

Vooroverleg concept bestemmingsplan Rijndijk 86 – Hazerswoude-Rijndijk

Instantie	Reactie d.d.	Inhoud reactie	Reactie gemeente
Provincie Zuid-Holland	19-3-2020	<p>Heeft de volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Bedrijventerrein</i>: Omdat sprake is van transformatie van bedrijventerrein naar een andere functie dient op basis van art. 6.24 Omgevingsverordening Zuid-Holland in de toelichting aangegeven te worden op welke manier voorzien wordt in compensatie van bedrijventerrein. 	<ul style="list-style-type: none"> - In de toelichting was hier in paragraaf 2.2.2.2 al wat over opgenomen. Omdat er inmiddels nieuwe kaders en afspraken gelden, is deze tekst aangepast als volgt: <ul style="list-style-type: none"> 2.2.2.2 Bedrijventerreinen <p>Het plangebied is in de kaart behorende bij de Omgevingsverordening aangewezen als zijnde detailhandel.</p> <p>Feitelijk heeft hier nooit detailhandel gezeten. Deze locatie betreft de plek waarop conform het vigerende bestemmingsplan een bedrijf met specifiek de aanduiding lijm- en stickerfabriek heeft gezeten.</p> <p>In artikel 6.12 lid 4 van de Omgevingsverordening staat dat bedrijven mogen worden getransformeerd naar andere functies. Het aantal ha moet worden gecompenseerd indien de te transformeren locatie groter is dan 1 hectare, tenzij kan worden aangetoond dat compensatie opgelost kan worden binnen de regio.</p> <p>De voormalige bedrijfslocatie (circa 3 hectare) is lange tijd niet in gebruik genomen door bedrijvigheid. Dit heeft o.a. te maken met de (solitaire) ligging van de locatie in een woonomgeving en de suboptimale</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - <i>Woningbouwprogramma:</i> De gemeente Alphen aan den Rijn voldoet momenteel niet aan de regionale afspraken om minimaal 25% van de nieuwbouw te realiseren in de sociale huursector en 20% voor de middeninkomens. De provincie ziet graag dat met nieuwe projecten een inhaalslag wordt gemaakt 	<p>bereikbaarheid, waardoor deze locatie (ook op langere termijn) minder geschikt is geacht als vitale locatie voor bedrijvigheid. Vanuit het compensatievraagstuk is er in Alphen aan den Rijn op de bestaande terreinen voldoende ruimte beschikbaar, waar uitbreiding van bedrijven op middellange termijn mogelijk is. Dit wordt onderbouwd in het rapport “Kwalitatieve behoefteraming Rijnstreek” van bureau Stec (2018), waarbij de uitbreiding van bedrijventerrein Steekterpoort II en de uitbreiding van bedrijventerrein Hoogewaard als beschikbaar aanbod op termijn worden meegenomen. Dit is ook vastgelegd in de nieuwe “Ruimtelijke strategie bedrijventerreinen Holland Rijnland 2019”. Tevens zijn er locaties waar verdichting zonder belemmeringen een kwalitatieve meerwaarde op kan leveren. Wanneer kansen voor intensief ruimtegebruik op de bestaande terreinen zich voordoen, worden deze kansen zoveel mogelijk benut. Alphen aan den Rijn werkt daarnaast aan de verduurzaming van de bedrijventerreinen, zoals vastgelegd in het Economisch Actieprogramma van de gemeente en het Actieplan duurzaamheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De huidige regionale afspraken (25% sociale huur en 20% voor middeninkomens) zijn vastgelegd in de Regionale woonagenda (RWA) 2017, die in het voorjaar van 2018 is vastgesteld. Het project Nieuw Rein stond al op de Planlijst 2017, en voldoet aan de regionale afspraken die toen golden.
--	--	--	--

		<p>zodat eerder afgesproken doelstellingen worden gerealiseerd, en vraagt daarom het programma aan te passen, zodat het gemeentelijk woningbouwprogramma kan gaan voldoen aan de regionale afspraken.</p>	<p>De gemeente Alphen aan den Rijn houdt bij plannen van voor de RWA 2017 vast aan de eerder gemaakte afspraken over sociale huur.</p> <p>Met de huidige woningbouwplannen op de Planlijst wordt in Hazerswoude-Rijndijk voorzien in 22% sociale huur en 7% middeninkomens. Het tekort wordt elders voldoende gecompenseerd.</p> <p>Gemeentebreed kan op dit moment namelijk worden uitgegaan van 26% sociale huur en 10% middeninkomens. Hierbij wordt opgemerkt dat in Alphen aan den Rijn ervoor is gekozen om uit te gaan van 10% voor middeninkomens, omdat uit analyses in de RWA bleek dat er maar een beperkte behoefte aan middensegmentwoningen was in onze regio (5% middeldure huur en 5% goedkope koop).</p> <p>De opmerking leidt niet tot aanpassing van het plan.</p>
Hoogheemraadschap Rijnland	20-2-2020	<ul style="list-style-type: none"> - Adviseert om ter plaatse van de als Groen bestemde duiker onder de Rijndijk een dubbelbestemming Water op te nemen. - Tijdens de uitvoering van het plan dient extra aandacht uit te gaan naar <ul style="list-style-type: none"> ➤ De instandhouding van de afvoer van het gemaal Polder Groenendijk, die vrij dient te blijven van obstakels. ➤ Het gemaal Polder Groenendijk kan een hoge stroomsnelheid veroorzaken in de aan te leggen watergang, die de pleziervaart hindert. 	<ul style="list-style-type: none"> - De bestemming Groen is tevens bestemd voor watervoorzieningen, waarmee de duiker voldoende is geregeld. De opmerking leidt niet tot aanpassing van het plan. - Met genoemde aspecten zal bij de uitvoering rekening worden gehouden.

Veiligheidsregio (brandweer)	5-3-2020	<ul style="list-style-type: none"> - Verzoekt aan te geven of aan de voorwaarden voor calamiteitenroutes wordt voldaan. - Doet aanbevelingen met betrekking tot rookmelderdichtheid, bluswatervoorzieningen, gebruik en plaatsing van warmtepompen, locatie laadplein met zonnepanelen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bij de verdere uitwerking van het ontwerp moet aan de voorwaarden voor calamiteitenroutes worden voldaan. - Bij de uitvoering zal met genoemde aanbevelingen zo mogelijk rekening worden gehouden.
Gemeente Leiderdorp	18-2-2020	<ul style="list-style-type: none"> - Gaat ervan uit dat de afspraken om 15% sociale woningbouw te realiseren zijn gemaakt voordat de RWA 2017 werd vastgesteld, en dat het percentage van minimaal 25% dat daarin wordt genoemd, elders wordt gecompenseerd. - Vraagt nader in te gaan op de noodzaak van bedrijfscompensatie. - Vraagt in het bestemmingsplan nader in te gaan op het effect van de ontwikkeling op de landgoed- of kasteelbiotoop. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dit klopt. Zie hiervoor ook de beantwoording van de reactie van de provincie m.b.t. Woningbouwprogramma. - Zie hiervoor de beantwoording van de reactie van de provincie m.b.t. Bedrijventerrein. - In de toelichting wordt een korte beschrijving toegevoegd.
Gemeente Zoeterwoude	18-3-2020	Geeft aan dat de ontwikkeling mogelijk gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling op de Hoge Rijndijk in Zoeterwoude en vraagt hier nader op in te gaan.	In een aanvullende notitie (bijlage bij dit verslag) is uiteengezet dat de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling op de Rijndijk en omliggende wegen beperkt zijn. De opmerking leidt niet tot aanpassing van het plan.
Liander	11-2-2020	Heeft geen opmerkingen.	Dit is voor kennisgeving aangenomen.

Notitie afwikkeling Rijndijk ten gevolge van locatie-ontwikkeling Avery Dennison

20-03-2020

De voormalige locatie van Avery Dennison, wordt ontsloten via de Rijndijk. Waar de Rijndijk voor de komst van de N11 een belangrijke stroomfunctie had voor verkeer tussen Alphen aan den Rijn en Leiden, is dit tegenwoordig een erftoegangsweg. Het vrijliggende fietspad en de niet gelijkwaardige kruisingen in Groenendijk zijn opvallende elementen voor een erftoegangsweg. Deze elementen zijn deels verklaarbaar door de vroegere functie van de weg en de stroomfunctie van de Rijndijk voor fietsers tussen Alphen aan den Rijn en Leiden. Voor de capaciteitsbepaling van de Rijndijk wordt uitgegaan van de meest wenselijke en laagwaardige functie; de erftoegangsweg.

Tegenwoordig rijden er op de Rijndijk om en nabij de 2000 motorvoertuigen per etmaal (zie tabel 1). Normaliter geldt op erftoegangswegen een maximale capaciteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal, dit afhankelijk van de weginrichting (bijv. binnen- of buiten de bebouwde kom en fietsers wel of niet op rijbaan). Voor de Rijndijk is een maximale capaciteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal passender, daar de bus nog steeds op het wegvak halteert.

De Rijndijk sluit aan op de gebiedsontsluitingswegen richting de N11, te weten de Burgemeester Smeetsweg en de Gemeneweg (N209). Beide wegen hebben een grotere capaciteit en intensiteit dan de Rijndijk. Waar de Gemeneweg met een ongelijkvloerse kruising is aangesloten op de N11, is Burgemeester Smeetsweg gelijkvloers met VRI's. Op het moment ontstaat er met name op de aansluiting Burgemeester Smeetsweg-N11 tijdens spitsuren en treinpassages (enige) congestie.

Het plan

Het huidige regionale verkeersmodel (RVMH 3.2) houdt rekening met zowel toekomstige ruimtelijke plannen als een autonome groei van het wegverkeer. Ook de locatie van Avery Dennison is opgenomen in dit verkeersmodel. In het model wordt voorzien in 100 eengezinswoningen op de voormalige locatie van Avery Dennison. Naast deze locatie zijn er ook een aantal (on)zekere plannen opgenomen in het model. Een voorbeeld in de directe omgeving is de ontwikkeling van Westvaartpark. Wat betreft de autonome groei, is in het scenario 2030 (hoog) de mobiliteitsgroei overgenomen van het Nationaal Regionaal Model afgeleid voor de verschillende afstandsklassen.

In het scenario 2030 (hoog) zitten alle bekende harde en zachte ruimtelijke plannen en het scenario van hoge mobiliteitsgroei. In dit scenario is ook de ontwikkeling van Avery Dennison opgenomen. Aangezien een model is opgebouwd uit verschillende zones (buurtvakken) waarvandaan of waarnaartoe verkeer gaat, zijn uitspraken onzekerder naarmate op lager schaalniveau wordt gekeken. Het RVMH model houdt op bij de Alphense gemeentegrenzen, waardoor uitspraken over de randen van het model (bijv. Burgemeester Smeetsweg) met een grotere onzekerheid omgeven zijn. Tot slot is ook de realisatie van Hazerswoude-Rijndijk niet meegenomen in het unimodale model, dit kan mogelijk invloed hebben op het verplaatsingsgedrag van inwoners uit die omgeving.

Tabel 1. Gemodelleerde motorvoertuigen per etmaal per wegvak in het basisjaar (2018) en het toekomstjaar (hoogscenario 2030), RVMH 3.2

Wegvak	Mvt/etmaal Basisjaar 2018	Mvt/etmaal Hoogscenario 2030	relatief tov 2018
Rijndijk-Oost (thv Molenlaan)	1990	2290	+15%
Rijndijk-Oost (thv Pleyen 68)	1140	1430	+25%
Rijndijk-West (thv Shell)	2000	2300	+15%
Rijndijk-West (thv Heineken)	2440	3120	+28%
Burgemeester Smeetsweg - N11	17120	20470	+19%
N209 - N11 (thv spoorwegovergang)	9440	12050	+27%

Rijndijk inclusief gedeelte Hoge Rijndijk ten oosten van Burgemeester Smeetsweg

Voor de Rijndijk ten oosten van de Burgemeester Smeetsweg wordt in dit scenario een mobiliteitsgroei verwacht van circa 15 tot 28%, afhankelijk van de locatie. Op basis van berekende intensiteiten in het toekomstjaar, waarin rekening wordt gehouden met een autonome groei en de realisatie van vastgestelde plannen en onzekere plannen, is de huidige weginrichting op de Rijndijk toereikend om de toegenomen verkeersintensiteiten op te vangen.

Op het moment wordt ook gewerkt aan een nieuwe inrichting van de Rijndijk. Uitgangspunt is dat de weg qua uitstraling en functionaliteit meer aansluit bij een erftoegangsweg dan in de huidige vorm. Om hiertoe te komen ligt er een concept ontwerp klaar met elementen die het doorgaand verkeer ontmoedigen. Zo is in het concept voorzien in drempels/plateaus in open verharding, halteert de bus op de rijbaan en blijven er een aantal langsparkeervlakken.

Burgemeester Smeetsweg-N11

Het model voorspelt dat het grootste gedeelte van het verkeer vanuit de locatie Avery Dennison westelijk georiënteerd is (richting Leiden). Indien al het extra verkeer wordt toegewezen aan de locatieontwikkeling, betekent dat circa 300 motorvoertuigen extra per etmaal vanuit de locatie Avery westwaarts trekken. Als we uitgaan van een maximaal scenario, waarin *a*/het verkeer westwaarts via de Burgemeester Smeetsweg rijdt, dan heeft de locatie Avery maximaal een aandeel van 1,4% in het toekomstig weggebruik van de Burgemeester Smeetsweg. Tegelijkertijd is de locatie voor maximaal circa 9% verantwoordelijk voor de voorspelde groei tussen 2018 en 2030. Het is overigens betwistbaar dat alle motorvoertuigen via de Burgemeester Smeetsweg westwaarts rijden, daar er ook voertuigen rechtdoor naar Leiden rijden en er bestemmingen in of nabij Zoeterwoude Rijndijk liggen. De Burgemeester Smeetsweg zal, indien er niets gedaan wordt, in de toekomst in toenemende mate te krijgen met congestie rondom de aansluiting N11.

Er zijn plannen om de aansluiting Burgemeester Smeetsweg – N11 ongelijkvloers te maken. Hier is vooralsnog geen definitief besluit over genomen, maar gemodelleerde intensiteiten duiden op een toenemende noodzaak. Dit vraagstuk is ook aan de orde als de locatie-ontwikkeling van Avery Dennison niet doorgaat. Tegelijkertijd heeft een ruimtelijke ontwikkeling op de Avery Dennison locatie wel een aandeel in toenemend gebruik, zij het in beperkte vorm.

Hoge Rijndijk ten westen van Burgemeester Smeetsweg

De Hoge Rijndijk ten westen van de Burgemeester Smeetsweg ligt buiten het directe modelgebied van het RVMH, wel is deze weg zichtbaar in de plots. Uitspraken hierover gaan daarom met een grote onzekerheid gepaard. Voor 2030 wordt een daling van het aantal voertuigen geraamd op de Hoge Rijndijk; van 10940 motorvoertuigen per etmaal in het basisjaar 2018 naar 8100 in 2030. Evenals de Burgemeester Smeetsweg, geldt dat een deel van de 300 motorvoertuigen over de Hoge Rijndijk rijdt. Dit aantal ligt tussen de 0 en 300, waarbij naar verwachting tussen de 100 en 200 plausibel zijn. In dat geval gaat het om een stijging van de Hoge Rijndijk van circa 1,2% a 2,4% in 2030.

Gemeneweg – N11

De aansluiting Gemeneweg-N11 is ongelijkvloers en heeft een lagere intensiteit dan de Burgemeester Smeetsweg. Verkeerskundig gezien vormt deze aansluiting een minder grote belemmering voor de doostroming. Het aandeel van de locatie Avery Dennison op de totale intensiteit is zeer beperkt; maximaal 1,2% van de intensiteit en 4,5% van de totale gemodelleerde groei tussen 2018 en 2030. Westvaartpark heeft op deze aansluiting meer invloed, ook hoe dit fysiek geregeld moet worden in relatie tot de aanleg van het station. Op wegvakniveau is de capaciteit ruimvoldoende om deze intensiteiten te verwerken. Op kruispuntniveau vraagt deze weg mogelijk aandacht in relatie tot de spoorwegovergang. Indien de realisatie van station Hazerswoude-Rijndijk doorgang vindt, zullen de wachttijden hier toenemen als gevolg van afremmende en optrekkende treinen. Locatie-ontwikkeling bij Avery Dennison heeft op de doorstroming op dit wegvak een zeer beperkte vorm invloed.