Gemeente
Alphen aan den Rijn

Raadsbesluit

Gemeenteraad

Jaargang : 2013
Registratienummer : 2013/8293

Onderwerp : Bestemmingsplan Maximabrug

Behoort bij besluitformulier met registratienummer 2013/8291.

De raad van de gemeente Alphen aan den Rijn, gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 maart 2013,

besluit:

1. de zienswijzen van de indieners zoals vermeld in de nota van beantwoording zienswijzen ongegrond te verklaren;
2. de regels en de verbeelding van het ontwerp bestemmingsplan Maximabrug te wijzigen zoals aangegeven de nota van beantwoording zienswijzen;
3. het bestemmingsplan Maximabrug, met identificatienummer NL.IMRO.0484.B107maximabrug-0003 digitaal met de bijbehorende bestanden vast te stellen in overeenstemming met het ter inzage gelegde ontwerp en de hiervoor onder 5 aangegeven wijzigingen;
4. de analoge afgeleide verbeelding van het bestemmingsplan Maximabrug vast te stellen;
5. het planMER Maximabrug van 31 mei 2012 vast te stellen;
6. geen exploitatieplan vast te stellen op grond van artikel 6.12, tweede lid Wet ruimtelijke ordening;
7. de procedure na vaststelling verder te vervolgen door betrokkenen te informeren en de stukken zowel digitaal als in papiervorm zes weken ter inzage te leggen.

Gewaarmerkte bijlage(n):

1. PlanMER van mei 2012;
2. Bestemmingsplan Maximabrug, inclusief bijlagen;
3. Verbeelding bestemmingsplan Maximabrug;
4. Bijlage I: samenvatting van de zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan Maximabrug en de overwegingen van de raad over de inhoud van de zienswijzen;
5. Bijlage II: overzicht van de wijzigingen van de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan Maximabrug. Deze wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 25 april 2013.

De raad van de gemeente Alphen aan den Rijn,
de griffier, de voorzitter,

Gemeente
Alphen aan den Rijn

Raadsvoorstel

Burgemeester en wethouders

Jaargang	: 2013
Registratienummer	: 2013/8293
Datum	: 12 maart 2013
Onderwerp	: Vaststellen bestemmingsplan Maximabrug

Behoort bij besluitformulier met registratienummer 2013/8291.

Voorstel:

1. De zienswijzen van de indieners zoals vermeld in de nota van beantwoording zienswijzen ongegrond te verklaren;
2. De regels en de verbeelding van het ontwerp bestemmingsplan Maximabrug te wijzigen zoals aangegeven in de nota van beantwoording zienswijzen;
3. Het bestemmingsplan Maximabrug, met identificatienummer NL.IMRO.0484.B107maximabrug-0003 digitaal met de bijbehorende bestanden vast te stellen in overeenstemming met het ter inzage gelegde ontwerp en de hiervoor onder 5 aangegeven wijzigingen;
4. De analoge afgeleide verbeelding van het bestemmingsplan Maximabrug vast te stellen;
5. Het planMER Maximabrug van 31 mei 2012 vast te stellen;
6. Geen exploitatieplan vast te stellen op grond van artikel 6.12, tweede lid Wet ruimtelijke ordening;
7. De procedure na vaststelling verder te vervolgen door betrokkenen te informeren en de stukken zowel digitaal als in papiervorm zes weken ter inzage te leggen.

Kerngegevens

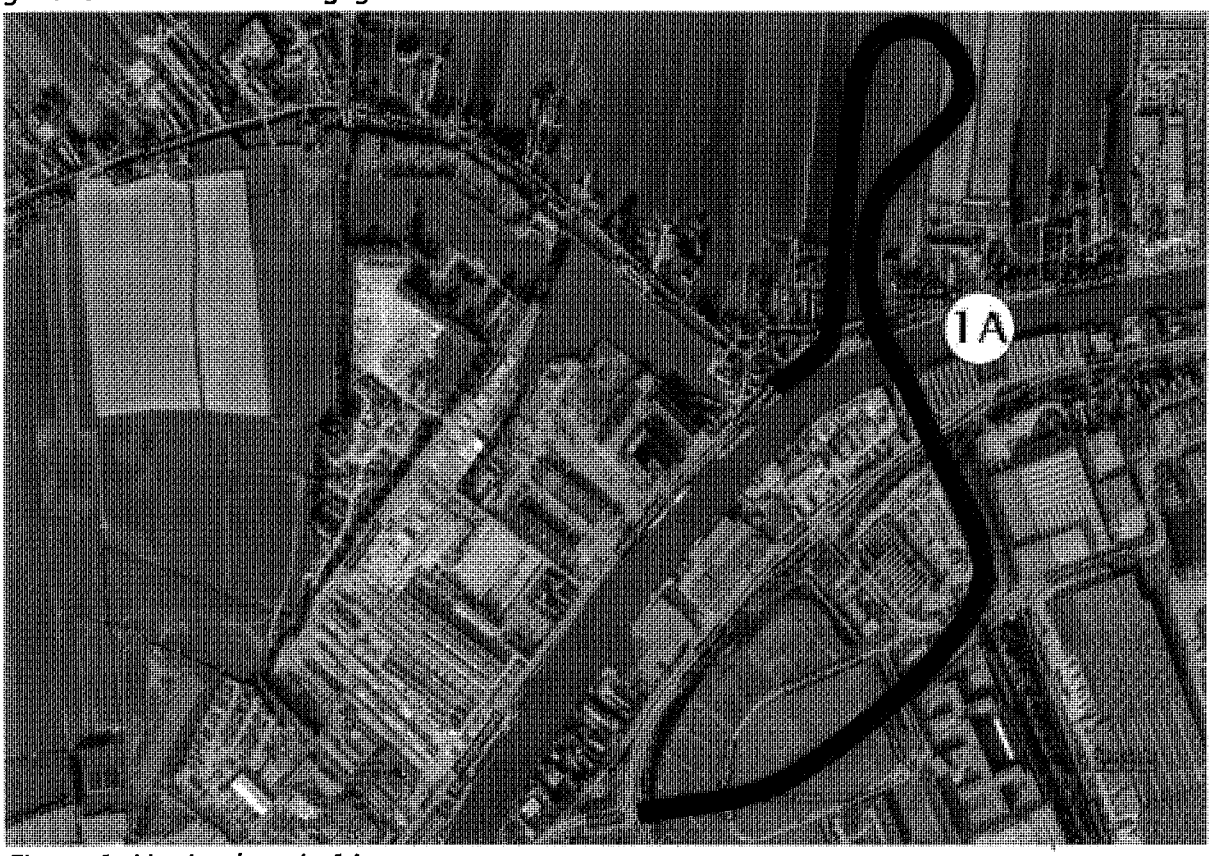
Publiekssamenvatting:
Op 29 maart 2012 hebben de gemeenteraden van Alphen aan den Rijn en Rijnwoude het besluit genomen omtrent de locatiekeuze voor de nieuwe Maximabrug, het beschikbaar stellen van de benodigde gelden en te starten met de planologische procedures om de brug mogelijk te maken. De Maximabrug en de aansluitende wegen passen niet binnen de geldende bestemmingsplannen van Alphen aan den Rijn en Rijnwoude. Er is daarom een nieuw bestemmingsplan Maximabrug opgesteld. Het ontwerp bestemmingsplan Maximabrug heeft in de periode van 12 december 2012 tot en met 23 januari 2013 ter inzage gelegen. De ingebrachte zienswijzen zijn beantwoord en verwerkt. Na het vaststellen van het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt het bestemmingsplan vrijgegeven voor beroep.

Dit nieuwe bestemmingsplan maakt planologisch alleen de Maximabrug en de aansluitende wegen mogelijk. Op dit moment is er planologisch dus geen rekening gehouden met de

komst van een eventuele rondweg. Mocht in de toekomst worden besloten om een rondweg aan te leggen, dan zal daar een aparte planologische procedure voor worden opgestart.

Inleiding

Al vele jaren hebben de kern Koudekerk aan den Rijn van de gemeente Rijnwoude en de Gnephoek in Alphen aan den Rijn overlast van vrachtverkeer. Door vrachtwagenbewegingen van en naar industrieterrein Hoogewaard maar ook vanwege sluipverkeer treedt milieuoverlast (geluid, lucht, trillingen) op en ontstaan gevaarlijke verkeerssituaties. De gemeenten Alphen aan den Rijn en Rijnwoude hebben besloten tot de realisatie van een extra verbindingsbrug over de Oude Rijn om deze problemen op te lossen. In figuur 1 is de gekozen variant 1A weergegeven.



Figuur 1: Ligging locatie 1A

Beoogd maatschappelijk resultaat

Met de voorgenomen realisatie van de Maximabrug zal de huidige verkeerssituatie in de kern van Koudekerk aan den Rijn verbeteren en de geplande woningen in Rijnpark en het bedrijventerrein
Hoogewaard beter worden ontsloten. Op de lange termijn moet de brug in combinatie met de Alphense rondweg de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn oplossen. Dit bestemmingsplan maakt alleen de komst van de brug, inclusief aansluitende wegen, planologisch mogelijk.

Kader

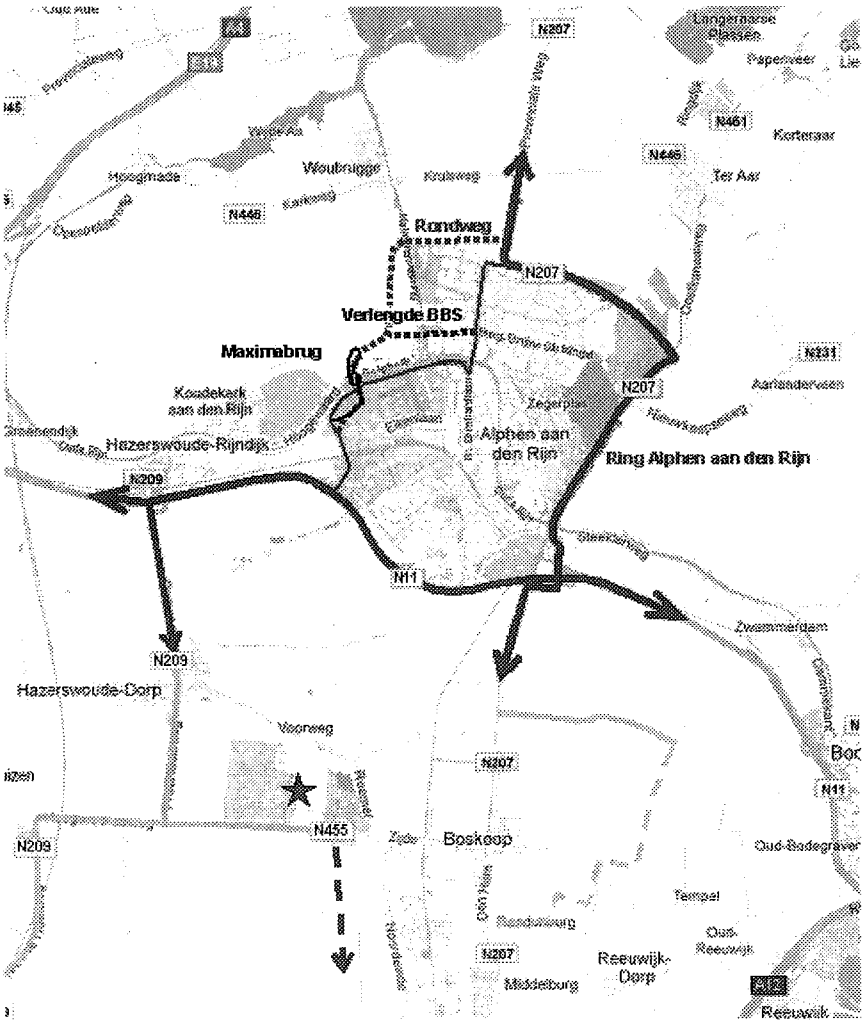
- Samenwerkingsovereenkomst Oude Rijnzone (SOK);
- Raadsbesluit d.d. 29 maart 2012 (2012/4756) waarin beide gemeenteraden hebben besloten tot de realisatie van de brug op locatie 1A;
- Artikel 3.1 en verder van de Wet ruimtelijke ordening (bevoegdheid van de gemeenteraad om bestemmingsplannen vast te stellen);

- Artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (voorbereidingsprocedure);
- Project valt onder de werking van de Crisis- en Herstelwet.

Argumenten

Bij het opstellen van het bestemmingsplan heeft een afstemming plaatsgevonden met het ruimtelijke beleid van andere overheden, maar is ook een visie gegeven op een actieve gebiedsontwikkeling waarbij ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die een goed evenwicht vormen tussen gerechtvaardigde private belangen en na te streven publieke belangen.

De doelstelling van de Maximabrug is om de huidige verkeerssituatie van Koudekerk aan den Rijn te verbeteren en het bedrijventerrein Hoogewaard en de geplande woningen in Rijnpark beter te ontsluiten. Op de lange termijn moet de brug in combinatie met een Alphense rondweg (zie figuur 2) de verkeerssituatie- en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn verbeteren.



Figuur 2

De rondweg leidt te zijner tijd het (vracht)verkeer van de bedrijfsterreinen en woonwijken Alphen west en zuid en Rijnwoude (incl. de herstructureringen in de Oude Rijnzone) naar de

N207. De verlengde Burgemeester Bruinsslotsingel (BBS) is de hoofdontsluiting voor het stadsdeel Ridderveld naar Alphen west en N11.

Participatie
In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft op diverse momenten communicatie met de burger plaatsgevonden. Na vaststelling van het voorontwerp bestemmingsplan Maximabrug is iedereen die een reactie had gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan persoonlijk op de hoogte gebracht middels een brief en toezending van de Nota van Inspraak.

Het ontwerpplan heeft vervolgens in de periode van 12 december 2012 tot en met 23 januari 2013 ter inzage gelegen. In deze periode zijn zienswijzen ontvangen. De indieners van de zienswijzen worden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze mondeling toe te lichten.

Nu volgt vaststelling door de gemeenteraad met de wettelijk voorgeschreven procedure waarbij beroep kan worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na vaststelling van het bestemmingsplan zullen de stukken gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Hiervan zal publicatie worden gedaan op de gemeentelijke website en de landelijke site www.ruimtelijkeplannen.nl. Tevens wordt de publicatie geplaatst in de Staatscourant en de huis-aan-huiskrant het Witte Weekblad (onder de kop Week in beeld). Belanghebbenden kunnen gedurende deze terinzagetermijn beroep indienen bij de Afdeling bestuursrechtspaak van de Raad van State.

PlanMER
Met betrekking tot het voornemen om een brug te realiseren is een vrijwillige planMER-procedure doorlopen. Het concept-planMER (december 2011) bestond uit 2 delen, de korte termijn (aanleg brug en aansluitende wegen) en een aanvullend rapport voor de lange termijn (integratie in de Alphense rondweg). Deze stukken hebben ter inzage gelegen in januari en februari 2012 ten behoeve van de algemene besluitvorming van 29 maart over de Maximabrug. De Commissie voor de mer heeft een positief advies op het planMER uitgebracht.

Vervolgens is het planMER definitief gemaakt. De 2 delen zijn hierbij geïntegreerd in 1 totaalrapportage (planMER van mei 2012). Het planMER is bij het ontwerp-bestemmingsplan gevoegd en wordt gelijktijdig met het bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld.

Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan
Naar aanleiding van de zienswijzen zoals opgenomen in de 'Nota reactie binnengekomen zienswijzen' en vanwege gewijzigde inzichten en regelgeving zijn aanpassingen in het bestemmingsplan aangebracht ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan. De belangrijkste wijzigingen op een rij:
- Verduidelijking van de wijze van meten van bouwwerken binnen de bestemming water;
- Ten behoeve van een geode afwikkeling van het scheepsvaartverkeer wordt de hoogte van andere bouwwerken in de bestemming "Water" gewijzigd van 3 naar 5 m in verband met het realiseren van meerpalen;
- Invoegen hoogte geluidschermen brug;
- Intekenen geluidzone industrielawaai in de verbeelding;
- Kleine grens- en bestemmingscorrecties verbeelding.

Een totaaloverzicht van de wijzigingen is opgenomen in de bijlage van het raadsbesluit.

Bestemmingsplan Rijnwoude
De Maximabrug en de aansluitende wegen passen niet binnen de geldende bestemmingsplannen, vandaar dat er een nieuw bestemmingsplan wordt voorbereid.

Doordat de Gnephoek (oeverweg) wordt verlegd, komt de aansluiting met de Gnephoek op Rijnwouds grondgebied op een zodanige manier te liggen dat deze niet goed meer aansluit op de Verkeersbestemming uit het bestemmingsplan "Industrieterrein" van gemeente Rijnwoude. Er treedt een conflict op met de Waterbestemming die er ligt.
Voor dit (kleine) gedeelte is een bestemmingsplan voorbereid dat, vanwege de ligging op Rijnwouds grondgebied, procedureel de stappen binnen gemeente Rijnwoude moet doorlopen. Beide bestemmingsplannen zijn tegelijkertijd ter inzage gelegd.

Spaceboxen
De spaceboxen die nu nog gepositioneerd zijn in de groenstrook naast Langeroode, zullen worden verplaatst naar een nieuwe locatie. Planologisch is deze verplaatsing binnen het bestemmingsplangebied mogelijk gemaakt.

Parkeerterrein PI
In het voorontwerp bestemmingsplan Maximabrug is ruimte gereserveerd (en als zodanig bestemd) voor de verplaatsing van het parkeerterrein van de penitentiaire inrichting (PI).
De PI heeft in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan gereageerd en een aantal zaken weergegeven waarmee rekening moet worden gehouden in het kader van de verdere planvorming. Dit heeft ertoe geleid dat de verbeelding enigszins is aangepast.

Onderzoeken
In de afgelopen periode is op verschillende onderdelen nader detailonderzoek uitgevoerd. Belangrijkste zijn het onderzoek externe veiligheid, archeologie en akoestiek. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. De onderzoeken zelf zijn als bijlage toegevoegd.
Gevolg van het archeologisch onderzoek is dat op de verbeelding beschermingszones zijn aangebracht ter bescherming van eventuele archeologische resten. Uitkomst van het akoestisch onderzoek is dat voor in totaal 6 woningen een hogere waarde aangevraagd is. Het besluit hogere waarden ligt tegelijkertijd met het bestemmingsplan ter inzage.

Verzoekbesluit Onteigening
Ten behoeve van de aanleg van de Maximabrug is het noodzakelijk om grond aan te kopen van derden. Ook zal een woonhuis moeten worden aangekocht en geamoveerd. Het overleg met betrokkenen is al geruime tijd gaande. Naar verwachting zal het benodigde in goed overleg en minnelijk kunnen worden aangekocht.
Zekerheidshalve is er echter voor gekozen om toch de onteigeningsprocedure op te starten. Inspanningen om het geheel minnelijk te verwerven, gaan echter onverminderd door.
Het zogenaamde verzoekbesluit Onteigening wordt separaat aan de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn voorgelegd (in de gemeente Rijnwoude zijn geen gronden benodigd).

Financiële consequenties

Krediet
In 2011 is een krediet beschikbaar gesteld voor het opstellen van de planMER, de voorontwerpen en het opstarten van de bestemmingsplanprocedure.
Parallel aan de ruimtelijke procedure is het noodzakelijk om ook de voorbereidingen te treffen voor de aanbesteding en het doorlopen van de aanbestedingsprocedure. Hiervoor is in het kader van de besluitvorming omtrent de locatiekeuze op 29 maart 2012 krediet beschikbaar gesteld. Beide kredieten zijn opgenomen in de raming van de totale investeringskosten van de Maximabrug. In deze investeringskosten zijn ook de benodigde kosten voor de aankoop van de percelen en mogelijke planschaden voorzien.

In onderstaande tabel zijn de kosten en dekkingen weergegeven.

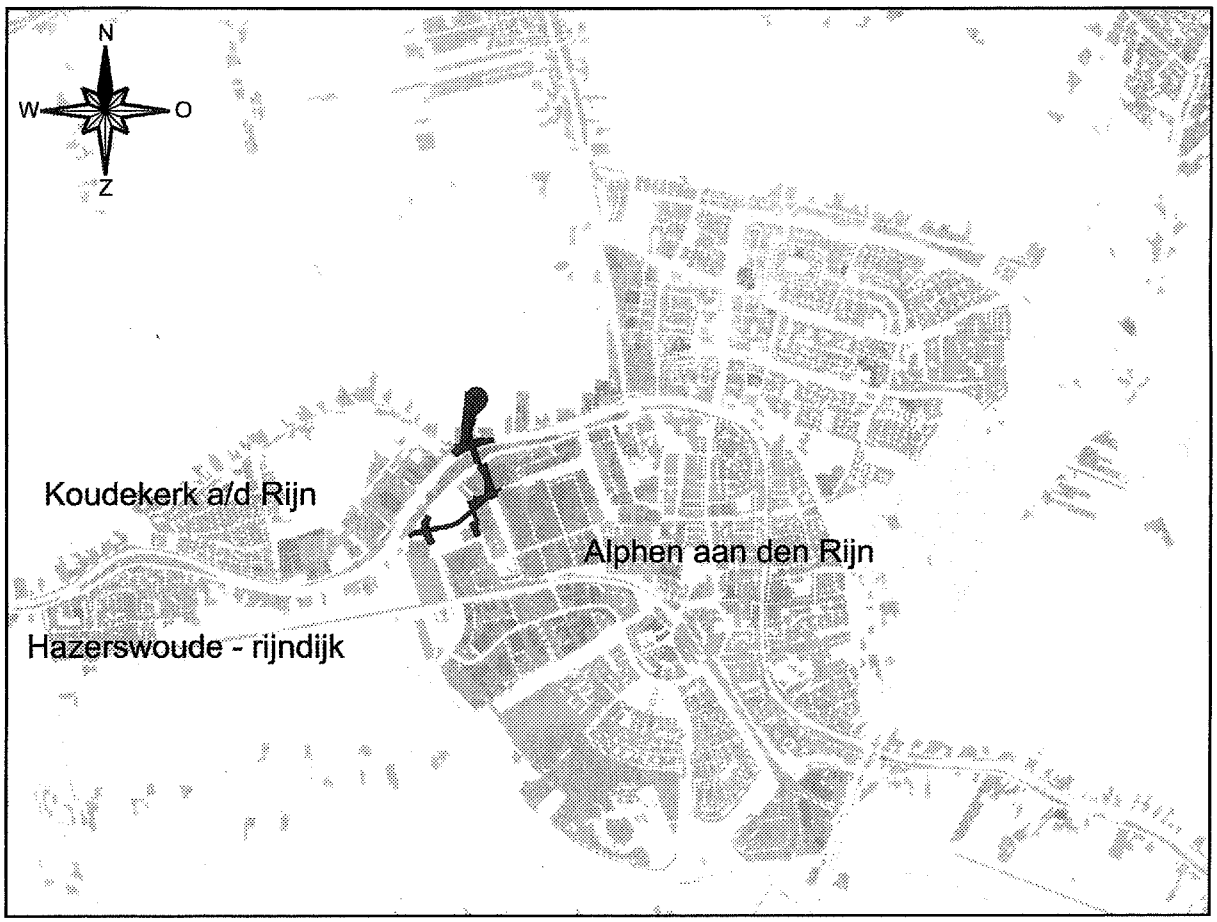
Kosten	
Totale investeringskosten	€ 47,9 miljoen
Dekking	
Bijdrage provincie (25% van de kosten met een maximum van € 10 miljoen)	€ 10 miljoen
Bijdrage uit RIF	€ 15,9 miljoen
Bijdrage uit vrijval Brede Doel Uitkering	€ 0,4 miljoen
Bijdrage uit baathebbende locaties, inclusief bedrijfsleven	€ 2,9 miljoen
Resterend te dekken: Op basis van verdeling 50/50 dragen de gemeenten Alphen aan den Rijn en Rijnwoude elk bij voor € 9,35 miljoen	€ 18,7 miljoen

Gemeente Alphen aan den Rijn heeft met de VJN 2011-2015 een reserve voor de Maximabrug ingesteld met een omvang van € 10 miljoen.
In de meerjarenbegroting 2012-2016 van de gemeente Rijnwoude is € 8,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de brug. Op 29 maart 2012 is een aanvullend investeringsbedrag opgenomen van € 100.000,- (jaarschijf 2015). In 2011 is reeds een voorbereidingskrediet vrijgegeven van € 0,743 miljoen. Voor de bijdrage uit baathebbende locaties ad € 2,9 miljoen is door gemeente Rijnwoude een garantstelling afgegeven. Hiermee zijn de kosten voor de realisatie van de brug financieel geborgd.

Exploitatieplan
Op grond van artikel 6.12, lid 2 Wro is geen exploitatieplan noodzakelijk, omdat voor realisatie van de Maximabrug kredieten beschikbaar zijn gesteld, zodat kostenverhaal c.q. verhaal van kostenverhaal van kosten van de grondexploitatie voor deze ontwikkeling anderszins is verzekerd.

Locatiegegevens
Het overgrote deel van het plangebied is gelegen aan de noord-westzijde van de bebouwde kom van gemeente Alphen aan den Rijn, liggend tegen de gemeentegrens met Rijnwoude. Zoals hiervoor reeds is aangegeven, is door de verlegging van de oeverweg (Gnephoek) het ook noodzakelijk gebleken om een bestemmingsplan op te stellen voor een klein stukje Rijnwouds grondgebied. Dat maakt dat het plangebied iets is uitgebreid.

Meer specifiek ligt het plangebied op de zuidelijke oever van de Oude Rijn tussen de Leidse Schouw en de Genielaan. Op de noordelijke oever ligt het plangebied ten noorden van de Gnephoek. Zie ook figuur 3.



Figuur 3 Bestemmingsplangebied

Realisatie

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Maximabrug wordt de laatste stap (na het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad en het vaststellen van het voorontwerp en ontwerp door het college) gezet om te komen tot een actueel planologisch kader voor het plangebied.

Indieners van een zienswijze worden in de gelegenheid gesteld aanwezig te zijn in de hoorzitting die voorafgaand aan behandeling in de gemeenteraad zal plaatsvinden. Na vaststelling van het plan door de gemeenteraad, wordt het bestemmingsplan ter inzage gelegd zodat iedereen kan zien wat de plannen zijn binnen het plangebied. In de periode van terinzagelegging wordt iedereen in de gelegenheid gesteld om een beroep bij de Raad van State in te dienen.

Globale vervolgplanning

Onderdeel	Tijdvak
Vaststellen bestemmingsplan door gemeenteraad	25 april 2013 (Alphen aan den Rijn) 18 april 2013 (Rijnwoude)
Terinzagelegging bestemmingsplan (beroepstermijn)	9 mei 2013 t/m 19 juni 2013
Eventuele behandeling beroep door Raad van State	juli 2013 - januari 2014

Burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn,

de secretaris, de burgemeester,

Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Ontwerpbestemmingsplan 'Maximabrug'

Anonieme Veersie

Ter inzage 29 november 2012 - 23 januari 2013

Maart 2013

Inhoudsopgave: Blz.

1. Inleiding ... 3
1.1 Aanleiding ... 3
1.2 Kader ... 3
1.3 Variantenstudie ... 3
1.4 Doelstelling ... 4
1.5 PlanMER ... 4
1.6 Verhouding Maximabrug en rondweg ... 4
1.7 Breedte van de brug ... 5
1.8 Hoogte van de brug ... 5

2. Zienswijzen ... 8
2.1 Lijst met indieners zienswijzen ... 8
2.2 Samenvatting en beantwoording zienswijzen ... 11

3. Ambtshalve wijzigingen ... 65
3 Alphen aan den Rijn ... 65
3.1 Toelichting ... 65
3.2 Regels ... 65
3.3 Verbeelding ... 69
3 Rijnwoude ... 71
3.4 Toelichting ... 71
3.5 Regels ... 71
3.6 Verbeelding ... 74

4. Samenvatting wijzigingen ... 75

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Maximabrug' heeft vanaf 29 november 2012 tot en met 23 januari 2013 voor inspraak ter visie gelegen en was in die periode digitaal raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk of mondeling een zienswijze in te dienen.
In deze nota treft u de samenvatting van de 22 ingekomen zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan Maximabrug en de reactie van de gemeente daarop aan. Twee zienswijzen zijn zowel aan de gemeente Alphen aan den Rijn als aan de gemeente Rijnwoude gericht (de nummers 17 en 20), de overige zienswijzen alleen aan de gemeente Alphen aan den Rijn. Ook zijn de reacties in het kader van het planMER opgenomen in deze nota.
Voordat de zienswijzen worden behandeld, gaan wij in op een aantal belangrijke onderwerpen uit de zienswijzen. De beantwoording van en besluitvorming over de zienswijzen die zijn ingediend in het kader van de procedure hogere grenswaarden vindt separaat door de Omgevingsdienst West-Holland plaats. Deze ingebrachte zienswijzen worden wel beschouwd als zienswijzen ingebracht op het bestemmingsplan.

1.1 Aanleiding

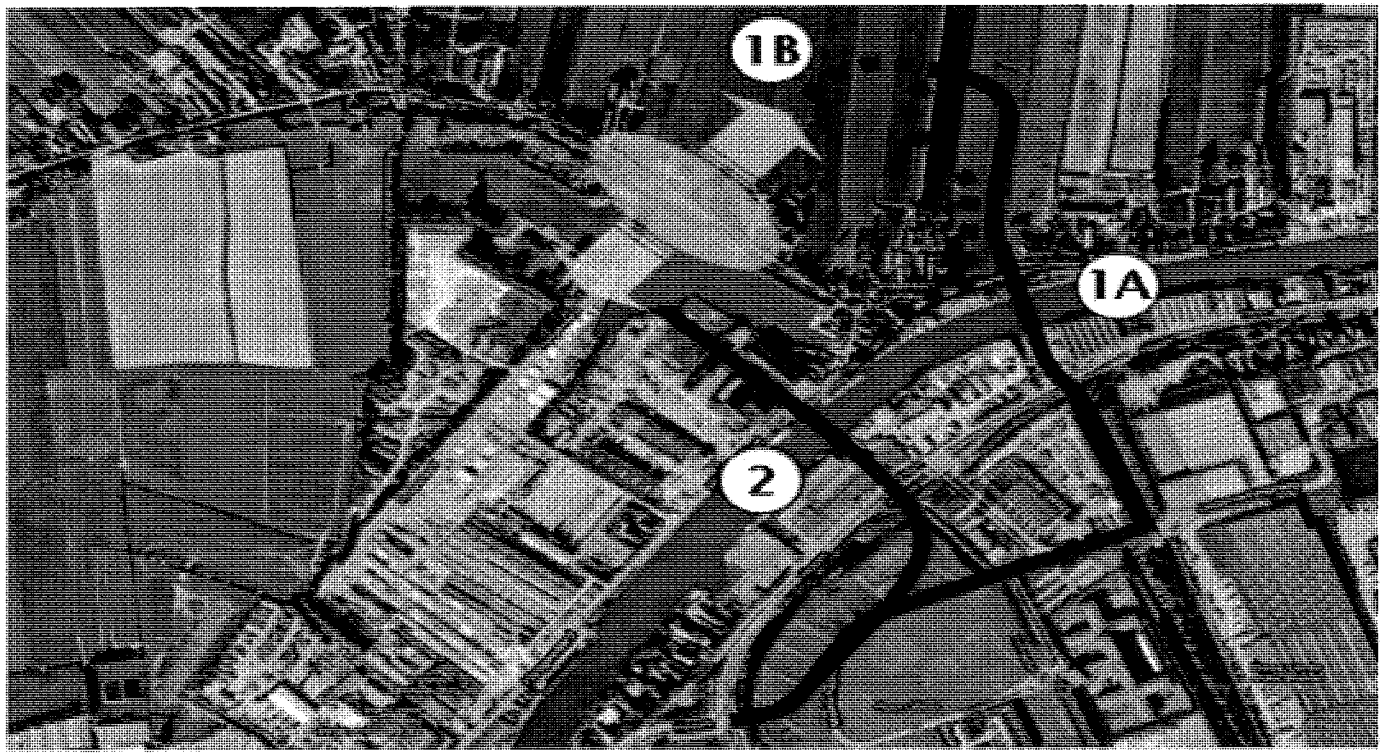
Al vele jaren hebben de kern Koudekerk aan den Rijn van de gemeente Rijnwoude, de Gnephoek en Ridderveld in Alphen aan den Rijn overlast van vrachtverkeer. Door vrachtwagenbewegingen van en naar industrieterrein Hoogewaard, de ontwikkeling van Rijnpark maar ook vanwege sluipverkeer treedt milieuoverlast (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 uitvoeringsafspraak opgenomen in het vastgestelde uitvoeringsplan (ontwikkelstrategiekader) van de Oude Rijnzone.

1.3 Locatieonderzoek.

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 colleges is gevraagd een voorontwerp te maken, een PlanMER op te stellen en de eventuele inpassing bij de Landlustweg nader te onderzoeken. Hierbij is locatie 1 opgesplitst in 2 varianten, locatie 1A en 1B, zie onderstaand figuur.



Op basis van het voorontwerp zou een definitieve keuze worden gemaakt voor 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. Belangrijke argumenten hiervoor waren dat variant 1A ten aanzien van milieu de minste schade oplevert en dat de kosten aanzienlijk lager zijn dan de volgende variant.

1.4 Doelstelling

De Maximabrug 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. Op de lange termijn kan met de realisatie van de rondweg ook voldaan worden aan de doelstelling op de Gnephoek; die daardoor dan sterk wordt ontlast. Ook heeft de rondweg een positief effect op het beoordelingscriterium 'verkeersveiligheid' vanwege het ontlastende effect op erftoegangswegen en wegen door het centrum van 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 voor de bestemmingsplanperiode van 10 jaar (korte termijn). Met betrekking tot het voornemen om een brug te realiseren is een vrijwillige planmerprocedure doorlopen met 3 basisalternatieven (te weten 1A, 1B en 2). Het concept-planMER is op 21 december 2011 opgeleverd, ter inzage gelegd en ter toetsing aan de Commissie voor de mer voorgelegd waarop een positief toetsingsadvies is ontvangen. 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 het concept-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 milieurapport (mei 2012) dat bij dit bestemmingsplan is bijgesloten. Als aanvulling op de eerdere rapportages zijn mitigerende maatregelen voor verkeer op de Gnephoek kwalitatief uitgewerkt. Ook zijn er aanvullingen verwerkt naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de mer en ingekomen zienswijzen.

1.6 Verhouding Maximabrug en rondweg

Besluitvorming over de voltooiing van de rondweg heeft nog niet plaatsgevonden. De mogelijke aanleg van de rondweg 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 aansluiting op de Burgemeester Bruins Slotsingel in de wijk Ridderveld en mogelijk nog aanvullend een grote rondweg. 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.

1.7 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 Gnephoek, 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 is vanuit dit opzicht dus ook niet mogelijk vanwege de verkeersdoorstroming.

1.9 Inpassing en relatie met de omgeving en het omliggende landschap.

In verband met de overgangen naar waardevol open agrarisch gebied zijn in het beeldregiedocument aanvullende uitgangspunten geformuleerd waaraan de uitwerking van brug en aantakkingen dient te voldoen. In het beeldregiedocument zijn de kaders voor inpassing in het omliggende landschap geformuleerd.
Voor de landschappelijke inpassing van de brug en aansluitende wegen zijn twee documenten van belang. Allereerst is dat de gemeentelijke 'Structuurvisie Buitengebied', waarin een visie is ontwikkeld voor het buitengebied van Alphen aan den Rijn. Daarnaast speelt de provinciale

Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland, ontwikkelen met schaarse ruimte' een rol. Van belang daarbij is de kwaliteitskaart die is opgenomen in de structuurvisie en de nadere uitwerking daarvan in het 'Gebiedsprofiel Hollandse Plassen'.
Daarnaast zijn er aanvullende uitgangspunten die betrekking hebben op de ligging van de brug. Vanaf de brug zal het omringende landschap vanuit een nieuw punt beleefbaar zijn. De brug biedt uitzichten zowel over de polders, de rivier als de bedrijvigheid langs de rivier. Dit vraagt om transparantie van constructie en leuningen op de brug maar ook onder de brug. Van belang is een goed evenwicht tussen de dikte van het brugdek en de steunpunten, waarbij eenheid in het ontwerp essentieel is. Ook voor de aanbruggen geldt dat zij aan hoge eisen moeten voldoen zodat de beleefbaarheid en de leesbaarheid van het landschap behouden blijven of worden versterkt.

1.10 Verkeersaspecten.

In dit bestemmingsplan is de Maximabrug als 4e aansluiting aangesloten op de bestaande T-kruising van de Hoorn (2 aansluitingen: vanaf de Hoorn en vanaf de Rijndijk) met de Leidse Schouw (1 aansluiting). Zolang de rondweg niet is aangelegd rijdt er veel meer verkeer vanaf de Hoorn naar de N11 dan vanaf de Maximabrug naar de N11. Hierdoor is de route van de Hoorn naar de N11 van bovengeschikt belang en is dit de doorgaande route op alle kruisingen naar de N11. De Maximabrug is daarom als ondergeschikte aansluiting op de bestaande T-kruising van de Hoorn met de Leidse Schouw aangesloten.
Iets zuidelijker ligt de bestaande T-kruising van de Leidse Schouw (2 aansluitingen: vanaf de N11 en vanaf de Hoorn) met de Eikenlaan (1 aansluiting). In 2013 wordt er in het verlengde van de Eikenlaan een 4e aansluiting aan deze kruising toegevoegd. Dit om de ruimtelijke ontwikkelingen ten westen van de Leidse Schouw goed te ontsluiten. Het is, wat betreft de verkeersveiligheid en -doorstroming, niet mogelijk om een met verkeerslichten geregelde kruising te realiseren met meer dan 4 haakse aansluitingen. Omdat deze iets zuidelijker gelegen kruising dit jaar 4 aansluitingen heeft is het niet mogelijk om daarna de Maximabrug ook rechtstreeks op deze kruising aan te sluiten.

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 samen met de Rijndijk via de verlengde Eikenlaan verbonden met de N11. Deze weg is, vergelijkbaar met de rondweg, wel meegenomen in de verkeersmodelstudies zonder dat er uitgebreide landschappelijke inpassingsstudies zijn verricht. Omdat binnen de planperiode van het bestemmingsplan niet tot uitvoering van de rondweg en deze alternatieve ontsluiting wordt overgegaan en om de belangrijkste verkeersstroom van de Hoorn naar de N11 niet te onderbreken is voor de bovenstaande situatie gekozen.

2. Zienswijzen

2.1 lijst met indieners zienswijzen

Nummer reactie	Voorletters	Voorvoegsel	Achternaam	Organisatieonderdeel	Namens	Adres	Huisnummer	Postcode	Plaats
1	[redacted]		[redacted]			Hoorn	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
2	[redacted]	[redacted]	[redacted]			Hoorn	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
3	[redacted]		[redacted]	[redacted]	[redacted] (Hoorn [redacted] te Alphen aan den Rijn)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
4	[redacted]	[redacted]	[redacted]			Hoorn	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
5	[redacted]		[redacted]			Hoorn	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
6	[redacted]		[redacted]			Gnephoek	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
7	[redacted]	[redacted]	[redacted]			Hogewaard	[redacted]	[redacted]	Koudekerk aan den Rijn
8	[redacted]	[redacted]	[redacted]	Bewoners Vereniging Groenoord		[redacted]	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
9	[redacted]		[redacted]			[redacted]	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
10	[redacted]	[redacted]	[redacted]			Rietzanger	[redacted]	[redacted]	Koudekerk aan

Nummer reactie	Voorletters	Voorvoegsel	Achternaam	Organisatieonderdeel	Namens	Adres	Huisnummer	Postcode	Plaats
									den Rijn
11	[redacted]		[redacted]			Gnephoek	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
12	[redacted]		[redacted]	Stichting Landschappelijk Lint Lagewaard Landlustweg		[redacted]	[redacted]	[redacted]	Koudekerk aan den Rijn
13	[redacted]		[redacted]	Vereniging Maak Het Hart niet Hard		[redacted]	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
14	[redacted]		[redacted]			Landlustweg	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
15	[redacted]		[redacted]	Bewoners Vereniging Wielingen		[redacted]	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
16	[redacted]		[redacted]	[redacted]	[redacted] Gnephoek [redacted] Alphen aan den Rijn)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
17	[redacted]		[redacted]	[redacted]	[redacted] (Rijndijk [redacted] Hazerswoude Rijndijk)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
18	[redacted]		[redacted]	Stichting Groene Hart		[redacted]	[redacted]	[redacted]	Woerden

Nummer reactie	Voorletters	Voorvoegsel	Achternaam	Organisatieonderdeel	Namens	Adres	Huisnummer	Postcode	Plaats
19	[redacted]		[redacted]	[redacted]	[redacted] Gnephoek [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
20	[redacted]		[redacted]	[redacted]	[redacted] Genieweg [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
21	[redacted]		[redacted]			Heimansbuurt	[redacted]	[redacted]	Alphen aan den Rijn
22	[redacted]		[redacted]		Hoogheemraad schap van Rijnland	[redacted]	[redacted]	[redacted]	Leiden

Alle hierboven vermelde zienswijzen zijn gericht aan de raad van de gemeente Alphen aan den Rijn.
De zienswijzen nr 17 en 20 zijn zowel gericht aan de raad van de gemeente Alphen aan den Rijn als aan de raad van de gemeente Rijnwoude.

2.2 Beantwoording zienswijzen.

Nr 1	Zienswijze [redacted] Hoorn [redacted] [redacted] Alphen aan den Rijn	Reactie gemeente
1.1	Reclamant reageert in aansluiting op de zienswijzen die zijn ingebracht door de werkgroep "Maak Het Hart niet Hard". De daarin genoemde bezwaren worden volledig onderschreven.	Zie reactie op zienswijze nr 13
1.2	In de zienswijze is een korte historische schets opgenomen met in het verleden beoogde ontwikkelingen in de directe omgeving van en binnen het plangebied. De gemeente Alphen aan den Rijn had de expliciete wens om te komen tot 'een gezichtsbepalende entree van Alphen aan den Rijn' waarvan de drie monumentale boerderijen een belangrijk onderdeel vormden. Er zou een eind komen aan de 'verrommeling' van dit stukje Alphen met illegale autospuiterijen en andere ongewenste ontwikkelingen. De locatie zou worden ingericht met 'hoogwaardige kantoorpanden omringd door groen en een ruime waterpartij'. Op basis van deze visie hebben bewoners van deze buurt veel geïnvesteerd. Het ontruimde terrein aan de Maatschapslaan ligt nog braak en in de loop der jaren zijn verschillende mogelijke bestemmingen de revue gepasseerd. Vele zijn gelukkig nooit verder gekomen dan verkenning. De planvorming rond de Maximabrug is inmiddels wel een fase verder gekomen. Nu wordt men geconfronteerd met een wijziging van het bestemmingsplan om de aanleg van een vierbaansweg over het braakliggende terrein aan de Hoorn mogelijk te maken. Via een haakse bocht zal deze vierbaansweg op de kruising Hoorn-Leidse Schouw uitkomen. Daarna zal het verkeer afkomstig van de vierbaansbrug en de vierbaansweg de weg moeten vervolgen over een smalle tweebaansweg. Over een afstand van meer dan een kilometer zal het verkeer vier keer een verkeerslicht en een spoorwegovergang passeren voordat men de N11 kan opdraaien. Volgens reclamant zou een oplossing voor deze scheve verhouding kunnen worden	Vanzelfsprekend streeft de gemeente naar een entree met hoge kwaliteit. De realisatie van de brug met aansluitingen hoeft dat niet in de weg te staan. De ruimten rond de weg worden goed ontsloten en zijn zichtbaar. Hiervoor is in het beeldregiedocument het volgende opgenomen: *"Vanaf het knooppunt met de Hoorn komt er een nieuw tracé door het te ontwikkelen gebied Hoorn West. Dit wegvak kan een groene inpassing krijgen in een nog te realiseren stedelijke omgeving. Gestreefd moet worden om nieuwe bebouwing een bijzonder karakter te geven zodat deze nieuwe stedelijke plek in Alphen herkenbaar en zichtbaar wordt.* Zie voor beantwoording in de inleiding van deze nota onder 1.10 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

	gevonden in het opstellen van een integraal plan waarin de aansluiting van de toegangsweg op de Leidse Schouw niet bij de Hoorn maar bij de Eikenlaan naast Hoogvliet zou liggen. Uit mondelinge informatie is reclamant gebleken dat die oplossing op termijn ook de bedoeling is maar dat daar nog niet voor is gekozen.	
1.3	De voorgestelde wijziging van de bestemming leidt tot toename van de verkeersdrukte en geluidoverlast. Hierdoor zal het woongenot aanzienlijk verminderen. Daarnaast zal sprake zijn van waardevermindering van de panden. Dit is nu al merkbaar doordat banken bij hypotheekaanvragen vraagtekens plaatsen bij de getaxeerde waarde van de panden vanwege de voorgenomen aanleg van de Maximabrug. Volgens reclamant zullen bewoners planschade lijden als gevolg van de gewijzigde bestemming.	Het is correct dat de berekeningen een toename van de geluidbelasting aangeven. Deze toename wordt echter grotendeels veroorzaakt door de autonome toename van het wegverkeer de komende 15 jaar. Met andere woorden door de toename van verkeer zal ook bij behoud van de huidige situatie sprake zijn van toename van geluid. Van het westelijk deel van de Hoorn en de Rijndijk wordt overigens alleen de aansluiting met het nieuwe wegennet (brug en toevoerwegen) fysiek gewijzigd. Hoewel wettelijk niet verplicht, zal door het toepassen van geluidabsorberend asfalt op de Leidse Schouw en delen van de Hoorn de geluidbelasting van de woningen aan de Hoorn afdoende worden beheerst. De bijdrage van de luchtkwaliteit neemt aanzienlijk af in verband met het steeds schoner worden van voertuigen. Bij de planontwikkeling is zoveel 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. Een eventuele planschadeprocedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
1.4	Onduidelijk is waarom wordt gekozen voor de overdimensionering van de brug en de toegangsweg in verhouding tot de aansluiting op de N11 via de kruising Leidse Schouw/Hoorn. Verkeer afkomstig van een vierbaansbrug en een vierbaansweg moeten de weg vervolgen over een smalle tweebaansweg. De overgedimensioneerde brug en toegangswegen verhouden zich slecht tot de dimensies van de Leidse Schouw.	Er is gekozen voor een duurzame verkeersoplossing enerzijds als het gaat om de toekomstige afwikkeling van het verkeer anderzijds omdat uit onderzoek is gebleken dat het later verbreden van de brug tot aanzienlijk hogere kosten zou leiden. Van overdimensionering is naar de mening van de gemeente geen sprake. Inderdaad vindt er op de korte termijn een overgang plaats van vier rijstroken op het tracé naar een kort stuk van twee rijstroken op de Leidse Schouw t.p.v. het spoor. Hierna verbreedt de Leidse Schouw weer naar 2x2 rijstroken tot aan de N11. Op de lange termijn, dus bij aanleg van de rondweg (en dus een toename van de

		verkeersintensiteit) is het van belang dat het stuk van de Leidse Schouw dat nu nog 2x1 rijstroken is wordt verbreed naar 2x2 rijstroken om zo de doorstroming te garanderen. Zie ook inleiding 1.7 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
1.5	Reclamant is van mening dat de reactie van de gemeente op de ingebrachte zienswijzen tegen het voorontwerp bestemmingsplan teleurstellend is. Met de ingebrachte argumenten, ook die zijn ingediend als zienswijze op de Nota Reikwijdte en Detailniveau Maximabrug, is nauwelijks rekening gehouden.	De gemeente herkent zich niet in deze opmerking. De zienswijzen op het voorontwerpbestemmingsplan zijn beantwoord. Dit bestemmingsplan ziet op de brug zonder rondweg. Opmerkingen die betrekking hebben op de toekomstige situatie met rondweg kunnen daarom niet verwerkt worden. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**

Nr 2	**Zienswijze** [redacted] Hoorn [redacted] [redacted] Alphen aan den Rijn	**Reactie gemeente**
2.1	De bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan Maximabrug hebben vooral betrekking op de verwachte toename van geluidsoverlast en milieubelasting door fijnstof.	De toename van geluidshinder in de nieuwe situatie zal niet anders zijn dan bij een gelijkblijvende verkeerssituatie als gevolg van de groei van het wegverkeer. De toename van de geluidsbelasting door de autonome verkeerstoename tot 2025 is even groot als de afname van de geluidsbelasting door de verkeersafname op de Hoorn als gevolg van de aanleg van de Maximabrug. De fijnstof-concentratie neemt sterk af door het steeds schoner worden van motorvoertuigen. De milieusituatie ter hoogte van de Hoorn [redacted] zal tenminste gelijk blijven voor geluid en sterk verbeteren voor luchtkwaliteit. Zowel de geluidbelasting als de fijnstof-bijdrage blijft ruim binnen de wettelijke normen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

2.2	In de huidige situatie wordt op het perceel Hoorn [redacted] dat gelegen is tussen de Hoorn en Oude Rijn al aanzienlijke geluidshinder van het verkeer ervaren. Door de aanleg van de Maximabrug zal het verkeer op de lage zijde toenemen. Gevreesd wordt voor toenemende geluidshinder op de brug en de aan te leggen wegen aan de lage zijde. De woning van reclamant komt te liggen tussen twee bronnen van geluidshinder. De inspraakreactie van reclamant werd van de hand gewezen met de opmerking dat autonome groei van het verkeer zal plaatsvinden, maar dan nog zal hinder van het geluid worden ondervonden. Indiener is van mening dat de basis van de gemeentelijke stelling dat de geluidsbelasting in 2025 gelijk zal zijn aan die in 2010 ontbreekt.	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 Hoorn [redacted] niet toe. De geluidbelasting in 2025 is gelijk aan die van 2010. Zie hiervoor de akoestische rapportage die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
2.3	Naast de geluidshinder zal de toename van het verkeer ook een toename van de uitstoot van fijnstof met zich meebrengen. Ook in de huidige situatie worden de grenzen van het toelaatbare overschreden.	Zie voor beantwoording onder 2.1 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 3	**Zienswijze:** [redacted]	**Reactie gemeente:**
3.1	Ten opzichte van het voorontwerp is het plangebied in het ontwerpbestemmingsplan vergroot. Het deel van de Oude Rijn dat direct voor de kade van Holcim ligt is in het plangebied opgenomen. De reden hiervoor is niet terug te vinden in de stukken. Met deze aanpassing wordt het mogelijk bouwwerken voor de kade van Holcim te realiseren die potentieel een bedreiging vormen van de gebruiksmogelijkheden van de kade. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt	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 [redacted] niet hoeft te worden gehinderd. De aanpassing van de verbeelding is noodzakelijk geweest vanwege de remmingwerken die ten behoeve van de bescherming van de brug dienen te worden aangelegd. De gehele kade van [redacted] zal echter 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 [redacted]

		De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan
3.2	In de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is nu ook de industriële geluidzone aangegeven. Deze weergave is onjuist en dient te worden aangepast. In de toelichting is opgenomen dat :Het plangebied ligt volledig binnen de zone van een gezoneerd industrieterrein. Met de vaststelling van dit plan worden geen activiteiten toegestaan die meldings- en vergunningsplichtig zijn. In deze toelichting is dus juist wel aangegeven dat het plangebied van het bestemmingsplan Maximabrug volledig binnen de geluidzone van de omliggende industrieterreinen ligt.	Inderdaad is aanpassing van het bestemmingsplan ten aanzien van de aanduiding gezoneerde industrie noodzakelijk. Zowel de verbeelding als de regels worden hierop aangepast. **De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan**
3.3	[redacted] wil dat in het bestemmingsplan voldoende wordt gewaarborgd dat een vermindering van de kwaliteit van de werkomstandigheden op haar terrein en binnen haar kantoor wordt voorkomen. De investeringen die daarvoor moeten worden gedaan dienen als kosten te worden toegerekend aan het plan.	Het kantoor van [redacted] wordt niet aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van de Wet milieubeheer. Uit de milieuonderzoeken blijkt dat het geluidniveau ten gevolge van de nieuw te realiseren verkeerswegen ter hoogte van het kantoor 52 tot 57 dB Lden bedraagt. Voornoemde geluidbijdrage is relatief hoog. Uitgaande van een gemiddelde geluidwering van de gevel van het kantoor van 20 dB, zal het binnengeluidsniveau in het kantoor 32 tot 37 dB bedragen. Dit geluidniveau past alleszins binnen de uitvoering van kantoorwerkzaamheden. Aanvullende investeringen zijn naar de mening van de gemeente niet noodzakelijk. De berekende luchtkwaliteit ter hoogte van het kantoor bedraagt voor NO_2 24 µg/m³ en voor fijnstof 22 µg/m³. Voornoemde waarden liggen ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³. Er kan zelfs van een goede luchtkwaliteit worden gesproken. Voor het onderdeel externe veiligheid kan vermeld worden dat het kantoor van [redacted] 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 oriëntatiewaarde zal plaatsvinden. 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 zoveel als mogelijk is 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 zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
3.4	Binnen de PlanMER is voor zover gevonden geen aandacht besteed aan de effecten die Maximabrug kan hebben op het gebruik van het terrein door mensen, aanwezig op het terrein van [redacted]. Er is geen aandacht gegeven aan de milieubelasting die de nieuwe weg gaat veroorzaken op het terrein van [redacted].	In de planMER zijn de milieueffecten van de gewijzigde situatie op de omgeving onderzocht. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in milieugevoelige functies en objecten. Zie verder onder 3.3. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
3.5	Met betrekking tot geluid blijkt uit de resultaten dat in alle alternatieven het totaal aantal gehinderden en het geluidbelast oppervlak in de hoogste klassen (> 58 dB) toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. [redacted] wenst maatregelen.	Zie 3.3. Aanvullende maatregelen voor geluid zijn niet noodzakelijk. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
3.6	In de planMER is aangegeven dat er ten gevolge van de aanleg van nieuwe wegen geen trillinghinder voor omwonenden bestaat. Hier mist een beschouwing over het kantoor van [redacted]. Een beoordeling van de trillingen is noodzakelijk.	Ten aanzien van de vrees voor schade aan panden als gevolg van de aanleg van de brug en de aantakkende 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 ten aanzien van de 0-situatie. Daarnaast wordt de aannemer verplicht zoveel mogelijk trillingsvrij te bouwen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.** Wel zal nadrukkelijk bij de voorbereiding en realisatie met dit onderwerp rekening worden gehouden.
3.7	Ten aanzien van luchtkwaliteit hebben de onderzoeken alleen betrekking op de woningen. Vooral het wachtende verkeer dat bij een geopende brug pal voor het kantoor van [redacted] staat is een bedreiging voor de luchtkwaliteit binnen het kantoor. Binnen het bestemmingsplan dient hiervoor maatregel te worden opgenomen.	Zie voor beantwoording 3.3 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

3.8	Externe veiligheid	Zie voor beantwoording 3.3 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 4	**Zienswijze** [redacted] Hoorn [redacted] [redacted]Alphen aan den Rijn	**Reactie gemeente:**
4.1	De wijze waarop het voorontwerpbestemmingsplan tot stand is gekomen is volgens reclamant uiterst onzorgvuldig en eenzijdig geweest gebaseerd op inmiddels verouderde feiten.	Wij zijn van mening dat er sprake is van een zorgvuldige totstandkoming van het ontwerp 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). Zie ook 4.2 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
4.2	Reclamant wijst op de talloze publicaties in het verleden over de wens van een deel van het college om een rondweg te realiseren. Eén aspect is de oeververbinding. Er werd echter steeds uitgegaan van een oeververbinding in combinatie met rondwegen. Inmiddels is duidelijk dat voorlopig geen sprake zal zijn van een rondweg hetgeen resulteert in een veel te grote brug maar met kleine aan- en afvoerwegen. Reclamant refereert aan de zienswijze zoals hiervoor genoemd onder nummer 1. Met de weg met 4 stoplichten en een spoorwegovergang richting N11 ontstaat er een voorlopige oplossing die niemand als definitief wil zien, maar die veel geld kost.	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 het planMER 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 milieurapport (van mei 2012) dat bij het ontwerp bestemmingsplan is bijgesloten. Zie voor beantwoording ook reactie onder 1.5 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

4.3	Reclamant geeft aan dat de huidige trend alsmede de toekomstige verkeersdrukte in Nederland een andere is dan door de gemeente wordt gesuggereerd.	Het verkeersmodel dat is gebruikt in de berekeningen voor de Maximabrug houdt rekening met recente inzichten en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van verkeer en is opgesteld door een gespecialiseerd adviesbureau.. Het verkeersmodel wordt actueel gehouden. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
4.4	Door het college en politieke partijen wordt gesproken over een rondweg om Alphen heen in plaats van dwars door de gemeente heen, maar door de gemeentelijke herindeling zal de weg alsnog dwars door de gemeente heen lopen. In de zienswijze wordt naar voren gebracht dat al in 2010 door reclamant is geopperd waarom de A4 niet als alternatief voor de rondweg zou kunnen worden gezien, zeker nu het effect van de verbreding van de A4 duidelijk begint te worden. Enig knelpunt hierbij is de oprit van de N11 naar de A4. Bovendien zou met dit alternatief veel geld bespaard kunnen worden ook als dit wordt gezien in combinatie met de opmerkingen van andere reclamanten dat het allesbehalve zeker is dat de rondweg en een logische uitvalsweg aan de zijde van de Hoorn er komt op middellange termijn.	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. Zie verder 4.7. Het is inderdaad onwaarschijnlijk dat binnen de planhorizon van dit bestemmingsplan tot uitvoering van de rondweg wordt overgegaan. Daarom mag de rondweg niet betrokken worden 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.. 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 zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
4.5	Reclamant hecht zeer grote waarde aan de politieke belofte dat er geen Maximabrug zou komen zonder rondweg.	Voor kennisgeving aangenomen

4.6	In de ogen van reclamant wordt met twee maten gemeten omdat in de gemeentelijke reactie wordt gesteld dat de rondweg geen onderdeel uitmaakt van het plan MER maar er wel rekening wordt gehouden met een rondweg ten aanzien van de effectbewegingen. Of is de gemeente van mening dat de Maximabrug met de huidige voorstellen van aan- en afvoerwegen de gewenste effectbewegingen opleveren t.w. de vrachtwagens die in het bedrijventerrein in Koudekerk moeten zijn.	De aanleg van een rondweg maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals eerder vermeld is in het PlanMER tevens de lange termijnsituatie verkend ten behoeve van de totale effectafweging. Uit resultaten van verkeersonderzoek blijkt dat de realisatie van de Maximabrug met aan-en afvoerwegen dat inderdaad de vrachtwagens met bestemming Hoogewaard uit het centrum van Koudekerk aan den Rijn worden geweerd. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
4.7	Gevraagd wordt in hoeverre de effecten van de verbreding van de A4 bij Leiden is meegenomen in de berekeningen en overwegingen. (=zienswijze 1)	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 effecten van de verbreding van de A4 zijn meegenomen in het verkeersmodel, alleen is de route via de A4 geen alternatief voor een rondweg. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
4.8	Reclamant sluit zich aan bij de opmerkingen van [redacted] die uitermate goede suggesties heeft voor een ander wegennet aan de zijde Hoorn-west in plaats van de nu voorgestelde wegen. Meer aansluiten op het bestaande net en een zo kort mogelijke verbinding naar de N11 is veel logischer	Zie voor beantwoording 1.2
4.9	In aanvulling op het bezwaarschrift heeft reclamant tevens een aanvullende brief aan de gemeenteraad verstuurd met de mededeling dat de rapporten inzake de verkeersbehoefte die nu door de gemeente worden gebruikt inmiddels zijn achterhaald. De trend en verwachting wat betreft het verkeersaanbod en noodzaak tot wegenaanleg is anders.	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 zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr.5	Zienswijze [redacted] Hoorn [redacted] [redacted] Alphen aan den Rijn	Reactie gemeente:
5.1	In het verleden heeft de gemeente Alphen aan den Rijn de expliciete wens kenbaar gemaakt om te komen tot een 'gezichtsbepalende entree van Alpen aan den Rijn' waarvan de drie monumentale boerderijen een belangrijk onderdeel vormden. Er zou een eind komen aan de 'verrommeling' van dit stukje Alphen aan den Rijn. Het tegenoverliggende terrein werd ontruimd en boerderijen werden gesloopt behoeve van 'hoogwaardige kantoorpanden omringd door groen en een ruimte waterpartij'. Op basis van deze verwachting hebben eigenaren veel geïnvesteerd.	Zie voor beantwoording 1.2
5.2	Voor reclamant is onduidelijk welke gevolgen de aanpassing Hoorn/Leidse Schouw/aansluiting Maximabrug heeft op aanblik van woning Hoorn [redacted]. Herziening van het kruispunt heeft gevolgen voor het aanzicht op de woning door herziening van het kruispunt en door ingrepen aan de walkant. Reclamant wil geïnformeerd worden over de exacte invulling van dit bestemmingsplan.	Bij de uitwerking van de plannen zal in overleg met belanghebbende **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.** Over de exacte uitwerking zullen direct belanghebbenden in het vervolgtraject nader worden geïnformeerd.
5.3	Uit de toelichting blijkt dat het verkeer dat van de Maximabrug gebruik zal maken zal worden afgewikkeld via het bestaande wegennet. Reclamant is van mening dat dit nadelige effecten op het woongenot zal hebben omdat de verkeersintensiteit zal toenemen. Temeer omdat het verkeersknooppunt bij de woning zal wijzigen.	Het is correct dat in de toekomst de verkeersintensiteit en als gevolg daarvan de milieubelasting zal toenemen. 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 geluidreducerende maatregelen die niettemin worden genomen, wordt de geluidbelasting van de woningen aan de Hoorn afdoende beheerst. De bijdrage van de luchtkwaliteit neemt aanzienlijk af in verband met het steeds schoner worden van voertuigen. 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 zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.
5.4	Reclamant is van mening dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening nu er onvoldoende is ingegaan op de aanpassing van het bestaande wegennet bij realiseren van de Maximabrug (zowel met als zonder rondweg). Hierdoor onvoldoende duidelijk wat gevolgen zullen zijn bij vaststelling	Zoals hiervoor aangegeven is het 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. Aan de hand van diverse studies is een locatie gekozen. Het bestemmingsplan heeft betrekking op de korte termijn en de maatregelen die binnen de planperiode van het bestemmingsplan worden voorzien. Zoals in 5.3 aangegeven worden ook aanvullende en wettelijk niet verplichte maatregelen getroffen. Daarnaast zal bij de uitwerking en realisatie in overleg met belanghebbende maatregelen ter afscherming worden getroffen. Zie voor beantwoording 4.4 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 6	**Zienswijze:** [redacted] Gnephoek [redacted] [redacted] Alphen aan den Rijn	**Reactie gemeente:**
6.1	Reclamant heeft verzocht een alternatief te onderzoeken, specifiek wordt genoemd de tunnelvariant. In reactie op de inspraak wordt gesteld dat de tunnelvariant niet onderzocht is omdat dit als een niet reële optie wordt beschouwd. Volgens reclamant berusten de argumenten die daarvoor worden gebruikt nl dat de kosten te hoog zijn en de middelen ontoereikend, op ongefundeerde aannames. Ook in het verleden is verzocht een onderzoek te doen naar een tunnel in plaats van een brug. Financiering van een tunnel was op dat moment niet haalbaar. Inmiddels	Een ondertunneling van de Oude Rijn biedt duidelijke milieuvoordelen. Een tunnel brengt aanzienlijk hogere stichtingskosten met zich mee dan de bouw van de beoogde Maximabrug of elke denkbare brugvariant. Hiervoor zijn de middelen die beschikbaar zijn niet toereikend. Zeer recent zijn er studies uitgevoerd naar de vervanging van andere bruggen zoals de Koningin Julianabrug. Ook in die gevallen waren de stichtingskosten van een tunnel aanzienlijk hoger.

	dragen ook de Provincie en het Rijk bij aan het project en is wellicht ook financiering mogelijk in de vorm van EFRO subsidie. Doordat de bijdragen inmiddels sterk zijn vermeerderd zijn de kapitaallasten geheel anders dan in het jaar 2000. Infrastructurele projecten kunnen worden gerealiseerd doordat de investeringssom tegen lage rentes kan worden geleend. Ten opzichte van het verleden is ook het milieubewustzijn bij overheid en burger toegenomen. Een tunnel is duurzaam en milieuvriendelijk. De vraag om een tunnel is een zeer reële en legitieme vraag en maatschappelijk gewenst. Het feit dat het verzoek van reclamant om dit alternatief te onderzoeken wordt afgedaan met een makkelijk antwoord wordt ervaren als niet serieus genomen. Door een alternatief te onderzoeken ontstaat een mogelijkheid voor een duurzaam en milieuvriendelijke oplossing en kan het wonen op de percelen worden voortgezet.	Om deze redenen is de tunnelvariant dan ook al in een vroeg stadium afgevallen. Voordat een milieueffectrapportage wordt opgesteld heeft iedereen de mogelijkheid om alternatieven aan te dragen. De raad besluit uiteindelijk welke alternatieven worden onderzocht. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
6.2	De gemeente gaat er vanuit dat de woning Gnephoek [redacted] geamoveerd moet worden, maar hiervan is alleen sprake als onherroepelijk vaststaat dat de oeverweg wordt aangelegd. Zo niet dan kan op de locatie gewoond blijven worden. Om die reden verzoekt reclamant om een Lokale Effect Rapportage. De mogelijkheid om wijzigingen aan te brengen bestaat nog steeds.	De oeverweg is de enige verbinding tussen Koudekerk a/d Rijn en Alphen a/d Rijn op de noordoever. Daarom is deze van grote waarde voor het verkeerssysteem. Op basis van meerdere verkeersveiligheid, milieutechnische en financiële voordelen is besloten de oeverweg te verleggen richting van de Oude Rijn. Voor de realisatie van de Maximabrug en toevoerwegen moet de woning Gnephoek [redacted] geamoveerd worden (vanwege de verlegging van de oeverweg). **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
6.3	Verwezen wordt naar het feit dat in het verleden en ook recentelijk de plannen worden gewijzigd of aangepast. Om die reden wordt verzocht zolang eea nog niet onherroepelijk is op basis van een Lokale effectrapportage het eerdér genomen besluit te heroverwegen. Ook de oeverweg kan nog worden gewijzigd waardoor reclamant zijn percelen niet hoeft te verkopen.	Voor de aanleg van de brug, aanlandingen en op- en afritten is het onmogelijk dat de woning kan blijven gehandhaafd. Het uitvoeren van een effectrapportage levert geen nieuwe informatie op die tot een andere besluitvorming zou leiden. Ten aanzien van de aankoop van de percelen is de gemeente bereid om in de aankoopakte op te nemen dat aankoop geschiedt onder voorbehoud van het onherroepelijk worden van dit deel van het bestemmingsplan. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 7	Zienswijze: [redacted] Hoogewaard [redacted] [redacted] Koudekerk aan den Rijn	Reactie gemeente:
7.1	Met de realisering van het bestemmingsplan ic de realisering van de brug en bijbehorende wegen wordt een onvoldoende oplossing geboden voor de verkeersproblematiek in Koudekerk aan den Rijn.	Aan de voorgestelde keuzes voor de verkeersafwikkeling zijn gedetailleerde verkeersonderzoeken vooraf gegaan. Uit deze onderzoeken blijkt dat met de voorgestelde maatregelen de verkeersproblematiek in Koudekerk aan de Rijn kan worden aangepakt. In de planMER is een voorstel opgenomen voor mitigerende maatregelen met betrekking tot vrachtverkeer in Koudekerk a/d Rijn. De Maximabrug maakt het mogelijk om als mitigerende maatregel een verbod op vrachtverkeer in te stellen op de Dorpsstraat. Het bedrijventerrein Hoogewaard en woningbouwlocatie Rijnpark worden bereikbaar door de Maximabrug. Door de brug wordt het mogelijk deze locaties op een alternatieve manier te ontsluiten en daarmee wordt de Dorpsstraat als grootste knelpunt vrijwel volledig ontlast. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
7.2	De toezegging van de Alphense politiek over een grote bypass komt in het bestemmingsplan nauwelijks terug.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
7.3	Doorgaand sluipverkeer en vrachtverkeer Alphen - Koudekerk zullen ook na realisering van de nieuwe oeververbinding gebruik blijven maken van de route over de Gnephoek. Nagelaten is de Gnephoek bij dit bestemmingsplan te betrekken. Een kritische beschouwing van deze weg en de belangrijke functie die zij ook na de realisering van de Maximabrug vervult hadden wellicht geleid naar het zoeken van een ander alternatief.	Het verkeer dat gebruik maakt van de oeververbinding is voor een groot deel verkeer dat de bestemming in deze omgeving heeft, namelijk het industrieterrein Hoogewaard en het te realiseren Rijnpark. De effecten van de verkeersbelasting op de omliggende wegen is in de milieuonderzoeken meegenomen. Uit de onderzoeken volgt dat de intensiteittoename van de Gnephoek met name door de ontwikkeling van de woonwijk Rijnpark en de uitbreiding van het industrieterrein Hoogewaard zal worden veroorzaakt. Door de realisatie van de Maximabrug en de toevoerwegen neemt verkeersintensiteit op de Gnephoek, Churchilllaan en Burgemeester Bruins Slotsingel (wegen ten westen en ten oosten van de wijk Groenoord) eveneens toe. De milieubelasting ten gevolge van de combinatie van de toename van verkeerstromen zoals hierboven omschreven blijft echter nog steeds binnen de wettelijke grenswaarden. Er behoeven geen aanvullende maatregelen te worden genomen. Het is niet correct dat nagelaten is de Gnephoek bij dit bestemmingsplan te

		betrekken. 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. Deze maatregel zal worden doorgevoerd bij de daadwerkelijke realisatie van de brug. Zie ook inleiding van deze nota 1.5. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
7.4	Het ontwerpbestemmingsplan is te globaal om te kunnen vaststellen of het doorgaand sluitverkeer en vrachtverkeer over de Gnephoek richting Koudekerk aan den Rijn wordt verminderd naar aanvaardbare proporties als gevolg van de nieuwe route en brug. De uitwerkingssuggestie overtuigt niet dat dit gebeurt. Reclamant wijst hierbij op het aantal verkeerslichten en de lengte van de route van de verschillende tracés.	Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk kader voor het realiseren van bestemmingen. Aan de voorgestelde keuzes voor de verkeersafwikkeling zijn gedetailleerde verkeersonderzoeken vooraf gegaan. Uit deze onderzoeken blijkt dat met de voorgestelde maatregelen de verkeersproblematiek in Koudekerk aan de Rijn aanzienlijk zal verbeteren. Dit gaat met name op voor het aspect verkeersveiligheid. De daarbij te treffen maatregelen zoals een vrachtwagenverbod of snelheidsbeperkende maatregelen worden niet via een bestemmingsplan geregeld maar met verkeersbesluiten.. Ook nadere detaillering en uitwerking van de verkeerskundige aspecten worden niet in dit kader geregeld. Zie voor beantwoording ook reactie onder 1.2 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
7.5	De bestaande T-kruising in de richting van de hoge Rijndijk wordt een volledig kruispunt met de Leidse Schouw hoorn. Reclamant stelt hierbij de vraag of dit van invloed zal zijn op de routekeuze van de verkeersdeelnemer.	De ombouw van de bestaande T-kruising tot een volledig kruispunt heeft effect op de routekeuzes van verkeersdeelnemers. Deze gewijzigde routekeuzes zijn gemodelleerd met behulp van en toegepast in een verkeersmodel en verwerkt bij de verkeerberekeningen en het opstellen van het plan. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
7.6	Binnen het kader van het bestemmingsplan kan onvoldoende worden tegemoet gekomen aan hetgeen wordt beoogd namelijk het wegnemen van de gevaarlijke onveilige situatie in Koudekerk aan den Rijn	De realisatie van de Maximabrug zorgt voor een verkeersafname op de wegen rondom de Koudekerkse brug. Ook zal het vrachtverkeer voortaan via de Maximabrug rijden in plaats van de Dorpsstraat in Koudekerk aan den Rijn. Beide

		ontwikkelingen verhogen de verkeersveiligheid in Koudekerk aan den Rijn. Daarnaast is het mogelijk om te zijner tijd een vrachtverkeersverbod op de Dorpsstraat in te stellen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
7.7	Reclamant stelt voor om het gedetailleerde bestemmingsplan te wijzigen in een globaal plan met uitwerkingsvoorschrift	Het bestemmingsplan biedt de ruimtelijke kaders waarbinnen plannen kunnen worden gerealiseerd. Binnen de verkeersbestemming is voldoende ruimte voor diverse verkeersontwerpen. Zoals onder 7.4 aangegeven worden diverse verkeerskundige maatregelen en uitwerking van de constructie niet via een bestemmingsplan geregeld, maar hebben een eigen besluitvormingstraject. Een ander type bestemmingsplan zou daarop geen invloed hebben, mede omdat ook in de uitwerkingsregels duidelijke kaders zouden moeten worden opgenomen. Zie voor beantwoording 7.3 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
7.8	Het plangebied zou uitgebreid moeten worden met een nieuwe weg die de functie van de Gnephoek overneemt ter voorkoming van doorgaande sluip- en vrachtverkeer door Koudekerk.	Reclamant gaat uit van een groot aandeel sluipverkeer. Echter in de toekomstige situatie vormt verkeer met bestemming of herkomst industrieterrein Hoogewaard of Rijnpark het belangrijkste aandeel van het verkeer door Koudekerk, mede omdat de verkeersmaatregelen bij de Gnephoek van invloed zullen zijn op het tegengaan van sluipverkeer. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
7.9	Voorgesteld wordt om Hoogewaard en Dorpsstraat in Koudekerk aan den Rijn in de ochtend en avondspits uitsluitend toegankelijk te laten zijn voor bestemmingsverkeer om zo sluipverkeer tegen te gaan.	Uit verkeersmodelstudies blijkt dat door de realisatie van de Maximabrug het doorgaande sluip- en vrachtverkeer door Koudekerk aan den Rijn zal afnemen. Dit omdat de (vracht)automobilist anders routekeuzes zal gaan maken. Het uitsluitend toegankelijk laten zijn voor bestemmingsverkeer van de Hoogewaard en Dorpsstraat is daarom niet noodzakelijk. In het kader van de totale ontwikkeling is een belangrijke optie dat beperkende maatregelen worden genomen. In de planMER is daarover m.n. ten aanzien van

		vrachtverkeer opgenomen dat een volledig verbod als mitigerende maatregel zou kunnen worden genomen. Dit zal worden uitgewerkt voor en gerealiseerd na het gereedkomen van de brug. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
7.10	De lusvormige ontsluiting van de Maximabrug is ongewenst, een rotonde verdient de voorkeur.	De bovenkant brug ligt bij de oever op circa 6,5m hoog. Deze moet geleidelijk dalen naar maaiveld. Voor wegverkeer en fietsers zijn hier verkeersrichtlijnen opgesteld met vastgestelde hellingspercentages. Hierdoor komt de brug dus een behoorlijk eind de Gnephoek polder in te liggen. De lusvormige ontsluiting is noodzakelijk om een goede doorstroming van en naar de Maximabrug te creëren voor al het verkeer. Hiernaast is de boogstraal van de lus noodzakelijk voor een goede afwikkeling van vrachtverkeer en lange transporten (tot 80 meter). Door de boogstraal houden de lange transporten het overige verkeer wat gebruik maakt van de Maximabrug niet onnodig op. Het voorstel van reclamant om een rotonde aan te leggen in plaats van de lus heeft een geheel andere verkeersafwikkeling maar ook constructie tot gevolg. Dit leidt tot extra ruimtebeslag en (veel) hogere kosten omdat de op- en afrit op kolommen dient te worden gezet. Hiervoor is niet gekozen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
7.11	De vloeiende aansluiting van op- en afrit Maximabrug op Leidse Schouw en de Hoorn is ongewenst.	Zie voor beantwoording 1.2
7.12	De situering van de Maximabrug ten zuiden van de Oude Rijn is in strijd met efficiënt grondgebruik. Reclamant geeft een suggestie voor een alternatieve constructie	Het door reclamant voorgestelde alternatief betreft een weg op kolommen. Dit alternatief zal leiden tot hogere kosten die niet opwegen tegen mogelijk extra inkomsten door ander grondgebruik. Daarnaast zou dit alternatief zeer grote negatieve ruimtelijke consequenties tot gevolg hebben. Overigens is een verkaveling van de gronden die rond de nieuwe weg in de gemeentelijke plannen resteren goed mogelijk. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

7.13	Gescheiden eenrichtingswegen van en naar de Maximabrug	Het combineren van de twee rijrichtingen tot een in plaats van twee aparte wegen van en naar de Maximabrug heeft meerdere voordelen. Het ruimtebeslag is kleiner wat positieve gevolgen heeft voor de ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke inpassing. Ook hoeven er maar een keer voorzieningen voor lange transporten worden getroffen. Hiernaast kunnen er makkelijker verkeersmilieumaatregelen worden genomen. Tevens komt het beperkte aantal kruisingen met de oeverweg de verkeersveiligheid ten goede. Tenslotte maken de genoemde voordelen een in plaats van twee aparte wegen financieel voordeliger. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**

Nr. 8	**Zienswijze:** **Bewoners Vereniging Groenoord** [redacted] [redacted] Alphen aan den Rijn	**Reactie gemeente:**
8.1	Voor argumentatie wordt naar de brief van 12 juli 2012 betreffende de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan verwezen. De nu ingediende zienswijze kan worden gezien als aanvulling op de inspraakreactie.	De beantwoording van de inspraakreacties heeft plaatsgevonden.
8.2	Reclamant is van mening dat de Crisis- en herstelwet niet van toepassing is. Enerzijds omdat het project Maximabrug niet aan de strekking en bedoeling van de Crisis- en herstelwet beantwoord. Anderzijds omdat de gemeente probeert het project Maximabrug onderdeel te laten zijn van de Oude Rijnzone (integrale gebiedsontwikkeling) terwijl het ontwerpbestemmingsplan uitsluitend ten doel heeft om de verkeersproblematiek van Koudekerk aan den Rijn.	De crisis en herstelwet kan worden toegepast op een aantal categorieën. Daarbij is ook de reconstructie of aanleg van infrastructuur opgenomen. In dit geval is de Oude Rijn zone opgenomen in bijlage II van de crisis- en herstelwet. De Maximabrug maakt deel van de integrale gebiedsontwikkeling Oude Rijnzone en is als uitvoeringsafspraak opgenomen in het vastgestelde uitvoeringsplan (Ontwikkelstrategiekader) van de Oude Rijnzone. De crisis- en herstelwet is derhalve van toepassing. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
8.3	Geconstateerd wordt dat geen van de inspraakreacties aanleiding heeft gegeven voor wijziging van het bestemmingsplan. Met andere woorden de indieners van een reactie worden het bos ingestuurd. Reclamant ervaart de opmerkingen van de gemeente over de rondweg warrig en vaag. In de nota van beantwoording staat:	Dit bestemmingsplan vormt het kader voor de aanleg van de Maximabrug met aanlandingen en niet voor een aansluiting op de N207 en/of Burgemeester Bruins Slotsingel. Met betrekking tot de vragen over de noodzaak voor een rondweg, de verhouding

	"Gedacht wordt aan een kleine en mogelijk nog aanvullende een grote rondweg". Het beleid van de gemeente dat door de wethouder is aangehaald kent slechts één rondweg, en dat is de grote rondweg. Dwz de aansluiting van de Maximabrug rechtstreeks op de N207. Vervolgens staat in de nota een passage over de doorgetrokken Burgemeester Bruins Slotsingel (BBSS). Naar de mening van reclamant kennelijk om voor te sorteren naar een verbinding via de BBSS zonder de grote rondweg. Onder 10.3 in de nota van beantwoording van de gemeente staat dat het bestemmingsplan niet ziet op de realisatie van de rondweg. Maar hoe verhoudt zich dit tot de passage dat de BBSS wordt doorgetrokken.	van Maximabrug tot rondweg, de breedte van de brug en de variantenstudie wordt verwezen naar Hoofdstuk 1 Inleiding. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
8.4	Bij de beantwoording onder 12 wordt gesteld dat na aanleg van de rondweg er veel meer verkeer van de Maximabrug naar de N11 zal rijden dan van de Hoorn naar de N11. De rondweg is niet helder, maar ongetwijfeld wordt bedoeld de verbinding via de BBSS waardoor verkeer door drukbevolkte woongebieden wordt geleid in plaats van over de Hoorn.	Op de brug komen na aanleg van de rondweg meerdere verkeersstromen samen: van bewoners en bedrijven langs de Gnephoek, vanuit Koudekerk aan den Rijn en de nieuw te ontwikkelingen 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. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
8.5	In 18.2 is te lezen dat "het inderdaad onwaarschijnlijk is dat binnen de planhorizon van dit bestemmingsplan tot uitvoering van de rondweg wordt overgegaan. Welke rondweg wordt bedoeld de grote of via de BBSS.	In de beantwoording wordt gedoeld op zowel een grote rondweg als de verlenging van de Burgemeester Bruins Slotsingel, de situering en in welke vorm maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ten behoeve van de aanleg van zowel een grote rondweg als de verlenging van de Burgemeester Bruins Slotsingel zal eveneens een planologische procedure moeten worden doorlopen waar belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
8.6	In 22.3 Op de lange termijn moet de brug in combinatie met de Alphense rondweg de verkeers-en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn oplossen. Reclamanten nemen aan dat hier de grote rondweg wordt bedoeld, want de doorgetrokken BBSS levert de oplossing zeker niet.	Hier wordt gedoeld op realisatie van zowel een grote rondweg als de verlenging van de Burgemeester Bruins Slotsingel. Uit verkeersmodelstudies blijken alleen beiden de verkeers-en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn te verbeteren. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

8.7	Pag 59. de gemeente merkt op:"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 rol om het verkeersnet in Rijnwoude en Alphen aan den Rijn meer robuust en veilig te maken." Om welke rondweg gaat het hierbij en wordt door alleen de Maximabrug het verkeersnet in Alphen robuust en veilig? Krachtens het bestemmingsplan wordt de brug aangelegd om de verkeersproblemen in Koudekerk aan den Rijn op te lossen.	Ook in deze context wordt een grote rondweg en verlenging van de Burgemeester Bruins Slotsingel in brede zin bedoeld. Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat de Maximabrug met de daarbij behorende aansluitingen en op- en afritten op de korte termijn inderdaad een belangrijke bijdrage levert aan het oplossen van de verkeersproblemen in Koudekerk aan den Rijn en op lange termijn aan het verkeersnet in Alphen aan den Rijn. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
8.8	Pag 60. "Realisatie van een kleine en/of grote rondweg levert verbetering van de leefkwaliteit 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". Hier wordt kennelijk gerefereerd aan de in discussie zijde Structuurvisie Verkeer en Vervoer, waarin de doortrekking van de BBSS op een onbegrijpelijke, maar voor de gemeente essentiële rol speelt.	In het Collegeprogramma en in de gemeentelijke Structuurvisie Verkeer en Vervoer zijn belangrijke beleidsuitgangspunten opgenomen die in totale samenhang en integraal zijn opgesteld. Deze structuurvisie is mede basis voor de beantwoording van de zienswijzen en beoordeling van de realisatie van de Maximabrug ed. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
8.9	De tekst uit het voorontwerp "De voorgenomen activiteiten" is vervallen en vervangen door "Stedenbouwkundige visie" Dit nieuwe hoofdstuk bevat alleen wat algemeenheden. Over de rondweg wordt niets gezegd. Dit versterkt de visie dat een bescheidener en goedkopere brug kan worden gerealiseerd om de verkeersproblematiek in Koudekerk aan den Rijn op te lossen.	In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de nieuwe situatie met Maximabrug zowel in ruimtelijk als in functioneel opzicht. De rondweg maakt geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan. Voor een toelichting van het waarom van de omvang van deze brug wordt verwezen naar de toelichting, 1.7 en 1.8. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
8.10	De gemeenteraad heeft ongeveer 2 jaar geleden besloten om beleidsmatig een koppeling aan te brengen tussen de aanleg van de brug en een rondweg door een integrale afweging. Nu wordt deze koppeling losgelaten en wordt eerst de brug aangelegd en als de brug er eenmaal ligt zonder aansluiting aan de noordzijde wordt de BBSS op de brug aangesloten. De grote rondweg wordt doorgeschoven naar de toekomst met als gevolg dat deze nooit meer wordt gerealiseerd.	In de voorbereiding van het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken is expliciet aangegeven dat de grote rondweg en verlenging van de Burgemeester Bruins Slotsingel geen onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan. Wel is melding gemaakt dat in onderzoeken en planMER rekening is gehouden met een toekomstige aanleg van een rondweg. Wanneer en in welke volgorde de grote rondweg en verlenging van de Burgemeester Bruins Slotsingel worden aangelegd is onbekend. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

8.11	Door het opknippen van projecten wordt de burger de mogelijkheid ontnomen om een totaal overzicht van de voorgenomen plannen te krijgen.	Een totaaloverzicht is wel degelijk in de diverse onderzoeken en rapporten aan de orde geweest. Er is echter voor gekozen om deze niet alle onderdelen in het bestemmingsplan op te nemen omdat er ook een reële verwachting moet zijn dat realisatie binnen de planperiode van 10 jaar zal plaatsvinden en financierbaar is. Verwacht wordt dat de realisatie van de rondweg niet binnen de bestemmingsplanperiode van 10 jaar plaats zal vinden. 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 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 milieurapport (van mei 2012) dat bij het ontwerp bestemmingsplan is bijgesloten. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 9	**Zienswijze:** [redacted] Landlustweg [redacted] [redacted]Alphen aan den Rijn	**Reactie gemeente:**
9.1	Reclamanten verwachten een aanzienlijke waardevermindering van de woning/eigendom. De Maximabrug en aanlanding in een lange lus tast het zicht aan op het polderlandschap die mede de waarde van de woning bepaalt. Daarnaast leiden de plannen tot een aanzienlijke toename van de verkeersintensiteit, verkeerslawaai en verslechtering van de luchtkwaliteit. De grote onzekerheid over de toekomst van de woonomgeving zal ook de waarde negatief beïnvloeden.	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 beeldregiedocument 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 de colleges deze ingreep aanvaardbaar achten. Wel zal de aanleg en inpassing met de nodige zorgvuldigheid gepaard gaan. Mocht reclamant van mening zijn dat sprake is van waardevermindering van de woning/eigendom, 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. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.2	Gevreesd wordt voor schade aan de woning als de plannen doorgang vinden. De woning is op staal gefundeerd en dat maakt de woning gevoelig voor verzakking als toepassing van bemaling en zettingen. Dit kan leiden tot scheurvorming of instorten van de woning. De werkzaamheden kunnen leiden tot trillingen welke eveneens kunnen leiden tot schade.	Ten aanzien van de vrees voor schade aan de woning als gevolg van de aanleg van de brug en de aantakkende 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 ten aanzien van de 0-situatie. Daarnaast wordt de aannemer verplicht zoveel mogelijk trillingvrij 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. Uit onderzoek blijkt dat door ligging, vormgeving en technische uitvoering van de constructies trillingen als gevolg van verkeer als deze al zijn waar te nemen verwaarloosbaar klein zijn. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

9.3	De aanlanding van de brug belemmert zicht en veroorzaakt verkeerslawaai, fijnstof waardoor het woongenot wordt aangetast.	Ten aanzien van het zicht wordt verwezen naar hetgeen onder 9.1 is aangegeven. De berekende geluid- en luchtkwaliteitbelasting ligt ruim onder de maximaal toegestane grenswaarden. De geluidbijdrage ten gevolge van de nieuwe wegen (Maximabrug) bedraagt bij het pand Landlustweg [redacted] maximaal 42 dB. Deze belasting ligt ruim 6 dB onder de voorkeursgrenswaarde en is aanzienlijk lager dan de geluidbelasting ten gevolge van de bestaande wegen zoals de Landlustweg. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.4	De verkeersintensiteit op de Maximabrug zal in de toekomst verdrievoudigen. De overlast zal op dat moment nog verder toenemen.	De verkeersintensiteit op de Maximabrug zal na aanleg van een rondweg inderdaad toenemen. 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. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.5	De resultaten uit het onderzoek van PlanMER tonen aan dat de geluidsbelasting op de woning en tuinen toeneemt en de luchtkwaliteit verslechtert.	Zie voor beantwoording 9.3 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.6	De effecten van de aanleg van een rondweg zijn niet meegenomen in de PlanMer onduidelijk is dus in welke mate effecten zullen worden gemerkt.	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 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 milieurapport (van mei 2012) dat bij het ontwerp bestemmingsplan is bijgesloten. De effecten op de lange termijn zijn dus wel meegenomen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

9.7	Waardevermindering, schade aan woning/eigendom en aantasting van woongenot op lange termijn als gevolg van een verdrievoudiging van de verkeersintensiteit.	Een eventuele toename van de verkeersintensiteit is eerst dan aan de orde als een aanleg heeft plaatsgevonden van een aansluiting op de Burgemeester Bruins Slotsingel of op rondweg. De waardevermindering van en schade aan de woning die dan het gevolg zou zijn kan in het kader van die bestemmingsplanwijziging ten behoeve van de aansluiting aan de orde komen. 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. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.8	Hoewel de voornoemde ontwikkelingen niet zijn opgenomen in dit bestemmingsplan kunnen de Maximabrug en de rondweg niet los van elkaar worden gezien. Een grote brug trekt ook nieuwe verkeersstromen aan die zonder rondweg verkeersproblemen veroorzaakt.	Iedere nieuwe brug klein of groot trekt nieuwe verkeersstromen aan. De effecten van de realisatie van een Maximabrug in de voorziene afmetingen zijn onderzocht in de planMER De toeleidende wegen en de afwikkeling van het verkeer bepalen mede hoeveel verkeer de brug verwerkt. Deze beide factoren zijn in de verkeersonderzoeken beoordeeld en verwerkt. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.9	Er bestaat een grote mate van rechtsonzekerheid omdat niet duidelijk is op welk scenario de brug voorsorteert en een heldere visie ontbreekt. Bovendien zijn het tracé voor de rondweg en de omgeving ervan niet uitgewerkt. De rechtsonzekerheid is in strijd met de functie van het bestemmingsplan.	Het bestemmingsplan biedt het planologisch kader voor het ruimtelijk beleid. De aanleg van de brug met aansluitingen zoals voorzien in het bestemmingsplan levert enerzijds een bijdrage aan het oplossen van de verkeersproblematiek in Koudekerk aan den Rijn en verkeersafwikkeling in dit deel van Alphen aan den Rijn anderzijds houdt deze rekening met een wijziging van de verkeerssituatie op lange termijn. Voor de realisatie van de lange termijnvisie is opnieuw een planologische procedure noodzakelijk. Daarmee is er geen sprake van rechtsonzekerheid. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.10	De Landlustweg en Lagewaard zijn tezamen aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. De locatie van de Maximabrug ligt op een cultuurhistorisch waardevolle plek die ook wel is aangeduid als historische lintbebouwing met juist op deze plek	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

	een waardevolle zichtlijn op het achterliggende landschap. Direct naast de Maximabrug ligt boerderij Landlust welke is aangewezen als Rijksmonument. Door bouw van de brug wordt de cultuurhistorische waarde aangetast.	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 beeldregiedocument 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 Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) en de Provincie hebben ten aanzien van de cultuurhistorische waarden geen aanleiding gezien een zienswijze in te dienen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.11	De voor het Groene Hart karakteristieke lange zichtlijnen liggen o.a. op een locatie waar het geheel van brug aanlanding wordt gesitueerd.	Zie voor beantwoording 9.10 en inleiding van deze nota 1.9 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.12	De brug en rondweg vormen een barrière tussen de bestaande linten en het landschap. Een rondweg maakt het achterliggend landschap minder bereikbaar.	De barrièrewerking van de brug met aansluitende wegen zoals opgenomen in dit bestemmingsplan is beperkt. De effecten van de aanleg van een rondweg dienen te worden beoordeeld op het moment dat een rondweg wordt uitgewerkt en vervolgens in procedure komt. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.13	Er wordt onherstelbare schade aangericht aan het landschap, natuur en cultuurhistorie door een brug op de gekozen locatie. Dit blijkt ook uit de planMER. De Maximabrug en aanlanding zijn gesitueerd buiten de rode contouren van het Groene Hart welke is aangemerkt als Nationaal Landschap. Met de aanwijzing als Nationaal Landschap zijn een aantal voorwaarden en beperkingen aangegeven.	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. De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) en de Provincie hebben ten aanzien van de cultuurhistorische waarden geen aanleiding gezien een zienswijze in te dienen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

9.14	De aanleg van een oeververbinding lost een ontsluitingsprobleem voor de Hoogewaardse bedrijven op, maar het aansluiten van een dubbelbaans brug levert ook nieuwe ontsluitingsproblemen op. De nieuwe route zal andere verkeersstromen genereren. En zorgt voor een toename van de verkeersintensiteit.	De gemeente is niet bekend met een ontsluitingsprobleem van de Hoogewaardse bedrijven. Wel veroorzaakt met name het vrachtverkeer van deze bedrijven overlast in de kern van Koudekerk aan den Rijn, de Gnephoek en Ridderveld. Nieuwe routes leiden tot andere verkeersstromen, die een andere verdeling van de intensiteiten op de bestaande wegen tot gevolg hebben. Overigens wordt de toename van de verkeersintensiteit in dit gebied met name veroorzaakt door enerzijds autonome groei en anderzijds door de realisatie van Rijnpark en de herstructurering van het bedrijventerrein Hoogewaard. Zie voor beantwoording in de inleiding van deze nota 1.10 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.15	De toename van verkeer over de Gnephoek, BBSS en Churchilllaan zal leiden tot verkeersonveilige situaties op de al smalle wegen Hoogewaard/Gnephoek. De 's-Molenaarsbrug heeft geen aparte fietsstroken en is de belangrijkste route voor scholieren tussen Koudekerk en Alphen aan den Rijn.	Er is gekozen voor aanvullende verkeersremmende maatregelen op de Gnephoek, zoals het invoeren van een 30 km/uur zone op de Gnephoek, om de verkeerveiligheid te waarborgen. Ook wordt de provincie gevraagd wat de mogelijkheden zijn om de verkeersveiligheid van fietsers op de provinciale 's-Molenaarsbrug te vergroten. Ten aanzien van verkeersveiligheid zijn aanvullende verkeersmaatregelen denkbaar. Hierbij kan worden gedacht aan het bevorderen van andere routes voor vrachtwagens en bevorderen van gebruik van de Maximabrug. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.16	De oplossing is te fors en zal het beeld bepalen en daarmee de Landlustweg en Gnephoek onherstelbaar aantasten. De brug met een ontwerpsnelheid van 70 km/uur aansluiten op Gnephoek/Hoogewaard met 30 km/uur levert de nodige conflicten op.	De brug heeft een ontwerpsnelheid van 70 km/h. De toegestane snelheid van het verkeer wordt op korte termijn echter 50 km/h. Op lange termijn dus als de rondweg wordt gerealiseerd zal er op het doorgaande tracé 70 km/h gereden worden en de aftakking richting Gnephoek 50 km/h. Deze aftakking heeft een ontwerpsnelheid van 50 km/h. Vervolgens is op de kruising met de oeverweg de overgang naar 30 km/h. Door inrichting van de wegen zullen conflicten niet optreden. Zo heeft de aanleg van de beoogde lus al een snelheidsbeperkende werking. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

9.17	Een grote brug op de beoogde locatie in Alphen is niet de beste oplossing voor het probleem op korte termijn. Er zijn locaties waarop een brug minder impact heeft zoals ter plaatse van het bestaande industriegebied Hoogewaard dichter bij de dorpskern van Koudekerk en het nieuw te realiseren Rijnpark.	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. 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. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.18	De keuze voor een grote en klein rondweg vormt uitgangspunt voor planvorming en is daarmee vooringenomen.	In verband met toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden met het feit dat een rondweg kan worden aangelegd. Daarnaast is in de planMER beoordeeld welke effecten de verschillende wegen hebben. Dit tezamen getuigt van een goede ruimtelijke ordening en grote mate van zorgvuldigheid. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.19	De rondweg was geen onderdeel van het locatieonderzoek, maar deze heeft een grotere impact dan de brug. Indien de rondwegen meegenomen zouden zijn zou dit van invloed zijn geweest op de selectie van locaties.	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 Overigens zijn de lange termijn visie met een verlengde BBS-singel of rondweg in de planMER wel aan de orde geweest en hebben dus ook in die zin deel uitgemaakt van de keuze. De verkeerseffecten bij alle locaties zijn wel meegenomen in het onderzoek. Bij de nadere onderbouwing van de varianten hebben ook andere factoren een rol gespeeld o.a. milieu en inpassing. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.20	Reclamant stelt vraagtekens bij het draagvlak voor de gekozen uitgangspunten. Er is geen mogelijkheid geweest om te reageren op het plan voor de grote rondweg.	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. Indien een plan voor een rondweg in procedure wordt gebracht kan in dat kader worden gereageerd. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.21	De gehanteerde uitgangspunten voor bevolkingsontwikkeling, woningbouw, bedrijventerrein voor de onderbouwing zijn verouderd. Daardoor wordt de toekomstige verkeersproblematiek in de spits overschat. Daarnaast zijn er andere maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op verkeersontwikkeling.	Het verkeersmodel houdt voor de spits en voor hele etmaal rekening met de recente inzichten in sociaal-maatschappelijke en bevolkingsontwikkelingen, woningbouw en bedrijventerreinen. Dit betekent dat er nog wel een verkeersgroei wordt verwacht alleen dat die lager zal zijn dan de afgelopen jaren. In de berekeningen is uitgegaan van een ontwikkeling tot 2025. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.22	Het knippen van het bestemmingsplan Maximabrug en toekomstige plannen voor de rondwegen zijn in strijd met goede ruimtelijke ordening. De Maximabrug en de rondweg kunnen niet los van elkaar worden gezien. De Maximabrug levert nieuwe ontsluitingsproblemen bij het aansluiten van een dubbelbaansbrug op de Gnephoek. Niet de verkeersproblemen in Alphen maar een forse Maximabrug op een niet geschikte locatie maken een rondweg noodzakelijk.	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 een rondweg. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.23	De haalbaarheid van een rondweg is uiterst onzeker. Maar deze bepaalt wel de dimensionering en mogelijkheden voor inpassing. Het risico is groot dat de rondweg er nooit komt met grote financiële en planologische risico's.	Het college heeft de wens, zoals opgenomen in het collegeprogramma 2010-2014, de Maximabrug te realiseren. Dit als voorbereiding voor zowel een aansluiting met de Burgemeester Bruins Slotsingel als met de N207 op de lange termijn. Deze wens is uitgangspunt geweest voor de besluitvorming. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

9.24	De grote rondweg is kostbaar, richt veel schade aan landschap aan en niet is aangetoond dat deze rondwegen noodzakelijk zijn om de (toekomstige) overlast in Alphen in de spits op te lossen.	Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op de aanleg van een rondweg. Uit verkeersonderzoek is naar voren gekomen dat de aanleg van een rondweg in combinatie met andere verkeersmaatregelen de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn oplost. **De zienswijze geeft geen aanleiding** tot **wijziging van het bestemmingsplan.**
9.25	Een goede ruimtelijke onderbouwing in bredere context ontbreekt. Maximabrug is ontworpen op 2x2 rijbanen omdat wordt uitgegaan van zowel een kleine als grote rondweg. De corridorstudie N207 gaat uit van een ontsluiting van 2x1 rijbanen. Een actuele integrale visie op het gebied ontbreekt en onduidelijk is wat de impact van de plannen is op de lange termijn.	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 Hoogewaard, 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. De aanleg van de Maximabrug en aantakkingen zijn onderdeel van de Transformatievisie Oude Rijnzone. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.26	Als gevolg van standpunten van de Provincie en de gemeente Alphen is onzeker of en zo ja wanneer woningbouw in de Gnephoekpolder zou plaatsvinden. Als er plannen voor ontwikkelingen zijn, is nieuwe infrastructuur in de Gnephoek wellicht niet nodig.	De realisatie van de Maximabrug met aansluitingen welke is beoogd met dit bestemmingsplan staat los van eventuele toekomstige woningbouw. In de verkeersmodelberekeningen is geen grootschalige woningbouw in de Gnephoek opgenomen omdat er ook geen grootschalige woningbouw in de Gnephoekpolder verwacht wordt. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.27	De crisis- en herstelwet wordt ten onrechte op de Maximabrug van toepassing verklaard. In de bijlage van de wet wordt in de categorie bruggen de Maximabrug niet genoemd. Door de provincie wordt deze als lokale ontsluiting gezien. De crisis- en herstelwet vormt een gevaar voor een zorgvuldige besluitvorming. Met het relativiteitsvereiste moet er een verband bestaan tussen de beroepsgrond en de achterliggende reden om in rechte op te komen tegen een besluit.	De crisis en herstelwet kan worden toegepast op een aantal categorieën. Daarbij is ook de reconstructie of aanleg van infrastructuur opgenomen. In dit geval is de Oude Rijn zone opgenomen in bijlage II van de crisis- en herstelwet. De Maximabrug maakt deel van de integrale gebiedsontwikkeling Oude Rijnzone en is als uitvoeringsafspraak opgenomen in het vastgestelde uitvoeringsplan (Ontwikkelstrategiekader) van de Oude Rijnzone. De crisis- en herstelwet is derhalve van toepassing.

		De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.
9.28	Uitvoering van de Maximabrug en hieraan gekoppelde rondweg(en) in stappen in combinatie met het beperken van de beroepsgronden in het kader van de Crisis- en herstelwet vormt een risico.	Hiervoor is reeds aangegeven dat in eerste instantie de realisatie van de Maximabrug met aanlandingen en aansluitingen een bijdrage levert aan een oplossing voor de verkeerproblematiek in Koudekerk aan den Rijn. Op lange termijn kan de brug in combinatie met een aansluiting op de Burgemeester Bruins Slotsingel en/af een rondweg een bijdrage leveren aan de verkeerssituatie in Alphen aan den Rijn. De rondweg maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan Maximabrug omdat realisatie niet in de planperiode wordt voorzien. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.29	Verwacht wordt dat op een locatie in het beschermd landelijk gebied van het Groene hart er alles aangedaan wordt om een oplossing te kiezen waarbij de bestaande kwaliteiten van het Groene Hart gespaard blijven.	In de planMER en het beeldregiedocument is nadrukkelijk aandacht besteed aan de inpassing in en overgang naar het beschermd landelijk gebied. Bij de uitwerking van de plannen vormt het beeldregiedocument ook een kader voor toetsing. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.30	De rondweg is onzeker en de ontsluitingsproblemen van Koudekerk kunnen ook met een smallere 2x1 brug worden opgelost. Een smallere brug is goedkoper en beter in te passen in het landschap. Bescheiden varianten voor de hoge dubbelbaans brug zijn in de planvorming niet meegenomen ondanks aandringen van belangengroepen bewoners en in het advies van de commissie MER (Advies Paragraaf 3.1).	Ten aanzien van de brug in inpassing wordt verwezen naar hetgeen in de inleiding is beschreven onder 1.8 en 1.9. De commissie mer heeft ingestemd met het voorliggende plan. Zie voor beantwoording ook de overige paragrafen van hoofdstuk 1 van deze nota. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
9.31	De inhoud van de zienswijzen op het Locatieonderzoek, PlanMER, en Voorontwerp bestemmingsplan dienen als herhaald te worden gezien.	De inspraakreacties zijn beantwoord en in het ontwerpbestemmingsplan zonodig verwerkt. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr .10	Zienswijze: [redacted] Rietzanger [redacted] [redacted] Koudekerk aan den Rijn	Reactie gemeente:
10.1	Reclamanten zijn woonachtig in Koudekerk aan den Rijn en zijn bekend met de verkeersproblematiek in Koudekerk aan den Rijn. Voorgesteld wordt om maatregelen te treffen zoals het verbod op sluipverkeer en betere regulering van vrachtauto's.	Uit verkeersmodelstudies blijkt dat door de realisatie van de Maximabrug het doorgaande sluip- en vrachtverkeer door Koudekerk aan den Rijn zal afnemen. Dit omdat de (vracht)automobilist andere routekeuzes zal gaan maken. Uitgangspunt hierbij zijn aanvullende verkeersremmende maatregelen op de Gnephoek, zoals het invoeren van een 30 km/uur zone op de Gnephoek. Zie voor beantwoording 7.1 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
10.2	Reclamanten zijn geen voorstander van een hoge dure brug omdat bekend is dat bij dit soort projecten de kosten vaak ruimschoots worden overschreden, de gewenste bijpass nog onzeker is evenals de woningbouw in het Rijnpark.	De hoogte van de brug wordt in de inleiding van de inspraakreacties beschreven. Mogelijke overschrijding van de kosten voor de brug is op dit moment niet aan de orde. Bij de onderbouwing van de financiële paragraaf is uitgegaan van reële kosten en prognoses. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 11	Zienswijze: [redacted] Gnephoek [redacted] [redacted] Alphen aan den Rijn	Reactie gemeente:
11.1	De financiële onderbouwing is zwak. Ten eerste gezien eerdere gemeentelijke inschattingen over de kosten. Ten tweede De gemeente denkt een deel van de financiering te betalen uit de opbrengsten van bebouwing van de Gnephoek, maar gelet op de woningbouwontwikkelingen is dit een zwakke onderbouwing	Voor wat betreft de financiële haalbaarheid van het project waar nu het bestemmingsplanvoor voorligt, kan worden gesteld dat het plan financieel uitvoerbaar is. Zie hiervoor hoofdstuk 8 van de toelichting van het bestemmingsplan. Van grootschalige bebouwing van de Gnephoek buiten de contouren is geen sprake. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

11.2	Er is geen noodzaak voor een 4-baans autosnelbrug over de oude Rijn. Verkeer kan op een goede manier worden verwerkt over een lage brug bij voormalig Agrifirm.	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 afgevallen. Zie toelichting punten 1.7 en 1.8. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
11.3	Reclamant berekent dat door het ontbreken van een rondweg de brug 10 jaar nutteloos aanwezig is wat gelijk staat aan 3,3 miljoen renteverlies.	De realisatie van de Maximabrug levert in eerste instantie een belangrijke bijdrage aan het oplossen van de verkeersproblematiek in Koudekerk aan den Rijn. Uit verkeersmodelstudies blijkt bijvoorbeeld dat door de realisatie van de Maximabrug het doorgaande sluip- en vrachtverkeer door Koudekerk aan den Rijn zal afnemen. Dit omdat de (vracht)automobilist anders routekeuzes zal gaan maken. Maar de rondweg dient ook een bijdrage voor het moment dat er een rondweg wordt gerealiseerd. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
11.4	Ontwikkeling woningbouw en bedrijventerrein zijn als gevolg van de crisis onwaarschijnlijk.	In de verkeersonderzoeken is uitgegaan van de bekende plannen binnen de gemeenten en de meest recente ontwikkelingen op gebied van bouw en maatschappelijke ontwikkeling. Overigens is algemeen de verwachting dat de situatie zich in de toekomst zal wijzigen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
11.5	Ten aanzien van het landelijk aspect voert reclamant aan dat de gemeente Alphen tegen windmolens is in verband met aantasting van het Groene Hart dus als het beschermen van het Groene Hart belangrijk is ook geen Maximabrug.	Zowel in het beeldregiedocument als in de planMER heeft een afweging plaatsgevonden tussen de beoogde ontwikkelingen en de waarden die in het Groene Hart voorkomen. In het beeldregiedocument wordt de kaders voor de inpassing in de omgeving duidelijk geformuleerd. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

11.6	Aantasting van het Groene Hart en zicht op de hoeve [redacted] als gevolg van het realiseren van een geluidsscherm van 3 m hoog over een lengte van 30m.	De inpassing van het geluidscherm is noodzakelijk om een acceptabele geluidbelasting van de woning te garanderen. De exacte uitvoering van het scherm zal in overleg met belanghebbende worden bepaald. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
11.7	De nota van beantwoording roept een aantal vragen op: 1. op blz 24 wordt gesproken over 8500 mvt en op blz 30.000 mvt. Welk aantal klopt.	Er worden twee getallen genoemd. De verkeersintensiteiten van 8500 mvt/etm geldt voor de de situatie op de korte termijn met alleen de Maximabrug. De andere betreft de situatie op de lange termijn met zowel de Maximabrug als een verlenging van de Burgemeester Bruins Slotsingel en verbinding tussen de Maximabrug en de N207. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	2. Op blz 28 realisatie van de rondweg is ongewis. De brug komt ten behoeve van een weg die ongewis is?	Zie voor beantwoording 11.3 en in de inleiding van deze nota 1.10 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	3. op blz 33 een geluidsscherm van 3 m hoog houdt ook het licht tegen. Bestudering van de rotonde laat echter zien dat de lichten van 8500 mvt door de woonkamer gaan schijnen.	Het geluidsscherm levert ook een bijdrage aan voorkomen van lichthinder als gevolg van inschijnende autoverlichting. Lichthinder vanaf de rotonde kan met beperkte voorzieningen op die locatie (beplanting of bouwwerken van geringe hoogte (0.50-1.00 m) worden voorkomen. Deze voorzieningen zijn binnen de regels van dit ontwerpbestemmingsplan mogelijk. Bij de uitwerking zal hiermee rekening worden gehouden en in overleg met belanghebbende worden uitgewerkt.. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	4. op blz 38 wordt vermeld dat geen files op de Hoogewaard komen, maar deze komt dus op ca 4 m van hoeve [redacted].	De berekeningen geven aan dat er geen sprake zal zijn van filevorming. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	5. op blz 47 wordt aangegeven dat er een toename van het wegverkeer is. Een	Het autobezit groeit alleen minder snel dan voorheen. Hetzelfde geldt voor het

	daling van het autobezit als gevolg van de crisis wordt buiten beschouwing gelaten.	autogebruik, wat het meest bepalend is voor de toename van het wegverkeer. Deze uitgangspunten zijn in het verkeersmodel verwerkt. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	6. op blz 49 wordt gesproken over schade aan Landlustweg[redacted] welke ook geldt voor Gnephoek [redacted]. Berekeningen van toename van trillingen die fundering van [redacted] kunnen aantasten.	Ten aanzien van de vrees voor schade aan panden als gevolg van de aanleg van de brug en de aantakkende 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 gemonitoord op eventuele wijzigingen tav de 0-situatie. Daarnaast wordt de aannemer verplicht zoveel mogelijk trillingsvrij te bouwen. Aanvullend zal een studie naar mogelijke trillingshinder vanwege verkeer worden uitgevoerd. Indien deze studie aanleiding geeft tot aanpassingen, zullen maatregelen worden voorgesteld waarover met u contact zal worden opgenomen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	7. blz 53 22.4 vermeld wordt eerst bouwen en dan een visie ontwikkelen. Lijkt tegenstrijdig.	De visie die ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan wordt in de toelichting helder omschreven. Wel is er een onderscheid te maken in de korte en lange termijn. Besluitvorming over de lange termijn oplossing (aansluiting op de Burgemeester Bruins Slotsingel of een rondweg) en de uitwerking daarvan moet nog plaatsvinden, maar deze staat los van de visie voor de korte termijn. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
11.8	Ten aanzien van de Crisis en herstelwet wordt gevraagd door wie en wanneer is geaccordeerd dat de Maximabrug onder deze wet valt.	Zie voor beantwoording 9.27 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
11.10	Ten aanzien van planMER: 1. Op blz 5 wordt vermeld dat het netto effect is een vermeerdering van de geluidsoverlast. Dus 55 miljoen uitgeven voor meer lawaai.	Geluidbelasting is slechts 1 van de beoordelingseffecten. Ook hier wordt naar de langere termijn gekeken. Wanneer de rondweg in combinatie met de maatregelen uit de verkeersstructuurvisie worden gerealiseerd dan zal het netto-effect voor geluid fors positief zijn. De leefomgevingskwaliteit van vele wijken in Alphen aan den Rijn

		zal verbeteren. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	2. Op blz 7 de landschappelijke en toeristische waarde geheel weg.	Naar mening van de gemeente blijft de landschappelijke en toeristische waarde voldoende behouden. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	3. blz 25 onder 3.2 nieuwbouw woningen en bedrijven onwaarschijnlijk.	Voornoemde punten, realisatie Rijnpark en uitbreiding industrieterrein Hoogewaard zijn concrete ontwikkelingen die op dit moment in de uitwerkingsfase zijn. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	4. blz 46 de hoeveelheid fietsers en wandelaars die over brug gaan ontbreekt. Net als de hoeveelheid vrachtwagens.	Voor de beschouwing van de milieueffecten zijn het aantal fietsers en wandelaars over de brug niet relevant. De hoeveelheid vrachtwagens zijn afgeleid uit het regionale verkeersmodel. Hierin is per wegdeel de onderverdeling in lichte motorvoertuigen, middelzware en zware motorvoertuigen gemaakt. Zie hiervoor ook de akoestische rapportage die bij het bestemmingsplan als bijlage is gevoegd. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	5. op blz 68 wordt gesteld dat er geen trillingshinder zal zijn. Op welk onderzoek is dit gebaseerd??	In het planMER is vermeld dat er geen trillinghinder wordt verwacht. Dit is gebaseerd op de bodemsamenstelling en op de afstand waarop de woningen van de weg en brug zijn gelegen. Zie verder onder 11.6. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
	6. op blz 100 figuur 6.23 is een foto van een situatie die allang niet meer vigerend is.	Voornoemde foto's zijn genomen ten tijde van het opstellen van het planMER en zijn slechts ter illustratie. Overigens zijn de gebouwen op de foto (voormalige firma Agrifirm) overigens pas recent geamoveerd.

		De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.
11.11	Ten aanzien van het akoestisch onderzoek wordt gemeld dat de vrachtwagens naar de Hoogewaard gaan terwijl een reden voor de aanleg van de Maximabrug is dat vrachtwagens uit de Hoogewaard moeten verdwijnen. Er wordt dus van een onjuiste definitie uitgegaan.	Bedoeld is dat het vrachtverkeer via de Maximabrug naar de Hoogewaard gaan en niet langer via de kern van Koudekerk aan den Rijn of de Gnephoek. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**
11.12	Gnephoek krijgt een snelheidsbeperking om sluipverkeer tegen te gaan. Er wordt dus een autosnelbrug gebouwd naar een dijkje waar een snelheid van 30 km/uur geldt	De snelheidsbeperkende maatregel op de Gnephoek is bedoeld voor de korte termijn situatie, om de verkeershinder te beperken tot de rondweg zal worden aangelegd. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 12	**Zienswijze:** **Stichting Landschappelijk Lint Lagewaard Landlustweg** [redacted] [redacted]Koudekerk aan den Rijn	**Reactie gemeente:**
12.1	De gekozen locatie van de Maximabrug heeft grote gevolgen voor de landschappelijke cultuurhistorie in dit gebied. De af- en toevoerwegen van de Maximabrug betekenen een grote aantasting voor één van de door de provincie Zuid-Holland aangemerkte topgebieden Kaag en Braassem waar de Gnephoek, de Vierambachtspolder, het stiltegebied en de aangrenzende Lagewaardse polder deel van uitmaken.	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 beeldregiedocument 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 de colleges deze ingreep aanvaardbaar achten. Wel zal de aanleg en inpassing met de nodige zorgvuldigheid gepaard gaan. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

12.2	In de cultuurhistorische Hoofdstructuur van de Provincie wordt de zichtas aangeduid als 'zichtas met een zeer hoge waarde'	Zie voor beantwoording reactie onder 12.1 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.3	Karakteristiek voor het Groene Hart zijn de lange zichtlijnen en weidse zichten over het open polder landschap. De brug is precies gepland op een locatie waar weids zicht is op de polder Gnephoek. Het belang hiervan is niet afgewogen tegen andere belangen.	Op basis van de planMER lange termijn is door de gemeenteraden de keuze voor een locatie bepaald. Juist in dit brede kader heeft een belangenafweging plaatsgevonden. Zie voor beantwoording 12.1 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.4	De Landlustweg en Lagewaard tezamen zijn aangemerkt door de Provincie als cultuurhistorisch waardevol. Een polderlint met hoge landschappelijke waarde, en nederzettingen en objecten met een zeer hoge waarde moeten als eenheid behouden blijven.	De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) en de Provincie hebben ten aanzien van de cultuurhistorische waarden geen aanleiding gezien een zienswijze in te dienen. Zie voor beantwoording verder 12.3 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.5	De locatie van de Maximabrug ligt op een cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle plek. Naast de locatie van de Maximabrug ligt boerderij Landlust die is aangemerkt als Rijksmonument.	Zie voor beantwoording reactie onder 12.1 en 12.3 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.6	Ten aanzien van hoge archeologische waarden is het plan in strijd met de Nota Regels voor Ruimte van de Provincie.	In het kader van vooroverleg heeft de Provincie vanuit haar beleid op het gebied van archeologie erop aangedrongen dat de archeologische waarden op een goede manier in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Een verkennend archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden. Uit de boringen is gebleken dat een vervolgonderzoek noodzakelijk is in de vorm van een proefsleuvenonderzoek. 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. De Provincie heeft dan ook geen zienswijze ingediend. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

12.7	Het Groene Hart is door het Rijk aangemerkt als Nationaal Landschap. De kernkwaliteiten hiervan zijn bepalend voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.	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. De provinciale structuurvisie is op rijksbeleid geënt. De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed heeft geen aanleiding gezien om een zienswijze in te dienen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.8	Ten aanzien van de aantasting van de polders Groene Hart wordt aangegeven dat voorstellen voor compensatie ontbreken. De schade als gevolg van de aanleg van de rondweg zal in de toekomt nog veel groter worden.	In het beeldregiedocument, dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, wordt nadrukkelijker aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van de ontwikkeling. Maximabrug. De toelichting (in de vorm van hoofdstuk 3 en 4 inclusief het beeldregiedocument) is hierop aangepast. Bij de inpassing van een rondweg zal ook de inpassing en compensatie worden beoordeeld. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.9	Met het voorliggende plan wordt het door de gemeenten stimuleren van de recreatiemogelijkheden in dit gebied teniet gedaan. De Raad voor het Landelijk Gebied benadrukt dat de Nationale Landschappen moeten worden gezien als kans voor recreatie.	Het voorliggende plan ziet uitsluitend op de aanleg van een brug met aanlandingen en aansluitingen. De impact op het totale Groene Hart beperkt zicht tot zichtlijnen en aansluitingen en legt geen beperkingen op. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.10	Reclamant is van mening dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen voor flora en fauna in het gebied.	Onderdeel van de planMER is het Flora en Faunaonderzoek die bij de afweging van de varianten is betrokken. Er heeft een onderzoek in 2012 plaatsgevonden en wordt afgerond in 2013. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

12.11	De voorgestelde maatvoering van de Maximabrug houdt rekening met een kleine en grote rondweg in de toekomst. Nut en noodzaak is niet aangetoond en de gemeenteraad heeft over een grote rondweg nog geen besluit genomen	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. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.12	De breedte van de brug is afgestemd op rondwegen die niet in deze planperiode zullen worden gerealiseerd.	De breedte van de brug is afgestemd op de toekomstige situatie die is gebaseerd op een verkeerskundige visie voor lange termijn. In verband met een goede ruimtelijke ordening is het uitgangspunt voor de breedte gekozen. Voor nadere uiteenzetting voor de breedte van de brug zie hoofdstuk 1.8 van deze nota **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.13	De uitvoering van de Maximabrug houdt rekening met een vierbaanstraject en een aansluiting op een bestaande halve tweebaans rondweg.	Zie voor beantwoording 1.2 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.14	Een extra brede Maximabrug tast het landschappelijk karakter nog meer aan dan een smalle brug door de extra ruimte die een vierbaansweg inneemt.	De onderbouwing voor een vier rijbanen brede brug is in de inleiding weergegeven. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.15	De gekozen locatie Maximabrug is niet goed landschappelijk in te passen.	Een goede inpassing van de brug is voor de gemeenten een belangrijk uitgangspunt. De randvoorwaarden voor een goede inpassing zijn opgenomen in het beeldregiedocument. Dit document vormt het kader voor de uitwerking. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.16	Met de toename van de verkeersintensiteit neemt ook het verkeerslawaai toe naast het stiltegebied Lagewaardse polder.	Uit de verkeersberekeningen blijkt dat dit niet het geval zal zijn. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**
12.17	De milieumetingen zijn onvoldoende afgestemd op de aanleg van een rondweg in de toekomst.	In de planMER zijn de effecten van de verschillende varianten beoordeeld waarbij een doorkijk naar de lange termijn heeft plaatsgevonden waarin de aanleg van een

		rondweg of aansluiting op de Burgemeester Bruins Slotsingel mogelijk is. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.18	Verwacht wordt dat de brug alleen maar verkeer zal aantrekken.	Zie in de inleiding van deze nota onder 1.10
12.29	De keuze voor een grote en kleine rondweg vormen uitgangspunt voor de planontwikkeling. Hier lijkt sprake van vooringenomen planvorming.	Zie voor beantwoording 1.6
12.20	De rondweg was uitdrukkelijk geen onderdeel van het locatieonderzoek, maar deze heeft wel veel meer impact op de woonomgeving dan de Maximabrug. Indien de rondweg(en) ook meegenomen zouden zijn in het onderzoek zou dit van invloed zijn geweest op de resultaten.	Het college verwijst hier kortheidshalve naar het locatieonderzoek waarin diverse varianten zijn onderzocht, ook op milieuaspecten. Uiteindelijk zijn hieruit de varianten 1A, 1B en 2 voortgekomen die de basis gebben gevormd voor het planMER. In het planMER is voornoemde trechtering duidelijk beschreven. Ook zijn de lange termijneffecten in het planMER beschouwd. 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. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.22	Er is onduidelijkheid over draagvlak omdat er geen mogelijkheid was om op het plan voor de rondweg te reageren.	Zodra de plannen om te komen tot een rondweg zullen worden geconcretiseerd, zal in het kader van de dan te voeren bestemmingsplanprocedure het mogelijk zijn om te reageren op het betreffende plan. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**
12.23	Aanleg van een grote rondweg leidt tot een aantal kostbare voorzieningen en schade aan het landschap, terwijl niet is aangetoond dat een rondweg bijdraagt aan het oplossen van de overlast van Alphen in de spits.	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. 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; **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.24	De gehanteerde uitgangspunten over bevolkingsontwikkeling, woningbouw, bedrijventerrein zijn verouderd en daarmee wordt de toekomstige verkeersproblematiek overschat.	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 zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.25	Crisis en herstelwet kan niet worden toegepast omdat het bestemmingsplan tegen gemeentelijk, Provinciaal en rijksbeleid ingaat.	De crisis en herstelwet kan worden toegepast op een aantal categorieën. Daarbij is ook de reconstructie of aanleg van infrastructuur opgenomen. In dit geval is de Oude Rijn zone opgenomen in bijlage II van de crisis- en herstelwet. De Maximabrug maakt deel van de integrale gebiedsontwikkeling Oude Rijnzone en is als uitvoeringsafspraak opgenomen in het vastgestelde uitvoeringsplan (Ontwikkelstrategiekader) van de Oude Rijnzone. De crisis- en herstelwet is derhalve van toepassing. Zowel het Rijk als de Provincie hebben geen reactie of zienswijze ingediend in het kader van de inspraak op dit voorliggende ontwerp bestemmingsplan. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
12.26	Het opknippen van het bestemmingsplan Maximabrug en toekomstige plannen zijn in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Een totaaloverzicht is wel degelijk in de diverse onderzoeken en rapporten aan de orde geweest. Er is echter voor gekozen om deze niet alle onderdelen in het bestemmingsplan op te nemen omdat er ook een reële verwachting moet zijn dat realisatie binnen de planperiode van 10 jaar zal plaatsvinden. Verwacht wordt dat de realisatie van de rondweg niet binnen de

		bestemmingsplanperiode van 10 jaar plaats zal vinden. Zie voor beantwoording 9.22 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 13	**Zienswijze:** **Vereniging Maak Het Hart Niet Hard** [redacted] [redacted]Alphen aan den Rijn	**Reactie gemeente**
13.1	De door reclamanten ingediende zienswijze bevat dezelfde argumenten die door reclamant onder 9 naar voren zijn gebracht	Zie voor beantwoording 9. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**

Nr. 14	**Zienswijze:** [redacted] Landlustweg[redacted] [redacted] Alphen aan den Rijn	**Reactie gemeente**
14.1	De door reclamanten ingediende zienswijze bevat dezelfde argumenten die door reclamant onder 9 naar voren zijn gebracht	Zie voor beantwoording 9. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**

Nr. 15	**Zienswijze:** **Bewoners Vereniging Wielingen** [redacted] [redacted]Alphen aan den Rijn	**Reactie gemeente**
15.1	De argumenten in de zienswijze zijn identiek aan die van de zienswijze 8	Zie voor beantwoording en inhoud zienswijze nr 8

Nr. 16	Zienswijze: [redacted]n (namens [redacted] Gnephoek [redacted]) [redacted] [redacted]	Reactie gemeente:
16.1	Met het oog op vrachtwagenbewegingen van en naar het industrieterrein Hoogewaard en het (sluip)verkeer door de kern van Koudekerk aan den Rijn hebben de gemeenten besloten tot realisatie van de Maximabrug. In de toelichting is tevens aangegeven dat de brug een onmisbare schakel in de voltooiing van de rondweg in Alphen aan den Rijn is. Gemeente heeft gekozen voor variant 1A. De indiener van de zienswijze heeft de zienswijze ingediend namens de bewoner van de boerderij Gnephoek [redacted] en het huis nr [redacted]. De milieuoverlast die getracht wordt weg te nemen komt nu ten laste van deze bewoners. Er zal sprake zijn van geluid en lichthinder.	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. Client van reclamant zal inderdaad effect ondervinden van de aanleg van de brug op locatie 1A. Uiteindelijk heeft het algemene belang zwaarder gewogen dan het individuele belang van client van reclamant. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
16.2	Geluidhinder Op grond van art 74 van de Wet Geluidhinder heeft de nieuwe weg over de Maximabrug een zone waarbinnen geluidnomen gelden. Uit het rapport van de Milieudienst West blijkt (rapport 'geluidbeperkende maatregelen aan de nieuwe wegen') dat de plaatsing van een geluidsscherm naast het aanbrengen van geluidarm asfalt niet doelmatig is, omdat de geluidsbelasting van alle wegen, dus ook het geluid van de bestaande wegen, slechts met 0,2 dB zal reduceren. Tot slot blijkt uit het rapport dat het plaatsen van een geluidsscherm geen redelijkerwijs te verlangen maatregel is. Reclamant kan zich niet in deze conclusie vinden. Zij stelt dat het akoestisch onderzoek op een cruciaal punt onzorgvuldig tot stand is gekomen. Kortweg komt het er op neer dat er geen rekening is gehouden met de geplande rondweg en de daarmee gepaard gaande daling van de verkeersintensiteit op het wegvak Gnephoek.	In het kader van het bestemmingsplan kan geen rekening gehouden worden met de lange termijn (dus inclusief rondweg), zie hiervoor de diverse eerdere beantwoordingen. Uit de akoestische berekeningen volgt dat de geluidbelasting ter hoogte van de Gnephoek [redacted] en [redacted] maximaal 54 dB bedraagt. Deze berekende waarden zijn ruim lager dan de wettelijke toegestane maximum geluidwaarden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en de Wgh is onderzocht welke voorzieningen getroffen kunnen worden om de geluidbijdrage ter hoogte van de woningen zo veel mogelijk te beperken. Een en ander conform het Hogere Waarden geluidbeleid van de regio West-Holland. Voorzieningen worden beoordeeld op technische en economische aspecten. Op basis van voornoemde uitgangspunten heeft de omgevingsdienst West-Holland bepaald dat het toepassen van geluidreducerend asfalt een haalbare optie is en een

Nr. 16	**Zienswijze:** [redacted] **(namens** [redacted] **Gnephoek** [redacted]**)** [redacted]	**Reactie gemeente:**
	In tabel 6.5 (blz 54 planMER) is te zien wat de invloed is op de verkeersintensiteit op de Gnephoek wanneer de geplande rondweg er komt. De rondweg heeft een aanzienlijke afname van verkeersintensiteit als gevolg. Het verschil tussen het wel en niet meewegen van de rondweg in de situatie op de Gnephoek in 2025 is zeer relevant ten aanzien van de weigering om een geluidsscherm te plaatsen ter hoogte van Gnephoek [redacted]	scherm ter hoogte van onderhavige woning niet. De genoemde voorzieningen hebben tot gevolg gehad dat de maximale geluidbelasting ter hoogte van Gnephoek [redacted] en [redacted] wordt teruggebracht naar 50 dB waarmee ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan en afdoende invulling is gegeven aan een goede ruimtelijke ordening. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
16.3	Lichthinder.	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. Voor de onderhavige woningen wordt geen directe lichtinstraling verwacht. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**
16.4	Verzocht wordt het ontwerp bestemmingsplan niet eerder vast te stellen dan nadat er een op zorgvuldige wijze een akoestisch onderzoek heeft plaatsgevonden, rekening houdend met een rondweg, dan wel het bestemmingsplan zodanig vast te stellen dat een geluidsscherm aan de Oostkant van ede Gnephoek geplaatst zal worden. Daarnaast wordt verzocht het bestemmingsplan niet eerder vast te stellen dan nadat nader onderzoek heeft plaatsgevonden naar mitigerende maatregelen ten aanzien van lichthinder	In de planMER zijn diverse onderzoeken verricht waaronder een akoestisch onderzoek. Aanvullend daarop heeft in het kader van het bestemmingsplan akoestisch detailonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn in een akoestische rapportage opgenomen die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**

Nr. 17	**Zienswijze:** [redacted]**. (namens** [redacted] [redacted]**ijndijk** [redacted] **Hazerswoude Rijndijk)** [redacted]	**Reactie gemeente**

17.1	Primair dient de inspraakreactie als herhaald en ingelast te worden beschouwd.	De inspraakreacties zijn beantwoord en indien deze aanleiding gaven voor aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt.
17.2	Tijdens de informatieavond op 11 december 2012 is gebleken dat de rechtstreekse verbinding tussen de N11 en de Hoorn wordt afgesloten en dat deze wordt ontsloten middels een nieuwe verbinding om de woning van reclamant. Volgens reclamant zijn er andere alternatieven om een ontsluiting te realiseren die minder impact op het woongenot van bewoners heeft.	De alternatieven die reclamant noemt zijn niet binnen het kader van dit bestemmingsplan aan de orde, maar hebben relatie met een lange termijnoplossing. Zolang besluitvorming m.b.t. de rondweg niet heeft plaats gevonden en de rondweg niet is aangelegd, is er geen sprake van het wegennet rondom de woning van reclamant **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
17.3	Reclamant is van mening dat de redenering van de gemeente, dat bij een toename van de geluidbelasting niet verplicht is tot het nemen van maatregelen omdat alleen de aansluiting met het nieuwe wegennet fysiek worden gewijzigd, te kort door de bocht is.	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. Echter hoewel niet wettelijk verplicht worden maatregelen getroffen in het belang van bewoners door het toepassen van geluidreducerend asfalt. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
17.4	Reclamant kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de gemeente door de ontwikkelingen in stukjes op te knippen, onder haar verplichting om alle gevolgen mee te nemen en alle belangen op een juiste manier af te wegen probeert uit te komen.	Het onderhavige bestemmingsplan biedt het ruimtelijk kader voor ontwikkelingen op korte en lange termijn. In de inleiding van deze nota is onder 1.4 aangegeven welk doel met dit bestemmingsplan wordt beoogd nl verbetering van de verkeersveiligheid in Koudekerk aan den Rijn, de leefkwaliteit en bereikbaarheid van de gemeenten en vergroten van de economische vitaliteit. Daarnaast is de brug in de toekomst een onmisbare schakel in de voltooiing van de rondweg rond Alphen aan den Rijn. Er is dus geen sprake van het in stukken knippen van ontwikkelingen, maar wel van een integrale beleidsvisie voor de korte en lange termijn. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

17.5	Reclamanten zijn van mening dat er wel degelijk een verplichting bestaat om maatregelen te treffen indien vaststaat dat de hinder en schade die men zal ondervinden als gevolg van het bestemmingsplan.	Bij de planontwikkeling is zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden (zie ook 17.3). 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 zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
17.6	Bij de vaststelling van het bestemmingsplan in de huidige vorm en de realisering van het geplande knooppunt zal de besluitvorming onvoldoende zorgvuldig zijn voorbereid en voorts onvoldoende zorgvuldig zijn gemotiveerd omdat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen voor de bewoners van het pand Rijndijk[redacted]	De diverse onderzoeken hebben betrekking gehad op de gevolgen en dus ook voor de bewoners van het pand Rijndijk[redacted] **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
17.7	De plannen zullen leiden tot waardevermindering van de woning en daarom wordt overwogen om in de toekomst bij realisering van de huidige plannen een tegemoetkoming in de planschade in te dienen.	Zie voor beantwoording reactie 1.5 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 18	**Zienswijze:** **Stichting Groene Hart** [redacted] [redacted] Woerden	**Reactie gemeente:**
18.1	Het bestemmingsplan beoogt een nieuwe brugverbinding mogelijk te maken ten behoeve van het vrachtverkeer tussen de bedrijventerreinen ten noorden en ten zuiden van de Oude Rijn. Daarbij zijn meerdere varianten bestudeerd waarbij de verbinding tussen bedrijventerreinen Hoogewaard en Rijnhaven (voorkeurslocatie 2) als minst belastende en goedkoopste variant naar voren kwam. De in het bestemmingsplan voorgestelde variant met een grote weglus in de polder Gnephoek welke een hap uit het Groen Hart haalt wordt volstrekt afgewezen.	In de planMER heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de diverse locatievarianten. Inderdaad kwam voor de korte termijn locatie 2 als voorkeursvariant. Echter in het belang van een goede ruimtelijke ordening is ook de lange termijn onderzocht en daaruit blijkt variant 2 op diverse punten negatief te scoren hetgeen heeft bijgedragen aan het besluit van beide gemeenteraden om te kiezen voor alternatief 1A. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
18.2	Uit de planMER blijkt dat het brugtracé een negatief effect heeft op de aspecten natuur en landschap, op de voorkomende fauna en het kost onnodig extra ruimte.	Naar de mening van de gemeente is er geen sprake van barrièrewerking

	Daarnaast creëert het barrièrewerking met als gevolg een afname van de geschiktheid voor broedvogels. Reclamant constateert dat er geen compensatie voor dit verlies is aangegeven.	**De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
18.3	De noodzaak van een brug met dubbele rijbanen wordt niet aangetoond. Voor het ontlasten van de dorpskern van Koudekerk en het ontsluiten van het bedrijventerrein Hoogewaard is een eenvoudige brug met enkele rijbanen voldoende. Een brug met dubbele rijbanen wordt niet nodig geacht en is te duur.	De dimensionering van de brug is enerzijds afgestemd op de huidige situatie, maar is tevens op de toekomstige situatie waarin een aansluiting op de Burgemeester Bruins Slot singel of rondweg is voorzien. Aanpassing van een brug in de toekomst brengt aanzienlijk hogere kosten met zich mee. Verwezen wordt naar toelichting punten 1.7 en 1.8 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
18.4	Reclamant is tegen een optie om in de toekomst een westelijke rondweg om Alphen aan te leggen. De bedoelde verbinding is geen onderdeel van het lokale rondwegenstelsel en evenmin onderdeel van het doorgaande wegennet (N207). Een rondweg zal een nog grotere aanslag op de Polder Gnephoek hebben.	De aanleg van een rondweg maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan en daarover heeft ook nog geen besluitvorming plaatsgevonden. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
18.5	Verzocht wordt het bestemmingsplan niet in deze vorm vast te stellen en te kiezen voor de voorkeurslocatie 2.	Er heeft een zorgvuldige afweging van de verschillende varianten in het locatieonderzoek plaatsgevonden. De door reclamant genoemde locatie 2 is daarbij niet als voorkeursvariant naar voren gekomen. De beide colleges hebben dan ook voor locatie 1A besloten. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 19	**Zienswijze:** [redacted] **(namens** [redacted] **betreft Gnephoek** [redacted]	**Reactie gemeente:**
19.1	Reclamant wijst op vermindering van het woongenot ten aanzien van de boerderij Gnephoek [redacted]	In overleg met de reclamant zullen maatregelen worden besproken om de vermindering van het woongenot zoveel mogelijk te beperken.

		De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan..
19.2	Reclamant maakt bezwaar tegen de verhoging van de grenswaarden en ziet dit als machtsmiddel om verkeer op korte afstand van een woonboerderij te laten rijden.	Reclamant heeft tevens bezwaar gemaakt tegen de hogere grenswaarde. Deze wordt behandeld door de omgevingsdienst West-Holland. In dat kader zal het bezwaar worden behandeld. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
19.2	Door de aanleg van de weg zal trilling in de ondergrond ontstaan. Daarnaast zal ook de verkeerspassage met trillingen tot grote schade kunnen leiden omdat het pand niet is onderheid.	Ten aanzien van de vrees voor schade aan panden als gevolg van de aanleg van de brug en de aantakkende 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 gemonitoord op eventuele wijzigingen tav de 0-situatie. Daarnaast wordt de aannemer verplicht zoveel mogelijk trillingsvrij te bouwen. Aanvullend zal een studie naar mogelijke trillingshinder vanwege verkeer worden uitgevoerd. Indien deze studie aanleiding geeft tot aanpassingen, zullen maatregelen worden voorgesteld waarover met u contact zal worden opgenomen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**
19.3	Als gevolg van het verkeersgeluid en het verkeer zal er fijnstof in de lucht komen. Dit heeft directe invloed op de woonboerderij	Zowel de geluidbelasting als de fijnstof-bijdrage blijft ruim binnen de wettelijke normen. De berekende luchtkwaliteit ter hoogte van de woning bedraagt voor NO_2 23 µg/m³ en voor fijnstof 22 µg/m³. Voornoemde waarden liggen ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³. Er kan zelfs van een goede luchtkwaliteit worden gesproken. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
19.4	Het uitzicht wordt onevenredig aangetast	Wijzigingen door realisatie van bouwwerken of aanleg grondwerken zijn van invloed op de situatie ter plaatse. Mede aan de hand van het beeldregiedocument wordt gestreefd naar een optimale inpassing. In het beeldregiedocument is daarover opgenomen: "dit weggedeelte dient zeer zorgvuldig te worden ontworpen".

		De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.
19.5	De aanleg van een rotonde zorgt voor licht inschijn vanaf de rotonde in de boerderij. Dit leidt tot een verminderd woongenot.	In het kader van het zoveel mogelijk beperken van de milieuhinder wordt ter hoogte van de woning Gnephoek [redacted] 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. Met relatief beperkte voorzieningen (die binnen dit ontwerpbestemmingsplan mogelijk zijn) kan eventuele inschijn vanaf de rotonde en de daarmee gepaard gaande lichthinder worden voorkomen. De maatregelen zullen in overleg met de bewoner en eigenaren worden bepaald. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 20	**Zienswijze:** [redacted] namens Genie Lagn Alphen aan den Rijn [redacted]	**Reactie gemeente:**
20.1	Op basis van de verbeelding lijkt het plangebied over dan wel direct langs het perceel te lopen. De aanleg van een brug met die afmetingen en omvang zoals geschetst in het ontwerp zal vergaande gevolgen hebben voor eigenaar.	Het plangebied is op de kadastrale grens met het perceel van reclamant gelegen en loopt niet over het perceel van reclamant, maar direct er langs. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.2	De in art 3:2 Awb neergelegde zorgvuldigheidseis alsmede het rechtszekerheidsbeginsel brengen in dat kader met zich mee dat in de toelichting van het bestemmingsplan duidelijk moet worden gemaakt wat de concrete gevolgen van het project zijn voor de directe omgeving.	In het kader van dit bestemmingsplan Maximabug zijn diverse onderzoeken verricht om de effecten van de beoogde ontwikkelingen in beeld te brengen. Deze onderzoeken zoals planMER, Beeldregiedocument, Akoestisch onderzoek en Flora en fauna vormen een belangrijke basis voor dit bestemmingsplan. In de toelichting is dit uitgewerkt.

		De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.
20.3	De inhoud van het ontwerp brengt een grote mate van rechtsonzekerheid met zich mee. Reclamant is van mening dat de effecten onduidelijk zijn op een groot aantal punten die te maken hebben met de bedrijfsvoering	De uitwerking binnen het bestemmingsplan van de diverse onderdelen zoals bouw van een brug met aanlandingen en daarbij behorende aantakkingen vindt nog plaats. Uitgangspunt voor de gemeente is dat reclamant niet in zijn bedrijfsvoering zal worden gehinderd. Dit geldt ook voor de situatie tijdens de realisatie van de oeververbinding. Ten aanzien van milieufactoren kan worden geconstateerd dat deze in de genoemde onderzoeken zijn beoordeeld. De vragen die reclamant heeft op verschillende onderdelen, zullen bij de uitwerking t.z.t. in overleg met reclamant worden uitgewerkt (zie ook hieronder 2.7) Ten aanzien van mogelijke schade als gevolg van het bestemmingsplan geldt dat bij de planontwikkeling zo goed mogelijk rekening is gehouden met de belangen van omwonenden en bedrijven. 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 zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.4	Er wordt onvoldoende inzicht gegeven in de verhouding van het plangebied tot zijn omgeving ten aanzien van bebouwing en afstanden. Reclamant maakt uit de plankaart op dat het plangebied zich deels boven het perceel van eigenaar is ingetekend. Verzocht wordt alsnog meer inzicht te geven.	De plankaart biedt voldoende duidelijkheid ten aanzien van plangrenzen en functies. Het plangebied loopt niet over het perceel van reclamant, maar er direct langs. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.5	Een aantal van de hiervoor genoemde punten is door reclamant ook in de zienswijze op de Notitie Reikwijdte en detailniveau en op de concept plan MER. naar voren gebracht.	In de inspraaknota's welke door de colleges van beide gemeenten zijn vastgesteld zijn alle ingebrachte reacties beantwoord. Er is voor gekozen om een aantal punten in de inleiding van die nota gezamenlijk te beantwoorden, daarnaast zijn veel van de reacties waaronder die van reclamant ook bij andere inspraakreacties aan de orde geweest.

		De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.
20.6	Van een aantal punten is aangegeven dat deze in het ingenieursonderzoek zullen worden meegenomen. Reclamant verneemt graag wanneer dit onderzoek wordt uitgevoerd en wanneer openbaar gemaakt.	De definitieve uitwerking van de beoogde maatregelen hebben betrekking op uitvoering en realisatie van de brug en aantakkingen. Optimalisering van de plannen en verdere uitwerking vindt nog plaats. Na de aanbesteding en gunning van de werkzaamheden zullen de details bekend worden. Gunning van het contract aan de aannemer is voorzien in de eerste helft van 2014. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.7	Op het verzoek van reclamant om de gevolgen van de aanleg nader te onderzoeken is door de gemeente gesteld dat de effecten apart met het bedrijf zullen worden besproken. Reclamant verneemt graag wanneer dit gaat plaatsvinden	Op het moment dat er meer duidelijkheid is over de uitwerking en deze ter hand zal worden genomen zal dit met reclamant worden besproken. Zoals in 20.6 is toegelicht, zal dit vanaf medio 2014 kunnen plaatsvinden. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.8	Voor reclamant moet vaststaan dat de (kantoor)werkzaamheden die plaatsvinden aan de Genielaan[redacted]en[redacted]niet door het onderhavige ontwerp op onevenredige of onaanvaardbare wijze worden beperkt. Verzocht wordt om een formele bevestiging op dit punt zowel in de aanlegfase als daarna.	Uitgangspunt is dat de werkzaamheden aan de Genielaan[redacted] en[redacted] de (kantoor)werkzaamheden niet op onaanvaardbare wijze zullen beperken. Op het moment dat de aansluiting op de Genielaan actueel wordt in overleg met eigenaar van het perceel getreden. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.9	Reclamant is eigenaar van het perceel dat nodig is voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Zoals de Afdeling heeft overwogen staat een privaatrechtelijke belemmering aan de vaststelling en uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan in de weg (ABRvS 15 juni 2011).	De plangrens is gelegen op de kadastrale grens van het perceel van reclamant en daarmee is geen sprake van een privaatrechtelijke belemmering. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.10	Ook al is de bestemming Verkeer niet op het perceel van eigenaar gesitueerd dan ontstaat er in ieder geval tussen de bebouwing en bestemming een onaanvaardbare tussenruimte. Door reclamant gevreesde overlast betreft geluid, verkeer en externe veiligheid.	Ten aanzien van de gevreesde overlast van geluid, verkeer en externe veiligheid zijn diverse onderzoeken verricht. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat er geen sprake is van onevenredige overlast. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

20.11	De gevolgen van het huidige ontwerp op de verkeerssituatie rond de Genielaan zijn niet duidelijk mede door het ontbreken van verkeersonderzoeken met gegevens over de verkeersintensiteit, de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming. Reclamant verzoekt deze onderzoeken alsnog te laten uitvoeren.	In het kader van de PlanMER zijn er verkeersonderzoeken uitgevoerd met behulp van een verkeersmodel. De gevolgen op de verkeersintensiteiten en verkeersdoorstroming van het huidige ontwerp op de verkeerssituatie rond de Genielaan zijn hierdoor gemodelleerd en duidelijk. Het ontwerp wordt vormgegeven volgens de principes van Duurzaam Veilig waardoor de verkeersveiligheid is gewaarborgd. Bij de daadwerkelijke realisatie worden de verkeersmodellen in detail uitgewerkt. Deze uitwerking zal zoals hiervoor reeds aangegeven worden besproken met belanghebbende. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.12	Verzocht wordt meer inzicht te geven in effecten van het ontwerp op de verkeersveiligheid, de bestaande wegenstructuur, de akoestische situatie en de externe veiligheid rond de Genielaan.	Alle milieueffecten zijn in de diverse onderzoeken aan de orde gekomen. Effecten die daartoe aanleiding hebben gegeven zijn verwerkt in de plannen. Zie ook beantwoording reactie 2.12 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.13	Ondanks het feit dat een kantoorpand geen geluidsgevoelige bestemming is, laat dit onverlet dat vastgesteld moet worden dat de effecten van geluid in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar zijn. Van belang is dat wordt vastgesteld wat de toename van geluidsbelasting zal zijn, maar meer dat de gevolgen van het plan uit akoestisch oogpunt aanvaardbaar zijn.	Het kantoor 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. Voor de onderhavige kantoren geldt eenzelfde situatie/benadering als die van het kantoor van [redacted]. Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.3 **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.14	Reclamant vraagt om de gevolgen van de aangetroffen bodemverontreiniging op het nabij zijn perceel gelegen gronden Genielaan 1.	De verontreiniging aan de Genielaan 1 betreft een verontreinig met vluchtige, organische chloorverontreinigingen. Er is sprake van verontreiniging van het diepere grondwater. Inmiddels is door de gemeente Alphen aan den Rijn een saneringsplan bij de provincie ingediend. Na goedkeuring zal de sanering worden uitgevoerd. De sanering vindt plaats op het terrein van de Genielaan 1, De omliggende bedrijven zullen hier geen hinder van ondervinden. Met de realisatiewerkzaamheden ten

		behoeve van de Maximabrug wordt bij de sanering rekening gehouden. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.15	In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven dat uit het archeologisch booronderzoek naar voren is gekomen dat een proefsleuvenonderzoek zal worden uitgevoerd. Reclamant is van mening dat nu de resultaten van het onderzoek nog niet bekend zijn er onvoldoende inzicht is in de aanwezige archeologische waarden in het gebied. Om die reden is het ontwerp in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Een verkennend archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden. Uit de boringen is gebleken dat een vervolgonderzoek noodzakelijk is in de vorm van een proefsleuvenonderzoek. In week 45 2012 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. De verwerking van de resultaten heeft plaats gevonden conform regels van goede ruimtelijke ordening. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.16	Uit onderzoek naar beschermde diersoorten blijkt dat in het plangebied de beschermde kleine modderkruiper en bittervoorn voorkomt. Geen antwoord wordt gegeven op de vraag of door de realisering van de Maximabrug toch verboden uit de Flora en Faunawet worden overtreden. Indien de in de wet opgenomen verboden worden overtreden dan zal een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk zijn. In het ontwerp is niet aannemelijk gemaakt dat deze ontheffing zal worden verkregen. In de toelichting wordt aangegeven dat het bestaande onderzoek zal worden uitgebreid met nader onderzoek in mei 2013 en september 2013. Zolang er geen duidelijkheid is onzeker of het ontwerp uitvoerbaar is.	In vooronderzoek is duidelijk geworden dat realisatie van de beoogde brug met aantakkingen mogelijk is. Wel zullen bij de uitwerking mede op basis van nog te verrichten aanvullende onderzoeken zonodig aanvullende maatregelen worden getroffen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.17	Ten aanzien van de ligging van riolering wordt aangegeven dat maatregelen zullen worden genomen. Onduidelijk is welke maatregelen zullen worden getroffen.	De gemeente is verantwoordelijk voor een ongehinderde afvoer en functioneren van riolering. In verband met werkzaamheden zullen te zijner tijd passende maatregelen worden getroffen en reclamant tijdig geïnformeerd. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

20.18	Maatregelen t.b.v. riolering hadden als voorschriften aan het ontwerp dienen te worden verbonden Nu de raad dit heeft nagelaten is het bestemmingsplan niet uitvoerbaar.	In de regels van het bestemmingsplan zijn werkzaamheden in de ondergrond voorzien en opgenomen. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.19	Volgens reclamant is de economische uitvoerbaarheid van de plannen onvoldoende aangetoond. Er bestaat onvoldoende inzicht in de kosten zoals verwerving, bouw en bouwrijpmaken, plankosten ed.	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 zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.20	Het ontwerp kan leiden tot schade : - Waardedaling van het vastgoed - Kosten voor de wijziging van de inrichting van de locatie ten gevolge van aantakkingen - Schade ten gevolge van de feitelijke uitvoeringswerkzaamheden.	Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met de belangen van omwonenden en bedrijven. 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 zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**
20.21	De hiervoor genoemde aantakking zal pas worden gerealiseerd na besluitvorming over de buiten en binnenring van Alphen. Dit zal echter niet binnen de planperiode van 10 jaar gebeuren.	Het is inderdaad onwaarschijnlijk dat binnen de planhorizon van dit bestemmingsplan tot uitvoering van de rondweg wordt overgegaan. Daarom is de rondweg ook niet betrokken bij het bestemmingsplan. De aantakking is opgenomen om de ruimtelijke ontwikkelingen, die naar verwachting binnen de planperiode op Hoorn-West gaan plaatsvinden, goed te kunnen ontsluiten op de Maximabrug. Het gaat hier om het noordelijke deel van Hoorn-West, het gebied tussen ten zuiden van de Hoorn en ten noorden de toeleidende weg naar de Maximabrug. Dit gebied is nu niet ontwikkeld. Deze aantakking zal daarom niet gelijktijdig met de aanleg van de Maximabrug hoeven te worden gerealiseerd maar op het moment waarop binnen de planperiode tot ontwikkeling wordt overgegaan.

		De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.
20.22	Het is vaste jurisprudentie dat een plan in het algemeen in strijd met een goede ruimtelijke onderbouwing moet worden geacht indien aannemelijk is dat verwezenlijking van bestemmingen niet binnen de planperiode wordt verwacht.	Uitgangspunt is dat verwezenlijking van de in het bestemmingsplan Maximabrug opgenomen bestemmingen zal plaatsvinden binnen de planperiode. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat dit niet het geval zal zijn. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.**

Nr. 21	**Zienswijze:** [redacted] Heimansbuurt[redacted] [redacted]Alphen aan den Rijn	**Reactie gemeente**
21.1	De noodzaak voor een nieuwe oeververbinding wordt onderkend, maar reclamant heeft bedenkingen tegen de wijze waarop deze wordt vormgegeven.	Zie voor beantwoording 1.2 en de inleiding van deze nota onder 1.7 en 1.8
21.2	De door reclamanten ingediende zienswijze bevat naast het hiervoor genoemde punt dezelfde argumenten die door reclamant onder 9 naar voren zijn gebracht	Zie voor beantwoording 9. **De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan**

Nr. 22	**Zienswijze:** **Hoogheemraadschap van Rijnland** [redacted] [redacted]	**Reactie gemeente**
22.1	Het bestemmingsplan heeft geen aanleiding gegeven tot het maken van opmerkingen	Voor kennisgeving aangenomen

3. Ambtshalve wijzigingen.

Naar aanleiding van nadere uitwerking en optimalisering zijn voor de beide bestemmingsplannen Maximabrug in Alphen aan de Rijn en Rijnwoude geringe wijzigingen van het bestemmingsplan voorzien. Hierna worden de aanpassingen voor beide gemeenten afzonderlijk behandeld.

Gemeente Alphen aan den Rijn.

3.1 Toelichting

Naar aanleiding van de inspraakreacties op het voor-ontwerpbestemmingsplan Maximabrug en ter verduidelijking van het bestemmingsplan is op een aantal punten de toelichting aangepast. Deze is vervolgens ingebracht bij het ontwerpbestemmingsplan welke van 29 november tot en met 23 januari voor inspraak ter visie heeft gelegen. De ingediende zienswijzen op het bestemmingsplan geven geen aanleiding de toelichting op het bestemmingsplan Maximabrug aan te passen.
Ten aanzien van archeologie heeft een proefsleuvenonderzoek plaatsgevonden in het laatste kwartaal 2012, de definitieve rapportage is in voorbereiding. De resultaten van het aanvullende onderzoek zullen worden betrokken bij de uitwerking van de plannen, maar deze hebben geen invloed op dit onderhavige berstemmingsplan.

3.2 Regels

Ten behoeve van de wijze van meten bij de realisatie van bouwwerken binnen de bestemming 'Water' enige verduidelijking over de definitie van het peil binnen deze bestemming gewenst. Naar aanleiding hiervan wordt bij de begrippen de omschrijving van 'het peil' op de volgende wijze aangevuld: 'voor bouwwerken die in of op het water worden gebouwd: het gemiddelde waterpeil ter plaatse van het bouwwerk'. Daarnaast is betreffende de hoogte van andere bouwwerken binnen de bestemming 'Water-waterweg' een beperkte aanpassing in verband met goede aanmeermogelijkheden voor scheepvaart. In het kader van de Wet geluidhinder is een artikel toegevoegd met betrekking tot geluidszone industrie 50 db(a). Deze wijzigingen zijn hierna nader uitgewerkt en beschreven

3.2.1 Artikel 1.43 (Begrippen)

Gebleken is dat ten behoeve van de wijze van meten bij de realisatie van bouwwerken binnen de bestemming 'Water' (artikel 5) en 'Water-waterweg' (artikel 6) enige verduidelijking noodzakelijk is over de definitie van het peil binnen deze bestemming. Naar aanleiding hiervan wordt bij de Begrippen

(artikel 1) de omschrijving van 'het peil' aangevuld met 'voor bouwwerken die in of op het water worden gebouwd: het gemiddelde waterpeil ter plaatse van het bouwwerk'

Artikel 1.43 Peil luidt nu:
de hoogteligging van het bouwwerk ten opzichte van:
1. de hoogte van gemiddelde waterpeil ter plaatse van het bouwwerk voor bouwwerken die in of op het water worden gebouwd, of
2. de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang, voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst voor een bouwwerk, of
3. de hoogte van het terrein ter plaatse van de hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst.

In verband met het opnemen van zonering wordt de volgende definitie opgenomen:

1.33 gezoneerd industrieterrein
terrein waaraan in hoofdzaak een bestemming is gegeven voor de vestiging van bedrijven en waarvan de bestemming voor het gehele terrein of een gedeelte daarvan de mogelijkheid insluit van vestiging van bedrijven, zoals bedoeld in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

3.2.3 In verband met toevoegen van de bestemming Tuin nabij de woning Gnephoek nr 42a wordt een artikel ten behoeve van deze bestemming aan de regels toegevoegd.

Het artikel 6 Tuin luidt als volgt:

6.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
tuinen;
verhardingen;
parkeervoorzieningen behorende bij de hoofdbebouwing;

nutsvoorzieningen;
een en ander met inachtneming van het bepaalde in hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 van deze regels.

6.2 Bouwregels
Op deze gronden mag niet worden gebouwd met uitzondering van:
erf- en terreinafscheidingen;
De hoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt maximaal 1 meter;

6.3 Afwijken van de bouwregels
Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 6.2 , ten behoeve van een toegangspoort voor het afsluiten van het erf mits de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3 meter;

3.2.4 In verband met toevoegen van de bestemming Agrarisch nabij de woning Gnephoek nr 42 en 42b wordt een artikel ten behoeve van deze bestemming aan de regels toegevoegd.

Het artikel Artikel 3 'Agrarisch' luidt als volgt:

3.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
grondgebonden veehouderij, akkerbouw en vollegrondstuinbouw;
het hobbymatig houden van vee;
bijbehorende voorzieningen zoals: (ontsluitings)wegen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en water ten behoeve van wateraanvoer, -afvoer, waterberging en sierwater;
erfontsluitingen ten behoeve van gronden anders dan gronden met de bestemming agrarisch zijn eveneens toegestaan;
een en ander met inachtneming van het bepaalde in hoofdstuk 3 en 4 van deze bestemmingsplanregels.

3.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende bepalingen:
Buiten het bouwvlak mogen uitsluitend worden gebouwd:
in totaal ten hoogste 1 gebouw behorend bij eenzelfde agrarisch bedrijf met bouwperceel, waarvan de oppervlakte niet meer dan 50 m², de goothoogte niet meer dan 3 meter en de hoogte niet meer dan 5 meter mag bedragen, en;
erf- of terreinafscheidingen van ten hoogste 1 meter.

3.2.5 Artikel 4 (Maatschappelijk)

In verband met toevoeging van gezoneerd industrieterrein dient bij de bestemming maatschappelijk specifieke gebruiksregels te worden opgenomen.

Specifieke gebruiksregels

a. Bedrijven ter plaatse van de aanduiding 'gezoneerd industrieterrein' zijn uitsluitend toegestaan voor zover het geldende geluidreductieplan in acht wordt genomen.
b. Bedrijven zoals bedoeld in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken zijn niet toegelaten.

3.2.6 Artikel 7 (Water - waterweg)

Ten behoeve van een goede afwikkeling van het scheepvaartverkeer zijn optimale aanmeermogelijkheden noodzakelijk zodat de maximale hoogte van andere bouwwerken binnen deze bestemming wordt verhoogd van 3 naar 5 m.
Artikel 6.2 lid b luidt als volgt:
voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte van 5 meter

3.2.7 gezoneerde industrieterrein

In het kader van wet geluidhinder is op de plankaart de geluidszone opgenomen. In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor bedrijventerreinen waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn gevestigd of zijn toegestaan ('industrieterreinen' conform de terminologie van de Wet geluidhinder), een geluidzone moet worden vastgesteld. De geluidzone is het gebied tussen de grens van het industrieterrein en de zonegrens. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd door alle bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd, niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Hierbij worden niet alleen de geluidzoneringsplichtige inrichtingen, maar alle bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd, betrokken. Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend.
Naast een verwerking op de verbeelding dient ook aan de regels een artikel te worden toegevoegd.

Artikel 15 geluidszone - industrie
Ter plaatse van de aanduiding 'geluidszone - industrie' geldt de vestiging van bedrijven en waarvan de bestemming voor het gehele terrein of een gedeelte daarvan de mogelijkheid insluit van vestiging van bedrijven, zoals bedoeld in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

3.3 Verbeelding

In verband met nadere uitwerking zijn enkele aanpassingen van de verbeelding noodzakelijk. Deze worden hierna afzonderlijk aangegeven en gemotiveerd.

3.3.1 Verbeelding - Noordoever, verkeerslus

De bestemmingsgrens tussen de bestemmingen Verkeer en Groen is 10 meter naar binnen verschoven in verband met een goede inpassing van de weg. Overigens is binnen de bestemming Verkeer ook de aanleg van groen toegestaan.

3.3.2 Verbeelding - De weg Gnephoek ter hoogte van nr. 29, 39, 42, 42a en 42b

De bestemming groen is gewijzigd in de bestemming: Verkeer (zuidzijde van de weg de Gnephoek), Tuin (noordzijde van de weg de Gnephoek ter hoogte van nr. 42a) en Agrarisch (noordzijde van de weg de Gnephoek ter hoogte van nr. 42 en 42b). Deze aanpassing is een gevolg van de nadere uitwerking en de kadastrale eigendommen ter plaatse.

3.3.3 Verbeelding - Hoorn 318

Het bestemmingsplan is iets uitgebreid met de bestemming Verkeer om een goede inpassing mogelijk te maken.

3.3.4 Verbeelding - PI - Westzijde

De grenzen van de bestemmingen rondom het toekomstig parkeerterrein zijn verschoven en zodanig aangepast dat de realisatie van een optimaal parkeerterrein inpasbaar is.

3.3.5 Verbeelding

De geluidszone - industrie - 50db is aan de verbeelding toegevoegd

3.3.6 Verbeelding - aanlanding zuidoever

De bestemming groen is gewijzigd in de bestemming Verkeer

3.3.7 Verbeelding - aanduiding brug

De aanduiding is aan weerszijde verbreed met circa 4 meter zodat op basis van een uitgewerkt plan voor de brug een optimale inpassing mogelijk is.

3.3.8 Verbeelding - PI - Oostzijde

De bestemming groen aan de oostzijde van de PI, in eigendom van de PI, is uit het bestemmingsplan gehaald. De bestemming groen in eigendom van de gemeente is gewijzigd in de bestemming Maatschappelijk in verband met een goede inpassing van deze functie.

Gemeente Rijnwoude

3.4 Toelichting

Naar aanleiding van de inspraakreacties op het voor-ontwerpbestemmingsplan Maximabrug en ter verduidelijking van het bestemmingsplan is op een aantal punten de toelichting aangepast. Deze is vervolgens ingebracht bij het ontwerpbestemmingsplan welke van 29 november tot en met 23 januari voor inspraak ter visie heeft gelegen. De ingediende zienswijzen op het bestemmingsplan geven geen aanleiding de toelichting op het bestemmingsplan Maximabrug aan te passen.

3.5 Regels

Ten behoeve van de wijze van meten bij de realisatie van bouwwerken binnen de bestemming 'Water' enige verduidelijking over de definitie van het peil binnen deze bestemming gewenst. Naar aanleiding hiervan wordt bij de begrippen de omschrijving van 'het peil' op de volgende wijze aangevuld: 'voor bouwwerken die in of op het water worden gebouwd: het gemiddelde waterpeil ter plaatse van het bouwwerk'. Daarnaast is betreffende de hoogte van andere bouwwerken binnen de bestemming 'Water-waterweg' een beperkte aanpassing in verband met goede aanmeermogelijkheden voor scheepvaart. In het kader van de Wet geluidhinder is een artikel toegevoegd met betrekking tot geluidszone industrie 50 db(a). Deze wijzigingen zijn hierna nader uitgewerkt en beschreven

3.5.1 Artikel 1.43 (Begrippen)

Gebleken is dat ten behoeve van de wijze van meten bij de realisatie van bouwwerken binnen de bestemming 'Water' (artikel 5) en 'Water-waterweg' (artikel 6) enige verduidelijking noodzakelijk is over de definitie van het peil binnen deze bestemming. Naar aanleiding hiervan wordt bij de Begrippen (artikel 1) de omschrijving van 'het peil' aangevuld met 'voor bouwwerken die in of op het water worden gebouwd: het gemiddelde waterpeil ter plaatse van het bouwwerk'

Artikel 1.43 Peil luidt nu:
de hoogteligging van het bouwwerk ten opzichte van:

1. de hoogte van gemiddelde waterpeil ter plaatse van het bouwwerk voor bouwwerken die in of op het water worden gebouwd, of
2. de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang, voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst voor een bouwwerk, of

3. de hoogte van het terrein ter plaatse van de hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst.

Toegevoegd:
1.32 geluidszone
een krachtens de Wet geluidhinder vastgestelde zone rondom het bedrijventerrein waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

3.5.3 Artikel 4 (Verkeer)
Voor de realisatie van kunstwerken waaronder bruggen is van belang dat deze mogelijkheid ook binnen de bestemming verkeer is opgenomen. Daarbij is binnen deze bestemming geen aanduiding "brug" opgenomen. Dit heeft tot gevolg dat aan artikel 4.1 lid f zal worden gewijzigd en de huidige tekst vervangen door: *bruggen*. De maximale hoogte van bruggen wordt afgestemd op de andere bestemmingen en bedraagt maximaal 3,50 m

De gewijzigde tekst van art 4.1 en 4.2 is als volgt:

4.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. hoofdwegen, alsmede opstelstroken, in- en uitvoegstroken, op- en afritten, rotondes, kunstwerken, beeldende kunst, bushaltevoorzieningen, straatmeubilair, (ongelijkvloerse) voet- en fietspaden, de daarbij behorende bermen en taluds een en ander hoofdzakelijk gericht op de doorstroomfunctie van het verkeer;
b. groenvoorzieningen;
c. nutsvoorzieningen;
d. water;
e. voorzieningen voor het stallen van fietsen;
f. *bruggen;*
g. bij deze doeleinden behorende bouwwerken en voorzieningen zoals geluidswerende voorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, reclame-uitingen en water ten behoeve van wateraanvoer en -afvoer, waterberging en sierwater, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen;

h. een en ander met inachtneming van het bepaalde in hoofdstuk 3 en 4 van deze bestemmingsplanregels;

4.2.2 bouwwerken, geen gebouwen zijnde
Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:
a. 12 meter indien sprake is van lichtmasten, verkeerstekens, andere palen en masten;
b. 3 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
c. voor bruggen een maximale bouwhoogte van 3,5 meter;

3.5.3 Artikel 6 (Water - waterweg)
Ten behoeve van een goede afwikkeling van het scheepvaartverkeer zijn optimale aanmeermogelijkheden noodzakelijk zodat de maximale hoogte van andere bouwwerken binnen deze bestemming wordt verhoogd van 3 naar 5 m.
Artikel 6.2 lid b luidt als volgt:
voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte van 5 meter

3.5.4 De geluidszone - industrie
In het kader van wet geluidhinder is op de plankaart de geluidszone opgenomen. In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor bedrijventerreinen waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn gevestigd of zijn toegestaan ('industrieterreinen' conform de terminologie van de Wet geluidhinder), een geluidzone moet worden vastgesteld. De geluidzone is het gebied tussen de grens van het industrieterrein en de zonegrens. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd door alle bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd, niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Hierbij worden niet alleen de geluidzoneringsplichtige inrichtingen, maar alle bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd, betrokken. Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend.
Naast een verwerking op de verbeelding dient ook aan de regels een artikel te worden toegevoegd.

Artikel 10 geluidszone - industrie - 50 db(A)
Ter plaatse van de aanduiding 'geluidszone - industrie' mogen -onverminderd het bepaalde in de bouwregels per bestemming- geen geluidsgevoelige bestemmingen worden opgericht, tenzij voldaan wordt aan het gestelde in de Wet geluidhinder.

In verband met deze toevoeging worden de daaropvolgende artikelen hernummerd beginnend met artikel 11 Bevi zone

3.6 Verbeelding.

In verband met nadere uitwerking zijn enkele aanpassingen van de verbeelding noodzakelijk. Deze worden hierna afzonderlijk aangegeven en gemotiveerd.

3.6.1 Verbeelding

De geluidszone - industrie is aan de verbeelding toegevoegd

4. Samenvatting wijzigingen.

Gemeente Alphen aan den Rijn.

nr.	Locatie	omschrijving wijziging	reden (zienswijze nummer/Ambtelijk)
1	Artikel 1.43	Aan dit artikel wordt het peil voor bouwwerken in bestemming water toegevoegd	Ambtelijk
2	Artikel 1.33	Toevoegen van begrip gezoneerde industrie	Zienswijze/ambtelijk
3	Artikel 4 Maatschappelijk	Toevoegen van specifieke gebruiksregels	Ambtelijk
4	Voor Artikel 6	De bestemming 'Tuin' wordt toegevoegd nabij de Gnephoek ter hoogte van nr. 42a	Ambtelijk
5	Voor Artikel 3	De bestemming 'Agrarische doeleinden' wordt toegevoegd nabij de Gnephoek ter hoogte van nr. 42 en 42b	Ambtelijk
6	Artikel 7 Water - waterweg	De hoogte van andere bouwwerken binnen deze bestemming wordt gewijzigd van 3 naar 5 m	Ambtelijk
7	Artikel 10	Het artikel geluid - industrie wordt toegevoegd	Zienswijze/Ambtelijk
8	Verbeelding - Noordoever, verkeerslus	De bestemmingsgrens tussen de bestemmingen Verkeer en Groen is 10 meter naar binnen verschoven	Ambtelijk
9	Verbeelding - De weg Gnephoek ter hoogte van nr. 29, 39, 42, 42a en 42b	De bestemming groen is gewijzigd in de bestemming: Verkeer (zuidzijde van de weg de Gnephoek), Tuin (noordzijde van de weg de Gnephoek ter hoogte van nr. 42a) en Agrarisch (noordzijde van de weg de Gnephoek ter hoogte van nr. 42 en 42b)	Ambtelijk
10	Verbeelding - Hoorn 318	Het bestemmingsplan is iets uitgebreid met de bestemming Verkeer	Ambtelijk

11	Verbeelding - PI - Westzijde	De grenzen van de bestemmingen rondom het toekomstig parkeerterrein zijn verschoven	Ambtelijk
12	Verbeelding	De geluidszone - industrie - 50db is aan de verbeelding toegevoegd	Zienswijze/Ambtelijk
13	Verbeelding - aanlanding zuidoever	De bestemming groen is gewijzigd in de bestemming Verkeer	Ambtelijk
14	Verbeelding - aanduiding brug	De aanduiding is aan weerszijde verbreed met circa 4 meter	Ambtelijk
15	Verbeelding - PI - Oostzijde	De bestemming groen aan de oostzijde van de PI, in eigendom van de PI, is uit het bestemmingsplan gehaald. De bestemming groen in eigendom van de gemeente is gewijzigd in de bestemming Maatschappelijk	Ambtelijk

Gemeente Rijnwoude.

nr.	Locatie	omschrijving wijziging	reden (zienswijze nummer/Ambtelijk)
1	Artikel 1.43	Aan dit artikel wordt het peil voor bouwwerken in bestemming water toegevoegd	Ambtelijk
2	Artikel 1.32	Toegevoegd begrip geluidszone	Zienswijze/ambtelijk
3	Artikel 4 Verkeer	In de bestemmingsomschrijving wordt de term 'bruggen' toegevoegd	Ambtelijk
4	Artikel 6 Water - waterweg	De hoogte van andere bouwwerken binnen deze bestemming wordt gewijzigd van 3 naar 5 m	Ambtelijk
5	Artikel 10	Het artikel gezoneerde industrie wordt toegevoegd	Zienswijze/ambtelijk
6	Verbeelding	De geluidszone - industrie - 50db is aan de verbeelding toegevoegd	Zienswijze/ambtelijk