

Nota van beantwoording zienswijzen

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan Steekterpoort II in Alphen aan den Rijn

Behoort bij het besluit van de raad van Alphen aan den Rijn van <datum> (zaaknummer 354383)

HOOFSTUK 1 INLEIDING

1.1. Aanleiding

Dit bestemmingsplan maakt een vergroting van het bedrijventerrein Steekterpoort mogelijk met een logistiek centrum ten behoeve van grootschalige transport en logistieke bedrijven (circa 10,5 ha), een woon-werklint langs de Steekterweg (circa 2 ha) en het aanleggen van een waterberging met groenvoorzieningen in het oostelijke gedeelte van het plangebied. Tevens is een ontwerp beeldkwaliteitsplan vastgesteld.

1.2. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van donderdag 15 oktober 2020 tot en met woensdag 25 november 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan –met overige relevante stukken– is in deze periode digitaal raadpleegbaar geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Een ieder is daarbij in de gelegenheid gesteld om naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan –mondeling, schriftelijk of digitaal via een e-formulier– een zienswijze in te dienen. Gedurende de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn 17 schriftelijke zienswijzen ontvangen. In hoofdstuk 2 van deze nota zijn deze reacties samengevat en beantwoord.

1.3 Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van terinzagelegging ontvangen. De zienswijzen 1 en 5 zijn gericht aan burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn in plaats van aan de gemeenteraad. De ontvangen zienswijzen per e-mail 7, 8, 9, 13, 15 en 16 zijn aan de griffie gericht. Deze brieven zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 2.3 van de Algemene wet bestuursrecht doorgeleid naar de gemeenteraad.

1.3. Algemene Verordening Persoonsgegevens

In deze Nota beantwoording zienswijzen zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van bepaalde indieners van zienswijzen weggelaten. Dit weglaten, de ‘anonimiseringsverplichting’, vloeit voort uit de Algemene verordening persoonsgegevens (AVG). Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen zijn. Dit geldt niet voor ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (bijvoorbeeld een BV of een vof) en voor personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure. De NAW-gegevens van de indieners zijn wel bekend bij de gemeente.

Wel valt uit de Nota beantwoording zienswijzen ter herleiden op welke locatie de zienswijze betrekking heeft. Dit heeft er mee te maken dat de locatie benodigd is voor een goede beantwoording van de zienswijze en het daarmee samenhangende af te wegen belang.

HOOFDSTUK 2 BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

2.1 Algemene thema's met reactie

Bij een groot aantal ingekomen zienswijzen zijn bezwaren geuit tegen de locatie van Steekterpoort II an sich voor bedrijventerrein met grootschalige logistiek en transport, de bouwhoogte, verkeersoverlast, geluidsoverlast, waardevermindering percelen en verlies van vrij uitzicht op de polder. Daarom wordt eerst thematisch een algemene reactie op deze zienswijzen gegeven. Vervolgens wordt afzonderlijk op de individuele zienswijzen ingegaan. Per zienswijze is aangegeven of deze al dan niet gegrond is en of het plan daardoor wordt gewijzigd.

2.1.1 Waarom uitbreiding bedrijventerrein Steekterpoort II

Binnen de gemeente is niet alleen behoefte aan nieuwe woningen, maar ook aan nieuwe bedrijventerreinen. Voor zowel woningen als bedrijventerreinen wordt eerst gekeken naar de mogelijkheden om deze binnen het bestaand stedelijk gebied te kunnen realiseren. Daarnaast zijn uitleglocaties noodzakelijk, omdat de behoefte niet alleen kan worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied.

Leidraad voor nieuwe ontwikkelingen is de Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031 'De Stad van Morgen' (2013), waarin het toekomstige ruimtelijke beleid is verwoord tot 2031. In deze visie zijn het Alpherium en het bedrijventerrein Steekterpoort als zodanig benoemd. Hierin is vastgelegd dat de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Steekterpoort zich kan presenteren als belangrijk economisch centrum van de regio en voorloper in de ontwikkeling van een duurzame logistieke sector. Het is van belang om voor Steekterpoort een helder profiel te omschrijven voor het type bedrijven die zich hier bij voorkeur mogen vestigen om een bijdrage te leveren aan de doelstelling. Woningbouw is meer geschikt op overige locaties, zoals het Stadshart, de stationslocatie en Rijnhaven Oost.

Op dit moment heeft Alphen aan den Rijn diverse kavels beschikbaar voor bedrijvigheid inclusief logistiek. Het ontbreekt echter aan aanbod voor grote logistieke partijen die behoefte hebben aan kavels groter dan 3 ha. Het plangebied van Steekterpoort II is vanwege de omvang en de nabijheid van de containerterminal zeer geschikt voor kavels groter dan 3 ha voor grote logistieke partijen. Tevens kan hierdoor de combinatie van transport over water en weg beter worden benut. De behoefte aan de uitbreiding van het bedrijventerrein is onderbouwd op basis van de 'Ladderonderbouwing Steekterpoort II in Alphen aan den Rijn' van Bureau Stedelijke Planning (januari 2018) en nadien nog een keer bevestigd in de door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland vastgestelde 'Hoofdlijnenstrategie bedrijventerreinen Holland Rijnland' (2019), waarin de ruimtelijke behoefte (zowel kwantitatief als kwalitatief) aan nieuw areaal bedrijventerreinen is aangetoond voor zowel Midden- en Klein Bedrijf (MKB), Hoge Milieucategorie Bedrijven (HMC) als grootschalige logistiek. De ontwikkeling van Steekterpoort II (circa 10 ha) is toen al genoemd

om in te springen op de vraag voor logistiek te ontwikkelen. Door hier logistiek te koppelen aan het gebruik van de overslagterminal wordt een belangrijke link gelegd met duurzaamheid en duurzaam vervoer.

Voor woningbouw is dit gebied dan ook ongeschikt, temeer daar in het westelijke gedeelte al het bedrijventerrein Steekterpoort en Alpherium liggen waar bedrijven zijn toegestaan tot en met milieucategorie 3.2. Verder ligt ten zuiden van het plangebied een spoorverbinding, een gasleiding en de N11. Vanuit milieuzonering kan er hier geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gegarandeerd voor een nieuwe woonwijk.

2.1.2 Bouwhoogte bedrijfsgebouwen distributiecentrum

Voor alleen bedrijfsgebouwen voor het distributiecentrum (afgekort DC) is een bouwhoogte opgenomen van maximaal 15 m. Er zijn verschillende criteria om te bepalen wat een goede bouwhoogte is voor een logistieke bedrijven. De belangrijkste zijn:

- de marktvraag
- de effecten op het zicht

Bouwhoogte en de marktvraag

De huidige markt voor logistiek vraagt als regel een bouwhoogte van 15 m (vrije hoogte van 12,2 m). Deze hoogte is gewenst vanwege de opslag- en verwerkingssystemen, waaronder stapelhoogte met pallets, efficiënte bedrijfsvoering etc. Door gebruik te maken van deze bouwhoogte wordt grondgebruik teruggedrongen wat goed past in de opgave voor de ontwikkeling van een duurzaam logistiek terrein. Deze bouwhoogte sluit aan bij de eerder door de raad in zijn vergadering van 24 november 2016 vastgestelde bouwhoogte. De bouwregels zijn zodanig geformuleerd dat geen gebruik kan worden gemaakt van de Algemene afwijkingsregels, omdat een afwijking van de bouwhoogte expliciet is uitgesloten in artikel 15.1 lid b van de Algemene afwijkingsregels.

Westelijk van het logistiek centrum is bedrijfsbebouwing toegestaan met een bouwhoogte van maximaal 8 m, zodat er richting het buitengebied een vloeiende overgang wordt gerealiseerd met een lagere bouwhoogte.

Bouwhoogte en zicht

Belangrijk voor het zicht is allereerst de hoogte van de bebouwing langs de randen van het terrein. Deze is zoals hiervoor gesteld op maximaal 15 m voor het DC (de reguliere hoogte bij dergelijke bedrijven). In het westelijke gedeelte, naast de aanduiding voor logistiek en transport, is een maximum bouwhoogte van 8 m aangehouden.

Voor het bebouwingslint langs de Steekterweg is gekozen voor bedrijven in een lage milieucategorie tot en met 2 met een laag bebouwingspercentage van 30% (met een afwijking tot maximaal 40%). Het kleinschalige karakter van de verkaveling wordt benadrukt met een lage bouwhoogte, welke hier is vastgelegd op 8 m.

Aan de noordkant zorgt een 30 m brede strook met bosplantsoen achter het woon-werklint voor inpassing van het DC. Tevens ontstaat hierdoor een scheiding tussen het lint langs de Steekterweg en het DC. Door middel van deze landschappelijke inpassing (met bomen, groen, paden en water langs de randen van het gebied) is dit een goede ruimtelijke ordening en beeldkwaliteit (zie hiervoor ook het landschapsinrichtingsplan, zoals opgenomen in bijlage 1 van de toelichting), waarbij het DC wordt 'ingepakt'.

De opzet hiervan is in overleg met direct omwonenden tot stand gekomen. Hierbij is gekozen voor een meer open landschap, omdat dit meer mogelijkheden biedt voor recreatie dan een beplanting met bos.

De afstand van de bedrijfsbebouwing voor het DC met een bouwhoogte van 15 m tot de Steekterweg is minimaal 100 m, oplopend tot 200 m. Vanuit het landschap past dit goed in een geleidelijke overgang van het open veenlandschap naar het meer besloten dijklint langs de oeverwal.

Relatie met Alpherium

Het Alpherium wordt momenteel hoofdzakelijk gebruikt voor het vervoer van bier van Heineken. Dit betekent dat de schepen met volle containers naar Rotterdam gaan en lege containers terugkomen (nu de retourstroom van Heineken). De uitbreiding van het bedrijventerrein met een DC maakt het mogelijk de bedrijfsvoering van het Alpherium te optimaliseren, omdat de schepen uit de haven van Rotterdam met volle containers goederen komen in plaats van nu lege containers. Door deze toename van de verkoop van buitenlandse producten in o.a. de Nederlandse supermarkten, voor het halen van milieudoelen en ontlasting van de ring rond Rotterdam is de inzet van binnenvaartschepen ook steeds belangrijker. Dit vraagt om een multimodaal ontsloten locatie met een containerterminal aan een waterweg.

Om het watergebonden transport verder te faciliteren en uit te breiden is het realiseren van een logistiek centrum voor grootschalige transport en logistieke bedrijven bij Alpherium noodzakelijk.

2.1.3 Verkeer

De opmerkingen over hinder als gevolg van verkeer zijn niet altijd onderbouwd. Evenmin is een contrarapport overlegd, waaruit het tegendeel zou moeten blijken. In verband hiermee geven wij nog een keer uitleg over de bereikbaarheid van het gebied en de verkeerseffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen, zoals deze zijn onderzocht door adviesbureau Goudappel Coffeng. Het rapport van 4 juli 2018 is opgenomen in bijlage 6 van de plantoelichting.

In het verkeersonderzoek zijn de verkeerseffecten van de geplande ontwikkelingen op het bedrijventerrein Steekterpoort II beschouwd. Deze ontwikkeling betekent een toename van het verkeer. Onderzocht zijn de huidige situatie en de verkeerseffecten voor de toekomstige situatie. Specifiek is aandacht besteed aan:

- de verkeersgeneratie van het DC voor grootschalige transport en logistieke bedrijven en de woon-werk kavels, en de effecten op het omliggende wegennet;
- de consequenties voor de brugopening op de Gouwe;
- een analyse van de kruispunten op de N11 – N207 wat betreft de verkeersafwikkeling;
- een beoordeling van de infrastructuur op de boogstralen en overrijdbare gedeelten en verkeersveiligheid.

Distributiecentrum

Het distributiecentrum (DC) wordt gerealiseerd om tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar grootschalige logistieke centra. Daarnaast kan met de komst van het DC het gebruik van de containerterminal Alpherium worden geoptimaliseerd. De verwachte omvang van 80 tot 120 gevulde containers per week van Rotterdam/Antwerpen naar het Alpherium komt in de plaats van containers die nu leeg worden vervoerd. Dit betekent dat het aantal scheepvaartbewegingen en brugopeningen op de Gouwe ten gevolge van de ontwikkeling van Steekterpoort II/het DC niet toeneemt. Wel neemt het aantal vrachtwagenbewegingen tussen Rotterdam/Antwerpen en Alphen aan den Rijn en omgeving af.

Het DC genereert 1.230 verkeersbewegingen per etmaal van en naar het gebied: 800 per vrachtauto en 430 per personenauto of busje. Op basis van ervaringen elders mag verwacht worden dat vrachtauto's zo veel mogelijk buiten de spitsen zullen rijden. Deze verkeersbewegingen vinden in alle richtingen om het DC plaats. Daarbij gaat het om enkele honderden voertuigen per dag. Voor de N wegen komt dat neer op niet meer dan 1–2% van de totale intensiteit op betreffende weg.

De woon-werk kavels

De gemeente reserveert ruimte voor circa tien woon-werkkavels aan de Steekterweg. Deze kavels zijn bedoeld om naast een woning een klein bedrijf te kunnen vestigen. Deze kavels genereren 230 extra verkeersbewegingen per etmaal: 30 per vrachtauto en 200 per personenauto of busje.

Het totale verkeerseffect

Op basis van deze uitgangspunten komt het totale verkeerseffect op 1.460 extra verkeersbewegingen per etmaal: 830 per vrachtauto en 630 per personenauto of busje. De uitbreiding van Steekterpoort II zorgt op de meeste omringende wegen niet voor een merkbaar effect, want het

verkeer verspreidt zich over de dag. Een uitzondering hierop is de 'Limeslus-west' met een verkeerstoename van ruim 10%, maar deze weg kan dat prima verwerken. Op de Steekterweg, waaraan wordt gewoond, wordt een kleine verkeerstoename verwacht: minder dan 4%.

De analyse van de verkeersafwikkeling op de omliggende kruispunten leert dat deze het toekomstige verkeersaanbod inclusief de realisatie van Steekterpoort II, goed kunnen verwerken. De kans op terugslag in de normale situatie is nihil. Er is hier voldoende restcapaciteit, zodat ook fluctuaties in het verkeersaanbod verwerkt kunnen worden. Te overwegen valt om de verkeerslichten van de beide aansluitingen te koppelen.

2.1.4 Milieu (geluid, luchtkwaliteit en lichthinder)

Milieuzonering en geluid

Dit bestemmingsplan maakt een nieuw bedrijventerrein mogelijk met woon-werkeenheden in de lintzone van de Steekterweg. Bedrijven kunnen invloed hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen woningen en de nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven op voldoende afstand komen te staan van de bestaande woningen. Doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van bedrijven als ook een goed klimaat voor bestaande en nieuwe gevoelige functies.

Ten gevolge van aanwezige bedrijvigheid kan mogelijk hinder voor de omgeving optreden met betrekking tot de milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar. Nieuwe situaties, waarin milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies met elkaar worden gecombineerd, moeten worden beoordeeld op mogelijke anderssituaties. Daarbij wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, het Activiteitenbesluit milieubeheer en de brochure Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2009). In de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering zijn richtafstanden per categorie en per type bedrijvigheid opgenomen. Binnen deze richtafstanden is bij een gemiddelde bedrijfsvoering hinder van het bedrijf te verwachten. De richtafstanden in Bedrijven en Milieuzonering gelden ten opzichte van een milieugevoelige functie, zoals bedoeld tot de omgevingstypen rustige woonwijk of rustig buitengebied. In het geval de milieugevoelige functies zijn gelokaliseerd in omgevingstype gemengd gebied kan een afwijkende systematiek worden toegepast, die meer ruimte biedt aan bedrijven.

Het plangebied kan worden aangemerkt als een gemengd gebied, omdat het gebied aan doorgaande wegen (N207 en Limeslus). In zuidelijke richting ligt de spoorlijn Leiden – Utrecht en N11. Ook de Steekterweg zelf betreft een gemengd gebied, waarin afwisselend wonen, (agrarische) bedrijven en overige functies zijn toegestaan.

Het planvoornemen betreft de ontwikkeling van een bedrijventerrein ten behoeve van grootschalige transport- en distributie bedrijven met een totale oppervlakte van ca. 10,5 ha. Volgens de VNG brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) vallen deze activiteiten onder categorie 3.2 met een richtafstand van 50 meter in een gemengd gebied. Voor een rustig gebied geldt een richtafstand van 100 m. Dit betekent dat voor

geur, stof, geluid en gevaar minimaal een vrije afstand dient te worden gehouden van 50 m (gemengd gebied) tussen de grens van het bedrijventerrein en de dichtstbijzijnde woningen van derden. Een kortere afstand is alleen mogelijk wanneer uit milieuonderzoek is aangetoond dat deze bedrijven vanuit milieuzonering zijn toegestaan.

Toetsing planontwikkeling logistiek en transport aan omgeving

Het bedrijventerrein met de functie-aanduidingen 'bedrijf tot en met categorie 3.2' en 'specifieke vorm van bedrijventerrein – transport en logistiek' ligt op relatief grote afstand van bestaande woningen. Ten noorden van dit bedrijventerrein staat op circa 85 m één woning aan de Steekterweg 73. Overige woningen langs de Steekterweg staan op een grotere afstand van 100 m of meer van het transport- en logistiek terrein. Vanuit milieuzonering is deze ontwikkeling inpasbaar, waarbij voor de bestaande woningen in de omgeving een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

Toetsing planontwikkeling woon-werklint

Het woon-werk lint wordt gerealiseerd langs de Steekterweg aan de noordzijde van het bedrijventerrein. Dit lint betreft een gemengd gebied waar wonen en werken samengaan. De nieuwe woningen worden als bedrijfswoningen bestemd. Voor bedrijfswoningen geldt dat een lager woon- en leefklimaat aanvaardbaar is ten opzichte van burgerwoningen. Er worden geen richtafstanden toegepast tussen de bedrijfswoningen en de bedrijfsbestemmingen langs het lint. Bedrijfsactiviteiten tot maximaal categorie 2 worden toegestaan. Tussen de percelen komen groenstroken en watergangen. Hierdoor kunnen er geen bedrijfspercelen worden samengevoegd (tot grotere percelen) en blijven de achter het lint gelegen bedrijfsactiviteiten relatief kleinschalig. De bedrijfswoningen liggen op voldoende afstand van het DC.

Andersom geredeneerd liggen de nieuwe bedrijven in categorie 2 op een voldoende afstand van bestaande woningen aan de Steekterweg. Hiervoor wordt de richtafstand van 10 m voor gemengd gebied in acht genomen.

Resumerend vormt aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering om het bedrijventerrein en het woon-werk lint in het bestemmingsplan vast te stellen.

Luchtkwaliteit

Bij nieuwe planontwikkelingen dient te worden onderzocht of de luchtkwaliteit niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden. In verband hiermede is een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 8 in de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} niet worden overschreden. Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de uurgemiddelde NO₂

concentratie van 2000 µg/m³ is in het hele gebied 0 en blijft daarmee onder het wettelijke maximum van 18. Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde PM₁₀ concentratie van 500 µg/m³ blijft ruim onder het wettelijke maximum van 35. Dit betekent dat middels onderzoek is aangetoond dat geen overschrijding van de grenswaarden bij realisatie van het logistiek centrum voor grootschalige transport en logistieke bedrijven met overige bedrijvigheid. Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering om het plan te realiseren.

2.1.5 Waardevermindering en verlies van vrije uitzicht op de polder

In het algemeen kan worden gesteld dat aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen (o.a. Uitspraak Raad van State d.d. 9 mei 2018; ECLI:NL:RVS:2018:1545).

Voor wat betreft de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt kan niet worden ontkend dat het uitzicht wordt weggenomen als gevolg van deze planologische ontwikkeling. Door veranderde maatschappelijke opvattingen en ontwikkelingen op het ruimtelijk gebied kan bij het verstrijken der jaren evenwel geen blijvende zekerheid op een onveranderde situatie worden ontleend. Zo ook in deze situatie. De behoefte aan bedrijventerreinen en specifiek voor Steekterpoort II is aangetoond in het Ladderonderzoek zoals vermeld in paragraaf 2.1.1.

Vermeende waardevermindering van een onroerende zaak wordt niet als een bezwaar gezien tegen een bestemmingsplan. Briefschrijvers hebben overigens de mogelijkheid om gedurende vijf jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om tegemoetkoming in planschade in te dienen wanneer hij meent dat zijn onroerend goed minder waard is geworden, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is geregeld. In elk geval blijft in de vorm van vermindering van de waarde van een onroerende zaak: een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak en onmiddellijk voor het ontstaan van de schade.

2.2 Behandeling ingekomen zienswijzen met reactie

Nr.	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
1.	Zienswijze 1; Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop		
1.	Briefschrijver heeft geen bezwaren tegen de voorgestelde functiewijziging als zodanig. De zienswijze richt zich uitsluitend op het onderdeel Verkeer. In het rapport wordt er vanuit gegaan dat er geen toename zal zijn van verkeersbewegingen in de richting van Boskoop. Het voornemen is dit te voorkomen door vestigingseisen te stellen aan de bedrijven die zich in het projectgebied zullen vestigen. Briefschrijver acht het zeer ongebruikelijk en ook moeilijk handhaafbaar om met enkel vestigingseisen de verkeersstromen te reguleren. Zij verwacht dat het project een toename van zowel vrachtverkeer als scheepvaartverkeer te weeg zal brengen op de N207 en de Gouwekruising bij Boskoop. Omdat het verkeersrapport niet uitgaat van verkeersbewegingen die gebruikelijk zijn bij een overslagterrein van dit formaat, maar er vanuit gaat dat vestigingseisen voldoende zijn om toename van verkeer te voorkomen, kunnen	Wij leiden uit de zienswijze af dat briefschrijver geen inhoudelijke bezwaren heeft tegen het bestemmingsplan dat de uitbreiding van Steekterpoort II mogelijk maakt. Zorgen worden geuit over de verkeersafwikkeling. Wij verwijzen hiervoor naar ons antwoord onder 2.1.3.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	briefschrijver dit niet inhoudelijk laten beoordelen. De N207 gecombineerd met de hefbrug in Boskoop zorgen regelmatig voor een grote verkeerscongestie in het sierteeltgebied. Verzocht wordt dan ook om het besluit in die zin aan te passen dat de verkeerstromen in beeld worden gebracht zonder de vestigingseisen en de verkeerssituatie zodanig te verbeteren dat de doorstroming op de N207 en in het centrum van Boskoop niet extra wordt belast.		
2.	Zienswijze 2; bewonersvereniging Onder de Hefbrug		
a.	Briefschrijver wijst op enkele onzorgvuldigheden in de plantoelichting.	Deze opmerkingen zijn eerder gemaakt in een e-mail van 26 juli 2020. Naar aanleiding hiervan is het ontwerpbestemmingsplan al aangepast.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
b.	Er wordt regelmatig verwezen naar het ambassadeurs overleg. Dit is geen gestructureerd overleg geweest. Er zijn maar een beperkt aantal bijeenkomsten geweest met deze groep (23 mei 2018, 10 januari 2019 en 14 oktober 2020). Het voert te ver om te zeggen dat er uitgebreid overleg is geweest met de ambassadeurs.	In paragraaf 8.2 Communicatie is geschreven dat er drie bijeenkomsten hebben plaatsgevonden met ambassadeurs, te weten op 1 november 2017, 23 mei 2018 en recentelijk op 14 oktober 2020. Een aanpassing wordt niet nodig geacht.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

c.	Op blz. 30 van de toelichting wordt gesproken dat er bedrijven mogen komen van categorie 3.2. Er wordt niet aangegeven wat de risico's zijn voor de omwonenden. In een vorig rapport (externe veiligheid) werd zelfs gesproken over het aantal doden dat er zou kunnen vallen als gevolg van een calamiteit. In hoeverre lopen bewoners in de directe omgeving gevaar en hoeveel slachtoffers vind de gemeente acceptabel? Misschien is het toch beter de toegestane categorie te verlagen naar 3.1 in plaats van 3.2. Verder wordt aangenomen dat toch er geen chemische stoffen worden opgeslagen. Deze mogen namelijk niet worden overgeslagen op de terminal.	De tekst op bladzijde 30 is niet goed weergegeven. Naar aanleiding van de reactie is de betreffende tekst geschrapt en als volgt aangepast: 'Op bedrijventerrein Steekterpoort zijn risicovolle inrichtingen niet toegestaan. Dit is geborgd in de planregels (artikel 3.4.1 onder b). Daarnaast zijn 'zeer kwetsbare objecten' en sociale werk- voorzieningen uitgesloten (artikel 13 onder c en d). Deze koers met bedrijventerrein Steekterpoort draagt op alle fronten bij aan de ambities die Alphen heeft voor haar bedrijventerreinen.' Een aanpassing van bedrijven in maximaal categorie 3.2 naar 3.1 wordt niet voorgestaan, omdat dergelijke bedrijven vanuit milieuzonering mogelijk zijn. Overigens zijn in de specifieke gebruiksregels (3.4.1) geluidzoneringsplichtige bedrijven en risicovolle inrichtingen verboden, zodat hier geen sprake is van toename van het groepsrisico met betrekking tot Externe Veiligheid.	De plantoelichting (paragraaf 3.4.2) is aangepast door hier te vermelden dat geluidzoneringsplichtige bedrijven en risicovolle inrichtingen niet zijn toegestaan.
d.	Op blz. 38 van de toelichting wordt aangegeven dat na overleg met het Hoogheemraadschap er maar 10% water hoeft te worden gecompenseerd	Tussen de gemeente en het hoogheemraadschap heeft vooroverleg plaatsgevonden. Dit heeft geresulteerd in	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	versus de wettelijke norm van 15%. Dit betekent dus dat lagere overheden de wettelijke eisen naast zich neer mogen leggen. Het geeft briefschrijver een beter gevoel als er 15% wordt gecompenseerd zeker gezien de heftige klimaatveranderingen. Op blz. 44 van de toelichting wordt aangegeven dat de afvalwaterstromen via de riolering zullen gaan. Zij heeft grote vraagtekens over de haalbaarheid gezien de rioolcapaciteit in de Gouwestraat.	een watercompensatie eis van 10%. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat er geen wettelijke norm is van 15%. Het is aan het waterschap te bepalen welk percentage nodig is per peilgebied. De rioolcapaciteit van het gebied wordt aangepast aan de toekomstige ontwikkeling door de realisatie van een nieuw hoofdgemaal ter hoogte van Gouwestraat 1. Dit gemaal zal het afvalwater afvoeren met een persleiding naar de Gouwsluisseweg.	
e.	Op blz. 46 van de toelichting staat dat er 1550 mvt (motorvoertuigen) per etmaal zullen zijn wat voor een gedeelte ook nog uit busjes zal zijn en mede veroorzaakt door de lintbebouwing. Dit strookt niet met de eerder gepresenteerde plannen, hier werd duidelijk gesteld dat alleen het distributiecentrum voor 1550 mvt zal zorgen. Als daar bovenop nog eens de mvt van de lintbebouwing komt komen we aan bijna 2000 mvt. Al deze voertuigen zullen optrekken en afremmen voor de stoplichten bij de N207. Gevraagd wordt nog een keer goed te kijken naar de effecten die dat heeft op de ontwikkeling van	De opgave in de m.e.r. paragraaf volgt uit een onderzoek van Goudappel Coffeng van 4 juli 2018. Niet alleen is het distributiecentrum beschouwd, maar ook het woon-werklint. Dit rapport maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan. In het akoestisch onderzoek van ODMH van 15 juni 2017, zoals genoemd in paragraaf 5.5.2 van de toelichting is overigens gerekend met een verkeersgeneratie van 2.176 mvt/etmaal. Dit verkeer is over het omliggende wegennet verdeeld.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	fijnstof en geluid.	Voor wat betreft de opmerking met betrekking tot de stoplichten bij de N207 merken wij op dat conform het reken- en meetvoorschrift alleen op minder dan 150 meter afstand van een met verkeerslichten geregeld kruispunt rekening hoeft te worden gehouden met de toename van het geluid vanwege het optrekkend verkeer. Binnen deze afstand liggen er geen woningen met geregelde kruispunten. Op grotere afstand is het extra geluid vanwege het optrekken ondergeschikt aan het geluid van het rijdende verkeer. Voor het luchtkwaliteitsonderzoek zijn dezelfde uitgangspunten aangehouden als het akoestisch onderzoek. Er is geen aanleiding de tekst in het bestemmingsplan en het rapport hierop aan te passen.	
f.	In hoofdstuk 5.6 van de toelichting wordt de luchtkwaliteit genoemd. De overheid heeft een andere normering dan de WHO aangeeft. Volgens de WHO mag de uitstoot van NO₂ een jaargemiddelde hebben van 20 µg/m³, PM₁₀: 20 µg/m³ en PM_{2,5}: 10µg/m³. Brieschrijver twijfelt of de gehanteerde normen stand zullen houden bij de Europese rechten van de mens.	ODMH is in het onderzoek uitgegaan van de wettelijke grenswaarden die voor Nederland en de EU zijn vastgesteld. De WHO geeft advieswaarden. Zij geeft advieswaarden voor PM₁₀ en PM_{2,5} van respectievelijk 20 en 10 µg/m³. De gezondheidkundige advieswaarde van de WHO voor NO₂ is gelijk aan de grenswaarde, namelijk 40 µg/m³. ODMH	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		toetst altijd aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Er is daarom geen aanleiding de tekst in het bestemmingsplan en het rapport hierop aan te passen.	
g.	Briefschrijver mist in het plan de geluidsoverlast van het achteruitrijsignaal van vrachtauto's. Hier maakt zij zich nog het meest zorgen over, omdat dat geluid op een niveau zit qua hoogte en intensiteit dat dit nachtrust verstorend gaat zijn. Er zijn eerdere rapporten verschenen over deze geluidsdruk voor de omgeving. Er is bijvoorbeeld een rapport van de gemeente Midden Groningen over het achteruitrijsignaal waarnaar wordt verwezen.	Bedrijven op het industrieterrein zullen moeten voldoen aan de voorschriften uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Voor de achteruitrijdsignalering (die deel uitmaakt van de laad- en losactiviteiten) zijn in de avond- en nachtperiode bij woningen piekniveaus van hoogstens 65 en 60 dB(A) toelaatbaar. Uitgaande van een bronsterkte van een achteruit rijdende vrachtwagen met signalering van 108 dB(A) houdt dit in dat een woning in de avond- en nachtperiode op minstens 50 en 90 meter afstand moet liggen als er geen afscherming aanwezig is. Dit geeft een beperking voor het gebruik van de achteruitrijdsignalering bij bedrijven die binnen deze afstanden van de woningen aan de Steekterweg ten noorden van het plangebied liggen. Het is niet nodig om in het bestemmingsplan hierop nader in te gaan, omdat de door het Activiteitenbesluit geboden bescherming voldoende wordt gevonden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		Daarbij komt dat de dichtstbijzijnde afstand tussen het transport- en logistiek terrein tot de Steekterweg meer dan 100 m is.	
h.	Verder vindt de bewonersvereniging Onder de Hefbrug de motivatie om een groot distributie te laten bouwen redelijk mager. Gezien standpunt dat eerst de leegstand moet worden tegengegaan is dit een stap in de verkeerde richting die mede wordt ingegeven door economische motieven. Het verkopen van zoveel grond legt de gemeente geen windeieren. Tevens is het voor bedrijven die op zoek zijn naar een nieuwe distributiecentrum aantrekkelijker om nieuw te bouwen dan om bestaande gebouwen slopen of te verbouwen. Dit leidt er wel toe dat steeds meer groen wordt geofferd aan de economie en dat oudere industriegebieden steeds meer verpauperen. Dit vindt briefschrijver een zorgelijke ontwikkeling.	In het Ladderonderzoek en de regionale bedrijventerreinenstrategie Holland Rijnland 2019 is aangetoond dat er een tekort is aan grootschalige logistiek (bedrijfspercelen > 3 ha). Deze ontwikkeling voorziet hierin. Voor het overige verwijzen wij naar ons antwoord onder 2.1.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.	Zienswijze 3 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
a.	<u>Geluidhinder</u> Een achteruitrijdende vrachtauto heeft een waarschuwingssignaal (piept. Bij een distributiecentrum van deze omvang is piepgeluid van meerdere vrachtauto's tegelijk. Dit geluid is voor de directe burens 24 uur en 7 dagen in de	Wij verwijzen naar onze reactie onder 2 sub g.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	week te horen in de tuin en slaapkamer. Daar komt dan ook nog bij het laden en lossen, deuren die dichtslaan en het wegrijden van de vrachtauto's.		
b.	<u>Verlichting</u> Nergens in dit plan wordt aandacht besteed aan de verlichting behorend bij een distributiecentrum waar 24 uur per dag en 7 dagen in de week wordt gewerkt en overlast geeft. Niet alleen voor mensen maar ook voor dieren die in de directe omgeving wonen. Er liggen weidevogelgebieden op 25 meter en op 130 meter afstand.	In het kader van de planvoorbereiding is ecologisch onderzoek uitgevoerd. In het rapport "Natuurtoets en nader onderzoek ecologie Steekterpoort II te Alphen aan den Rijn" opgesteld door de ODMH, met kenmerk , d.d. 3 november 2017 is aandacht besteed aan verlichting. Op bladzijde 23 van dit rapport is de volgende aanbeveling opgenomen: <i>'4.7.1 Voorkomen van lichtverstoring</i> Lichtverstoring van vleermuizen kan worden beperkt door een ter zake kundig ecooloog te betrekken bij het verlichtingsplan van de locatie. Hierbij is het wenselijk om eerst kennis te hebben van aanwezige verblijfplaatsen uit nader onderzoek. Ook lichtverstoring van (broed)vogels en grondgebonden zoogdieren kan worden beperkt door het inzetten van ecologische kennis bij het verlichtingsplan.' Bij uitwerking van de plannen wordt rekening gehouden met de in het rapport	In de conclusie van ecologie (paragraaf 5.9.3 van de plantoelichting) wordt de 'laatste zin (Bij uitwerking van de plannen wordt hiermee rekening gehouden) vervangen door de volgende passage: "Bij uitwerking van de plannen wordt rekening gehouden met de in het rapport genoemde aanbevelingen. Activiteiten waarbij de verbodsbepalingen overtreden worden, dienen voorkomen te worden, bijvoorbeeld door het treffen van mitigerende maatregelen of het werken met een goedgekeurde gedragscode. Het verlichtingsplan is een mitigerende maatregel en zal, zodra bekend is hoe de bebouwing er uit komt te zien, opgesteld worden om lichtverstoring te voorkomen."

		genoemde aanbevelingen. Ter verduidelijking zal in de conclusie hieraan de volgende passage worden toegevoegd: Activiteiten waarbij de verbodsbepalingen overtreden worden, dienen voorkomen te worden, bijvoorbeeld door het treffen van mitigerende maatregelen of het werken met een goedgekeurde gedragscode. Het verlichtingsplan is een mitigerende maatregel en zal, zodra bekend is hoe de bebouwing er uit komt te zien, opgesteld worden om lichtverstoring te voorkomen.	
c.	<u>Verkeersbewegingen</u> Een distributiecentrum is bedoeld om goederen te ontvangen, te verdelen en te vervoeren naar andere locaties. Dit betekent een toename van verkeer op de N11 en de N207. Ooit is de containerhaven aangelegd met als argument om minder vrachtverkeer op de N207 te krijgen. Afgelopen maanden is het niet meer zo druk op de N207 vanwege corona maar probeer u zich weer eens voor te stellen hoe de N207 eigenlijk altijd vast staat. De provincie, eigenaar van de N207, wil de busbaan niet openstellen voor auto's. Kloppen de cijfers dit keer wel? Briefschrijver wijst erop dat bij de containerhaven destijds alleen gerekend was met volle containers en later bleek	Voor wat betreft de reactie aangaande de verkeersbewegingen verwijzen wij naar ons antwoord onder 2.1.3.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	dat er ook lege containers werden vervoerd en dat dus een verdubbeling van de cijfers opleverde. Nu worden de lege containers wéér opgevoerd (zie pagina 49). Dit keer om aan te geven dat het aantal bewegingen en brugopeningen niet toeneemt.		
d.	<u>M.E.R.</u> Waarom is bij dit plan met dergelijke effecten voor het milieu geen milieueffectenrapportage (m.e.r.) opgesteld.	Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. van kracht geworden. Voor nieuwe bedrijventerreinen betekent dit dat deze alleen nog m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn wanneer er sprake is van een oppervlakte van 100 ha of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer. Zij zijn dus niet meer op voorhand m.e.r.-plichtig. Daarnaast bleek het Nederlandse systeem van drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten niet in overeenstemming te zijn met de Europese richtlijn. De drempelwaarden zijn dus geen absolute waarden meer, maar ze zijn indicatief geworden. Dit betekent dat wanneer er bij een ontwikkeling van een bedrijventerrein van minder dan 100 ha of 200.000 m ² aan bedrijfsvloeroppervlakte een toets moet plaatsvinden of in dit geval een m.e.r. uitgevoerd moet worden of een	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		m.e.r.- beoordeling. Dit wordt de vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd. In het plangebied wordt een distributiecentrum (circa 10,5 ha), een woon-werklint langs de Steekterweg (circa 2 ha) en het aanleggen van een waterberging met groenvoorzieningen in het oostelijke gedeelte van het plangebied mogelijk gemaakt. De ontwikkelingen blijven ruim onder de getalsmatige drempel waarde. Hiermee is dit bestemmingsplan vormvrij m.e.r. – beoordelingsplichtig. De Vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in paragraaf 5.2 (Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)). Hieruit is gebleken dat de planontwikkelingen op deze locatie niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Gelet op het “nee, tenzij” principe kan daarom worden afgezien van het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of m.e.r.-beoordeling.	
--	--	---	--

e.	<u>Relatie met de containerhaven</u> De eerder geschetste relatie met de containerhaven 'verwatert' steeds meer. Eerst zou de eigenaar van de containerhaven ook de eigenaar van het distributiecentrum worden. Later werd dat 'mede-eigenaar' en in de commissie Ruimtelijk en Economisch Domein van 5 november 2020 werd dit door wethouder Van As gecorrigeerd naar 'mede-huurder'. Dit duidt erop dat de containerhaven geen direct belanghebbende meer is in de bouw van dit distributiecentrum. De vraag was in hoeverre dat al het geval was. De containerhaven ligt te ver weg van deze locatie om daar optimaal van te kunnen profiteren (meer dan 500 meter). De beoogde ontwikkeling van Steekterpoort II is altijd beargumenteerd vanuit de relatie met de containerhaven en omdat de gemeente aangaf de grond in bezit te hebben en bezig te zijn met de ontwikkeling. Vanwege die redenen is het in regionaal beleid terecht gekomen. Op pagina 29 wordt geciteerd. 'De Rijnstreek heeft geen verdere ambities om zich te ontwikkelen tot een logistiek grootschalig cluster. Dit met het oog op de schaarse ruimte, de beperkte effecten voor de werkgelegenheid en de concurrentie met andere regio's zoals de A12 regio en de Schiphol regio. Bij concrete vragen zal daarom	Aanvankelijk was de eigenaar van het Alpherium ook geïnteresseerd om een distributiecentrum op te richten op Steekterpoort II. Deze marktpartij heeft zich nadien teruggetrokken. Het Alpherium is overgenomen door C.C.T. Dat neemt niet weg dat de behoefte aan een distributiecentrum overeind blijft, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de faciliteiten van het Alpherium. Voor een nadere toelichting hierop verwijzen wij naar ons antwoord onder 2.1.1 en 2.1.2.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
----	--	---	--

	doorverwezen worden naar de A12-regio en de regio rondom de A4/Schiphol.'		
f.	<u>Werkgelegenheid</u> Een distributiecentrum levert weinig (lokale) werkgelegenheid op. Wethouder Van As geeft aan dat dat eventueel geregeld kan worden via privaatrechtelijke afspraken bij de verkoop van de grond waar de gemeente eigenaar van is. Juridisch gezien kan dit niet. De gemeente als verkoper van de grond kan niet bepalen waar werknemers van de huurder van de ontwikkelaar vandaan mogen komen. Als dit plan aan meer werkgelegenheid moet bijdragen kan beter gekozen worden voor kleine (ambachtelijke) bedrijven.	De gemeente kan vanuit een goede ruimtelijke ordening geen verplichting opnemen in de regels van het bestemmingsplan dat distributiebedrijven ook er voor moeten zorgen dat zij zorgen voor voldoende werkgelegenheid. Zij kan wel als eigenaar door bij uitgifte van gronden afspraken maken met marktpartijen dat deze bedrijven ook werknemers in dienst nemen van de sociale werkvoorziening. De gemeente zal dit inbrengen in onderhandelingen met marktpartijen die geïnteresseerd zijn aankoop van een bedrijfsperceel.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
g.	<u>Bouwhoogte/bouwblok (circa 10,5 ha, waarvan 70% mag worden bebouwd met een bouwhoogte van maximaal 15 meter)</u> Het gehele perceel is nu ingetekend als bouwblok. Dit geeft richting omwonende geen zekerheid waar de laadperrons komen. Gezien de te verwachte overlast zouden die naar de mening van briefschrijver aan de zuidkant moeten komen. Voor het college is een enorme opeenstapeling van afwijkingsmogelijkheden in het plan opgenomen zoals omvang bouwpercelen (artikel	Distributiebedrijven zijn toegestaan binnen het op de verbeelding aangegeven bestemming 'Bedrijventerrein' met de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein – transport en logistiek'. Bij uitwerking van de plannen kunnen wij nadere eisen stellen aan de situering en afmetingen van bebouwing, indien dit naar ons oordeel noodzakelijk is in verband met het realiseren van de met het plan beoogde ruimtelijke kwaliteit.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	3.4.2), hogere milieucategorie (artikel 3.5), bouwhoogtes (artikel 4.4.1), bebouwingspercentage, (artikel 4.4.2), bebouwingsvrije zone (artikel 4.4.3), gebruiksregels (artikel 4.6), bouwregels (artikel 10.3), algemene afwijkingsregels (artikel 15) en parkeren (artikel 16.1). Dit zijn wel erg veel afwijkingsmogelijkheden. Hoe hard zijn de 70% en de 15 meter dan nog.	De regels gaan niet zover dat ook de laadperrons al worden vastgelegd. Dit betreft uitvoeringsaspecten die bij de aanvraag omgevingsvergunning aan de orde komen. Overigens is de afstand tussen het distributieterrein en de dichtstbijzijnde woningen circa 100 m, zodat kan worden voldaan aan de richtafstanden voor wat betreft milieuzonering. Aanvullend zullen bedrijven moeten voldoen aan de (geluid-) voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarnaast is in de regels een aantal flexibiliteitsbepalingen opgenomen om te kunnen inspelen op marktontwikkelingen. In voorkomend geval zullen deze worden getoetst aan de hierin opgenomen voorwaarden. Voor wat betref de bouwhoogte van de distributiebedrijven verwijzen wij nog naar ons antwoord onder 2.1.2.	
h.	<u>Omvang bouwperceel</u> De opmerkelijkste afwijkingsmogelijkheid (zie ook hierboven) staat in de regels artikel 3.4.2. Daar staat dat het bevoegd gezag (lees het college) de minimale oppervlakte van het bouwperceel kan	Uitgangspunt van dit bestemmingsplan is om alleen bedrijven op het transport- en logistiek gedeelte toe te staan van 3 ha en groter. Dit logistiek centrum valt evenwel niet onder de zogenaamde XXL	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	terugbrengen naar 2 hectare. Alle argumentatie voor het opstellen van dit bestemmingsplan was dat er kavels nodig zijn van méér dan 3 hectare.	distributiecentra. Om kleinere logistieke bedrijven niet op voorhand uit te sluiten is daarom een afwijkingsregeling opgenomen om ook kleinere logistieke bedrijven met een bedrijfsperceel van minimaal 2 ha niet op voorhand onmogelijk te maken.	
i.	<u>Amorfe 'zwerfkeien' worden een muur</u> In het plan (pagina 15) wordt poëtisch gesproken over amorfe 'zwerfkeien' maar in het landschap ontstaat een 'Mexicaanse muur van Trump' van 15 meter hoog (of nog hoger als van de afwijkingsmogelijkheid gebruik wordt gemaakt); die Alphen van Zwammerdam scheidt. Hoe kan deze Industriële entree van Alphen c.q. stadsentree worden gezien?	Bij de vestiging van grootschalige logistieke bedrijvigheid is schaalvergroting van de bebouwing onontkoombaar. Met architectonische vormgeving en door het toepassen van landschapselementen wordt de massaliteit van de bedrijfsloodsen zoveel mogelijk gebroken. Door middel van een eenduidige en herkenbare architectuur krijgt de metaforisch bedoelde 'poort' gestalte als herkenbare entree tot Alphen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
j.	<u>Is dit wel de juiste bestemming</u> Alphen heeft een enorme behoefte aan woningbouw; waarom niet op deze locatie. Alternatief is hiervan een park te maken of een 'landgoed' (wonen en groen).	Zie ons antwoord onder 2.1.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
k.	<u>Betere locatie distributiecentrum in de regio</u>	Zie ons antwoord onder 2.1.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	De A12 regio en de Schiphol regio zijn betere locaties voor een distributiecentrum (zie pagina 29).		
l.	<u>'Verdozen'</u> Minister Ollongren vol lof over Groene Hart: 'Maar er zijn zorgen over verdozing en woningnood' (zie artikel AD). Wethouder Van As noemt het in de commissie Ruimtelijk en Economisch Domein van 5 november 2020 zelfs een 'schoenendoos'. Friso de Zeeuw spreekt over 'verdozing Groene Hart', die de suggestie doet om bij de provincie te pleiten voor het Steekterweggebied: woningbouw in combinatie met waterrijke natuur (zie artikel AD).	Zie ons antwoord onder 2.1.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
m.	<u>Risico van leegstand</u> Wie is de beoogde koper van de grond en in wat voor soort constructie? Heeft het bedrijf ervaring met vergelijkbare projecten? Hoe groot is het risico van een faillissement; hoeveel geld is er in kas? Hoe ga je gebouwen van deze enorme omvang ooit hergebruiken.	Dit bestemmingsplan maakt nieuw bedrijfsontwikkelingen mogelijk voor marktpartijen. Wij verwachten geen leegstand – ook niet na een faillissement en/of hergebruik – omdat er juist veel vraag is naar distributiecentrum, zoals wij hebben beschreven in paragraaf 2.1.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
n.	<u>Duurzaamheid</u> Bij de ontwikkeling van Steekterpoort staat innovatie en duurzaamheid centraal (pagina 30). De stip op de horizon is: in 2050 is de samenleving van Alphen aan den Rijn fossiele	De gemeente Alphen aan den Rijn heeft het duurzaamheidsbeleid op 24 september 2015 vastgesteld in het duurzaamheidsprogramma 2014–2020 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	brandstof vrije en energie — en CO2 — neutraal (pagina 33). Duurzaam omgaan met gebouwen. Er staan al veel gebouwen (soms net gebouwd) die leeg staan waarbij het onmogelijk is om deze om te bouwen naar een andere functie bijvoorbeeld woningbouw. Aan de bouw van een distributiecentrum kunnen je nog wel duurzaamheidsvoorwaarden meegeven.	Dit beleid is leidend voor de uitvoering van duurzaamheid binnen de gemeente. Bij uitvoering van bouwplannen dient te worden voldaan aan de eisen van het Bouwbesluit. Aanvullend kunnen wij op vrijwillige basis afspraken maken over duurzaamheidsmaatregelen aan nieuwbouw. Binnen de gegeven mogelijkheden zullen wij hiervan zeker gebruik maken.	
o.	<u>Tegenstrijdigheden in de stukken</u> • Pagina 24: Meer transport over water. Hiermee worden de wegen ontlast. Terwijl er 800 extra vrachtauto's per etmaal worden verwacht (pagina 49). • Terreinen van meer dan 3 hectare nodig. Maar in de regels artikel 3.4.2. staat dat het bevoegd gezag (lees het college) dat kan terugbrengen naar 2 hectare. • De directe relatie met de containerhaven is er niet meer; ze worden hooguit een van de huurders. • Er wordt een beeld geschetst van een braakliggend terrein maar het zijn nu gewoon weilanden.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder 2.1.3. Wij verwijzen naar ons antwoord onder 3 sub g. Wij verwijzen naar ons antwoord onder 2.1.2. In paragraaf 2.1 van de toelichting is nu opgenomen: 'Het gehele terrein van Steekterpoort II is braakliggend. Het terrein is grotendeels in gebruik ten behoeve van agrarische doeleinden. Bedrijfsvestiging is in de huidige situatie	In paragraaf 2.1 van de toelichting onder het kopje 'Huidig gebruik' worden de eerste drie zinnen als volgt aangepast: 'Het terrein is grotendeels in gebruik ten behoeve van agrarische doeleinden (akkerbouw en weidegebied). Bedrijfsvestiging is in de huidige situatie alleen mogelijk op het terrein Steekterpoort I, waaronder het aanwezige afvalbrengstation 'Ecopark De Limes' aan de Limeslus en lintbebouwing langs de Steekterweg.' Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot

		alleen mogelijk op het terrein Steekterpoort I.'. Met briefschrijver zijn wij van mening dat niet kan worden gesproken over een braakliggend terrein. Voornoemde zinnen worden als volgt aangepast: 'Het terrein is grotendeels in gebruik ten behoeve van agrarische doeleinden (akkerbouw en weidegebied). Bedrijfsvestiging is in de huidige situatie alleen mogelijk op het terrein Steekterpoort I, waaronder het aanwezige afvalbrengstation 'Ecopark De Limes' en lintbebouwing langs de Steekterweg.	aanpassing van het bestemmingsplan.
p.	<u>Ruimtelijk beleid versus opbrengsten voor de gemeente</u> Normaal gesproken is het doel van een bestemmingsplan het vastleggen van het ruimtelijk beleid van de gemeente. Dit plan is echter niet vanuit ruimtelijk beleid ontstaan maar vanuit de grondpositie van de gemeente. De gemeente heeft al jaren de grond in bezit en wil die grond nu verkopen. De vraag is of je dan als college wel alle belangen goed afweegt of toch niet de financiële positie van de gemeente vooropstelt. Een goedgekeurd bestemmingsplan is voorwaarde voor de verkoop van de grond heeft wethouder	Wij delen het standpunt van briefschrijver niet. Dat de gronden in eigendom van de gemeente is minder relevant. De behoefte aan ook nieuwe bedrijventerreinen is evident, zoals aangetoond in het Ladderonderzoek. Wij verwijzen hiervoor naar ons antwoord in 2.1.1. In ons hiervoor gegeven antwoord zijn wij al ingegaan op omvang bouwpercelen, bouwhoogte etc. Korteheidshalve verwijzen wij hiernaar.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Van As aangegeven in de commissie Ruimtelijk en Economisch Domein van 5 november 2020. Daarmee mag je er vanuit gaan dat de omvang van de kavel, het bouwvlak en de bouwhoogte 'bepaald' is door de ontwikkelaar en niet het gevolg is van het ruimtelijk beleid van de gemeente.		
q.	<u>De noodzaak van dit plan</u> De ontwikkeling van dit bestemmingsplan loopt al jaren. Destijds waren de direct relatie met de containerhaven en de vraag naar bedrijfskavels groter dan 3 hectare het fundament/de motivering om dit plan te ontwikkelen. Nu, een aantal jaren later, is de situatie heel anders. Er is geen directe relatie meer met de containerhaven (van eigenaar, naar huurder en nu zelfs als een van de medehuurders) en de minimale kavelgrootte van 3 hectare is ook geen harde voorwaarde meer (in de regels artikel 3.4.2. staat dat het bevoegd gezag de minimale oppervlakte van het bouwperceel kan terugbrengen naar 2 hectare). De noodzaak van dit specifieke plan (met een zeer groot distributiecentrum in Alphen aan den Rijn) is er dus anno 2020 niet meer. In deze tijd zijn er andere belangrijkere opgaven zoals het bouwen van woningen; Steekterpoort lijkt briefschrijver daarvoor een prima locatie.	Wij verwijzen naar onze hiervoor gegeven antwoorden en onze thematische beantwoording.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.	Zienswijze 4 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
a.	<u>Hondenuitlaatveld</u> Het huidige hondenuitlaatveld bij Steekterpoort I is zodanig gesitueerd dat het geluid op geen enkele wijze omwonenden kan storen. In de situatieschets van Steekterpoort II loopt het hondenuitlaatveld tot vlak bij het migrantenhotel achter nr. 63a. Het blaffen van de honden is echter een dragend geluid. Niet alleen de bewoners van nr. 63a zullen overlast ervaren, ook anderen omliggende bewoners (waaronder briefschrijver) zullen overlast ervaren. In lijn met de suggesties van de ambassadeurs wordt verzocht om het hondenveld zo dicht mogelijk bij de N11 te positioneren.	De Omgevingsdienst Midden-Holland heeft onderzocht welke geluidsniveaus te verwachten zijn als gevolg van het hondenuitlaatveld. Hieruit kan het volgende worden afgeleid. Het hondenuitlaatveld is geen bedrijfsmatige activiteit. Als gevolg hiervan is er geen standaard geluidsnormering beschikbaar om aan te toetsen. Op basis van de geluidsniveaus als gevolg van wegen in de directe omgeving van de Steekterweg is aansluiting gezocht bij de standaard normstelling uit het Activiteitenbesluit. Als worst-case situatie is aangenomen dat alleen in de dag- en avondperiode 5 honden aan de uiterste noordelijke rand van het hondenuitlaatveld aanwezig zijn. Dit, omdat de parkeerplaatsen zich aan de uiterste zuidzijde van het terrein bevinden en de kans dus klein is dat mensen met hun hond helemaal naar het noorden lopen en daar andere eventueel blaffende honden tegenkomen.	In de plantoelichting, (bedrijven en milieuzonering, paragraaf 5.3.2) is een passage toegevoegd over het hondenuitlaatveld met de memo van de Omgevingsdienst Midden-Holland. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		Wanneer de te verwachten geluidsniveaus ten gevolge van blaffende honden worden getoetst aan de normstelling uit afdeling 2.8 van het Activiteitenbesluit blijkt dat in de worst-case situatie voldaan wordt aan de normstelling. Dit samen met de verplichting uit de APV van de gemeente Alphen aan den Rijn maakt dat de komst van het hondenuitlaatveld acceptabel geacht wordt. De memo van de Omgevingsdienst van 18 januari 2021 zal als bijlage bij de toelichting worden opgenomen.	
b.	<u>Voormalige stortplaats</u> Zoals de provincie aangeeft is de voormalige stortplaats sterk vervuild, waarbij de vervuiling gelukkig stabiel gecentraliseerd is op dit punt met enige contaminatie van de omgeving. De provincie geeft echter aan dat de grond sterk vervuild is en bouwen op vervuilde grond is niet toegestaan. Het bestemmingsplan stelt dat het wil aansluiten bij de nationale belangen, waaronder het verbeteren van de milieukwaliteit. De mogelijkheid om hier direct daadwerkelijk invulling aan te geven wordt echter niet opgepakt, het oplossen van vervuiling leidt tot een daadwerkelijke verbetering en deze kosten zijn het laagst als het direct wordt opgenomen in de ontwikkeling van	Zoals briefschrijver aangeeft is er een voormalige stortplaats. Dit betreft een locatie achter de Steekterweg 67. In het verleden zijn hier meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. In 1997 is door de provincie Zuid-Holland een beschikking afgegeven waarin is aangegeven dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De verontreiniging was destijds niet urgent. De bodemkwaliteit ter plaatse van de voormalige stortplaats achter de Steekterweg 67 is hiermee in voldoende mate vastgesteld. Bij ontwikkelingen ter plaatse zijn	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	het gehele gebied. Het zou goed zijn als de gemeente invulling geeft aan het verbeteren van de milieukwaliteit bij de ontwikkeling van dit gedeelte van Steekterpoort II door de kwaliteit van de bodem van de voormalige stortplaats te herstellen naar een situatie van voor het verlenen van een stortvergunning.	saneringsmaatregelen noodzakelijk. Dit betreft een uitvoeringsaspect in het kader van de voorbereiding van een aanvraag omgevingsvergunning om een bouwplan mogelijk te maken. In de te verlenen vergunningen zullen hierover voorwaarden worden opgenomen.	
c.	<u>Lintbebouwing</u> De huidige plannen leiden tot gefragmenteerde blokken waarbij “het lint” eindigt bij de ingang van Suez, terwijl dit in feite ook een bedrijventerrein is met woonmogelijkheden. Planologisch is het logischer om “het Lint” door te trekken (bijvoorbeeld tot het verlengde van het hondenuitlaatveld of de kruising met het Goudse rijpad). Waarom wordt niet op een meer natuurlijke manier invulling gegeven aan een overgang tussen agrarische gebied, woon-werkgebied buiten de stad en een ingang naar de stad?	De oostelijke grens van het bestemmingsplan sluit aan op de bestaande bedrijfslocatie van Suez. Suez gaat hierdoor op natuurlijke wijze op in het bedrijventerrein Steekterpoort II. Wij zijn dan ook van mening dat deze locatie een logische (bestaande) oostelijke begrenzing vormt en er op dit moment geen redenen zijn om het bedrijventerrein verder oostwaarts te trekken.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d.	<u>Steekterweg 65</u> [REDACTED] de woning verder van de Steekterweg gepositioneerd en staat deze ook op een hoogte (voormalig station Gouwsluis). De woning heeft recentelijk de classificatie “hoog” gekregen op de culturele kaart.	De verbeelding van het bestemmingsplan voorziet ten oosten van het distributiecentrum in stroken met de bestemming ‘Groen’ om hier hoge groene zomen mogelijk te maken die het zicht op het distributiecentrum zullen breken. Eén en is ook aangegeven in landschappelijk	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Briefschrijver onderschrijft dat de woning een bijzondere culturele waarde heeft voor Alphen aan den Rijn. Door het toekennen van een dergelijke status ontstaat aan de kant van de gemeente ook een verantwoordelijkheid om de uitstraling van dit culturele object in te passen in de omgeving. Doordat de woning op een hoogte staat kijken de bewoners straks direct tegen de zijkant van het hoge distributiecentrum aan. Dit heeft niet alleen een negatief effect op hun uitzicht, maar ook een negatieve uitstraling op de culturele waarde van het pand. Om het mooie culturele object goed in te passen in de omgeving en de uitstraling te laten behouden die bij een dergelijk markant punt past zou het wenselijk zijn dat de zijkant van het distributiecentrum wegvalt achter een hoge groenstrook, hiermee wordt dan tegelijkertijd mede invulling gegeven aan de wens om aan dit gebied een zo groen mogelijke invulling te geven.	inrichtingsplan dat in bijlage 1 van de toelichting is opgenomen. Voor het overige verwijzen wij naar ons antwoord onder 2.1.5.	
5.	Zienswijze 5; [REDACTED]		
a.	De VVE is bezorgd over de wijze van saneren. Dit in verband met het grondwater en het water in de sloten om het pand op Steekterweg 63A.	Wij verwijzen naar onze reactie onder 4, sub b.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	De in bijlage 16 (nota van beantwoording vooroverleg) genoemde wijze van saneren lijkt meer op isoleren dan saneren. Liever zou de VVE zien dat de vervuiling uit het gebied wordt verwijderd.		
b.	In hoofdstuk 8.2 (communicatie) wordt genoemd de hondenplek dicht bij de N11 te positioneren. Dit heeft ook de voorkeur van de VVE. Dit in verband met geluidsoverlast van honden op de hondenplek en honden uit de buurt die daarop reageren.	Op de in het bestemmingsplan opgenomen locatie kan het hondenuitlaatveld worden gerealiseerd. De te verwachten geluidsniveaus als gevolg hiervan zijn aanvaardbaar. Voor het overige verwijzen wij naar onze reactie over geluidsoverlast als gevolg van het hondenuitlaatveld, zoals genoemd in 4 onder a.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.	Zienswijze 6 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
	Briefschrijver maakt bezwaar tegen de hoogte van de bebouwing (15 m) en de oppervlakte aan bebouwing.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder 2.1.2.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	Er komt veel meer vrachtverkeer dat geluid- en stankoverlast veroorzaakt.	In ons antwoord onder 2.1.3 is opgenomen dat de uitbreiding van Steekterpoort II een toename van het verkeer op de omringende wegen van hoogstens 10% geeft. Deze verkeerstoename verhoogt het geluid met hoogstens 0,4 dB. Deze verhoging is niet merkbaar.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		Stankoverlast van vrachtwagens is in deze tijd niet noemenswaardig waarneembaar in verband met aangescherpte Europese normen voor de uitstoot van onder andere vrachtwagens. Voor het overige verwijzen wij naar ons antwoord onder 2.1.4.	
	Het uitzicht wordt kwijtgeraakt aan de voorzijde van de woning.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder 2.1.5.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.	Zienswijze 7 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
	Briefschrijver heeft bezwaar tegen de bouw van een enorm groot distributiecentrum voor zijn deur. Hij is bang voor geluidsoverlast. Nu heeft hij al overlast van de haven. Dit wordt alleen maar erger door het bouwen van zo'n groot distributiecentrum.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder 2.1.1 en 2.1.2 en 2.1.4.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	Het uitzicht wordt enorm verpest door de grootte en de hoogte van de gebouwen die men daar wil bouwen. Ook is hij bang voor de toenemende drukte op de weg. Plaats dit distributiecentrum naar een locatie waar het hoort, een industrieterrein en niet nabij de Steekterweg.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder 2.1.5.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Briefschrijver is genoodzaakt planschade in te dienen wanneer het bestemmingsplan doorgaat.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder 2.1.5.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8.	Zienswijze 8 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
	De komst van een enorm distributiecentrum gaat het woongenot van initiatiefnemer op een negatieve manier in de weg zitten. De waarde van de woning zal in prijs dalen. Voorts wordt het vrije uitzicht op de Rijn en de polderlandschappen van Alphen aan den Rijn door de komst van het distributiecentrum afschuwelijk. De bouw neemt enorm veel plek in en wordt ook nog eens enorm hoog. Bovendien gaat dit distributiecentrum overlast veroorzaken. Denk dan aan geluidsoverlast, stank, het milieu wordt sterk belast en het wordt vele malen drukker op de weg. Bovendien zullen wegen sneller onderhoud nodig hebben vanwege het vele verkeer. Een industrieterrein lijkt vele malen beter voor een distributiecentrum dan een stuk polder. Bovendien zal dit voor minder overlast zorgen, zullen de kosten lager zijn en kan de leegstand, welke waarschijnlijk alleen maar meer zal toenemen gezien de corona crisis, worden bestreden. Voorgesteld wordt het groen intact te laten en de plannen te verplaatsen naar het industrieterrein aan de N11 waar genoeg panden leeg staan.	Wij verwijzen naar de thematische beantwoording in 2.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Als het bestemmingsplan doorgaat, zal brieschrijver planschade indienen.		
9.	Zienswijze 9 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
	Briefschrijver heeft begrepen dat er plannen zijn om dit mooie natuurschoon weg te vegen voor een volgebouwd industrieterrein met gebouwen die naar haar mening veel en veel te hoog zijn, veel en veel te veel ruimte in gaan nemen en het uitzicht op de mooie Nederlandse natuur letterlijk gaan verzieken. Hoe kan het dan zijn dat een van de weinige groene plekjes van Alphen volgebouwd gaan worden met zo'n lelijke toestand voor hun woning. Naar de mening van briefschrijver is dit niet de juiste locatie voor zo'n groot project. Houdt het groen en geen beton en asfalt in dit mooie gebied. Om de zienswijze samen te vatten is briefschrijver het niet eens met de plannen. Het is geen gezicht, het is zonde van de natuur, niet milieuvriendelijk, het geeft geluidsoverlast, het geeft overlast qua drukte, het kost enorm veel energie, de gebouwen worden veel en veel te hoog en de oppervlakte is veel en veel te groot. Als het bestemmingsplan doorgevoerd wordt, zal briefschrijver planschade indienen.	Wij verwijzen naar de thematische beantwoording in 2.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.	Zienswijze 10 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
	Het voornemen van is om een enorm groot distributiecentrum te bouwen van enkele hectaren groot en 15 meter hoog in een “buiten” gebied wat bestaat uit weiland en grond waarop producten verbouwd worden. Dit uitzicht wil briefschrijver graag zo houden. Als het plan wordt doorgezet heeft briefschrijver tal van bezwaren zoals, het aan- en afrijden van vrachtauto's (7 dagen van 24 uur per week), geluidsoverlast, stank CO₂ en waardevermindering van de woning.	Wij verwijzen naar de thematische beantwoording in 2.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
11.	Zienswijze 11 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
	Briefschrijver heeft om de volgende redenen bezwaren tegen de plannen: • Een gebouw met een hoogte van 15 meter past niet in deze omgeving; • Er wordt veel geluid- en verlichtingsoverlast verwacht in de nacht; • Het huidige uitzicht op de weilanden wordt kwijtgeraakt. • De woning zal sterk in waarde zal dalen.	Wij verwijzen naar de thematische beantwoording in 2.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
12.	Zienswijze 12 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		

	De inpassing van het distributiecentrum in het gebied belemmert de geplande weg die door het gebied zou gaan lopen tot aan de kavel van Suez. Hiermee zou er het vrachtverkeer van Suez namelijk naar deze weg ontsluiten in plaats van naar de Steekterweg. Naar de mening van briefschrijver zou dit DC beter langs de spoorlijn ingepast kunnen worden. Dan blijft de geplande weg bestaan en ontlast hiermee de Steekterweg. Afgevraagd wordt of zo'n groot DC voor Alphen aan den Rijn geschikt is. Naar zijn mening zouden er meerdere kleinere panden van gemaakt moeten worden. Briefschrijver heeft overigens geen bezwaar tegen een DC en de bebouwingshoogte van 15 meter. Wel zou een lichtplan aan de bewoners voorgelegd moeten worden.	Suez Recycling Services is gevestigd aan de Steekterweg 65-67. Via de Limeslus en Steekterweg is dit bedrijf nu bereikbaar. Met briefschrijver zijn wij van mening dat rechtstreekse ontsluiting aan de achterzijde van dit bedrijf via een interne ontsluitingsweg over het nieuwe bedrijventerrein naar de Limeslus voordelen biedt. De planontwikkeling van Steekterpoort II heeft evenwel geen betrekking op het bedrijfsperceel van Suez. Dat neemt niet weg dat binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' naast bedrijfsbebouwing ook wegen zijn toegestaan voor ontsluiting van percelen, zodat een (toekomstige) ontsluiting aan via de achterzijde van dit bedrijf niet onmogelijk wordt gemaakt. Voor wat betreft de opmerking over een lichtplan verwijzen wij naar onze reactie onder 3 sub b. Voor het overige verwijzen wij naar de thematische beantwoording in 2.1.1 en 2.1.4.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
13.	Zienswijze 13 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
	Naar de mening van briefschrijver is dit niet de juiste plaats om een distributiecentrum te realiseren. Niet alleen gezien het feit dat er	Wij verwijzen naar de thematische beantwoording in 2.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	geluidshinder van komt en er sprake is van toenemende drukte. De bouw is zijn inziens niet passend in een groen stukje Alphen. De oppervlakte is enorm en ook de hoogte van de gebouwen baren hem grote zorgen. Een paar bomen om dit afschuwelijke uitzicht te blokkeren heeft onvoldoende effect. Nu geniet hij van de mooie natuur en de dieren die hier gebruik van maken. Het Groene Hart dient hier groen te worden gehouden. De komst van het distributiecentrum is bovendien slecht voor het milieu. Iets waar we met elkaar steeds meer bewust mee om (willen) gaan. De komst van een distributiecentrum zal hier dan ook zeker niet aan bijdragen. De angst is dan ook dat de volgende problemen ontstaan: • geluidsoverlast; • uitzicht wordt verziekt; • gebouwen worden te hoog; • omvang is te groot; • toenemende drukte; • Groene hart wordt steeds minder groen, zonde van de natuur die verloren gaat; • slecht voor het milieu; • slecht voor de buurt; • kies een andere locatie, waar men geen hinder van het distributiecentrum heeft. Er zijn naar de mening van briefschrijver genoeg redenen om voor een andere bestemming te		
--	---	--	--

	kiezen dan het distributiecentrum te vestigen in een mooi stukje natuur van Alphen aan den Rijn. Als het bestemmingsplan doorgaat, zal hij planschade indienen.		
14.	Zienswijze 14 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
	Briefschrijver maakt ernstig bezwaar tegen het bestemmingsplan Steekterpoort 2. Enkele van de bezwaren zijn de volgende: • het is ontoelaatbaar dat het landelijk uitzicht verdwijnt (vanwege het landelijk uitzicht heeft briefschrijver deze woning gekocht en was het destijds niet bekend dat dergelijke plannen uitgevoerd konden worden); • geluidsoverlast door verkeer (met name achteruit rijdend vrachtverkeer); • waardevermindering van de woning; • overlast van de bedrijfspandjes; • het schijnen van autolampen in de woning (vanuit de bedrijfswoningen die pal voor de woning gepland staan); • levensgevaarlijke situaties door verkeer dat over het fietspad de Steekterweg op rijdt; • auto's die pal voor de woning parkeren Indien dit bestemmingsplan uitgevoerd wordt, zal briefschrijver planschade indienen.	Wij verwijzen naar de thematische beantwoording in 2.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
15.	Zienswijze 15 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		

	Briefschrijver heeft bezwaar tegen het bestemmingsplan van de Steekterpoort. De volgende punten worden ingebracht: • er komt teveel overlast van geluid en verlichting van het distributiecentrum; • er komen heel veel meer vrachtauto's wat luchtvervuiling en geluidsoverlast bezorgt; • de bouwhoogte van 15 meter is veel te hoog; • het uitzicht op de weilanden verdwijnt; • het huis wordt een stuk minder waard.	Wij verwijzen naar de thematische beantwoording in 2.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
16.	Zienswijze 16 (zie ook bijlage I geanonimiseerd)		
	Briefschrijver heeft bezwaar tegen het bestemmingsplan Steekterpoort II. Redenen zijn: • Overlast geluid en verlichting door distributiecentrum; • Veel vrachtwagens die voor luchtvervuiling en herrie voor onze huizen/arken zorgen; • Uitzicht op de weilanden voorgoed verloren; • De bouwhoogte van 15 meter is veel te hoog; • Het Groene hart wordt steeds kleiner en verdwijnt zo op den duur; • Waarde van de huizen/arken gaat aanzienlijk omlaag. Als het bestemmingsplan toch doorgaat zal hij direct planschade indienen.	Wij verwijzen naar de thematische beantwoording in 2.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

17.	Zienswijze 17: Gasunie Transport Services B.V.		
a.	Buiten het plangebied ligt een gastransportleiding, waarvan de invloedssfeer tot binnen dit plangebied reikt. In het bestemmingsplan wordt in de toelichting (hoofdstuk 5.8 Externe veiligheid) aangegeven dat er geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour. Op basis van informatie van de Gasunie blijkt er wel een plaatsgebonden risicocontour te zijn, die reikt in het plangebied. Dit in tegenstelling tot hetgeen wat in paragraaf 5.8.3 van de plantoelichting staat. De Gasunie zal intern nog de situatie verder bekijken. Echter gelet op het einde van de zienswijzentermijn wordt deze zienswijze ingediend ter zekerstelling van haar rechten.	Ten zuiden van de spoorbaan Leiden – Utrecht ligt een gasleiding (A515 van de Gasunie). Deze gasleiding heeft voor het traject tussen Woerden–Leiden een bijzondere ligging, omdat het deels in een zogenaamde half–halfligging is gelegen. Dat betekent dat de leiding is aangelegd op het maaiveld met een laag grond erover heen en dus niet volledig ondergronds. Om die reden is in 2015 voor het gehele traject tussen Woerden–Leiden (dus ook het trajectdeel langs Steekterpoort) een risicoanalyse uitgevoerd in opdracht van de Gasunie ('Kwantitatieve Risicoanalyse Gastransportleiding A-515", DNV·GL, rapportnr. GCS.74106766, 17 juni 2015'). Uit deze risicoanalyse blijkt dat ter hoogte van het plangebied Steekterpoort II het plaatsgebonden risico kleiner is dat 10–6 per jaar (zie figuur 20 en 38 van de risicoanalyse). De gewenste ontwikkelingen binnen het plangebied Steekterpoort II voldoen hiermee aan de gestelde grenswaarde in artikel 11 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

b.	De gewenste ontwikkeling ter plaatse van de enkelbestemming "Bedrijventerrein" met functiaanduiding "specifieke vorm van bedrijventerrein – transport en logistiek" betreft het mogelijk toestaan van een (beperkt) kwetsbaar object. Dit is niet zonder meer toegestaan binnen een bestaande plaatsgebonden risicocontour. Wellicht ten overvloede wijst de Gasunie op artikel 11 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) waarbij de realisatie van een kwetsbaar object binnen een bestaande PR–contour niet is toegestaan. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt dat rekening moet te worden gehouden met de PR–contour. Dit betekent dat het toestaan van beperkt kwetsbare objecten binnen een bestaande PR–contour zoveel mogelijk beperkt moeten worden. Verzocht wordt dan ook te voldoen aan het gestelde in artikel 11 van het Bevb. Indien nodig dient een risico–reducerende maatregel te worden genomen om de bestaande PR–contour terug te brengen tot buiten de grenzen van de gewenste ontwikkeling.	Zie antwoord onder a.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.