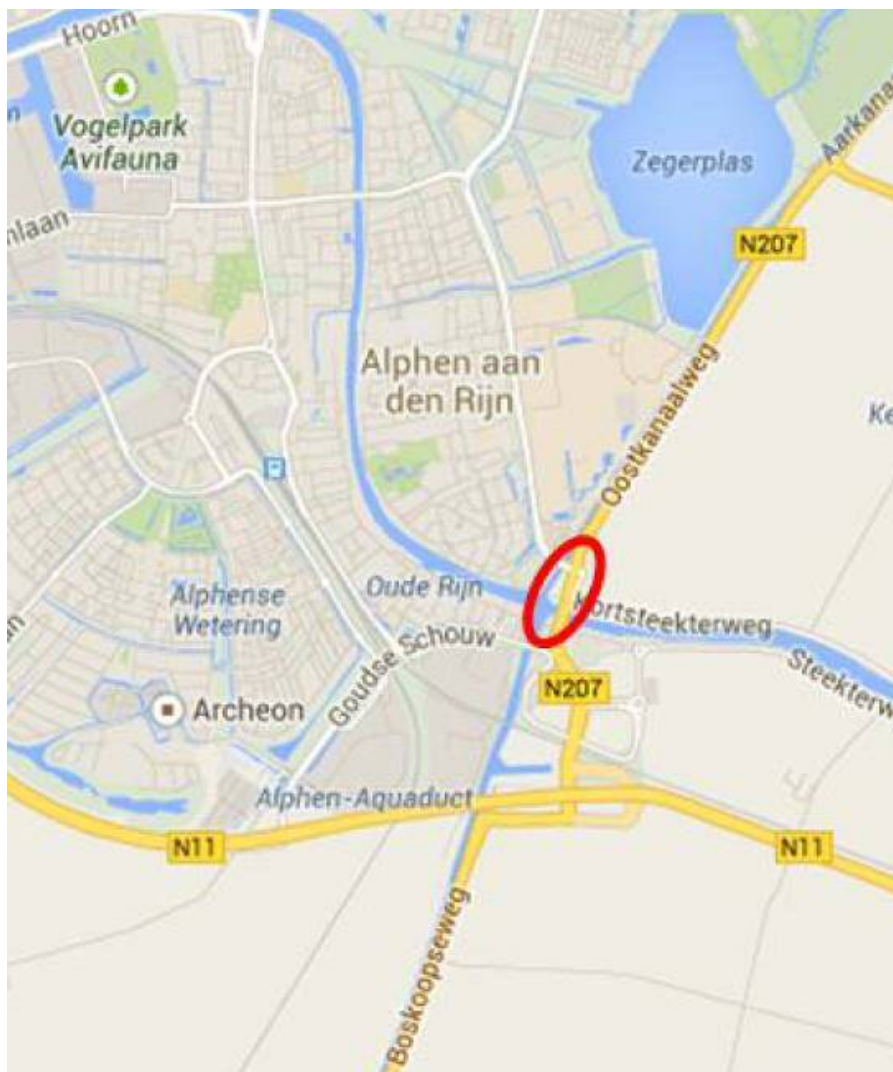


Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Vervanging Steekterbrug



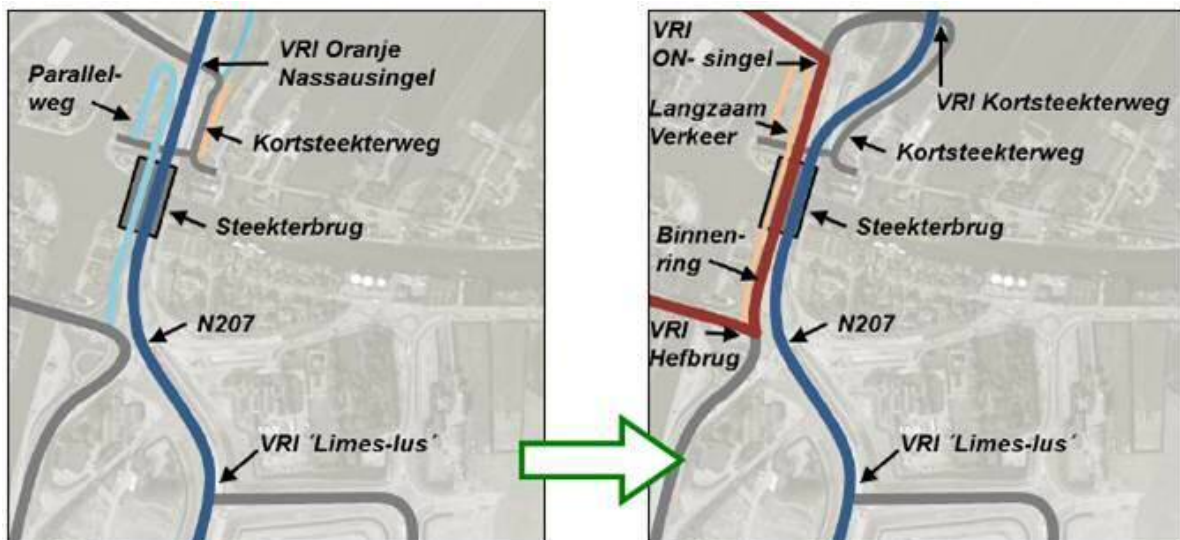
Datum: December 2014
Kenmerk: LdJ/MerSteekterbrug/R&D

Inleiding

De Steekterbrug is een op afstand bediende provinciale brug in de N207 over de Oude Rijn in de gemeente Alphen aan den Rijn. De brug is onderdeel van de N207, een belangrijke verkeersader van Gouda via Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan den Rijn, Leimuiden richting Amsterdam. Daarnaast vormt de brug een belangrijke schakel in de lokale verkeersstructuur van Alphen aan den Rijn, voor verkeer dat de Oude Rijn kruist. Per dag passeren circa 33.000 voertuigen de brug. Het vaarwegverkeer ter plaatse van de brug bestaat uit zowel beroepsvaart als recreatievaart. De brug ligt in de zuidoosthoek van Alphen aan den Rijn, ingeklemd tussen bebouwing.

De Steekterbrug is aan het eind van zijn technische levensduur. Bovendien voldoet de brug niet meer aan de functionele eisen van deze tijd (onder andere gescheiden verkeersstromen tussen auto- en langzaam verkeer) en kan vanuit het oogpunt van capaciteit geoptimaliseerd worden. Hoofduitgangspunt is dat de brug uiterlijk in 2020 dient te zijn vervangen en opgewaarderd.

In overleg met de provincie is gekozen voor voorkeursvariant A+. Deze variant staat, samen met het toekomstscenario B, centraal in de te doorlopen m.e.r.-procedure. Deze variant is tot stand gekomen op grond van de Haalbaarheidsstudie Vervanging N207 Steekterbrug. Door middel van deze haalbaarheidsstudie is beoordeeld welke mogelijke locaties (tracéalternatieven), varianten (tracévarianten) en uitvoering (brug of tunnel) voor de vervanging van de Steekterbrug in aanmerking komen. Deze beoordeling heeft plaatsgevonden op grond van de aspecten kosten, inpasbaarheid, planning en fasering. In aanvulling op deze haalbaarheidsstudie is er beoordeeld of de trechtering tot voorkeursvariant A+ ook vanuit milieuoogpunt goed te verantwoorden is. De varianten zijn in figuur 1 weergegeven.

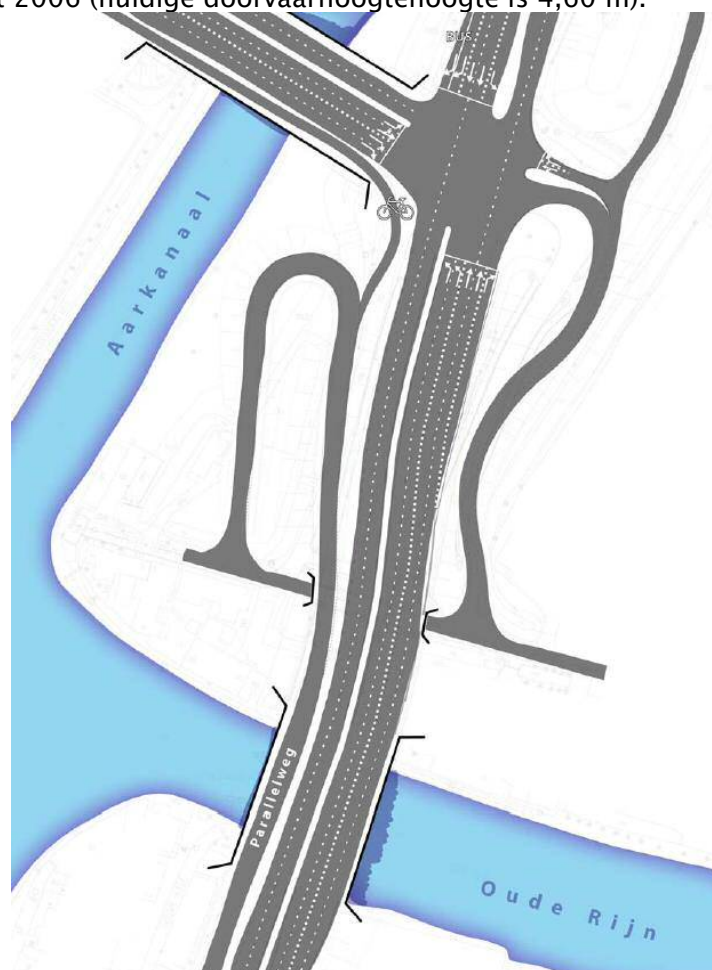


Figuur 1 Overzicht te onderzoeken varianten

Beschrijving voorkeursvariant

Uitgangspunt voor de vervanging van de Steekterbrug is dat deze voldoet aan de technische en functionele eisen van deze tijd. De wegvakcapaciteit wijzigt niet. Wel wordt de rijstrookindeling van het kruispunt N207 – Oranje Nassausingel op enkele minder zwaar belaste takken gewijzigd en worden de opstelvakken op de N207 verlengd tot op de brug. Concreet omvat de voorkeursvariant A+ (zie ook figuur 2):

- Een snelheidsregime van 50 km/u voor zowel de N207 als de toekomstige gemeentelijke parallelweg;
- 2 x 2 rijstroken met gescheiden afwikkeling voor landbouwverkeer en fietsers;
- Twee rijstroken in zuidelijke richting en vier rijstroken/opstelstroken in noordelijke richting (kruising N207–Oranje Nassausingel);
- De brug is zodanig geplaatst dat aan de oostzijde van de bestaande brug het eerste deel van de nieuwe brug kan worden geplaatst met een dusdanige breedte dat er ruimte is voor 2 x 1-rijstroken en een fiets- en voetpad;
- Langzaam verkeer gebundeld op een parallelweg naast de westelijke reling van de N207;
- Aansluiting Kortsteekterbuurt (noordzijde) via nieuwe tunnel N207 en Kortsteekterweg;
- De doorvaarhoogte van de brug moet 5,50 m worden conform Nota Vaarwegen en Scheepvaart uit 2006 (huidige doorvaarhoogte is 4,60 m).



Figuur 2 Voorlopig verkeerskundig ontwerp

Variant B (toekomstscenario)

Voor de realisatie van Variant B wordt, in aanvulling op de voorkeursvariant, aan de westzijde van de N207 de Binnenring (2 x 1 strook) gerealiseerd:

- De kruising Binnenring–Omgelegde Steekterweg, aan de zuidzijde, heeft een beperkte ruimte in verband met ligging tussen N207 en de Hefbrug;
- De Binnenring sluit aan de noordzijde van de Steekterbrug aan op de kruising met de Oranje Nassausingel;
- De noordelijke tak van deze kruising sluit aan op de uitgebogen N207. Om opstelruimte te creëren is de aansluiting van de ‘noordelijke’ Binnenring in noordoostelijke richting verplaatst ten opzicht van de huidige kruising van de N207 – Oranje Nassausingel;
- Langzaam verkeer wordt gesplitst. Naast de westelijke reling van de Binnenring liggen een (brom-)fietspad en voetpad. Landbouwverkeer rijdt op de Binnenring.

Doelstelling en resultaat

De doelen van het totale project zijn de volgende:

- Het vervangen van de Steekterbrug voordat er grote mankementen aan de brug optreden;
- De doorstroming van het verkeer verbeteren door een nieuwe wegindeling en scheiding van het langzaam verkeer;
- Het ruimte- en ontwerptechnisch mogelijk maken van de realisatie van een binnenring in de toekomst.

Resultaten zijn:

- Een door de gemeenteraad vastgestelde Notitie Reikwijdte en detailniveau voor de uitvoering van de milieueffectrapportage;
- Een door de gemeenteraad vastgestelde nota van uitgangspunten voor het betreffend bestemmingsplan;
- Een milieueffectrapportage dat door de Commissie voor de mer positief is getoetst;
- Een door de gemeenteraad vastgesteld geactualiseerd bestemmingsplan;
- Het succesvol doorlopen van de diverse wettelijke/ bestuurlijke procedures.

De M.e.r. procedure

De directe aanleiding voor de mer-studie is de vervanging van de Steekterbrug. Met de voorgenomen vervanging van- en aanpassingen aan de Steekterbrug en omliggende wegen wordt de doorstroming van de N207 verder verbeterd. Dit heeft positieve gevolgen voor de economie en de werkgelegenheid.

Om de vervanging en aanpassing mogelijk te maken is aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk. Onderdeel van de aanpassing van de bestemmingsplannen vormt een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure).

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

Het doel van de m.e.r.-procedure is het in beeld brengen van de milieueffecten van de gewenste aanpassingen. Deze effecten worden beschreven in een milieueffectrapport (MER). Op grond van artikel 7.8 en 7.9 van de Wet milieubeheer raadpleegt het bevoegd gezag de gemeentelijke adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van dit MER. Tevens wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd

Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

De gemeente heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) om advies op de Mededeling gevraagd. De commissie is op 8 oktober 2014 op locatiebezoek geweest en heeft haar advies op 27 november 2014 uitgebracht. De Commissie mer kan in hoofdlijnen met de Mededeling instemmen. De Commissie mer heeft aanvullingen op de Mededeling voorgedragen.

Adviezen en Zienswijzen

Op de Mededeling is door 2 partijen advies uitgebracht en is er door 16 partijen een zienswijze ingediend. De behandeling van de adviezen en zienswijzen zijn opgenomen in de 'Notitie van Beantwoording' van december 2014.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Onderhavige notitie Reikwijdte en Detailniveau (notitie NRD) is opgesteld naar aanleiding van de publicatie van de Mededeling en de ontvangen adviezen van de Commissie voor de mer, wettelijke adviseurs en belanghebbenden.

Naast deze samenvattende notitie omvat de NRD de volgende delen:

- Deel 1: Mededeling aan Bevoegd Gezag M.e.r. Vervanging Steekterbrug van mei 2014;
- Deel 2: Advies Commissie voor de mer inzake reikwijdte en detailniveau Vervanging Steekterbrug, kenmerk 2925-15 van 27 november 2014;
- Deel 3: Nota van beantwoording adviezen en zienswijzen van december 2014.

Aanpassingen

Advies Commissie voor de mer:

Het advies van de Commissie voor de mer wordt integraal overgenomen en toegepast bij de opstelling van het MER.

Binnengekomen adviezen en zienswijzen:

Veel van de binnengekomen adviezen en zienswijzen zijn reeds in de onderzoeksopzet van het MER opgenomen. Hiervoor hoeven geen aanpassingen te worden doorgevoerd. Een aantal adviezen worden als aanvulling op de Mededeling bij het mer-onderzoek meegenomen.

Het betreft de volgende adviezen/zienswijzen:

- Zienswijze 2a, 2^e aandachtspunt;
- Zienswijze 4, 2^e aandachtspunt;
- Zienswijze 4, 7^e aandachtspunt;

- Zienswijze 5a, 9^e aandachtspunt;
- Zienswijze 5b, 6^e aandachtspunt;
- Zienswijze 16, 4^e aandachtspunt;
- Zienswijze 16, 5^e aandachtspunt.

**DEEL 1: Mededeling aan Bevoegd Gezag M.e.r. Aanpas-
sing Steekterbrug**

Mededeling aan bevoegd gezag
M.e.r. aanpassing Steekterbrug,
Alphen aan den Rijn

21 mei 2014

M.e.r. aanpassing Steekterbrug, Alphen aan den Rijn

Projectnummer EVW081202

Verantwoording

Titel	M.e.r. aanpassing Steekterbrug, Alphen aan den Rijn
Opdrachtgever	Provincie Zuid-Holland
Projectleider	Bart van Genugten
Auteur(s)	Gosewien van Eck
Tweede lezer	Esther van Rosmalen, projectleider
Projectnummer	1221736
Aantal pagina's	24 (exclusief bijlagen)
Datum	21 mei 2014
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Ruimtelijke Kwaliteit
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon +31 57 06 99 91 1
Fax +31 57 06 99 66 6

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Inleiding en leeswijzer	9
2 Project achtergrond	10
3 Trechtering tot voorkeursvariant	11
3.1 Tracéalternatieven	11
3.2 Brug of tunnel	13
3.3 Tracévarianten	14
4 Toelichting op de m.e.r.-procedure	16
4.1 Aanleiding voor de m.e.r.	16
4.2 Doel van de mededeling	16
4.3 M.e.r.-procedure	16
5 Wat wordt er in het MER onderzocht?	18
5.1 Voorkeursvariant en toekomstscenario	18
5.2 Onderzoeksopgave	21
5.3 Welke onderzoeken worden uitgevoerd?	21
Bijlage(n)	
1 Milieuafweging alternatieven en varianten Steekterbrug	
2 Procedure m.e.r. en bestemmingsplan	

1 Inleiding en leeswijzer

Voorliggend document is de Mededeling van de provincie Zuid-Holland aan de gemeente 'Alphen aan den Rijn'. De Mededeling geldt als eerste formele stap in een m.e.r.-procedure voor het vervangen en verbreden van de Steekterbrug over de Oude Rijn (een gedeelte van de provinciale N207) in Alphen aan den Rijn.

Om de vervanging en verbreding van de Steekterbrug mogelijk te maken moeten een aantal bestemmingplannen van de gemeente Alphen aan den Rijn worden gewijzigd¹. Omdat de wegaanpassing gezien kan worden als 'aanleg van een autoweg', wordt op grond van de Wet milieubeheer² de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. In de m.e.r.-procedure is de provincie Zuid-Holland de initiatiefnemer en vormt de gemeente Alphen aan den Rijn het bevoegd gezag.

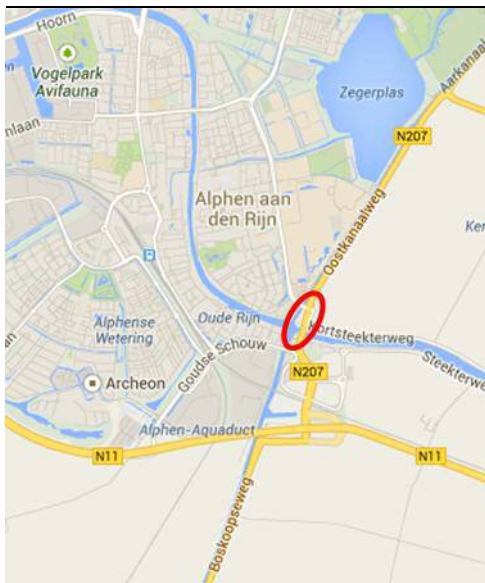
Op grond van artikel 7.16 Wet milieubeheer is de eerste stap in de m.e.r.-procedure dat de initiatiefnemer het bevoegd gezag mededeelt dat zij van plan is een m.e.r.-plichtige activiteit te ondernemen. De mededeling is in dit geval verwoord en toegelicht in voorliggende notitie. In hoofdstuk 1 van deze Mededeling is het project 'vervangen Steekterbrug (N207)' nader toegelicht. Hoofdstuk 2 beschrijft de aanleiding en de achtergronden van het project. In hoofdstuk 3 staat de afweging centraal die is gemaakt om te komen tot de voorkeursvariant op grond van de haalbaarheidsstudie en de milieuafweging. De m.e.r.-procedure is in hoofdstuk 4 beschreven. Tot slot is in hoofdstuk 5 aangegeven wat er in de tweede stap van de m.e.r.-procedure, het opstellen van het MER, onderzocht gaat worden.

¹ Het plangebied van de Steekterbrug maakt momenteel onderdeel uit van de bestemmingsplannen Limes, Buitengebied Aarlanderveen en Steekterpoort

² Besluit milieueffectrapportage, onderdeel C van de bijlage, categorie 1.2

2 Project achtergrond

De Steekterbrug is een op afstand bediende provinciale brug in de N207 over de Oude Rijn in de gemeente Alphen aan den Rijn. De brug is onderdeel van de N207, een belangrijke verkeersader van Gouda via Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan den Rijn, Leimuiden richting Amsterdam. Daarnaast vormt de brug een belangrijke schakel in de lokale verkeersstructuur van Alphen aan den Rijn, voor verkeer dat de Oude Rijn kruist. Per dag passeren circa 38.000 voertuigen de brug (2011). Het vaarwegverkeer ter plaatse van de brug bestaat uit zowel beroepsvaart als recreatievaart. De brug ligt in de zuidoosthoek van Alphen aan den Rijn, ingeklemd tussen bebouwing.



Figuur 2.1 Locatie Steekterbrug (rood)

De Steekterbrug is aan het eind van zijn technische levensduur. Bovendien voldoet de brug niet meer aan de functionele eisen van deze tijd (onder andere gescheiden verkeersstromen tussen auto- en langzaam verkeer). Door recent onderhoud is de levensduur van de brug met enkele jaren verlengd. De brug moet uiterlijk in 2020 zijn vervangen en opgewaarderd.

Het project Steekterbrug voorziet niet in de aanleg van nieuwe infrastructuur. De wegvakcapaciteit van de N207 ter plaatse van de Steekterbrug blijft gelijk aan de huidige situatie, een 2 x 2-strooks provinciale weg. Er is als gevolg van de vervanging en verbreding van de Steekterbrug nauwelijks extra verkeersaantrekkende werking te verwachten. Wel is er sprake van een reconstructie van de weg, omdat als onderdeel van het project het huidige ontwerp van de brug, het aansluitende kruispunt met de Oranje Nassausingel, en de langzaam verkeerroutes worden geoptimaliseerd.

3 Trechtering tot voorkeursvariant

Op 2 oktober 2013 zijn PS van de provincie Zuid-Holland akkoord gegaan met de voorkeursvariant A+. Dit betrof het voorbereidingsbesluit door PS. De voorkeursvariant wordt verder uitgewerkt in een ontwerp en staat, samen met het toekomstscenario B, centraal in de te doorlopen m.e.r.-procedure.

Deze voorkeursvariant is in overleg met de gemeente Alphen aan den Rijn gekozen op grond van de Haalbaarheidsstudie Vervanging N207 Steekterbrug³. Door middel van deze haalbaarheidsstudie is beoordeeld welke mogelijke locaties (tracéalternatieven), varianten (tracévarianten) en uitvoering (brug of tunnel) voor de vervanging van de Steekterbrug in aanmerking komen. Deze beoordeling heeft plaatsgevonden op grond van de aspecten kosten, inpasbaarheid, planning en fasering. Om de gemaakte afweging te complementeren is beoordeeld of de trechtering tot voorkeursvariant A+ ook vanuit milieuoogpunt goed te verantwoorden is (zie bijlage 2 bij deze Mededeling). Met andere woorden is het ook op grond van milieuarargumenten terecht dat de voorkeursvariant A+ samen met het toekomstscenario B centraal staan in het MER.

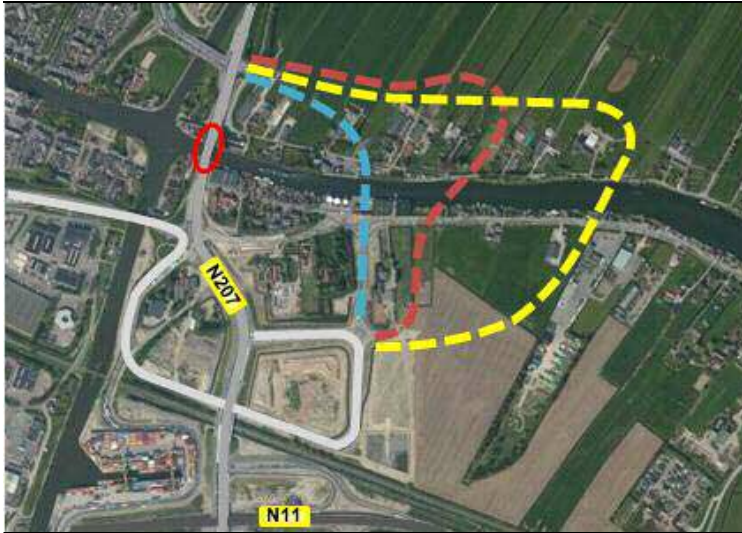
In deze Mededeling worden de belangrijkste conclusies uit de haalbaarheidsstudie⁴ en de milieufweging (bijlage 1) toegelicht.

3.1 Tracéalternatieven

In de haalbaarheidsstudie is de huidige locatie van de Steekterbrug vergeleken met drie tracéalternatieven (blauw, rood, geel). De huidige locatie en de tracéalternatieven zijn weergegeven in figuur 3.1.

³ Haalbaarheidsstudie Vervanging N207 Steekterbrug, R-1.9, IV-Infra, 18 februari 2013

⁴ De haalbaarheidsstudie ligt samen met deze Mededeling ter inzage



Figuur 3.1 Ligging alternatieve tracé's

Uit de haalbaarheidsstudie komt naar voren dat de keuze voor een nieuwe Steekterbrug op de huidige locatie of een alternatieve locatie zo dicht mogelijk bij de huidige locatie vanuit het oogpunt van inpasbaarheid en aansluiting op het bestaande wegennet de voorkeur heeft. Dit beperkt de omrijdroutes en zorgt voor een logische inpassing op het bestaande wegennet. Uit het oogpunt van planning en fasering zijn de oplossingsrichtingen op de huidige locatie lastiger te realiseren dan de oplossingsrichtingen op een alternatieve locatie. De capaciteit van de N207 ter hoogte van de Steekterbrug zal tijdens de realisatie afnemen. Ook de bouwmethode zal complexer zijn.

In de haalbaarheidsstudie is de voorkeur uitgesproken voor de huidige locatie of een alternatieve locatie die zo dicht mogelijk bij de huidige locatie ligt (blauw). Deze keuze is gemaakt op basis van inpasbaarheid van de nieuwe verbinding en de aansluiting op het bestaande wegennet. Concreet betekent dit dat het rode en het gele tracéalternatief afvallen in de trechtering.

Milieuafweging

Vanuit het oogpunt van ruimtebeslag, toename verhard oppervlak, verkeersgerelateerde hinder (geluid, luchtkwaliteit, lichthinder) en de daarmee gepaarde mogelijke effecten op natuur (soorten), bodem, water, cultuurhistorie, archeologie en bestaande bebouwing gaat de voorkeur uit naar een tracé met zo min mogelijk nieuwe doorsnijdingen. Hierdoor hebben de huidige locatie en vervolgens het blauwe tracéalternatief de voorkeur.

Daarnaast schuiven de alternatieve tracés (blauw, rood en geel) allen in de richting van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Dit Natura 2000-gebied ligt ten oosten van het zoekgebied op ongeveer 4 kilometer afstand. Door deze verschuiving is de mogelijke toename van stikstofdepositie op dit gebied een aandachtspunt. Ook hierdoor hebben de huidige locatie en vervolgens het blauwe tracéalternatief de voorkeur.

Vanuit het oogpunt van milieuhinder (geluidsbelasting, luchtkwaliteit en trillingshinder) gaat de voorkeur uit naar een tracé met zo min mogelijk gevoelige bestemmingen. Hierdoor hebben de drie tracéalternatieven een lichte voorkeur ten opzichte van de huidige locatie (zie ook figuur 3.2), maar per saldo scoort vanuit milieuoogpunt de huidige locatie het beste.

Conclusie op grond van de milieubeoordeling is dat de voorkeur uit gaat naar het vervangen van de brug op de huidige locatie of op een alternatieve locatie die zo dicht mogelijk bij de huidige locatie ligt (blauw). Het laten vervallen van de tracéalternatieven rood en geel in de haalbaarheidsstudie wordt vanuit milieuoogpunt gesteund.



Figuur 3.2 Indicatie geluidgevoelige bestemmingen (tracéalternatieven globaal ingetekend)

3.2 Brug of tunnel

In de haalbaarheidsstudie wordt de voorkeur uitgesproken voor een brug in plaats van voor een tunnel. De reden hiervoor is de complexe inpasbaarheid van een tunnel en de zeer hoge kosten die hiermee gemoeid zijn.

Milieuafweging

Een tunnel kent vanuit natuur, landschap, luchtkwaliteit, geluid en lichthinder voordelen ten opzichte van een brug, omdat deze na de aanleg geen hinder veroorzaakt. Alleen bij de tunnelmonden zijn de geluidsbelasting en luchtkwaliteit een aandachtspunt. De aanleg van een tunnel heeft echter wel impact op de aspecten bodem, water (grondwaterstroming) en archeologie door de grote vergraving die hiervoor nodig is.

Een brug op een nieuwe alternatieve locatie leidt in tegenstelling tot een tunnel tot lucht, licht- en geluidstraling, verstoring van mogelijke vliegroutes van vleermuizen en heeft een landschappelijke impact. Als gevolg van de pijlers van de brug wordt het doorstroomprofiel van de Oude Rijn beïnvloed. De bodem wordt echter veel minder verstoord dan in het geval van de aanleg van een tunnel.

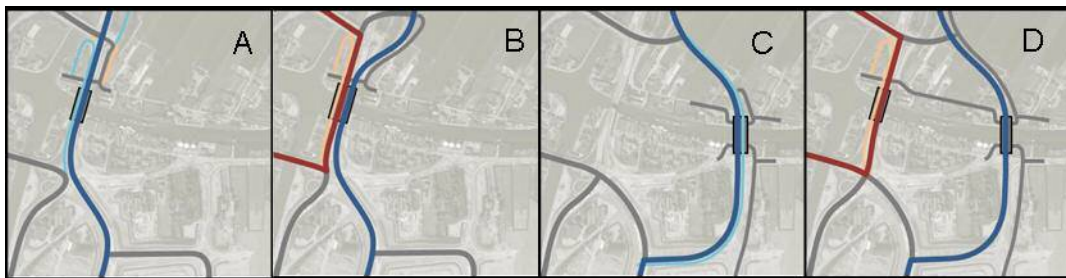
Vanuit milieuoogpunt gezien hebben zowel een brug als een tunnel bepaalde milieunadelen én milieuvoordelen. De hoge kosten en lastige inpasbaarheid zijn daarmee terecht doorslaggevend geweest bij het laten afvallen van de tunneloptie.

3.3 Tracévarianten

In totaal zijn er in de haalbaarheidsstudie vier tracévarianten onderzocht, namelijk een brug op de bestaande locatie en een brug op een nieuwe locatie ter plaatse van de rotonde op de Steekterweg (het blauwe tracé). Tevens kunnen beide varianten worden gecombineerd met een gemeentelijke Binnenring. Deze gemeentelijke weg wordt aansluitend op de Steekterbrug aangelegd.

Dit resulteert in de volgende vier varianten (zie ook figuur 3.3):

- A) Brug huidige locatie
- B) Brug inclusief Binnenring huidige locatie
- C) Brug alternatieve locatie (huidige brug komt te vervallen)
- D) Brug alternatieve locatie inclusief Binnenring huidige locatie



Figuur 3.3 Tracévarianten

In de haalbaarheidsstudie is voor deze varianten een multicriteria-analyse (MCA) uitgevoerd. Op grond van deze MCA wordt geconcludeerd dat de varianten op de alternatieve locatie (C en D) minder goed scoren dan de varianten op de huidige locatie van de Steekterbrug. Dit verschil komt vooral tot uitdrukking op de aspecten vergunningen, planning, ruimtelijke inpasbaarheid en risico's.

In de keuze tussen variant zonder (A) of met gemeentelijke binnenring (B) heeft de verkeersafwikkeling een doorslaggevende rol gespeeld. Op basis van doorstroming en toekomstvastheid geniet variant B de voorkeur. Er zijn echter nog onduidelijkheden ten aanzien van de aanleg van een Binnenring door de gemeente Alphen aan den Rijn. Deze hebben vooral te maken met het te doorlopen bestuurlijke planvormingstraject en de financiering. Op de korte termijn is de realisatie van de Binnenring niet te verwachten.

Daarom is ervoor gekozen een variant te onderzoeken waarbij de Steekterbrug op korte termijn kan worden vervangen, maar op lange termijn de ruimte biedt tot een uitbreiding naar variant B. Dit is de tussenvariant A+. De haalbaarheidsstudie toont aan dat het met de tussenvariant A+ mogelijk is de Steekterbrug te vervangen voor 2020, waardoor de doelstelling van de provincie Zuid-Holland wordt behaald. Vervolgens kan de gemeente Alphen aan den Rijn, wanneer er meer duidelijkheid is over de gemeentelijke Binnenring, beoordelen of als bekeken worden, geoptimaliseerd worden of tot variant B (met eventuele van ontwikkelingen afhankelijk zijnde optimalisering) opgewaarderd worden.

Milieuafweging

Variant A heeft vanuit alle milieuaspecten de voorkeur ten opzichte van de andere varianten. De beperkte ruimtelijke impact in combinatie met het verbeteren van de doorstroming zorgt qua milieueffecten voor de minst negatieve impact. Variant D scoort het meest ongunstig, vanwege de impact van twee bruggen, de daarbij horende ruimtelijke ingrepen aan de wegenstructuur, de effecten op natuur, landschap en archeologie en het grote invloedsgebied voor geluid en luchtkwaliteit.

De varianten B en C bevinden zich binnen de bandbreedte van de te verwachten effecten van variant A en D, waarbij ook variant C ongunstig scoort in verband met de aanleg van nieuwe infrastructuur en de impact die dit met zich mee brengt. De effecten van variant B zijn groter dan die van variant A, aangezien de ruimtelijke impact als gevolg van de bredere brug groter is en de verschillende verkeersstromen (provinciaal en gemeentelijk) hier gebundeld gaan worden.

Op grond van de milieubeoordeling wordt gesteld dat het opwaarderen van de Steekterbrug (variant A en B) de voorkeur geniet boven een nieuwe locatie voor de brug (C en D). Dit is in lijn met de trechtering uit de haalbaarheidsstudie. De nadere optimalisatie van variant A tot variant A+ levert vanuit milieuoogpunt geen andere inzichten op.

De milieuanalyse onderbouwt de keuze voor de voorkeursvariant uit de haalbaarheidsstudie (A+) en heeft enkele aandachtspunten inzichtelijk gemaakt:

- Archeologische waarden
- Ecologische waarden in de te slopen bebouwing en als gevolg van de aanleg en het verbreden van de weg

4 Toelichting op de m.e.r.-procedure

4.1 Aanleiding voor de m.e.r.

Zoals in hoofdstuk 1 al aangegeven is, moet de gemeente Alphen aan den Rijn een bestemmingsplan aanpassen om de vervanging van de Steekterbrug mogelijk te maken. In onderdeel A van het Besluit milieueffectrapportage wordt onder het begrip autoweg verstaan: "Een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990".

Aangezien de Steekterbrug op dit moment voor langzaam verkeer (bv landbouwverkeer) toegankelijk is, is de Steekterbrug op dit moment nog geen autoweg in de zin van het Besluit m.e.r.. Na het vervangen van de Steekterbrug zijn alle langzaam verkeerstromen (landbouwverkeer, fietsers en voetgangers) gescheiden van het autoverkeer. Er is daarom sprake van de aanleg van een autosnelweg of autoweg. Er is in het categorie C.1.2 voor wat de lengte van het aan te leggen weggedeelte geen drempelwaarde gesteld. Het vervangen van de Steekterbrug is daarom m.e.r.-plichtig. Het m.e.r.-plichtige besluit is het bestemmingsplan.

4.2 Doel van de mededeling

De Mededeling wordt opgesteld door de provincie Zuid-Holland en vervolgens ingediend bij de gemeente Alphen aan den Rijn. De indiening van de Mededeling vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. In de Mededeling wordt beschreven wat de initiatiefnemer van plan is en wordt inzicht gegeven in de aard, omvang en locatie van de voorgenomen activiteit. Daarnaast wordt aangegeven welke alternatieven en varianten worden onderzocht en wordt een afbakening gegeven van de in het MER te beschrijven milieueffecten.

Deze Mededeling wordt ook voorgelegd aan betrokken inwoners, belangengroepen, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r.⁵.

4.3 M.e.r.-procedure

Voor dit project is de uitgebreide procedure van toepassing. Na de Mededeling kent de m.e.r.-procedure nog een aantal stappen die hieronder zijn toegelicht. In bijlage 3 is deze m.e.r.-procedure schematisch weergegeven in relatie tot een bestemmingsplanprocedure.

Stap 1: Openbare kennisgeving (extra waarborg)

De gemeente geeft in een openbare kennisgeving aan dat voor de bestemmingsplanwijziging ten behoeve van het vervangen en verbreden van de Steekterbrug een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en dat gelegenheid gegeven wordt zienswijzen naar voren te brengen over het voornemen.

⁵ Het al dan niet inschakelen van deze Commissie voor de m.e.r. is een keuze van bevoegd gezag

Stap 2: Raadplegen bestuursorganen en advisering over reikwijdte en detailniveau

Na de bekendmaking moeten de reikwijdte en het detailniveau van het MER worden bepaald. De bestuursorganen 'die als gevolg van het wettelijk voorschrift waarop het plan berust bij de voorbereiding van het plan moeten worden betrokken' worden geraadpleegd. De Commissie voor de m.e.r. wordt (op vrijwillige basis) om advies gevraagd en brengt binnen de gestelde termijn (zes weken) van de ter inzage legging een advies uit aan het bevoegd gezag over de reikwijdte en detailniveau voor het MER.

Het bevoegd gezag adviseert vervolgens de initiatiefnemer over reikwijdte en detailniveau; de informatie die het MER naar haar mening moet bevatten om, voor wat betreft het milieu, een goed onderbouwd ruimtelijk besluit te nemen.

Stap 3: Opstellen MER

Aan de hand van het advies wordt vervolgens het MER opgesteld. In het MER worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht door een beschrijving en beoordeling van de effecten van alle in redelijkheid in beschouwing te nemen alternatieven. In hoofdstuk 3 van deze Mededeling zijn het alternatief en de varianten globaal beschreven. Eenmaal voltooid wordt het MER voorgelegd aan de gemeente Alphen aan den Rijn. Het bevoegd gezag legt het MER samen met het voorontwerp van het ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan, ter inzage gedurende de wettelijk voorgeschreven termijn. Tegelijkertijd wordt een exemplaar van het MER ter toetsing naar de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs gestuurd.

Stap 4: Inspraak en toetsing

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

Stap 5: Evaluatie van de effecten na realisatie

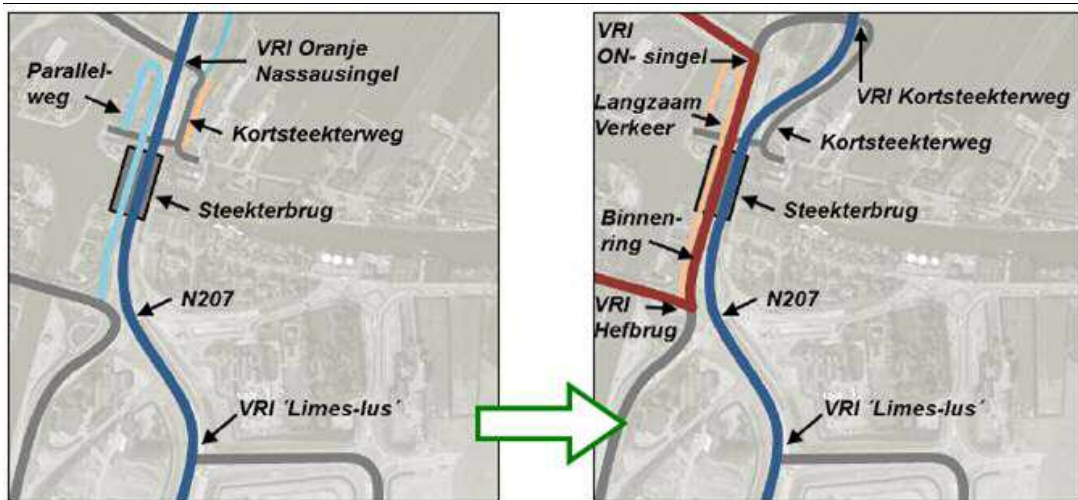
Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het bestemmingsplan in kaart te brengen en te evalueren. In het MER moet worden aangegeven welke leemten in kennis er zijn om de effecten te kunnen beschrijven. Deze aspecten zullen voor evaluatie in aanmerking komen.

5 Wat wordt er in het MER onderzocht?

In een m.e.r.-studie worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit inzichtelijk gemaakt. In dit hoofdstuk is beschreven hoe het m.e.r.-onderzoek wordt opgebouwd, welke alternatieven er worden onderzocht en welke onderzoeken er in het MER worden meegenomen.

5.1 Voorkeursvariant en toekomstscenario

Zoals beschreven in hoofdstuk 1, staat de voorkeursvariant A+ centraal in het MER. Variant B, waarin de gemeentelijke binnenring wordt gerealiseerd, wordt in het MER meegenomen als toekomstscenario. Onderstaande figuur 5.1 geeft de beide varianten weer zoals uitgewerkt ten behoeve van de haalbaarheidsstudie. Ten behoeve van het MER wordt de voorkeursvariant A+ verder gedetailleerd, zodat de wegligging, kruispuntoplossingen, et cetera inzichtelijk worden gemaakt en op effecten kunnen worden onderzocht.



Figuur 5.1 Variant A+ en B (conform haalbaarheidsstudie, IV-Infra, 2013)

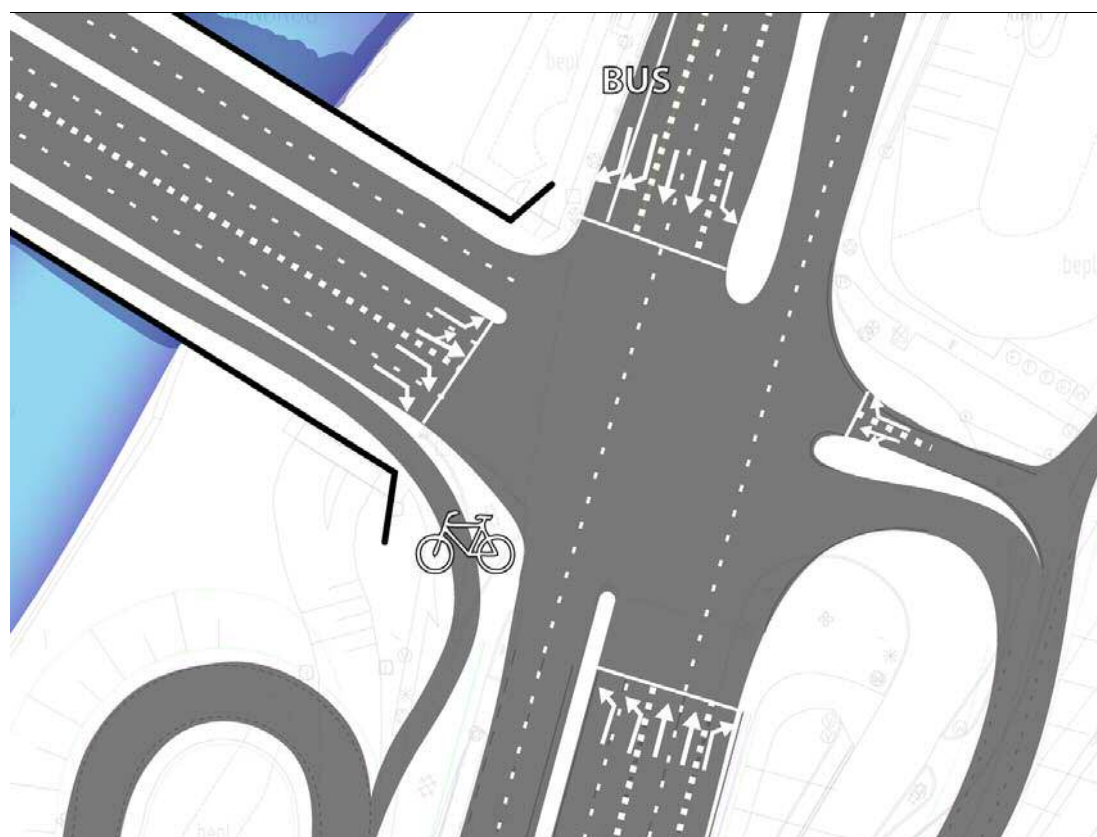
Beschrijving voorkeursvariant

Uitgangspunt voor de vervanging van de Steekterbrug is dat deze voldoet aan de technische en functionele eisen van deze tijd. De wegvakcapaciteit wijzigt niet. Wel wordt de rijstrookindeling van het kruispunt N207 – Oranje Nassausingel op enkele minder zwaar belaste takken gewijzigd en worden de opstelvakken op de N207 verlengd tot op de brug. Concreet omvat de voorkeursvariant A+:

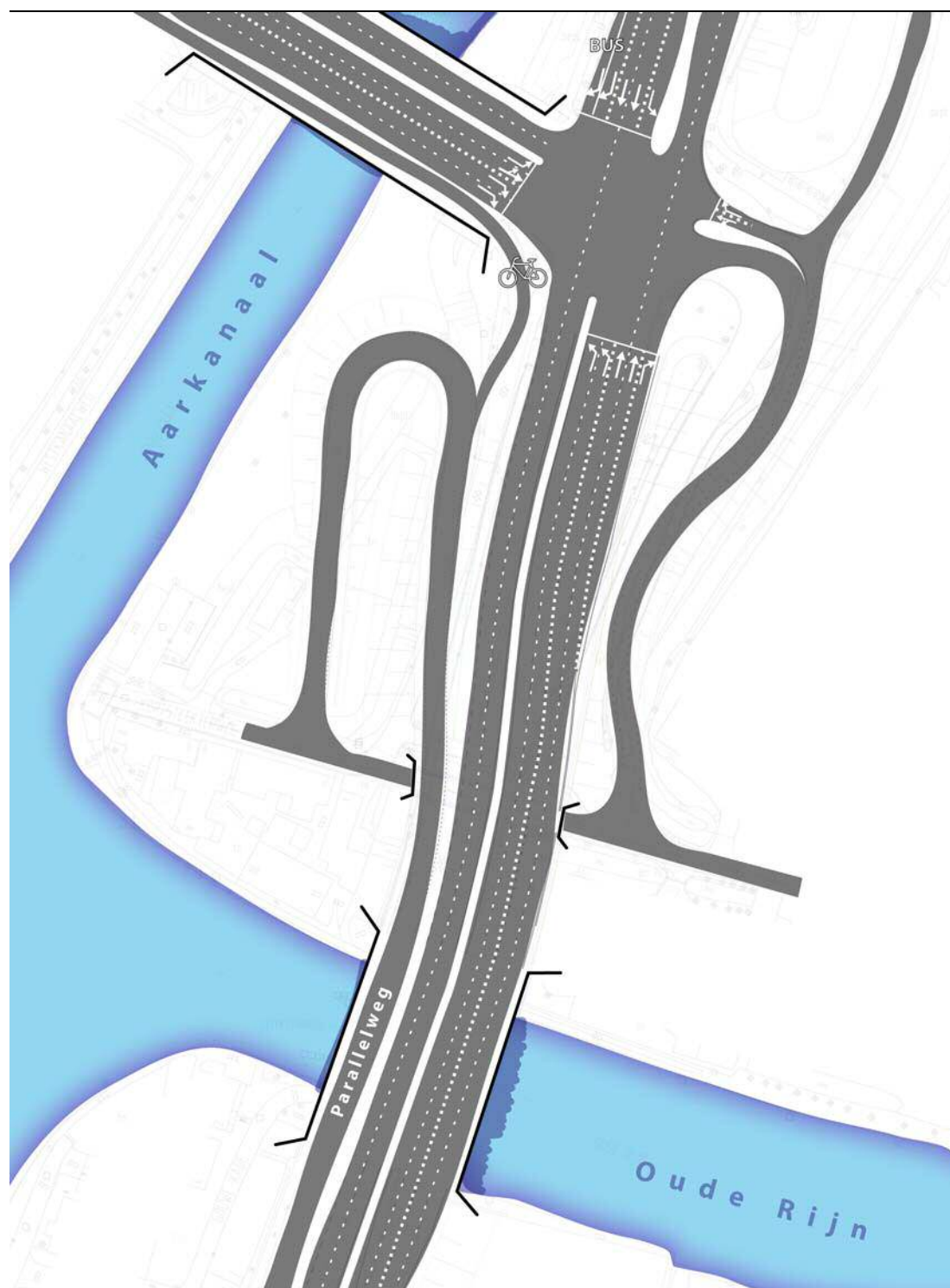
- Een snelheidsregime van 50 km/u voor zowel de N207 als de toekomstige gemeentelijke parallelweg
- 2 x 2 rijstroken met gescheiden afwikkeling voor landbouwverkeer en fietsers

- Twee rijstroken in zuidelijke richting en vier rijstroken/opstelstroken in noordelijke richting (kruising N207-Oranje Nassausingel)
- De brug is zodanig geplaatst dat aan de oostzijde van de bestaande brug het eerste deel van de nieuwe brug kan worden geplaatst met een dusdanige breedte dat er ruimte is voor 2 x 1-rijstroken en een fiets- en voetpad
- Langzaam verkeer gebundeld op een parallelweg naast de westelijke reling van de N207
- Aansluiting Kortsteekterbuurt (noordzijde) via nieuwe tunnel N207 en Kortsteekterweg
- De doorvaarhoogte van de brug moet 5,50 m worden conform Nota Vaarwegen en Scheepvaart uit 2006 (huidige doorvaarhoogte is 4,60 m)

Onderstaande figuren 5.2 en 5.3 visualiseren het beoogde verkeerskundige ontwerp van de Steekterbrug en het kruispunt met de Oranje Nassausingel.



Figuur 5.2 Uitsnede verkeerskundig ontwerp kruispunt Oranje Nassausingel



Figuur 5.3 Verkeerskundig ontwerp Steekterbrug

Variant B (toekomstscenario)

Voor de realisatie van Variant B wordt, in aanvulling op de voorkeursvariant, aan de westzijde van de N207 de Binnenring (2 x 1 strook) gerealiseerd:

- De kruising Binnenring–Omgelegde Steekterweg, aan de zuidzijde, heeft een beperkte ruimte in verband met ligging tussen N207 en de Hefbrug
- De Binnenring sluit aan de noordzijde van de Steekterbrug aan op de kruising met de Oranje Nassausingel
- De noordelijke tak van deze kruising sluit aan op de uitgebogen N207. Om opstelruimte te creëren is de aansluiting van de ‘noordelijke’ Binnenring in noordoostelijke richting verplaatst ten opzicht van de huidige kruising van de N207 –Oranje Nassausingel
- Langzaam verkeer wordt gesplitst. Naast de westelijke reling van de Binnenring liggen een (brom-)fietspad en voetpad. Landbouwverkeer rijdt op de Binnenring

5.2 Onderzoeksopgave

In het MER worden de te verwachten effecten van de voorkeursvariant vergeleken met de te verwachten effecten van de autonome ontwikkelingen (de referentiesituatie). De autonome ontwikkeling wordt gevormd door de ontwikkelingen, op zowel de N207 zelf als in de omgeving, waarover al een besluit is genomen en welke voor 2030 ook gerealiseerd worden als de Steekterbrug niet vervangen wordt.

Op basis van de referentiesituatie worden de milieueffecten van de voorkeursvariant in het studiegebied bepaald. Het studiegebied is het gebied waarbinnen de effecten van de vervanging van de Steekterbrug verwacht worden. Voor met name de invloed van lucht en geluid op bijvoorbeeld woon- en natuurgebieden geldt dat het studiegebied veel groter is dan het plangebied (het gebied ter plaatse van de Steekterbrug).

In paragraaf 5.3 is op hoofdlijn aangegeven welke onderzoeken er ten behoeve van het MER worden uitgevoerd. Aan de hand van de milieueffecten wordt in het MER aangegeven of en zo ja welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn.

5.3 Welke onderzoeken worden uitgevoerd?

In deze paragraaf is per thema op hoofdlijnen weergegeven welke effecten in het MER onderzocht worden. Deze milieuonderzoeken worden uitgevoerd op het detailniveau van het bestemmingsplan waarin de aanpassing van de Steekterbrug verankerd wordt.

Verkeer en vervoer

Bij het thema verkeer en vervoer wordt aandacht geschonken aan de verkeersafwikkeling op de brug en de directe omgeving hiervan door middel van het inzichtelijk maken van de afwikkelingskwaliteit op het kruispunt aan de noordzijde en de te verwachten vertragingstijden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel ‘N207 Corridor’ met als referentiejaar 2030 en Cocon om de verkeersafwikkeling te toetsen. Kwalitatief wordt ingegaan op de N207 in zijn geheel, de langzaam verkeersroutes en de verkeersveiligheid op de brug en de directe omgeving.

Ook wordt in het MER inzichtelijk gemaakt welke effecten te verwachten zijn tijdens de realisatiefase wanneer de Steekterbrug tijdelijk (gedeeltelijk) uit het verkeersnetwerk wordt gehaald en welke maatregelen mogelijk zijn om de verkeershinder te minimaliseren.

Voor het toekomstscenario Variant B wordt kwalitatief inzichtelijk gemaakt wat er gebeurt met de verkeersafwikkeling in Alphen aan den Rijn als de binnenring wordt gerealiseerd.

Geluid als gevolg van wegverkeer

Bij het thema geluid wordt aan de hand van geluidsberekeningen bepaald welke effecten het vervangen van Steekterbrug heeft op nabijgelegen relevante geluidgevoelige bestemmingen. Het betreft voornamelijk woningen. Aangegeven wordt voor welk aantal woningen er sprake is van significante toe- of afnamen van de geluidsbelastingen en tot welke aantallen gehinderden en slaapverstoorden dit leidt. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt of er maatregelen nodig zijn om de geluidsbelasting terug te dringen.

Voor het toekomstscenario wordt een kwalitatief oordeel gegeven over de te verwachten effecten ten opzichte van de voorkeursvariant.

Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitsonderzoek richt zich op de wettelijke toetsing aan de normen voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Berekend wordt welke invloed variant A+ heeft op de luchtkwaliteit in het gebied door het inzichtelijk maken van:

- Het aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse
- Het aantal gevoelige bestemmingen met significante toe- of afname van de concentraties

Voor het toekomstscenario wordt een kwalitatief oordeel gegeven over de te verwachten effecten ten opzichte van de voorkeursvariant.

Trillingen

In het MER wordt in het kader van het aspect trillingen kwalitatief de trillingsgevoelige (woon)bebouwing inzichtelijk gemaakt. Ook wordt aangegeven welke maatregelen mogelijk zijn om hinder tijdens de aanlegfase te voorkomen/verminderen.

Ruimtegebruik

In het kader van het ruimtegebruik wordt voornamelijk gekeken naar het ruimtebeslag van de wegverbreding en het verleggen van de aansluitingen hierbij. Daarbij wordt in beeld gebracht of er woningen gesloopt moeten worden en of en hoeveel ruimtebeslag er plaats vindt op landbouwgrond en bedrijventerreinen. Ook worden de gevolgen voor eventuele recreatiegebieden en voorzieningen in beeld gebracht.

Voor het toekomstscenario wordt een kwalitatief oordeel gegeven over de te verwachten effecten ten opzichte van de voorkeursvariant.

Landschap en cultuurhistorie / archeologie

Bij het thema landschap en cultuurhistorie wordt ingegaan op de effecten van de verbreding van de N207 ter plaatse van de Steekterbrug op de landschappelijke structuur en de beleving daarvan. Ook wordt onderzocht wat de effecten zijn op aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied.

Voor het toekomstscenario wordt een kwalitatief oordeel gegeven over de te verwachten effecten ten opzichte van de voorkeursvariant.

Natuur

Bij het thema natuur wordt onderzocht wat de effecten zijn op beschermde gebieden en beschermde soorten (flora en fauna). Het gaat daarbij om: vernietiging van leefgebied (door ruimtebeslag), verstoring (door geluid, licht en beweging), barrièrewerking. Gezien het feit dat het project geen verkeersaantrekkende werking heeft (de capaciteit van de weg wijzigt niet) is er geen toename van het aspect stikstofdepositie in het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied te verwachten.

Voor het toekomstscenario wordt een kwalitatief oordeel gegeven over de te verwachten effecten ten opzichte van de voorkeursvariant.

Bodem en water

Bij het thema bodem en water wordt onderzocht wat het effect is op de waterstructuur, waterkwaliteit en -kwantiteit en bodem. Aan de hand van vooral het ruimtebeslag van de wegverbreding wordt inzichtelijk gemaakt welke gevolgen dit heeft voor de waterhuishouding en of er wellicht verontreinigingslocaties worden aangetast. Daarnaast wordt kwalitatief beoordeeld of de wegverbreding van invloed is op de waterkwaliteit.

Voor het toekomstscenario wordt een kwalitatief oordeel gegeven over de te verwachten effecten ten opzichte van de voorkeursvariant.

Externe veiligheid

Bij het thema externe veiligheid worden de gevolgen voor het plaatsgebonden en groepsrisico onderzocht als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de N207.

Voor het toekomstscenario wordt een kwalitatief oordeel gegeven over de te verwachten effecten ten opzichte van de voorkeursvariant.

Duurzaamheid en klimaat

In het MER worden de doelstellingen en effecten ten aanzien van duurzaam gebruik van grondstoffen bij de aanleg en aanpassing van de Steekterbrug en aanliggende verkeerswegen beschreven. Onderdeel hiervan maakt de openbare ruimte in de directe omgeving van het initiatief. Beschreven zal worden welke duurzame maatregelen op het gebied van energie en klimaat worden getroffen en wat de effecten daarvan zijn.

Hierbij wordt gedacht aan de toepassing van led-verlichting, energievoorziening van signaleringspanelen, energieopslag in wegdek en dergelijke.

Wijze van effectbepaling

Afhankelijk van het milieuaspect worden de effecten of kwantitatief of kwalitatief bepaald. Per aspect wordt bepaald hoe het alternatief scoort ten opzichte van de autonome ontwikkeling en of de varianten onderscheidend zijn. Hiervoor wordt zoveel mogelijk een vijfpuntenschaal toegepast. Deze loopt van sterk negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling (→), negatief (-), neutraal (0), positief (+) tot sterk positief (++). Per aspect wordt de waarderingsystematiek gedefinieerd. De uitkomsten van de variantenvergelijking per aspect worden samengevat in een totaaloverzicht (effectenmatrix). Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden er mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Ook wordt er een hoofdstuk 'Leemten in kennis' opgenomen waarin onzekerheden in de voorspelling van de effecten worden aangegeven.

Tabel 5.1 Samenvatting te beschouwen milieuaspecten

Thema	Aspect / criterium
Verkeer	Verkeersafwikkeling N207 Afwikkelingskwaliteit kruispunt Vertragingstijden Langzaam verkeersroutes Verkeersveiligheid
Geluid	Belasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen Aantal gehinderden en slaapverstoorden
Luchtkwaliteit	Concentraties ter plaatse van gevoelige bestemmingen
Trillingen	Trillingsgevoelige (woon)bebouwing
Ruimtegebruik	Ruimtebeslag Te slopen bebouwing
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Aantasting landschappelijke structuren Aantasting cultuurhistorische waarden Aantasting archeologische waarden
Natuur	Vernietiging van leefgebied (door ruimtebeslag) verstoring (door geluid, licht en beweging), barrièrewerking
Water	Waterkwaliteit en -kwantiteit van het oppervlakte- en grondwater
Bodem	Verontreinigingslocatie Grondslag van de bodem
Duurzaamheid en klimaat	Grondstoffen Energie

Bijlage

1

Milieuafweging alternatieven en varianten Steekterbrug



Notitie

Contactpersoon Gosewien van Eck

Datum 21 mei 2014

Kenmerk N001-1221736HUU-evp-V04-NL

Milieuafweging alternatieven en varianten Steekterbrug

1 Inleiding

De Steekterbrug nabij Alphen aan den Rijn is aan het eind van zijn technische levensduur. Hoofduitgangspunt is dat de brug uiterlijk in 2017 dient te worden vervangen. De Steekterbrug is onderdeel van de N207, een belangrijke provinciale en gemeentelijke verkeersader, waardoor ook de toekomstvastheid van de nieuwe verbinding en de aansluiting hierop de gemeentelijke infrastructuur een belangrijke rol speelt in te maken keuzes. Er is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd waarbij gekeken is naar de mogelijkheden om de Steekterbrug op zijn huidige of een alternatieve locatie op te waarderen.

In deze haalbaarheidsstudie (Iv-Infra, februari 2013) heeft een trechtering plaatsgevonden tot een uiteindelijke voorkeursvariant. Binnen deze trechtering is allereerst de locatie van de brug en het tracé beoordeeld (tracéalternatieven) en vervolgens is de mogelijke uitvoering van de brug met of zonder gemeentelijke binnenring beoordeeld (tracévarianten). Deze trechtering heeft plaatsgevonden op grond van de aspecten kosten, inpasbaarheid, planning en fasering. Bij deze trechtering is in mindere mate naar de milieuaspecten gekeken.

Ter voorbereiding op de m.e.r. zijn de locatiealternatieven en de tracévarianten uit de haalbaarheidstudie vanuit milieuoogpunt beoordeeld om te kunnen bepalen of dit wellicht tot een andere voorkeur of aandachtspunten voor verdere planvorming zou leiden. Deze notitie beschrijft de resultaten van deze milieuafweging. Voor deze milieuafweging zijn de tracéalternatieven en –varianten op basis van expert judgement beoordeeld op de volgende naar verwachting onderscheidende milieuaspecten:

- Ruimtegebruik
- Luchtkwaliteit, geluid en licht
- Bodem en water
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- Ecologie

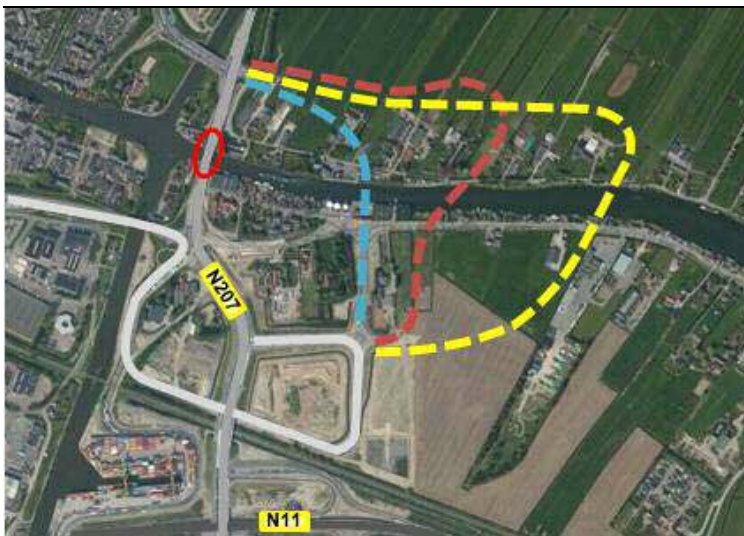
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden allereerst de tracéalternatieven op bovengenoemde milieuaspecten beoordeeld. Hierbij wordt tevens ingegaan op de belangrijkste verschillen tussen een brug en tunnel met betrekking tot milieueffecten. In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste milieueffecten van de tracévarianten beschreven en onderling vergeleken.

2 Tracéalternatieven

2.1 Welke tracéalternatieven zijn er onderzocht?

In onderstaande figuur zijn de drie tracéalternatieven (blauw, rood, geel) en de huidige locatie (rood omcirkeld) weergegeven. De belangrijkste milieubevindingen zijn hieronder beschreven.



Figuur 2.1 Ligging alternatieve tracé's

2.2 Milieubeoordeling tracéalternatieven

Vanuit het oogpunt van ruimtebeslag en toename verhard oppervlak en de daarmee gepaarde mogelijke effecten op natuur (soorten), bodem, water, cultuurhistorie, archeologie en bestaande bebouwing gaat de voorkeur uit naar een tracé met zo min mogelijk nieuwe doorsnijdingen. Aan de zuidzijde van de Oude Rijn maken de alternatieve tracés allen (deels) gebruik van de recent aangelegde Limeslus ter ontsluiting van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Limes. Ten noorden van de Oude Rijn is voor alle tracéalternatieven nieuwe infrastructuur noodzakelijk. Met name deze doorsnijdingen zorgen voor negatieve effecten als gevolg van de doorsnijding van het veenweidegebied, de lintbebouwing langs de kade (aan weerszijden van de Oude Rijn) en de archeologisch zeer waardevolle Oude Rijn-zone. Vanuit milieuoogpunt gaat de voorkeur daarom uit naar het behoud van de huidige locatie. Van de nieuwe tracés gaat de voorkeur uit naar het 'blauwe' tracé, omdat deze de kortste doorsnijdingen kent.

Daarnaast schuiven de alternatieve tracés (blauw, rood en geel) allen in de richting van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Dit Natura 2000-gebied ligt ten oosten van het zoekgebied op ongeveer 4 kilometer afstand. Door deze verschuiving is de mogelijke toename van stikstofdepositie op dit gebied een aandachtspunt. Ook hierdoor hebben de huidige locatie en vervolgens het blauwe tracéalternatief de voorkeur.

Vanuit geluidsbelasting op gevoelige bestemmingen en luchtkwaliteit hebben de tracéalternatieven een lichte voorkeur ten opzichte van de huidige situatie. Nabij de alternatieve tracés zijn namelijk minder woningen gelegen dan bij de huidige locatie van de brug (zie figuur 2.2 voor een indicatie van het aantal woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen).



Figuur 2.2 Indicatie geluidgevoelige bestemmingen (tracéalternatieven globaal ingetekend)

Conclusie

In de haalbaarheidsstudie wordt een voorkeur uitgesproken voor de huidige locatie of de locatie zo dicht mogelijk bij de huidige locatie (alternatief blauw). Deze voorkeur wordt vanuit milieuperspectief gesteund. De tracéalternatieven 'rood' en 'geel' worden derhalve niet verder uitgewerkt in tracévarianten.

2.3 Tunnel of brug

Een tunnel kent vanuit natuur, landschap, luchtkwaliteit en geluid voordelen ten opzichte van een brug, omdat deze na de aanleg geen hinder veroorzaakt. Alleen bij de tunnelmonden zijn de geluidsbelasting en luchtkwaliteit een aandachtspunt. De aanleg van een tunnel heeft echter wel impact op de aspecten bodem, water (grondwaterstroming) en archeologie door de grote vergraving die hiervoor nodig is.

Een brug op een nieuwe alternatieve locatie leidt in tegenstelling tot een tunnel tot lucht, licht- en geluidstraling, verstoring van mogelijke vliegroutes en heeft een landschappelijke impact. Als gevolg van de pijlers van de brug wordt het doorstroomprofiel van de Oude Rijn beïnvloed. De bodem wordt echter veel minder verstoord dan in het geval van de aanleg van een tunnel.

Conclusie

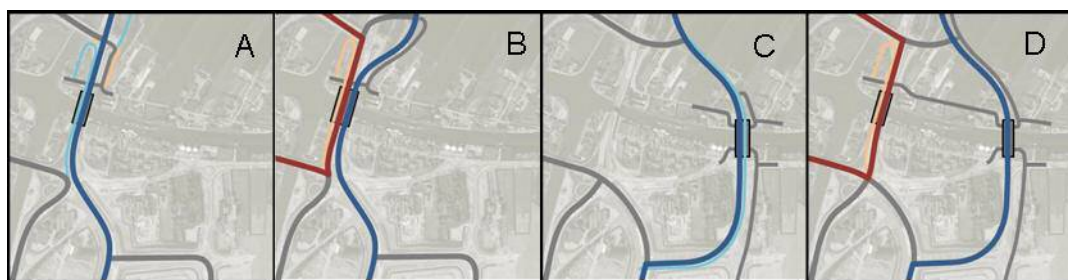
De optie van een tunnel in plaats van een brug is in de haalbaarheidsstudie afgefallen gezien de hoge kosten en de lastige inpasbaarheid. Vanuit milieuoogpunt gezien kennen zowel een brug als een tunnel bepaalde milieunadelen én milieuvordelen. De hoge kosten en lastige inpasbaarheid zijn daarmee terecht doorslaggevend geweest bij het laten afvallen van de tunneloptie.

3 Tracévarianten

In totaal zijn vier haalbare tracévarianten in de haalbaarheidsstudie onderzocht, namelijk een brug op de bestaande locatie en een brug op een nieuwe locatie ter plaatse van de rotonde op de Steekterweg (het blauwe tracé). Tevens kunnen beide varianten worden gecombineerd met een gemeentelijke Binnenring. Deze gemeentelijke weg wordt aansluitend op de Steekterbrug aangelegd.

Dit resulteert in de volgende vier varianten (zie ook figuur 3.1):

- A) Brug huidige locatie
- B) Brug inclusief Binnenring huidige locatie
- C) Brug alternatieve locatie (huidige brug komt te vervallen)
- D) Brug alternatieve locatie inclusief Binnenring huidige locatie



Figuur 3.1 Tracévarianten

3.1 Samenvatting milieufweging

Variant A heeft vanuit alle milieuaspecten de voorkeur ten opzichte van de andere varianten. De beperkte ruimtelijke impact in combinatie met het verbeteren van de doorstroming zorgt qua milieueffecten voor de minst negatieve impact. Variant D scoort het meest ongunstig, vanwege de impact van twee bruggen, de daarbij horende ruimtelijke ingrepen aan de wegenstructuur, de effecten op natuur, landschap en archeologie en het grote invloedsgebied voor geluid en luchtkwaliteit.

De varianten B en C bevinden zich binnen de bandbreedte van de te verwachten effecten van variant A en D, waarbij ook variant C ongunstig scoort in verband met de aanleg van nieuwe infrastructuur en de impact die dit met zich mee brengt. De effecten van variant B zijn groter dan die van variant A, aangezien de ruimtelijke impact als gevolg van de bredere brug groter is en de verschillende verkeersstromen (provinciaal en gemeentelijk) hier gebundeld gaan worden.

Gesteld wordt dat van uit milieuoogpunt het opwaarderen van de Steekterbrug (variant A en B) de voorkeur geniet boven een nieuwe locatie voor de brug (C en D).

Op basis van de haalbaarheidsstudie is gekozen voor een combinatie van variant A en B; variant A+. Deze tussenvariant is een combinatie van variant A met een Steekterbrug dusdanig vormgegeven dat deze om te bouwen is tot de inrichting van variant B en hier in de toekomst de gemeentelijke binnenring op aangesloten kan worden.

Deze milieuanalyse onderbouwt de voorkeursvariant uit de haalbaarheidsstudie (A+) en heeft enkele aandachtspunten inzichtelijk gemaakt:

- Archeologische waarden
- Ecologische waarden in de te slopen bebouwing en als gevolg van de aanleg en het verbreden van de weg

3.2 Uitwerking milieuanalyse per thema

In de onderstaande paragrafen wordt per milieuthema een nadere uitwerking gegeven van de gemaakte beoordeling.

3.2.1 Lucht en geluid

Bij de aanname dat hoeveelheid verkeer gelijk blijft zorgt de verbreding van de brug er in variant A voor dat er minder stagnatie op de brug zal zijn. Dit komt de geluidsbelasting en luchtkwaliteit ten goede. Uit het akoestisch onderzoek, behorende bij de haalbaarheidsstudie, blijkt dat er geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (Wet Geluidhinder) plaatsvindt, mits de geluidsschermen op de vernieuwde brug teruggeplaatst worden. Variant B leidt door de grotere hoeveelheid verkeer op en nabij de brug tot licht negatiever effect dan variant A.

Bij variant C zijn er minder gevoelige bestemmingen gelegen ter hoogte van de brug (minder woningen en meer bedrijven). Ten opzichte van de varianten A en B zijn de effecten echter nauwelijks onderscheidend. Variant D brengt een spreiding van het verkeer met zich mee over twee doorgaande routes. Aangezien beide routes een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking zullen hebben, is er sprake van een groter invloedsgebied met meer gehinderden. Hierdoor is vanuit lucht en geluid variant D het meest ongunstig.

3.2.2 Bodem en water

Variant A en B leiden ten opzichte van variant C en D tot de minste toename van verharding en scoren hiermee positiever op het aspect water. Variant A scoort hierbij licht beter dan B en variant C beter dan variant D. De beïnvloeding van het doorstroomprofiel als gevolg van de pijlers is in variant D het grootst en in A het kleinst.

Omdat in variant C en D de meeste verharding wordt aangelegd, leiden deze varianten ook tot het meeste grondverzet.

Vanwege het meeste grondverzet en toename verharding is variant D het meest ongunstig en variant A het meest gunstig vanuit het aspect bodem en water.

3.2.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De gehele Oude Rijn-zone is archeologisch gezien zeer waardevol. Voor het gehele zoekgebied geldt een zeer grote kans op het aantreffen van archeologische sporen. Dit is een aandachtspunt voor alle tracévarianten, maar met name voor de varianten C en D gezien de grotere doorsnijding van het gebied.

Het effect op het aspect landschap en archeologie is zeer beperkt in variant A. Bij variant B buigt de N207 ten noordwesten van de tunnel meer naar het westen. Hiermee wordt een deel van het buitengebied doorsneden en vindt extra vergraving plaats. Dit heeft een negatief effect op het landschappelijke beeld en op het aspect archeologie. Als gevolg van variant A en B wordt ten noordwesten van de brug een boerderij geamoveerd met cultuurhistorische waarde. Dit wordt negatief gewaardeerd.

Variant C doorsnijdt een open gebied en heeft hiermee een negatief effect op landschap en vanwege extra vergraving mogelijk op archeologie. Het verwijderen van de bestaande brug biedt daarentegen ook weer kansen voor versterking van het landschap en het behoud van de cultuurhistorische waarden. Al met al scoort variant C licht negatiever dan A en B.

Variant D scoort zowel vanuit landschap, cultuurhistorie en archeologie negatiever dan de andere varianten omdat de ingrepen hier op twee locaties worden doorgevoerd.

Vanuit landschap, cultuurhistorie en archeologie is een brug op de bestaande locatie (A of B) het meest gunstig, waarbij een voorkeur bestaat voor A vanwege de uitbuiging van de N207 in variant B.

3.2.4 Ecologie

Vanuit ecologie is variant A het minst ongunstig en variant D het meest ongunstig.

De boerderij ten noordwesten van de brug die geamoveerd wordt in variant A en B, is aantrekkelijk voor vleermuizen en broedvogels. Het amoveren van deze woning heeft een negatief effect. In variant B worden meerdere woningen doorsneden die aantrekkelijk zijn voor vleermuizen en broedvogels, waardoor deze negatiever scoort dan variant A.

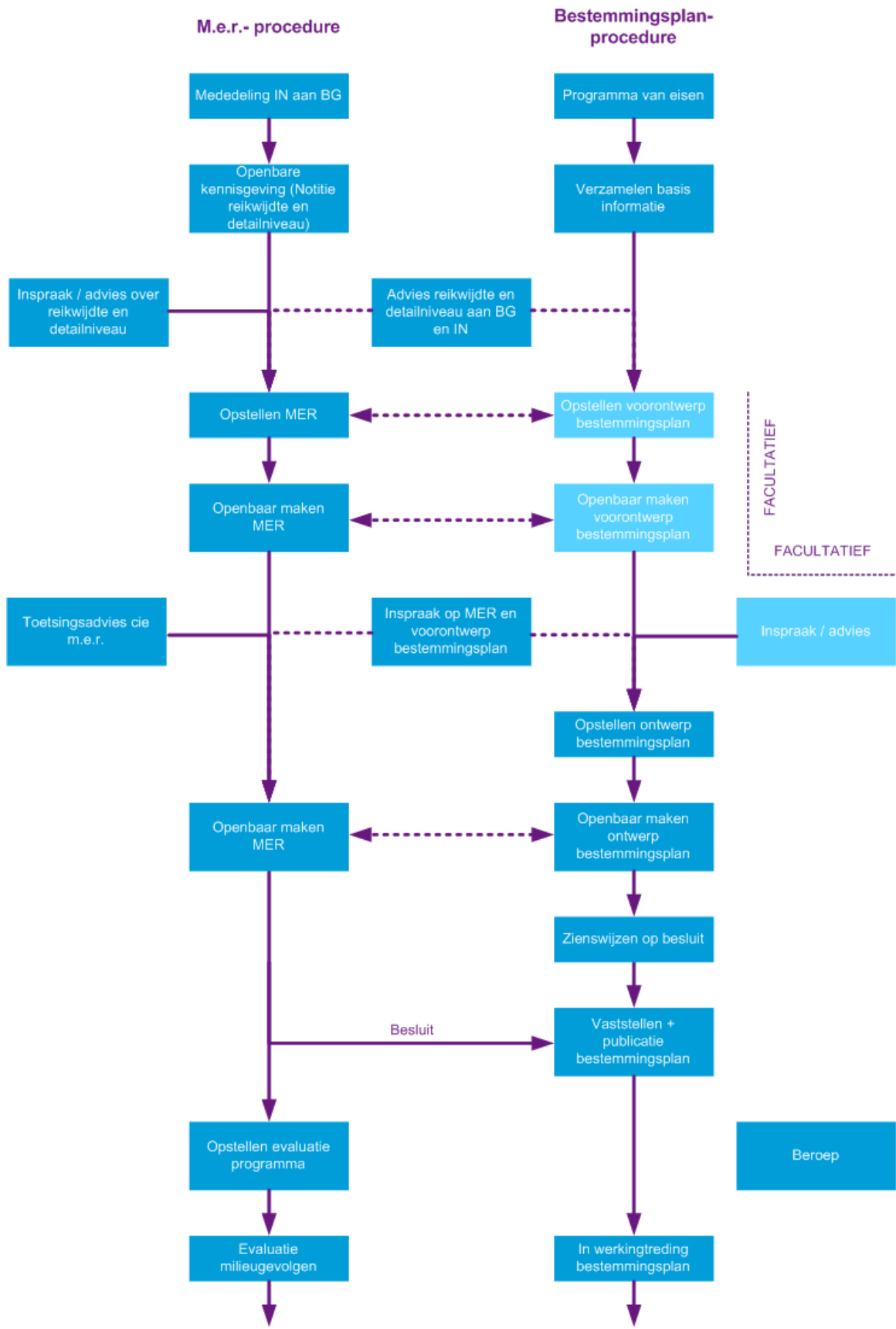
Varianten C en D doorsnijden een poldergebied, waardoor de soorten aantasting (direct en indirect door geluid en licht) groter is dan A en B.

Gezien het feit dat het project geen verkeersaantrekkende werking heeft (de capaciteit van de weg wijzigt niet) is er voor geen van de varianten een toename van het aspect stikstofdepositie in het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied te verwachten.

Bijlage

2

Procedure m.e.r. en bestemmingsplan



DEEL 2: Advies Commissie voor de mer inzake reikwijdte en detailniveau Vervanging Steekterbrug, kenmerk 2925-15 van 27 november 2014



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Vervanging Steekterbrug, Alphen aan den Rijn

Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport

27 november 2014 / rapportnummer 2925-15



1. Hoofdpunten van het MER

De provincie Zuid-Holland wil de bestaande Steekterbrug in Alphen aan den Rijn vervangen en tevens robuust maken voor toekomstige verkeersontwikkelingen. Voor de besluitvorming over de noodzakelijke wijziging van een aantal bestemmingsplannen wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn is bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een beschrijving van de achtergrond met daarin de probleemanalyse, de doelstellingen die daaruit voortvloeien en de relatie tussen het ontwerp van de Steekterbrug met andere verkeerskundige plannen in de regio;
- de effecten van het brugontwerp op verkeer, geluid, luchtkwaliteit, landschap, cultuurhistorie en natuurlijke waarden zowel tijdens de realisatie- als de gebruiksfase;
- maatregelen om milieueffecten in de omgeving zo veel mogelijk te beperken.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Mededeling van de provincie Zuid-Holland aan de gemeente Alphen aan den Rijn. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de Mededeling voldoende aan de orde komen.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

2. Achtergrond probleemstelling, doel, beleid en besluiten

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

De aanleiding voor de vervanging van de Steekterbrug wordt in de Mededeling duidelijk beschreven. Neem deze in het MER over. Geef daarbij ook inzicht in de verkeersproblemen (verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en langzaam rijdend verkeer) die met de nieuwe brug opgelost zullen worden. Geef ook inzicht in eventuele toekomstige problemen die zouden kunnen ontstaan wanneer plannen van de gemeente Alphen voor een binnenring gerealiseerd zouden worden. Geef aan welke eisen er aan het ontwerp worden gesteld zodat de brug in de toekomst ook als ringweg kan worden gebruikt.

2.2 Beleidskader en besluiten

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de vervanging en ontwerpeisen van de Steekterbrug. Geef aan hoe de nieuwe brug kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- het verkeer- en vervoerplan van Alphen aan den Rijn;
- het provinciaal verkeer- en vervoerplan;
- de provinciale nota's Mobiliteit en Ruimte.

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor de wijziging van de bestemmingsplannen. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

3. Referentie, alternatieven en varianten

3.1 Referentie

Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht en korte beschrijving van de ruimtelijke en infrastructurele plannen en projecten, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd (met name de aanpassing van de N207) en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersbeeld (intensiteit, doorstroming, veiligheid). Houd daarbij rekening met andere geplande ontwikkelingen die, in samenhang met de voorgenomen activiteit, tot veranderingen in verkeersintensiteiten zouden kunnen leiden. Presenteer deze ontwikkelingen voor zover mogelijk op een goed leesbare kaart.

Werk met scenario's voor die plannen waarvan het doorgaan nu onzeker is, maar die naar verwachting mede bepalend zullen zijn voor het doelbereik en de milieueffecten van de nieuwe brug en eventuele inpassingsmaatregelen.

3.2 Alternatieven en varianten

De afweging van alternatieven is tijdens de publicatie van de Mededeling al vergevorderd. De keuze voor het voorkeursalternatief en de milieugevolgen die daarbij een rol hebben gespeeld zijn in de Mededeling beschreven.

Uit verkeersanalyses blijkt dat de nieuwe brug naar verwachting geen of een geringe verkeersaantrekkende werking zal hebben. In het MER zal er daarom voornamelijk worden gekeken naar de inpassing van de brug en maatregelen met mogelijke (milieu)gevolgen. Het onderscheid zal dus voornamelijk gelegen zijn in de afweging tussen ruimtebeslag, geluidhinder, landschap, archeologie en natuur. Dat betekent dat andere aspecten minder intensief onderzocht hoeven te worden. In het MER hoeft alleen op maatregelen ingegaan worden die onderscheidend zijn in hun milieugevolgen.

Onderzoek in het MER ook de mogelijkheden voor ruilverkaveling als mogelijke oplossing voor het landbouwverkeer dat van de brug gebruik maakt. Deze variant dient in zoverre te worden onderzocht dat het duidelijk wordt of:

- het een reëel in beschouwing te nemen variant is;
- deze variant ook eventuele (milieu)voordelen heeft.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Maak in het MER onderscheid tussen de effecten tijdens de realisatiefase wanneer de Steekterbrug tijdelijk (gedeeltelijk) uit het verkeersnetwerk wordt gehaald en de effecten die na de realisatie van de brug op zullen treden.

Beschrijf de milieueffecten zoveel mogelijk kwantitatief. Werk beeldend, geef de effecten zoveel mogelijk weer op kaarten en in overzichtstabellen. Maak daarbij onderscheid tussen doelbereik (verkeerseffecten) en milieugevolgen. Beschrijf effecten ook in cumulatie met effecten van andere ontwikkelingen in het studiegebied.

Neem als studiegebied het gebied waar milieueffecten van de voorgenomen activiteit te verwachten zijn. Geef in het MER zo mogelijk op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd. Het studiegebied zal dus voor de verschillende milieugevolgen verschillend kunnen zijn.

4.2 Verkeer

Beschrijf in het MER het effect van het voorkeuralternatief en de verschillende inpassingsmaatregelen op:

- de doorstroming van het verkeer;
- het stimuleren van het fietsgebruik;
- de verkeersveiligheid, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen verkeersslachtoffers (bij voorkeur kwantitatief m.b.v. risicocijfers en kentallensystematiek) als aan de toepassing van de ontwerpuitgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (een gedegen kwalitatieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig');
- de effecten op de barrièrewerking (routes en omrijafstanden) en de oversteekbaarheid (de mate waarin het langzaam verkeer wordt vertraagd en gehinderd).

4.3 Geluid

Breng de geluidbelasting in beeld langs de relevante wegen en ter hoogte van gevoelige bestemmingen voor de autonome ontwikkeling en het voorkeuralternatief met de onderscheidende varianten (voor het maatgevende jaar). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2012. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels contourenkaarten.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB in stappen van 5 dB en de toe- en afname van aantallen geluidgehinderden.

Geef in het MER aan:

- of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van extra geluidschermen of 'stiller asfalt', dubbellaags zoab) getroffen kunnen c.q. moeten worden en wat de effecten van deze maatregelen zijn.

Geluid is relevant bij een toe- of afname van 1 dB of meer. Dit komt ongeveer overeen met een verkeerstoename van 30% of meer of een afname van 20% of meer ten opzichte van de referentiesituatie.

Ga in het MER in op de optredende geluidbelasting tijdens de realisatiefase en op de mogelijke maatregelen om deze geluidbelasting te mitigeren.

4.4 Luchtkwaliteit

Breng de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} langs de relevante wegen en ter hoogte van gevoelige bestemmingen in beeld voor de autonome ontwikkeling en het voorkeuralternatief met de onderscheidende varianten (ook onder de grenswaarden). Beschouw het jaar van besluitvorming en 10 jaar na besluitvorming. Beschouw de wegen die ook voor het milieuspect geluid worden beschouwd.

Maak gebruik van berekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten met voldoende onderscheidende klassebreedtes en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.

Naar verwachting heeft het voornemen een positief effect op de luchtkwaliteit (verbetering doorstroming) ter hoogte van de gevoelige bestemmingen. Breng dit in het MER duidelijk in beeld.

4.5 Beschermden soorten

Beschrijf van belangrijke en kenmerkende soorten (zoals soorten van de Rode Lijst) en door de Flora- en faunawet beschermde soorten het voorkomen in het studiegebied² en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt.³ Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor de gunstige staat van instandhouding van deze soorten. Bepaal wat betreft beschermde soorten tevens of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats.

Maak aannemelijk dat, waar relevant, maatregelen te treffen zijn waarmee voorkomen kan worden dat het plan afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van soorten.

4.6 Landschap en ruimtelijke kwaliteit

Maak in het MER een diagnose van de huidige kwaliteit van het landschap en de ruimtelijke omgeving van de Steekterbrug. Beschrijf hoe het brugontwerp en de inpassing in de directe omgeving deze kwaliteit zullen beïnvloeden. Maak deze beschrijving zoveel mogelijk beeldend en vanuit verschillende zichtpunten, zoals de vier verschillende buurtgemeenschappen en vanaf het water.

Beschrijf in het MER eventuele maatregelen die de inpassing van de brug en de ruimtelijke kwaliteit kunnen verbeteren.

4.7 Cultuurhistorie en archeologie

Geef in het MER een overzicht van aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied die door de aanleg van de nieuwe brug aangetast of beïnvloed zullen worden. Besteed hierbij vooral aandacht aan archeologische waarden en wellicht ook gebouwd erfgoed (bijvoorbeeld bij woningen die gesloopt moeten worden).

² Bij de inventarisatie van de beschermde soorten kan onder andere gebruik worden gemaakt van gegevens van het (vernieuwde) Natuurloket: www.natuurloket.nl en protocollen van de Gegevensautoriteit Natuur: www.gegevensautoriteitnatuur.nl.

³ Op grond van de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er vier verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën: tabel 1 (algemene soorten), tabel 2 (overige soorten), tabel 3 (Bijlage IV Habitatrichtlijn-/ bijlage 1 AMvB-soorten) en vogels.

De archeologische verwachtingswaarde in het plangebied is hoog. Stel door veldonderzoek vast of er op de plaatsen waar bodemingrepen plaatsvinden of er archeologische vindplaatsen aanwezig zijn. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn. Beschrijf de beleefde kwaliteit, de fysieke kwaliteit en de inhoudelijke kwaliteit van aanwezige waarden . Beschrijf de effecten van alternatieven/varianten op deze kwaliteiten.

4.8 Overige milieugevolgen

Voor overige milieugevolgen zoals bodem, water, externe veiligheid, duurzaamheid en klimaat heeft de Commissie geen aanvullende opmerkingen op de Mededeling.

5. Overige aspecten

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieuinformatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Alphen aan den Rijn

Besluit: wijziging van een aantal bestemmingsplannen

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2

Activiteit: vervanging en aanpassing van de Steekterbrug

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure op: 11 september 2014

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 11 september t/m 22 oktober

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 28 augustus 2014

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 27 november 2014

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. J.M. van der Grift

ing. B. Peters

mr. C.Th. Smit (voorzitter)

ir. P.P.A. van Vugt

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies :

- Mededeling aan bevoegd gezag M.e.r. aanpassing Steekterburg, Alphen aan den Rijn, Tauw, Projectnummer EVW081202, 21 mei 2014;
- Provincie Zuid-Holland, Haalbaarheidsstudie Vervanging N207 Steekterbrug, Iv-Infra, INPA110573, 18 februari 2013, + bijlage A: Variantenbeschrijving, Bijlage C: Resultaten microsimulatie, Bijlage D: Akoestisch onderzoek.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

**Advies over reikwijdte en detailniveau van het
milieueffectrapport Vervanging Steekterbrug,
Alphen aan den Rijn**

ISBN: 978-90-421-4036-3



Commissie voor de
milieueffectrapportage

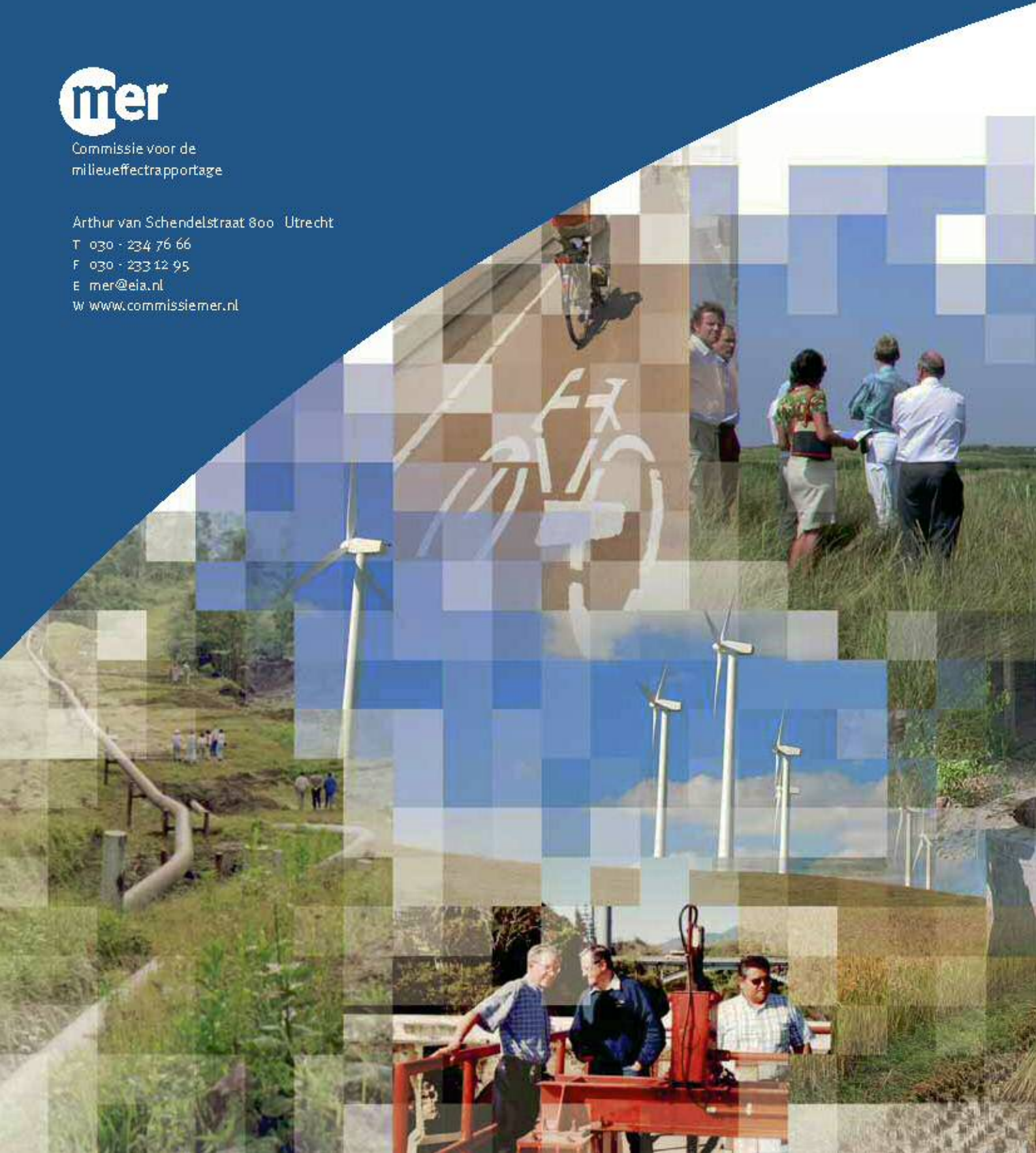
Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl



DEEL 3: Nota van beantwoording adviezen en zienswijzen van december 2014

Nota van beantwoording adviezen en zienswijzen

Naar aanleiding van de openbare kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een “MER vervanging Steekterbrug”

Gemeente Alphen aan den Rijn
Afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Versie: definitief concept

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Steekterbrug is een op afstand bedienbare provinciale brug over de Oude Rijn in de gemeente Alphen aan den Rijn. De brug is onderdeel van de N207, een belangrijke verkeersader die loopt van Gouda via Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan den Rijn en Leimuiden richting de A4. De Steekterbrug is aan het eind van zijn technische levensduur. Bovendien voldoet de brug niet meer aan de functionele eisen van deze tijd (onder andere gescheiden verkeersstromen tussen auto- en langzaam verkeer). Door recent onderhoud is de levensduur van de brug met enkele jaren verlengd. De brug moet uiterlijk in 2020 zijn vervangen en opgewaarderd.

Om de vervanging en verbreding van de Steekterbrug mogelijk te maken is aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk. Onderdeel van de aanpassing van het bestemmingsplan vormt een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure). Op 22 mei 2014 heeft de provincie Zuid-Holland een Mededeling aan Bevoegd Gezag gedaan voor de voorbereiding van het plan door middel van aanpassing van het bestemmingsplan en het opstellen van een MER. Het publiceren van de 'Mededeling aan Bevoegd Gezag vervanging Steekterbrug' is de eerste stap in de m.e.r.- procedure.

Het doel van de m.e.r.-procedure is het in beeld brengen van de milieueffecten van de gewenste voorzieningen. Deze effecten worden beschreven in een milieueffectrapport (MER). Op grond van artikel 7.8 en 7.9 van de Wet milieubeheer raadpleegt het bevoegd gezag de gemeentelijke adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van dit MER. Tevens wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd.

De gemeente Alphen aan den Rijn is het bevoegd gezag, de provincie Zuid-Holland is initiatiefnemer.

1.2 Resultaten raadpleging gemeentelijke adviseurs en bestuursorganen ex artikel 7.8 en 7.9 Wet milieubeheer

Op grond van artikel 7.8 en 7.9 van de Wet milieubeheer raadpleegt het bevoegd gezag de gemeentelijke adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van dit MER. De Mededeling aan Bevoegd Gezag vervanging Steekterbrug is toegezonden aan de volgende instanties:

1. Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland;
2. Zuid-Hollandse Milieufederatie;
3. Kamer van Koophandel, regio Rijnland;
4. Provincie Zuid-Holland;
5. Hoogheemraadschap van Rijnland;
6. Veiligheidsregio Hollands Midden;
7. Nederlandse Gasunie;
8. Ministerie van Economische Zaken, Dienst Regionale Zaken, Vestiging West;
9. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
10. Gemeente Waddinxveen;

11. LTO Noord.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland en LTO Noord hebben gereageerd. De overige instanties hebben niet gereageerd. De vooroverlegreacties zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk 3.

1.3 Zienswijzen

De Mededeling aan Bevoegd Gezag Vervanging Steekterbrug', die als basis dient voor de op te stellen Notitie reikwijdte en detailniveau, heeft vanaf 11 september 2014 gedurende 6 weken ter inzage gelegen in het stadhuis van de gemeente Alphen aan den Rijn. De publicatie/kennisgeving is in bijlage 1 opgenomen. De mededeling was ook digitaal te raadplegen op de gemeentelijke website van Alphen aan den Rijn.

Op 6 oktober 2014 is er een informatieavond gehouden in het gemeentehuis van Alphen aan den Rijn. Een ieder is daarbij in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen en om mondeling of schriftelijk een zienswijze in te dienen.

De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk 4.

Tevens is de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd. De Commissie heeft op 8 oktober 2014 een bezoek aan het plangebied gebracht. Vervolgens heeft de Commissie een advies op de mededeling opgesteld (advies kenmerk 2925-15 van 27 november 2014).

Gedurende de termijn van de terinzagelegging zijn 16 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn schriftelijk ingediend. In de voorliggende nota zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. In bijlage 2 is een adressenlijst opgenomen van de indieners van de zienswijzen.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid:

Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van tervisielegging ontvangen en juist geadresseerd. Alle zienswijzen zijn ontvankelijk.

2 ADVIES COMMISSIE VOOR DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie mer) is opgesteld naar aanleiding van de Mededeling. De Cie mer heeft ook de ingediende zienswijzen bij haar advies betrokken. De Cie mer oordeelt dat het MER de volgende hoofdpunten moet kennen:

- Een beschrijving van de achtergrond met daarin de probleemanalyse, de doelstellingen die daaruit voortvloeien en de relatie tussen het ontwerp van de Steekterbrug met andere verkeerskundige plannen in de regio;
- De effecten van het brugontwerp op verkeer, geluid, luchtkwaliteit, landschap, cultuurhistorie en natuurlijke waarden zowel tijdens de realisatie- als de gebruiksfase;
- Maatregelen om milieueffecten in de omgeving zo veel mogelijk te beperken.

Uit verkeersanalyses blijkt dat de nieuwe brug naar verwachting geen of een geringe verkeersaantrekkende werking zal hebben. In het MER zal er daarom voornamelijk worden gekeken naar de inpassing van de brug en maatregelen met mogelijke (milieu)gevolgen. Het onderscheid zal dus voornamelijk gelegen zijn in de afweging tussen ruimtebeslag, geluidhinder, landschap, archeologie en natuur. Dat betekent dat andere aspecten minder intensief onderzocht hoeven te worden. In het MER hoeft alleen op maatregelen ingegaan worden die onderscheidend zijn in hun milieugevolgen.

De Cie mer adviseert in het MER ook de mogelijkheden voor ruilverkaveling te onderzoeken als mogelijke oplossing voor het landbouwverkeer dat van de brug gebruik maakt. Deze variant dient in zoverre te worden onderzocht dat het duidelijk wordt of:

- het een reëel in beschouwing te nemen variant is;
- deze variant ook eventuele (milieu)voordelen heeft.

De Cie mer kan met de Mededeling instemmen. De aanvullende adviezen van de Cie mer worden integraal overgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

3. ADVIEZEN VOOROVERLEG ART. 7.8 WET MILIEUBEHEER

Nr.	Samenvatting vooroverlegreactie	Reactie bevoegd gezag
A.	Hoogheemraadschap van Rijnland	
	verzoekt in het MER de volgende aandachtspunten en kansen mee te nemen: - Minimalisering van de stroomremming door noodzakelijke compensaties	Verzoek zal worden meegenomen in de ontwerpfase. Stroomremmingen zullen binnen het project worden geminimaliseerd, de overgangen zullen vloeiend worden aangelegd.
	- Verbeteren watersysteem driehoek tussen de weg, het Aarkanaal en de Oude Rijn	Uitgangspunt van het ontwerp is dat bij de vervanging van de Steekterbrug geen verslechtering mag zijn t.a.v. de huidige situatie.
	- Aanpassing inlaat Noord- en Zuideinderpolder	De werkzaamheden om de inlaat aan te passen zouden parallel kunnen lopen aan het project vervanging Steekterbrug. Er zal nader overleg plaatsvinden of dit onder de scope van het project valt.
	- Compensatie verhard oppervlak	Het extra verharde oppervlak is in beeld gebracht, de benodigde compensatie is bepaald. Compensatie mogelijkheden worden onderzocht.
	- Inpassing van het plan in het Watergebiedsplan	De beoogde aanpassing waarbij de driehoek wordt ontpolderd mag niet leiden tot overlast bij de woningen of tot een risico leiden voor de aan te leggen weg. De inpassing in het watergebiedsplan dient nog nader te worden onderzocht.
B.	Land- en tuinbouworganisatie Noord	
	- Verzoekt om als belanghebbende te worden aangemerkt	Dit verzoek is gehonoreerd
	- Vraagt of het scheiden van landbouwverkeer en overig autoverkeer een juist uitgangspunt is	Dit wordt momenteel in een nadere aanvullende studie onderzocht
	- er moet voldoende manoeuvreerruimte zijn voor grote landbouwvoertuigen, geldt m.n. voor de beoogde tunnel	Hier zal in het ontwerp voldoende rekening mee gehouden worden
	- is een afzonderlijke baan voor langzaam verkeer op de brug noodzakelijk?	Bij nieuw in te richten provinciale wegen wordt vanuit veiligheids- en doorstromingsuitgangspunten het langzaam verkeer gescheiden van het overige verkeer
	- Verzoekt de toekomstige afwaardering van de huidige N207 tot binnenring in ogenschouw te nemen	Door initiatiefnemer zal contact worden gezocht met LTO over dergelijke zaken.
	- Wijst op invloed van zwaar landbouwverkeer in de lus	Hier zal in het ontwerp voldoende rekening mee gehouden worden

<p>- Verzoekt om bij tijdelijke afsluiting in de realisatiefase contact op te nemen met agrarische gebruikers van de weg om alternatieve ontsluitingsmogelijkheden te onderzoeken</p>	<p>Tijdens de realisatiefase zal met de stakeholders vooraf worden gecommuniceerd over stremmingen, afsluitingen en alternatieve ontsluitingsroutes.</p>
---	--

4 BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Nr.	Samenvatting inspraakreactie	Reactie bevoegd gezag
1	Belanghebbende, gevestigd in Amsterdam	
a	<p>Belanghebbende verzoekt om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inzicht in consequenties van het ruimtebeslag van de wegverbreding en het verleggen van de aansluitingen voor eigen situatie. 	<p>Wanneer het voorlopig technisch ontwerp gereed is, wordt inzicht gegeven in de daadwerkelijke consequenties van het ruimtebeslag van de ingreep.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - exacte aard en omvang van de voorkeursvariant en het toekomstscenario. 	<p>De aard en omvang van het toekomstscenario is op dit moment niet bekend. Wanneer in de toekomst dit scenario nader wordt uitgewerkt, zal gecommuniceerd worden over de aard en omvang.</p>
b	<p>Belanghebbende verzoekt om duidelijkheid in het MER over de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wijze waarop onderzoek is verricht naar aanvaardbare alternatieven; 	<p>In de verkenningsfase van het project is een haalbaarheidsstudie verricht naar verschillende aanvaardbare varianten. Op basis van deze haalbaarheidsstudie is eind 2012 een bestuurlijke voorkeursvariant uitgesproken, namelijk vervanging van de Steekterbrug op de huidige locatie. In het MER zal dit trechteringsproces en de gemaakte afwegingen beschreven worden</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - de noodzaak van vervanging/verbreding Steekterbrug; 	<p>De brug is aan het einde van haar technische levensduur waardoor deze vervangen moeten worden. Om de brug gelijk verkeersveilig te maken (gescheiden rijbanen voor langzaam verkeer en overig verkeer) wordt een parallelweg op de brug voorzien.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - termijnen waarbinnen werkzaamheden worden uitgevoerd; 	<p>Verwacht wordt dat de werkzaamheden in 2017 worden gestart. Er wordt uitgegaan van een uitvoeringsduur van 1,5 tot 2 jaar.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - wijze waarop schade van belanghebbende in plan- en besluitvorming wordt meegenomen. 	<p>met betrokkenen die direct schade ondervinden van de vervanging van de brug worden gesprekken gevoerd. In het kader van het project is rekening gehouden met eventuele</p>

		planschade. Indiener van de zienswijze heeft 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. Vermeende waardevermindering van een onroerende zaak wordt overigens niet als een bezwaar gezien tegen een bestemmingsplan.
2	Particulier, woonachtig aan de Kortsteekterweg 62 in Alphen aan den Rijn	
a	Particulier - voorziet schade / hinder voor woning en bedrijf (melkveehouderij)	Uit het technisch ontwerp (VO) dat het voorjaar van 2015 gereed is moet blijken of het bedrijf/de woning schade ondervindt van de brug. Eventuele hinder wordt onderzocht het MER dat opgesteld gaat worden.
	- voorziet schadelijke effecten op stalklimaat omdat weg en oprit dicht bij bedrijf komen. Om dit beter inzichtelijk te krijgen laat de indiener van de zienswijze momenteel onderzoek uitvoeren door Valacon Dairy, adviseur voor duurzaam en economisch melkvee. Verzocht wordt de resultaten uit dit onderzoek mee te nemen in het MER.	Wij ontvangen te zijner tijd graag de resultaten van deze studie. Indien tijdig ingediend én van toepassing worden de resultaten betrokken bij het opstellen van het MER
	- voorziet hinder van licht (koplampen) door verhoging brug	Dit aandachtspunt wordt meegenomen in het ontwerp.
	- vreest voor veiligheid op eigen terrein doordat brug dicht bij bedrijf komt	De brug zal aan alle veiligheidseisen voldoen.
	- vreest voor waardedaling van bedrijf en kwaliteit van leven in nieuwe situatie	Indien de particulier denkt dat er sprake is van planschade dan kan dit worden gemeld in het kader van de bestemmingsplanprocedure
	- gaat er van uit op de hoogte te worden gesteld van verdere procedures en verloop	Tijdens alle informatiemomenten met omwonenden wordt aandacht besteed aan de planning van het project en de daarbij horende procedures.
b	Particulier - verzoekt het onderzoek dat momenteel wordt uitgevoerd door Valacon Dairy mee te nemen in de MER. (Adviseur voor duurzaam en economisch melkvee)	Zie beantwoording onder 2a.
	- eist behoud van de sloot als erfafscheiding en drinkwatervoorziening van	In de ontwerpfase zal gezocht worden naar een zo goed

	het melkvee	mogelijk ontwerp. Er zullen percelen fysiek geraakt worden door dit project. Op de derde bewonersavond zal helder zijn wat er met de eis is gedaan. De provincie kan op dit moment daar geen toezeggingen op doen.
	- verzoekt om de ontbrekende bijlagen van de website bij de haalbaarheidsstudie alsnog ter inzage te leggen met een termijn van 6 weken	De ontbrekende bijlagen waaraan wordt gerefereerd bevatten financiële informatie over het project, deze informatie is niet openbaar. Alle overige informatie is ter inzage gelegd. Aan het verzoek wordt niet tegemoet gekomen.
	- verzoekt vanwege mogelijke schade door trillingen tijdens de bouwperiode om een 0-meting bij de woning uit te voeren voordat werkzaamheden beginnen	Aan dit verzoek wordt voldaan. Er zal voor start van de werkzaamheden een 0-meting worden uitgevoerd.
	- verzoekt om alternatieve routes tijdens de bouwperiode voor de Kortsteekterweg	De gebiedsontsluiting tijdens de realisatiefase zal voorafgaand aan de werkzaamheden in het verkeerplan worden bepaald.
	- wil advieskosten vergoed hebben van de provincie	Naar aanleiding van dit verzoek is telefonisch geweest tussen de indiener van de zienswijze en de initiatiefnemer (de provincie). De verkennende studie wordt niet opgesteld op basis van een vastgesteld ontwerp, maar op basis van een zelfgemaakte schets. Om deze reden en omdat de provincie niet is betrokken bij de goedkeuring van de onderzoekskosten zal de provincie geen bijdrage in de kosten leveren. Aan het verzoek wordt niet tegemoet gekomen.
3	Particulier, woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 8	
a	Particulier constateert: - foutieve locatieaanduiding op kaartje op de website www.oadr.nl ; corrigeren en termijn verlengen	Op de plattegrond op de website verwees de markeringsbol naar de Oranje Nassaubrug. Na melding is dit aangepast. Aangezien in de publicatie omtrent de 'mededeling Mer vervanging Steekterbrug' en alle andere relevante stukken de locatie van de brug correct is vermeld, is het voor iedereen duidelijk is om welke brug het gaat. De termijn voor het indienen van een zienswijze wordt niet verlengd, evenmin wordt er opnieuw gepubliceerd.
b	- mer rapportage aanvullen met ambities (de huidige onrechtmatige situatie) en de reikwijdte van het onderzoek uitbreiden	Er is naar mening van het bevoegd gezag geen sprake van een onrechtmatige situatie. Alle ontwikkelingen vanaf 1980 van de verkeerswegen zijn conform de regels van de Wet geluidhinder

		en de Wet ruimtelijke ordening uitgevoerd. De ambities is in het NRD uitgesproken om in de nieuwe situatie tot een acceptabele leefsituatie te komen waarbij aan alle geldende milieu en ruimtelijke ordening regelgeving wordt voldaan.
	- veel slordigheden en verschil in aannamen in de diverse rapporten waaruit de mer de informatie haalt	De onderzoeken die aan het op te stellen MER ten grondslag komen te liggen, zullen dezelfde uitgangspunten hanteren. Deze deelrapportages worden nog opgesteld ten behoeve van het MER.
	- nieuwe stedelijke infrastructuur onvoldoende benoemd	De nieuwe stedelijke infrastructuur behoort niet tot het project en behoeft dan ook niet in het MER te worden behandeld.
	- op welke onderdelen is het bestemmingsplan aangepast om deze planvorming mogelijk te maken	De aanpassing van het bestemmingsplan heeft nog niet plaatsgevonden. Deze procedure start vanaf medio 2015. Op verschillende momenten in de procedure zal te zijner tijd het bestemmingsplan ter inzage worden gelegd
	- de gevolgen van het aanleggen van de lus voor de parallelweg op de Kortsteekterbuurt zijn onvoldoende onderzocht	Mogelijke verkeerssituaties en varianten worden op dit moment onderzocht en worden vervolgens uitgewerkt in het VO. Het VO vormt de input voor het MER.
	- huidige en toekomstige geluidwering onvoldoende	In het kader van het project zal de eventuele toekomstige geluidwering worden meegenomen. De wijze waarop het geluid geweerd wordt, wordt bepaald aan de hand van het akoestische onderzoek dat nog moet plaatsvinden. In het MER wordt zowel de huidige geluidssituatie als de toekomstige vastgesteld, Hieruit zal blijken of de geluidwering voldoende is.
	- milieuafwegingen van de varianten onvoldoende onderzocht	De milieuafwegingsnotitie is door een onafhankelijk adviesbureau opgesteld. Deze afweging is zorgvuldig en met de juiste expertise uitgevoerd
	- onvoldoende onderzoek naar flora en fauna	In het kader van het nog op te stellen MER en de bestemmingsplanonderzoeken vindt uitgebreid onderzoek naar flora en fauna plaats.
	- aantasting Limes Zone niet meegenomen	Mogelijke aantasting van de Limeszone concentreert zich op de mogelijkheid van archeologisch waardevolle vondsten. In het kader van het project heeft reeds archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Gezien de locatie van het project waar reeds veel verstoring van de bodem heeft plaatsgevonden worden

		geen wezenlijk archeologische vondsten verwacht.
	- geen rekening met de transformatievisie ORZ	De basisgegevens waarop de onderzoeken in het MER worden gebaseerd zijn verkregen uit modellen die zijn gevuld met door de gemeenteraad vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen, waar de transformatievisie ORZ onderdeel van uitmaakt. Er wordt dus wel rekening gehouden met deze visie.
	- waardedaling woningen niet meegenomen	Indiener van de zienswijze heeft 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. Vermeende waardevermindering van een onroerende zaak wordt overigens niet als een bezwaar gezien tegen een bestemmingsplan.
	- meer inzage in financiële aspecten, inclusief alle deelprojecten	De financiële aspecten van het project zijn niet openbaar en worden dan ook niet gedeeld met omwonenden.
	- in de mer komen al uitgevoerde deelprojecten en autonome ontwikkelingen niet terug	Het MER moet nog worden opgesteld. In het MER worden autonome ontwikkelingen als uitgangspunt meegenomen.
	- reikwijdte; niet opgenomen: sportpark Zegersloot, wijk Berendrecht en wijk Gouwsluis	Het studiegebied van het MER omvat het gebied waar effecten optreden. De omvang van het studiegebied varieert per milieuaspect en wordt bepaald op grond van de milieuonderzoeken die voor het MER worden uitgevoerd.
	- consequenties voor schoolgaande kinderen (fijnstof, stikstofdioxide) niet meegenomen	De normen voor luchtkwaliteit (waaronder fijn stof) zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) met inachtneming van het zogenaamde blootstellingscriterium uit de regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De bepaling van de luchtkwaliteit maakt vanzelfsprekend onderdeel uit van het MER-onderzoek.
4	Particulier, woonachtig aan de Gouwestraat 24	
	Particulier - vraagt hoe de berekeningen van CO ₂ , stikstof e.d. weer net binnen de	Er zijn nog geen luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. Deze

	norm kunnen blijven?	zullen plaatsvinden ten behoeve van het MER en het bestemmingsplan.
	- adviseert projectleiders op het project te zetten die veel van de omgeving weten maar ook over alles wat in het verleden in deze buurt/omgeving is gebeurd	Er is reeds contact met de projectleiders van omliggende provinciale en gemeentelijke projecten. Dit advies wordt in het verdere project meegenomen.
	- Is van mening dat tractors en fietsverkeer niet samengaan	De provincie zal in de nieuwe situatie zorgdragen voor een veilige verkeerssituatie.
	- vraagt waarom de dubbele banen op de brug noodzakelijk zijn terwijl de noordkant van de brug enkelbaans blijft?	Vanaf de brug gaan in noordelijke richting de meeste voertuigen linksaf de Oranje Nassausingel op. Vandaar de twee linksaf rijstroken op de brug.
	- vraagt aandacht voor overlast tijdens de bouw van trillingen, bouwverkeer etc., veel huizen zijn niet onderbouwd.	In het MER wordt aandacht besteed aan tijdelijke effecten; dus effecten die optreden tijdens de realisatie van het project. Voor wat betreft de realisatie, de aannemer zal worden gevraagd het aantal trillingen te minimaliseren en het aantal bouwverkeersbewegingen te beperken.
	- adviseert de nieuwe rondweg gelijktijdig aan te leggen van uit kostenoverweging	Het maken van de rondweg om Alphen aan den Rijn is een wens voor de toekomst. Op dit moment maakt de rondweg geen deel uit van het project en het bestemmingsplan
	- Vraagt om creatieve ideeën voor de invulling van de ruimte onder de brug	De initiatiefnemer (provincie) ontvangt graag ideeën van bewoners, zodat hierover het gesprek kan worden aangegaan. Indien relevant, dan kunnen deze ideeën als mitigerende maatregelen in het MER worden opgenomen.

5	Particulieren, woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 13	
a	Particulieren	Op dit moment is het nog onduidelijk of het groene gebiedje in de Kortsteekterbuurt gespaard kan blijven.
	- Eisen dat de groenvoorziening ('t Landje) op de Kortsteekterbuurt blijft	
	- Vinden de combinatie van fietsers, voetgangers en landbouwverkeer op de parallelweg aan de noordkant levensgevaarlijk	De initiatiefnemer (provincie) heeft met dit project ten doel een veilige verkeerssituatie te creëren.
	- Vinden dat veiligheid en speelgelegenheid van de kinderen wordt bedreigd	De initiatiefnemer (provincie) heeft met dit project ten doel zal een veilige verkeerssituatie te creëren.
	- Vinden dat het afwijzen van alternatieven m.b.t. de parallelweg, de brug, de lus onvoldoende zijn onderbouwd	De initiatiefnemer (provincie) draagt zorg voor een onderbouwd ontwerp.
	- Vinden het onduidelijk wat de maatregelen zijn m.b.t. geluidbeperking en	De geluid- en luchtonderzoeken moeten nog in het kader van

	luchtkwaliteit op de parallelweg op de nieuwe Steekterbrug	het MER worden uitgevoerd. Op basis van de resultaten van deze onderzoeken moet worden bepaald welke eventuele maatregelen genomen moeten worden.
	- Vinden het onduidelijk hoe de groenvoorziening op en om de brug wordt verbeterd	Op dit moment wordt door het opstellen van het technisch ontwerp duidelijk wat het ruimtelijk gebruik van de nieuwe brug zal worden. De verdere groene inrichting van de omgeving van de brug wordt in een later stadium bepaald in samenspraak met de omwonenden
	- Betwijfelen of de verkeersberekeningen voldoende rekening houden met toename van toekomstige verkeersbewegingen	Het verkeersmodel dat is gebruik en dat als basis dient voor het technisch ontwerp is een regionaal model en houdt rekening met het verkeer dat in 2030 gebruik maakt van de brug.
	- Missen het dalen van de waarde van de woningen in de rapportage	Eventuele waardedaling en/of planschade van woningen maakt geen onderdeel van het MER uit. Indiener van de zienswijze heeft 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. Vermeende waardevermindering van een onroerende zaak wordt overigens niet als een bezwaar gezien tegen een bestemmingsplan.
	- Willen een evaluatie van de mer na de oplevering van de brug willen daarbij worden betrokken	In de wet milieubeheer is opgenomen dat elk MER geëvalueerd moet worden na realisatie van het initiatief. De evaluatie vindt plaats door het Bevoegd Gezag. De onderzoeksopzet voor de evaluatie zal worden vrijgegeven voor inspraak en zal actief met omwonenden besproken worden.
b	- Vragen welke maatregelen worden genomen om schade te voorkomen door trillingen veroorzaakt door landbouwvoertuigen op de Kortsteekterbuurt	Het is nu nog niet bekend of en welke maatregelen genomen moeten worden. Dit moet nog nader onderzocht worden.
	- Vragen hoe het sluipverkeer van de parallelweg en de lus wordt geweerd	De provincie verwacht in de huidige stand van het ontwerp

		geen overlast van sluipverkeer. Indien er toch te veel sluipverkeer wordt geconstateerd zullen er passende maatregelen getroffen worden.
	- Vragen hoe de snelheid van 50km wordt gehandhaafd	Handhaving van de verkeerssnelheid is een taak van de politie, hier heeft initiatiefnemer dan wel de gemeente geen directe invloed op. De initiatiefnemer heeft inmiddels het verzoek tot handhaving bij de politie neergelegd. Zowel de initiatiefnemer als het Bevoegd Gezag zal bestuurlijk aandacht voor de verkeerssituatie aan de politie vragen.
	- Vragen welke maatregelen er tijdens de bouw worden getroffen om overlast te beperken	Er zullen diverse maatregelen worden getroffen om de overlast tijdens de bouw te beperken. Zo zullen onder meer afspraken worden gemaakt over werktijden, trillingsarme funderingstechnieken en omleidingsroutes.
	- Vragen welke regelingen er zijn voor eigenaren van percelen aan de Kortsteekterbuurt wanneer er schade ontstaat	Indiener van de zienswijze heeft 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. Vermeende waardevermindering van een onroerende zaak wordt overigens niet als een bezwaar gezien tegen een bestemmingsplan
	- Vragen aandacht voor de bijzondere waarde van 't Landje volgens de Flora- en Faunawet	In het kader van het nog op te stellen MER en bestemmingsplan vindt uitgebreid onderzoek naar flora en fauna plaats. 't Landje zal hierin ook onderzocht worden.
c	- Vragen te onderzoeken hoe overschrijding over de percelen van Kortsteekterbuurt 1 en 13 kan worden voorkomen en	Voor deze percelen zal een constructie worden toegepast zodat er niet op het eigendom wordt gebouwd van deze percelen.
	- vragen geïnformeerd te worden over de uitkomst van dit onderzoek.	U zal worden geïnformeerd over de maatregel die voor ogen is.
	- Teken bezwaar aan tegen het plan het nieuwe talud over de percelen van nummers Kortsteekterbuurt 1 en 13 te laten lopen.	De provincie zal niet op het terrein komen van de Kortsteekterbuurt 1 en 13.

6	Particulier woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 7	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	

7	Particulieren woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 1	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	
c	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Tekenen bezwaar aan tegen het plan het nieuwe talud over de percelen van nummers Kortsteekterbuurt 1 en 13 te laten lopen.</i> - <i>Vragen te onderzoeken hoe overschrijding over de percelen van Kortsteekterbuurt 1 en 13 kan worden voorkomen en vragen geïnformeerd te worden over de uitkomst van dit onderzoek.</i> 	Zie beantwoording 5c

8	Particulieren woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 2	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	

9	Particulier woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 3	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	

10	Particulieren woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 4	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	

11	Particulieren woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 5	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	

12	Particulier woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 6	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	
13	Particulieren woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 9	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	
14	Particulieren woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 10-11	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	
15	Particulieren woonachtig aan de Kortsteekterbuurt 12	
a	Zie 5a	
b	Zie 5b	
16	Bewonersvereniging "Onder de Hefbrug"	
a	Belangenvereniging bewoners rondom de hefbrug - Verzoekt variant B uitvoerig de rapportage mee te nemen	Variant B wordt als een toekomstscenario in het MER meegenomen. De verschillende milieueffecten zullen kwalitatief (i.p.v. kwantitatief) beschreven worden in het MER.
	- Mist de invloed van de nieuwe parallelweg op de woonomgeving van de Kortsteekterbuurt	De nieuwe parallelweg op de brug én de lus door de Kortsteekterbuurt worden met de daarbij behorende milieueffecten in het MER beschreven.
	- Mist in het ontwerp hoe het verkeer van de N207 gebruik kan maken van de oversteek ter hoogte van de Limes lus	De oversteek is bedoeld voor landbouwverkeer. Het is niet de bedoeling dat het overige verkeer van de N207 op de parallelweg gaat komen.
	- Verzoekt om een andere oversteekplaats voor fietsers dan die in de bocht van de Steekterweg ter hoogte van de hefbrug	De Steekterweg ligt niet nabij de hefbrug, wij gaan er van uit dat u doelt op de Goudse Schouw. De Goudse Schouw oversteek is besproken tussen Gemeente Alphen a/d Rijn en PZH. Mocht indiener van de zienswijze een alternatief hebben, dan vernemen wij dit graag en zal bekeken worden of dit in het ontwerp en MER wordt meegenomen.

	<ul style="list-style-type: none">- Is van mening dat woongenot en lichtinval voor bewoners Gouwestraat 31-41 zal verminderen door verhoging brug met 90 cm terwijl verhoging niet noodzakelijk is gezien het aantal vaarbewegingen	Dit zal in het MER worden onderzocht.
	<ul style="list-style-type: none">- Vindt het niet acceptabel dat parkeermogelijkheden voor bewoners Gouwestraat 31-41 zal verdwijnen	De parkeerplekken zullen gecompenseerd worden.
	<ul style="list-style-type: none">- Vindt dat de doorgang van calamiteiten diensten alsnog in de milieubeschouwingen moet worden meegenomen	In het technisch ontwerp wordt rekening gehouden met de doorgang van calamiteitendiensten.

5 AANPASSINGEN

Advies Commissie voor de m.e.r.:

Het advies van de Commissie wordt volledig overgenomen in de NRD.

Binnengekomen adviezen en zienswijzen:

Zeer veel van de binnengekomen adviezen en zienswijzen zijn reeds in de onderzoeksopzet van het MER opgenomen. Hiervoor hoeven geen aanpassingen te worden doorgevoerd. Een aantal adviezen worden als aanvulling op de Mededeling bij de m.e.r.-onderzoek meegenomen. Het betreft de volgende adviezen/zienswijzen:

- Zienswijze 2a, 2^e aandachtspunt;
- Zienswijze 4, 2^e aandachtspunt;
- Zienswijze 4, 7^e aandachtspunt;
- Zienswijze 5a, 9^e aandachtspunt;
- Zienswijze 5b, 6^e aandachtspunt;
- Zienswijze 16, 4^e aandachtspunt;
- Zienswijze 16, 5^e aandachtspunt.

BIJLAGE 1 Openbare Kennisgeving voornemen tot het opstellen van een MER aanpassing Steekterbrug

Aanleiding

De Steekterbrug is een op afstand bedienbare provinciale brug in de N207 over de Oude Rijn in de gemeente Alphen aan den Rijn. De brug is onderdeel van de N207, een belangrijke verkeersader van Gouda via Waddinxveen, Boskoop, Alphen aan den Rijn, Leimuiden richting Amsterdam. Daarnaast vormt de brug een belangrijke schakel in de lokale verkeersstructuur van Alphen aan den Rijn. De Steekterbrug is aan het eind van zijn technische levensduur. Bovendien voldoet de brug niet meer aan de functionele eisen van deze tijd (onder andere gescheiden verkeersstromen tussen auto- en langzaam verkeer) en kan vanuit het oogpunt van capaciteit geoptimaliseerd worden. De brug moet aangepast worden.

Voor de aanpassing van de Steekterbrug is aanpassing van enkele bestemmingsplannen noodzakelijk. Onderdeel van de aanpassing van de bestemmingsplannen vormt een procedure milieueffectrapportage (m.e.r.). In de zomer van 2014 heeft de provincie Zuid-Holland een Mededeling aan gemeente Alphen aan den Rijn (bevoegd gezag) gedaan inzake de voorbereiding van het plan door middel van aanpassing van de bestemmingsplannen en het opstellen van een MER. Het publiceren van de 'Mededeling aan Bevoegd Gezag aanpassing Steekterbrug' is de eerste stap in de m.e.r.

Doel MER

Het doel van de m.e.r. is het in beeld brengen van de milieueffecten van de aanpassing van de Steekterbrug en aanpalende wegen. Deze effecten worden beschreven in een milieueffectrapport (MER).

Op grond van artikel 7.8 en 7.9 van de Wet milieubeheer raadpleegt de gemeente als het bevoegd gezag de betrokken adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van dit MER. Tevens wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd.

Wanneer en waar kunt u de stukken inzien?

De 'Mededeling aan Bevoegd Gezag M.e.r. aanpassing Steekterbrug', die als basis dient voor de Notitie reikwijdte en detailniveau, ligt vanaf 11 september 2014 gedurende 6 weken ter inzage bij de ontvangstbalie in het stadhuis, Stadhuisplein 1, geopend op werkdagen van 08.30 tot 17.00 uur, op vrijdagavond van 17.00 tot 20.00 uur en op zaterdag van 10.00 tot 12.00 uur.

U kunt de mededeling ook digitaal inzien op de website van Alphen aan den Rijn, Alphen aan den Rijn / Bestuur / Openbare bekendmakingen / Actuele bekendmakingen & vergunningen.

Hoe dient u uw zienswijze in?

In de periode van 11 september tot en met 22 oktober 2014 kunt u uw zienswijze op de 'Mededeling aan bevoegd gezag M.e.r. aanpassing Steekterbrug' digitaal of schriftelijk indienen.

Schriftelijke zienswijze:

U kunt uw reactie sturen naar onderstaand adres:

Gemeente Alphen aan den Rijn

Afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling. t.a.v. dhr. L.M. de Jong

Postbus 13

2400 AA Alphen aan den Rijn

Digitale zienswijze:

e-mail: mersteekterbrug@alphenaandenrijn.nl

Informatieavond

Op 6 oktober 2014 wordt er een informatieavond gehouden. Deze vindt plaats vanaf 19.00-21.30 uur in kamer I van het stadhuis van Alphen aan den Rijn, Stadhuisplein 1 te Alphen aan den Rijn. Doel van deze avond is om u te informeren over de inhoud van het project tot aanpassing van de Steekterbrug. U kunt uw vragen stellen en wij zullen deze vragen zo goed mogelijk proberen te beantwoorden. U bent van harte uitgenodigd bij deze avond aanwezig te zijn.

Vervolg

Uw zienswijze zal worden betrokken bij de reikwijdte en het detailniveau waarmee het MER wordt opgesteld. De notitie Reikwijdte en detailniveau zal in december 2014 aan de gemeenteraad ter vaststelling worden aangeboden.

BIJLAGE 2 Adressenlijst indieners van zienswijzen

Nr. zienswijze	Naam	Adres
1	Accres Real Estate	Postbus 75501 te Amsterdam
2	S. de Jong en C. Breedijk	Kortsteekterweg 62 te Alphen aan den Rijn
3	Familie Bogerd	Kortsteekterbuurt 8 te Alphen aan den Rijn
4	L. Wassenberg – de Jonge	Gouwestraat 24 te Alphen aan den Rijn
5	P.A.G.H. van Deurse en M.C.A. Simons	Kortsteekterbuurt 13 te Alphen aan den Rijn
6	G. Speksnijder	Kortsteekterbuurt 7 te Alphen aan den Rijn
7	A. Vreeswijk en W.M. Leunen	Kortsteekterbuurt 1 te Alphen aan den Rijn
8	D. Groenendijk en S. Groenendijk - van Empt	Kortsteekterbuurt 2 te Alphen aan den Rijn
9	J.H. Bruggeman	Kortsteekterbuurt 3 te Alphen aan den Rijn
10	J.M. Donath en J.E. Donath - Speksnijder	Kortsteekterbuurt 4 te Alphen aan den Rijn
11	H. Stubbe en H. Stubbe - Buntjer	Kortsteekterbuurt 5 te Alphen aan den Rijn
12	B. Pieters	Kortsteekterbuurt 6 te Alphen aan den Rijn
13	A. Visser en W. Uittenbogaard	Kortsteekterbuurt 9 te Alphen aan den Rijn
14	R.J. Verwoers en I.C. Verwoerd – van Leeuwen	Kortsteekterbuurt 10-11 te Alphen aan den Rijn
15	C.J.J. Aartman en P.C. Aartman – de Boer	Kortsteekterbuurt 12 te Alphen aan den Rijn
16	Bewonersvereniging "Onder de Hefbrug"	Diverse/e-mail

