

Planidentificatie: NL.IMRO.0484.B146steekterbrug-ON01
Planstatus: ontwerp
Datum: 15 mei 2018

Bestemmingsplan Steekterbrug 2018

Bestemmingsplan Steekterbrug 2018

Onderdelen:



Gemeente Alphen aan den Rijn
Stadhuisplein 1
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn
Telefoon 14 0172
gemeente@alphenaan denrijn.nl
www.alphenaan denrijn.nl

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	7
1.3	Geldende bestemmingsplannen	7
1.4	Relatie met milieueffectenrapportage (MER)	8
1.5	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Historie	11
2.2	Bestaande situatie	11
2.3	Nieuwe situatie	13
2.4	Beeldkwaliteitsplan	15
Hoofdstuk 3	Beleidskader	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Regionaal beleid	24
3.4	Gemeentelijk beleid	24
Hoofdstuk 4	Milieu- en andere planologische aspecten	27
4.1	Besluit milieueffectrapportage	27
4.2	Bodemkwaliteit	29
4.3	Luchtkwaliteit	29
4.4	Geluidhinder	30
4.5	Trillingen	31
4.6	Externe veiligheid	31
4.7	Archeologie	33
4.8	Landschap en Cultuurhistorie	33
4.9	Sociale aspecten	34
4.10	Ruimtegebruik	35
4.11	Ecologie	36
4.12	Water	38
4.13	Vervoer en verkeer	41
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	43
5.1	Algemeen	43
5.2	Opzet van de planregels	43
5.3	Toelichting op de planregels	43
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	47
6.1	Economische uitvoerbaarheid	47
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1	Haalbaarheidsstudie Vervanging N207 Steekterbrug
Bijlage 2	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Bijlage 3	MER deel 1 en 2
Bijlage 4	Verkennd waterbodemonderzoek
Bijlage 5	Onderzoek luchtkwaliteit

Bijlage 6	Akoestischonderzoek
Bijlage 7	Onderzoek externe veiligheid
Bijlage 8	Archeologischonderzoek
Bijlage 9	Flora- en faunatoets 2014
Bijlage 10	Onderzoek stikstof depositie
Bijlage 11	Quickscan beschermde soorten 2016
Bijlage 12	Quickscan beschermde soorten aanvulling plangebied 2017
Bijlage 13	Vleermuisonderzoek Kortsteekterweg 63
Bijlage 14	Nota van beantwoording vooroverleg

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De Steekterbrug is onderdeel van de N207 over de Oude Rijn. De N207 is een belangrijke verkeersader van Gouda via Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan den Rijn, Leimuiden richting Amsterdam. Daarnaast vormt de brug een belangrijke schakel in het verkeer van en naar het centrum van Alphen aan den Rijn.

De Steekterbrug is echter technisch aan het einde van haar levensduur en voldoet niet meer aan de functionele en technische eisen van deze tijd. De brug moet daarom uiterlijk in 2020 zijn vervangen en opgewaardeerd waarmee de doorstroming verbeterd wordt.

Doel van het voorliggende bestemmingsplan Steekterbrug 2018 is de vervanging van de verouderde Steekterbrug juridisch-planologisch mogelijk maken. De nieuwe brug zal niet alleen voldoen aan de technische en functionele eisen van deze tijd, maar wordt ook toekomstbestendig, duurzaam, veilig en passend in de omgeving.

De locatie van de brug blijft hetzelfde als in de huidige situatie. De brug zelf wordt breder. De wegvakcapaciteit wijzigt niet. Wel wordt de rijstrookindeling van het kruispunt N207 – Oranje Nassausingel op enkele plaatsen gewijzigd en worden de opstelvakken op de N207 verlengd tot op de brug, waardoor de brug in oostelijke richting wordt verbreed.

Het ontwerp van de brug houdt eveneens rekening met het plan van de gemeente Alphen aan den Rijn om in de toekomst een gemeentelijke binnenring te realiseren. De brug dient namelijk toekomstvast te zijn voor te voorziene ontwikkelingen.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

In figuur 1.1 is de ligging van de Steekterbrug en het plangebied globaal weergegeven. De brug is gelegen in de zuidoost hoek van Alphen aan den Rijn over de Oude Rijn en maakt onderdeel uit van de provinciale weg N207.



Figuur 1.1: Luchtfoto Steekterbrug

Het plangebied wordt in het zuidwesten begrensd door de Gouwekade en in het zuidoosten door de Gouwestraat. In het noordwesten wordt het plangebied begrensd door de Kortsteekterbuurt en de Nassausingel die over het Aarkanaal loopt. Ten noordoosten bevindt zich agrarisch gebied en de Kortsteekterweg.

De grenzen van het plangebied zijn conform de wettelijke vereisten in een digitaal bestand vastgelegd.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

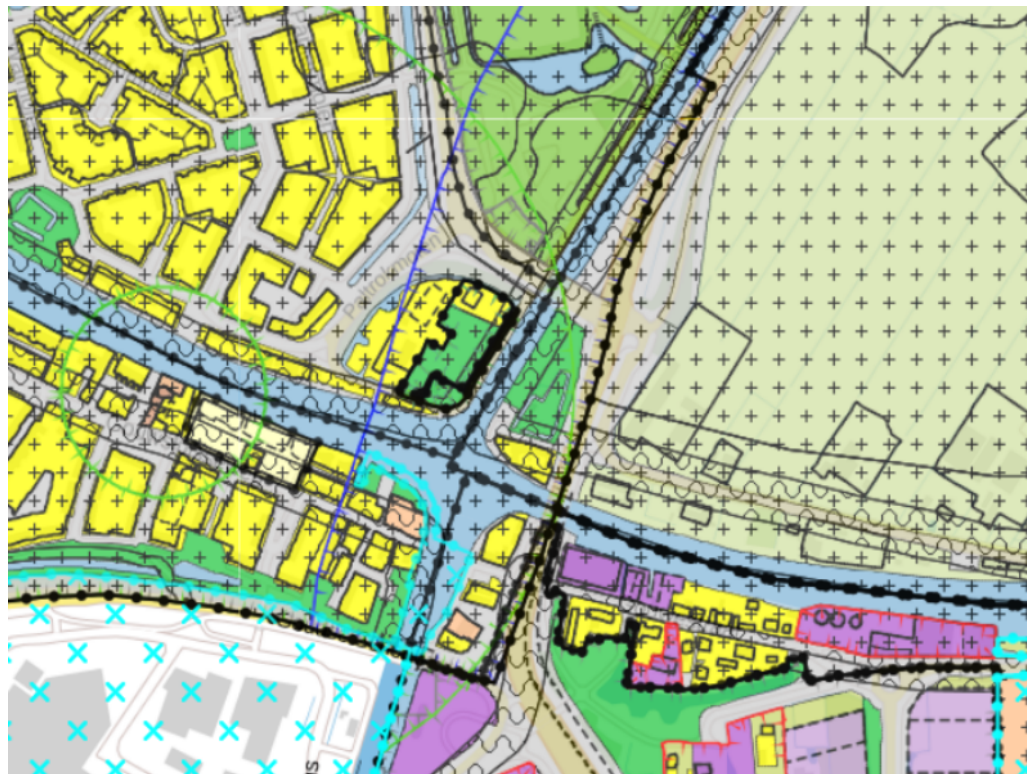
Het plangebied ligt in de volgende geldende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Buitengebied Aarlanderveen, op 7 juli 2013 vastgesteld.
- Bestemmingsplan Limes, op 23 april 2014 vastgesteld.

- Bestemmingsplan Steekterpoort I, op 29 maart 2012 vastgesteld.
- Parapluplan Parkeren, op 21 september 2017 vastgesteld.

Op 22 februari 2018 is het bestemmingsplan Alphen Stad vastgesteld. De beoogde vervanging is eveneens in strijd met dit bestemmingsplan.

In figuur 1.2 zijn de geldende bestemmingsplannen zichtbaar gemaakt.



Figuur 1.2: Uitsnede geldende bestemmingsplannen in het plangebied en omgeving daarvan.

Strijdigheid

De vervanging van de Steekterbrug is, zoals gezegd, in strijd met de geldende bestemmingsplannen. De nieuwe Steekterbrug doorkruist twee agrarische percelen en een bedrijfsbestemming. Een deel van de bebouwing op deze percelen moet wijken voor de brug of worden verplaatst. Tot slot, past de verbreding van de brug ook niet binnen de functieaanduiding van de brug in het vigerende bestemmingsplannen Steeksterpoort I en Limes.

1.4 Relatie met milieueffectenrapportage (MER)

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan Steekterbrug 2018 is er een milieueffectenrapportage (MER) opgesteld, waarin alle milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in beeld zijn gebracht. Het doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

Het MER bestaat uit twee delen:

- deel 1: hoofdlijnen van het onderzoek;
- deel 2: effectstudies.

Beide onderdelen zijn in bijlage 3 aan dit bestemmingsplan toegevoegd en liggen gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage. Het voorliggende bestemmingsplan is mede gebaseerd op de (onderzoeks)resultaten uit dit MER.

1.4.1 M.e.r.-procedure tot nu toe

Haalbaarheidsanalyse

In 2013 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland een voorbereidingsbesluit genomen en een haalbaarheidsanalyse uitgevoerd naar de vervanging van de Steekterbrug. Hierbij is gekeken naar de mogelijkheid van een brug of tunnel, op

de huidige of een alternatieve locatie. Deze haalbaarheidsanalyse is, als Bijlage 1, aan het voorliggende plan toegevoegd. Op grond van deze studie hebben Provinciale Staten in 2013 ingestemd met een voorkeursvariant (besluit nummer 6623). Deze voorkeursvariant wordt vervolgens in samenspraak met de gemeente, omwonenden en andere belanghebbenden uitgewerkt in een ontwerp.

Mededeling aan Bevoegd Gezag Vervanging Steekterbrug

In mei 2014 heeft de provincie Zuid-Holland een 'Mededeling aan Bevoegd Gezag Vervanging Steekterbrug' gedaan voor de voorbereiding van het plan middels aanpassing van de bestemmingsplannen en het opstellen van een MER. Het publiceren van de 'Mededeling aan Bevoegd Gezag Vervanging Steekterbrug' was de eerste officiële stap in de m.e.r.-procedure.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In 2015 is vervolgens een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Dit NRD is, als Bijlage 2, aan dit plan toegevoegd. Deze notitie beschrijft welke aspecten in het milieueffectrapport aan de orde zouden komen en op welk detailniveau het milieuonderzoek werd uitgevoerd. De notitie is in de raadsvergadering van 29 januari 2015 vastgesteld na inspraak van omwonenden en andere belanghebbenden. Verder zijn betrokken bestuursorganen en (wettelijke) adviseurs op de hoogte gesteld van het voornemen en zijn in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage is als onafhankelijk adviesorgaan om advies gevraagd. De adviezen van de betrokken bestuursorganen zijn overgenomen.

Ook heeft de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn op 29 januari 2015 twee moties vastgesteld voor de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER:

- een motie waarmee de raad het college verzoekt zich in te spannen voor een oplossing waarbij fiets- en landbouwverkeer gescheiden zijn (VVD; 2015/4127);
- een motie waarmee de raad het college verzoekt bij de provincie aan te dringen op het kwantitatief onderzoeken van de effecten op de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting van scenario B in het MER (CDA/ ChristenUnie/ VVD/ Nieuw Elan; 2015/4127).

Naar aanleiding van deze moties hebben Gedeputeerde Staten van de provincie (16 april 2015 met kenmerk PZH-2015 13540843) het volgende besloten:

- Ter hoogte van de Steekterbrug wordt het landbouw verkeer via de N207 afgewikkeld. Dit geldt alleen voor het gedeelte tussen het kruispunt Oranje-Nassausingel en de Limeslus. Ten noorden en ten zuiden blijft de hoofdrijbaan gesloten voor het landbouwverkeer.
- De effecten van toekomstscenario B worden voor wat betreft de verkeersstromen, geluid- en luchtkwaliteitsbijdrage kwantitatief bepaald voor wat betreft het bruggedeelte. Zie hiervoor hoofdstuk 15 van deel 2 van het MER. Voor de toe- en afvoerwegen kan dit niet worden bepaald aangezien het technisch ontwerp voor toekomstscenario B niet beschikbaar is.

Op 9 april 2015 heeft de Gedeputeerde akkoord gegeven om af te wijken van de doorvaarthoogte zoals genoemd in de Mededeling van mei 2014 en de doorvaarthoogte te verlagen. Uitgangspunt van het ontwerp ten tijde van de Mededeling was een doorvaarthoogte van 5,5 meter. De motivatie bij de verlaging van de doorvaarthoogte was:

- het vaststellen van de doorvaarthoogte valt binnen de beleidsvrijheid van de provincie (Het hanteren van de Richtlijnen vaarwegen 2011 en 2013 geven in beginsel de juiste invulling aan het beargumenteren van de keuze);
- gelet op de voorziene (ruimtelijk) ontwikkelingen binnen de Oude Rijnzone (Transformatievisie 2020 Oude Rijnzone) kan de vraag worden opgeworpen naar nut en noodzaak van de doorvaarthoogte van 5,5 meter;
- een lagere brug heeft een positieve bijdrage op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Als verlaging werd door de provincie een doorvaarthoogte van 4,9 meter voorgesteld. Een verdere verlaging naar de huidige doorvaarthoogte (4,6 meter), leek ten tijde van het akkoord niet opportuun gezien de hoge kosten die hierbij zouden ontstaan door de verlaging van de verkeerstunnel Kortsteekterweg. In de planvorming die hierop volgde is echter gebleken dat de verlaging van de brug naar de huidige doorvaarthoogte wel mogelijk is zonder extra kosten aan de verkeerstunnel. Hierdoor is besloten de huidige doorvaarthoogte van 4,6 meter te handhaven. De hiervoor genomen besluiten vormen de basis voor de verdere procedure tot het wijzigen van het bestemmingsplan en het MER.

1.4.2 Vervolgstappen m.e.r.- procedure

Ter inzage legging

De gemeente Alphen aan den Rijn legt het MER samen met het ontwerp van het ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan, ter inzage gedurende de wettelijk voorgeschreven termijn. Tegelijkertijd wordt een exemplaar van het MER ter toetsing naar de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs gestuurd.

Tot zes weken na de ter visie legging van het MER heeft iedereen, inclusief de wettelijke adviseurs, de gelegenheid om zienswijzen op het MER in te dienen. Na de periode van ter inzage legging brengt ook de Commissie voor de m.e.r. haar toetsingsadvies uit. In het toetsingsadvies wordt beoordeeld of het MER naar het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. de juiste en voldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluit te komen over het vaststellen van het bestemmingsplan. De Commissie voor de m.e.r. beschouwt hierbij de ingebrachte zienswijzen.

Evaluatie van de effecten na realisatie

Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het bestemmingsplan in kaart te brengen en te evalueren. In het MER moet worden aangegeven welke leemten in kennis er zijn om de effecten te kunnen beschrijven. Deze aspecten zullen voor evaluatie in aanmerking komen.

1.5 Leeswijzer

De voorliggende toelichting beschrijft, aan de hand van de verschillende hoofdstukken, waarom de beoogde ontwikkeling gebaseerd is op goede ruimtelijke ordening. Verder zijn in deze toelichting de planregels en de verbeelding uitgelegd.

In hoofdstuk 2 komt de historie, de bestaande situatie en de toekomstige situatie van de Steekterbrug aanbod. Hoofdstuk 3 beschrijft het relevante ruimtelijke beleid. Het MER en de sectorale planologische aspecten zijn omschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 geeft een juridische planbeschrijving waarin de wijze van bestemmen uiteengezet is. Tevens is artikelsgewijs een beschrijving gepresenteerd van de bestemmingen en planregels. In hoofdstuk 6 is de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan beschreven.

Tot slot zijn in de bijlagen bij de toelichting de verschillende sectorale onderzoeksrapportages en andere relevante documentatie opgenomen.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

In dit hoofdstuk is de historie van het plangebied beschreven en de bestaande situatie en de omgeving hiervan. Vervolgens is de toekomstige situatie beschreven, waarbij wordt ingegaan op de inpassing van het plan in de omgeving.

2.1 Historie

Na de laatste ijstijd, toen door het afsmelten van de ijskappen de zeespiegel is gaan rijzen, ontstond ten oosten van de toenmalige kuststrook (de huidige 'oude duinen') een milieu waarin laagveen uitstekend gedijde. Doordat de grondwaterspiegel met de zeespiegel omhoog kwam, ontstond een brak en drassig gebied met veel stilstaand water. Het veenpakket dat daarin tot ontwikkeling kwam, is tot op heden de basis van het Zuidhollandse landschap, waarvan het plangebied deel uit maakt.

Door dit veengebied stroomt de Oude Rijn, tot in de Middeleeuwen de belangrijkste afwatering van de Rijn. Deze Oude Rijn (in de Romeinse tijd de noordelijke grens van het Rijk), voerde een aanzienlijke hoeveelheid erosiemateriaal vanuit de stroomopwaarts gelegen gebieden met zich mee. Wanneer de afvoer hoog was, trad de Rijn in dit uiterst vlakke gebied ver buiten zijn oevers en deponeerde over grote oppervlakten kleiige materialen, die in het nagenoeg stilstaande water bezonken. De zwaarste delen (zand) bezonken het eerst dicht bij de rivier. Op deze wijze ontstonden de zogenaamde oeverwallen, relatief goed doorlatende en hoger gelegen stroken aan weerszijde van de Oude Rijn. Verder van de rivier af bezonken de fijnere deeltjes. Deze vormen nu op het veen gelegen kleipakketten die over het algemeen ondoorlatend zijn. Nog verder van de rivier af lag slechts veen, dat ruig begroeid was met elzen, wilgen en populieren en dat doorsneden werd door talloze veenstroompjes.

Rond het jaar 1000 werd een aanvang gemaakt met de ontginning van het veen. Dit deed men uiteraard vanuit het meest begaanbare gebied: de oeverwallen langs de Oude Rijn. De ontginners werd steeds een bepaalde afstand langs de rivier toegewezen, van waaraf zij min of meer haaks hierop een strook veen (circa 110 meter) ontgonnen. Het hieruit voortkomende, de zogenaamde slagen of copeverkaveling (smalle langgerekte percelen) vinden we tot op de dag van vandaag nog terug in het landschap ten oosten van de Steekterbrug.

Rondom de Oude Rijn (ook wel Oude Rijnzone) heeft een vrij intensieve verstedelijking plaatsgevonden. Vanaf Koudekerk tot Bodegraven is sprake van een bijna ononderbroken verstedelijkingslint, een 'Lintstad' tussen rivier en snelweg.

2.2 Bestaande situatie

2.2.1 De Steekterbrug

De Steekterbrug, te zien op de afbeelding in figuur 2.1, is een op afstand bediende provinciale brug op de N207 over de Oude Rijn in de zuidoosthoek gemeente Alphen aan den Rijn.

De N207 is een belangrijke verkeersader van Gouda via Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan den Rijn, Leimuiden richting Amsterdam. Daarnaast vormt de brug een belangrijke schakel in de lokale verkeersstructuur van Alphen aan den Rijn, voor verkeer dat de Oude Rijn kruist. Ook landbouwverkeer en fietsers (waaronder schoolgaande jeugd) maken gebruik van de brug. Per etmaal passeren circa 36.400 voertuigen de brug (2015). Verwacht wordt dat in 2030 per etmaal 41.400 motorvoertuigen de brug zullen passeren (RVMH 2030).

Het vaarwegverkeer ter plaatse van de brug bestaat uit zowel beroepsvaart (circa 700 passages per jaar) als recreatievaart (circa 4.000 passages per jaar). Voor de beroepsvaart geldt voor de Gouwe en het deel van de Oude Rijn ten westen van de Steekterbrug de bevaarbaarheidsklasse CEMT IV. Voor het Aarkanaal en het deel van Oude Rijn ten oosten van de Steekterbrug geldt de lichtere bevaarbaarheidsklasse CEMT III.

De huidige brug is gebouwd in 1952 en heeft bij vervanging in 2020 een levensduur bereikt van 68 jaar. De provincieZuid-Holland streeft naar een levensduur van bruggen van 100 jaar. De levensduur van de huidige Steekterbrug is sterk verkort doordat het verkeer in intensiteit en gewicht is toegenomen, het oorspronkelijk houten brugdek is vervangen door een verbreed zwaarder stalen dek en door de constructieve aanpassingen die als gevolg van de verbreding en opwaardering zijn doorgevoerd. Inmiddels voldoet de brug niet meer aan de functionele- en technische eisen van deze tijd.

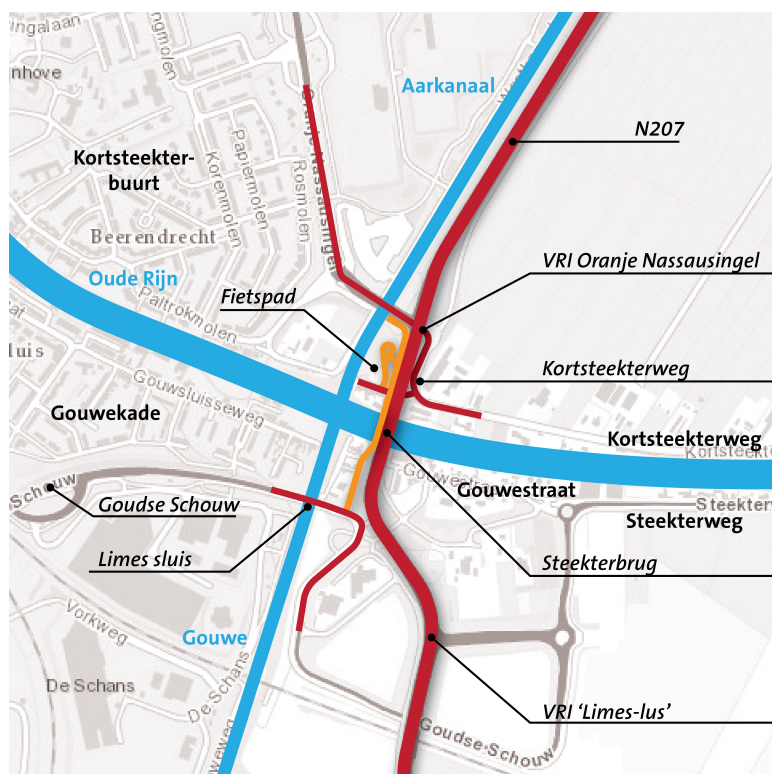


Figuur 2.1: Steekterbrug in beeld

2.2.2 Omgeving

De omgeving van de Steekterbrug kan ingedeeld worden in vier gebieden (zie figuur 2.2). Elk gebied wordt gekenmerkt door zijn eigen functies en ontsluiting.

- I. Kortsteekterweg: Ten noordoosten van de Steekterbrug bevindt zich een gebied dat gedeeltelijk gekarakteriseerd kan worden als agrarisch gebied. Het betreft lintbebouwing, waarin verschillende functies zich van oudsher gevestigd hebben. Aan de Kortsteekterweg bevindt zich op korte afstand van de Steekterbrug een aantal burgerwoningen en bedrijven, zoals een veehouderij en een leverancier voor veevoer. De verbreding van de Steekterbrug betekent dat de bebouwing op de agrarische percelen aan de Kortsteekterweg 63 (twee woningen) en 62 (veestal) moet worden verwijderd (zie eerste en tweede afbeelding in figuur 2.3)
- II. Gouwestraat: Ten zuidoosten van de brug bevindt zich een klein buurtschap langs de Gouwestraat. Hier staat een aantal woningen en bedrijven, zoals Verschuur Watersport, die ontsloten worden door de Gouwestraat en de Steekterweg. Ook ligt daar het kruispunt met de Limeslus. Tussen dit kruispunt en de brug ligt een Hulpdienstoversteek tussen de N207 en de Goudse Schouw. De verbreding van de brug legt beslag op een gedeelte van het terrein van Verschuur watersport. Een deel van de bebouwing van dit bedrijf zal moeten worden verwijderd (zie derde afbeelding in figuur 2.3)
- III. Gouwekade: Direct ten zuidwesten van de brug bevindt zich een aantal woningen en een boksschool, die worden ontsloten door de Gouwekade en de Gouwestraat. De toegang tot deze wat geïsoleerde buurt loopt via een lus in de Gouwestraat onder de Steekterbrug door. Verder ten zuiden van de brug sluit de weg aan op de N11 en de Steekterweg.
- IV. Korsteekterbuurt: Ten noordwesten van de brug bevindt zich een aantal woningen, tuinen en een klein groengebied die ontsloten worden door de Kortsteekterbuurt. Tevens is er een fietsonderdoorgang onder de N207 richting de Kortsteekterweg. Iets noordelijker is de kruising tussen de N207, de Oranje Nassausingel en de Kortsteekterweg. Het kruispunt N207 – Oranje Nassausingel heeft in de huidige situatie vijf takken. Drie takken daarvan hebben een groot verkeersaanbod: N207 noord, N207 zuid en de Oranje Nassausingel. Twee takken zijn rustiger: de Kortsteekterweg en de Kortsteekterbuurt.



Figuur 2.2.: Omgeving Steekterbrug in gebieden



Figuur 2.3: omgeving Steekterbrug in beeld

2.3 Nieuwe situatie

In figuur 2.4 is het voorlopig ontwerp weergegeven en in figuur 2.5 een dwarsdoorsnede van dit ontwerp. De schetstekening in figuur 2.6 geeft een impressie van de nieuwe Steekterbrug en de omgeving.

Uitgangspunt voor de vervanging van de Steekterbrug is dat deze voldoet aan de technische en functionele eisen van deze tijd. De wegvakcapaciteit wijzigt niet. Wel wordt de rijstrookindeling van het kruispunt N207 – Oranje Nassausingel op enkele minder zwaar belaste takken gewijzigd en worden de opstelvakken op de N207 verlengd tot op de brug. Het plan bestaat uit maatregelen aan de brug zelf, aan de N207 ten zuiden en noorden van de brug en in het gebied rondom de brug. De nieuwe situatie wordt hieronder verder beschreven.

De brug

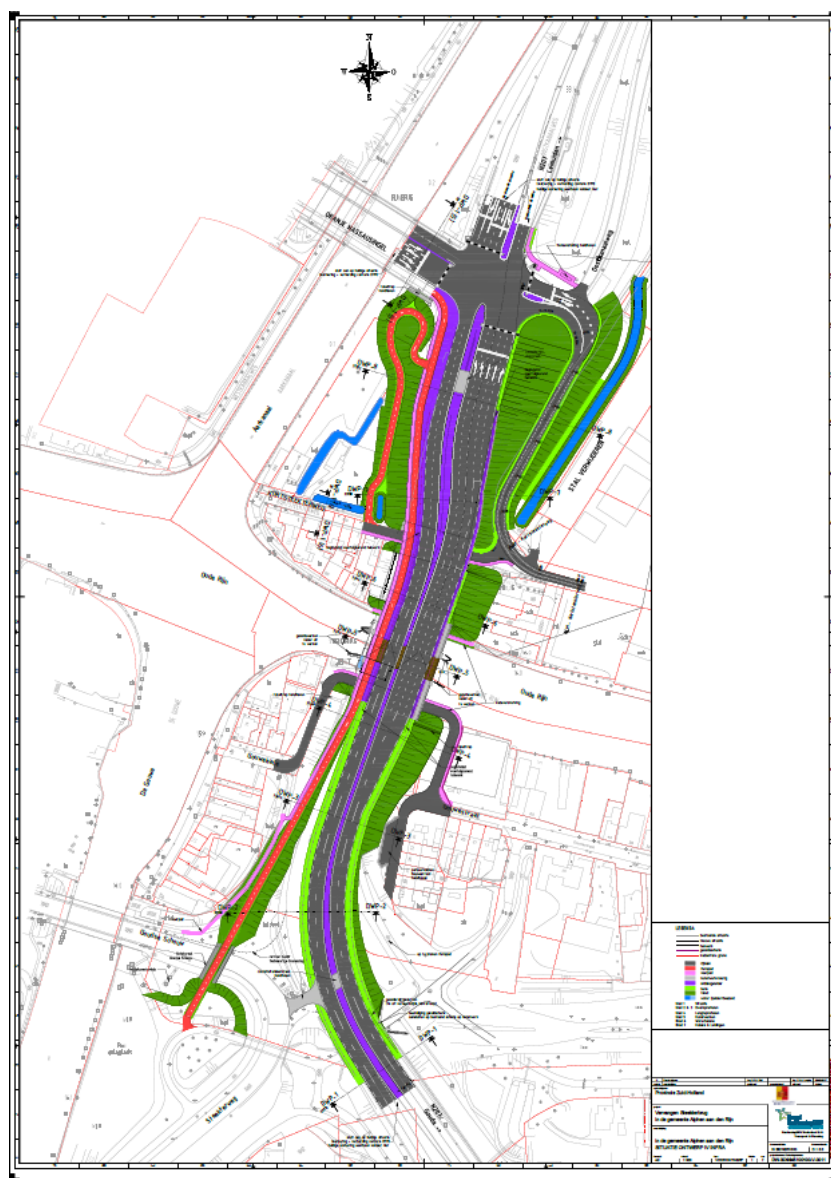
De nieuwe brug blijft een bascule brug, met een basculekelder op de zuidoever van de Oude Rijn. De totale breedte van de brug wordt vergroot van 18 meter naar circa 36 meter. Deze uitbreiding vindt naar het oosten plaats vanuit nautisch oogpunt (de brug mag niet dichter opschuiven in de richting van de Gouwe). De bestaande doorvaarthoogte van de brug van 4,60 meter wordt gehandhaafd. En ook de doorvaartwijdte voor de scheepvaart blijft onveranderd. Het brugdek krijgt een vrije indeling, zodat zowel een situatie met zes rijstroken voor de N207 als een situatie met een stadsring met vier rijstroken voor de N207 en twee rijstroken voor de stadsring wordt gefaciliteerd (het toekomstscenario). Tot slot komen er geluidschermen aan weerszijden van de brug, zoals ook het geval is bij de huidige brug.

N207 ten zuiden en noorden van de brug

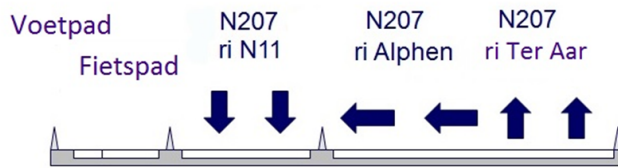
Op de N207 ter hoogte van de Steekterbrug geldt een snelheidsregime van 50 km/u. In noordelijke richting komen in de N207 op de brug twee doorgaande rijstroken plus twee opstelstroken linksaf richting Oranje Nassausingel. Direct na de brug komt een aparte strook rechtsaf van de N207 richting de Kortsteekterweg te liggen. In zuidelijke richting komen in de N207 twee rijstroken te liggen. De kruising N207–Oranje Nassausingel blijft liggen op de bestaande locatie. Een vrijliggend fietspad en voetpad komen westelijk van de N207 gelegen. Nabij de hefbrug is er in de huidige situatie een calamiteiten doorsteek tussen de Goudse Schouw en de N207 ten behoeve van hulpdiensten. Deze (calamiteiten)doorsteek blijft behouden.

Gebied rondom de Steekterbrug

De noordzijde van de Kortsteekterbuurt wordt via een nieuwe tunnel onder de N207 aangesloten op de Kortsteekterweg. De woningen aan de Kortsteekterbuurt worden momenteel voor zowel fiets- als autoverkeer ontsloten via de westzijde van de N207. In de nieuwe situatie wordt de toegang voor auto's via de oostzijde afgewikkeld, waarbij gebruik wordt gemaakt van de onderdoorgang. Het nieuw te realiseren fietspad bij de Kortsteekterbuurt aan de westzijde van de N207 maakt deel uit van de doorgaande fietsverbinding langs de N207. Het fietsverkeer richting Leimuiden dient hier te wisselen van de westzijde naar de oostzijde van de N207 gebruik makend van de onderdoorgang onder de N207 bij de Kortsteekterweg. Het nieuw te realiseren fietspad naast de N207 leidt tot een afname van het groene gebied/moestuyn in de Kortsteekterbuurt. De wandelpaden, onderdeel van het Groene Hartpad die aan de oost- en westzijde van de Steekterbrug liggen en het jaagpad blijven behouden. Ook de overige (niet-officiële wandel- en fietspaden) blijven bestaan.



Figuur 2.4: Voorlopig ontwerp Steekterbrug



Figuur 2.5: Dwarsdoorsnede voorlopig ontwerp Steekterbrug, in Alphen aan den Rijn



Figuur 2.6: schetstekening nieuwe Steekterbrug

2.4 Beeldkwaliteitsplan

De aanleg van de nieuwe Steekterbrug is een forse ingreep die ingepast dient te worden in een kleinschalige historische context. De inpassing is gericht op een zorgvuldige stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing van de nieuwe brug, waarbij bestaande kwaliteiten in de omgeving zoveel als mogelijk behouden blijven en waar mogelijk worden versterkt. Daarnaast wordt ingezet op het realiseren van een nieuwe kwaliteit in de vorm van een fraai vormgeven en gematerialiseerde brug, passend op deze plek.

Inpassing in omgeving

Het ruimtebeslag van de brug wordt ter hoogte van de historische lintbebouwing zo compact mogelijk gehouden. Door de toepassing van verticale wanden ontstaat er naast de brug ruimte voor een groene invulling en doorzicht naar het water. Grote bomen in deze groenzone zorgen voor een landschappelijke inpassing die aansluit bij de karakteristiek van erven in het lint. Tevens dragen ze bij aan het 'poorteffect' en markeren ze vanaf de brug gezien beide oevers.

De continuïteit van historische lijnen, zoals het jaagpad en de Kortsteekterweg, wordt gerespecteerd door de nieuwe ruime onderdoorgangen hiermee uit te lijnen.

Alle bestaande fiets- en wandelverbindingen rondom de brug blijven intact, wel wordt met name voor fietsers de routing enigszins gewijzigd. Nieuwe trappartijen aansluitend aan de historische linten maken de brug voor wandelaars aantrekkelijker.

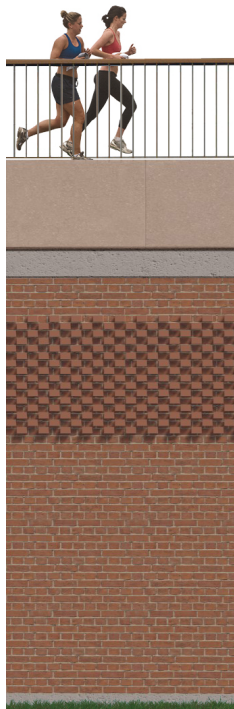
De bedrijfsbebouwing die ten oosten van de brug mogelijk wordt gemaakt, dient qua beeld aan te sluiten bij het werkkarakter van het gebied in de vorm van werven en schuren. Het creëren van doorzichten naar het water vormt een belangrijk aandachtspunt.

Stadsbrug

De nieuwe brug wordt vormgegeven als een karakteristieke stadsbrug. Het gebouwde deel van aanbruggen, pijler en basculekelder vormt een samenhangend geheel, met een vormgeving en materialisering die aansluit bij de bebouwingsstructuur van het lint. Wanden worden uitgevoerd in donkere baksteen en kennen een verfijning met metselwerkdetails en afgeronde hoeken die de brug een duidelijk eigen signatuur geven. De onderdoorgangen worden ruim gedimensioneerd, met een fraaie wandafwerking en sociaal veilig vormgegeven.

Aan de oostzijde van de brug komt een transparant geluidscherm. Het langzaam verkeer is gebundeld aan de westzijde van de nieuwe brug. Tussen het fietspad en de autoweg bevindt zich eveneens een transparant geluidscherm. Daarmee is er voor wandelaars en fietsers vrij uitzicht over het fraaie panorama van de Oude Rijn in westelijke richting.

De onderstaande afbeeldingen (figuur 2.7 t/m 2.10) geven het stedenbouwkundig ontwerp van de nieuwe Steekterbrug weer.



Figuur 2.7: Detail materialisering wanden.

De wanden worden uitgevoerd in donkere baksteen en kennen een verfijnde detaillering in het metselwerk. Door consequente toepassing van dezelfde vormtaal en materialisering ontstaat een samenhangend beeld met een duidelijk eigen signatuur.



Figuur 2.8: Zicht vanaf de Oude Rijn, kijkend in oostelijke richting
Aanbruggen, pijler en basculekelder worden op een zelfde manier vormgegeven en gematerialiseerd. Het brugdek manifesteert zich al een zelfstandig element dat de overspanning benadrukt. De groen invulling met bomen naast de brug versterken het poorteffect en zorgen voor een landschappelijke inpassing die aansluit bij de karakteristieken van het lint.



Figuur 2.9: Onderdoorgang (Kortsteekterweg)
De onderdoorgangen worden ruim gedimensioneerd, en zo ingericht dat wandelaars, fietsers en automobilisten er veilig gebruik van kunnen maken. De afgeronde wanden, wandafwerking en verlichting dragen bij aan een prettige en sociaal veilige sfeer.



Figuur 2.10: Trappartij (Kortsteekerbuurt)
Aan beide oevers wordt een trappartij gerealiseerd als onderdeel van het brugontwerp. De routing sluit aan bij de historische linten. De trap leidt naar het voetpad dat zich aan de westzijde van de brug bevindt en van waar er een fraai uitzicht is over de Oude Rijn.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

De beoogde ontwikkeling is in dit hoofdstuk getoetst aan het relevante ruimtelijk beleid van de verschillende overheden. Onderstaand is het voor het plangebied relevante rijksbeleid (paragraaf 3.1), het provinciaal beleid (paragraaf 3.2), het regionale beleid (paragraaf 3.3) en het gemeentelijk beleid (paragraaf 3.4) beschreven. Het sectorale beleid, wet- en regelgeving wordt besproken in de relevante milieuparagrafen van hoofdstuk 4.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur

Het ruimtelijk beleid van het Rijk is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (2012). Deze visie heeft als doel dat Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar leefbaar en veilig is. Daarbij gaat de visie uit van het "decentraal, tenzij" principe. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en doorzettingskracht van provincies en gemeenten overstijgt;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan;
- een onderwerp provincie- of landsoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Nederland concurrerend

Nederland heeft een goede ruimtelijke economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent onder andere een uitstekende internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's en optimale (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de greenports met Europa en de rest van de wereld.

Nederland bereikbaar

De groei van mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd. De ambitie is dat gebruikers beschikken over optimale ketenmobiliteit via multimodale knooppunten en door goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Nederland leefbaar en veilig

De woon- en werklocaties in steden en dorpen moeten aansluiten op de kwalitatieve vraag en de locaties voor transformatie en herstructurering worden zoveel mogelijk benut. Waterveiligheid en beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling. Nederland behoudt haar unieke cultuurhistorische waarden en heeft een natuurnetwerk dat de flora- en faunasoorten in stand houdt. Het aandeel duurzame energiebronnen zal moeten toenemen.

Nationale belangen

In de SVIR zijn 13 nationale belangen genoemd; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In de SVIR is een eerste integrale afweging gemaakt van deze belangen. Dit heeft als gevolg dat het Rijk in gebieden of projecten een gebieds- of projectspecifieke afweging zal maken. Indien nodig maakt het Rijk duidelijk welke nationale belangen voorgaan. De realisatieparagraaf van de SVIR werkt per nationaal belang de instrumenten uit die worden ingezet.

Eén van de nationale belangen is:

Een robuust netwerk van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.

Het Rijk wil investeringen in wegen meer in samenhang met spoorwegen en vaarwegen doen. Door de investeringen in de diverse modaliteiten (evenals maatregelen van decentrale overheden voor het openbaar vervoer en de fiets) als een integraal pakket te beschouwen, ontstaan kansen voor verbeteringen in het mobiliteitssysteem als geheel en versterking van multimodale knooppunten (voor personen en goederen) daarbinnen. Samenwerking tussen het Rijk, decentrale overheden en het bedrijfsleven is essentieel om deze knooppunten te realiseren.



Figuur 3.1: kaart landelijk hoofdspoorwegennet

De voorgenomen vervanging van de Steekterbrug past binnen het nationale belang van een robuust netwerk van (spoor)wegen en het integrale uitgangspunt, wat betreft samenhang weg en vaarweg, past daarbij.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De doorwerking van het ruimtelijk beleid wordt geregeld in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De inhoud van dit besluit is gebaseerd op de onderwerpen van het ruimtelijke beleid, die door het Rijk in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn vastgesteld. In het Barro wordt de borging van de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde geregeld, waaronder de in het plangebied gelegen Romeinse Limes. De provincies hebben op grond van het Barro de opdracht gekregen om voor alle gebieden de kernkwaliteiten verder uit te werken en voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Romeinse Limes de begrenzing nader te bepalen, en deze informatie te verwerken in een provinciale verordening.

3.1.3 Ladder duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Deze ladder stelt eisen aan de motivering van onder meer bestemmingsplannen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt.

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro dienen overheden bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen de volgende toelichting te geven:

- Een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien

- Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Artikel 1.1.1 van het Bro definieert 'stedelijke ontwikkeling' als volgt: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Op grond van jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (onder andere uitspraak van 18 februari 2015 inzake aanleg Rotterdamsebaan, zaaknummer 201400570/1/R6) geldt dat een aanpassing van een weg, zoals een brug, niet kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro. Dit betekent dat niet hoeft te worden voldaan aan de eisen uit artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro.

3.1.4 Conclusie

De vervanging van de Steekterbrug past binnen het nationale belang van een robuust netwerk van (spoor)wegen. De ontwikkeling is geen stedelijke ontwikkeling, zoals bedoeld in de Ladder voor duurzame verstedelijking. Tijdens eerder onderzoek in 1998, 2005 en 2008 is echter reeds vastgesteld dat de Romeinse Limesweg zich verder naar het zuiden buiten het plangebied bevindt. Tijdens het booronderzoek in 2005 en het onderhavige booronderzoek in 2015 zijn binnen het onderhavige plangebied geen archeologische indicatoren aangetroffen. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de brug past binnen het nationale ruimtelijk beleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale structuurvisie

De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) is de provinciale Structuurvisie en is vastgesteld op 9 juli 2014. In 2016 heeft de laatste actualisatie plaatsgevonden (vastgesteld op 14 december 2016). De VRM biedt geen vast omlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven.

De ontwikkeling van mobiliteit en de ontwikkeling van de bebouwde ruimte raken en versterken elkaar. De provincie koppelt de ruimtelijke ontwikkeling aan het op orde brengen en opwaarderen van het mobiliteitsnetwerk. De nog beschikbare capaciteit op dat netwerk helpt om keuzes te maken over verdichting en concentratie in de bebouwde ruimte. Zo wordt zowel het mobiliteitsnetwerk als de bebouwde ruimte beter benut. Het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid dragen beide bij aan de concurrentiekracht van Zuid-Holland. Het behalen en benutten van schaal- en clustervoordelen is daarbij een belangrijke voorwaarde voor een gevarieerde en innovatieve economie. Schaal- en clustervoordelen bepalen in hoge mate de agglomeratiekracht. Ze ontstaan bij een concentratie van wonen, werken en (kennis)voorzieningen in centra en vervoersknooppunten, en uitstekende verbindingen met en tussen die centra en knooppunten.

Mobiliteit

Voor mobiliteit stelt de provincie de behoefte van de mobiliteitsgebruiker centraal. Dit betekent zo veel mogelijk keuzevrijheid tussen vervoersalternatieven en een integrale benadering van het netwerk. Zo wil de provincie deur-tot-deurverplaatsingen optimaliseren. Het behoud van een goed mobiliteitssysteem vraagt om keuzes, gebaseerd op de vraag van de gebruiker, de afvlakkende groei van de personenmobiliteit, de groei van het goederenvervoer over een langere periode bezien en de toenemende verschillen tussen stad en landelijk gebied. De auto is veelal de dominante vervoerswijze, maar wordt geconfronteerd met een congestiedruk. De provincie wil het mobiliteitsnetwerk op orde krijgen en opwaarderen door:

- het mobiliteitsnetwerk compleet te maken;
- bestaande infrastructuur en OV-aanbod te behouden en te versterken;
- kansen te benutten door selectief te investeren en te stimuleren. De provincie richt zich in de eerste plaats op het oplossen van knelpunten, waarbij geldt: de grootste knelpunten eerst.

Verkeersveiligheid

Technologische ontwikkelingen kunnen een grotere verkeersveiligheid stimuleren. Navigatie- en veiligheidssystemen in de voertuigen verbeteren voortdurend. Denk aan rijdende auto's die ingrijpen als de afstand tot de voorganger te klein is. Het Rijk en de EU staan aan de lat om de auto-industrie te motiveren om deze systemen verder te ontwikkelen. De daling van het aantal verkeersslachtoffers stagneert. Om de daling verder te bevorderen, blijft de provincie werken aan oplossingen. Zij sluit aan bij de landelijke doelstellingen voor verkeersveiligheid. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn hoog. Dat rechtvaardigt een stevige overheidsinzet op verkeersveiligheid.

De inzet van de provincie richt zich op twee sporen: een veilige inrichting van de infrastructuur (Duurzaam Veilig) en gedragsbeïnvloeding (educatie en bewustwording). Onder een veilige inrichting valt onder meer de oversteekbaarheid

van provinciale wegen. Ook maatregelen voor landbouwverkeer zijn noodzakelijk.

Een betere verkeersveiligheid zorgt in de eerste plaats voor minder verkeersslachtoffers, maar ook voor minder incidentele files. Vaak worden incidentele files als storender ervaren dan de voorspelbare structurele files, waar mensen hun gedrag op kunnen aanpassen. Incident management blijft een speerpunt van de provincie. Daaronder wordt een vlotte afhandeling van aanrijdingen verstaan, waardoor de rijbaan snel weer vrijkomt.

Completering en betere benutting mobiliteitsnetwerk

De provincie benadert het mobiliteitssysteem als één geheel, waarin de verschillende modaliteiten optimaal worden verknoopt. Netwerken van verschillende overheden grijpen op elkaar in. De provincie wil het eigen netwerk op orde krijgen, opwaarderen en goed beheren en onderhouden. Daarbij ligt het primaat voor het verbeteren van personenvervoer in de dichtbevolkte gebieden bij de auto, het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de fiets. In dunbevolkte gebieden ligt het primaat bij de auto en wordt het OV-aanbod afgestemd op de vraag en de specifieke doelgroepen. Voor de mainport en greenport stimuleert de provincie multimodaal goederenvervoer. Mobiliteitspatronen zijn aan verandering onderhevig, bijvoorbeeld door ontwikkelingen als internetshopping. Innovaties zoals voertuiggeleiding en elektrisch vervoer kunnen zorgen voor schoner, stiller, veiliger en efficiënter vervoer, ook als mobiliteitspatronen veranderen. Welke ontwikkelingen en innovaties precies zullen ontstaan en doorzetten is nu niet te voorspellen. De provincie volgt ze nauwlettend, pakt waar nodig haar rol en betreft ze bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid. Het mobiliteitsnetwerk wordt compleet gemaakt en beter benut. Dat vindt plaats door:

- op orde brengen en opwaarderen van het netwerk;
- betere benutting infrastructuurnetwerk door afstemmen aanbod op vraag naar mobiliteit;
- verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.

Kwaliteitskaart

De kwaliteitskaart uit de Visie ruimte en mobiliteit bevat de belangrijkste kenmerken (richtpunten) van een gebied. Karakteristiek voor Zuid-Holland zijn de delta-, veen-, rivieren- en kustlandschappen. Deze moeten herkenbaar blijven. Een richtpunt beschrijft hoe de provincie Zuid-Holland kwaliteit van een gebied bij nieuwe ontwikkelingen willen behouden of versterken. Bij aanpassingen in het landschap, zoals bij woningbouw of aanleg van wegen, moet hiermee rekening worden gehouden. Een plan dat de kwaliteiten van een gebied versterkt is in ieders belang. Het plangebied geldt als (1) rivierklei en veen, (2) veen(weide)landschap, (3) provinciale weg, (4) stads- of dorpsrand en (5) fietsroute. Voor de vervanging van de Steekterbrug zijn de onderstaande richtpunten voor infrastructuur relevant.

Richtpunten infrastructuur:

- Nieuwe of aan te passen infrastructuur wordt altijd beschouwd als een integrale gebiedsopgave inclusief inpassingsvraagstukken. Hieronder wordt naast ligging in het landschap ook verstaan; zorgvuldig omgaan met doorlopende landschappelijke structuren, logische oplossingen voor doorgaande ecologische en recreatieve verbindingen en behoud van gebruiks- en beleevingswaarde van het omliggend gebied en logische verbinding met aansluitende infrastructuur.
- Een visuele relatie tussen weg en omgeving is gewenst. Waar wegen landschappelijke hoofdstructuren kruisen, dient de landschappelijke lijn als afzonderlijke structuur zichtbaar en herkenbaar te blijven. Deze 'contactpunten' (bijvoorbeeld tunnels, viaducten, aquaducten) worden met zorg ontworpen en komen terug in de beeldkwaliteitsparagraaf.
- Daar waar een weg tegelijkertijd de rand van bebouwing vormt, is extra aandacht vereist voor de kwaliteit van de stads- of dorpsrand, waaronder doorgaande verbindingen tussen stad en ommeland.

Gelet op de situatie kunnen de infrastructurele aanpassingen worden beschouwd als een inpassing. Het gaat om een gebiedseigen ontwikkeling, die past bij de schaal en maat van de bestaande weg en omgeving van de Steekterbrug. Ten behoeve van de vervanging van Steekterburg wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hiermee zal de visuele relatie tussen de weg en omgeving worden waarborgd. De nieuwe Steekterburg zal de doorgaande verbinding tussen stad en ommeland versterken en zullen er geen bestaande structuren en verbindingen verstoord worden.

3.2.2 Verordening Ruimte

De Verordening ruimte Zuid-Holland is in 2014 vastgesteld en in 2016 geactualiseerd in samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte. De visie bevat de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het ruimtelijk beleid is uitgewerkt in het Programma ruimte. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen.

Uitgangspunt beleid ruimtelijke kwaliteit: 'ja, mits'

Gebiedsgericht sturen op ruimtelijke kwaliteit betekent voor de provincie richting en ruimte geven aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Het kwaliteitsbeleid gaat uit van 'ja, mits': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en geldt in principe voor het grondgebied van de gehele provincie, dat wil zeggen zowel de groene ruimte als de bebouwde ruimte. De provincie hanteert hier het handelingskader ruimtelijke kwaliteit: een benadering die enerzijds onderscheidt maakt in drie soorten ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe bebouwing of nieuw gebruik van grond of bebouwing) naar gelang hun impact op de omgeving en anderzijds de realisatie van bepaalde soorten ruimtelijke ontwikkelingen uitsluit in

gebieden met een bepaalde beschermingscategorie.

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen in het gebied buiten bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) zijn op basis van artikel 2.1.1 van de verordening pas mogelijk als na toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat dit binnen bestaand stads- en dorpsgebied niet mogelijk is.

Drie soorten ruimtelijke ontwikkelingen

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen twee uitgangspunten:

- een kleinschalige ontwikkeling heeft in beginsel minder ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten dan een grootschalige ontwikkeling en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid,
- hoe hoger en specifieker de kwaliteit van een gebied is, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen.

In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkelingen:

1. Inpassing. Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, die past bij de schaal en de maat van de bestaande kenmerken van een gebied. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks en wordt voldaan aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met topkwaliteit.
2. Aanpassing. Dit betreft een gebiedsvreemde ontwikkeling van relatief beperkte omvang, of een (gebiedseigen dan wel gebiedsvreemde) ontwikkeling die niet past bij de schaal en maat van het landschap. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat.
3. Transformatie. Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat. Bij transformatie-opgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen, een kwalitatief optimaal resultaat inclusief een maatschappelijke tegenprestatie.

Provinciale vaarweg

Om een vlotte en veilige doorvaart van de scheepvaart te waarborgen, moet worden gegarandeerd, dat nieuwe ontwikkelingen langs de provinciale vaarwegen de doorvaart van de scheepvaart niet belemmeren, de zichtlijnen voor de scheepvaart en voor bedienings- en begeleidingsobjecten niet hinderen en de toegankelijkheid voor hulpdiensten vanaf de wal niet hinderen. In de nieuwe Steekterbrug blijft de bestaande doorvaarthoogte en doorvaartbreedte gehandhaafd. Daarmee is een vlotte en veilige doorvaart van de scheepvaart gewaarborgd. Daarnaast is de vaarweg geborgd in het bestemmingsplan door middel van een bestemming.

Vrijwaringszone provinciale vaarwegen

Het komt incidenteel voor dat gemeenten onvoldoende belang hechten aan de veiligheid op de vaarweg. Vaker gebeurt het dat initiatiefnemers voor ruimtelijke plannen die mogelijk conflicteren met een vlotte en veilige doorvaart op de vaarweg, per abuis niet tijdig in overleg treden met de vaarwegbeheerder. Dit risico neemt toe door de inwerkingtreding van de Wabo, waardoor gemeenten vaker binnen korte tijd een ruimtelijke onderbouwing moeten opstellen voor een omgevingsvergunning, indien wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Gezien deze omstandigheden is er onvoldoende zekerheid dat bovenstaand beleid omtrent vlotte en veilige doorvaart in voldoende mate wordt nageleefd zonder nadere regelgeving. Vanwege de provinciale verantwoordelijkheid voor de veiligheid op de provinciale vaarwegen wordt daarom ook de ruimte langs die vaarwegen in deze verordening proactief geregeld door middel van de aanduiding 'Vrijwaringszone provinciale vaarwegen'

Provinciale waterkering

In artikel 2.4 van de Waterwet is bepaald dat bij provinciale verordening regionale waterkeringen worden aangewezen en dat daarbij een veiligheidsnorm wordt vastgelegd. De provincie Zuid-Holland heeft voor ruim 2000 kilometer aan regionale waterkeringen in de provinciale waterverordeningen een veiligheidsnorm vastgesteld. In verband met de ruimtelijke doorwerking zijn de regionale waterkeringen op kaart 11 (waterveiligheid) van de Verordening ruimte weergegeven. Op grond van artikel 2.4.2. van de Verordening ruimte dient de regionale waterkering in het bestemmingsplan als zodanig te worden bestemd. Zodoende is de waterkering meegenomen in het bestemmingsplan. De bescherming van de regionale waterkeringen is derhalve geborgd. Bij de watervergunningverlening zal rekening moeten worden gehouden met de waterkering.

Cultuurhistorie: molenbiotoop

Op grond van artikel 2.3.5 van de verordening geldt dat een bestemmingsplan voor gronden gelegen binnen de molenbiotoop van traditionele windmolens in voldoende mate de vrije windvang en het zicht op de molen moet garanderen. Hiertoe zijn voorwaarden in de verordening opgenomen over bebouwing binnen een straal van 100 meter en een straal van 100 tot 400 meter.

De volgende voorwaarden gelden:

- a. binnen een straal van 100 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, wordt geen nieuwe bebouwing opgericht of beplanting aangebracht, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wijk;
- b. binnen een straal van 100 tot 400 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, gelden de volgende

hoogtebeperkingen voor bebouwing en beplanting:

1. voor zover dit gebied is gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte niet meer dan 1/100ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek;
2. voor zover dit gebied is gelegen binnen bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte van bebouwing en beplanting niet meer dan 1/30ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek.

De Provinciale Structuurvisie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte ziet de molenbiotoop van de Eendracht, de Hefbrug en de Limes als cultuurhistorische elementen. De vervanging wordt gerealiseerd binnen de straal 100–400 meter van deze molenbiotoop, zowel binnen als buiten bestaand stads- en dorpsgebied, maar voldoet aan de gestelde voorwaarden. Het vrije zicht op de molen wordt niet ontnomen. Middels een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – molenbiotoop 400 meter' is bescherming van de molenbiotoop in dit bestemmingsplan geborgd.

3.2.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het plan niet in strijd is met het provinciaal belang, zoals verwoord in de desbetreffende artikelen in de provinciale verordening.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Transformatievisie Oude Rijnzone 2020

De regionale visie op het vormgeven van de transformatie van de Oude Rijnzone is beschreven in de Transformatievisie 2020. Meer dan zeventig belanghebbende partijen zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van deze toekomstvisie. Voor de Oude Rijnzone zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Versterking van groenblauwe kwaliteit, met name in de verbindingen tussen de Oude Rijnzone en het omliggende Groene Hart;
- Herstructurering en transformatie die moet leiden tot ruimtewinst;
- Nieuwe locaties voor wonen en werken;
- Benutten van en investeren in infrastructuur.

3.3.2 Conclusie

De Steekterbrug maakt geen expliciet onderdeel uit van de "Transformatievisie Oude Rijnzone", maar past bij de in de visie geformuleerde doelstellingen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031

De structuurvisie 2031 (vastgesteld 11 juni 2013) is een visie op de ruimtelijke structuur van Alphen aan den Rijn in 2031. Met deze visie geeft de gemeente richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente.

Alphen aan den Rijn stelt het doel in 2031 een vitale, duurzame en gezonde gemeente te zijn. Om deze doelstelling te realiseren worden de watergangen van de Oude Rijn, Gouwe en Heimanswetering aan het verkeer en vervoersnetwerk van Alphen aan de Rijn toegevoegd. Op lokaal schaalniveau liggen er mogelijkheden voor personenvervoer door middel van watertaxi's en distributie van goederen of afval over het water. Op een hoger schaalniveau kan door (uitbouw van) de aanwezige overslagterminal een groot aandeel van het (boven-)regionale goederentransport via de weg effectief worden overgebracht naar de binnenvaart. Schonere, groene brandstoffen zullen ook in deze sector tot een verduurzaming leiden.

Daarnaast is het noodzakelijk om het verkeer meer en eerder naar de randen van de stad te leiden. In het kader van deze opgave wordt een buitenring (Stadsring) voor extern verkeer om Alphen aan den Rijn heen gerealiseerd. Het externe verkeer uit de bedrijventerreinen (west) en woonwijken zuid wordt zodoende niet opnieuw de stad in geleid, maar maakt gebruik van de rondweg. De wegen in het gebied binnen de Stadsring krijgen meer functie voor het verblijven en het ontsluiten van directe bestemmingen in het gebied. Het fietsen langs deze routes wordt aangenamer en sneller. De verbreding van de N207, waar de Steekterbrug onderdeel van uitmaakt, is één van de maatregelen voor het realiseren van de Stadsring. De toekomstige verkeersstructuur wordt verder beschreven in de in 2013 vastgestelde Structuurvisie Verkeer en Vervoer.

Tot slot, wil Alphen aan den Rijn zich, met het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Steekterpoort, presenteren als belangrijk economisch centrum van de regio en voorloper in de ontwikkeling van een duurzame logistieke sector. Het bedrijventerrein, dat ten zuidoosten ligt van de Steekterbrug, moet een herkenbare entree vormen aan de rand van de stad.

3.4.2 Structuurvisie Verkeer en Vervoer

Op 11 juli 2013 is de Structuurvisie Verkeer en Vervoer vastgesteld. Deze visie beschrijft het wensbeeld van de toekomstige verkeersstructuur in de stad Alphen aan den Rijn tot 2025.

De visie is gebaseerd op het scenario Stadsring. Hierin leidt een geheel aan maatregelen waaronder de rondweg het autoverkeer meer en eerder naar de randen van de stad en wordt het fietsgebruik bevordert op de korte verplaatsingen. De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto neemt toe. De vervanging van de Steekterbrug is één van de maatregelen. De visie beschrijft dat op de brug naast de regionale weg N207 een lokale weg nodig is voor de Stadsring. Deze vormt een directe verbinding tussen de Hefbrug en Oranje Nassaubrug. Door de vernieuwing van de Steekterbrug liggen er kansen om bij de noodzakelijke brugverbreding, rekening te houden met de gemeentelijke verkeersstructuur.

3.4.3 Duurzaamheidsprogramma

Duurzaamheid is een belangrijk speerpunt van de gemeente Alphen aan den Rijn. De afgelopen jaren is in de voormalige gemeenten Alphen aan den Rijn, Boskoop en Rijnwoude al stevig ingezet op duurzaamheid. Het duurzaamheidsprogramma 2014–2020 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma is op 24 september 2015 door de gemeenteraad vastgesteld en is leidend voor de uitvoering van duurzaamheid binnen de gemeente.

Centraal in het beleid staat: wat is de duurzaamheidsambitie van de gemeente en wat willen we bereiken voor de periode 2014 t/m 2020. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in enerzijds ambities van de gemeentelijke organisatie en anderzijds ambities voor de Alphense samenleving. Voor het behalen van deze ambities is de gemeente afhankelijk van de samenleving als geheel. De gemeente stimuleert en faciliteert; “Een duurzaam Alphen aan den Rijn bereiken we samen”. De stip op de horizon is: “In 2050 is de samenleving van Alphen aan den Rijn fossiele brandstofvrij en energie- en CO2-neutraal”. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma “Spoorboekje van A naar D: werken aan het (duurzaamheids)spoor” zijn per ambitie projecten benoemd die de komende jaren uitgevoerd worden om bij te dragen aan het behalen van de ambities.

De gemeente benadert en stimuleert woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, architecten en aannemers om aan de richtlijnen van Duurzaam Bouwen te voldoen. Het software instrument 'GPR-Gebouw' wordt gratis ter beschikking gesteld door de gemeente. Dit instrument ondersteunt de realisatie van duurzaam bouwen.

Duurzaamheid Steekterbrug

Ten tijde van de aanbesteding van de uitvoering van de vervanging van de Steekterbrug wordt aandacht besteed aan:

- Energie en Klimaat: beperking van het energiegebruik door te kiezen voor een energiearme oplossing, mede door energieopwekking;
- Materialen & Grondstoffen: zo min mogelijk gebruik van materialen, toepassing alternatieve materialen en nieuwe technologie (CO2-reductie kan hier ook onder worden geschaard), gerecyclede grondstoffen, zo efficiënt mogelijk transport (zo veel mogelijk over water met zo kort mogelijke transportafstanden)
- Leefomgeving: Bij de uitvoering is daarnaast ook het thema Leefomgeving relevant. Hieronder valt: beperken hinder tijdens de uitvoering, handhaven/herbouw opstellen, compenseren negatieve inbreuken voor bewoners in het plangebied.

3.4.4 Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de vervanging van de Steekterbrug past bij het gemeentelijke beleid.

bestemmingsplan Steekterbrug 2018 – Toelichting
NL.IMRO.0484.B146stekterbrug-ON01
ontwerp

Hoofdstuk 4 Milieu- en andere planologische aspecten

In dit hoofdstuk worden de relevante milieu- en andere planologische aspecten aan de orde gesteld. In paragraaf 4.1 wordt de aanleiding, opzet en procedure ten behoeve van de milieueffectrapportage voor het voorliggende bestemmingsplan beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten op basis van de resultaten van de MER.

4.1 Besluit milieueffectrapportage

4.1.1 Kader

De wettelijke bepalingen ten aanzien van de m.e.r.-plicht zijn opgenomen in hoofdstuk 7 van de Wet

Milieubeheer. De Europese Unie heeft in de richtlijn m.e.r. (2011/92/EU) aangegeven bij welke activiteiten er zeer waarschijnlijk sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. In de Wet milieubeheer is in artikel 7.2 aangegeven dat voor dergelijke activiteiten mogelijk een m.e.r.-plicht geldt. De in de Europese Richtlijn genoemde activiteiten zijn door de Nederlandse wetgever overgenomen en verwerkt in het Besluit milieueffectrapportage.

De directe verplichting voor een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage, de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden én de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit milieueffectrapportage aangewezen wettelijke plannen of besluiten.

Daarnaast kan een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn op basis van het Besluit milieueffectrapportage. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage, de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r.-procedure nodig.

Voor activiteiten onder de drempelwaarde van onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage bestaat (naar aanleiding van het arrest van het Europees Hof van Justitie van 12 oktober 2010) sinds de wijziging van het Besluit milieueffectrapportage van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Ook daarbij concludeert het bevoegd gezag of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig.

4.1.2 Beoordeling

Op basis van de toetsing van de activiteiten aan bijlagen C en D, is de activiteit wettelijk gezien vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig. Tegelijkertijd heeft de initiatiefnemer (provincie Zuid-Holland) aangegeven voor de activiteit toch een MER op te stellen. Nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uit te sluiten. Daarmee is die activiteit volgens de Wet milieubeheer art 7.16 lid 3 en 7.18 onder a m.e.r.-plichtig.

Ten behoeve van het voornemen is een MER opgesteld en ligt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage. In het MER zijn de milieueffecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht door een beschrijving en beoordeling van de effecten.

De onderstaande tabel 4.1 geeft een totaaloverzicht van de permanente en tijdelijke effecten van de vervanging van de Steekterbrug na het nemen van mitigerende maatregelen. Per aspect is bepaald hoe de nieuwe brug scoort ten opzichte van de referentiesituatie (bestaande situatie). De referentiesituatie geeft aan hoe de milieusituatie in het studiegebied zich ontwikkelt tot 2030, zonder dat de Steekterbrug vervangen wordt, op basis van de huidige situatie (2017) en autonome ontwikkelingen (projecten en plannen waarover al besloten is). Een beschrijving van de referentiesituatie en de autonome ontwikkelingen is in het MER te vinden.

Milieuthema en criterium	Effectscore
Geluid	
Ernstig geluidgehinderden en slaapgestoorden	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Luchtkwaliteit	
Maximale concentraties NO2 en PM10, PM2,5	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Aantal gevoelige bestemmingen in concentratieklassen	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect

Trillingen	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Externe veiligheid	
Plaatsgebonden risico	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Groepsrisico	Licht positief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend
Ruimtegebruik en functionaliteit	
Wonen	Licht negatief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend
Agrarisch	Licht negatief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend
Recreatie	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Sociale aspecten	
Sociale veiligheid	Licht negatief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend
Visuele hinder (indringing)	Licht negatief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend
Barrièrewerking	Licht positief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend
Landschap en cultuurhistorie	
Waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische structuren	Licht negatief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend
Waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen	Negatief effect, van groot belang, permanent of overal optredend
Archeologie	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Duurzaamheid en klimaat	Geen effectscore
Natuur	
Gebieden	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Soorten (na mitigatie)	
Vleermuizen	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Vogels	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Vissen	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Water	
Waterkwantiteit	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Waterkwaliteit	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Waterveiligheid	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Bodem	
Verontreinigingen / bodemkwaliteit	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect

Bereikbaarheid en verkeer	
Verandering verkeersintensiteiten	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Doorstroming wegennet	Neutraal, geen of geen noemenswaardig effect
Verkeersveiligheid	Licht positief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend
Directheid	Licht positief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend
Barrièrewerking (oversteekbaarheid)	Licht positief effect, van beperkt belang, tijdelijk of lokaal optredend

Tabel 4.1: effectscores MER

4.1.3 Conclusie

In het MER is geconstateerd dat de vervanging van de Steekterbrug niet leidt tot negatieve effecten op het milieu. De resultaten van de verschillende onderzoeken die in het kader van de MER zijn uitgevoerd, zijn per aspect hieronder weergegeven.

4.2 Bodemkwaliteit

4.2.1 Wettelijk kader

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd op de planlocatie. Middels dit onderzoek kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het plangebied bij elkaar passen.

In het kader van de beoogde ontwikkeling is onderzocht of de vervanging van de Steekterbrug en aanpassingen van de aansluitingen omliggende verontreinigingslocaties doorsnijden. Hiertoe is gebruik gemaakt van het (Water)bodem- en verhardingsonderzoek (Tauw, 2015) in bijlage 4.

4.2.2 Beschouwing

Uit het onderzoek blijkt dat in de grond ter plaatse van de wegbermen maximaal licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK, PCB en / of minerale olie zijn aangetoond. De (indicatieve) kwaliteit van de vrijkomende grond varieert van altijd toepasbaar tot klasse industrie. In de grond ter plaatse van het terrein ten noordwesten van de Steekterbrug (noordelijk landhoofd) zijn maximaal licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en / of minerale olie aangetoond. Op basis van een indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit varieert de kwaliteit van de vrijkomende grond van altijd toepasbaar tot klasse industrie.

Ten zuidoosten van de Steekterbrug zijn in de grond onder het verhardingsmateriaal licht verhoogde gehalten aan zware metalen aangetoond. Ten noorden van de Steekterbrug zijn geen verhoogde gehalten in de grond onder het verhardingsmateriaal aangetoond. De (indicatieve) kwaliteit van de vrijkomende grond onder het verhardingsmateriaal varieert van altijd toepasbaar tot klasse wonen.

Op basis van het onderzoek zijn er geen bodemhygiënische redenen, die een beletsel of beperking vormen ten aanzien van de reconstructie van de Steekterbrug en de beoogde herinrichting van de omgeving.

4.2.3 Conclusie

Het plan voldoet vanuit het aspect bodemkwaliteit aan een goede ruimtelijke ordening.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit, als een wijziging van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5.2), in werking getreden. Daarin zijn de Europese richtlijnen voor de luchtkwaliteit geïmplementeerd en is opgenomen dat luchtkwaliteitseisen geen belemmering meer vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project "niet in betekende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging;

- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

NIBM

De luchtkwaliteit wordt beïnvloed door de verkeersintensiteit en door de aanwezigheid van industrie. Het gaat om luchtverontreiniging door zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof), koolmonoxide en benzeen. Of een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekenende mate (luchtkwaliteitseisen)'. Deze 'nibmprojecten' mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en zonder luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd worden. Met de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) per 1 augustus 2009, dragen projecten "niet in betekenende mate" bij als de 3% grens niet wordt overschreden. Deze is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor fijn stof of stikstofdioxide. Dit komt overeen met 1,2 microgram per m³. Daarnaast zijn verschillende ontwikkelingen specifiek genoemd in de Ministeriële regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen', waaronder woningbouw tot 3000 woningen.

In 2017 is door Royal HaskoningDHV onderzocht of de veranderingen die door middel van dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zorgen voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast is onderzocht of op dit moment en in de toekomst de grenswaarden uit de Wet milieubeheer worden overschreden (zie bijlage 5).

In de notitie in bijlage 10 zijn effecten in de vorm van stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden in kaart gebracht.

4.3.2 Beschouwing

De vervanging van de brug leidt niet tot overschrijdingen van de jaargemiddelde NO₂, PM₁₀, en PM_{2,5} grenswaarden. De jaargemiddelde NO₂-concentraties zijn het meest onderscheidend en daarom als indicator voor de effectbeoordeling gekozen. De maximale concentratie NO₂ is in de referentiesituatie 17,6 µg/m³. In de plansituatie ligt deze waarde 0,6 µg/m³ hoger op 18,2 µg/m³. Deze toename is kleiner dan de 1,2 µg/m³ en draagt hiermee niet in betekenende mate (NIBM) bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het studiegebied bevat 63 gevoelige bestemmingen. Hiervoor geldt dat in de voorkeursvariant de jaargemiddelde concentratie NO₂ ter hoogte van de meeste gevoelige bestemmingen gelijk blijft (zie tabel 4.2.). Er is voor meer gevoelige bestemmingen sprake van een afname van de jaargemiddelde concentratie NO₂ dan een toename. De toename bedraagt maximaal 1,1 µg/m³.

Concentratieklasse	Aantal gevoelige bestemmingen binnen concentratieklasse		
	NO ₂ jaargemiddeld	PM ₁₀ jaargemiddeld	PM _{2,5} jaargemiddeld
Toename > 1,0 µg/m ³	2	0	0
Toename 0,5 – 1,0 µg/m ³	0	0	0
Toename 0,1 – 0,5 µg/m ³	7	9	2
Geen toe- of afname	41	43	61
Afname 0,1 – 0,5 µg/m ³	12	11	0
Afname 0,5 – 1,0 µg/m ³	1	0	0
Afname > 1,0 µg/m ³	0	0	0

Tabel 4.2: Aantal gevoelige bestemmingen binnen planeffect klassen in voorkeursvariant (2030)

4.3.3 Conclusie

Waar er sprake is van een toename van de NO₂-concentratie geldt dat de grenswaarden niet wordt overschreden. Daarnaast laat het onderzoek zien dat er op een beperkt aantal gevoelige bestemmingen een kleine verandering van de jaargemiddelde NO₂ concentratie optreedt. Het plan voldoet daarmee vanuit het aspect luchtkwaliteit aan een goede ruimtelijke ordening.

4.4 Geluidhinder

4.4.1 Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van bestaande en nieuw te bouwen geluidgevoelige objecten ten gevolge van de wijziging van een weg. In 2017 is door Royal HaskoningDHV derhalve akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek is toetsen of wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden van de Wet geluidhinder ten behoeve het bestemmingsplan (zie bijlage 6).

4.4.2 Beschouwing

Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige objecten wordt het aantal (ernstig) geluidgehinderden bepaald. Het aantal (ernstig) gehinderden is afhankelijk van de hoogte van de geluidbelasting over de etmaalperiode (Lden).

Als gevolg van de vervanging van de Steekterbrug neemt het aantal (ernstig) gehinderden met 5% af ten opzichte van de bestaande situatie. De afname treedt op omdat op de nieuwe Steekterbrug naar het oosten wordt verbreed en hiermee een verschuiving plaatsvindt van het zwaartepunt van de verkeersstromen naar de oostzijde. Aan deze zijde bevinden zich minder woningen dan aan de westzijde van de brug. Per saldo neemt het aantal gehinderden af.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat aan de westzijde een 1,5 meter hoog scherm nodig is om te voldoen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Aan de oostzijde is een scherm nodig van 2,5 meter hoog om de overschrijdingen zoveel mogelijk weg te nemen. De provincie heeft naar aanleiding hiervan besloten om aan de westzijde een geluidsscherm met een hoogte van 1,5 meter aan te leggen en aan de oostzijde een geluidsscherm met een hoogte van 2,5 meter, in plaats van 1,5 meter hoog zoals in de huidige situatie.

Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het achtergrondrapport geluid, welke als bijlage 6 bij dit bestemmingsplan is opgenomen. Het effect op geluidsgevoelige objecten zal hierdoor positiever worden.

4.4.3 Conclusie

Met de aanleg van een geluidsscherm aan de westzijde van de brug en een verhoging van het geluidsscherm aan de oostzijde voldoet het plan vanuit het aspect geluid aan een goede ruimtelijke ordening.

Wel is er voor de volgende geluidsgevoelige bestemmingen een hogere waarde besluit nodig:

- Kortsteekterweg 62: dit besluit loopt via het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV), omdat het een saneringswoning betreft.
- Gouwstraat 60: dit besluit loopt via de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR), omdat het een provinciale weg betreft.

Voor de te amoveren woningen aan de Kortsteekterweg 63a/b is in het kader van dit bestemmingsplan nog geen procedure hogere grenswaarde nodig. Voor deze woningen wordt een apart bestemmingsplan vastgesteld. Het hogere waarde besluit vindt pas plaats, nadat hiervoor het op te stellen bestemmingsplan in procedure wordt gebracht.

4.5 Trillingen

4.5.1 Wettelijk kader

In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is.

De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling. In de MER zijn de effecten als gevolg van mogelijke trillingen in de gebruiksfase beschreven.

4.5.2 Beschouwing

Als gevolg van de vervanging van de Steekterbrug en aanverwante infrastructurele maatregelen neemt het verkeer niet toe ten opzichte van de referentiesituatie. De brug wordt breder in de oostelijke richting, waardoor aan deze kant de brug dichters op de woningen komt te liggen. Echter aan de westkant ondervinden de woningen minder trillingshinder van het verkeer doordat het verkeer meer oostelijk komt te rijden. De woning aan de Kortsteekterweg wordt verplaatst waardoor de afstand ten opzichte van de weg nagenoeg niet anders wordt dan in de referentiesituatie.

4.5.3 Conclusie

We concluderen dat de mate van hinder als gevolg van trillingen niet verandert. Het plan voldoet daarmee vanuit het aspect trillingen aan een goede ruimtelijke ordening.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Wettelijk kader

Landelijk beleid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen voor derden. Het gaat daarbij zowel om het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water, spoor en buisleidingen) als om inrichtingen met opslag, productie en/of gebruik van gevaarlijke stoffen. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn risicomaten met

bijbehorende risiconormen opgenomen voor respectievelijk inrichtingen en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het externe veiligheidsbeleid kent twee risicomaten, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de overlijdenskans per jaar als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij een ongeval. Dit kan op een kaart worden weergegeven met behulp van contouren. Het groepsrisico betreft de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt met behulp van een diagram weergegeven. Bovendien geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht, waarbij het bevoegd gezag verplicht wordt gesteld om advies in te winnen bij hulpverleningsdiensten omtrent aspecten als hulpverlening en zelfredzaamheid.

Provinciaal beleid

De provincie Zuid-Holland ambieert een veilig Zuid-Holland. In de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit staat dat de provincie inzet op het 'beschermen van grote groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen en met luchtvaart'. Risicovolle activiteiten worden zoveel mogelijk geclusterd op geschikte terreinen en aan daarvoor geschikte transportassen.

De provincie Zuid-Holland heeft een 'Beleidsregel groepsrisico en ruimtelijke ordening' (Provinciaal Blad, nr. 168, 14 januari 2015) vastgesteld. De hoogte van het groepsrisico speelt in deze beleidsregel een belangrijke rol. Het beleid is met name erop gericht om te voorkomen dat door ruimtelijke ontwikkelingen het groepsrisico toeneemt en in de eindsituatie boven de oriëntatiewaarde ligt (of als er aanleiding is om dat te verwachten). Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland in haar beleidsregel aangegeven dat 'bereikbaarheid' en 'bluswatervoorzieningen' (voor de hulpdiensten) en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid minimaal op orde moeten zijn om het groepsrisico bij ruimtelijke plannen te kunnen verantwoorden.

Gemeentelijk beleid

In de raadsvergadering van 21 april 2016 is de "Beleidsvisie externe veiligheid Alphen aan den Rijn 2016–2020" vastgesteld. In deze beleidsvisie zijn concrete kaders opgenomen hoe om te gaan met externe veiligheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen bepaalde zones van risicobronnen. Voor plannen die buiten deze specifieke zones zijn gelegen geldt een standaard verantwoordingsparagraaf welke opgenomen is in paragraaf 4.3.3. van de Beleidsvisie Externe veiligheid.

In deze paragraaf is aangegeven dat buiten de aangegeven zones alleen zogenaamde 'toxische scenario's' relevant zijn. Het gaat dan om toxische (rook)gassen die zich over een groot gebied kunnen verspreiden. In dat geval is het belangrijk om te schuilen en niet direct aan de toxische (rook)gassen te worden blootgesteld. Zoals ook in de algemene crisiscommunicatie wordt vermeld moet men in dat geval naar binnen, ramen en deuren sluiten en de mechanische ventilatie uitschakelen. Om dit laatste mogelijk te maken wordt voor nieuwe gebouwen waar mensen kunnen verblijven in de voorschriften van de bouwvergunning opgenomen dat de mechanische ventilatie met één druk op de knop kan worden uitgeschakeld (dit kan ook worden bereikt door de stekker van de ventilatie op een makkelijk bereikbare plek te situeren).

De aanleg en het gebruik van de weg/brug betekent dat de weg N207 (gedeeltelijk) wordt verlegd. Aangezien over deze weg vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, heeft deze verlegging mogelijk invloed op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van de weg. Daarom is er een veiligheidsstudie uitgevoerd (zie bijlage 7).

4.6.2 Beschouwing

Op basis van de resultaten uit het onderzoek blijkt dat de N207 geen risico (PR 10–6) contour heeft. Dit geldt zowel voor de huidige situatie, de autonome situatie als in de voorgenomen ontwikkeling. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van de Steekterbrug.

Op basis van de resultaten uit het onderzoek blijkt dat het groepsrisico licht afneemt ten opzichte de referentiesituatie. Deze afname is te verklaren doordat de nieuwe Steekterbrug iets verlegd is naar het oosten en er daarmee voor zorgt dat de N207 verder van de dichte bevolking ten westen van brug komt te liggen. Tevens blijft het groepsrisico ba vervanig van de Steekterbrug onder de oriëntatiewaarde. Omdat het groepsrisico in de toekomstige situatie kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde is, is conform de Beleidsregel EV-beoordeling geen verantwoording van het groepsrisico vereist.

4.6.3 Conclusie

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat het plan geen nadelige effecten heeft op de criteria plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarmee voldoet de vervanging van de Steekterbrug aan het bovenstaande beleid en een goede ruimtelijke ordening.

4.7 Archeologie

4.7.1 Wettelijk kader

Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als zeer waardevol beschouwd: archeologisch erfgoed betreft onvervangbaar onderdeel van ons cultureel erfgoed. De Erfgoedwet legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed bij de gemeente. De taken in het kader van de Erfgoedwet behelzen o.a. het meewegen van archeologie in de besluiten op het gebied van de Ruimtelijke Ordening (zoals omgevingsvergunning) en de koppeling tussen bestemmingsplannen en archeologische waarden en verwachtingen.

De Erfgoedwet verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van voorschriften in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van een omgevingsvergunning voor bodemverstorende activiteiten in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt. Deze voorschriften kunnen betrekking hebben op archeologisch vooronderzoek dat de aanvrager van de vergunning moet laten uitvoeren. Aan de vergunning zelf kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden, met als uiterste de verplichting tot plaanpassing of het laten verrichten van een opgraving.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft in 2014 de archeologische verwachtingen- en beleidskaart laten opstellen. Aan de hand van de verwachtingen- en beleidskaart is per gebied bepaald of en wanneer archeologisch (voor)onderzoek verplicht is. Wanneer een archeologisch onderzoek niet verplicht is, zijn er geen belemmeringen van archeologische aard voor de voorgenomen ontwikkelingen. Wanneer een archeologisch onderzoek verplicht is, dienen verschillende stappen van onderzoek en besluitvorming gevolgd te worden. Deze stappen worden beschreven in de cyclus van de Archeologische Monumentenzorg.

De nieuwe Steekterbrug ligt in een gebied met de 'Waarde – archeologie 3'. Dit betreft gebieden met een hoge archeologische verwachting. Binnen deze zone gaat het om historische dorpslinten, de limeszone en de hoge oeverafzettingen en stroomgordels langs de Rijn en de aangrenzende wat lagere delen van de stroomgordels. Deze gebieden waren vanwege hun hoge (semi)droge ligging gunstige vestigingsplaatsen. Vondsten in dit gebied duiden op bewoning vanaf de late steentijd tot in de nieuwe tijd. Bij een verstoring met een oppervlakte groter dan 100 m² en dieper dan 30 cm (WA3) of 50 cm (WA3a) is archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Op basis van nieuwe onderzoeken kan een vastgestelde archeologische verwachting bijgesteld worden naar een hogere of een lagere waarde. Wanneer volgens de beleidskaart een archeologisch onderzoek verplicht is, maar de gemeente beschikt over informatie waaruit blijkt dat binnen een plangebied de archeologische verwachting naar beneden bijgesteld kan worden, kan van de verplichting afgezien worden.

In het kader van de voorgenomen werkzaamheden is er een archeologisch verkennend onderzoek uitgevoerd door Vestigia. De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 8.

4.7.2 Beschouwing

Uit het verkennend booronderzoek blijkt dat in het plangebied de kans op aantreffen van (intacte) archeologische vondsten zeer klein is. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling geen effect heeft op archeologische waarden.

Om archeologische waarden te waarborgen is in dit bestemmingsplan een dubbelbestemming Waarde-Archeologie 3 opgenomen. Hiermee zijn voor de benoemde archeologische waarden specifieke regels ten aanzien van ingrepen in de grond opgenomen. Indien bij werkzaamheden de gestelde criteria worden overschreden dan is het uitvoeren van een archeologisch onderzoek noodzakelijk.

4.7.3 Conclusie

Het plan voldoet vanuit het aspect archeologie aan een goede ruimtelijke ordening.

4.8 Landschap en Cultuurhistorie

4.8.1 Wettelijk kader

Het gemeentelijk erfgoedbeleid, de visie 'Hart voor Erfgoed' (2016–2020) en de Beleidsbrief Erfgoed uit 2016, legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed zoveel mogelijk bij het erfgoedveld zelf. De visie is opgesteld door het erfgoedveld zelf. De visie geeft tal van aanbevelingen. Mede op basis van deze aanbevelingen is de Beleidsbrief Erfgoed opgesteld door de GS van de provincie Zuid-Holland. In de beleidsbrief zijn de prioriteiten van het beleid en de gemaakte keuzen duidelijk gemaakt. Met de uitvoering van de actiepunten uit de Beleidsbrief Erfgoed krijgt het erfgoedverleden in Alphen aan den Rijn een nieuwe impuls. Het gaat daarbij niet alleen om het behouden en zichtbaar maken van wat er is, maar ook om het verleden te gebruiken als inspiratiebron voor nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen en herbestemmingen in de toekomst.

Vanuit de Welstandsnota gelden bij aanpassingen aan cultureel erfgoed de volgende algemene uitgangspunten:

- wijzigingen spelen in beginsel een ondergeschikte rol in het aanzien van het object en zijn in stijl, maat, schaal en detaillering zorgvuldig afgestemd op (cultuurhistorische delen van) het object;
- bij aanpassingen blijft de hoofdvorm van het gebouw duidelijk herkenbaar;
- het zicht op het monument of ander erfgoed vrij laten.

De cultuurhistorische kaart van de provincie Zuid-Holland geeft een overzicht (op hoofdlijnen) van cultuurhistorische kenmerken en waarden in de provincie. De cultuurhistorische kaart – ook aangeduid als Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) – kent drie verschillende thema's: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap.

Ook op nationaal niveau (Erfgoedwet) wordt, net als op gemeentelijk niveau, de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed zoveel mogelijk bij het erfgoedveld zelf gelegd: musea, collectiebeheerders, archeologen, eigenaren en daarnaast ook (lokale) overheden. Bepaalde onderdelen van de wettelijke bescherming van het cultureel erfgoed verhuizen naar de nieuwe Omgevingswet. De vuistregel hierbij is: duiding van erfgoed in de Erfgoedwet, omgang met erfgoed in de fysieke leefomgeving in de Omgevingswet.

Er is onderzocht wat de effecten van de verbreding van de vervanging van de Steekterbrug op de landschappelijke structuur en de beleving zijn. Ook is beoordeeld wat de effecten zijn op aanwezige cultuurhistorische elementen in het gebied. De resultaten zijn terug te vinden in de MER.

4.8.2 Beschouwing

Voor de vervanging van de Steekterbrug treden er negatieve effecten op voor de beleving van de landschappelijke en cultuurhistorische structuur. Dit komt met name door de verbreding van de Steekterbrug waardoor een grotere knip in de oost-westgerichte landschappelijke structuur ontstaat en hierdoor de beleving van het kruisen van de belangrijke Oude Rijnstructuur wordt aangetast.

Daarnaast zorgt de verbreding van de brug ervoor dat de boerderij (en het erf), daterend uit 1887, aan de Kortsteekweg 63 ten noordoosten verdwijnt.

De langzaam verkeersverbindingen op de nieuwe brug bevinden zich aan de westzijde van de brug en zijn op een logische manier aan het bestaande weefsel en de historische lijnen langs de Oude Rijn en de Gouwe- en Aarkanaal gekoppeld. Het nieuwe fietspad is buiten de geluidschermen gehouden zodat de beleving van de bijzondere plek in het landschap aan één zijde van de brug goed mogelijk blijft.

Het nieuwe gedeelte van de Kortsteekweg wordt voorzien van taluds. Dit past goed bij de fijnmazige lintsstructuur van het gebied.

De ontwikkeling heeft geen effect op de gelegen molenbiotoop. Het vrije zicht op de molen wordt niet ontnomen.

4.8.3 Conclusie

Geen van de gebouwen aan de Kortsteekweg is benoemd als gemeentelijk, provinciaal of rijksmonument. Daarnaast is de omgeving in het vigerende bestemmingsplan niet aangeduid als plek van cultuurhistorische waarde. Het plan voldoet daarmee vanuit het aspect landschap en cultuur historie aan een goede ruimtelijke ordening.

4.9 Sociale aspecten

4.9.1 Wettelijk kader

In 2021 wordt de Omgevingswet ingevoerd. Het omgevingsplan dat straks alle bestemmingsplannen vervangt heeft een bredere reikwijdte. Het gaat over de gehele fysieke leefomgeving en dus niet alleen ruimtelijke ordening. Dat betekent dat ook sociale aspecten, zoals sociale veiligheid, een plaats moeten krijgen in het omgevingsplan. Vooruitlopend op de Omgevingswet worden daarom sociale aspecten meegenomen in dit bestemmingsplan. In het kader van de MER is onderzoek naar sociale aspecten uitgevoerd.

4.9.2 Beschouwing

Sociale veiligheid

De verbreding van de Steekterbrug/N207 en daarmee gepaard gaande verlenging van de twee onderdoorgangen aan beide zijden van de Oude Rijn heeft gevolgen voor de (beleefde) sociale veiligheid. Over het algemeen geldt dat hoe langer een onderdoorgang is, des te minder daglicht toe kan treden en donkerder het wordt. Het contrast tussen licht en donker wordt daarmee vergroot en de zichtbaarheid vermindert. Tevens zijn de vluchtwegen in geval van nood ook langer. Dit betekent niet dat de locaties feitelijk minder sociaal veilig worden, maar ze kunnen wel als onprettig ervaren worden.

Het plan voegt een fietstunnel onder de Goudse Schouw toe, waardoor een extra plek ontstaat waar sociale veiligheid een aandachtspunt is. De genoemde negatieve gevolgen kunnen worden verzacht met een nieuwe, aantrekkelijke en sociaal veilige vormgeving, aankleding en verlichting.

Visuele hinder

Op meerdere plaatsen in het studiegebied zijn woningen aanwezig binnen een afstand van 50 meter van de Steekterbrug. Echter, niet overal is er sprake van direct uitzicht op de infrastructuur. Dit is wel het geval bij een aantal woningen aan de Gouwestraat en Gouwekade. Daar is sprake van visuele hinder.

De nieuwe brug zal richting het oosten worden verbreed waardoor het talud nog dichter dan nu op de woningen aan de Gouwestraat komt te liggen. Ook wordt een geluidsscherm geplaatst waardoor vrij uitzicht nog meer wordt beperkt. Wel wordt het scherm transparant uitgevoerd, wat visuele de hinder beperkt. Aan de noordzijde van de Oude Rijn is het zicht op de weg vanuit de daar gelegen woningen afgeschermd door eigen bijgebouwen. Daar treedt geen effect op. De nieuwe brug zal worden uitgevoerd met aan de westzijde een geluidsscherm tussen het fietspad en de autorijbaan. Het huidige scherm op de rand van de brug komt daarmee te vervallen, waardoor ter plaatse de visuele hinder licht afneemt.

Barrièrewerking

De effecten van het vervangen van de Steekterbrug op de barrièrewerking van de N207 en de Oude Rijn zijn erg klein, omdat de bestaande onderdoorgangen slechts beperkt worden aangepast. Er worden geen bestaande kruisingen opgeheven en de onderdoorgangen wijzigen functioneel gezien ook niet. Een voordeel is dat op de nieuwe brug het fietspad aan de westzijde gerealiseerd wordt, waardoor fietsverkeer tussen de westelijke delen van Alphen aan den Rijn de N207 niet hoeft te kruisen en een directere route heeft. Hierdoor ontstaat een veiliger situatie.

4.9.3 Conclusie

Op de 'sociale aspecten' zijn geen normen of wetten van toepassing en worden daarom ook niet overschreden. Het plan voldoet daarmee aan een goede ruimtelijke ordening.

4.10 Ruimtegebruik

4.10.1 Wettelijk kader

Er is geen specifiek beleid met betrekking tot ruimtegebruik. Hieronder wordt een beschrijving gegeven van het fysieke ruimtebeslag dat nodig is voor de vervanging van de Steekterbrug op wonen, werken, landbouw en recreatie.

4.10.2 Beschouwing

Wonen en werken

De verbreding van de Steekterbrug/N207 betekent dat een tweetal huishoudens zal moeten verhuizen. Het betreft de woningen aan de Kortsteekterweg 63 A en B. Voor één van de huishoudens zal een huis worden herbouwd aan de andere (oost-) zijde van het perceel. Tevens zal de veestal aan de oostkant van de Kortsteekterweg (ten noordoosten van brug) worden verwijderd. Ten slotte legt de vervanging beslag op een gedeelte van terrein van Verschuur watersport.

Agrarisch

Ten noordwesten van de Steekterbrug bevindt zich een gebied dat gedeeltelijk gekarakteriseerd kan worden als agrarisch gebied. Dit gebied is door de bewoners ingericht als een gezamenlijke moestuin / groengebied. In dit gebied wordt een nieuw fietspad naast de N207 gerealiseerd. De hoeveelheid agrarisch areaal neemt hierdoor af. Tevens wordt het aantal parkeerplaatsen aan de Kortsteekterbuurt (aan het Aarkanaal) uitgebreid met 3 a 4 extra plaatsen. Enerzijds gaat dit ten koste van een deel van het agrarisch gebied dat door de omwonenden wordt gebruikt. Anderzijds verbetert de aanwezigheid van de parkeerplaatsen de functionaliteit van de ruimte.

Recreatie

De wandelpaden, onderdeel van het Groene Hartpad die aan de oost- en westzijde van de Steekterbrug / N207 liggen en het jaagpad blijven behouden. Ook de overige (niet-officiële wandel- en fietspaden) blijven bestaan. Voor het fietsverkeer veranderen de routes als gevolg van het voornemen, dat een positief effect op het fietsverkeer heeft (zie hiervoor Verkeer, 'criterium directheid').

4.10.3 Conclusie

Het ontwerp voor de nieuwe Steekterbrug is al dusdanig, in overleg met de omwonenden, geoptimaliseerd dat verdere ruimtebeslag beperkende maatregelen niet mogelijk zijn. Daarnaast zijn voor het aspect Ruimtegebruik geen normen of wetten van toepassing en worden daarom ook niet overschreden. Daarmee voldoet het plan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.11 Ecologie

4.11.1 Wettelijk kader

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de natuurbeschermingswetgeving zoals deze is opgenomen in de Wet natuurbescherming (Wnb, ingegaan op 1 januari 2017). In deze wet wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming. Met deze wet zijn de Europese Vogelrichtlijn en de Europese Habitatrichtlijn verankerd in de nationale wetgeving.

Onder gebiedsbescherming valt ook de toetsing aan het provinciaal ecologisch beleid, waarmee bepaalde gebieden en landschapselementen worden beschermd, zoals het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur) en het weidevogelgebied.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De Wet natuurbescherming beschermt Natura 2000-gebieden. De Wnb bevat instrumenten om op basis van effectstudies activiteiten in en rondom Natura 2000-gebieden af te wijzen, dan wel toe te staan op basis van een melding of een vergunning.

Bij besluiten om een plan (zoals een bestemmingsplan) vast te stellen moet op grond van artikel 2.7 van de Wnb rekening worden gehouden met de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebieden en het beheerplan. Ook activiteiten buiten het Natura 2000-gebied kunnen negatieve effecten op het Natura 2000-gebied hebben. Dit wordt 'externe werking' genoemd. De wet schrijft onder voorwaarden voor dat een voortoets en/of een passende beoordeling voor het voornemen noodzakelijk is. De vergunningen omvatten allerlei voorwaarden om schade aan natuurwaarden te voorkomen en te compenseren.

Natuurnetwerk Nederland

Het voormalige ministerie van LNV heeft in 1990 het Natuurnetwerk Nederland (NNN) geïntroduceerd. Het NNN bestaat uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Het NNN wordt beschermd via regelgeving onder de Wet ruimtelijke ordening.

Het in de Nota Ruimte vastgelegde rijksbeleid ten aanzien van de begrenzing en de bescherming van het NNN, is vertaald in regelgeving in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, dat per provincie is uitgewerkt in een provinciale ruimtelijke verordening. In de Verordening Ruimte 2014 van de provincie Zuid-Holland (geactualiseerd in 2016) zijn verplichtingen opgenomen voor bescherming van het NNN. Kort gezegd is hier geregeld dat bestemmingsplannen geen bestemmingen mogen aanwijzen die instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN significant beperken, of leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte, kwaliteit of samenhang van het NNN. Gedeputeerde Staten kunnen een ontheffing verlenen om te mogen afwijken van dit beleid. In welke gevallen en hoe gecompenseerd moet worden is verder uitgewerkt in het 'nee-tenzij-regime' uit de beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013.

Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegd gezag (de gemeente) erop toezien dat hiernaar onderzoek wordt verricht.

Gemeenten moeten het in de verordeningen en beleidsregel vastgelegde beschermingsregime voor het NNN verankeren in bestemmingsplannen en ook de naleving daarvan borgen bij het (verlenen van omgevingsvergunningen voor het) afwijken van ruimtelijke regels.

Een gebied kan tegelijk een Natura 2000-gebied zijn en onderdeel zijn van het NNN. Als er sprake zou zijn van tegenstrijdige vereisten, dan is het Natura 2000-beschermingsregime leidend.

Weidevogelgebied

In de Provinciale Verordening Ruimte 2014 en de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 is de bescherming van belangrijke provinciale weidevogelgebieden vastgelegd. Voor ingrepen in deze gebieden geldt (net zoals bij de NNN-gebieden) het 'nee, tenzij-principe': er zijn geen bestemmingswijzigingen mogelijk als daardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant worden aangetast, tenzij er sprake is van groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd. Als dat het geval is en de ruimtelijke ontwikkeling mag plaatsvinden, dan geldt dat er compensatie toegepast moet worden. Hiervoor geldt de provinciale Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013. De toelichting bij het bestemmingsplan moet dan een verantwoording over de wijze van compensatie bevatten.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming beschermt alle in het wild levende soorten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen soorten uit de vogelrichtlijn, habitatrictlijn en andere soorten.

Het uitgangspunt van de Wnb is dat alles wat schadelijk is voor beschermde soorten verboden is, zoals bijvoorbeeld het verstoren, verontrusten, doden, vangen, plukken, vernielen, verwonden van soorten of het wegnemen, vernielen of verstoren van hun verblijfplaats. Van het verbod kan alleen onder bepaalde voorwaarden worden afgeweken. Voor alle activiteiten met een mogelijk effect op beschermde dier- en plantensoorten is toetsing aan de Wnb noodzakelijk. Activiteiten waarbij de verbodsbepalingen overtreden worden, dienen voorkomen te worden, bijvoorbeeld door het treffen van mitigerende maatregelen. Indien dit niet mogelijk is, dan is het uitvoeren van een dergelijke activiteit alléén toegestaan met een ontheffing van het Ministerie van EZ. Een mitigatieplan of ontheffing dient in het bezit te zijn voorafgaand aan de start van de uitvoeringsfase.

Voor enkele soorten is een vrijstelling verleend bij de uitvoering van handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden en bestendig beheer en onderhoud. Deze soorten staan opgenomen in de provinciale Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland (vastgesteld op 9 november 2016).

Naast de verbodsbepalingen geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat nadelige gevolgen voor flora en fauna zoveel mogelijk voorkomen moeten worden. De zorgplicht geldt voor iedereen en voor alle planten en dieren, beschermd of niet. Bij beschermde planten of dieren geldt de zorgplicht ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend.

In 2014 en 2015 is er een natuurtoets uitgevoerd door Tauw (bijlage 9). Later bleek dat de ingreep over een groter plangebied zal plaatsvinden dan eerst gedacht. Delen van dit grotere plangebied waren nog niet onderzocht op de aanwezigheid van beschermde natuurwaarden. In 2015 en 2017 heeft Royal HaskoningDHV daarom het gehele plangebied onderzocht op de mogelijke aanwezigheid van door de Wet natuurbescherming beschermde planten en dieren (bijlage 11, 12 en 13).

4.11.2 Beschouwing

In de uitgevoerde natuurtoets is geconcludeerd dat van effecten op Natura 2000-gebieden en Natuur Netwerk Nederland (NNN) (voorheen EHS) geen sprake is. Dit omdat de afstand van de brug en aangrenzende wegen tot de Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & Haeck te groot is (4,2 kilometer). De Steekterbrug is wel nabij het NNN gelegen (op ongeveer 600 meter), maar de provincie Zuid-Holland kent geen beschermingsregime voor externe werking (effect op NNN-gebied als gevolg van activiteiten die buiten het NNN plaatsvinden).

Om inzicht te krijgen in de depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden is wel een aanvullend een AERIUS berekening uitgevoerd (bijlage 10). Uit deze berekening blijkt dat er geen verhoogde stikstofdepositie is op Natura 2000-gebieden. De aspecten Natura 2000 en NNN zijn verder buiten beschouwing gelaten.

Hieronder worden de effecten op beschermde soorten beschreven.

- Door het verwijderen van bomen in het noordwesten van het plangebied gaat een zeer gering gebied verloren als foerageergebied voor vleermuizen. Er blijven bomen behouden, zodat de functie van het gebied behouden kan blijven als foerageergebied, daarnaast is in de directe omgeving voldoende geschikt foerageergebied aanwezig.
- De Oude Rijn en onderdoorgang onder de Steekterbrug blijft als vliegrouwe ongestoord en geheel beschikbaar.
- Bij gebruik van vleermuisvriendelijke verlichting zijn er geen negatieve effecten op vleermuizen te verwachten. Toepassing van vleermuisvriendelijke verlichting wordt als een eis aan het ontwerp neergelegd bij de aannemer die het verder gaat uitwerken.
- Er worden geen effecten op vogels en vissen verwacht.

In 2014 zijn tijdens het soortgerichte onderzoek van Tauw (2015) in het najaar twee zwermende en aantikkende gewone dwergvleermuizen waargenomen rondom de te slopen boerderij nummer 63 aan de Kortsteekterweg (zie bijlage 9). Dit duidt op de aanwezigheid van een paar- en/of winterverblijfplaats in deze boerderij. Er zijn geen overige (indicaties voor) verblijfplaatsen aangetroffen.

In 2017 is dit vleermuisonderzoek herhaald (zie bijlage 13) en is eenmalig een zomerverblijfplaats van één gewone dwergvleermuis geconstateerd aan de westzijde van de boerderij nummer 63. In het najaar is wederom een paarverblijfplaats van een enkel mannetje gewone dwergvleermuis waargenomen aan de zuidkant van deze woning. Er is geen midzomernachtzwermen waargenomen, zodat de aanwezigheid van een winterverblijfplaats niet aannemelijk is. Van ander vleermuissoorten zijn geen verblijfplaatsen aangetroffen. Door de sloop boerderij aan de Kortsteekterweg nummer 63 gaat er een verblijfplaats van dwergvleermuizen verloren. Daarvoor komen er nieuwe verblijfplaatsen voor in de plaats. Daarnaast dient er een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd voor het vernietigen van een verblijfplaats en verstoren van vleermuizen. De ontheffing moet zijn verleend voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

4.11.3 Conclusie

De ontheffing zal worden opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan. Met inachtneming hiervan voldoet het plan vanuit het aspect ecologie aan een goede ruimtelijke ontwikkeling.

4.12 Water

4.12.1 Wettelijk kader

Waterbeleid Gemeente Alphen aan den Rijn

Gemeentelijk Rioleringsplan 2016–2020

In december 2015 heeft de raad het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP 2016–2020) vastgesteld. Het GRP bevat het beleid voor de invulling van de wettelijke gemeentelijke watertaken. Deze watertaken bestaan uit zorgplichten voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater:

- Zorgplicht inzameling stedelijk afvalwater: Gemeenten hebben op grond van de Wet milieubeheer een zorgplicht voor de inzameling van stedelijk afvalwater. Deze zorgplicht dient mede ter implementatie van de EU-richtlijn stedelijk afvalwater en sluit aan op de zorgplicht van de waterschappen om het stedelijk afvalwater te zuiveren alvorens het terug in het milieu wordt gebracht.
- Zorgplicht hemelwater: Burger en bedrijven zijn in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor het hemelwater (regen- en smeltwater) dat op hun terrein komt. Op grond van deze zorgplicht ligt er pas een taak voor de gemeente als burger of bedrijf zich in alle redelijkheid niet kan ontdoen van het hemelwater op zijn terrein.
- Zorgplicht grondwater: Burgers en bedrijven zijn in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor de gevolgen van overtollig grondwater of een lage grondwaterstand. Deze zorgplicht houdt in dat de gemeente het eerste aanspreekpunt is bij problemen met de grondwaterstand in het stedelijk gebied. Daarnaast heeft de gemeente een zorgplicht voor de grondwaterstand in de openbare ruimte.

Het beleid in het GRP bevat een aantal speerpunten voor de planperiode. Belangrijkste daarvan voor dit plan zijn samenwerking in de waterketen, volksgezondheid, aanpassing aan klimaatverandering en duurzaamheid.

Stedelijk Waterplan Alphen aan den Rijn 2008

In 2008 hebben gemeente en Hoogheemraadschap van Rijnland het “Stedelijk Waterplan Alphen aan den Rijn 2008” vastgesteld. Dit plan bevat ambities en maatregelen om de kwantiteit (veiligheid) en ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater in het stedelijk gebied van Alphen aan den Rijn te verbeteren. Belangrijkste maatregelen zijn het vergroten van duikers en watergangen, en de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Het maatregelprogramma loopt tot 2018 en is grotendeels uitgevoerd.

Structuurvisie De Stad van Morgen 2031

In de Structuurvisie De Stad van Morgen zijn water en groen zijn beeldbepalende elementen die de basis vormen voor een duurzame economische en ruimtelijke ontwikkeling en een aantrekkelijke leefomgeving. Binnen de gemeente is er een sterke fysieke en programmatische relatie tussen stad en buitengebied met attractieve en toegankelijke groen- en waterstructuren. De natuur van het weidse polderlandschap en de waterpartijen vormen samen met de talrijke, hoogwaardige sport- en recreatievoorzieningen uitstekende voorwaarden voor een gezonde leefwijze in een attractieve leefomgeving.

Meer concreet, Alphen aan den Rijn is gesitueerd binnen een rijk netwerk van water. De Oude Rijn is beeldbepalend voor de stad. De Heimanswetering en het Aarkanaal, de Dijkslot, de Kromme Aar, de Molenwetering en de Alphense Wetering zijn van belang in het Alphense waternetwerk. Door de ruimtelijke ontwikkelingen van Alphen aan den Rijn in de afgelopen decennia zijn onderdelen van het waternetwerk verbroken of verborgen. De visie neemt het waternetwerk als een van de belangrijke uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van Alphen aan den Rijn.

Visie op Water (2016)

Op het kruispunt van twee belangrijke doorgaande vaarroutes ligt Alphen aan den Rijn op een strategische plek in het Groene Hart. De Staande Mast Route en de Oude Rijn worden intensief gebruikt en vormen een belangrijke schakel in het Hollandse Plassengebied, een aangesloten waterrecreatiegebied bestaande uit een netwerk van grotere en kleinere plassen. Er gebeurt van alles rondom de vaarwegen in Alphen. Het op orde houden en ontwikkelen van het vaarwegennetwerk vergt een blijvende inspanning van de gemeente. Vanuit de Visie op Water vloeit voort dat de van belang zijnde watergangen beschermd worden.

Beleid waterschap Hoogheemraadschap van Rijnland

Waterbeheerplan 5 (2016–2021)

Het algemeen bestuur van Hoogheemraadschap van Rijnland heeft op 9 maart 2016 het nieuwe Waterbeheerplan (WBP5) vastgesteld. Daarmee beoogt het hoogheemraadschap dat het gebied nu en in de toekomst goed beschermd wordt tegen overstromingen en wateroverlast, er een goede waterkwaliteit ontstaat, het afvalwater op duurzame wijze wordt gezuiverd en de grondstoffen worden hergebruikt. In het WBP5 staat samen werken aan water centraal. Hoogheemraadschap van Rijnland wil samen met de omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo

laag mogelijke maatschappelijke kosten.

Waterbeleid

Hoogheemraadschap van Rijnland zet zich in voor:

- Een veilig watersysteem met betrouwbare waterkeringen.
- Het voorkomen van de afwenteling van waterproblemen naar andere watersystemen.
- Het voorkomen van overlast door water of een tekort aan water, zowel binnen als buiten het stedelijk gebied.
- Het tegengaan van versnippering van het watersysteem.
- Het realiseren van een biologisch gezond watersysteem.
- Het realiseren van een ecologische infrastructuur (onder andere door een natuurvriendelijke inrichting), zowel binnen als buiten het stedelijk gebied.
- Het benutten van het zelfreinigend vermogen van het watersysteem.
- Het vasthouden van gebiedseigen water (waterconservering) en het beperken van de inlaat van gebiedsvreemd water.
- Het benutten en bufferen van schoon water.
- Het toepassen van het ordeningsprincipe 'water stroomt van schoon naar vuil': verontreinigende activiteiten moeten benedenstrooms van kwetsbare functies/gebieden worden geplaatst.
- Het aanpakken van vervuiling bij de bron.
- Het voorkomen van verspreiding van verontreinigingen.
- Optimalisatie van beheer en onderhoud, binnen zowel het watersysteem als de afvalwaterketen.

Keur en Uitvoeringsregels

De Keur is een juridisch document (verordening). Bij de Keur horen de Uitvoeringsregels. Hierin staan voorwaarden voor allerlei werkzaamheden bij water en dijken. De Uitvoeringsregels kunnen een zorgplicht, een Algemene regel en een Beleidsregel bevatten.

- De zorgplicht geldt voor eenvoudige werkzaamheden met weinig risico.
- In de Algemene regel staan voorwaarden voor activiteiten met een beperkt risico
- In de Beleidsregel staan voorwaarden voor activiteiten met een groter risico, waarvoor een watervergunning nodig is.

Nationaal en Europees waterbeleid

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen. In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Kort samengevat regelt de Waterwet het beheer van oppervlaktewater en grondwater. Ook verbetert de wet de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet vervangt een groot aantal wetten op het gebied van water. De Waterwet biedt instrumenten om het waterbeheer op een doeltreffende en doelmatige manier op te pakken. Op rijksniveau wordt een nationaal waterplan gemaakt. Dit plan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijk beleid. De provincie Zuid Holland heeft een Provinciaal Waterplan opgesteld met het provinciaal beleid ten aanzien van water. De ruimtelijke aspecten van die plannen van Rijk en provincies worden aangemerkt als structuurvisies in de zin van de Wro. De bedoeling is dat op basis van deze structuurvisies plannen van de Waterwet doorwerken in de ruimtelijke ordening en ervoor zorgen dat de waterbelangen op een goede manier worden geborgd. De op 1 januari 2008 ingevoerde Wet gemeentelijke watertaken is ook opgenomen in de Waterwet. Door deze wetgeving hebben de gemeenten een aantal nieuwe zorgplichten: afvloeiend hemelwater, grondwaterstand en een verbrede zorgplicht inzamelen afvalwater buitengebied.

Watertoets

De watertoets is sinds 2003 wettelijk verankerd en hiermee verplicht om uit te voeren voor alle ruimtelijke plannen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen.

In het kader van de vervanging van de Steekterbrug is daarom de watertoets uitgevoerd. Het plan is aangemeld bij het Hoogheemraadschap van Rijnland onder het dossiernummer 20180131-13-16958. In het kader van vooroverleg

volgens artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt het bestemmingsplan voorgelegd aan het waterschap.

In de volgende paragraaf worden de effecten van het voornemen op de waterstructuur en de waterkwaliteit beschreven. Hiertoe is gebruik gemaakt van het (Water)bodem- en onderzoek (Tauw, 2015) in bijlage 4.

4.12.2 Beschouwing

Het dempen van watergangen leidt tot een verminderde waterberging, waardoor wateroverlast kan ontstaan. Een toename van verhard oppervlak en/of het dempen van watergangen als gevolg van de voorgenomen activiteiten is potentieel negatief. Er geldt echter vanuit de keur van het waterschap een compensatieplicht waarbij het dempen van watergangen en de toename van 15% verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden. Gedempte watergangen dienen 100% te worden gecompenseerd. Deze maatregelen maken onderdeel uit van het voornemen. Deze worden hieronder verder toegelicht.

Algemeen

Om het watersysteem op hetzelfde peil te houden als in de huidige situatie, worden onder andere de volgende maatregelen genomen:

- Compenseren van water dat wordt gedempt binnen de peilgebieden.
- Compenseren water door toename van verhard oppervlak (15% van de toename van verhard oppervlak wordt gecompenseerd binnen de peilgebieden).
- Instandhouden van de regionale waterkeringen.

Noordzijde brug

Het gebied aan de noordzijde van de brug kent een regionale waterkering langs de Kortsteekterweg en langs het Aarkanaal. Buiten deze kering is de boezem (-0,61 a -0,64 NAP) en hierbinnen het peilgebied Kortsteekterbuurt (-1,20) en de Zuid- en Noordeinderpolder (-2,12). De kering zal in het nieuwe plan in stand worden gehouden. Daarbinnen en daarbuiten blijft het watersysteem gelijk of wordt het verbeterd, zoals:

- Verplaatsen van de schuur aan de Kortsteekterweg 62, waardoor meer breedte en lengte ontstaat voor de sloot langs de Kortsteekterweg en de ruimte voor onderhoud wordt verbeterd.
- De afwatering van de opgang van de Kortsteekterweg vindt plaats in de bermen, wat een verbetering is ten opzichte van de bestaande situatie.
- Het Hoogheemraadschap van Rijnland, de provincie Zuid-Holland en de gemeente streven naar een verdere optimalisatie van het watersysteem door onder meer het gebied in de Kortsteekterbuurt verder te vergroenen.
- Een extra hoeveelheid aan watercompensatie wordt inmiddels gegraven in de Zuid- en Noordeinderpolder.

Oude Rijn

Watercompensatie in het boezemwater van de Oude Rijn zal worden gemaakt doordat de nieuwe Steekterbrug in-, en over de rivier zal worden aangelegd. Het watersysteem zal gelijk blijven aan de huidige situatie door door maatregelen zoals:

- In het project bochtverbreding Oude Rijn – Gouwe is inmiddels al een groot deel van het compensatiewater gegraven. Dit zal worden ingezet voor de nieuwe brug.
- Het resterende deel zal worden gegraven bij oeverreconstructies of bij de herinrichting van de terreinen van de geamoveerde opstallen.

Zuidzijde brug

Het gebied aan de zuidzijde van de brug kent een regionale waterkering langs de Gouwekade, via de N207 naar de oever van de Gouwe. Buiten deze kering is de boezem (-0,61 a -0,64 NAP) en hierbinnen twee peilgebieden van de polders Steekt. De kering zal in het nieuwe plan in stand worden gehouden. Daarbinnen en daarbuiten blijft het watersysteem gelijk. Watercompensatie in de polder Steekt kan worden gevonden in het uitbreiden van de groene long bij de Gouwestraat. Doordat het fietspad aan deze zijde komt te vervallen, ontstaat ruimte voor nieuw water.

Tot is er is als gevolg van de vervanging en verbreding van de Steekterbrug nauwelijks extra verkeersaantrekkende werking te verwachten. Hierdoor wordt geen extra vervuiling verwacht (bandenslijpsel, rubber en metalen) als gevolg van de afstroming van hemelwater. De ontwikkeling heeft daarmee geen effect op de waterkwaliteit (oppervlakte- en grondwater).

4.12.3 Conclusie

Het plan voldoet vanuit het aspect water aan een goede ruimtelijke ontwikkeling.

4.13 Vervoer en verkeer

4.13.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader vormt de Structuurvisie Verkeer en Vervoer van de gemeente Alphen aan den Rijn. Deze is op 11 juli 2013 vastgesteld en beschrijft het wensbeeld van de toekomstige verkeersstructuur in de stad Alphen aan den Rijn.

4.13.2 Beschouwing

Er zijn geen significante wijzigingen in de verkeersstromen op of rond de brug door de nieuwe Steekterbrug. Het verschil in intensiteit is kleiner dan 1% en daarmee verwaarloosbaar. Daarnaast is er geen verbetering of verslechtering van de doorstroming.

De aangepaste Steekterbrug zorgt wel voor een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid, omdat het langzame verkeer fysiek gescheiden wordt van het gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is er ook een fysieke rijrichtingscheiding voor het gemotoriseerd verkeer, wordt de N207 gereconstrueerd volgens de meest actuele richtlijnen en worden de fietsroutes veiliger gemaakt.

Voor drie fietsverbindingen zorgt de aangepaste Steekterbrug voor een directere route, voor twee routes vanuit/naar Nieuwkoop is de directheid van de route licht afgenomen. Per saldo leidt dit tot een verbetering.

Ten slotte zorgt de aangepaste Steekterbrug voor een langere route voor het gemotoriseerd verkeer vanaf de Kortsteekterbuurt, maar per saldo is er wel een betere ontsluiting op het kruispunt ten opzichte van de referentiesituatie.

4.13.3 Conclusie

Het plan voldoet vanuit het aspect vervoer en verkeer aan een goede ruimtelijke ontwikkeling.

bestemmingsplan Steekterbrug 2018 – Toelichting
NL.IMRO.0484.B146steekterbrug-ON01
ontwerp

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe het beleid en de planuitgangspunten zijn verwoord in de regels en op de verbeelding. Zo wordt een toelichting gegeven op het juridische systeem en op alle afzonderlijke bestemmingen.

5.1 Algemeen

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze gepresenteerd moeten worden. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) bindende afspraken waarmee, bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels.

5.2 Opzet van de planregels

De regels zijn opgedeeld in vijf hoofdstukken met een of meer artikelen:

Hoofdstuk 1: "Inleidende regels" bevat de begripsbepalingen (artikel 1) en een bepaling over de wijze van meten (artikel 2). De begripsbepalingen zijn in alfabetische volgorde opgesomd en dienen als referentiekader voor de overige regels.

Hoofdstuk 2: "Bestemmingsregels" bevat de bestemmingen. Elk artikel heeft een vaste opbouw. Eerst wordt een bestemmingsomschrijving gegeven, vervolgens de bouwregels, eventuele nadere eisen en eventuele mogelijkheden voor afwijking van de bouwregels danwel gebruiksregels.

Hoofdstuk 3: "Algemene regels" bevat regels die algemeen gelden voor het hele plangebied en regels die algemeen gelden voor aangewezen gebieden.

Hoofdstuk 4: "Overgangs- en slotregels" omvat de overgangsbepalingen van het bestemmingsplan. Deze zijn opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening 2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan.

5.3 Toelichting op de planregels

Bij elke planregel (elk artikel) wordt hieronder een nadere toelichting gegeven.

5.3.1 Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen

In dit artikel wordt een aantal in het plan gebruikte begrippen nader omschreven. Door de omschrijving wordt de interpretatie van de begrippen beperkt en daarmee de duidelijkheid en rechtszekerheid van het plan vergroot.

Artikel 2: Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven op welke wijze de in het plan voorgeschreven maatvoeringen dienen te worden bepaald.

5.3.2 Bestemmingsregels

Artikel 3: Agrarisch

Voor de gronden aan de Kortsteekterweg 63 is de thans geldende agrarische bestemming gehandhaafd.

Artikel 4: Bedrijf

Voor de gronden van het perceel Gouwestraat 60 is thans de geldende bestemming eveneens gehandhaafd. Wel is het bouwvlak verkleind.

Artikel 5: Groen

Het groen met een meer structureel karakter (structuurgroen) is vastgelegd in de meer specifieke bestemming "Groen". Daarin zijn opgenomen grasvelden, opgaande beplanting, taluds langs het water en de diverse in het groen aanwezige voet- en fietspaden.

Artikel 6: Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is van toepassing op de N207 en de hoofdontsluiting. Hier is een gebiedsontsluitingsweg toegestaan, dat wil zeggen een weg bedoeld voor zowel de doorgaande verkeersstromen als de uitwisseling van en naar woongebieden en individuele percelen. Ter plaatse van de functieaanduiding "geluidswerende voorziening" is een geluidsschermbaan toegestaan.

Artikel 7: Verkeers – Verblijfsgebied

Alle overige wegen zijn bestemd tot Verkeer – verblijfsgebied. Deze wegen hebben slechts een functie voor het bestemmingsverkeer in de wijk. In deze bestemming is een groot deel van de openbare ruimte rond de woningen vastgelegd. Behalve de wegen zijn veelal ook de direct aan de woningen aansluitende trottoirs, centrale parkeervoorzieningen en stroken (blok)groen in deze bestemming opgenomen.

Artikel 8: Water

De bestemming 'Water' is toegekend aan nieuwe oppervlaktewater, bruggen, duikers en de bijbehorende voorzieningen in het plangebied.

Artikel 9: Water – Waterweg

Aan de Oude Rijn is de bestemming 'Water – Waterweg' toegekend. Deze gronden zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen en de scheepvaart. Bijbehorende bermen, kades en taluds zijn tevens toegestaan. Voor steigers en vlonders zijn speciale regels opgenomen, teneinde een goede doorvaart te waarborgen. De Steekterbrug is toegestaan binnen de functieaanduiding 'brug'.

Artikel 10 : Waarde – archeologie 3

Binnen deze dubbelbestemming is de bescherming van archeologische waarden verankerd. In de regels is vastgelegd onder welke condities bij ruimtelijke ingrepen een (verkenkend) archeologisch onderzoek nodig is.

De 'Waarde – archeologie 3' betreft gebieden met een hoge archeologische verwachting. Binnen deze zone gaat het om historische dorpslinten, de limeszone en de hoge oeverafzettingen en stroomgordels langs de Rijn en de aangrenzende wat lagere delen van de stroomgordels. Deze gebieden waren vanwege hun hoge (semi)droge ligging gunstige vestigingsplaatsen. Vondsten in dit gebied duiden op bewoning vanaf de late steentijd tot in de nieuwe tijd. Bij een verstoring met een oppervlakte groter dan 100 m² en dieper dan 30 cm (WA3) is archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Artikel 11 : Waterstaat – Waterkering

Ter bescherming en veiligstelling van de waterkering langs de Oude Rijn is de bestemming 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen. Binnen dit gebied kan slechts worden gebouwd, indien duidelijk is dat er geen (onevenredig) nadelige gevolgen zijn voor de waterkering. Hetzelfde geldt voor de uitvoering van werken en werkzaamheden, zoals het afgraven van grond of het aanbrengen van diepwortelende beplanting.

5.3.3 Algemene regels

Artikel 12: Anti-dubbeltelregel

Deze regel is geheel voorgeschreven door het Besluit ruimtelijke ordening (in artikel 3.2.4 Bro). Deze standaardbepaling strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie mogelijk is gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, nogmaals zou kunnen worden gebruik gemaakt.

Artikel 13: Algemene bouwregels

In dit artikel worden de algemene bouwregels weergegeven voor wat betreft de overschrijding van de bouwgrenzen, dakopbouwen ten behoeve van noodtrappen, luchtbehandelings- en liftinstallaties, het ondergronds bouwen en de bestaande maten.

Artikel 14: Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt expliciet weergegeven welk gebruik van gronden en gebouwen in strijd is met het bestemmingsplan.

Artikel 15: Algemene aanduidingsregels

Veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen

Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' zijn de gronden mede aangewezen voor het tegengaan van vestiging van zeer kwetsbare gebouwen welke voorzien in een regelmatig verblijf van personen.

Vrijwaringszone – molenbiotoop 400m

In dit artikel zijn regels opgenomen ter bescherming van de molenbiotopen (de windvang van de molens) binnen het plangebied.

Artikel 16: Algemene afwijkingsregels

Op basis van dit artikel kan het bevoegd gezag met een omgevingsvergunning afwijken van de in de bestemmingen opgenomen bebouwingsregels. Het gaat hier om veranderingen van beperkte aard, zoals het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut en het vergroten van de maatvoering van bouwwerken.

Artikel 17: Overige regels

Overige zone – parkeren

In dit artikel is de koppeling gelegd over hoe om te gaan met parkeren en laad- en losmogelijkheden.

5.3.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 18: Overgangsrecht

In dit artikel zijn de regels ten aanzien van het overgangsrecht opgenomen. Het volgende is aangegeven:

- Overgangsrecht bouwen: bouwwerken die ten tijde van inwerkingtreding van dit plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ondanks dat zij afwijken van het plan.
- Overgangsrecht gebruik: gebruik van gronden en opstallen zoals dat op het moment van inwerkingtreding van dit plan plaatsvindt, mag –hoewel het afwijkt van het plan– worden gecontinueerd. Het gebruik dat reeds onder het hiervoor geldende bestemmingsplan illegaal is aangevangen en ook volgens het nieuwe bestemmingsplan niet kan, blijft illegaal en mag dus niet worden voortgezet.
- Hardheidsclausule: Voor zover toepassing van het overgangsrecht gebruik zou kunnen leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard voor een of meer natuurlijke personen die op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan grond en opstallen gebruikten in strijd met het voordien geldende bestemmingsplan, kan het bevoegd gezag ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in het 'Overgangsrecht gebruik'.

Artikel 19: Slotregel

Deze regel is geheel voorgeschreven door de Ministeriële regeling Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen. Deze regel geeft aan hoe de planregels van dit plan kunnen worden aangehaald. Hiermee wordt de naam van het bestemmingsplan vastgelegd.

bestemmingsplan Steekterbrug 2018 – Toelichting
NL.IMRO.0484.B146steekterbrug-ON01
ontwerp

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inzicht in de economische uitvoerbaarheid is vanuit de Wet ruimtelijke ordening in het bijzonder van belang waar het gaat om nieuwe ruimtelijke activiteiten. Deze paragraaf heeft als onderwerp de economische uitvoerbaarheid van het voorliggend plan.

De vervanging van de brug is een initiatief van de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Alphen aan den Rijn. Hierover wordt een samenovereenkomst overeengekomen. De kosten van het plan, alsmede voor de uitvoering ervan zijn derhalve voor rekening van beide organisaties. Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van de financiële uitvoerbaarheid.

Eventuele planschade wordt door Provincie Zuid-Holland afgehandeld. Ten behoeve hiervan wordt een planschade overeenkomst tussen de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Alphen aan den Rijn afgesloten.

Op grond van het bovenstaande is het plan economische uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 communicatie

In het project Vervanging Steekterbrug is veel aandacht gegeven aan betrokkenheid van de gemeente, omwonenden en andere belanghebbenden. Het voorlopig ontwerp en proces van de vervanging van de Steekterbrug zijn de afgelopen jaren op drie algemene informatieavonden toegelicht. Daarnaast zijn voor de direct omwonenden aparte kwadrantavonden en keukentafelgesprekken georganiseerd, om ruimte te bieden aan hun specifieke belangen.

Tijdens dit proces hebben onder anderen directe omwonenden, de fietsersbond en LTO aandachtspunten en zorgen meegegeven over het ontwerp. Dit betrof onder meer het samengaan van veel (schoolgaande) fietsers met landbouwverkeer op een specifiek deel van de nieuwe parallelweg, het vergroten van de doorvaarthoogte, de inpassing van de nieuwe brug in de omgeving en het behoud van parkeervoorzieningen voor de deur. In januari 2015 heeft de raad van de gemeente Alphen aan den Rijn bij het vaststellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau een motie aangenomen waarin zij de provincie hebben verzocht aandacht te schenken aan het feit dat fietsers en landbouwvoertuigen samen komen op de parallelweg.

Het grootste deel van de meegegeven punten heeft een goede plaats kunnen krijgen in het nu voorliggende ontwerp. Dit ontwerp is tijdens de informatieavond in november 2016 gepresenteerd en heeft overwegend positieve feedback gekregen.

In het voorjaar van 2018 is de vormgeving en de inpassing van de brug nader uitgewerkt en in een informatieavond op 4 april 2018 gepresenteerd aan de omwonenden. Tijdens deze avond kwamen in het algemeen positieve reacties op de vormgeving naar voren. De enkele aandachtspunten die door de bewoners zijn genoemd worden waar mogelijk verwerkt in een nadere uitwerking van het ontwerp.

Overleg eigenaren vier percelen ten westen van Steekterbrug

In 2017 is geconcludeerd dat het wenselijk is eerst inzicht te hebben in de mogelijkheden en gevolgen van het verplaatsen van de naast de brug gelegen stal. In de afgelopen maanden is met de eigenaar van de stal een principeovereenkomst bereikt over minnelijke verwerving van de stal. Hierna is in december 2017 deze voorkeursvariant opgenomen in het uitvoeringsbesluit dat PS hebben genomen.

Met drie overige eigenaren ten oosten van de brug heeft de provincie ook nog overleg over grondverwerving in verband met de vervanging/verbreding van de brug. De onderhandelingen hierover kunnen naar verwachting binnenkort worden afgerond, zodat dit geen belemmering vormt voor de verdere planuitwerking.

6.2.2 Vooroverleg en zienswijzen

Naast de bovenstaande informatiebijeenkomsten en communicatiemomenten, kent de bestemmingsplanprocedure een aantal formele overlegmomenten waarop burgers en instanties hun mening over het plan kenbaar kunnen maken.

Vooroverleg

In het kader van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan op 26 maart 2018 toegezonden aan de volgende personen en/of instanties:

1. Provincie Zuid-Holland;
2. Rijkswaterstaat, dienst Zuid-Holland;
3. Hoogheemraadschap van Rijnland;
4. Burgemeester en wethouders van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk;
5. Burgemeester en wethouders van de gemeente Nieuwkoop;
6. Burgemeester en wethouders van de gemeente Waddinxveen;
7. Veiligheidsregio Hollands Midden;
8. Liander;

9. TenneT;
10. VWS Pipeline Control B.V.;
11. Oasen N.V.;
12. N.V. Nederlandse Gasunie.
13. GGD Hollands Midden.

De instanties 3 en 13 hebben gereageerd. De instanties onder 7 en 12 hebben medegedeeld dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De overige instanties hebben niet gereageerd. De vooroverlegreacties naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan zijn samengevat en beantwoord in de Nota van beantwoording vooroverleg in bijlage 14.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan volgt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure die is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het ontwerpbestemmingsplan, met de daarop betrekking hebbende stukken (waaronder het MER) worden dan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder wordt daarbij in de gelegenheid schriftelijk en/of mondeling zienswijzen op de stukken naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Eventueel ingediende zienswijzen worden voorzien van een passend antwoord. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen vinden waar nodig aanpassingen aan de stukken plaats.

Vaststelling

Vervolgens wordt het bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld. De publicatie van het vaststellingsbesluit vindt (over het algemeen) plaats binnen twee weken na de vaststelling. Tijdens de daarop volgende inzagetermijn van zes weken is het voor belanghebbenden mogelijk om beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Het bestemmingsplan treedt in werking op de eerste dag ná de dag waarop de beroepstermijn afloopt, tenzij er een voorlopige voorziening is aangevraagd.



Gemeente Alphen aan den Rijn
Stadhuisplein 1
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn
Telefoon 14 0172
gemeente@alphenaandenrijn.nl
www.alphenaandenrijn.nl