

Samenvatting MER

Steekterpoort te Alphen aan den Rijn

Provincie Zuid-Holland
Van Uden Group

2006



Samenvatting MER

1.1 Aanleiding

In het gebied Steekterweg-West in Alphen aan den Rijn worden plannen voorbereid voor de aanleg van een containerterminal (Overslag Terminal Alphen aan den Rijn; OTA), de verbreding en verlegging van de N207 en de realisatie van een innovatief, duurzaam bedrijventerrein (IDB). Zowel OTA als het bedrijventerrein hebben als doelstelling om de economische structuur in Alphen aan den Rijn te verbeteren. De verlegging van de N207 is nodig om de insteek voor de haven te kunnen realiseren. In figuur 1.1 is het plangebied aangegeven.



Figuur 1.1 Plangebied

De besluitvorming over de eerste twee activiteiten, OTA en omlegging N207, is m.e.r.-plichtig en het onderhavige MER dient ter onderbouwing van de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan, dat nodig is om de activiteiten te kunnen uitvoeren. De realisatie van een duurzaam bedrijventerrein is niet m.e.r.-plichtig, maar vanwege de samenhang tussen de drie de activiteiten is er voor gekozen om de plannen in één bestemmingsplan te combineren. Voor het MER gelden de haven en de wegomlegging als voorgenomen activiteit en zijn er twee scenario's voor de autonome ontwikkeling: zonder en met het IDB.

De nieuwe N11 ten zuiden van Alphen is één van de aanleidingen voor deze plannen. Na de ingebruikname van de N11 is het verkeer over de N207 toegenomen. Vanwege een verwachte jaarlijkse groei van het wegverkeer moet de capaciteit van de N207 worden vergroot om ook in de toekomst een goede doorstroming te garanderen. De benodigde aanpassing bestaat uit een verbreding en een verandering van het knooppunt met de Steekterweg. De N207 zal hierbij naar het oosten worden verlegd, zodat er een geschikte locatie aan de Gouwe ontstaat om een OTA te realiseren. Eerdere locatieverkenningen gaven aan dat deze locatie om diverse redenen de voorkeur heeft boven een zuidelijker locatie, maar de N207 direct ten oosten van de Gouwe maakte de aanleg van een OTA tot voor kort onmogelijk.

De nieuwe N11 en N207 met vergrote capaciteit zorgen voor een goede ontsluiting van het gebied, waardoor naast OTA ook andere bedrijvigheid mogelijk wordt. De N207 verdeelt het gebied in de toekomst in twee ongeveer gelijke delen, waardoor het in principe geschikt wordt als bedrijventerrein. Vanwege de reeds aanwezige diverse infrastructuur in het gebied is de verwachte invloed van een bedrijventerrein op de omgeving relatief klein.

1.2 Voorgenomen activiteiten

1.2.1 Containerterminal

Het doel van de aanleg van een containerterminal is om het goederenvervoer tussen de regio rond Alphen aan den Rijn en de Rotterdamse Haven over de weg te verschuiven naar vervoer over water. Er zijn in eerdere studies verschillende locaties verkend voor de containerterminal, met als conclusie dat de locatie Steekterweg West (tussen de Gouwe, de spoorlijn Utrecht-Leiden, de N207 en de N11) de voorkeur heeft. In hoofdstuk 4 is nader op de locatieafweging ingegaan, en is geconcludeerd dat er geen nieuwe argumenten naar voren zijn gekomen om af te wijken van de in 2002 door Provinciale Staten van Zuid-Holland aangegeven voorkeurslocatie. De aansluiting op de Gouwe vanaf deze locatie wordt mogelijk door de voorgenomen omlegging van de N207.

De containerterminal bestaat uit de volgende onderdelen:

- Haven en zwenkkom: de oriëntatie hiervan is zo gekozen dat er voldoende manoeuvreerruimte is tussen de haven en de Gouwe. Om de haven veilig in en uit te kunnen varen, zal de vaarbeweging tussen de haven en de Gouwe worden opgenomen in de bestaande lichtenregeling van de spoorbrug en zal aan de zuidzijde van de haven een extra signaal voor de scheepvaart worden geplaatst.
- Wachtplaats en openbare laad-/loswal: als de haven bezet is kunnen schepen op de wachtplaats wachten op behandeling. Op verzoek van de provincie heeft de haven daarnaast een openbare laad-/loswal. Deze plaats kan ook gebruikt worden als extra wachtplaats.
- Kade en RORO-helling: aan de kade kunnen schepen afmeren om te worden geladen en gelost. Aan het eind van de haven is een RORO-helling voorzien, die het mogelijk maakt om schepen met rollende lading te behandelen. De kade heeft ook een waterkerende functie.
- Kranen en overige equipment: voor het laden en lossen van de vrachtwagens en de schepen zijn aan beide zijden van de haven portaalkranen gepland. Met een hoogte van circa 25 meter zijn dit de meest zichtbare elementen van de terminal.

- Containerstack: deze bestaat uit verschillende terreingedeelten waar containers worden opgeslagen in afwachting van verder transport. De stack wordt maximaal 3 containers hoog en is daardoor één van de zichtbare elementen van de terminal. In de stack zijn aparte locaties gereserveerd voor de opslag van containers met huisvuil of gevaarlijke stoffen.

De containerterminal is ontworpen om 60.000 containers per jaar over te slaan en heeft de mogelijkheid om te groeien naar 100.000 containers per jaar. Het merendeel hiervan zijn handelscontainers, voor een groot deel afkomstig van de Heinekenbrouwerij in Zoeterwoude. Circa 20% betreft containers voor afvaltransport. Het geplande oppervlak van de terminal is 6ha, waarvan het grootste deel wordt voorzien van verharding voor de opslag van containers. De terminal zal in principe 7 dagen per week, 24 uur per dag geopend zijn, omdat dit geëist wordt door de klanten van de initiatiefnemer. Veruit het grootste deel van de overslag vindt echter overdag plaats, tussen 7 uur en 19 uur.

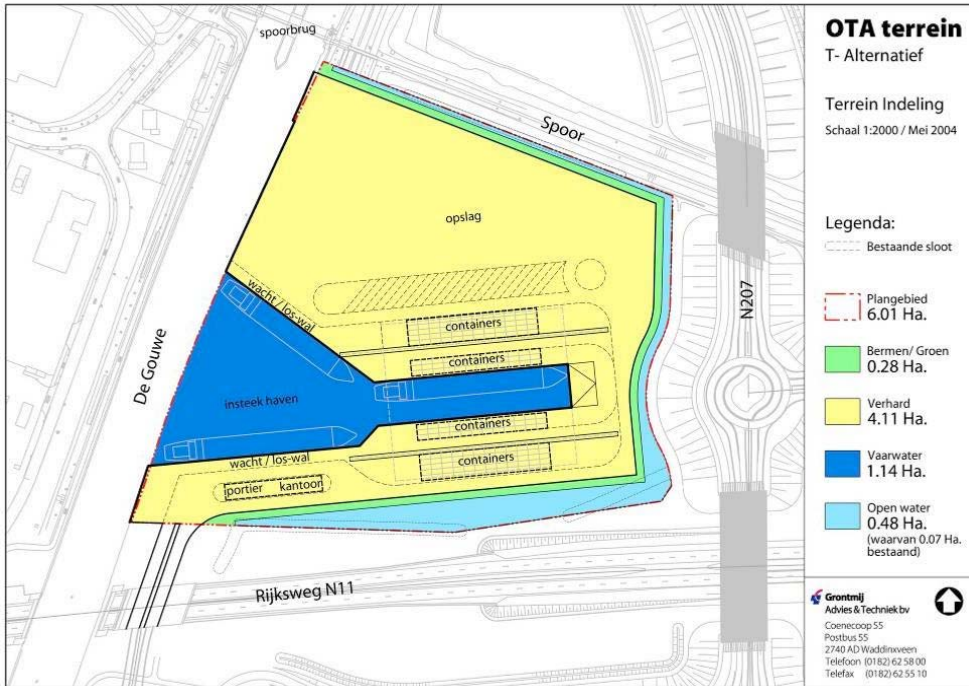
Voor de inrichting van de containerterminal gelden verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten. In onderstaand overzicht is aangegeven via welke stappen tot ontwerpvarianten voor de haven is gekomen.

Stap	Ontwerpelement	Reële varianten ? (toelichting)
1	Situering havenkom	Nee (bepaald door nautische aspecten, o.a. afstand tot brug)
2	Situering kranen/stacks	Nee (bepaald door havenkom)
3	Situering ontsluiting	Nee (bepaald door externe infrastructuur)
4	Situering opslagruimte	Nee (bepaald door restruimte)
5	Situering watergangen	Nee (bepaald door terreingrens)
6	Situering groen	Nee (bepaald door terreingrens)
7	Dimensies watergangen	Nee (op basis van minimum-eis waterschap)
8	Dimensies groen	Ja (op basis van afweging inpassing en exploitatieruimte)

Op basis van nautische, logistieke, ruimtelijke en milieuhygiënische aspecten is de situering van de havenkom zoveel mogelijk naar het zuiden en zo recht mogelijk het plangebied in de meest gunstige. Andere varianten voor de situering van de havenkom en samenhangende ontwerpelementen (zoals kranen, containerstack en ontsluitingsweg) zijn daarom niet onderzocht in het MER.

De twee varianten voor de terminal die zijn meegenomen in het MER onderscheiden zich in de grootte en de inrichting van de groenstrook rondom het terrein:

1. De T(ransparant)-variant, waarbij een beperkte groenvoorziening rondom het terrein is gepland en de haven en containers goed zichtbaar zijn in de omgeving. Zo veel mogelijk van het oppervlak van de terminal wordt gebruikt voor overslag en opslag van containers.



Figuur 1.2

T(ransparant)-variant voor OTA

2. De I(npakken)-variant, waarbij de containerterminal wordt ingepast in een 10-15 meter brede beplantingsstrook. De hiervoor benodigde ruimte gaat deels ten koste van de ruimte voor opslag van containers.



Figuur 1.3 I(npakken)-variant voor OTA

Het bestaande fietspad langs de Gouwe moet worden omgeleid als de haven en containerterminal worden aangelegd. Het nieuwe fietspad is voorzien langs de verlegde N207.

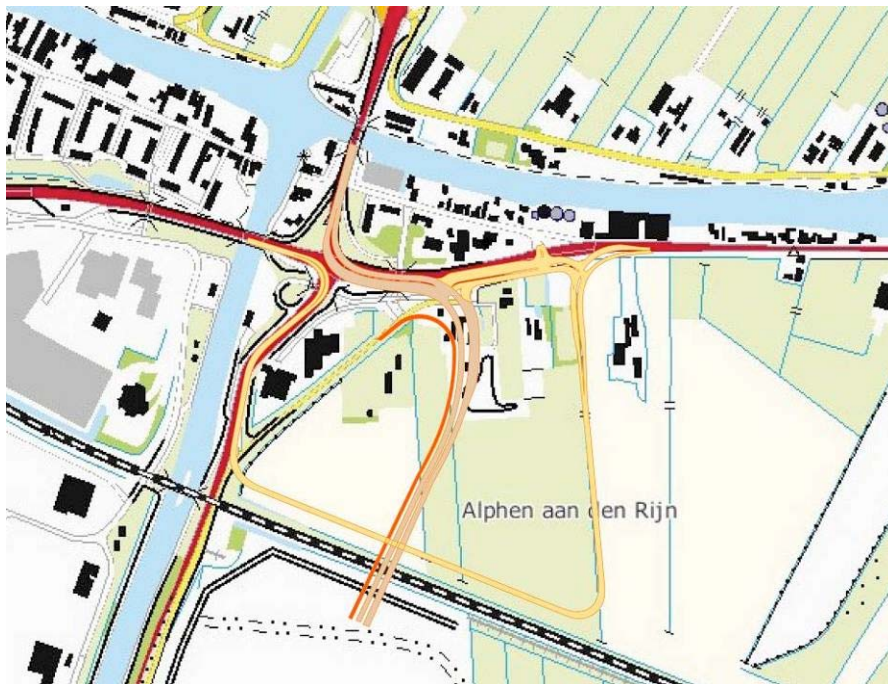
1.2.2 Aanpassing van de N207-noord

Door de openstelling van de N11 ten zuiden van Alphen is het verkeer over de N207 toegenomen. In combinatie met de autonome verkeersgroei heeft dit tot gevolg dat de capaciteit van de N207 niet meer voldoende is. Om de verkeersafwikkeling te waarborgen moet de N207 tussen de N11 en het knooppunt Gouwsluis (Steekterweg) worden aangepast, moet de weg worden uitgebreid tot 2x2 rijstroken en moet een ongelijkvloerse sporkruising worden aangelegd.

Voor de tracering van de N207 zijn in eerdere studies verschillende varianten vergeleken. Op basis van onder andere de goede verkeersafwikkeling, het benodigde ruimtebeslag en de mogelijkheid voor inrichting van een bedrijventerrein is gekozen om in dit MER de varianten C en D verder te onderzoeken. Hierbij wordt de N207 gedeeltelijk naar het oosten verlegd en heeft de Hefbrug geen directe aansluiting meer op de N207. De Hefbrug wordt aangesloten op de ontsluitingsstructuur van het IDB. Binnen het project heeft naast het MER een brede afweging plaatsgevonden van mogelijke varianten voor de N207 en de aansluiting van de onderliggende infrastructuur en het bedrijventerrein op de N207. In bijlage 1 van het MER is dit verder toegelicht.

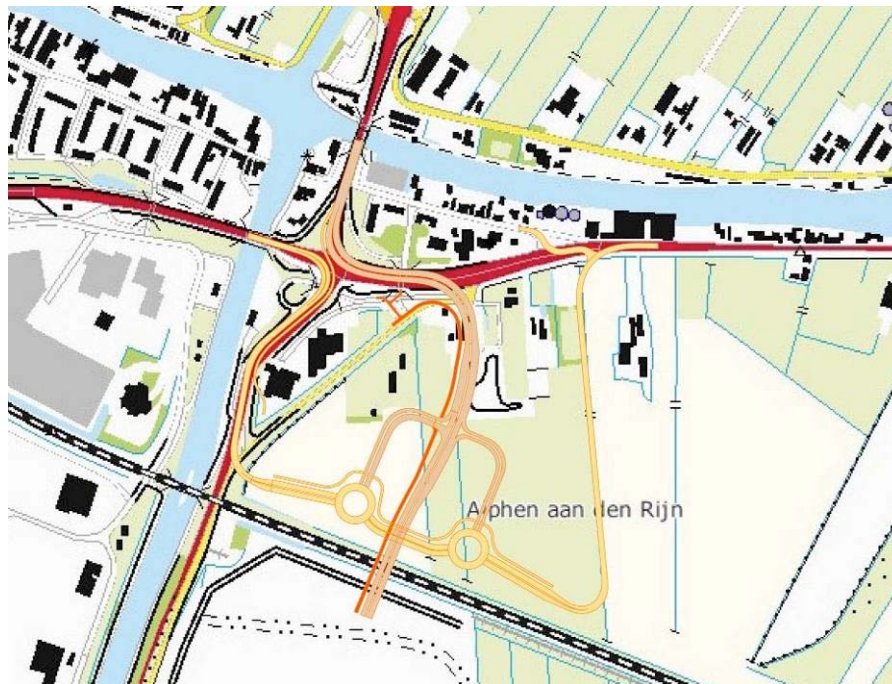
In het MER zijn twee varianten voor de N207 beschouwd:

1. Variant C, waarbij de naar het zuiden omgelegde Steekterweg via een verkeerslichten geregeld kruispunt wordt aangesloten op de N207. Er is geen directe aansluiting meer vanaf de Hefbrug op de N207: het verkeer wordt via de Steekterweg omgeleid naar het zuiden en oosten. De omgelegde Steekterweg dient ook als ontsluiting van het bedrijventerrein, zie figuur 1.4. De verkeersafwikkeling in deze variant wordt in hoofdzaak bepaald door de capaciteit van de geregelde kruising N207/Steekterweg.



Figuur 1.4 Variant C voor N207

2. Variant D, met een ongelijkvloerse aansluiting van de naar het zuiden omgelegde Steekterweg op de N207. De ongelijkvloerse aansluiting ligt vlak bij het viaduct over de spoorbaan. Hierdoor wordt net als bij variant C geen terugslag van verkeer op de N207 verwacht bij een geopende Hefbrug. De omgelegde Steekterweg dient ook als ontsluiting van het bedrijventerrein, zie figuur 1.5. De verkeersafwikkeling in deze variant wordt bepaald door de capaciteit van de aansluiting N207-N11 noord.



Figuur 1.5 Variant D voor N207

1.3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

1.3.1 Bestaande situatie

Het studiegebied Steekterweg-West heeft een half open landschap met deels een agrarisch karakter. Kenmerkend voor het gebied zijn de hoge zandige stroomruggen van de Oude Rijn en de laaggelegen veen-weidegebieden. Vanwege de ligging in de Limes-zone (de voormalige noordgrens van het Romeinse Rijk) heeft vooral het gebied ten zuiden van de spoorlijn een zeer hoge trefkans voor archeologische waarden. Het noordelijk deel van het plangebied heeft vanwege verstoring van de bodem een beperkte archeologische waarde.

De natuurwaarde van het gebied is beperkt, onder andere vanwege het jarenlange gebruik van het terrein langs de N207 als grond- en zanddepot. In het bestemmingsplan is de ontwikkeling van een ecologische verbindingzone opgenomen tussen de spoorlijn en de N11, en een aantal onderdelen van die ecologische zone is al gerealiseerd. Door DLG is een ontwerp-compensatieplan opgesteld om de ecologische zone te verplaatsen naar de zuidzijde van de N11. Dit plan zal door de provincie worden gerealiseerd.

Huidige knelpunten/minpunten in het plangebied zijn potentiële bodemverontreinigingen rondom de Steekterweg en de relatief hoge verkeersintensiteit op de N207 en Steekterweg, wat resulteert in wachtrijvorming op de N207, geluidsoverlast en een matige tot slechte luchtkwaliteit.

1.3.2 Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling beschrijft hoe het gebied Steekterweg-West zich zal ontwikkelen in het jaar 2015 als de voorgenomen activiteiten niet doorgaan. Hierbij wordt dus wel rekening gehouden met andere vastgestelde plannen en ontwikkelingen, zoals de omlegging van de N207, de jaarlijkse groei van het verkeer en het steeds stiller worden van verkeer. In de autonome ontwikkeling is het plangebied van OTA een bedrijventerrein, conform het vastgestelde Streekplan Zuid-Holland Oost.

1.3.3 Bedrijventerrein IDB

Tussen de Steekterweg en de N11 is een IDB van 30 ha voorzien. De omgelegde N207 vormt een barrière door dit terrein. Van belang voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein is een goede ontsluiting en voldoende ruimte aan beide zijden van de nieuwe N207. Dit was derhalve één van de belangrijke criteria bij de besluitvorming over het N207-tracé.

In verband met de mogelijke komst van het IDB zijn twee scenario's voor de autonome ontwikkeling opgenomen in het MER:

- Autonoom: geen IDB
- Autonoom 'plus': wel IDB.

De belangrijkste veranderingen in het plangebied ten gevolge van de autonome ontwikkeling zijn in tabel 1.1 thematisch benoemd.

Tabel 1. 1 Autonome ontwikkeling van het plangebied

Thema	Autonome ontwikkeling
Ruimtegebruik	<ul style="list-style-type: none"> • Omliegging en uitbreiding van N207 om voldoende capaciteit te creëren en om de nieuwe aansluiting op de N11 tot zijn recht te laten komen • Bedrijventerrein (conform streekplan) • Autonome ontwikkeling 'plus': realisatie van een 30 ha groot bedrijventerrein
Bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> • Daling van het maaiveld en verlaging van het polderpeil door permanente inklinking van het veenpakket • Zetting in de ondergrond vanwege de voor de N207 benodigde grondlichamen
Archeologie	<ul style="list-style-type: none"> • In kaart brengen van benodigde maatregelen om de archeologische waarden in het plangebied te beschermen • Archeologische begeleiding van werkzaamheden in het plangebied • Vervolgonderzoek in de vorm van de aanleg van proefsleuven als bodemingrepen gaan plaatsvinden in het voormalig zanddepot en/of het AMK-terrein.
Cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none"> • Verdere verdichting van de oeverwallen van de Oude Rijn
Ecologie	<ul style="list-style-type: none"> • Realisatie van een ecologische verbindingzone aan de noordzijde van de N11 als compensatiemaatregel voor de N11 (conform streekplan)
Infrastructuur en verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Vergroting van de capaciteit van de N207 door de weg uit te bouwen tot 2 maal 2 rijstroken • Realisatie van een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn Utrecht-Leiden • Toename van de verkeersintensiteit met 2% per jaar • Autonome ontwikkeling 'plus': extra voertuigstroom van circa 5600 voertuigen per etmaal, redelijk gelijkmatig verdeeld over de dag
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> • Overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 60dB(A) op enkele gevoelige bestemmingen en diverse overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ten gevolge van verkeersgeluid van de N207
Lucht	<ul style="list-style-type: none"> • De luchtkwaliteit voldoet aan de norm • De achtergrondconcentratie van vervuilende componenten neemt af, waardoor ook de lokale luchtkwaliteit verbetert

1.4 Effecten van de voorgenomen activiteiten

Voor alle genoemde varianten van de voorgenomen activiteiten (omlegging N207 en realisatie OTA) is in kaart gebracht welk effect zij hebben op het gebied Steekterweg-West. Voor de terminal is gekeken naar de varianten T(ransparant) en I(ngepakt) en een groei van de overslag van 60.000 containers per jaar naar 100.000 containers per jaar. Voor de N207 is gekeken naar variant C en variant D. De effecten van de terminal en de weg zijn onafhankelijk van elkaar beschreven, omdat er geen inhoudelijke relatie is tussen de twee activiteiten.

In sommige gevallen is sprake van cumulatieve effecten, die zijn dan meegenomen. In tabel 1.2 is voor alle beschouwde toetsingscriteria aangegeven wat het effect is van de realisatie van de containerterminal en de omlegging van de N207 ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Tabel 1.2 Overzicht van effecten ten opzichte van de autonome ontwikkeling

Aspect/toetsingscriterium	OTA	OTA	N207	N207
	T-variant	I-variant	C-variant	D-variant
Wegverkeer				
• Verkeersintensiteit	0/-	0/-	0	0
• Verkeersveiligheid	0/-	0/-	0/+	+
Natuur				
• Vernietiging	0	0	0	0
• Verdroging	0	0	0	0
• Versnippering	0	0	0	0
• Verstoring	0	0	0	0
• Verontreiniging	0	0	0	0
Landschap en recreatie				
• Geomorfologische en aardkundige waarden	0	0	0	0
• Visueel ruimtelijke waarden	-	-	0/-	0/-
• Fiets- en wandelroutes	0/-	0/-	0	0
• Recreatievaart	0/-	0/-	0	0
• Cultuurhistorie	-	0/-	0	0
• Archeologie	-	-	0	0
Bodem				
• Zetting	0	0	0	0
• Verdroging	0	0	0	0
• Opstuwning grondwater	0	0	0	0
• Doorsnijding deklaag	0	0	0	0
• Runoff en verwaaiing	0/-	0/-	0/-	0/-
• Waterkwaliteit	0/-	0/-	0	0
Geluid				
• Industrielawaai	-	-	0	0
• Wegverkeerslawaai	0	0	0/-	0/-
• Lawaai scheepvaart	-	-	0	0
Lucht				
• Geur	0	0	0	0
• Luchtkwaliteit	0/-	0/-	0	0
Veiligheid				
• Externe veiligheid	0/-	0/-	0	0
• Nautische veiligheid	0/-	0/-	0	0
• Overstromingsrisico	0/+	0/+	0	0

De verschillen t.o.v. de autonome ontwikkeling zijn aangegeven met de volgende schaal:

++	groot positief effect	0/-	bepert negatief effect
+	positief effect	-	negatief effect
0/+	bepert positief effect	--	groot negatief effect
0	geen effect		

De effecten zijn vergeleken met de autonome ontwikkeling. In vergelijking met de autonome ontwikkeling 'plus' zijn de verschillen kleiner. Dit komt doordat ook de inrichting van een bedrijventerrein invloed heeft op het gebied, zoals meer verkeer en minder ruimte voor landschap en natuur.

Hoewel de effecten in relatieve zin klein zijn, kunnen er wel knelpunten ontstaan wanneer normen worden overschreden. Dit is het geval voor het geluidniveau.

- Zowel bij variant C als variant D is de berekende geluidbelasting op veel woningen in de buurt van de N207 hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB(A). Bij beide varianten wordt daarnaast bij diverse woningen de maximale ontheffingswaarde van 60 dB(A) overschreden. De overschrijdingen zijn hoger bij variant C vanwege hogere verkeersintensiteiten bij het kruispunt van de N207 met de omgelegde Steekterweg. Met maatregelen, zoals extra stil asfalt, verlaging van de maximum snelheid en een geluidscherm langs de Steekterweg, is het mogelijk om het geluidniveau op woningen aan de Gouwestraat terug te brengen naar maximaal 60 dB(A).
Voor de meeste woningen rondom de N207 is een ontheffingswaarde afgegeven, maar deze is soms lager dan de verwachte geluidbelasting; voor deze woningen moet een nieuwe (hogere) ontheffing worden aangevraagd.
- Het industrielawaai van OTA is op één gevoelige bestemming hoger dan de grenswaarde. Er is nader onderzoek nodig naar geluidreducerende maatregelen om te voldoen aan de grenswaarde.
- Ten gevolge van bedrijfsactiviteiten op het IDB kunnen hoge geluidbelastingen optreden. Een verbetering kan worden verkregen door bedrijven met een lage geluidemissie aan de noordzijde van het IDB te situeren.

Beide varianten passen binnen de normstelling van het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Naast de vergelijking op milieu-aspecten zoals hierboven vermeld, is voor de afweging tussen de varianten van de N207 van belang de vergelijking die gemaakt is in het kader van de variantenstudie van IBZH (zie bijlage 1). Deze is samengevat in tabel 1.3. Let op: dit is geen vergelijking ten opzichte van de autonome ontwikkeling (zoals in tabel 1.2), maar een onderlinge vergelijking van verschillende varianten voor de N207.

Tabel 1.3 *Vergelijking van varianten C en D met een oudere variant voor de N207*

	Variant C	Variant D
Verkeersafwikkeling N207	+	+++
Verkeersafwikkeling Steekterweg-Hefbrug	+++	++/+++
Verkeersafwikkeling Steekterweg	+	+/++
MLB-ontsluiting	+	++
Ruimtebeslag	-	-/--
Onderhoud N207	-	--
Kostenindicatie	-	--

1.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

De basis voor het MMA bestaat uit een variant voor OTA en een variant voor de N207. Om het MMA te bepalen is in eerste instantie gekeken naar de vanuit milieuoogpunt onderscheidende effecten tussen de onderzochte varianten. Het blijkt dat de varianten slechts op een klein aantal criteria verschillen. Deze onderscheidende criteria zijn uitgewerkt in tabellen 1.4 en 1.5.

In tabel 1.4 is te zien dat voor het ontwerp van OTA de I-variant op de onderscheidende criteria het meest gunstig scoort. Dit hangt samen met de bredere groenstrook rondom het terrein. De I-variant is daarom de basis voor het MMA.

Tabel 1.4 **Overzicht onderscheidende toetsingscriteria voor OTA**

Aspect/toetsingscriterium	T-variant	I-variant
Natuur		
- vernietiging	De bestaande sloten rondom het terrein worden gehandhaafd. De aanleg van OTA heeft geen effect (0)	Rondom OTA wordt een brede beplantingszone aangelegd, dit biedt meer mogelijkheden voor landschappelijke inpassing; gezien de omgeving zijn er geen goede kansen om hier bijzondere natuurwaarden te ontwikkelen (0)
Landschap en recreatie		
- visueel ruimtelijke waarden	De installaties op het terminalterrein zijn goed zichtbaar. (-)	De installaties op het terrein zijn deels zichtbaar. De beplanting rondom het terrein valt op in het open polderlandschap. (-)
- cultuurhistorie	Begeleidende essenbeplanting langs de Gouwe verdwijnt op het OTA-terrein (-)	Begeleidende essenbeplanting langs de Gouwe wordt gedeeltelijk gehandhaafd (0/-)

In tabel 1.5 is te zien dat voor de N207 de D-variant gunstiger scoort. Dit heeft te maken met het tracé en de vormgeving van de aansluiting met de Steekterweg. Variant D is daarom de basis voor het MMA. De verschillen tussen de twee varianten voor de N207 zijn echter beperkt.

Tabel 1.5 **Overzicht onderscheidende toetsingscriteria voor de N207**

As- pect/toetsingscriterium	C-variant	D-variant
Wegverkeer		
- verkeersintensiteit	Minder verkeer over de Hefbrug dan in de autonome ontwikkeling door verlegging van de aansluiting van de Steekterweg. Verkeer over de N207 verandert niet. (0)	Effect is vergelijkbaar met C, maar met meer verkeer over de Hefbrug vanwege de kortere route tussen centrum Alphen en de N11 (0)
- verkeersveiligheid	Aanpassing van de kruising met de Steekterweg leidt tot verbeterde verkeersveiligheid (0/+)	De aansluiting van de Steekterweg via opritten geeft een verdere verbetering van de verkeersveiligheid ten opzichte van variant C (+)
Geluid		
- wegverkeerslawaaï	Het maximale ontheffingsniveau wordt bij 10 woningen overschreden. Bij 9 woningen kan met een 110 m lang scherm het geluidniveau worden teruggebracht naar de maximale ontheffingswaarde. Bij één vrijstaande woning zijn geluidreducerende maatregelen relatief duur. (-)	Het maximale ontheffingsniveau wordt bij 4 woningen overschreden. Bij 3 woningen kan met een 60 m lang scherm het geluidniveau worden teruggebracht naar de maximale ontheffingswaarde. Bij de vierde woning past de berekende waarde binnen de reeds verleende ontheffing. (-)

Het MMA bestaat derhalve uit de combinatie van OTA-I en N207-D. Dit geldt voor beide scenario's van de autonome ontwikkeling.

Aanvullende effectbeperkende maatregelen zijn benoemd in een aantal categorieën:

- gebruik van materialen (aanlegfase);
- hinder (aanleg en exploitatiefase);
- natuur en landschap (aanleg en exploitatiefase);
- beheersaspecten (exploitatiefase).

Er zijn in het MMA geen aanvullende maatregelen opgenomen met betrekking tot archeologie, omdat uit het oogpunt van bedrijfsvoering en nautische veiligheid geen aanpassingen mogelijk zijn in het ontwerp van OTA. Graafwerkzaamheden zullen zoals beschreven in hoofdstuk 6 plaatsvinden onder archeologische begeleiding.

Het VA voor de N207 is variant C. In het MER is aangetoond dat het verschil in milieueffect van de varianten C en D beperkt is. Daarom is bij de selectie van het VA uitgegaan van de aspecten waarop de varianten zich wel onderscheiden, namelijk financiën en de mogelijkheden voor het ontwikkelen van een bedrijventerrein. Variant C scoort op beide punten beter dan variant D:

- De kosten voor de aanleg en het onderhoud van de N207 zijn lager en de inkomsten uit de uitgifte van bedrijfskavels zijn groter (vanwege het grotere uitgeefbare oppervlak). Dit resulteert in een besparing en extra inkomstenbron van enkele miljoenen euro's bij de realisatie van variant C ten opzichte van variant D;
- Er is een groter oppervlak beschikbaar voor bedrijvigheid en een efficiëntere indeling van het bedrijventerrein is mogelijk.

In het VA is voor variant C een geluidscherm langs een deel van de Steekterweg opgenomen om de geluidhinder voor omwonenden te beperken.

Onzekerheden en leemten

Zoals elke toekomstvoorspelling kent het MER onzekerheden en leemten in kennis. Zo is het daadwerkelijk gebruik van de haven, en de daadwerkelijke uitwerking van het bedrijventerrein aan de noordzijde van de spoorlijn onzeker. In het MER zijn onzekerheden en leemten in kennis aangegeven. Er zijn geen essentiële leemten in kennis die besluitvorming in dit stadium van het project in de weg.

Technische toelichting aanpassing N 207 Noord

Wegenstructuur

Door de realisatie van de overslagterminal (OTA) moet de provinciale weg N 207 tussen de aansluiting op de N11 ('zuid lus') en het 'knooppunt Gouwsluis' in oostelijke richting worden verlegd. De huidige N 207, de parallelweg en het jaagpad langs de Gouwe komen hierdoor te vervallen. De tracering voor de N 207 met parallelweg wordt zodanig aangepast, dat ruimte ontstaat voor de aanleg van de overslagterminal. Gelijktijdig vindt een aanpassing van de weg plaats. Deze aanpassing bestaat uit een verdubbeling van het aantal rijstroken tot 2x2 rijstroken en het maken van een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn Utrecht - Leiden. Langs het nieuwe tracé komt ook weer een parallelweg. In het nu voorliggende plan is niet voorzien in een fietspad dat aansluit op het huidige jaagpad langs de Gouwe. Wel is daarvoor ten zuiden en oosten van de OTA ruimte gereserveerd, zodat het fietspad eventueel op een later tijdstip alsnog kan worden aangelegd.

De zuidelijke aansluiting op de N11 ('zuid lus') is reeds gerealiseerd. De aanpassing van de N 207 betreft derhalve het gedeelte vanaf de zuidelijke aftakking vanaf de N11 tot en met de kruising Gouwsluis en wordt verder aangeduid met 'N 207 Noord'.

Bij de tracéwijziging van de N 207 Noord wordt het toekomstige bedrijventerrein IDB (Innovatief Duurzaam Bedrijventerrein) van de gemeente Alphen aan den Rijn doorsneden. Een uitgangspunt voor het nieuwe tracé is dat een zo groot mogelijk deel van het terrein kan worden ontwikkeld als bedrijventerrein en dat een goede ontsluiting van het bedrijventerrein mogelijk is. Daarnaast dient de functionaliteit van de huidige parallelwegenstructuur te worden gehandhaafd en wordt de bereikbaarheid van percelen en woningen en de fietsverbinding voor recreatief verkeer gewaarborgd.

Het belangrijkste uitgangspunt voor de aanpassing van de N 207 is een voldoende verkeersafwikkeling tussen de Steekterweg en de aansluiting op de N11 in de komende 10 jaar. Het ontwerp moet doelmatig en duurzaam veilig zijn. De aanpassing wordt uitgevoerd conform de uitgangspunten voor een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg. De weg wordt uitgevoerd met twee rijstroken per richting, die van elkaar worden gescheiden door een middenberm. Bij de aansluiting op de N11 worden verkeerslichten toegepast. De spoorlijn wordt met een spoorviaduct gekruist.

Kenmerkend voor de N 207 Noord is dat de Hefbrug geen directe aansluiting meer heeft op de N 207 Noord. De Hefbrug wordt in plaats daarvan direct aangesloten op de ontsluitingsstructuur van het IDB. Het lokale verkeer in de rechte Alphen-west - Steekterweg wordt via de ontsluitingsweg van het IDB afgewikkeld. Deze ontsluitingsweg sluit ten oosten van de N207 Noord aan op de Steekterweg. De Steekterweg sluit op de N 207 Noord aan met een met verkeerslichten geregeld kruispunt.

Landbouwverkeer

Het landbouwverkeer wordt afgewikkeld over de parallelweg langs de N 207. Deze parallelweg sluit aan op de weginfrastructuur van het IDB. Ten opzichte van de huidige situatie zal het landbouwverkeer in alle richtingen een grotere afstand moeten afleggen.

Fietsverkeer

Net als het landbouwverkeer wordt het fietsverkeer afgewikkeld over de parallelweg. De aansluiting van de parallelweg op de infrastructuur van het IDB sluit goed aan op de aanwezige fietsvoorzieningen zoals het fietspad op de Hefbrug, de fietstunnel N 207, fietstunnel Steekterweg en fietspad Steekterbrug. De fietstunnels behoeven niet te worden aangepast.

