



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Planstudie N207 Zuid, provincie Zuid-Holland

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

18 juli 2025 / projectnummer: 3667



1 Advies over het MER in het kort

De provincie Zuid-Holland wil problemen met bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp oplossen. Daarvoor stelt ze maatregelen voor in twee gebieden. Aan de westkant van Waddinxveen en Boskoop wil de provincie een weg aanleggen. In Hazerswoude-Dorp wil de gemeente verschillende verkeersmaatregelen, zoals aanpassing van een kruispunt, nemen. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over de milieu-informatie. In een voorlopig advies signaleerde de Commissie dat nog belangrijke informatie in het MER¹ ontbrak. Vervolgens heeft de provincie een aanvulling² opgesteld. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling.

Wat blijkt uit het MER en de aanvulling?

Het MER laat één alternatief zien voor de weg aan de westkant van Waddinxveen en Boskoop, namelijk de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan. Voor het andere gebied, aanpassingen aan het kruispunt in Hazerswoude-Dorp, toont het MER vijf varianten. Volgens het MER kunnen deze aanpassingen samen positieve effecten hebben op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Voor landschap, cultuurhistorie, ruimtegebruik en natuur zijn negatieve effecten te verwachten, ook na het nemen van mitigerende maatregelen.

In de aanvulling gaat de provincie in op de punten waar de Commissie in haar eerdere advies om nadere onderbouwing vroeg:

- **Probleemanalyse verkeer.** De provincie licht de verkeerskundige probleemanalyse nader toe en motiveert waarom het verkeersmodel uit 2017 volstaat voor deze analyse.
- **Doelbereik en maatregelpakket.** Het doelbereik en de effecten van de maatregelen zijn nu apart weergegeven.
- **Geluidseffecten.** De geluidseffecten zijn nader toegelicht.
- **Stikstofdepositie.** De effecten van stikstofdepositie als gevolg van het project zijn uitgewerkt.

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER en de aanvulling dat nog belangrijke informatie nodig is voor de besluiten. De Commissie vindt het essentieel voor het besluit over de planstudie N207 Zuid dat:

- de omvang van de knelpunten beter kwantitatief onderbouwd wordt. En dat de bijdrage van het maatregelpakket aan het verbeteren van knelpunten in beeld gebracht wordt. Daarmee wordt voor bestuurder duidelijk in welke mate de problemen worden verminderd;
- de geluidbelasting voor Hazerswoude-Dorp zonder rekenkundige aftrek getoond wordt. Daarbij moeten, naast stil asfalt, andere maatregelen gepresenteerd worden. Stil asfalt is namelijk niet lang effectief. Daarmee komt mogelijk de noodzaak voor andere mitigerende maatregelen in beeld.

¹ Milieueffectrapportage N207 Zuid – Deel A 17 maart 2022, versie 4.0 en Deel B 17 maart 2022, versie 3.0.

² Aanvulling milieueffectrapportage project N207 Zuid, 7 april 2025, Versie 3.0.

De Commissie adviseert deze informatie aan te vullen voordat de provincie besluit over de planstudie N207 Zuid.

Daarnaast beveelt de Commissie aan om de informatie in het MER en de aanvulling toegankelijk te presenteren. De informatie is wel beschikbaar, maar vanwege de grote hoeveelheid documenten is – ook voor de ingevoerde lezer – niet duidelijk welke informatie echt doorslaggevend kan zijn voor het nemen van een goedgeïnformeerd besluit. Ook zijn verschillende verkeersmodellen (uit 2017 en 2022) gebruikt voor verschillende berekeningen, wat de overzichtelijkheid niet ten goede komt. De Commissie beveelt daarom aan een samenvatting op te stellen, met in elk geval aandacht voor:

- samenhang en verschillen informatie uit het MER 2022, de aanvulling 2025 en het PIP (Provinciaal Inpassingsplan);
- overzichtelijke, samenvattende, tabellen voor alle varianten in Hazerswoude-Dorp, waarbij de benodigde beslisinformatie wordt gepresenteerd;
- een overzicht van de mate waarin de leefbaarheid verbetert en verkeer in Hazerswoude-Dorp afneemt, zodat duidelijk wordt in welke mate de doelen van het plan gehaald kunnen worden.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

Aanleiding MER

Omdat de aanleg van een nieuwe weg milieueffecten kan veroorzaken is het nodig om een MER op te stellen voor dit besluit (categorie C1.2 van het Besluit m.e.r.). Het besluit dat de provincie wil nemen over de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan heet een PIP. De gemeente Alphen aan den Rijn wil een bestemmingsplan vaststellen voor de wijzigingen in Hazerswoude-Dorp langs de N209. Het MER is voor zowel het bestemmingsplan als het PIP opgesteld en moet dus voor beide besluiten de noodzakelijke milieu-informatie leveren.

Deze twee besluiten hangen samen omdat in het vorige besluit over de (Verlengde) Bentwoudlaan is vastgelegd dat de nieuwe weg alleen aangelegd kan worden als er ook in Hazerswoude-Dorp aanpassingen zouden komen. Voor die aanpassingen zijn in dit MER verschillende varianten onderzocht.

Eerdere adviezen

De Commissie adviseerde eerder over voorlopers van dit project:

- 3054 Vredenburglaan/Bentwoudlaan/Verlengde Beethovenlaan, gemeente Waddinxveen (2017);
- 2898 Aanpassing N207 Zuid, provincie Zuid-Holland (2016);
- 2330 Westelijke Randweg Waddinxveen (2011).

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de provincie Zuid-Holland en gemeente Alphen aan den Rijn – besluit over Planstudie N207 Zuid.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3667 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe. De adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de provincie Zuid-Holland. In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Probleemanalyse verkeer

Eerdere advies

De verkeersberekeningen in het MER waren gebaseerd op een *Hoog scenario* met daarin ook onzekere woningbouwontwikkelingen. Deze keuze was niet onderbouwd, waardoor het niet duidelijk was wat het verschil was met het scenario waarin alleen de zekere plannen opgenomen zijn. Om de omvang van de problematiek goed te kunnen beoordelen was meer inzicht hierin nodig.

Aanvulling

In de aanvulling is een berekening ‘zekere plannen’ toegevoegd. Daaruit blijkt dat dezelfde knelpunten blijven bestaan. Ook is een gevoeligheidsanalyse toegevoegd die ingaat op het gebruik van het verkeersmodel. Het MER uit 2022 maakte gebruik van het verkeersmodel uit 2017³. De aanvulling uit 2025 toont dat ook met berekeningen die gebaseerd zijn op het nieuwere verkeersmodel uit 2023, dezelfde knelpunten blijven bestaan. Daaruit is te concluderen dat het aantal knelpunten in alle gevallen gelijk is.

Verder stelt de aanvulling dat de omvang van de knelpunten groter wordt door gebruik van het nieuwe verkeersmodel en dat het probleemoplossend vermogen van de maatregelen daardoor afneemt. De aanvulling biedt hierbij geen kwantitatieve onderbouwing. Daardoor is het oplossend vermogen van de maatregelen niet op te maken uit de aanvulling. Dat is van belang om in te kunnen schatten of de voorgestelde maatregelen voldoende zijn om de knelpunten te verbeteren, dit geldt met name voor in Hazerswoude-Dorp. Deze zorg wordt versterkt door het referentiejaar van de verkeerscijfers, dat dichtbij de realisatie van het plan ligt.

De Commissie vindt het essentieel voor het besluit de omvang van de knelpunten op kwantitatieve wijze in beeld te brengen. Breng ook de mate waarin de maatregelen de knelpunten oplossen in beeld, voordat besloten wordt over het PIP. Daarmee wordt voor besluitvormers duidelijk hoe robuust de voorgestelde oplossingen zijn.

Verkeerscijfers op wegvakniveau

De Commissie constateert dat in de aanvulling en het PIP geen tabel is opgenomen met verkeerscijfers op wegvakniveau uit het nieuwere verkeersmodel. Daarom is het lastig te achterhalen waar de verschillen tussen het oude en nieuwe verkeersmodel zitten en welke gevolgen die verschillen hebben voor de omvang van de eerder signaleerde knelpunten en

³ RVMH 3.1. Het Regionaal Verkeers- en milieumodel Midden-Holland. Het meest actuele model is het RVMH 4.1 van augustus 2023.

maatregelen. De Commissie beveelt aan om een dergelijke tabel op te nemen en helder toe te lichten op welke manier de verschillen tussen de oude en nieuwe verkeerscijfers invloed hebben op de beoordeling, zoals opgenomen in het MER uit 2022.

Referentiejaar

Voor de verkeerscijfers is het jaar 2035 gebruikt. De huidige planning is om het plan in 2029 gerealiseerd te hebben. Die jaren liggen relatief dichtbij elkaar. Het effect van de maatregelen/robuustheid op de langere termijn is daarmee niet inzichtelijk en niet goed onderbouwd. Het akoestisch onderzoek van 31 januari 2025 is gebruikt in het PIP, niet in de aanvulling. Dat onderzoek (en dus het PIP) verwijst wel naar 2040.

2.2 Doelbereik en effecten

Eerdere advies

De Commissie adviseerde om het doelbereik en de effecten voor de aanpassingen in Hazerswoude-Dorp en de nieuwe weg langs Waddinxveen en Boskoop afzonderlijk in beeld te brengen. De milieueffecten voor de twee gebieden waren in het MER bij elkaar opgeteld, waardoor het niet duidelijk werd of lokaal de effecten positief of negatief waren. Omdat de varianten bij Hazerswoude-Dorp niet apart beoordeeld werden, was het niet duidelijk waarin deze varianten verschilden. Tot slot gaf de Commissie het advies om meer inzicht te geven in de samenhang van het PIP met maatregelen in het programma Beter Bereikbaar Gouwe.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de effecten van de varianten in Hazerswoude-Dorp apart weergegeven. Daardoor ontstaat al meer inzicht in de verschillen tussen de varianten. Ook wordt duidelijker dat die verschillen klein zijn.

De Commissie beveelt aan om samenvattende tabellen te maken waaruit alle beslisinformatie te halen is. Voor de maatregelen in Hazerswoude-Dorp laat nu tabel 3.3 de effecten zónder maatregelen zien, en tabel 3.4 de effecten mét maatregelen (zie ook figuur 1 van dit advies).⁴

De effecten waar geen maatregelen voor worden getroffen zijn in deze laatste tabel wit gelaten. Daardoor lijkt het in de tweede tabel alsof die effecten er niet toe doen. Voor de besluitvormer is het mogelijk niet helder dat die effecten gelijk blijven aan de eerste tabel. Door in één tabel voor alle aspecten te laten zien wat het resultaat is voor de effecten waar wel en waar geen maatregelen getroffen worden, staat de beslisinformatie bij elkaar. De Commissie beveelt aan om de beslisinformatie makkelijk toegankelijk te presenteren.

Beter Bereikbaar Gouwe

Het programma Beter Bereikbaar Gouw is stopgezet. Daarmee is het punt dat de Commissie hierover naar voren bracht over specifieke programma niet meer relevant. Wanneer er relevante infrastructurele ontwikkelingen in de omgeving zijn, die samenhangen met dit plan, geef dan bij het besluit de relatie daarmee aan.

⁴ In het aanvullingsrapport MER.

Aspect	X-Robuust	Alphense variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijk-ontsluitings-weg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
Verkeer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Geluid	0	0	+	+	+
Luchtkwaliteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Externe veiligheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gezondheid	-	-	-	-	-
Landschap	-	-	-	-	-
Cultuurhistorie	-	-	--	-	-
Archeologie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Aardkunde	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Recreatie	0	0	0	0	0
Ruimtegebruik	--	--	-	--	--
Natuur	-	-	-	-	-
Bodem	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Water	0	0	0	0	0
Duurzaamheid	-	-	-	-	-
Klimaat	-	-	-	-	-

Figuur 1: effecten van varianten in Hazerswoude-Dorp na mitigerende maatregelen waarin voor aspecten waar geen mitigerende maatregelen zijn opgenomen 'niet van toepassing' is genoteerd (bron: tabel 3.4 aanvullingsrapport MER).

2.3 Leefbaarheid, geluid en trillingen

Eerdere advies

De Commissie adviseerde het effect van de varianten in Hazerswoude-Dorp in beeld te brengen en het onderzoek naar mogelijke geluidmaatregelen verder uit te werken. Om voldoende informatie voor de besluitvormers te geven was het ook noodzakelijk om de effecten van de varianten hier goed aan te geven.

Aanvulling

De Commissie merkt op dat in praktijk de geluidbelasting minder zal afnemen dan de berekende resultaten suggereren. De eerste reden daarvoor is dat de feitelijke geluidbelasting minder afneemt dan de berekende. Voor geluid zijn enkele 'plussen' te zien in Hazerswoude-Dorp. De Commissie wijst erop dat deze plussen onder andere het gevolg zijn van de op dit wegvak toe te passen snelheidsverlaging maar ook het resultaat is van de toepassing van de rekenregel in het kader van de oude verwachting van het in de toekomst stiller worden van het wegverkeer.⁵ Hiernaast zijn bij kruisingen en bij rotondes ook wel hinderlijke verhoogde geluidspieken aan de orde door het afremmen en optrekken, waar in de rekenmethode zeer beperkt of geen rekening mee wordt gehouden.

⁵ Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder. In de Wgh is bepaald in artikel 110g dat op de berekende resultaten een aftrek toegepast mag worden. De reden hiertoe is de verwachting dat in de toekomst de geluidemissie van het verkeer zal afnemen. De hoogte van de aftrek hangt af van de rijsnelheid en de hoogte van deze aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012). De toe te passen aftrek bedraagt: 1) 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en 2) 5 dB voor de overige wegen.

De tweede reden is dat de maatregel van stil asfalt niet lang effectief is op kruispunten. Stil asfalt wordt als maatregel gepresenteerd in de aanvulling. Volgens de aanvulling leidt dit tot een afname van circa 2 dB. Echter, zoals ook in het akoestisch onderzoek is beschreven, is een wegdekverharding van stil asfalt meer kwetsbaar voor het wringen van verkeer in bochten dan standaard dicht asfaltbeton. Stil asfalt werkt op kruispunten vaak niet lang omdat er sprake is van afremmend en optrekkend verkeer. Verouderd stil asfaltbeton is op termijn vervolgens nog eens lawaaiëriger dan standaard dicht asfaltbeton.

Op basis daarvan concludeert de Commissie dat de geluidssituatie voor de omwonenden van dit wegvak (langs de rotonde ten zuiden van de Dorpsstraat) en de beleving voor het gemiddelde (equivalente) geluidsniveau slechts beperkt zal verbeteren, terwijl de tabel een positief effect suggereert.

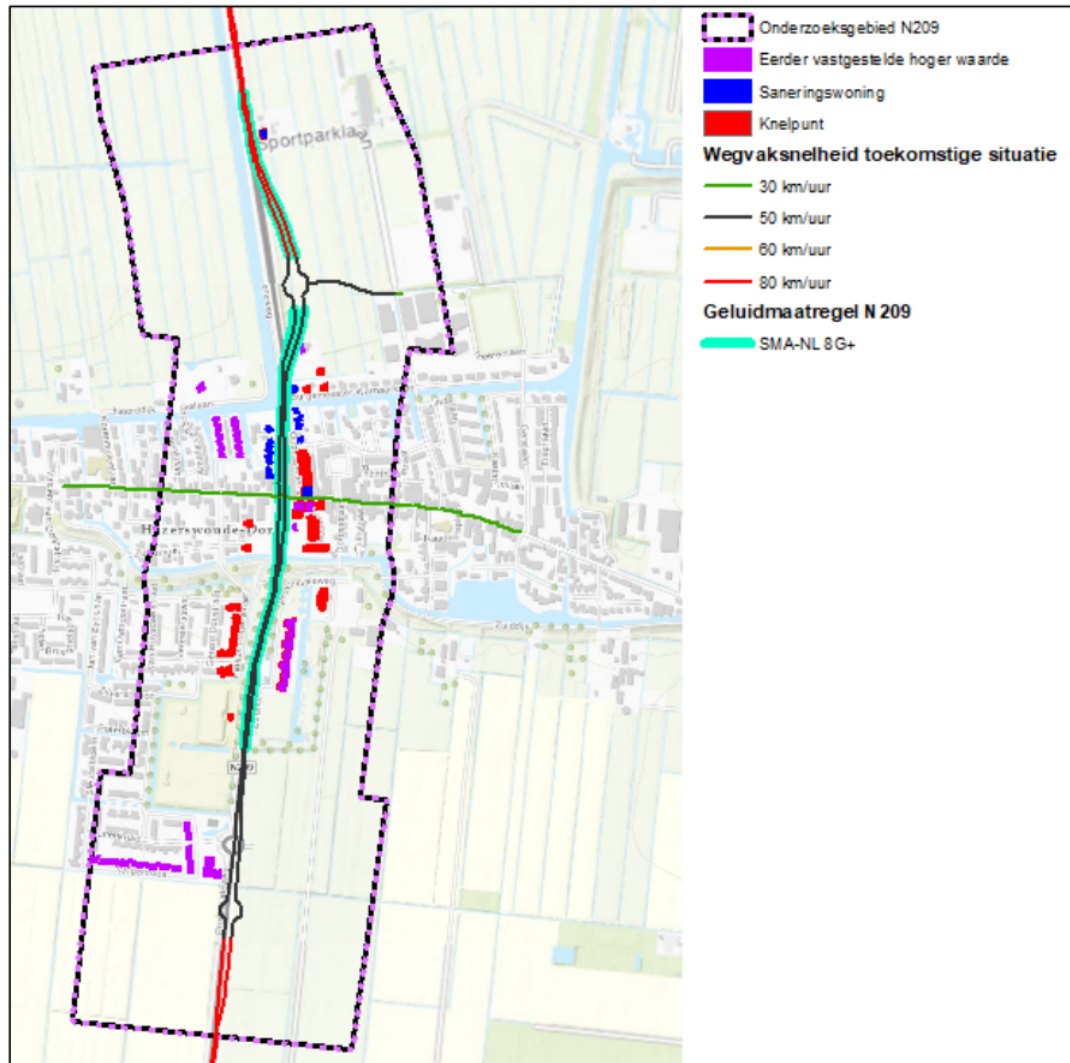
De Commissie vindt het essentieel voor het besluit dat voorafgaand aan het besluit de geluidbelasting zonder rekenkundige aftrek getoond wordt voor Hazerswoude-Dorp en dat naast stil asfalt andere maatregelen gepresenteerd worden, omdat deze maatregel niet lang effectief is. Daarmee komt mogelijk de noodzaak voor andere mitigerende maatregelen in beeld.

Gevolgen leefbaarheid beter presenteren

Een aantal woningen in het projectgebied kent een geluidsbelasting boven 60 dB en een aantal boven de 65 dB. Dat leidt tot leefbaarheidsknelpunten met name in Hazerswoude-Dorp en de Verlengde Beethovenlaan. Alleen de woningen en bestemmingen met overschrijdingen zijn weergegeven (zie figuur 2 van dit advies). Dit is verplichte en nuttige informatie voor de vergunningverlening, echter om de gevolgen op leefbaarheid in beeld te krijgen is een totaalbeeld van de effecten nodig. Hiervoor beveelt de Commissie aan om voor alle woningen en geluidgevoelige bestemmingen de hoogte van de geluidbelasting weer te geven. Deze informatie is wel te verzamelen uit de documenten, maar is niet overzichtelijk gepresenteerd. Daardoor is het lastig om na te gaan voor welke groepen de leefbaarheid veranderd en in welke mate. De Commissie beveelt daarom aan om de presentatie van de gegevens te verbeteren en detailafbeeldingen toe te voegen met geluidscontouren voor de knelpunten.

Trillingen

De situatie ten aanzien van trillingen van woningen en andere gevoelige objecten is in algemene zin onderzocht. We praten echter over een gebied met van oorsprong veenachtig lagen. In het gebied is vooralsnog geen bestaand probleem met trillingen bekend terwijl er relatief veel vrachtverkeer en landbouwverkeer rijdt. De Commissie beveelt aan om hier steekproefsgewijs inventariseerde trillingsmetingen uit te voeren om nader inzicht te verkrijgen.



Figuur 2: onderzoeksgebied in Hazerswoude-Dorp met de saneringswoningen (blauw), de woningen waarvoor al eerder een hogere waarde is vastgesteld (paars), de knelpunten zonder het effect van geluidmaatregelen (rood), de locatie waar geluidsarm asfalt wordt geadviseerd (felgroene lijn). Bron: Figuur 4.2e uit B05 PIP Akoestisch onderzoek N207 Zuid 2025).

2.4 Stikstof

Eerdere advies

Het MER bevatte nog geen informatie over stikstof.

Aanvulling

In de aanvulling is de stikstofparagraaf stapsgewijs en zorgvuldig aangepakt. Zo gaat de aanvulling in op effecten van stikstofdepositie op grotere afstand van het plangebied. De aanvulling bevat een voortoets en Passende beoordeling⁶. In de AERIUS-berekeningen wordt

⁶ De Passende beoordeling is te vinden in bijlage 14 in het Aanvullingsrapport MER.

uitgegaan van 'intern salderen'⁷ met het bestaande verkeer op het wegennet en bemesting op percelen waarop het agrarisch gebruik als gevolg van de aanleg van de weg wegvalt. Omdat intern salderen wordt beschouwd⁸ als een mitigerende maatregel is voor het project een natuurvergunning vereist. Ook geldt een aantal juridische voorwaarden voor de inzet van deze maatregel.⁹ Terecht is daarom in de voortoets geconstateerd dat een Passende beoordeling nodig is.

Het project leidt na interne saldering tot een kleine toename van stikstofdepositie in twee Natura 2000-gebieden (Meijendel & Berkheide en Uiterwaarden Lek, waar sprake is van een (naderend) overbelaste situatie door stikstof) en een kleine afname in vier andere Natura 2000-gebieden. De gevolgen van de toenames zijn ecologisch beoordeeld in een Passende beoordeling. Daaruit blijkt dat de kleine toenames (na intern salderen) niet leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze Natura 2000-gebieden.

De Passende beoordeling gaat in paragraaf 3.2.2 in op het additionaliteitsvereiste om te onderbouwen dat intern salderen voor dit project ingezet kan worden. Daarvoor is beoordeeld of de bestaande stikstofemissies waarmee wordt gesaldeerd al dan niet ingezet zouden kunnen worden als passende maatregel voor stikstofreductie. De Passende beoordeling stelt dat het gebruik van de emissies van het bestaande wegverkeer als passende maatregel niet realistisch en doelmatig is. Ook het wegnemen van bemesting op de voor saldering gebruikte percelen is niet doelmatig. Deze percelen liggen op grote afstand van Natura 2000-gebieden en leveren een zeer beperkte bijdrage aan de depositie in deze gebieden, waardoor het volgens de Passende beoordeling zeer onaannemelijk is dat de provincie deze percelen zou uitkopen als passende maatregel. Daarmee wordt onderbouwd dat het gebruik van bestaand verkeer en bemeste percelen voor saldering additioneel is. De additionaliteitstoets is voor de Commissie navolgbaar en lijkt volledig, voor zover dat te beoordelen is zonder vastgesteld beleid in een veld dat sterk in beweging is.

⁷ De bestaande natuurtoestemming(en) in het plangebied van de N207 Zuid worden als referentiesituatie gehanteerd. Deze vervallen noodzakelijkerwijs door de aanleg van de weg. De stikstofgevolgen van het nieuwe project worden daartegen weggestreept.

⁸ ABRvS 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4923.

⁹ (1) De verwachte voordelen van de mitigerende maatregel moeten vaststaan bij de Passende beoordeling, (2) een dubbele inzet van de referentiesituatie moet voorkomen worden en (3) salderen mag alleen als de maatregel niet ook nodig is om Natura 2000-gebieden te behouden, herstellen, uit te breiden of verbeteren. Zie de genoemde uitspraak van de Afdeling.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Merel van de Graaff

drs. Reinoud Kleijberg

Hans J.A. van Leeuwen BSc

Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

Annemie Burger (voorzitter)

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en bestemmingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Dit project valt onder de regelgeving van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024). Voor deze procedure volgt daarom nog uit [onderdelen C en D van de bijlage bij het voormalige Besluit milieueffectrapportage](#) dat een MER vereist is. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C1.2, "aanleg van een autoweg". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling onderzocht moeten worden. Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluiten

Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland voor het PIP en gemeenteraad van Alpen aan den Rijn voor het bestemmingsplan in Hazerswoude-Dorp.

Initiatiefnemer besluiten

Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen.

Bevoegd gezag mer-procedure

Provincie Zuid-Holland.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft bij het voorlopige advies alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag in de zienswijzetermijn had ontvangen. Ze heeft ze in haar voorlopig advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer [3667](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl

