

Ruimtelijke onderbouwing OTA en verlegging zuidelijke deel N 207

Vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO

Definitief

in opdracht van:
Provincie Zuid-Holland

Grontmij Nederland bv
Waddinxveen, 12 december 2006

Verantwoording

Titel : Ruimtelijke onderbouwing OTA en verlegging zuidelijke deel N 207

Subtitel : Vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO

Projectnummer : 220705

Referentienummer :

Revisie : D1

Datum : 12 december 2006

Auteur(s) : ir.drs. M.H.J. Mulhof, drs. R.J. Jonker

E-mail adres : robertjan.jonker@grontmij.nl

Gecontroleerd door : drs. R.J. Jonker

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door : drs. R.J. Jonker

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Coenecoop 55
2741 PH Waddinxveen
Postbus 190
2740 AD Waddinxveen
T +31 182 62 55 00
F +31 182 62 55 10
E midwest@grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Goede ruimtelijke onderbouwing.....	5
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	5
1.4	Waar wordt vrijstelling voor verleend.....	6
2	Profielen.....	7
2.1	Gebiedsprofiel.....	7
2.2	Projectprofiel.....	8
2.3	Verlegging N 207 tussen de spoorlijn Bodegraven-Alphen en de Steekterbrug.....	9
2.3.1	Algemeen.....	9
2.3.2	Nader onderzochte varianten.....	10
2.3.3	Eindconclusie ten aanzien van het tracé ten noorden van de spoorlijn.....	12
3	Beleidskader.....	13
3.1	Europese richtlijnen en Rijksbeleid.....	13
3.2	Gemeentelijk, provinciaal en regionaal beleid.....	13
4	Effectbeschrijving.....	15
4.1	Inleiding.....	15
4.2	Cultuurhistorie en archeologie.....	15
4.3	Bodem.....	16
4.4	Waterhuishouding.....	17
4.5	Flora en Fauna.....	18
4.6	Verkeer.....	20
4.7	Akoestiek.....	21
4.8	Luchtkwaliteit.....	22
4.9	Externe Veiligheid.....	23
5	Uitvoerbaarheid.....	25
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	25
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	25

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het project Steekterpoort is gesitueerd aan de zuidoostkant van de bebouwde kom van Alphen aan den Rijn, aan de oostoever van de Gouwe, tussen de Oude Rijn en de N11. (zie afbeelding 1 voor een luchtfoto van het projectgebied). Het project Steekterpoort omvat drie samenhangende projecten:

- Realisatie van Overslag Terminal Alphen aan den RIJN (OTA) door de Van Uden Group;
- Omlegging en capaciteitsvergroting van de N 207 door de provincie Zuid-Holland;
- Realisatie van een Innovatief Duurzaam Bedrijventerrein door de gemeente Alphen aan den Rijn.

Deze ruimtelijke onderbouwing richt zich op een gedeelte van het project Steekterpoort, namelijk de verlegging van de N 207 (van het zuidelijke oprit van de N 207 naar Rijksweg 11 tot aan de zuidzijde van het geprojecteerde viaduct over de spoorlijn Alphen-Bodegraven) door de provincie Zuid-Holland en de aanleg van de OTA door de Van Uden Group. Deze ontwikkeling wordt aangeduid als Fase A van het project Steekterpoort (zie ook afbeelding 3).

Ten behoeve van de voortgang van het project, behoud van subsidie (SOIT) voor de ontwikkeling van OTA en de noodzaak voor toekomstige klanten om zekerheid over deze ontwikkeling te verkrijgen is voor een loskoppeling van de planologisch-juridische procedures van het overige deel van het project Steekterpoort gekozen. De ruimtelijke procedures voor de ontwikkelingen aan de noordzijde van het spoor zullen zo snel mogelijk volgen.



Afbeelding 1: luchtfoto omgeving plangebied

1.2 Goede ruimtelijke onderbouwing

Artikel 19, lid 1, biedt de Gemeenteraad de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van het bestemmingsplan ten behoeve van de verwezenlijking van dit project, mits dit project voorzien is van een goede ruimtelijke onderbouwing (GRO). Onder een goede ruimtelijke onderbouwing wordt bij voorkeur een gemeentelijk of intergemeentelijk structuurplan verstaan. Indien er geen structuurplan is of wordt opgesteld, wordt bij de ruimtelijke onderbouwing in elk geval ingegaan op de relatie met het geldende bestemmingsplan, dan wel wordt gemotiveerd waarom het te realiseren project past binnen de toekomstige bestemming van het betreffende gebied.

Aan de hand van een integraal gebiedsprofiel en een projectprofiel wordt in de voorliggende rapportage aangegeven wat de invloed is van het onderhavige bouwplan op zijn omgeving. Daarnaast wordt ook ingegaan op de relevante milieuaspecten, de uitvoerbaarheid en de planologisch-juridische consequenties. In de afgelopen periode is het MER¹ voor de containerterminal en de verlegging van de N 207 opgesteld. In het kader van deze m.e.r. is divers milieuonderzoek uitgevoerd. Hiernaar wordt verwezen in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het *Bestemmingsplan Rijksweg 11*. De verlegging van het zuidelijke deel van de N 207 en realisatie van OTA passen niet binnen het onderhavige bestemmingsplan, aangezien hier deels de bestemming Verkeersdoeleinden en deels de bestemming Natuurontwikkelingsgebied op ligt.



Afbeelding 2 Uitsnede uit plankaart vigerend bestemmingsplan; grijs is verkeersdoeleinden; lichtgroen is natuurontwikkeling

Momenteel is voor het plangebied het *Bestemmingsplan Steekterpoort* in voorbereiding. Het Voorontwerp wordt naar verwachting in maart 2007 door B&W vastgesteld. In dit bestemmingsplan wordt de ontwikkeling van de OTA en de omlegging van de N 207 geregeld, in samenhang met de ontwikkeling van het bedrijventerrein aan de noordzijde van de spoorlijn.

¹ MER = milieueffectrapport (product); m.e.r. = milieueffectrapportage (procedure)

1.4 Waar wordt vrijstelling voor verleend

Gebruik

Als gevolg van het besluit wordt vrijstelling verleend voor zowel de aanleg van de OTA als de Fase A verlegging van de N 207 met de daarbij behorende voorzieningen voor verkeersontsluiting, straatmeubilair, groenvoorzieningen, water en dergelijke, zoals aangegeven in afbeelding 5,6 en 8.

Bouwen

Als gevolg van het besluit wordt voor het onderhavige gebied vrijstelling verleend voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, in het plangebied zoals aangegeven in afbeelding 5,6 en 8.

De OTA en Fase A van de verlegging van de N 207 worden gerealiseerd conform bovengenoemde plannen.

Wijzigingen in de toekomst

Zodra van het bij de vrijstelling behorende bouwplan en de hiervoor genoemde bepalingen wordt afgeweken qua gebruik en/of bouwen, dient opnieuw een vrijstellingsprocedure te worden doorlopen.

Bijlage bij bestemmingsplan

Deze vrijstelling dient als bijlage bij het vigerende bestemmingsplan te worden opgenomen (artikel 19b WRO).

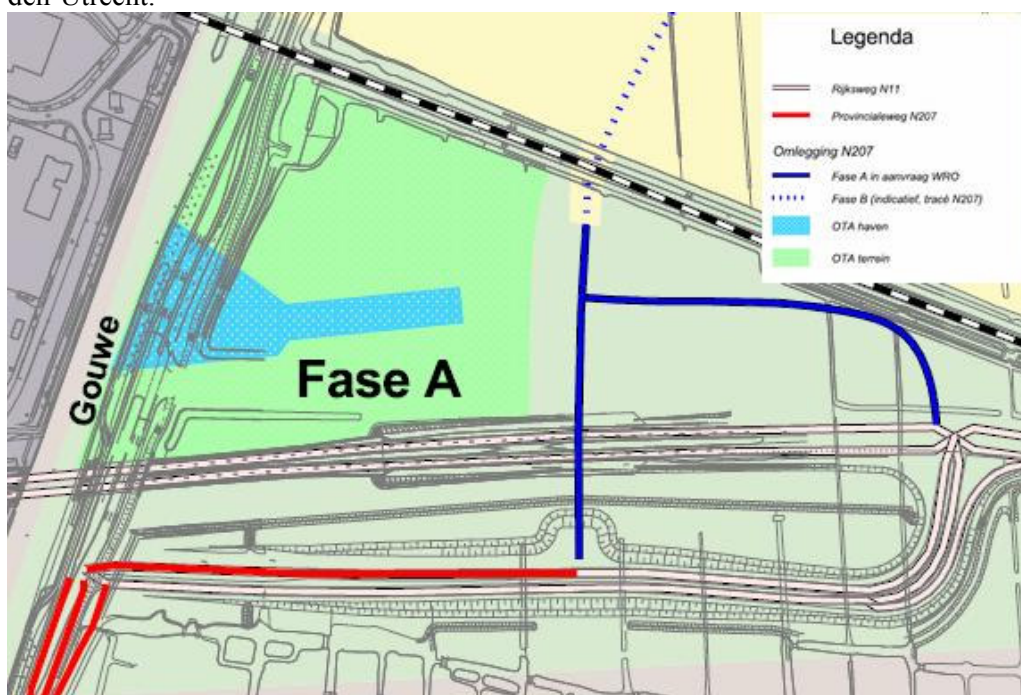
2 Profielen

2.1 Gebiedsprofiel



Afbeelding 3: gebiedskaart

Het project Steekterpoort is gelegen ten zuidoosten van de kern Alphen aan de Rijn. Alphen aan de Rijn ligt centraal in het Groene Hart, het zuidelijke deel van de kern is omgeven door veenontginningen. De N11 (oost-west) en de N 207 (noord-zuid) zijn de ontsluitingswegen voor het gebied en doorkruisen het plangebied van het project Steekterpoort, evenals de spoorlijn Leiden-Utrecht.



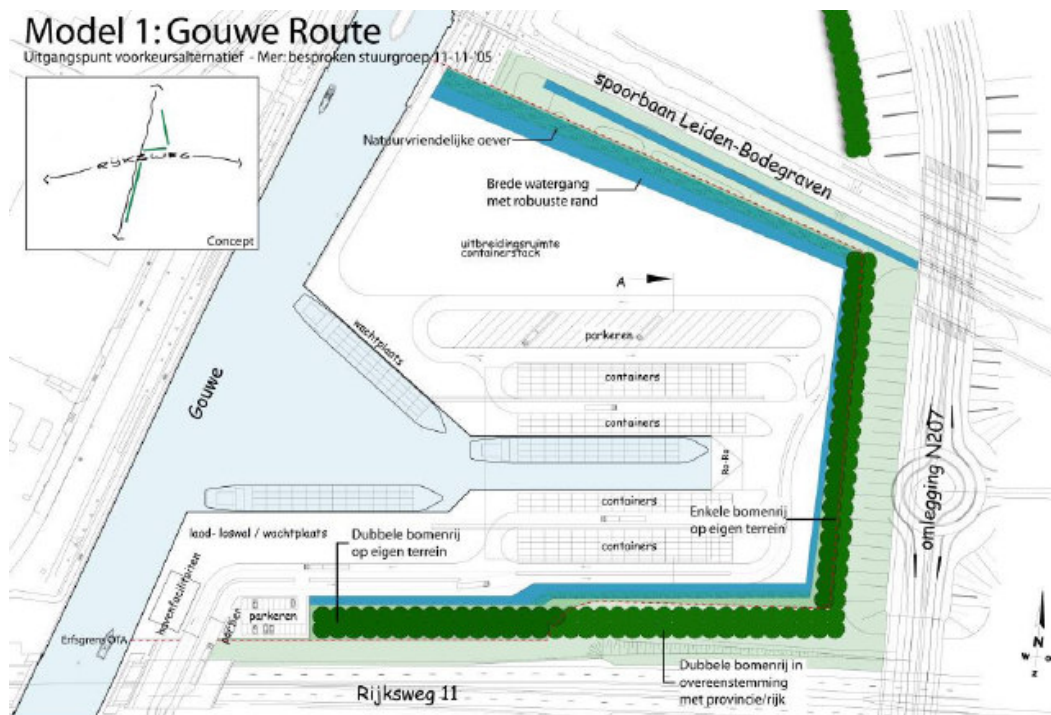
Afbeelding 4: plangebied binnen project Steekterpoort

De ruimtelijke structuur van het studiegebied wordt bepaald door de bebouwing van Alphen aan de Rijn op de hoger gelegen oeverwallen van de Oude Rijn en het open veenweidelandschap in de omgeving. Het gebied op de oeverwal tussen de kernen is half open en biedt doorzichten naar water en polder. De karakteristieke langgerekte slagenverkaveling (veenweidegebied) is nu nog steeds duidelijk waarneembaar in de omringende polders (Polder Steekt). Zoals reeds is aangegeven is de planologische procedure voor de aanleg van de OTA en het zuidelijke deel van de N 207 losgekoppeld van de rest van het project Steekterpoort. In afbeelding 4 staan deze onderdelen in rood omlijnd tegen de achtergrond van het totale projectplangebied

2.2 Projectprofiel

OTA

De oorspronkelijke verkaveling ter plaatse van de overslagterminal is geheel verdwenen door het gebruik als gronddepot. Het plangebied van de OTA heeft een bebouwde oppervlakte na uitvoering van werkzaamheden van 130 m² en wordt begrensd en doorsneden door infrastructuur. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de Gouwe. Aan de zuid- en noordzijde wordt het plangebied begrensd door respectievelijk de N11 en de Steekterweg. Het gebied wordt doorsneden door de spoorlijn Bodegraven-Alphen.



Afbeelding 5 concept ontwerp OTA (bron: MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006))

Voor een betrouwbare terminaloperatie en ten behoeve van de capaciteit dient de haven minimaal geschikt te zijn voor twee schepen. Vanwege de benodigde mogelijkheid tot keren en om zo min mogelijk overlast te ondervinden van golfslag van passerende schepen op de Gouwe, is een insteekhaven het meest geschikt. Voor de dimensionering van de haven wordt uitgegaan van de maximale scheepsgrootte: circa 110 meter lang en 11,40 meter breed. De haven heeft hiermee een breedte van 25 meter en een lengte van 110 meter. Bij de haven dienen wachtplaatsen beschikbaar te zijn, zodat een schip op behandeling in de haven kan wachten zonder een belemmering te vormen voor het scheepvaartverkeer op de Gouwe indien de haven bezet is door twee schepen.

De kade heeft een tweetal functies. Enerzijds maakt de kade het mogelijk dat schepen afmeren en geladen en gelost kunnen worden. Anderzijds heeft de kade ook een waterkerende functie. De insteekhaven moet aan beide zijden voorzien worden van kraanrails ten behoeve van de portaalkranen. De containerstack bestaat uit verschillende terreingedeelten waar containers worden opgeslagen in afwachting van verder transport. De terminal moet een goede ontsluiting hebben naar het regionale wegennet. De zuid-westzijde van het terminalterrein komt hiervoor het meest in aanmerking, gezien de ligging van de N11, de N 207 en het spoor aan respectievelijk de zuid-, oost- en noordzijde van de terminal.



Afbeelding 6: conceptuele voorstelling plangebied (vanuit het westen gezien in de eindsituatie)

Fase A verlegging van de N 207

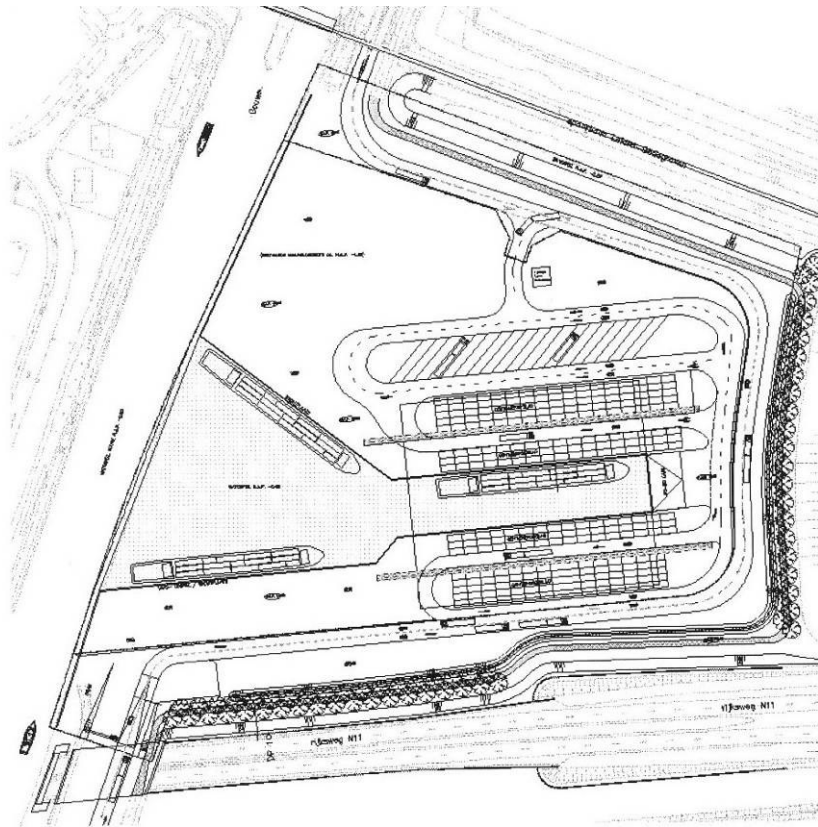
Het zuidelijke deel van de N 207 betreft het stuk ten zuiden van de spoorlijn Bodegraven-Alphen dat aantakt op de op- en afritten van de N11. Ook valt hieronder de noordelijke aftakking van de N11. De aftakkingen sluiten aan op de N 207 door middel van twee met verkeersregelingen geregelde T-aansluitingen. De N 207 kruist de N11 ongelijkvloers in de vorm van een viaduct. De wegen worden tweebaans uitgevoerd.

2.3 Verlegging N 207 tussen de spoorlijn Bodegraven-Alphen en de Steekterbrug

2.3.1 Algemeen

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing is opgesteld ten behoeve van het gedeelte N 207 ten zuiden van de spoorlijn Bodegraven-Alphen. Zonder doortrekking naar het noorden is dit een doodlopend tracé, wat niet tegemoet komt aan de functie van de weg.

Een tijdelijke oplossing is gevonden in een tijdelijke weg zuidelijk van het spoor over het OTA-terrein terug naar de huidige N 207. Deze oplossing wordt mogelijk gemaakt in een afzonderlijke procedure ex. Art 17 Wro. Deze procedure staat tijdelijke oplossing voor maximaal 5 jaar toe, mits er zicht is op een structurele andere oplossing. (zie afbeelding 7).



Afbeelding 7 Tijdelijke oplossing met N 207 over OTA-terrein

Om die reden is dat beeld van de structurele oplossing ook relevant voor onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing. In het MER OTA/N 207 is samengevat welk onderzoek in de periode 2002-2006 is uitgevoerd om tot besluitvorming over dit deel van de N 207 te kunnen komen. Dit onderzoek heeft geleid tot twee alternatieven (C en D) die uiteindelijk in het MER zijn opgenomen en geanalyseerd.

In het MER is geconcludeerd dat met de toevoeging van specifieke geluidbeperkende maatregelen beide alternatieven binnen de vigerende milieunormen (Wet geluidhinder; Besluit Luchtkwaliteit 2005) kunnen worden gerealiseerd. Variant D is opgenomen als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA); variant C is opgenomen in het Voorkeursalternatief op basis van substantieel lagere kosten en slechts beperkt grotere effecten in vergelijking met D.

Tijdens de informatieronde naar aanleiding van het MER is door provincie en gemeente aan omwonenden toegezegd om verder te kijken naar mogelijke optimalisaties van het tracé van de N 207 in dit gebied. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft bij haar aanvaarding van het MER ook uitgesproken dit nadere onderzoek noodzakelijk te achten.

In deze paragraaf is dit nadere onderzoek toegelicht, en zijn de belangrijkste conclusies van dit onderzoek weergegeven.

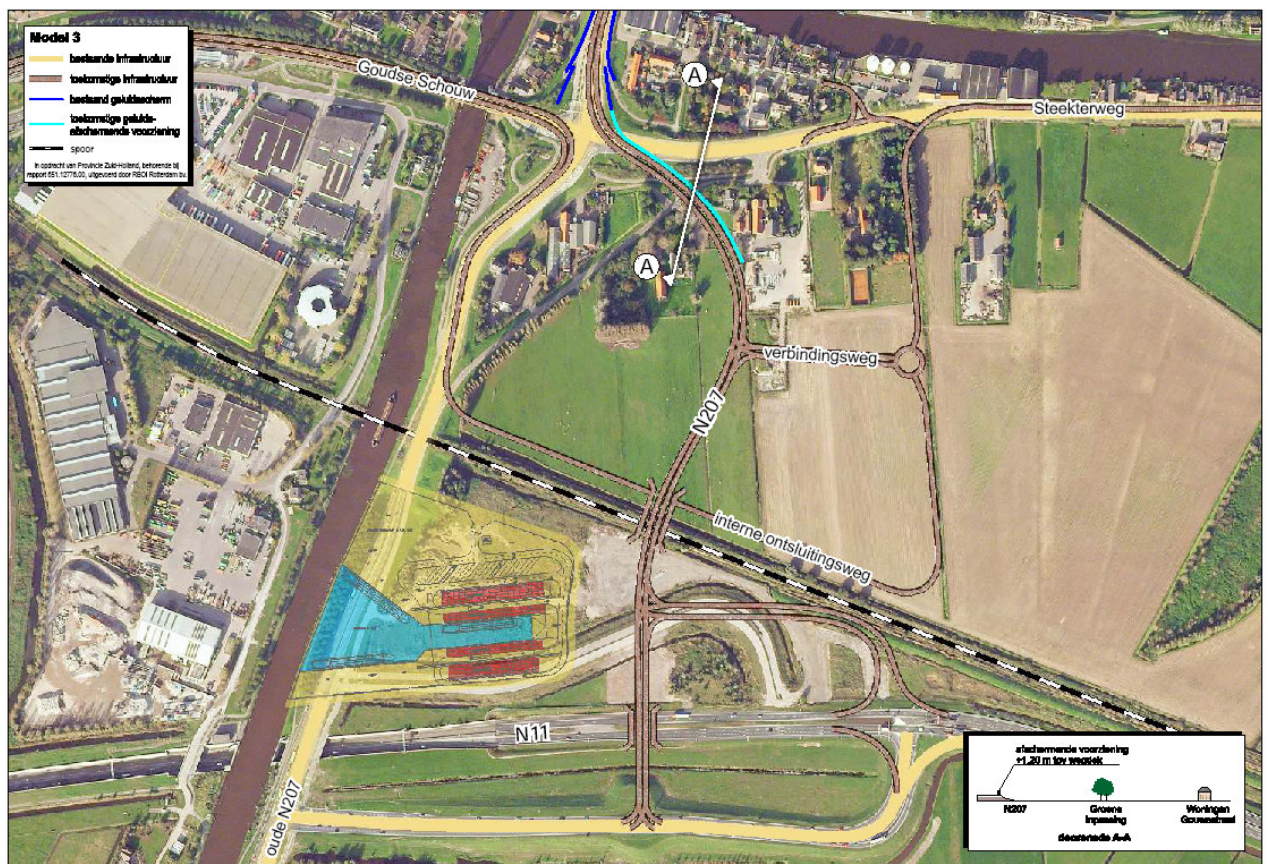
2.3.2 Nader onderzochte varianten

In de reacties op het MER blijkt er bij omwonenden vooral veel zorg te zijn over de mogelijke geluidhinder doordat de N 207 in vergelijking tot de huidige situatie dicht bij woningen komt te liggen. In het nader onderzoek is daarom specifiek gekeken naar de optimalisatiemogelijkheden om de geluidhinder te beperken. Daarnaast vindt een toetsing plaats aan de normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005. In het onderzoek zijn vier varianten (modellen) betrokken. In alle varianten is de ontvlechting van de verkeersstromen tussen de N 207 en de Hefbrug gehandhaafd op basis van verkeerskundige overwegingen.

Deze ontvlechting van de verkeersstromen is verder toegelicht in het MER. In het memo Toelichting modellen N 207 verleggen in verband met OTA (provincie Zuid-Holland, december 2006) zijn de modellen verder toegelicht.

Op basis van dit onderzoek komt model 3 (zie afbeelding 8) het meest tegemoet aan de gezamenlijke ambities van provincie en gemeente. Ten opzichte van de C-variant in het MER zijn er de volgende wijzigingen die leiden tot een gunstiger akoestische situatie in Gouwsluis:

1. Het tracé van de N 207 is akoestisch geoptimaliseerd, rekening houdend met aan de ene kant de woningen in Gouwsluis en aan de andere kant de woningen ten zuiden van de Steekterweg (Oostgouweweg). De afstand tot de woningen in Gouwsluis is groter dan in de MER-varianten;
2. De aansluiting van de Steekterweg op de N 207 is naar het zuiden verschoven; hierdoor is de hinder die de aansluiting zelf veroorzaakt (optrekkend en remmend verkeer) voor Gouwsluis weggenomen, en tevens is het doorgaand verkeer over de Steekterweg langs Gouwsluis weggenomen.



Afbeelding 8 Afbeelding voorkeursmodel N 207

Geluidhinder

Om in dit model te voldoen aan de wet geluidhinder zijn de volgende maatregelen nodig:

Model	Steekterweg reconstructie	Goudse Schouw reconstructie	N 207-noord reconstructie	N 207-zuid reconstructie	N 207 nieuwe weg	Interne weg nieuwe weg	Verbindingsweg nieuwe weg
Model 3	- geen	- geen	-zeer stil asfalt lengte: 200 m	- geen	-zeer stil asfalt lengte: 250 m -geluidsscherm lengte 20 m hoogte 1,40 m lengte: 120 m hoogte: 1,20 m	- zeer stil asfalt lengte: 220 m	- geen

Tabel 1: Benodigde akoestische maatregelen Model 3

Tevens dient rekening gehouden te worden met een hogere grenswaardeprocedure voor de woningen Oostgouweweg 1, 2 en 4 en Steekterweg 79a. Er dient bij een nadere uitwerking van dit model rekening te worden gehouden met de sloop van pand Oostgouweweg nr. 3.

Deze gegevens moeten op basis van een definitieve modelkeuze in 2007 worden geactualiseerd op basis van de nieuwe Wet geluidhinder welke per 1 januari 2007 van kracht wordt. De verwachting is dat het akoestisch effect van de wetswijziging beperkt is.

Luchtkwaliteit

De resultaten van de nadere studie van de luchtaspecten, waar het bureau KEMA opdracht voor heeft, zijn begin januari 2007 beschikbaar. De voorlopige conclusies zijn echter positief en lijken in geen van de onderzochte modellen tot onoverkomelijke overschrijding van de normen of tot het nemen van extra maatregelen te leiden. Dit komt overeen met de conclusies van het MER op dit punt.

2.3.3 Eindconclusie ten aanzien van het tracé ten noorden van de spoorlijn

De in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing belangrijkste conclusie is dat er gezien de uitkomsten van de studie voldoende bandbreedte aanwezig is om een voor provincie en gemeente aanvaardbare oplossing te kiezen. Model 3 zoals hiervoor toegelicht lijkt het meest veelbelovend in het wederzijdse verwachtingspatroon.

Hierdoor behoeft er geen enkele belemmering meer te bestaan voor aanleg van de verlegde N 207 in het noordelijk deel (fase B) van het project. De keuze van het definitieve tracé hangt daarbij af van het nog vast te stellen gemeentelijk ambitieniveau ten aanzien van de geluidsbelasting van de woonkern Gouwsluis en de mogelijkheden die de verlegde N 207 biedt voor de ontwikkeling van het Innovatief Duurzaam Bedrijventerrein. Gemeente en Provincie nemen zich voor hierover op korte termijn tot overeenstemming te komen.

Met een overeenstemming tussen gemeente en provincie over het tracé is gewaarborgd dat binnen de noodzakelijke periode besluitvorming over dit gedeelte van de N 207 kan plaatsvinden en dat de N 207 ten zuiden van de spoorlijn (zoals beschreven in onderhavige ruimtelijke onderbouwing) op afzienbare termijn kan worden doorgetrokken waardoor een goede nieuwe situatie zal ontstaan.

3 Beleidskader

3.1 Europese richtlijnen en Rijksbeleid

Ten behoeve van de planologische procedures dient het onderhavige bouwplan te worden getoetst op de mogelijke aanwezigheid van archeologische vondsten in de bodem van het plangebied conform het *Verdrag van Malta (1992)*. In paragraaf 4.2 wordt hier nader op ingegaan. Daar de planontwikkeling een verblijfsfunctie voor mensen betreft, is bodemonderzoek volgens de *Wet Bodembescherming (1987)* noodzakelijk. In paragraaf 4.3 wordt dit behandeld. In het kader van de *Vierde Nota Waterhuishouding (1999)* zijn de effecten van het plan op de waterhuishouding in beeld gebracht. De zogenoemde watertoets is wettelijk verplicht bij bestemmingsplan en artikel 19 procedures. De watertoets wordt behandeld in paragraaf 4.4. Conform de bepalingen in de geldende *Flora- en faunawet (2002)* dient te worden onderzocht of en zo ja welke consequenties de voorgenomen ontwikkeling heeft op de in het gebied aanwezige flora en fauna. Indien nodig dient een ontheffing van de *Flora en faunawet* te worden aangevraagd. In paragraaf 4.5 wordt hier nader op ingegaan. Voor het nieuwbouwplan heeft akoestisch onderzoek in het kader van de *Wet geluidhinder (1979)* plaatsgevonden (zie paragraaf 4.7). Het *Besluit luchtkwaliteit (2005)* bepaalt dat zorgvuldig moet worden gekeken naar de luchtkwaliteit tijdens het plan- en besluitvormingstrajecten verbonden aan planologische procedures. In paragraaf 4.8 wordt hier nader op ingegaan. Het *Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI, 2004)* stelt als voorwaarde, dat de planontwikkeling wordt getoetst aan de risico's van externe veiligheid. De resultaten van deze toetsing voor het plangebied staan in paragraaf 4.9.

Bovengenoemde richtlijnen zijn doorvertaald in provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Gelet op de aard en omvang van de onderhavige planontwikkeling wordt volstaan met de belangrijkste aanknopingspunten uit het ruimtelijke beleid van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Alphen aan de Rijn.

3.2 Gemeentelijk, provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Zuid-Holland Oost 2003 is als streekplan vigerend, met uitzondering van de rode bebouwingscontouren. Het plangebied ligt in een gebied met zeer hoge archeologische verwachtingswaarde (Limeszone, zie paragraaf 4.2). In de omgeving van het studiegebied liggen waardevolle weidevogelgebieden en ecologische verbindingzones (zie paragraaf 4.5). Direct ten zuiden van de N11 is een natuurgebied gepland (ter compensatie van de N11). In het streekplan is kernpunt 30 opgenomen, dat luidt als volgt: "K.30 Het realiseren van een overslagterminal direct ten oosten van Alphen aan den Rijn met inbegrip van een omleiding van de N 207, zoals is aangegeven op de plankaart." Het plangebied heeft in het Streekplan de bestemming 'bedrijventerrein' met aanduiding regionale knoop.

In de *Regiovisie Ruimtelijke Ontwikkeling Rijnstreek + (2002)* met een streefbeeld 2015-2020 is het gebied tussen de N11 en de Oude Rijn aangeduid als 'nieuw werken'. De regiovisie vormt het uitgangspunt voor het overleg van het Rijnstreekgemeenten met de provincie Zuid-Holland in het kader van de streekplanherziening. De status van de Regiovisie is die van een ontwikkelingsvisie die strategische keuzen bevat voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling op regionaal niveau. Beoogd wordt ondermeer het verblijf op de Steekterweg aangenamer te maken.

Belangrijke voorwaarde hiervoor is het geven van een meer lokale betekenis aan de Hoge Rijn-dijk en Steekterweg; voor lokaal bestemmingsverkeer, voor wandelaars en fietsers.

In de *Transformatievisie Oude Rijnzone (2006)* wordt rekening gehouden met de al vastgelegde ontwikkeling van de Overslag Terminal Alphen (OTA). Er is voor de lange termijn uitgegaan van uitbreiding van het bedrijventerrein aan de Steekterweg. Deze uitbreiding is noodzakelijk vanwege de extra vraag naar ruimte voor bedrijvigheid, voor opvang van bedrijven elders uit de Rijnstreek en voor het bieden van schuifruimte voor de herstructureringsprojecten in Alphen en omgeving. De inrichting van dit nieuwe werklandschap volgt de filosofie van de werkland-schappen zoals beschreven in het rapport *Ruimtelijke Kwaliteit Oude Rijnzone*. Hiermee ontstaat een toonaangevende Groene Hart vestigingslocatie.

De provincie heeft het Streekplan Zuid-Holland Oost in 2006 ten behoeve van de Transformatievisie Oude Rijnzone (2006) partieel herzien. Hierin wordt voorzien in uitbreiding van het areaal bedrijventerreinen ten oosten van Alphen aan den Rijn, aansluitend op in het streekplan aangegeven bedrijventerreinen bij de overslagterminal. Voor deze ontwikkeling is de bebouwingscontour aangepast. Uitbreiding is noodzakelijk ten behoeve van de extra vraag naar ruimte voor bedrijvigheid voor opvang van bedrijven elders uit de Rijnstreek alsmede als buffer voor het bieden van schuifruimte voor de diverse herstructureringsprojecten in Alphen en omgeving. Tussen deze bedrijventerreinuitbreiding en Bodegraven blijft de bestaande aanduiding agrarisch gebied plus gehandhaafd met langs de Oude Rijn de toevoeging van revitaliseringszone rivier-oever.

Beleidsovereenkomst

Op 17 maart 2004 is tussen de provincie Zuid-Holland, de gemeente Alphen aan den Rijn, Van Uden Group, het havenbedrijf Rotterdam, Heineken en ProRail een startverklaring ondertekend waarin de intentie is uitgesproken tot realisering van de OTA en een goede ruimtelijke inpassing van de N 207. Als uitvloeisel hiervan wordt in het eerste kwartaal 2007 tussen de provincie Zuid-Holland en de gemeente Alphen aan de Rijn een overeenkomst afgesloten met betrekking tot de financiën van de verlegging van de N 207 en de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein.

4 Effectbeschrijving

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de diverse milieueffecten beschreven. Hierbij is per milieueffect telkens een onderscheid gemaakt tussen de OTA en de verlegging van het zuidelijk deel van de N 207 (fase A). Daarbij is waar relevant onderscheid gemaakt naar effecten in het plangebied (het gebied waar OTA en Fase A Verlegging N 207 worden gerealiseerd) en de effecten in het studiegebied (de omgeving van het plangebied waarin effecten kunnen optreden).

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

In het kader van deze goede ruimtelijke onderbouwing is gekeken naar de betekenis van het plangebied voor cultuurhistorie en archeologie.

OTA

Volgens de *Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (2000)* heeft een klein deel van het plangebied een hoge trefkans voor archeologische waarden. Volgens het rapport *Archeologische Inventarisatie Gemeente Alphen aan de Rijn (2001)* heeft het plangebied een lage archeologische verwachting. In het zuidelijk deel van het plangebied geldt een zeer hoge archeologische verwachting in verband met de Limesweg (Romeinse grensweg), in het bijzonder bij het voormalige zanddepot. Het plangebied ligt naar verwachting op het tracé van de Limesweg en ondanks de versterking van de bodem en het ontbreken van vindplaatsen geldt er een hoge archeologische verwachting. Voor dit gebied is archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk indien hier bodemingrepen gaan plaatsvinden. Dit onderzoek is ingepland voor eerste half jaar van 2007.

Verwezen wordt naar het rapport Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (2000), het rapport Archeologisch vooronderzoek plangebied OTA-N 207 (2005) en de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006).

Fase A verlegging van de N 207

Volgens de *Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (2000)* heeft een groot deel van het plangebied een hoge trefkans voor archeologische waarden. Dit betekent dat wordt verwacht dat de relatieve dichtheid van archeologische waarden groot is. Daarnaast ligt in het zuidoostelijk deel van het plangebied volgens de *Archeologische Monumentenkaart (AMK)* een terrein van hoge archeologische waarde. Dit betreft monumenten van archeologische betekenis die zijn aangewezen als behoudenswaardig. Het gaat hierbij om resten van de Romeinse weg en Romeinse bebouwing. In het zuidelijk deel van het plangebied geldt een zeer hoge archeologische verwachting in verband met de limesweg, in het bijzonder bij het AMK-terrein (in het zuidoosten van het plangebied). Deze locatie ligt naar verwachting op het tracé van de Limesweg en ondanks de versterking van de bodem en het ontbreken van vindplaatsen hebben beide een hoge archeologische verwachting. Voor deze locaties is archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk indien hier bodemingrepen gaan plaatsvinden. Dit onderzoek is ingepland voor eerste half jaar van 2007.

Verwezen wordt naar het rapport Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (2000), het rapport Archeologisch vooronderzoek plangebied OTA-N 207 (2005) en de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006).



Afbeelding 9: archeologische waarden (bron: Cultuurhistorische hoofdstructuur)

4.3 Bodem

In het kader van deze goede ruimtelijke onderbouwing is gekeken naar de bodemopbouw en -samenstelling.

OTA

Met behulp van bodemonderzoek is het bodemprofiel van het haventerrein vastgesteld. Het terrein is lange tijd gebruikt als gronddepot voor de N11 waardoor enige mate van zetting heeft plaatsgevonden in de ondergrond. De grond die vrij komt bij het graven van de haven (circa 43.000 m³) zal deels worden gebruikt in de berm en taluds van de ophoging van het gebied. Het gebied zal netto 1,3 meter worden opgehoogd. De rest van de vrijkomende grond zal worden afgevoerd, of worden verwerkt bij de grondlichamen van de N 207.

Van de bodemkwaliteit zijn in deze fase geen gegevens bekend. Voor de realisatie gaat starten dient dit in kaart gebracht te worden. In het kader van de geplande grondoverdracht van de provincie Zuid-Holland naar het Havenbedrijf Rotterdam zal dit onderzoek plaatsvinden. (eerste half jaar 2007)

Verwezen wordt naar het rapport Overslagterminal Alphen aan de Rijn, Geotechnisch en waterbouwkundig advies (2006) en de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord.

Fase A verlegging van de N 207

De N 207-noord ligt vanaf de noordelijke aansluiting van de N 207 op de N11 tot over het spoor op circa 6 meter boven maaiveld. Voordat de weg wordt aangelegd zal de grond worden voorbelast met een zandlichaam. De zetting van de ondergrond (vnl. veen/klei) leidt tot verdichting van de bodem.

Van de bodemkwaliteit zijn in deze fase geen gegevens bekend. Aangezien voor de aanleg van het talud alleen geschikte grond wordt opgebracht worden geen effecten van de aanleg op de bodemkwaliteit verwacht.

Verwezen wordt naar het rapport Overslagterminal Alphen aan de Rijn, Geotechnisch en waterbouwkundig advies (2006) en de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord.

4.4 Waterhuishouding

Bij ruimtelijke plannen is sinds november 2003 de watertoets verplicht. De watertoets omvat het integrale proces van informeren, adviseren, afwegen en het uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen. Door de te onderscheiden overheden wordt een beleid gevoerd dat gericht is op een duurzaam integratie van het watersysteem in de planvorming. Hierna wordt kort per overheid de doelstellingen en eisen aangegeven. Het waterbeleid wordt op rijksniveau gevormd door de volgende beleidsstukken:

- *Vierde Nota waterhuishouding.*
- *Waterbeleid 21 eeuw.*
- *Vierde Nota over de ruimtelijke ordening.*
- *Beleidslijn Ruimte voor de rivier.*

Het kabinet heeft zich in 2003 aangesloten bij de conclusies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw (WB21). In het kabinetsstandpunt “Anders omgaan met water” wordt beleid gepresenteerd dat moet anticiperen op de veranderende omstandigheden in de toekomst.

Sleutelbegrippen voor de nieuwe aanpak van het waterbeheer in samenhang met de ruimtelijke ordening zijn:

- Niet afwentelen (zowel bestuurlijk, als financieel als geografisch).
- Het volgen van de drietrapsstrategie “vasthouden-bergen-afvoeren”.
- Gebruikmaken van meer ruimtelijke maatregelen naast technische maatregelen.

In het kader van het waterbeheer in de 21^e eeuw hebben de bevoegde overheden afgesproken bij nieuwe ruimtelijke plannen een watertoets uit te voeren. Dit is uiteindelijk vastgelegd in het *Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)* uit 2003. De watertoets is een integraal proces van het vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen.

OTA

De kwaliteit van het oppervlaktewater van de Gouwe is matig tot slecht. De invloed van scheepvaart is niet direct uit de gemeten parameters af te leiden. Meer scheepvaart betekent wel een wat grotere kans op emissies van schepen, bijvoorbeeld dieselolie. De toename van de scheepvaart vanwege OTA is echter beperkt, circa 10%. Dit kan leiden tot een beperkte extra emissie naar het oppervlaktewater.

In overleg met het waterschap is besloten om de gehele locatie op keurhoogte aan te leggen en hiermee het terrein te onttrekken aan de polder. Op deze wijze hoeft geen watercompensatie plaats te vinden behoudens de aanleg van boezemwater (de insteekhaven). In het gebied waar de OTA is geprojecteerd ligt nu één slootje. Er is weinig ruimte voor aanleg van watergangen. Om een goede afwatering van het verharde oppervlak van de OTA containerhaven te bewerkstelligen zal rondom het terrein een watergang worden aangelegd. Dit zal niet veel impact hebben op de bestaande waterhuishoudings-infrastructuur van de polder Steekt. Verdere afspraken over nadere uitwerkingen in het kader van de watertoets zullen worden gemaakt in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Verwezen wordt naar het rapport Overslagterminal Alphen aan de Rijn, Geotechnisch en waterbouwkundig advies (2006) en de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord.

Fase A verlegging van de N 207

Voor de N 207 zijn geen effecten op de kwaliteit van het oppervlaktewater te verwachten. Door een grotere mate van verharding binnen het plangebied kan de lokale grondwatersituatie beïnvloed worden. Is sprake van een grote toename van verhard oppervlak hetgeen leidt tot een versneld aanbod van water op de bestaande waterhuishoudingsinfrastructuur en de bemaling van de polder Steekt. Voor het gebied geldt een norm van 10% (ten opzichte van toevoeging verhard oppervlak) waterberging. Doordat bij de inrichting van het plangebied voldoende maatregelen worden getroffen om het waterbergende vermogen te garanderen worden geen negatieve effecten verwacht. In het plangebied is voldoende ruimte beschikbaar om deze 10% te realiseren. Verdere afspraken over nadere uitwerkingen in het kader van de watertoets zullen worden gemaakt in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord.

4.5 Flora en Fauna

In het kader van de verscherpte natuurwetgeving moet, voordat ergens ruimtelijke ingrepen plaatsvinden, worden onderzocht of er belangrijke natuurwaarden voorkomen op een te bebouwen locatie. De gemeente heeft voor de ruimere omgeving van het plangebied een verkennend onderzoek naar de natuurwaarden laten uitvoeren. De gegevens daaruit zijn mede gebruikt in het MER.

OTA

De OTA is bewust gesitueerd in een gebied tussen de Rijksweg N11 en de spoorlijn Utrecht – Leiden met een lage natuurwaarde. Doordat nagenoeg het hele plangebied is gebruikt als gronddepot en als tijdelijke ontsluiting van de N11, zijn de bestaande natuurwaarden beperkt tot de randen van het gebied (rondom de sloten, en aan de westzijde de essen- en wilgenbeplanting). In en langs de aanwezige watergangen kunnen de volgende beschermde soorten worden aangetroffen: geelrandwaterroofkever, groene glazenmaker, zwanebloem, kleine modderkruiper en (wellicht) rugstreeppad. Vóór de daadwerkelijke realisatie zal een ontheffing worden aangevraagd. De conclusie van het ecologisch onderzoek is dat het niet aannemelijk is dat de duurzame standhouding van deze soorten als gevolg van de ontwikkelingen in het gebied in het geding komt. Verwacht mag daarom worden dat een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet kan worden verkregen. Het ontheffingsverzoek zal eerste half jaar van 2007 worden ingediend.

In de huidige situatie is een ecologische verbindingszone aan de noordzijde van de N11 gepland. Deze zone, de Elfenbaan, is gepland bij de aanleg van de N11, is opgenomen in het streekplan en bestemmingsplan en is al gedeeltelijk gerealiseerd. Mede door de aanleg van de containerterminal wordt de realisatie van 8,2 hectare natuurontwikkeling onmogelijk (de totale geplande oppervlakte binnen het plangebied bedraagt 8,7 hectare) en wordt de functionaliteit van de ecologische verbindingszone in dit gebied tenietgedaan. De aanleg van de OTA is verantwoordelijk voor ongeveer 6 hectare, de verlegging van de N 207 voor ongeveer 2 hectare. Het opgestelde *Compensatieplan (2004)* laat zien dat het mogelijk is om alle compensatieplichtige effecten van de containerterminal op te heffen. De ecologische verbinding wordt ter plekke van OTA naar de zuidzijde van de N11 geleid. Aangezien de huidige ecologische migratieroutes ook aan de zuidkant van de N11 lopen (zie afbeelding 10, bron: Natuurwaarden in het Steekterweggebied, CREX, 2003) is dit ecologisch een functionele oplossing die kwaliteit toevoegt aan de huidige ecologische waarde van het studiegebied.

Compensatie

De provincie kent een (groen-)compensatieverordening. In deze door Provinciale Staten in 1997 vastgestelde verordening verplicht de provincie zich de door de aanleg van infrastructurele werken vernielde natuur te compenseren. Hiervoor zijn door Provinciale Staten financiële middelen beschikbaar gesteld. In de projectfinanciering is voor de groencompensatie budget gereserveerd. De in het Compensatieplan beschreven plannen worden momenteel geactualiseerd en

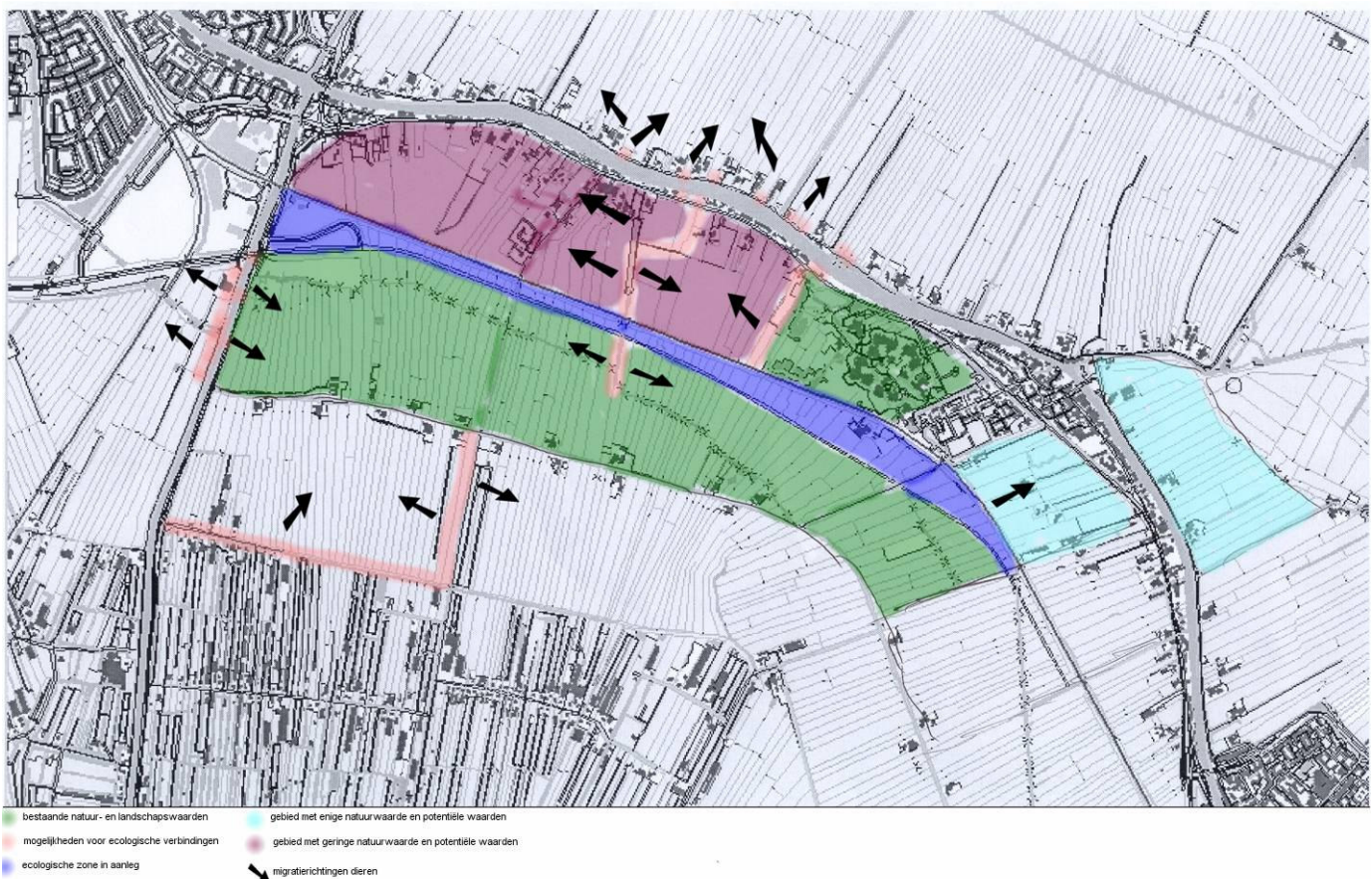
uitvoeringsgereed gemaakt. In maart 2007 is dit gereed, waarna de provincie actief de grondverwerving van percelen aansluitend op de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (op Alphens grondgebied) en de noodzakelijke RO-procedure hiervoor zal opstarten medio april 2007. De compensatie en de financiering daarvan wordt mede opgenomen in een paragraaf in de tussen de provincie en de gemeente in maart 2007 te sluiten overeenkomst Steekterpoort. Met het vorenstaande wordt de uitvoering van de compensatieplannen gewaarborgd.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006) en de rapportage Natuurwaarden in het Steekterweggebied, CREX, 2003

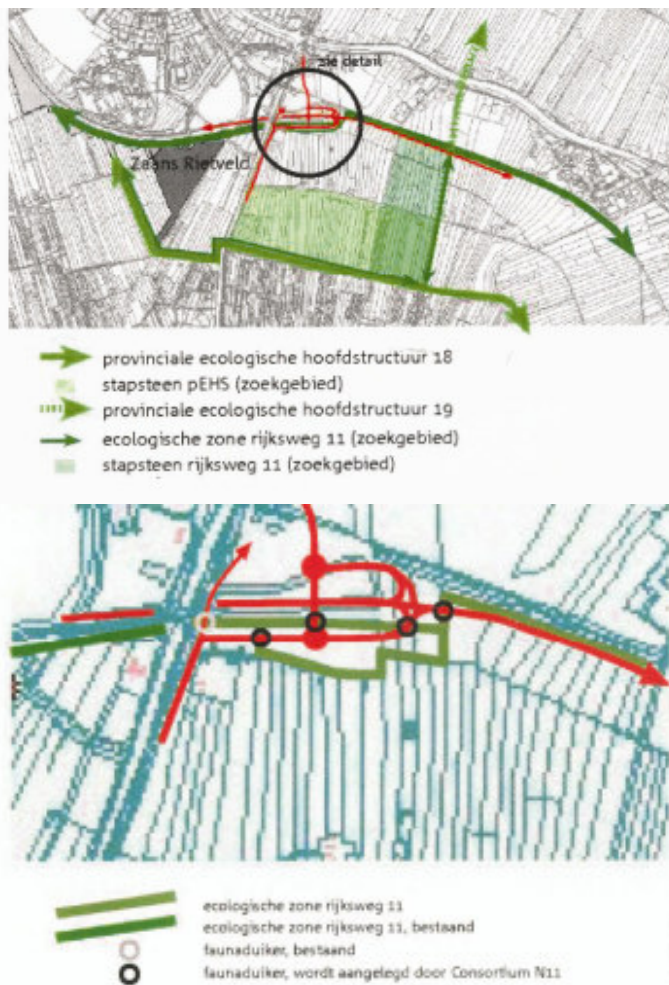
Fase A verlegging van de N 207

Door de aanleg van de N 207-noord gaat landbouwgrond verloren (grotendeels grasland). Gezien de beperkte natuurwaarden van het gebied (algemene voorkomende soorten) is het effect hiervan beperkt.

In de huidige situatie is een ecologische verbindingszone aan de noordzijde van de N11 gepland. Deze zone, die is gepland bij de aanleg van de N11, is opgenomen in het streekplan en bestemmingsplan en is al gedeeltelijk gerealiseerd. Mede door de aanleg van de wijzigingen in de infrastructuur wordt de realisatie van 8,2 hectare natuurontwikkeling onmogelijk (de totale geplande oppervlakte binnen het plangebied bedraagt 8,7 hectare) en wordt de functionaliteit van de ecologische verbindingszone in dit gebied tenietgedaan. De aanleg van de OTA is verantwoordelijk voor ongeveer 6 hectare, de verlegging van de N 207 voor ongeveer 2 hectare. Het opgestelde ontwerp *Compensatieplan (2004)* laat zien dat het mogelijk is om alle compensatieplichtige effecten van de containerterminal op te heffen.



Afbeelding 10 Migratieroutes fauna in huidige situatie



Afbeelding 11: voorkeursalternatief compensatieplan

De terminal en de N 207 hebben beide een zeer beperkt effect op de natuurwaarden in het gebied. De cumulatie van effecten leidt niet tot andere conclusies.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006) en het ontwerp-compensatieplan Natuur en Landschap, Overslagterminal Alphen aan den Rijn, februari 2004.

4.6 Verkeer

Deze ruimtelijke onderbouwing beschouwt ook de verkeerssituatie op knelpunten.

OTA

De containerterminal genereert vrachtverkeer: containers worden met vrachtwagens gebracht voor verder transport per binnenvaartschip en de containers die per binnenvaartschip zijn aangekomen worden afgehaald voor natransport naar bedrijven in de regio. De vrachtautoverplaatsingen zijn gelijkmatig verdeeld, er is geen sprake van een spits-effect zoals bijvoorbeeld bij woon-werkverkeer. Het aantal extra vrachtwagens gedurende de spits is daardoor relatief gering, maar wel van belang in verband met de kwaliteit van de verkeersafwikkeling gedurende de spits. De containerterminal heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen rond de terminal gelijk blijven of toenemen. De toename ten opzichte van de bestaande verkeersstromen is echter relatief gering.

Op de relatie met Rotterdam is sprake van een geringe afname van vrachtverkeer, maar dit verschil is te klein om te leiden tot een merkbare verbetering van de verkeersveiligheid. Er wordt geparkeerd op het eigen terrein.

Een aandachtspunt is de ontsluiting van de terminal. Deze vormt een extra aansluiting op de N 207. Gezien de omvang van de verkeersstromen wordt deze aansluiting uitgevoerd als T-aansluiting. Nader wordt bezien of de aansluiting moet worden geregeld met een voertuigafhankelijke verkeerslichtenregeling ten behoeve van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006).



Afbeelding 11: voorbeeld containerschip

Fase A verlegging van de N 207

Het IBZH heeft berekend dat de aangepaste N 207 goed in staat is om het verkeer tot 2017 af te wikkelen [IBZH, 2005]. In de periode daarna is naar verwachting de verkeersintensiteit dusdanig toegenomen door autonome groei, dat op diverse punten aanpassingen nodig zijn. Het aantal verkeersbewegingen over de N 207 ten gevolge van de containerterminal is gering ten opzichte van de bestaande verkeersstromen.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006).

4.7 Akoestiek

Het toekomstige gebruik wijkt af van het nu nog geldende gebruik. Ten behoeve van een melding in het kader van een milieuvergunning is bekeken of een akoestisch onderzoek noodzakelijk is. De geluidssituatie op het plangebied van het plangebied wordt thans hoofdzakelijk bepaald door:

- het wegverkeer van de N 207 in noord-zuid-richting;
- de N11 in oost-west richting;
- de spoorlijn Leiden-Utrecht;
- het industrieterrein De Schans (niet gezoneerd);
- scheepvaart over de Gouwe.

Verder zijn enkele solitaire bedrijven in het plangebied aanwezig.

OTA

Het aspect akoestiek is nader onderzocht en beoordeeld in het kader van het MER.

Conclusie van het MER was dat er een mogelijk te hoge geluidbelasting te verwachten is voor de woningen Schans 2 en Schans 4 aan de overzijde van de Gouwe.

In het kader van het voorbereiden van de vergunningaanvraag is hier een nader onderzoek naar verricht. Er is een geluidsmeting van het referentieniveau in de huidige situatie verricht waaruit is gebleken dat de geluidbelasting bij de betreffende woningen in de huidige situatie 52-53 dB(A) is. Dit is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), maar voldoet aan de grenswaarde uit de "*Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening*". Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van de aangevraagde situatie overschrijdt de te stellen grenswaarde volgens deze *Handreiking* niet.

De geluidsbelasting in de omgeving is niet met redelijke maatregelen verder terug te brengen. De installaties en activiteiten voldoen aan de stand van de techniek en de gehanteerde niveaus zijn die van relatief stil materieel.

De berekende etmaalwaarde voor de beide woningen is 55 dB(A). Dit ligt hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Gezien het ten opzichte van deze grenswaarde verhoogde niveau in de huidige situatie is deze hogere geluidbelasting binnen de genoemde *Handreiking* echter wel vergunbaar.

De geprognosticeerde maximale geluidniveaus (piekgeluiden bij op elkaar slaande containers) voldoen aan de toelaatbare geluidsgrenswaarden volgens genoemde *Handreiking*.

De optredende geluidniveaus ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van vrachtverkeer en schepen tezamen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde volgens de *Circulaire indirecte hinder*.

Verwezen wordt naar de het MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord. De vergunningaanvraag in het kader van de Wet milieubeheer zal eind 2006/begin 2007 worden ingediend bij de provincie.

Fase A verlegging van de N 207

Er zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen in het plangebied van Fase A. Aangezien de toekomstige functie van het plangebied geen significant grote aantrekking van verkeer tot gevolg heeft leidt dit niet tot knelpunten verwacht betreffende akoestiek.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006).

4.8 Luchtkwaliteit

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 bepaalt dat zorgvuldig moet worden gekeken naar de luchtkwaliteit en dat de normstelling, zoals is opgenomen in het Besluit, in acht moet worden genomen tijdens het plan- en besluitvormingstrajecten verbonden aan planologische procedures.

OTA

In de omgeving van de OTA wordt momenteel voldaan aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit.

Toename van verkeer vanwege OTA zorgt voor een beperkte verslechtering, maar deze verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van de OTA is gering. Stortgoed en stuifgevoelige, vluchtige of geurende stoffen en goederen worden, anders dan in containers, niet op- of overgeslagen. Van de opslag van de te verladen containers zal

de emissie van de stof nihil zijn. Bij normaal bedrijf komen bij de werkzaamheden geen dampen, stof en geur vrij, anders dan die afkomstig van de transportmiddelen en stookinstallaties.

Bij de berekeningen van fijn stof en concentraties NO₂ is rekening gehouden met zowel het vrachtverkeer over de weg als het scheepvaartverkeer op de Gouwe en in de haven. De NO₂-concentratie in het plangebied is berekend met het CAR-model. Er zijn geen overschrijdingen van de grenswaarde voor de NO₂-concentratie. De concentratie fijn stof in het plangebied is berekend met het STACKS-model van Kema voor het jaar 2015 en voor het jaar van ingebruikname van de containerterminal (2008). De luchtkwaliteit voldoet aan de norm en er wordt geen geuroverlast op gevoelige bestemmingen verwacht.

Er is een verspreidingsberekening gemaakt om na te gaan of de bronnen op het OTA-terrein van invloed zijn op de luchtkwaliteit. Hierbij zijn de motorvoertuigen als puntbron meegenomen in het KEMA-Stacks model. Hieruit komt naar voren dat de emissiebronnen op het terrein van de OTA verwaarloosbaar (maximaal 0,001 ug/m³) bijdragen aan de achtergrondconcentratie. De OTA heeft een klein negatief effect op de luchtkwaliteit aangezien de overslag van containers resulteert in extra vrachtverkeer en scheepvaart.

Op het gebied van geurhinder kan opgemerkt worden dat een deel van de containers gevuld kan zijn met losgestort huishoudelijk vuil. Hier worden speciale ISO-containers gebruikt die enige geur kunnen veroorzaken. De containers worden echter te allen tijde gesloten gehouden tijdens de overslag. Containers met afvalstoffen worden alleen aangevoerd als er (shuttle)vaartuigen beschikbaar zijn. Alleen in geval van afwijkingen, storingen en/of calamiteiten kan de opslagduur langer zijn dan enkele dagen. Bij een onoverkomelijke geursituatie worden de containers zo mogelijk retour gestuurd naar de afzender.

Op het gebied van luchtkwaliteit zijn er geen knelpunten geconstateerd.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord en het Luchtkwaliteitsonderzoek Locatie Meer Laags Bedrijventerrein bij Alphen aan de Rijn.

Fase A verlegging van de N 207

In het plangebied wordt momenteel voldaan aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit.

Bij de berekeningen van fijn stof en NO₂ –concentraties is rekening gehouden met zowel het vrachtverkeer over de weg als het scheepvaartverkeer op de Gouwe. De NO₂-concentratie in het plangebied is berekend met het CAR-model. Er zijn geen overschrijdingen van de grenswaarde voor de NO₂-concentratie. De concentratie fijn stof in het plangebied is berekend met het STACKS-model van Kema voor het jaar 2015 en voor het jaar van ingebruikname van de containerterminal (2008). Het blijkt dat deze voor alle drie scenario's ruim onder de norm van 35 dagen liggen. De luchtkwaliteit voldoet aan de norm en er wordt geen geuroverlast op gevoelige bestemmingen verwacht. De aanpassing van de N 207 heeft geen invloed op de hoeveelheid emissies van het verkeer. Wel treedt er een verschuiving op in de verdeling van het verkeer binnen het plangebied, waardoor lokaal verbeteringen of verslechtingen van de luchtkwaliteit optreden. Deze effecten zijn beperkt, omdat het aandeel van het verkeer op de N 207 in de luchtkwaliteit relatief klein is.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006).

4.9 Externe Veiligheid

Externe veiligheid is relevant in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en rail en eventueel aanwezige buisleidingen.

OTA

Binnen de containerterminal worden geen gevaarlijke stoffen overgeslagen, waardoor er geen noemenswaardige risico's zijn. De activiteiten vragen niet om speciale brandveiligheidsvoorzieningen. Binnen de inrichting zijn de gangbare blusvoorzieningen aanwezig. Het terrein is 24 uur per dag bemand, zodat de brandweer en andere hulpdiensten te allen tijde toegang hebben via de hoofdingang. Desgewenst kan een alternatieve ingang worden gerealiseerd (voorzien van een sleutelkluis). In overleg met de brandweer zullen nadere maatregelen getroffen worden.

Langs de N 207 lopen nutsvoorzieningen waaronder een gasleiding. Deze worden omgeleid, danwel verdiept onder de havenkom doorgeleid in overleg en afstemming met de nutsbedrijven.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006).

Fase A verlegging van de N 207

Over de N 207 is weinig vervoer van gevaarlijke stoffen. Het tracé verschuift ten opzichte van de huidige situatie enkele honderden meters op, maar dit heeft verder weinig consequenties op het gebied van dit milieuaspect. De veiligheid wordt in acht genomen door de aanleg van rotondes bij de aftakkingen van de N11 en een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een viaduct.

Verwezen wordt naar de MER containerterminal Alphen aan de Rijn / aanpassing N 207-noord (2006).

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In het bedrijfsplan overslag terminal Alphen (juli 2006) is de exploitatiebegroting weergegeven. De totale projectkosten worden geraamd op circa 28 miljoen euro. De verlegging van de N 207 wordt gefinancierd door de provincie Zuid-Holland. Op 17 maart 2004 is tussen de provincie Zuid-Holland, de gemeente Alphen aan den Rijn, Van Uden Group, het havenbedrijf Rotterdam, Heineken en ProRail een startverklaring ondertekend waarin de intentie is uitgesproken tot realisering van de OTA en een goede ruimtelijke inpassing van de N 207. Als uitvloeisel hiervan wordt in het eerste kwartaal 2007 tussen de provincie Zuid-Holland en de gemeente Alphen aan den Rijn een nadere overeenkomst afgesloten met betrekking tot de financiën van de verlegging van de N 207 en de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein.

Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid van het plangebied (als onderdeel van het project Steekterpoort) in voldoende mate gewaarborgd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing zal op de gebruikelijke wijze in de gemeente Alphen aan den Rijn ter visie worden gelegd. Het is afhankelijk van de zienswijzen in welke vorm medewerking wordt verleend aan de realisatie van het onderhavige project. De zienswijzen worden meegenomen in de verdere procedure.