensies (2x2) en de locatie in belangrijke mate bepaald. Echter de haalbaarheid van de rondweg is uiterst onzeker, waarbij wordt verwezen naar het planMER. "De Maximabrug vormt een onmisbare schakel in de voltooiing van de rondweg van Alphen aan den Rijn. Of en wanneer deze rondweg zal worden gerealiseerd is niet bekend. Ook bestaat er geen enkel zicht op tracé, planning en financiële haalbaarheid voor de rondweg. (Bron PlanMER Lange termijn, pagina 2)'.

Het risico dat de rondweg er nooit komt is groot en dan ligt er een hoge forse brug op een verkeerde plek.

Reactie gemeente

Inspreker geeft een overzicht van hoe het proces tot nu toe is verlopen en welke keuzes er zijn gemaakt. In de inleiding van deze Nota hebben wij eveneens kort aangegeven hoe het proces tot nu toe is verlopen en welke keuzes er zijn gemaakt. Tevens is daar de nodige aandacht besteed aan de verhouding tot de nu aan te leggen Maximabrug en de rondweg. Op deze plaats wordt verwezen naar Hoofdstuk 1, Inleiding.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 9.2 Nieuw perspectief

Samenvatting van inspraak

De afgelopen jaren zijn onderzoeken uitgevoerd en hebben er ontwikkelingen plaatsgevonden die de plannen in een ander perspectief hebben gezet, waardoor de gekozen variant op deze locatie niet de beste oplossing is voor het probleem. Daarnaast is de rondweg niet overtuigend aangetoond en in de toekomst niet meer nodig gelet op onderstaande:

- Uitgangspunten voor bevolkingsontwikkeling, woningbouw en bedrijventerreinen zijn veranderd. Daarmee wordt de toekomstige verkeersproblematiek overschat;

- In de structuurvisie verkeer en vervoer is aangegeven dat 75% van alle autoritten wordt veroorzaakt door korte interne autoritten. Het is de vraag of de Maximabrug en rondwegen daarvoor de oplossing biedt;
- Uit gegevens van de structuurvisie blijkt dat de Maximabrug 8600 voertuigen per etmaal afwikkelt en met de rondweg en centrumring 10200. Inspreker is van mening dat de kosten in relatie tot de afwikkeling van 1600 extra voertuigen maatschappelijk niet te verantwoorden zijn;
- De concentraties NO2 en PM10 zijn onder de grenswaarden, de concentraties zullen door schonere auto's alleen maar minder worden. Een probleem met de luchtkwaliteit is er dus niet.

Reactie gemeente

De gemeenteraad heeft op basis van de onderzoeken besloten dat locatie 1A de beste locatie is voor de brug. Omdat het onwaarschijnlijk is dat binnen de geldigheidstermijn van het bestemmingsplan tot uitvoering van de rondweg wordt overgegaan is de rondweg niet betrokken bij het bestemmingsplan. In reactie op de vier punten het volgende:

- *Het verkeersmodel houdt rekening met de recente inzichten in bevolkingsontwikkeling, woningbouw en bedrijventerreinen. Dit betekent dat er nog wel een verkeersgroei wordt verwacht alleen dat die lager zal zijn dan de afgelopen jaren;*
- *De Maximabrug en rondwegen bieden zeker een oplossing voor de korte interne autoritten. De oplossing werkt in twee stappen. De externe autoritten die op het bestaande wegennet rijden worden naar de Maximabrug en rondwegen verplaatst. Vervolgens ontstaat er ruimte om de interne autoritten te verplaatsen naar de wegen waar voorheen de externe autoritten reden. Hierdoor neemt het aantal interne autoritten in het centrum en op de centrale verkeersassen sterk af;*
- *Uit de Structuurvisie Verkeer en Vervoer blijkt dat er zonder rondweg en zonder centrumring minder dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal over de brug te rijden. Na aanleg van de rondweg maar zonder centrumring is dit bijna 30.000. Als ook de centrumring is aangelegd wordt dit meer dan 30.000. Over de grote rondweg zullen er in dit geval meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal rijden. De gemeenteraad heeft verantwoord besloten tot aanleg van de brug mede op basis van het toekomstig gebruik van 30.000 motorvoertuigen;*
- *Het klopt dat er nu en in de toekomst geen luchtkwaliteitsprobleem wordt verwacht. Alleen spelen ook andere aspecten bij het besluit tot aanleg een rol zoals geluid, barrièrewerking, ruimtelijke kwaliteit en wegverbredingen in en om het centrum.*

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 9.3 Aantasting linten en polder(s) en woonomgeving

Samenvatting van inspraak

Het voorstel voor een brug op locatie 1A levert een plan op waarvoor landschappelijke kwaliteiten moeten wijken. De Landlustweg en Lagewaard samen zijn aangemerkt door de provincie als cultuurhistorisch waardevol. De brug zal het landschap aantasten door

belemmeren van vrij zicht op de polder en verkeerslawaaï. De kernkwaliteiten van het Groen Hart worden aangetast (karakteristieke zichtlijnen, strokenverkaveling). De aanleg van de rondweg zal, behalve polder Gnephhoek ook de Vrouwgeestpolder en de Vierambachtpolder aantasten. De voorgestelde oplossing richt een schade aan die niet in verhouding staat tot het probleem.

Reactie gemeente

Het mag duidelijk zijn dat de realisatie van de brug impact zal hebben op de directe omgeving. Dit aspect heeft bijvoorbeeld in de uiteindelijke keuze voor de ligging van de brug ook een rol gespeeld. De variant waar voor gekozen is, doorsnijdt niet de Landlustweg, wat inhoudt dat de Landlustweg als zodanig in tact blijft.

Inpassing van de brug en aanleidende wegen op het bestaande landschap heeft de nodige aandacht. Zo is er een beeldkwaliteitsplan opgesteld waarin is aangegeven wat de ambitie is van de gemeente om te komen tot een aanvaardbaar en verantwoorde inpassing in het bestaande landschap. Dit is tevens een aspect waar vanuit de provincie de nodige aandacht voor wordt gevraagd, en de provincie zal hier ook op toetsen.

De noodzaak voor de aanleg van de brug is zodanig groot dat het college deze ingreep aanvaardbaar achten. Wel zal de aanleg en inpassing met de nodige zorgvuldigheid gepaard gaan.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 9.4 Overlast

Samenvatting van inspraak

De aanleg van de oeververbinding zorgt er weliswaar voor dat de verkeersintensiteit in de Dorpskern/Dorpsstraat afneemt met 18% maar er ontstaan ook nieuwe ontsluitingsproblemen. Er ontstaan verkeersstromen vanuit Alphen naar de Gnephhoek waardoor een toename van 73% (Gnephhoek–west) en 38%(Gnephhoek–oost) ontstaat en leidt tot onveilige situaties.

Het rustig wonen aan de Landlustweg wordt door de komst van de brug ernstig aangetast. De brug en de aanlanding belemmeren het vrije zicht, veroorzaken verkeerslawaaï en tasten daardoor het woongenot aan. Ook zal, na het aansluiten van de rondwegen de verkeersintensiteit verdrievoudigen. Onduidelijk is voor insprekers hoe de effecten zullen worden ervaren of het mogelijk is om er te blijven wonen. Er heeft namelijk geen effectbeoordeling plaatsgevonden in het planMER voor de lange termijn.

Reactie gemeente

In het planMER zijn de te verwachten effecten voor de lange termijn in beeld gebracht. Dit laat een relatief grote milieubelasting zien. Zoals echter vermeld, is de realisatie van de toekomstige rondweg nog ongewis. Voor het onderhavige plan kan en mag alleen de situatie met Maximabrug beschouwd worden. Uit de milieuonderzoeken volgt dat de milieueffecten

in de omgeving van de brug toenemen. Hiervan is het aspect geluid maatgevend. Door de toepassing van geluidwerende voorzieningen bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van de Maximabrug ter hoogte van de woningen maximaal 50 dB. Zowel de geluid- als de luchtkwaliteitsbelasting ligt ruim onder de maximaal toegestane grenswaarden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Reactie: 9.5 Schade aan woning/eigendom

Samenvatting van inspraak

Inspreker maakt zich zorgen om mogelijke schade aan de woning als de plannen doorgang vinden. De woning is gebouwd op de oeverwal van de Oude Rijn en op staal gefundeerd. Gevreesd wordt voor verzakkingen. Daarnaast kunnen bouwactiviteiten en intensivering van het (vracht)verkeer op korte afstand tot de woning trillingen veroorzaken. Voorts verwacht inspreker een aanzienlijke waardevermindering van de woning/perceel. De voorgenoemde plannen beïnvloeden de waarde van het eigendom nu al negatief.

Reactie gemeente

Bij de planontwikkeling is zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Niettemin kan het zo zijn dat als gevolg van de ontwikkeling sprake is van een waardedaling van omliggende panden. Mocht inspreker van mening zijn dat dit het geval is, dan kan er een verzoek om planschade worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Ten aanzien van de vrees voor schade aan de woning als gevolg van de aanleg van de brug en de aantakende wegen, kunnen we aangeven dat hiermee in het kader van de aanbesteding en bouw van de brug rekening gehouden zal worden. Er worden voorafgaand aan de realisatie van de brug 0-metingen (zogenaamde 0-situatie) uitgevoerd zodat inzichtelijk is wat de situatie is voor realisatie. Tijdens de bouw worden deze waarden gemonitord op eventuele wijzigingen tav de 0-situatie. Daarnaast wordt de aannemer verplicht zoveel mogelijk trillingsvrij te bouwen.

De woning Landlustweg 10a is op een dusdanige afstand van de fundatie van de brug en aangrenzende wegen gelegen, dat de kans op schade door trillingen minimaal zal zijn.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 9.6 Belangenafweging en voorstel

Samenvatting van inspraak

Inspreker is van mening dat er geen goede belangenafweging heeft plaatsgevonden. Het belang van infrastructuur is te zwaar geweest gelet op de belangen van behoud landschap, natuur, recreatie en landbouw. De beschermde status van het Groene Hart is evenmin voldoende meegenomen.

Voorgesteld wordt om te onderzoeken of met een smalle en/of lage brug de ontsluitingsproblemen ook kunnen worden opgelost. Een dergelijke brug is goedkoper, beter in te passen en mogelijk is een betere locatie hiervoor te vinden (dichter bij de Hoogewaardse bedrijven)

Reactie gemeente

Het college is van mening dat er een goede belangenafweging heeft plaatsgevonden. In de variantenstudie zijn alle effecten beoordeeld en omschreven. Daarnaast hebben beide gemeenten ervoor gekozen een vrijwillig m.e.r. te doorlopen, teneinde goed inzichtelijk te krijgen wat de effecten zijn op de directe omgeving ten aanzien van alle milieuaspecten, maar ook in het kader van natuur en landschap. Het planMER heeft daarnaast een rol gespeeld in de uiteindelijke besluitvorming.

Voor verdere beantwoording van de inspraak zie Hoofdstuk 1, Inleiding.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 10
Adressant: Amvest Management B.V. (namens Terra en de erven van de heer P.J. Verhoef)
Postbus 12446, Amsterdam
Reactie: 10.1 Geen integrale ruimtelijke visie, onnodige en onomkeerbare beperking andere ruimtelijke ontwikkelingen

Samenvatting van inspraak

Bij de inspraakreacties zitten enkele overzichtstekeningen van de verschillende percelen die in eigendom zijn van insprekers. De gronden zijn destijds verworven met de doelstelling om hier woningbouw te realiseren. Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de (ontsluiting van de) Maximabrug over de percelen van insprekers en maakt daarom woningbouw op deze percelen onmogelijk.

Inspreker is van mening dat bij de keuze voor de ligging en uitvoering van de brug –gelet op een goede ruimtelijke ordening– een integrale ruimtelijke visie ten grondslag moet liggen waarin de inpassing van de brug wordt gezien. Een dergelijke visie ontbreekt wat in strijd wordt geacht met het zorgvuldigheidsbeginsel.

De aanleg van de brug op locatie 1A maakt woningbouw in de Gnephoek, evenals het bestaande agrarische gebruik en andere mogelijke ontwikkelingen in die regio illusoir. Dit vanwege de bebouwing door aanleg en toe- en afritten van de brug zelf. Ten tweede vanwege de nadelige milieugevolgen die het gevolg zullen zijn van de aanleg van de weg (geluidhinder, luchtkwaliteit, landschappelijke waarden).

De aanleg van de brug beperkt onomkeerbaar de ontwikkelingsmogelijkheden van de Gnephoek, waaronder de percelen van inspreker, hetgeen ten onrechte niet is meegewogen bij de beslissing over de aanleg van de brug. Dit levert strijd op met het evenredigheidsbeginsel en het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Eveneens ontbreekt een mogelijke afslag voor een rondweg op lange termijn.

Reactie gemeente

De eigendomssituatie van inspreker is bekend. Er heeft verschillende malen overleg plaatsgevonden.

Inspreker geeft aan dat de gronden destijds zijn verworven ten behoeve van de woningbouw. Woningbouw op deze locatie is echter op dit moment niet het uitgangspunt, hierbij wordt onder meer verwezen naar het huidige bestemmingsplan, de provinciale structuurvisie en het feit dat er momenteel geen voorbereidingen worden getroffen om de Gnephoek te ontwikkelen tot woningbouwlocatie.

Aan de planontwikkeling voor de brug ligt een duidelijke ruimtelijke visie ten grondslag. Voor een korte beschouwing over de totstandkoming van het plan wordt verwezen naar de inleiding van deze Nota.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 10.2 Keuze alternatief 1A gebaseerd op onjuiste gronden

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat uit het planMER blijkt dat alternatief 2 op de korte termijn significant beter scoort dan alternatieven 1a en 1b. Alternatief 2 belemmert voorts niet de ontwikkelingsmogelijkheden voor de Gnephoek. Er is dan ook ten onrechte voor alternatief 1A gekozen.

In het planMER wordt geconcludeerd dat op de lange termijn alternatief 1A het beste scoort indien de aanleg van een rondweg in de beoordeling wordt meegenomen. De aanleg van de rondweg is echter ten onrechte in het planMER meegenomen. In het bestemmingsplan is de rondweg niet aan de orde en de aanleg van de rondweg is nog onzeker. De provincie wenst geen medewerking te verlenen en daarnaast zijn de gevolgen voor milieu en ruimtelijke ordening nog niet bezien. Bovendien is het de vraag of er voldoende financiële middelen zullen zijn. Het is onjuist volgens inspreker om aan een dergelijke onzekere gebeurtenis een doorslaggevende waarde te hechten bij het bezien van alternatieven. Dit acht inspreker onzorgvuldig, onevenredig en onvoldoende gemotiveerd.

Reactie gemeente

Het planMER is een van de stukken waarop de gemeenteraden uiteindelijk voor Variant 1A hebben gekozen. Overweging bij de raden was met name de lange termijnvisie en het voorkomen van de doorsnijding van de Landlustweg aangezien een brug voor minimaal 80 jaar wordt gerealiseerd. Dit bestemmingsplan doet geen uitspraak over de keuze van de variant, maar heeft deze variant slechts technisch uitgewerkt.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 10.3 Heroverweging

Samenvatting van inspraak

Inspreker heeft geen bezwaren tegen een brug als zodanig om zodoende het verkeersprobleem op te lossen. Daarom is eerder ook niet ingesproken op de plannen.

Nu in plaats van locatie 2 voor locatie 1A is gekozen, frustreert dit de toekomstige ontwikkelingen van de Gnephoek onomkeerbaar. Er ligt geen gedegen ruimtelijke onderbouwing aan ten grondslag en daarom wordt verzocht de alternatieven te heroverwegen gebaseerd op een integrale ruimtelijke visie van het gebied als zodanig. De rondweg mag daarbij geen rol spelen omdat deze onzeker is en de komende 30 jaar niet aan de orde is.

Reactie gemeente

Het college is van mening dat er gedegen onderzoek heeft plaatsgevonden, voorafgaande aan de uiteindelijke keuze voor de locatie van de brug. Hierbij zijn alle aspecten meegenomen die in het kader van de planontwikkeling een rol spelen. Van een goede ruimtelijke onderbouwing is ons inziens dan ook wel degelijk sprake. De alternatieven worden dan ook niet opnieuw gewogen. Dit bestemmingsplan ziet niet op de realisatie van de rondweg. Dit is ook niet mogelijk omdat er omtrent de komst van de rondweg nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Nummer: 11

Adressant: De Koning & Witzier, namens de heer en mevrouw C. van Gaalen en M.A.K.
Inckmann-van Gaalen (inzake Gnephoek 44)
Heimansbuurt 1, Alphen aan den Rijn

Reactie: 11.1 Geluid en fijnstof

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat de brug het land doorsnijdt en de af-/oprit van de brug en de verkeersafwikkeling richting Koudekerk/Alphen aan den Rijn vlak langs het erf en de woning plaatsvindt.

De af-/oprit van de brug komt erg hoog te liggen waardoor het geluid van verkeer over de brug gaat neerdalen op het perceel van inspreker.

Dit geldt eveneens voor het fijnstof wat in de lucht komt als gevolg van de verkeersbewegingen, de vrachtauto's enz. die over de brug komen.

Reactie gemeente

Uit de milieuberekeningen volgt dat de geluidbelasting ter hoogte van Gnephoek 44, 58 dB bedraagt. Na realisatie van geluidwerende voorzieningen wordt deze bijdrage teruggebracht

naar 50 dB. Zowel de geluid-als luchtkwaliteitsbelasting ligt ruim onder de maximaal toegestane grenswaarden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 11.2 Uitzicht en lichthinder

Samenvatting van inspraak

Gnephoek 44 is een monumentale boerderij en staat nu op een mooie zichtlocatie. Als gevolg van de aanleg van de brug, zal de zichtkwaliteit aanzienlijk minder worden en ook het uitzicht vanuit de boerderij zal zich beperken. Dit is een drastische achteruitgang van het woongenot.

Voorts zal door de aanleg van de rotonde vlak langs de Oude Rijn er voor de woning veel last van lichthinder zijn. Hier dienen voorzieningen voor te worden getroffen.

Reactie gemeente

Lichthinder is een aspect waar met de realisatie van de brug aandacht aan wordt besteed. Uitgangspunt is dat er geen directe lichtinstraling van de woningen mag plaatsvinden. Door de realisatie van geluidwerende maatregelen (zie ook toelichting bestemmingsplan en de akoestische rapportage) langs de woning, zal er geen directe inschijning meer plaatsvinden ten gevolge van het verkeer op de Maximabrug..

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 11.3 Impact op Gnephoek/ondertunneling

Samenvatting van inspraak

De brug zal een aanzienlijke impact hebben op het totale Gnephoekbeeld. Er is veel voor te zeggen om in plaats van een brug een tunnel aan te leggen zodat de aanleg daarvan veel minder impact heeft op de omgeving.

Reactie gemeente

Een tunnel brengt aanzienlijk hogere stichtingskosten met zich mee dan de bouw van de beoogde Maximabrug. Hiervoor zijn de beschikbare middelen niet toereikend.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Nummer: 12

Adressant: F. en P. Kempen
Hoorn 426, Alphen aan den Rijn

Reactie: 12.1 Aansluiting kruispunt op de Hoorn

Samenvatting van inspraak

Insprekers geven aan dat de verbeelding vraagtekens oproept, het geheel is niet logisch. De weg moet een vreemde bocht maken en de kruising zal erg druk worden met verkeer.

Insprekers zijn bang dat door deze ligging zij hinder ondervinden van verlichting van het verkeer. De woning van insprekers ligt in het verlengde van de aansluiting van de weg van de Maximabrug op de Leidse Schouw/Hoorn.

Geopperd wordt om de aansluiting van deze weg op de kruising van de Eikenlaan aan te laten sluiten, waardoor een vloeiender lijn ontstaat en de kruising Leidse Schouw/Hoorn wordt ontzien.

Reactie gemeente

Voor mogelijke lichthinder wordt zover het directe inschijning betreft, in overleg een zo goed als mogelijke oplossing gezocht.

De aansluiting op de kruising Leidse Schouw/Hoorn heeft te maken met de huidige hoeveelheid verkeer op de brug. Voor de korte termijn (bestemmingsplanperiode) geldt dat De Hoorn prioritair blijft ten opzichte van het tracé van de Maximabrug. Zolang de rondweg niet is aangelegd, rijdt er veel meer verkeer vanaf de Hoorn naar de N11 dan vanaf de Maximabrug naar de N11. De Hoorn is dus van bovengeschild belang en is de Hoorn als doorgaande route aangesloten op de kruising met de Eikenlaan. Hierdoor zal tot de rondweg is aangelegd de Maximabrug als ondergeschikte tak aan de kruising met de Leidse Schouw/Hoorn worden gekoppeld.

Na aanleg van de rondweg zal er veel meer verkeer van de Maximabrug naar de N11 rijden dan van de Hoorn naar de N11. Op dat moment wordt de Maximabrug wel direct op de kruising met de Eikenlaan aangesloten. De Hoorn wordt dan verkeersluw en op een andere wijze verbonden met de Leidsche Schouw. Omdat het waarschijnlijk is dat binnen de bestemmingsplanperiode (10 jaar) niet tot uitvoering van de rondweg wordt overgegaan en om de belangrijkste verkeersstroom van de Hoorn naar de N11 niet te onderbreken, is voor bovenstaande verkeerssituatie gekozen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan

Nummer: 13
Adressant: Vereniging 'Maak het hart niet hard'
Heimansbuurt 1, Alphen aan den Rijn
Reactie: 13.1 Toekomst

Samenvatting van inspraak

Inspreker vraagt zich of er is onderzocht wat er de komende 100 jaar (de levensduur van de nieuwe brug) allemaal op het gebied van verkeer en demografische ontwikkeling plaats gaat vinden. Zeker weten kun je dat niet, maar zeker is wel dat er rond automobilititeit veel gaat veranderen.

Nieuwe generaties werknemers zullen in het arbeidsproces worden opgenomen, elk met specifieke wensen qua werkuren (niet meer van 9 tot 5) en de gevolgen die dat voor het verkeer zal hebben. En ook de ontwikkeling van auto's staat niet stil.

Reactie gemeente

Het verkeersmodel is opgesteld door een gespecialiseerd adviesbureau en houdt rekening met recente inzichten en toekomstige ontwikkelingen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 13.2 Onvoldoende onderbouwing

Samenvatting van inspraak

Oorspronkelijk was de aanleg van een kleine brug bedoeld als een verkeersoplossing voor de verkeersproblematiek in Kouderkerk. Inmiddels wordt het een project van ongekennde omvang, maar wat gebeurt er als de rondweg er niet komt? Dan ligt er een brug met een gigantisch ruimtebeslag, hoge kosten en aantasting van cultuurhistorische en landschappelijke ruimte die voor altijd verwoest en onvervangbaar is.

Een gedegen onderzoek naar nut en noodzaak blijft nog steeds ondermaats, er is een onvoldoende lange termijnvisie ontwikkeld en er is geen regie.

Beantwoording van de volgende vragen is dringend noodzakelijk:

- Waar blijft een echt onderbouwd plan ten aanzien van de grote rondweg?
- Als de grote rondweg er niet komt, wordt dan de kleine rondweg (BBSS) gerealiseerd?
- Waarom moet de brug per se een doorvaarthoogte van 5,5 meter krijgen en waarom geldt deze hoogte niet voor de andere bruggen? Wat zijn met andere woorden de echte argumenten tegen een lagere brug?
- Waar blijft de officiële reactie van de wethouders op de uitkomsten van de MER?

Insprekers hebben voornamelijk de nadruk willen leggen met hun inspraakreactie op de onvoldoende en gebrekkige onderbouwing van nut en noodzaak. Het baart inspreker grote zorgen dat in een tijd van bezuinigingen er nog steeds geen duidelijke financiële onderbouwing van de zijde van de verantwoordelijk wethouders is gepresenteerd.

Reactie gemeente

Inspreker is van mening dat een gedegen onderzoek naar de nut en noodzaak van de brug ontbreekt. In het kader van de besluitvorming over de locatiekeuze is uitgebreid onderzoek gedaan, waarbij ook de lange termijnvisie een rol heeft gespeeld. Het college is van mening dat voldoende is aangetoond dat er een gedegen onderzoek ten grondslag ligt aan de besluitvorming en het bestemmingsplan.

Voor wat betreft de vraag waar een onderbouwd plan voor de aansluiting op de Burgemeester Bruinsslotsingel en N207 blijft, kan gezegd worden dat deze ontwikkeling zich nog in de verkenningsfase bevindt en dat er nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over deze aansluitingen. Het bestemmingsplan, de uitgevoerde onderzoeken en de financiële uitvoerbaarheid zien slechts op de realisatie van de Maximabrug en aansluitende wegen, omdat hier concrete besluitvorming over heeft plaatsgevonden.

Voor wat betreft de vraag aangaande de doorvaarthoogte wordt verwezen naar de inleiding van deze Nota.

Tenslotte wordt een opmerking gemaakt over waar de reacties op het planMER blijven. In de periode van 5 januari tot en met 10 februari 2012 heeft het concept-planMER voor advisering ter inzage gelegen. Deze advisering is meegenomen bij de raadsbehandeling omtrent de locatiekeuze op 29 maart 2012 alsmede bij het definitief maken van het planMER. De adviezen die destijds zijn ontvangen, zijn in hoofdstuk 6 van deze Nota opgenomen en van een reactie voorzien.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 14
Adressant: Das Rechtsbijstand, namens de heer E.C. Guldemon, Hoogewaard 235
Kouderkerk aan den Rijn
Postbus 23000 Amsterdam
Reactie: 14.1 Plangrens

Samenvatting van inspraak

Inspreker woont aan de Hoogewaard, nabij de kruising met de Landlustweg. Formeel (bestemmingsplantechnisch) gezien maakt de woning van inspreker geen deel uit van de Gnephoek in Alphen aan den Rijn, echter de gevolgen voor de woning zijn gelijk aan de woningen in de Gnephoek. Gesteld wordt dat de belangen van inspreker niet in het bestemmingsplan worden meegewogen terwijl deze wel in het geding zijn. De plangrens zou dan ook voor wat betreft de effecten zodanig moeten worden gelegd dat de belangen van inspreker bij de beoordeling worden betrokken, op zijn minst moet een en ander in samenwerking met de gemeente Kouderkerk dienen te gebeuren.

Reactie gemeente

Voor het geven van een reactie op een bestemmingsplan hoeft de inspreker niet in het plangebied zelf te wonen. Inspreker woont in de directe omgeving van de planontwikkeling en het is daarom begrijpelijk dat een inspraakreactie is gezonden, immers de ontwikkeling raakt ook de belangen van inspreker.

In het kader van de ontwikkeling van de brug en de aansluitende wegen is geconstateerd, dat ook voor een klein gedeelte op Rijnwouds grondgebied aanpassing van het bestemmingsplan plaats moet vinden. Dit heeft te maken met de verplaatsing van de bestaande oeverweg de Gnephoekweg richting de bestaande noordoever langs de Oude Rijn en de aansluiting op de Hoogewaard. Op grond daarvan wordt dan ook voor dit gedeelte een bestemmingsplan in procedure gebracht, waarop ten tijde van terinzage legging gereageerd kan worden.

Wellicht ten overvloede kan hier vermeld worden dat het project Maximabrug een gezamenlijk project van zowel Gemeente Alphen aan den Rijn als Gemeente Rijnwoude

betreft. Besluiten omtrent dit project worden afgestemd danwel in gezamenlijkheid genomen.

De reactie geeft aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 14.2 Verkeerstoename

Samenvatting van inspraak

Verwezen wordt naar pagina 25 van het voorontwerp bestemmingsplan, waarin is aangegeven dat de effecten op de Gnephhoek meer dan 55% bedraagt op het relatief rustige westelijke deel. Echter uit het planMER (pagina 40) blijkt dat bij de gekozen variant sprake is van een toename van 73%. Het voordeel voor Kouderkerk is een afname van 15%. Niet wordt afgewogen waarom een toename van 73% toelaatbaar is om een afname van 15% te bereiken.

Er wordt voorts een beoordeling gemist of deze toename gekenmerkt kan worden als een goede ruimtelijke ordening, nu het perceel aan twee zijden wordt omsloten door zware industrie (Spanbeton en Holcim).

Er zullen bomen worden verwijderd om de Hoogewaard te verbreden, deze bomen weren het geluid van Holcim.

Reactie gemeente

In het planMER wordt inderdaad een toename van 73% voor de Gnephhoek vermeld. Deze toename is niet direct te wijten aan de realisatie van de Maximabrug, maar door de realisatie van Rijnpark en de herstructurering van het bedrijventerrein Hoogewaard. Dit neemt niet weg dat de verkeersintensiteit en dus de milieubelasting zal toenemen. Om deze toename terug te brengen is gekozen voor aanvullende verkeersremmende maatregelen op de Gnephhoek, zoals het invoeren van een 30 km/uur zone op de Gnephhoek. Dit heeft tot gevolg gehad dat de intensiteit op de Gnephhoek zal afnemen tot 7060 mvt/etmaal (zie akoestische rapportage). Voornoemd houdt een toename van het verkeer op de Gnephhoek van circa 40% in.

Wat betreft de opmerking over de bomen kan het volgende worden gezegd: In het kader van het aan te leggen trace zal worden geïnventariseerd of er bomen dienen te worden gekapt. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk bomen gespaard zullen blijven, danwel dat bomen gecompenseerd zullen worden.

Daarnaast wordt opgemerkt dat bomen nagenoeg geen geluidwerende werking bezitten. De bomen zorgen wel voor een licht verstrooiende werking van geluid in de hogere frequentiebanden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 14.3 Geen goede ruimtelijke ordening

Samenvatting van inspraak

Gesteld wordt dat nu het plan geen inzicht biedt in de feitelijke geluidstoename die wordt voorzien, de omvang van al aanwezige geluidsbronnen, de mogelijke geluidsmaatregelen (voor adres van inspreker worden deze niet genoemd) en in de effecten van het plan op bestaande geluidsreducerende elementen, kan niet worden beoordeeld of sprake is van een goede ruimtelijke ordening, er is onvoldoende onderzoek gedaan.

Reactie gemeente

Als aanvulling op het planMER zijn detailonderzoeken milieu uitgevoerd. Deze leveren de noodzakelijke aanvullende milieuinformatie voor het bestemmingsplan. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidbelasting ter hoogte van de Hoogewaard 235 ten gevolge van de nieuwe wegen 46 dB bedraagt. Dit is lager dan de voorkeurswaarde zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Er hoeven geen aanvullende maatregelen te worden getroffen. Door de verlegging van de oeverweg zal de geluidbelasting ten gevolge van de Hoogewaard ter hoogte van Hoogewaard 235 met circa 6 dB afnemen, hetgeen een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie betekent.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 14.4 Leefbaarheid

Samenvatting van inspraak

Indien de brug open zal gaan, zal dit leiden tot files op de Hoogewaard, met alle gevolgen van leefbaarheid.

In het plan wordt steeds gerefereerd aan de toename van de leefbaarheid in Koudekerk. Inspreker woont in Koudekerk maar is van mening dat de leefbaarheid voor hem niet toeneemt.

Reactie gemeente

Inspreker stelt dat indien de brug open gaat, dit leidt tot files op de Hoogewaard. Op basis van berekeningen kan vermeld worden dat een dergelijke situatie zich niet voor zal doen. Er kunnen geen files ontstaan die tot op de Hoogewaard reiken omdat de totale lengte van het eventueel wachtend verkeer bij een brugopening kan worden opgevangen op de lus die naar de brug leidt.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 15

Adressant: Schoonderbeek en Partners Advies BV, namens Holcim Coastal BV (Hoorn 350)
Postbus 374, Ede

Reactie: 15.1 Overlast

Samenvatting van inspraak

Inspreker verwacht dat door de realisatie van de brug een aanzienlijke overlast ontstaat voor haar medewerkers en haar bedrijfsvoering. In een notitie is hier uitgebreid op ingegaan. De verwachting wordt uitgesproken dat dit aanleiding zal zijn om in het bestemmingsplan de nodige maatregelen op te nemen zodat deze overlast wordt voorkomen danwel zoveel mogelijk wordt beperkt en dat een onbelemmerde voorzetting van de activiteiten van inspreker wordt gegarandeerd.

De belangrijkste elementen uit de notitie worden hieronder weergegeven.

Reactie gemeente

In het kader van de planontwikkeling is contact geweest met inspreker en zijn de in de notitie aangedragen punten besproken. In goed overleg is geconcludeerd dat met de huidige planvorming de bedrijfsvoering van Holcim Coastal BV niet hoeft te worden gehinderd.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 15.2 Hoogte van de brug

Samenvatting van inspraak

Daar waar nu nog sprake is van een onbelemmerde doorvaart van de Oude Rijn, zal na de komst van de brug tijdverlies optreden vanwege het moeten wachten tot de brug geopend is. Dit heeft een negatieve invloed op de rentabiliteit van het bedrijf.

Reactie gemeente

De functionaliteit van de brug vormt een belangrijk onderdeel in de verdere uitvoering van de plannen. De doorvaarthoogte voor de brug is gesteld op 5.50m waardoor geladen schepen onbelemmerd de brug kunnen passeren. Daarnaast wordt het beweegbare deel van de brug op afroep van de scheepvaart door middel van een centrale afstandsbediening geopend. Op deze manier worden wachttijden voor de scheepvaart voorkomen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 15.3 Gebruik van de kade van Holcim Coastal BV

Samenvatting van inspraak

Aan de kade van inspreker liggen regelmatig 3 schepen afgemeerd die worden gelost of geladen, waarbij de volledige lengte van de kade wordt gebruikt. De aankomst- en vertrektijden van de schepen zijn niet op elkaar afgestemd, daarom moet de gehele kade vanaf het midden van de Oude Rijn op elke plek onbelemmerd toegankelijk blijven.

Reactie gemeente

De gehele kade van Holcim zal onbelemmerd toegankelijk blijven. Aan de overzijde van de Oude Rijn wordt een wachtvoorziening gepositioneerd mocht de brug buiten bedrijf zijn zodat schepen hier kunnen afmeren en niet aan de kade van Holcim.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 15.4 Beschermingsconstructies scheepsstoten, aanvaarbeveiliging, remmingwerk

Samenvatting van inspraak

Ten aanzien van scheepsstoten wordt opgemerkt dat deze vaak zo groot zijn dat het verstandig is om een beschermingsconstructie of een onderwatertalud aan te brengen, waardoor het schip aan de grond zal lopen.

Op basis van een gedegen risicoanalyse dient projectspecifiek de afweging gemaakt te worden of en hoe er rekening wordt gehouden met aanvaarbebelasting en of het toepassen van een aanvaarbebelasting gerechtvaardigd is. Dit dient in de planfase te worden uitgevoerd. In het bestemmingsplan is een dergelijke analyse niet aangetroffen. Het watergedeelte dat direct voor de kade van inspreker ligt valt overigens ook niet binnen het gebied van het bestemmingsplan, kan daaruit worden afgeleid dat er geen aanvaarbeveiliging wordt aangebracht?

Reactie gemeente

In het kader van het verdere ontwerp en detaillering van de brug worden deze zaken meegenomen. Het vormt een van de randvoorwaarden bij de aanbesteding.

Te nemen maatregelen ter bescherming van de scheepsstoten danwel andere bouwwerken ten dienste van de brug worden in het bestemmingsplan niet onmogelijk gemaakt. Het planologische kader vormt dan ook geen belemmering dergelijke maatregelen aan te brengen in de uitvoeringsfase.

Ten behoeve van de Maximabrug zelf is het noodzakelijk remmingwerken/geleidewerken op te nemen als aanvaarbeveiliging. Deze remmingwerken/geleidewerken worden t.h.v. de pilaren gesitueerd en hebben geen impact op de bereikbaarheid of bedrijfsvoering van het bedrijf Holcim Coastal B.V..

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 15.5 Ruimte

Samenvatting van inspraak

Het is noodzakelijk dat er voldoende ruimte is om aan en af te meren. Het gaat daarbij om het manoeuvreren van schepen met een lengte van circa 80 meter en een breedte van 10 meter of meer. Daarvoor is in de breedte van de Oude Rijn een ruimte nodig van minimaal 25 meter. Binnen deze afstand vanaf de kade van inspreker mogen er dus geen belemmeringen komen, bijvoorbeeld door het plaatsen van aanvaarbeveiliging en remmingwerk. Maar ook niet door stilliggende schepen die wachten op de mogelijkheid om de brug te passeren.

Voor inspreker is het dan ook van belang dat voor het openen van de brug geen venstertijden worden gehanteerd maar dat de brug op aangeven van de schepen zo snel mogelijk wordt geopend.

De vaarstroom zal veranderen door de komst van de brug. Dat mag er niet toe leiden dat de diepte van het vaarwater zodanig verandert dat de schepen inspreker niet meer goed kunnen bereiken.

Reactie gemeente

Uit oogpunt van doorstroming op de Oude Rijn van het scheepvaartverkeer is bepaald door de provincie dat er geen venstertijden mogen worden toegepast.

De diepte van het vaarwater wordt bewaakt door de provincie zodat deze gehandhaafd blijft zoals in de richtlijnen is voorgeschreven.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 15.6 Milieuaspecten

Samenvatting van inspraak

Inspreker vraagt aandacht voor de verslechtering van de luchtkwaliteit na realisatie van de brug. Zeker indien de brug openstaat, zal de wachtende rij auto's overlast van stank en andere luchtverontreiniging teweeg brengen.

Deze verslechtering heeft inspreker bij aankoop van het pand niet voorzien. Bij de inrichting van het terrein destijds is juist rekening gehouden met de plaatsing van het kantoor ten opzichte van de grootste geluidsbronnen (de betonwarenfabriek en betonmortelcentrale). Het leefklimaat zal nu sterk worden beïnvloed door de brug qua luchtkwaliteit maar ook geluid. Ook de aspecten trilling en externe veiligheid verdienen meer aandacht.

In het bestemmingsplan wordt een beschouwing van de verslechtering van de milieusituatie van het terrein (en meer specifiek het kantoor) gemist. Deze aspecten moeten in het ontwerp bestemmingsplan aan de orde komen, waarbij moet worden aangegeven op welke wijze de nadelige gevolgen worden voorkomen danwel worden ingeperkt/gecompenseerd.

Reactie gemeente

Het kantoor van Holcim wordt niet aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van de Wet milieubeheer voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Het kantoor behoeft formeel dan ook niet op voornoemde aspecten beoordeeld te worden.

Uit de milieuonderzoeken blijkt dat het geluidniveau ten gevolge van de verkeerswegen ter hoogte van het kantoor circa 60 dB bedraagt. Voornoemde geluidbijdrage is relatief hoog, Uitgaande van een gemiddelde geluidswering van de gevel van 20 dB, zal het binnengeluidniveau in het kantoor circa 40 dB bedragen. Dit geluidniveau past binnen de uitvoering van kantoorwerkzaamheden.

Voor het onderdeel externe veiligheid kan vermeld worden dat het kantoor van Holcim als beperkt kwetsbaar object wordt aangemerkt en niet binnen het plaatsgebonden risico (PR) van de weg valt. Uit de verantwoording groepsrisico volgt dat door de realisatie van de weg er ter plaatse van het kantoor geen toename van de orientatiewaarde zal plaatsvinden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 16
Adressant: R.W. de Koning
Hoorn 420, Alphen aan den Rijn
Reactie: 16.1

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan de hij de inspraakreactie met nummer 21 volledig onderschrijft. Voorts wordt aangegeven dat het voorontwerp bestemmingsplan uiterst onzorgvuldig en eenzijdig tot stand is gekomen en gebaseerd is op verouderde feiten.

De rondweg was aanvankelijk een absolute voorwaarde voor de aanleg van de Maximabrug. Inmiddels is duidelijk dat er de komende jaren geen sprake is van een rondweg, hetgeen nu resulteert in een veel te grote brug met maar kleine aan- en afvoerwegen. Het blijkt een voorlopige oplossing te zien die niemand als definitief wil zien, maar die nu wel veel geld kost. Daar komt bij dat de toekomstverwachting van de verkeersdrukte in Nederland een andere is dan door de gemeente gesuggereerd. Het huidige voorontwerp is naar de mening van inspreker een onverantwoorde keuze.

Reactie gemeente

Wij zijn van mening dat er sprake is van een zorgvuldige totstandkoming van het voorontwerp bestemmingsplan. Input voor het plan zijn de vele onderzoeken die in het kader van de variantenstudie hebben plaatsgevonden en het planMER dat vrijwillig is opgesteld. Het planMER wordt aan het bestemmingsplan gekoppeld en beschrijft de situatie over 10 jaar (korte termijn).

De Maximabrug vormt echter later een onmisbare schakel in de eventuele voltooiing van de rondweg van Alphen aan den Rijn. Omdat er nog geen besluitvorming is over de aanleg van de rondweg zijn de lange termijn effecten formeel geen onderdeel van het planMER. In de planMER van december 2011 is echter wel een doorkijk gegeven naar de consequenties van de rondweg voor de effectbeoordelingen. Daaruit blijken belangrijke effectverschuivingen waarop de opdrachtgever de lange termijn effecten nader heeft laten uitwerken in een separaat rapport: 'Maximabrug lange termijn' dat in januari 2012 is opgeleverd.

Beide onderzoeken zijn uiteindelijk geïntegreerd in 1 overkoepelend milieuraapport (van mei 2012) dat bij het ontwerp bestemmingsplan is bijgesloten.

Het verkeersmodel dat is gebruikt in de berekeningen voor de Maximabrug is opgesteld door een gespecialiseerd adviesbureau en houdt rekening met recente inzichten en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van verkeer.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 16.2 Gemeentelijke herindeling

Samenvatting van inspraak

Tot op heden was sprake van een rondweg rond Alphen, omdat het onwenselijk was een rondweg dwars door de gemeente te hebben. Echter na de gemeentelijke herindeling wordt toch hetzelfde bereikt?

In 2010 is al door inspreker geopperd om de A4 niet als alternatief voor de rondweg te zien. Inmiddels is de A4 verbreed en het resultaat is duidelijk zichtbaar. Het enige knelpunt is nog de oprit van de N11 naar de A4. Een overweging is om hier iets aan te doen. De A4 zou dan als een ware rondweg om de nieuwe gemeentegrenzen kunnen worden gezien.

Reactie gemeente

Uitgangspunt is dat er in de toekomst een rondweg rond Alphen aan den Rijn komt te liggen. Het gaat dus niet om een eventuele rondweg om de huidige of toekomstige gemeente.

De route via de A4 is geen alternatief voor verkeer uit Ridderveld en de bedrijventerreinen. Feit is dat de route via de Eisenhowerlaan en N207 naar de A4 aantrekkelijk is en blijft. De toekomstige rondweg kan in de toekomst een rol vervullen in het afleiden van verkeer van de Eisenhowerlaan, beter dan de A4. Uit verkeersmodelstudies blijkt dat pas ten westen van gemeente Alphen aan den Rijn een route naar het noorden via de N11-A4 aantrekkelijker is.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 16.3 Planschade

Samenvatting van inspraak

Inspreker is van mening dat indien de voorgenomen ontwikkeling plaats vindt, er zeker sprake zal zijn van planschade voor wat betreft de woningen gelegen in gebied Hoorn-West.

Reactie gemeente

Bij de planontwikkeling is zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Niettemin kan het zo zijn dat als gevolg van de ontwikkeling sprake is van een waardedaling van omliggende panden. Mocht inspreker van mening zijn dat dit het geval is, dan kan er een verzoek om planschade worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 17
Adressant: P.E. Betcke
Gnephoek 29, Alphen aan den Rijn
Reactie: 17.1 Alternatief

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat volgens Europees beleid voor milieueffectrapportage een belanghebbende onderzoek kan laten verrichten naar alternatieven. Inspreker is van mening dat eindelijk zijn verzoek moet worden ingewilligd om een gedegen onderzoek naar een tunnel te laten verrichten in plaats van een brug. Dit zodat inspreker kan blijven wonen op deze plek. Onder meer daar de oeverweg, die nu wordt meegenomen in het bestemmingsplan niet is meegenomen in de beoordeling en toetsing in het planMER van afgelopen jaar.

Reactie gemeente

Voordat een milieueffectrapportage wordt opgesteld heeft iedereen de mogelijkheid om alternatieven aan te dragen. De raad besluit uiteindelijk welke alternatieven worden onderzocht. Bij de behandeling van de zienswijzen op de notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven waarom de tunnelvariant niet als een reële optie kan worden gezien. Daarnaast brengt een tunnel aanzienlijk hogere stichtingskosten met zich mee dan de bouw van de beoogde Maximabrug. Hiervoor zijn de middelen die beschikbaar zijn niet toereikend.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 17.2 Milieueffecten

Samenvatting van inspraak

Inspreker verzoekt voorts wat de milieueffecten voor hem en zijn gezin zouden betekenen indien zij zouden blijven wonen op deze locatie. Inspreker is van mening recht te hebben op een dergelijk lokaal effectrapportage.

Reactie gemeente

Voor de realisatie van het de Maximabrug en toevoerwegen moet de woning Gnephoek 29 geamoveerd worden (vanwege de verlegging van de oeverweg). Hiermee vervalt de aanleiding voor betreffende woning om de milieubelasting te berekenen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 18
Adressant: Fractie Groen Links, Alphen aan den Rijn

Reactie: 18.1 Onvoldoende onderbouwing, verzoek om inzicht in varianten irt oplossing voor het probleem

Samenvatting van inspraak

Door inspreker wordt aangegeven dat een (voor)onderzoek ontbreekt naar alternatieven waarbij de kwaliteiten van de Gnephoek gespaard kunnen blijven; de meest milieuvriendelijke variant. Een brug was de enige oplossing voor het verkeerprobleem in Kouderkerk en op de lange termijn voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Alphen. Andere oplossingen zijn nooit onderzocht, ook niet het door inspreker aangedragen alternatieve plan. De cultuurhistorische en landschappelijke waarde van het gebied rond de Gnephoek rechtvaardigt een gedegen onderzoek hiernaar.

In de toelichting op het bestemmingsplan worden verschillende beleidskaders aangedragen die behoud of versterking van landschappelijke kwaliteiten als leidraad hanteren. Nergens blijkt uit dat de gemeenten dit beleid als serieuze leidraad hebben gehanteerd om te komen tot een verantwoorde afweging.

Inspreker is van mening dat het bestemmingsplan onvoldoende onderbouwt waarom de brug noodzakelijk is voor bereikbaarheid en leefbaarheid op korte termijn voor Kouderkerk en op lange termijn voor Alphen aan den Rijn. Evenmin heeft het bestemmingsplan aangetoond dat andere oplossingen waarbij de Gnephoek bespaard blijft geen oplossing kunnen bieden. Verzocht wordt dan ook om inzichtelijk te maken waarom varianten, inclusief het alternatief van inspreker, geen antwoord (kunnen) zijn voor het gestelde probleem.

Reactie gemeente

Het college verwijst hier korthedshalve naar het locatieonderzoek waarin diverse varianten zijn onderzocht, ook op milieuaspecten. Uiteindelijk zijn hieruit de varianten 1A, 1B en 2 voortgekomen die de basis hebben gevormd voor het planMER. In het planMER is voornoemde trechtering duidelijk beschreven.

De Meeste Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) maakt sinds de wetswijziging van de milieueffectrapportage geen onderdeel meer uit van het MER.

In de afweging voor de locatiekeuze is wel degelijk aandacht besteed aan het behoud of versterken van de landschappelijke kwaliteiten. Belangrijkste voorbeeld daarbij is dat uiteindelijk gekozen is voor de variant die de Landlustweg niet doorkruist.

In het beelderegiedocument, dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, nadrukkelijker aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van de ontwikkeling Maximabrug. De toelichting (in de vorm van hoofdstuk 3 en 4 inclusief het beelderegiedocument) is hierop aangepast.

Het bestemmingsplan vormt de nadere planologische uitwerking van de keuze zoals deze is gemaakt op 29 maart 2012 door de gemeenteraden. In de documenten die ten grondslag hebben gelegen aan deze besluitvorming is nader ingegaan op de argumentatie en onderbouwing van de noodzaak om te komen tot de aanleg van een oeververbinding.

De reactie geeft aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 18.2 Financiële haalbaarheid

Samenvatting van inspraak

Het tweede bezwaar van inspreker richt zich op het ontbreken van zicht op de financiële haalbaarheid van de kleine en grote rondweg en de ruimte die het voorontwerp bestemmingsplan mogelijk maakt.

In het bestemmingsplan wordt geanticipeerd op de nut en noodzaak van een kleine en grote rondweg en maakt om die reden een hoge brug met 2 x 2 rijbanen mogelijk. Nergens blijkt echter dat er zicht is op middelen voor een kleine en grote rondweg hetgeen betekent dat het zeer onwaarschijnlijk is dat binnen de geldigheidstermijn van het bestemmingsplan tot uitvoering van de rondweg(en) wordt overgegaan. Inspreker is van mening dat de onduidelijkheid van financiële haalbaarheid van de rondwegen betrokken moet worden bij dit bestemmingsplan en dat nu niet over een gedimensioneerde brug met onomkeerbare gevolgen voor de Gnephoekpolder mogelijk gemaakt moet worden.

Reactie gemeente

Het is inderdaad onwaarschijnlijk dat binnen de planhorizon van dit bestemmingsplan tot uitvoering van de rondweg wordt overgegaan. Daarom is de rondweg niet betrokken bij het bestemmingsplan. Omdat een goede ruimtelijke ordening wordt nagestreefd is bij het ontwerp van de Maximabrug wel geanticipeerd op de toekomst. Een toekomst waarin volgens het college de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn wordt verbeterd door aanleg van de rondweg.

Hiernaast is eerder onderzocht en besloten dat nu investeren in een brug die een toekomstige rondweg mogelijk maakt financieel veel voordeliger is dan nu eerst een brug te realiseren die is voorbereid op een toekomstige verbreding en deze op een later tijdstip in de toekomst daadwerkelijk te verbreden. De oostelijke rondweg is 2x1 omdat deze weg niet goed functioneert als rondweg. De gemeente heeft aan de oostkant een rondweg alleen kan men er niet komen door het Zegerslootgebied. Dit kan alleen helemaal zuidelijk via de Oranje Nassausingel en noordelijk via de Eisenhowerlaan. Hierdoor is in de loop der jaren een soort interne rondweg ontstaan. De Oranje Nassausingel en President Kennedylaan hebben bijvoorbeeld niet voor niets 2x2 rijbanen. Hierdoor blijft veel verkeer onnodig lang door de gemeente rijden. Het college wil deze situatie in andere delen van Alphen aan den Rijn voorkomen. Om de huidige verkeers- en leefbaarheidsproblemen op de Laan der Continenten, Prins Bernhardlaan en Eisenhowerlaan op te lossen en te voorkomen dat deze wegen verder moeten worden verbreed is daarom de rondweg met voldoende toeleidende wegen noodzakelijk.

In de Corridorstudie N207 wordt gesproken over 2x1 als het gaat om de rondweg. Op de brug komen in de toekomst meerdere verkeersstromen samen: vanaf Rijnwoude over de Hoogwaard, vanaf de Gnephoek, vanaf de Burgemeester Bruins Slotsingel en vanaf de N207. Hierdoor zal de brug zelf altijd meer capaciteit moeten hebben dan een van de toeleidende wegen.

Voor wat betreft de financiële haalbaarheid van het project waar nu het bestemmingsplan voor voorligt, kan worden gesteld dat het plan financieel uitvoerbaar is. Zie hiervoor hoofdstuk 8 van de toelichting van het bestemmingsplan.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 19
Adressant: DAS Rechtsbijstand, namens de heer en mevrouw Van Duin, Rijndijk 275
Postbus 23000 Amsterdam
Reactie: 19.1 Onevenredige aantasting woongenot + waardedaling

Samenvatting van inspraak

Door het nieuwe planologische regime zal er verkeers- en geluidshinder ontstaan. In de nabijheid van de woning Rijndijk 275 is een belangrijk verkeersknooppunt gepland, hetgeen een toename van verkeer en dus geluidsoverlast betekent.

De in de toekomst te realiseren rondweg zal nog meer nadelige effecten teweeg brengen voor inspreker in verband met een toename van de verkeersintensiteiten en de eventuele verplaatsing van het verkeersknooppunt nabij de woning richting de woning. Gelet hierop zal het vaststellen van het planologische regime een aanzienlijke waardedaling tot gevolg hebben.

Reactie gemeente

Het is correct dat door de voorziene ontwikkelingen een toename van de geluidbelasting zal plaatsvinden. Deze worden echter grotendeels veroorzaakt door de autonome toename van het wegverkeer de komende 15 jaar. Van het westelijk deel van de Hoorn en de Rijndijk wordt alleen de aansluiting met het nieuwe wegennet (brug en toevoerwegen) fysiek gewijzigd, waardoor een toename van de geluidbelasting niet verplicht tot het nemen van maatregelen.

Bij de planontwikkeling is zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Niettemin kan het zo zijn dat als gevolg van de ontwikkeling sprake is van een waardedaling van omliggende panden. Mocht inspreker van mening zijn dat dit het geval is, dan kan er een verzoek om planschade worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 19.2 Geen sprake van goede ruimtelijke ordening

Samenvatting van inspraak

Inspreker is van mening dat met het voorontwerp bestemmingsplan geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening omdat er onvoldoende is ingegaan op de aanpassing van het bestaande wegennet. Hierdoor is onduidelijk welke gevolgen voor inspreker zullen ontstaan.

Verzocht wordt rekening te houden met de belangen van inspreker en geen aanpassingen door te voeren aan het bestaande wegennet waardoor ze onevenredig in het woongenot worden getroffen.

Reactie gemeente

Het college is van mening dat er wel degelijk sprake is van een goede ruimtelijke ordening die ten grondslag ligt aan het voorontwerp bestemmingsplan. Het project Maximabrug vormt een belangrijk onderdeel in de Verkeersstructuurvisie . Daarin vindt een integrale beoordeling plaats van het wegennet van Alphen aan den Rijn.

Aanpassingen aan het bestaande wegennet zijn noodzakelijk om de verkeersdoorstroming zo goed mogelijk te bevorderen. Bij deze aanpassingen worden de belangen van direct omwonenden meegewogen en is uitgangspunt dat eventuele effecten tot het minimale worden beperkt.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 20
Adressant: W.F. Hartmans
Landlustweg 1 , Alphen aan den Rijn
Reactie: 20.1 Proces + planschade

Samenvatting van inspraak

Inspreker is naar alle voorlichtingsavonden en vergaderingen geweest. Het is hem inmiddels duidelijk dat de brug nu precies op de goede hoogte en exact op de locatie is komen te liggen waarna de rondweg kan worden aangesloten. Inspreker is het niet eens met deze gang van zaken.

Eveneens is inspreker van mening dat er meerdere planschade claims zullen gaan binnenkomen. De wijze waarop deze bij de gemeente worden afgehandeld vindt inspreker krom en hij twijfelt aan de rechtszekerheid met betrekking tot deze procedure.

Reactie gemeente

Voor wat betreft de opmerking van inspreker aangaande de aansluiting van de rondweg op de brug, wordt opgemerkt dat dit bestemmingsplan primair ziet op het planologisch mogelijk maken van de brug en aangrenzende wegen. De rondweg is niet meegenomen, omdat realisatie hiervan buiten de planhorizon van dit bestemmingsplan valt. Voor meer informatie verwijzen we naar de inleiding van deze nota.

Voorts is bij de planontwikkeling zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Niettemin kan het zo zijn dat als gevolg van de ontwikkeling sprake is van een waardedaling van omliggende panden. Mocht inspreker van mening zijn dat dit het geval is, dan kan er een verzoek om planschade worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Over de wijze waarop planschadeverzoeken worden behandeld, heeft inspreker eerder vragen gesteld. Deze vragen en uitleg over de procedure en behandeling van verzoeken om planschade zijn behandeld en in een uitgebreide brief aan inspreker gezonden (brief met kenmerk 2012/43180).

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 20.2 Zorg om woning

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan zich volledig te kunnen vinden in de reactie van inspreker genoemd onder nummer 9 en 13. De woning van inspreker staat er ongeveer 320 jaar en op korte afstand van de ontwikkeling is gelegen. Angst bestaat voor toename verkeersdrukke, lawaai, stof, stankoverlast, horizonvervuiling en waardvermindering van de woning. De woning is niet onderheid, waardoor als gevolg van trillingen tijdens aanleg danwel verkeer het 350-jarig jubileum van de woning niet bereikt gaat worden aldus inspreker.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de vrees voor schade aan de woning als gevolg van de aanleg van de brug en de aangrenzende wegen, kunnen we aangeven dat in het kader van de aanbesteding hier rekening mee gehouden zal worden. Er zullen voorafgaand aan de realisatie van de brug 0-metingen worden uitgevoerd zodat inzichtelijk is wat de situatie is voor realisatie en de benodigde maatregelen die tijdens de bouw getroffen dienen te worden om schade aan de woning te voorkomen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 21

Adressant: G.A. Persoon
Hoorn 418A, Alphen aan den Rijn

Reactie: 21.1 Andere aansluiting op Hoorn-Leidse Schouw

Samenvatting van inspraak

Inspreker heeft mede namens medebewoners van Hoorn-West gereageerd en onderschrijft de inspraakreactie genoemd onder nummer 13.

Inspreker refereert aan de aanleg van de Leidse Schouw en de nieuwe inrichting van de Hoorn, waarbij de gemeente de expliciete wens had om te komen tot een 'gezichtsbepalende entree van Alphen aan den Rijn, waarvan drie monumentale boerderijen een belangrijk onderdeel vormden. Er zou ook een einde komen aan de verrommeling van dit stukje Alphen. Op basis van deze toekomstvisie hebben bewoners veel geïnvesteerd.

Inmiddels ligt het ontruimde terrein aan de Maatschapslaan nog steeds braak en allerlei invullingen zijn de revue gepasseerd. Vele plannen hebben het (gelukkig) nooit gehaald.

Het plan van de Maximabrug is inmiddels wel een fase verder gekomen en zal de aansluitende weg over het braakliggende terrein aan de Hoorn lopen. Via een haakse bocht zal deze vierbaansweg op de kruising Hoorn–Leidse Schouw uitkomen en vervolgens zal het verkeer over een smalle tweebaansweg met vier stoplichten en een spoorweginnengang uiteindelijk de N11 op kunnen draaien. Het is inspreker niet duidelijk waarom niet wordt gekozen om de laatste kilometer tot de N11 ook in het plan op te nemen en een integraal plan te presenteren. De aansluiting zou dan plaatsvinden bij de Eikenlaan, naast de Hoogvliet. Dit is kennelijk wel ooit de bedoeling (blijkt uit mondelinge toelichting) maar daar is nu niet voor gekozen. Echter, vanwege allerlei onzekerheden is het maar de vraag of er ook ooit wel een volgende fase komt.

Reactie gemeente

De aansluiting op de kruising Leidse Schouw/Hoorn heeft te maken met de hoeveelheid verkeer op de brug en het maximale aantal van 4 wegen die op een kruising kan worden aangesloten. De Maximabrug en de Hoorn kunnen niet allebei op de kruising met de Eikenlaan worden aangesloten. Dit omdat er geen 5 aansluitingen op de kruising passen. Omdat, zolang de rondweg niet is aangelegd, er veel meer verkeer vanaf de Hoorn naar de N11 rijdt dan vanaf de Maximabrug naar de N11 is de Hoorn van bovengeschild belang. Daarom is de Hoorn als doorgaande route aangesloten op de kruising met de Eikenlaan. Hierdoor zal tot de rondweg is aangelegd de Maximabrug als ondergeschikte tak aan de kruising met de Leidse Schouw/Hoorn worden gekoppeld. Na aanleg van de rondweg zal er veel meer verkeer van de Maximabrug naar de N11 rijden dan van de Hoorn naar de N11. Op dat moment wordt de Maximabrug wel direct op de kruising met de Eikenlaan aangesloten. De Hoorn wordt dan verkeersluw en op een andere wijze verbonden naar de N11. Omdat het waarschijnlijk is dat binnen de geldigheidsduur van het bestemmingsplan niet tot uitvoering van de rondweg wordt overgegaan en om de belangrijkste verkeersduur van de Hoorn naar de N11 niet te onderbreken is voor de bovenstaande situatie gekozen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 21.2 Vermindering woongenot + waardevermindering woning

Samenvatting van inspraak

De wijziging van de visie zoals deze door de gemeente gehanteerd werd (zie hiervoor) leidt tot een toename van de verkeersdukte en geluidsoverlast, waardoor het woongenot aanzienlijk zal verminderen.

Ook zal dit leiden tot waardevermindering van de woningen, dit is nu al merkbaar bij hypotheekaanvragen waarbij de bank vraagtekens zet bij de getaxeerde waarde vanwege de voorgenomen aanleg van de Maximabrug.

Reactie gemeente

Het is correct dat door de voorziene ontwikkelingen een toename van de geluidbelasting zal plaatsvinden. Deze worden echter grotendeels veroorzaakt door de autonome toename van het wegverkeer de komende 15 jaar. Van het westelijk deel van de Hoorn en de Rijndijk wordt alleen de aansluiting met het nieuwe wegennet (brug en toevoerwegen) fysiek

gewijzigd, waardoor een toename van de geluidbelasting niet verplicht tot het nemen van maatregelen.

Door het toepassen van geluidabsorberend asfalt op de Leidsche Schouw en delen van de Hoorn wordt de geluidbelasting van de woningen aan de Hoorn echter wel teruggebracht.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 21.3 Verbeelding

Samenvatting van inspraak

Inspreker geeft aan dat er onduidelijkheden over de verbeelding zijn. De Genielaan eindigt op deze kaart twee keer in het niets alsof het twee keer een doodlopende weg wordt. Aangezien deze weg veelvuldig gebruikt wordt is dat geen goede bestemmingswijziging. Het is verder een raadsel hoe automobilisten en fietsers vanaf de Genielaan op de Vennootsweg moeten komen.

Reactie gemeente

Het is te begrijpen dat de verbeelding op enig punt verwarring opwekt. Dit heeft te maken met het feit dat dit bestemmingsplan niet op zichzelf staand kan worden beschouwd maar in samenhang met de omliggende bestemmingsplannen moet worden bekeken. In deze bestemmingsplannen hebben de gronden ook een bestemming gekregen. Slechts voor het gebied waar de bestemming door de komst van de brug afwijkt van hetgeen er nu mogelijk is, is het bestemmingsplan aangepast.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 22

Adressant: Fam. H.C. de Jong
Hoorn 418, Alphen aan den Rijn

Reactie: 22.1 Nut en noodzaak

Samenvatting van inspraak

Een extra oeververbinding lijkt gewenst gelet op de verkeersproblematiek in Koudekerk, hetgeen een lokale uitdaging is. Een lange termijnplanning van de gezamenlijke gemeenten voor de groei van wonen, werk en industrie ontbreekt en evenmin is de noodzaak van bebouwing van de Gnephoek aangetoond. Alternatieven zijn niet uitgezocht terwijl er veel terreinen half bewoond of leeg zijn.

Evenmin is de noodzaak van een rondweg aangetoond en aanwezig. Geplande verkeerscijfers zijn op z'n minst twijfelachtig.

In het voorontwerp bestemmingsplan is geen rondweg voorzien, hetgeen een verkeerde planningsmethodiek is volgens inspreker. Bovendien ook ongeloofwaardig, immers beloofd was zonder rondweg geen Maximabrug.

Nut en noodzaak rechtvaardigen alleen aanpassing van de Koudekerksebrug of een lokale oeververbinding in Koudekerk in samenhang met de nachtelijke pontonbrug. Ongeacht nut en noodzaak is inspreker van mening dat er veel meer op provinciaal niveau gepland moet

worden. Met een integraal provinciaal plan, in samenwerking met meerdere gemeenten zijn de benodigde middelen wellicht meer gerechtvaardigd en worden kostendoublures voorkomen.

Reactie gemeente

De geplande extra oeververbinding is een gezamenlijk project van gemeente Rijnwoude en Alphen aan den Rijn. In het project wordt nauw samengewerkt. Primair staat de vergroting van de leefkwaliteit en bereikbaarheid van de gemeenten voorop. Daarbij zijn de verschillende aspecten als groei van woningbouw (Rijnpark), werk en industrie (bedrijventerrein Hoogewaard) meegenomen.

De locatiekeuze is op 29 maart 2012 door beide gemeenteraden vastgelegd, hier heeft een integrale afweging aan ten grondslag gelegen. Dit bestemmingsplan maakt het alleen mogelijk om een oeververbinding en aansluitende wegen aan te leggen omdat over een rondweg nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 22.2 Hoogte van de brug

Samenvatting van inspraak

De hoogte van de brug is demografisch en verkeersplanologisch niet onderbouwd, een 2baans lage brug volstaat op de planlocatie aldus inspreker.

Reactie gemeente

Zie voor beantwoording paragraaf 1.8

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 22.3 Lokaal verkeersplan

Samenvatting van inspraak

Inspreker vindt het verontrustend hoe slecht de infrastructuur van de geplande Maximabrug aansluit op de lokale verkeersstromen en hoe weinig doelmatig de gebieden en wegen langs de zuidwest zijde van Alphen zijn ingericht en worden gebruikt voor de aansluiting met de Maximabrug. Enkele voorbeelden worden aangedragen en inspreker is van mening dat hier beter en creatiever naar gekeken moet worden in relatie tot de geplande infrastructuur rondom de Maximabrug. Er wordt in het huidige plan geen rekening gehouden met afvoer van verkeer naar de N11 of Alphen Centrum/Kerk en Zanen.

Reactie gemeente

De gemeentelijke visie op de lokale infrastructuur, is neergelegd in de het huidige gemeentelijke "Verkeer- en Vervoersplan" (GVVP). Dit document dateert van eind 2000 en bestaat uit een structuurvisie en een actieplan. De aanleg van de nieuwe Maximabrug over de Oude Rijn wordt in het huidige GVVP genoemd als onderdeel van een uit te voeren

verkenningstudie. Op verzoek van de raad wordt het huidige GVVP op dit moment geactualiseerd.

Ook in de nieuwe Structuurvisie Verkeer en Vervoer heeft de Maximabrug een belangrijke functie. De brug zal op de korte termijn de verkeerssituatie in de kern van Koudekerk verbeteren en de geplande woningen in Rijnpark en het bedrijventerrein Hoogewaard beter ontsluiten. Op de lange termijn moet de brug in combinatie met de Alphense rondweg de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn oplossen. Het college is dan ook van mening dat er een correcte visie ten grondslag ligt aan de huidige plannen.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 22.4 Bestemmingsplan Hoorn–West

Samenvatting van inspraak

Het stoort inspreker dat er na jaren nog geen nieuw bestemmingsplan Hoorn–West is. Dit is al diverse malen toegezegd, maar ligt het terrein nog steeds braak. Het zou een gezichtsbepalende entree voor de gemeente moeten worden.

Nu ligt er een bestemmingsplan Maximabrug dat alleen gaat over beton en asfalt, geen woord over de rest van Hoorn–West. Inspreker daagt de gemeente uit om hier creatiever mee om te gaan en oude beloftes in te lossen. Ook de Leidse Schouw is eenzelfde verhaal, waar industriële gebouwen en woonhuizen door elkaar worden neergezet of gedoogd of toestemming verleend zonder gedegen bestemmingsplan zonder belanghebbende te informeren over de plannen van de Maximabrug.

Reactie gemeente

In het verleden heeft de gemeente zich meerdere keren gebogen over de nadere invulling van het gebied Hoorn–West. Zoals bekend, hebben deze plannen tot op heden nog niet geleid tot een nadere invulling van het gebied.

Mede in verband met de op handen zijnde fusie wordt samen met de gemeente Rijnwoude gestart met een visievorming voor de verdere inrichting van het terrein.

Met het invullen van het terrein wordt rekening gehouden moeten met de directe omgeving. Daarnaast vormt de nieuwe Maximabrug en de aansluitende wegen een gegeven dat moet worden ingepast in de visievorming.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 22.5 Kruispunt

Samenvatting van inspraak

Het valt volgens inspreker niet uit te leggen dat de aansluiting van de afrit van de Maximabrug op het kruispunt Hoorn–Leidse Schouw moet komen. Het is immers niet logisch om een 4baans hoofdweg met een omweg via de Hoorn op de N11 aan te laten sluiten. Bovendien bemoeilijkt het de indeelbaarheid van Hoorn–West.

Dit geplande kruispunt ligt vlak voor de woning van inspreker en heeft veel nadelige gevolgen waaronder intensiever verkeer, meer lawaai, trillingen, fijnstof, lichthinder, verstoord uitzicht. Hier kan nog wat aan gedaan worden door het kruispunt te verleggen of door te investeren in diverse maatregelen.

Reactie gemeente

Het is correct dat door de voorziene ontwikkelingen een toename van de milieubelasting zal plaatsvinden. Deze worden echter grotendeels veroorzaakt door de autonome toename van het wegverkeer de komende 15 jaar. Van het westelijk deel van de Hoorn en de Rijndijk wordt alleen de aansluiting met het nieuwe wegennet (brug en aangrenzende wegen) fysiek gewijzigd, waardoor een toename van de milieubelasting niet verplicht tot het nemen van maatregelen.

Door het toepassen van geluidabsorberend asfalt op de Leidse Schouw en delen van de Hoorn wordt de geluidbelasting van de woningen aan de Hoorn echter wel teruggebracht.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 22.6 planschade

Samenvatting van inspraak

Inspreker is van mening dat hij schade leidt door de plannen en zal te zijner tijd een gepaste claim voor planschade bij de gemeente indienen inzake de gevolgen van de Maximabrug en bovengenoemd kruispunt op de specifieke situatie.

Reactie gemeente

Bij de planontwikkeling is zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Niettemin kan het zo zijn dat als gevolg van de ontwikkeling sprake is van een waardedaling van omliggende panden. Mocht inspreker van mening zijn dat dit het geval is, dan kan er een verzoek om planschade worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nummer: 23

Adressant: Dhr. A.M. Zandbergen
Hoorn 428, Alphen aan den Rijn

Reactie: 23.1 Aantasting woongenot + waardedaling woning

Samenvatting van inspraak

Inspreker is van mening dat door de ontwikkeling onevenredige aantasting van het woongenot plaatsvindt. Zo zal er sprake zijn van verkeers- en geluidshinder, omdat in de nabijheid van de woning van inspreker een belangrijk verkeersknooppunt is gepland.

Het verkeer dat van de Maximabrug gebruik zal maken, wordt via het bestaande wegennet afgewikkeld. Uiteindelijk zal een rondweg gerealiseerd worden voor de ontsluiting van het

noordelijk deel van Alphen aan den Rijn. Dit alles zal nog meer nadelige gevolgen hebben aldus inspreker, aangezien de verkeersintensiteit zal toenemen. Daarbij komt dat uit eerder plannen is gebleken dat om deze plannen te realiseren het noodzakelijk zal zijn om het verkeersknooppunt nabij de woning te wijzigen danwel te verplaatsen in de richting van de woning. Dit zal een waardedaling van de eigendommen tot gevolg hebben.

Reactie gemeente

Het is correct dat door de voorziene ontwikkelingen een toename van de milieubelasting zal plaatsvinden. Deze worden echter grotendeels veroorzaakt door de autonome toename van het wegverkeer de komende 15 jaar. Van het westelijk deel van de Hoorn en de Rijndijk wordt alleen de aansluiting met het nieuwe wegennet (brug en aangrenzende wegen) fysiek gewijzigd, waardoor een toename van de milieubelasting niet verplicht tot het nemen van maatregelen.

Door het toepassen van geluidabsorberend asfalt op de Leidse Schouw en delen van de Hoorn wordt de geluidbelasting van de woningen aan de Hoorn teruggebracht naar de geluidbelasting zoals deze in 2010 aanwezig was.

Bij de planontwikkeling is zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Niettemin kan het zo zijn dat als gevolg van de ontwikkeling sprake is van een waardedaling van omliggende panden. Mocht inspreker van mening zijn dat dit het geval is, dan kan er een verzoek om planschade worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie: 23.2 Goede ruimtelijke ordening

Samenvatting van inspraak

Inspreker voert aan dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening nu er onvoldoende is ingegaan op de aanpassing van het bestaande wegennet bij het realiseren van de Maximabrug (zowel met als zonder aanleg van een rondweg). Hierdoor is onduidelijk welke gevolgen het voor inspreker heeft.

Reactie gemeente

De Maximabrug en aansluitende wegen zal (op de korte termijn) als volgt worden aangesloten op de bestaande wegenstructuur:

Op de noordoever heeft de Gnephoek een doorrijhoogte van 4,6 meter. Na de kruising met de Oeverweg daalt de afrit tot maaiveldniveau in de Gnephoek. De weg draait vervolgens in een ruime bocht terug naar de oeverweg (Gnephoek). Deze ruime bocht is noodzakelijk vanwege de lange vrachtwagentransporten die gebruik gaan maken van de brug. Vanaf dit punt kan verder worden gereden over de Hoogewaard richting Koudekerk aan den Rijn. De brug zal op de korte termijn de verkeerssituatie in de kern van Koudekerk verbeteren en de geplande woningen in Rijnpark en het bedrijventerrein Hoogewaard beter ontsluiten.

Op de zuidoever wordt de Maximabrug op de Leidse Schouw aangesloten via een directe weg over het bedrijventerrein Hoorn-West. Deze weg zorgt ervoor dat het verkeer met een goede doorstroming naar de Leidse Schouw (en verder naar de N11) geleid wordt.

De gemeentelijke visie op de lokale infrastructuur voor de toekomst, is neergelegd in de het huidige gemeentelijke "Verkeer- en Vervoersplan" (GVVP). Dit document dateert van eind 2000 en bestaat uit een structuurvisie en een actieplan. De aanleg van de nieuwe Maximabrug over de Oude Rijn wordt in het huidige GVVP genoemd als onderdeel van een uit te voeren verkenningssstudie. Op verzoek van de raad wordt het huidige GVVP op dit moment geactualiseerd. Ook in de nieuwe Structuurvisie Verkeer en Vervoer heeft de Maximabrug een belangrijke functie.

Op de lange termijn moet de brug in combinatie met de Alphense rondweg de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn oplossen. Concrete besluitvorming over de aanleg van de rondweg heeft echter nog niet plaatsgevonden.

De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

6. Reacties/Adviezen in het kader van het planMER

In de periode van 5 januari tot en met 10 februari 2012 heeft het concept-planMER voor advisering ter inzage gelegen. Deze advisering is meegenomen bij de raadsbehandeling omtrent de locatiekeuze op 29 maart 2012 alsmede bij het definitief maken van het planMER.

Voor het complete overzicht zijn de adviezen die destijds zijn ingediend, conform toezegging, hieronder samengevat en beantwoord.

Toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage (2012/7958)

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft bij de toetsing van het concept planMER Maximabrug tevens de aanvullende rapportage voor de Lange Termijn (dit betekent inclusief de effecten van de toekomstige Alphense rondweg) meegenomen.

De Commissie oordeelt dat het MER logisch is opgebouwd, prettig leesbaar en goed geïllustreerd is met kaarten en ander visueel materiaal. De Commissie is van oordeel dat *‘de essentiële informatie voor besluitvorming in het planMER aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol in de besluitvorming over het bestemmingsplan te laten spelen’*.

Uit het MER blijkt dat alle alternatieven voldoen aan de doelstelling om de huidige verkeerssituatie in de kern van Koudekerk aan den Rijn te verbeteren en de nieuwe woonwijk Rijnpark en het industrieterrein Hoogewaard beter te ontsluiten.

De doelstelling om de verkeersdruk op de Gnephoek in Alphen aan den Rijn te verminderen, wordt niet gehaald. Het verkeer zal daar zelfs toenemen na de realisatie van de Maximabrug. Het MER mist het detailniveau over het aandeel vrachtverkeer, de toekomstige verkeersbelasting op wegvakken buiten het plangebied en op de individuele kruispunten binnen het plangebied. Voor het detailniveau van dit MER is deze informatie niet essentieel. Met deze informatie kan bij de verdere uitwerking van de Maximabrug ingeschat worden of nog additionele maatregelen noodzakelijk zijn om de doelstelling voor de verbetering van de verkeersafwikkeling te halen.

Reactie gemeente

De gemeente is content met het advies. In het definitieve planMER, dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, zijn de suggesties van de Commissie voor de mer verwerkt. Het detailniveau over het aandeel vrachtverkeer, de toekomstige verkeersbelasting op wegvakken buiten het plangebied en op de individuele kruispunten binnen het plangebied zijn in aparte milieukundige rapportages bij het ontwerp gevoegd.

Daarnaast worden aanvullende verkeersremmende maatregelen op de Gnephoek gerealiseerd waardoor de toename van het verkeer wordt verminderd. Bij dit laatste wordt overigens opgemerkt dat de toename van het verkeer op de Gnephoek niet zozeer wordt veroorzaakt door de realisatie van de Maximabrug, maar door de ontwikkeling van Rijnpark en de herstructurering van het bedrijventerrein Hoogewaard.

Advisering op het concept planMER Maximabrug

Het concept planMER Maximabrug heeft van 2 januari tot en met 10 februari 2012 voor advies ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is er door vier partijen advies uitgebracht. Dit zijn:

1. Bewonersgroep 'Maxima' en de Vereniging 'Maak het Hart niet hard' (2012/6989);
2. Bewonersvereniging 'Groenoord' en bewonersvereniging 'Wielingen' (2012/6502);
3. Bouw en Ontwikkelingmaatschappij Banckert I B.V. (2012/6838);
4. De heer K. van Os (2012/7000).

Twee reacties zijn buiten de genoemde termijn ontvangen.

5. Reactie mevrouw M.A. Kraan. Deze reactie is identiek aan de reactie van de bewonersgroep 'Maxima' en de Vereniging 'Maak het Hart niet hard' (zie onder 1);
6. Reactie de heer J.G. Kraan (2012/7546).

Omdat het een extra informele reactieronde betreft en de adviezen ongeveer gelijklopend zijn, zijn ook deze adviezen meegenomen.

1. Reactie bewonersgroep 'Maxima' en de Vereniging 'Maak het Hart niet hard'

Dit betreft een gezamenlijke reactie van de bewonersgroep 'Maxima' en de vereniging 'Maak het Hart niet hard'. De volgende, samengevatte, opmerkingen ten aanzien van het planMER worden geplaatst:

- a) Het planMER moet voor meer opties (locaties, brugvarianten) en meer details (tracés, landschappelijke inpassing) worden uitgevoerd, hetgeen ook is aangegeven als reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau;
- b) Locatie 2 kan nog niet in beeld gebracht worden omdat er nog geen besluitvorming over de ontsluitingsweg van het industrieterrein Hoogewaard heeft plaatsgevonden. Hierdoor kunnen de drie locaties niet eenduidig met elkaar vergeleken worden;
- c) Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over de verdere uitbreiding van het industrieterrein Hoogewaard en Rijnpark terwijl dit wel als een van de uitgangspunten van het planMER wordt gehanteerd;
- d) De aanbevelingen van de Commissie mer zijn niet of maar beperkt overgenomen;
- e) De samenvatting van het planMER kan niet als zelfstandig document worden gelezen. Daarnaast worden de effecten van de korte en lange termijn onevenwichtig behandeld;
- f) Bij de verkeersstromen is voor Rijnpark van een te hoog aantal woningen uitgegaan (800 i.p.v. 277). Er moet worden uitgegaan van Rijnpark fase 1 (277 woningen);
- g) In het planMER moet expliciet worden opgenomen dat de realisatie van de Alphense rondweg een voorwaarde is voor de aanleg van de Maximabrug;
- h) De realisatie van de Maximabrug leidt niet tot een oplossing van de verkeersproblematiek binnen Alphen aan den Rijn. Verwezen wordt naar de Alphense Structuurvisie Verkeer;
- i) De visualisaties van de Maximabrug en de op- en afritten zijn onvoldoende, hetgeen dus ook voor het planMER geldt;
- j) De effectbeoordeling van de thema's verkeer en luchtkwaliteit is verkeerd uitgevoerd en geeft daarom een onjuist beeld;

- k) De realisatie van de Alphense rondweg heeft grote invloed op de effecten van de brugvarianten. De lange termijn effecten dienen derhalve eveneens in beeld te worden gebracht.

Reactie gemeente

Ad a):

Het planMER is conform de richtlijnen van de notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. In de reactie op de zienswijzen op de notitie R&D is ook weergegeven waarom niet alle varianten van het locatieonderzoek worden onderzocht. Daarnaast is in het planMER de trechtering beschreven van de varianten uit het locatieonderzoek naar de onderzochte varianten in het planMER.

Ad b):

Er is geen duidelijkheid omtrent de ontsluiting van het industrieterrein Hoogewaard. Een eventuele aangepaste ontsluiting van het industrieterrein zal aansluiten op de Hoogewaard. Voor de milieufweging voor de Maximabrug heeft dit geen invloed aangezien gerekend wordt met de aansluiting van de Hoogewaard op de Maximabrug.

Ad c):

Er is voor de uitbreiding van het industrieterrein met een worst-casesituatie rekening gehouden bij de milieuonderzoeken voor de Maximabrug. Hierdoor is de slechtst mogelijke milieusituatie in kaart gebracht. Dit is de wettelijk voorgeschreven methode om met dergelijke toekomstige ontwikkelingen rekening te houden.

Ad d):

De aanbevelingen van de Commissie voor de mer zijn voor een groot deel in het planMER verwerkt. Er bestaat echter geen verplichting om alle adviezen van de commissie over te nemen. Uit het oordeel van de Commissie voor de mer (zie hierboven) kan afgeleid worden dat de commissie voldoende tevreden is over de verwerking van haar adviezen in het planMER.

Ad e):

In het definitieve planMER is expliciet aandacht besteed aan de verbetering van de samenvatting. Ook is invulling gegeven aan een meer evenwichtige weergave van de korte en lange termijn.

Ad f):

Voor de korte termijn (bestemmingsplanperiode) is voor Rijnpark uitgegaan van maximaal 280 woningen. Voor de lange termijn studie is uitgegaan van een volledige realisatie van Rijnpark (nog circa 525 woningen extra).

Ad g):

De realisatie van een rondweg is geen absolute voorwaarde voor de realisatie van de Maximabrug maar een politieke wens. De Maximabrug vervult zelfstandig ook een grote rol om het verkeersnet in Rijnwoude en Alphen aan den Rijn meer robuust en veilig te maken.

Ad h):

De realisatie van de Maximabrug is een onderdeel van de Alphense Structuurvisie Wegverkeer om tot een betere verkeersdoorstroming te komen. Uiteraard zijn er nog meer aanpassingen aan het Alphense wegennet nodig zoals een binnen- en buitenring.

Ad i):

De visualisaties zijn door de Commissie voor de mer als voldoende bevonden. Een verdere verduidelijking wordt op dit moment niet noodzakelijk geacht.

Ad j):

De effectbeoordeling van de onderdelen geluid en lucht is in het definitieve planMER herzien en verder geoptimaliseerd.

Ad k):

De lange termijn is in eerste instantie als een aparte aanvullende rapportage op het planMER opgesteld. Nadien is besloten om beide rapportages in 1 totaal planMER onder te brengen. Dit planMER is ook onderdeel van het bestemmingsplan.

2. Reactie bewonersvereniging Groenoord en bewonersvereniging Wielingen

Dit betreft een gezamenlijke reactie van de bewonersverenigingen Groenoord en Wielingen.

De volgende, samengevatte, opmerkingen ten aanzien van het planMER worden geplaatst:

- a) Het planMER besteedt alleen maar aandacht aan de realisatie van de brug en minimaal aandacht aan de rondweg Alphen aan den Rijn;
- b) De grote rondweg heeft geen meerwaarde voor een betere de ontsluiting van Alphen aan den Rijn, dus een nieuwe brug (Maximabrug) heeft voor Alphen aan den Rijn ook geen zin;
- c) De voorgenomen ontwikkeling heeft voor veel milieuthema's negatieve gevolgen;
- d) De uitgangspunten voor de grote en kleine bypass zijn verkeerd verwoord. Daarnaast levert een grote en/of kleine bypass geen verbetering voor de leefbaarheid in Alphen aan den Rijn op;
- e) Concluderend wordt gesteld dat de plannen die ten grondslag liggen aan de Maximabrug en het planMER inmiddels door nieuwe gegevens en inzichten zijn achterhaald. Zowel de grote als de kleine rondweg kunnen uit de plannen worden geschrapt.

Reactie gemeente

Ad a):

In het definitieve planMER is zowel aandacht aan de korte termijn (realisatie Maximabrug) als de lange termijn (realisatie rondweg) besteed.

Ad b):

De realisatie van de Maximabrug en eventuele rondweg is een politieke afweging/besluit.

Het planMER heeft als doel de milieueffecten in kaart te brengen.

Ad c):

Correct. Het planMER heeft als doel de milieueffecten van de verschillende varianten in kaart te brengen waarop een afweging/besluit kan worden genomen.

Ad d):

Op dit moment is niet duidelijk hoe de kleine of grote bypass precies zullen komen te liggen. In het kader van de toekomststudie is een aanname voor de ligging van deze wegen gemaakt. De milieuvloed van de ligging van deze wegen moet dan ook met een voorbehoud beoordeeld worden. De effecten op het verkeersnet tengevolge van de kleine en grote bypass zijn wel vast.

Realisatie van een kleine en/of grote rondweg levert verbetering van de leefbaarheid in Alphen aan den Rijn op. Alleen is deze nog relatief klein. Pas in combinatie met een te

ontwikkelen binnen- en buitenring zal er een aanzienlijke verbetering van de leefbaarheid in Alphen aan den Rijn optreden.

Ad e):

Dit is voor mening van de indiener.

3. Reactie Bouw en Ontwikkelingsmaatschappij Banckert I B.V.

De reactie is opgesteld door Gijs Heutink Advocaten in opdracht van de Ontwikkelingsmaatschappij Banckert I B.V.. De ontwikkelingsmaatschappij is eigenaar van de kantoorgebouwen aan de Genielaan 2 en 4. Ten aanzien van het planMER worden de volgende, samengevatte, opmerkingen geplaatst:

- a) Het planMER had alle 5 de locaties moeten onderzoeken die in de locatiestudie van april 2011 zijn genoemd;
- b) Bij verschillende thema's zijn de mitigerende maatregelen niet of onvoldoende onderzocht. Dit geldt voor de thema's geluid- en lichthinder;
- c) In het planMER is aangegeven dat door de te realiseren verharding compensatie voor waterberging moet worden gerealiseerd. Er is echter niet aangegeven waar en wanneer dit zal worden gerealiseerd.
- d) Aan het advies van de Commissie mer n.a.v. de notitie R&D is in het planMER slechts voor een deel invulling gegeven.
- e) Er is in het planMER niet voldaan aan de verzoeken/argumenten die de ontwikkelingsmaatschappij in het kader van de zienswijzen op de notitie R&D heeft uitgebracht.

Reactie gemeente

Ad a):

Kortheidshalve wordt verwezen naar de notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin de uitgangspunten voor het planMER zijn opgenomen. Daarnaast is in het planMER duidelijk de trechtering beschreven van de varianten uit het locatieonderzoek naar de onderzochte varianten in het planMER.

Ad b):

Naar oordeel van de Commissie voor de mer is voldoende aandacht besteed aan de mitigerende maatregelen. In het definitieve planMER zijn de mitigerende maatregelen overigens wel uitgebreider beschreven. In de akoestische rapportage zoals bijgesloten bij het ontwerp bestemmingsplan zijn de mitigerende maatregelen verder uitgewerkt.

Ad c):

De compensatie van de verharding maakt onderdeel uit van de (ingenieurs)uitvraag voor de daadwerkelijke realisatie van de Maximabrug.

Ad d):

Dat is correct. Het overgrote deel van de adviezen van de Commissie voor de mer zijn overgenomen. Er bestaat echter geen verplichting om alle adviezen van de commissie over te nemen.

Ad e):

Waar relevant zijn de argumenten in het planMER verwerkt.

4. Reactie de heer K. van Os

De heer van Os stelt in zijn reactie een aantal vragen die betrekking hebben op algemene zaken zoals financiën, hoogte van de brug, enzovoorts. Specifiek ten aanzien van het planMER worden de volgende opmerkingen geplaatst:

- a) De afvoerwegen worden in het planMER niet duidelijk aangegeven waardoor het totaalbeeld niet duidelijk is;
- b) Indien Rijnpark geheel niet wordt gerealiseerd, welke effecten heeft dit op het totale plan?
- c) Het verkeer in de kern van Koudekerk neemt met 12–18% af terwijl het verkeer op de Gnephhoek met 40–70% toeneemt. Is er hier geen sprake van verplaatsing van het probleem in plaats van het op te lossen?

Reactie gemeente

Ad a):

In het definitieve planMER is meer inzicht gegevens over toe- en aavoerwegen. In de akoestische rapportage zoals bij het ontwerp is gevoegd zijn de toe- en afvoerwegen rekentechnisch meegenomen.

Ad b):

De realisatie van het Rijnpark is als autonome ontwikkeling voor de planvorming opgenomen en wordt aldus als een gegeven gezien.

Ad c):

De toename van het verkeer op de Hoogewaard en Gnephhoek wordt veroorzaakt door de ontwikkeling van het Rijnpark en de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten op het industrieterrein Hoogewaard. Er is dus geen sprake van verplaatsing van het probleem. In het definitieve planMER en bestemmingsplan zijn maatregelen genoemd om de verkeersbelasting op voornoemde wegen terug te brengen.

5. Reactie Mevrouw M.A. Kraan

Zie onder 1.

6. Reactie de heer J.G. Kraan

De heer Kraan merkt op dat de datering van de (monumentale) gebouwen aan de Landlustweg zoals opgenomen in het planMER mogelijk niet geheel correct is. De heer Kraan heeft aanvullend kaartmateriaal bij de reactie bijgesloten.

Reactie gemeente

De aangeleverde informatie is in het definitieve planMER verwerkt.