



Ruimte. Mensen. Toekomst.

Inpassingsplan N207 Zuid

Provincie Zuid-Holland

Vastgesteld



BRO

| a movares
company

projectnaam
Inpassingsplan N207 Zuid

datum
30 april 2025

projectnummer
P01260

IMRO-identificatienummer
**NL.IMRO.9928.DOSx2017x0005372IP-
VA01**

opdrachtgever
Provincie Zuid-Holland

Concept
12 september 2022

Ontwerp
31 mei 2023

Vaststelling
31 maart 2025

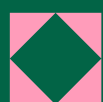
BRO
projectleider
JvdA

projectteam
MvD, CVe, HVI

bron kapt
BRO

review
MvDn

Willemsplein 2
5211 AK 's-Hertogenbosch
+31 (0)73 208 91 55
info@bro.nl
www.bro.nl



BRO

a movares
company

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Achtergrond	10
1.3	Historie N207 Zuid	12
1.4	Gezamenlijke opgave	16
1.5	Coördinatieregeling	17
1.6	Waar staan we nu?	18
1.7	Ligging en begrenzing plangebied PIP	19
1.8	Ligging en begrenzing plangebied bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp'	22
1.9	Vigerende ruimtelijke plannen	22
1.10	Leeswijzer	23
2	Huidige situatie	24
2.1	Inleiding	24
2.2	Historische ontwikkeling	24
2.3	Knelpunten en ambities	26
3	Planbeschrijving	29
3.1	Inleiding	29
3.2	Totaalbeeld voorkeursvariant	29
3.3	Motivering voorkeursvariant	31
3.4	Ruimtelijke maatregelen voorkeursvariant	37
3.4.1	Hazerswoude-Dorp	37
3.4.2	Bentwoudlaan	44
3.4.3	Verlengde Bentwoudlaan	45
3.4.4	Verlengde Beethovenlaan	48
3.4.5	Ecologische verbindingzone en natuurvriendelijke oever (aan de westzijde van de Bentwoudlaan)	49
4	Landschappelijke inpassing van de ruimtelijke maatregelen	52
4.1	Inleiding	52
4.2	Landschapsplan Hazerswoude-Dorp	52
4.3	Landschapsplan (Verlengde) Bentwoudlaan	55
5	Milieueffectrapportage	58
5.1	Inleiding en procedure	58
5.2	Het MER	60
5.2.1	Inleiding	60
5.2.2	Doelbereik van de varianten Project N207 Zuid	61
5.2.3	Milieueffecten voor het hele studiegebied	63
5.2.4	Milieueffecten in Hazerswoude-Dorp	65
5.2.5	Mitigerende en compenserende maatregelen	74
5.3	Ingebrachte zienswijzen op het MER	76
5.4	Toetsingsadvies en aanbevelingen Commissie m.e.r.	76

6	Beleidskader	78
6.1	Inleiding	78
6.2	Nationaal beleid	78
6.2.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	78
6.2.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	79
6.2.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	79
6.2.4	Duurzaam veilig verkeer	80
6.2.5	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport	81
6.3	Provinciaal beleid	82
6.3.1	Omgevingsbeleid Provincie Zuid-Holland	82
6.3.2	Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland	85
6.3.3	Visie Ruimte en Mobiliteit	97
6.3.4	Beleidsvisie Groen	98
6.3.5	Perspectief Toerisme Zuid-Holland 2030	99
6.3.6	Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2017-2020	100
6.4	Regionaal beleid	101
6.4.1	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan	101
6.4.2	Gebiedsprofielen Bentwoud Rottemeren Zuidplas, Greenport Boskoop, Wijk en Wouden	102
6.4.3	Bentwoud groeit verder; kwaliteitskader voor de doorontwikkeling na 2016	103
6.5	Gemeentelijk beleid Alphen aan den Rijn	104
6.5.1	Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031, 'De Stad van Morgen'	104
6.5.2	Omgevingsvisie Alphen aan den Rijn 2021: "Groene gemeente met lef"	104
6.5.3	Intergemeentelijke structuurvisie Greenport Regio Boskoop	105
6.5.4	Structuurvisie Verkeer en Vervoer	106
6.5.5	Welstandsnota Alpen aan den Rijn	107
6.5.6	Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn	107
6.5.7	Duurzaamheidsprogramma 2021-2030 Alphen aan den Rijn	108
6.5.8	Gebiedsvisies 7 dorpen	109
6.5.9	Visiedocument openbare ruimte; De Alphense Lijn	109
6.5.10	Actieprogramma Duurzaamheid 2017-2020 "Duurzaamheidshoofdstad van het Groene Hart"	110
6.5.11	Bestemmingsplan en beheersverordening Cultuurhistorie	110
6.6	Gemeentelijk beleid Waddinxveen	111
6.6.1	Structuurvisie Waddinxveen 2030	111
6.6.2	Beleidsnota groenstructuur en groenbeleid	112
6.6.3	Mobiliteitsplan Waddinxveen 2013-2020	113
6.6.4	Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (2006)	113
6.6.5	Duurzaamheidsvisie 2015-2025	114
6.6.6	Welstandsnota Waddinxveen 2015	114
7	Planologische en milieu hygiënische aspecten	115
7.1	Inleiding	115
7.2	Verkeer en vervoer	115
7.2.1	MER-achtergrondrapport Verkeer en Vervoer	116
7.2.2	Varianten voor Hazerswoude-Dorp, Verkeerskundig onderzoek naar de passage N209	122
7.2.3	Verkeersveiligheid Hazerswoude-Dorp	124
7.3	Leefbaarheid	124
7.3.1	Geluid	125
7.3.2	Luchtkwaliteit	133
7.3.3	Externe veiligheid	136
7.3.4	Gezondheid	140
7.3.5	Trillingen	142
7.3.6	Ontploffbare oorlogsresten	144
7.4	Ruimtelijke kwaliteit	144
7.4.1	Landschap	144

7.4.2	Cultuurhistorie	145
7.4.3	Archeologie	147
7.4.4	Aardkundige waarden	152
7.4.5	Recreatie	155
7.4.6	Ruimtegebruik	163
7.4.7	Natuur	166
7.4.8	Bodem	183
7.4.9	Water	184
7.4.10	Duurzaamheid en klimaat	192
7.4.11	Stikstofdepositie in Natura-2000 gebieden	193
8	Juridische opzet	197
8.1	Uitgangspunten	197
8.1.1	Inpassingsplan	197
8.1.2	Uitsluitingstermijn	197
8.1.3	Handhaving	197
8.2	Algemeen	197
8.3	Plansystematiek	198
8.4	Toelichting op de regels	199
9	Economische uitvoerbaarheid	204
9.1	Inleiding	204
9.2	Exploitatieplan	204
9.3	Financiële uitvoerbaarheid	204
9.4	Verwerving	204
10	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	205
10.1	Inleiding	205
10.2	Betrekken omgeving in voorbereidingsfase	205
10.3	Reacties vooroverleg	206
10.4	Zienswijzen	206
10.5	Advies Commissie voor de milieueffectrapportage	206
10.6	Vaststelling PIP	206

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1:	Landschapsplan Hazerswoude-Dorp
Bijlage 2:	Landschapsplan Bentwoudlaan
Bijlage 3:	MER (deel A en B) achtergrondrapport MER Geluid en -Luchtkwaliteit
Bijlage 4:	Achtergrondrapport MER Verkeer en vervoer
Bijlage 5:	PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï
Bijlage 6:	PIP Luchtkwaliteitsonderzoek
Bijlage 7:	Achtergrondrapport MER Externe Veiligheid
Bijlage 8:	Achtergrondrapport MER Gezondheid
Bijlage 9:	PIP Rapport Trillingen
Bijlage 10:	Advies niet-gesprongen explosieven Omgevingsdienst Midden-Holland
Bijlage 11:	Achtergrondrapport MER Landschap & Cultuurhistorie
Bijlage 12:	Achtergrondrapportage Archeologie
Bijlage 13:	Achtergrondrapport MER Aardkundige waarden
Bijlage 14:	Achtergrondrapport MER Recreatie & Ruimtegebruik
Bijlage 15:	Achtergrondrapport MER Natuur en diverse ecologische rapportages
Bijlage 16:	PIP Compensatieplan Natuur
Bijlage 17:	Achtergrondrapport MER Bodem

Bijlage 18: Achtergrondrapport MER Water
Bijlage 19: Waterhuishoudkundig plan N207
Bijlage 20: Achtergrondrapport MER Klimaat en Duurzaamheid
Bijlage 21: Varianten voor Hazerswoude-Dorp
Bijlage 22: Akoestisch onderzoek t.b.v. recreatiecompensatie
Bijlage 23: Verslag informatieavond
Bijlage 24: Nota vooroverleg
Bijlage 25: Overzicht mitigerende maatregelen
Bijlage 26: Achtergrondrapport MER MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
Bijlage 27: Samenvatting Milieueffectrapport N207-Zuid
Bijlage 28: Voorlopig Advies Commissie m.e.r.
Bijlage 29: Aanvullingsrapport MER
Bijlage 30: Nota van Beantwoording zienswijzen
Bijlage 31: Memo 'Verkeersveiligheid Hazerswoude-Dorp'
Bijlage 32: Cultuurhistorische waarden N207 Zuid Alphen aan den Rijn
Bijlage 33: Gebundelde natuuronderzoeken 2023

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De N207 is de langste provinciale weg in Zuid-Holland en loopt van Bergambacht in het zuiden tot Hillegom in het noorden. De corridor N207 ligt midden in het Groene Hart van de Randstad, ingeklemd tussen de Zuidvleugel en de Noordvleugel van de Randstad. Het gebied kenmerkt zich door een complexe en diverse structuur van open ruimtes, intensieve bebouwing, (zware) bedrijvigheid, waterwegen, land- en tuinbouw en verkeersinfrastructuur op verschillende schaalniveaus. Door de ligging van het gebied binnen een ring van steden en snelwegen treedt er op de wegen van de corridor ook doorgaand verkeer op. Al jaren is sprake van een overbelaste situatie en verkeersproblematiek op de N207 die uitstraling heeft op de gehele corridor. De provincie Zuid-Holland streeft naar een adequaat en evenwichtig verkeerssysteem binnen de corridor N207. Hier ligt ook een belangrijke relatie met de verkeersafwikkeling op het omringende hoofdwegennet in de Zuidvleugel. Verbetering van de infrastructuur kan worden gezien als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling. De verschillende functies in deze ontwikkeling, zoals wonen, werken, groen, water en infrastructuur moeten integraal opgepakt worden en elkaar versterken.

Naast de behandeling van de problematiek op corridorniveau worden binnen de corridor drie delen onderscheiden waarbinnen duidelijk verschillende verkeersproblematiek optreedt. Ook de N207 speelt binnen deze delen op verschillende wijze in de verkeersproblematiek mee. De drie delen zijn:

- Noord: hier speelt met name de capaciteitsvraag van de N207. De grote verkeersstroom levert knelpunten op in de doorstroming.
- Midden: aan de westzijde van Alphen aan den Rijn, bij Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk, maar ook op doorgaande routes door Alphen aan den Rijn treden knelpunten op in de ontsluitingsstructuur, die onder meer voor leefbaarheidsproblemen zorgen.
- Zuid: hier is sprake van een ruimtelijk complex en intensief gebruikt gebied. Er ontstaan knelpunten in de verkeersstructuur en leefbaarheid in het gebied rond Waddinxveen/ Boskoop en rond Hazerswoude-Dorp.

Voor de verbetering van de verkeerssituatie in de deelgebieden 'noord' en 'midden' zijn reeds plannen gemaakt en maatregelen uitgevoerd. Voor het deelgebied 'zuid' is dat nog niet het geval. Het verkeer in deelgebied 'zuid' kampt met een structuurprobleem: de woonkernen en bedrijven in Boskoop en Waddinxveen liggen grotendeels aan de westkant van de Gouwe, terwijl de N207 aan de oostzijde van de rivier ligt. De enige verbindingen over de Gouwe zijn de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen. Daarom rijdt veel verkeer via deze hefbruggen en de hefbruggen gaan regelmatig open met als resultaat regelmatig opstoppen en knelpunten. Daarnaast groeit de (vracht)verkeersstroom binnen Greenport Boskoop en bestaan er knelpunten op het Noordeinde in Waddinxveen en op de N209 in Hazerswoude-Dorp. Deze situatie heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid, de doorstroming en de leefbaarheid in dit deelgebied.

De betrokken gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen beseffen dat er maatregelen noodzakelijk zijn om de situatie te verbeteren. Zij hebben daarom de handen ineengeslagen en samen met de provincie Zuid-Holland een programma ontwikkeld (N207 Zuid) met tot doel een betere kwaliteit van de leefomgeving en een veilige en bereikbare regio te realiseren. Bij de uitvoering van het project is veel aandacht voor een vergroting van de beleving van het gebied. Ook dit draagt immers bij aan

een betere leefbaarheid. Ruimtelijke kwaliteit vormt daarom in de plannen een belangrijk uitgangspunt, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar het versterken van de huidige kenmerken en kwaliteiten van het gebied, onder meer de cultuurhistorische waarden. Door deze insteek van het proces wordt ook de kans geboden om de samenhang tussen de aanwezige kwaliteiten - en daarmee de eigenheid van het gebied - te herstellen en verder vorm te geven of te versterken.

Maatregelen aan de verkeersstructuur zijn onvermijdelijk om het gebied een aantrekkelijk en leefbaar gebied te houden. Zonder het treffen van maatregelen raken de wegen meer en meer verstopt. Door de knelpunten nu gezamenlijk aan te pakken en tegelijkertijd kansen aan te grijpen op het gebied van ecologie, water en recreatie, ontstaat een win-winsituatie waar de bewoners, bedrijven en gebruikers van het gebied van kunnen profiteren.

Het project N207 Zuid bestaat uit een pakket maatregelen waarbij op verschillende plaatsen in het gebied ruimtelijke ingrepen zijn voorzien. Deze zijn niet allemaal te realiseren op grond van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Vandaar dat een nieuw juridisch-planologisch kader noodzakelijk is om de maatregelen uit te kunnen voeren. In dit geval betreft het een bestemmingsplan dat vanwege het provinciale en gemeentelijk belang van de wegen en de ligging in meerdere gemeenten wordt voorbereid en vastgesteld door de provincie Zuid-Holland, ofwel een provinciaal inpassingsplan (PIP). Voor enkele specifieke verkeersmaatregelen in Hazerswoude-Dorp wordt een bestemmingsplan vastgesteld door gemeente Alphen aan den Rijn (zie paragraaf 1.4) Na vaststelling van het PIP is het benodigd juridisch-planologisch kader aanwezig om de noodzakelijke omgevingsvergunningen voor de uitvoering van de werkzaamheden te kunnen verlenen. De procedure van sommige omgevingsvergunningen zullen gecoördineerd worden met de procedure van dit PIP (zie ook paragraaf 1.5).

In figuur 1.1 wordt de globale ligging van de corridor N207 alsmede een uitsnede van deelgebied 'zuid' weergegeven.



Figuur 1.1. (links) Topografische weergave van de globale ligging van de corridor N207. De corridor is met de witte stip-pellijn omlijnd en opgedeeld in 'Noord', 'Midden' en 'Zuid'.

Figuur 1.2. (onder) Ingezoomd op deelgebied 'zuid'. De rijks- en provinciale infra-structuur nabij de Greenport Boskoop en de plaatsen Alphen aan den Rijn, Hazerswoude-Dorp, Boskoop en Waddinxveen is hierop weergegeven.



1.2 Achtergrond

De plannen omtrent de ontwikkeling van de gehele N207 corridor lopen sinds 2005. Via diverse fases van besluitvorming en overlegmomenten is uiteindelijk het voorstel voor de N207 Zuid tot stand gekomen zoals dat nu voorligt. Een uitgebreide beschrijving van de historie is opgenomen in paragraaf 1.3.

Uitdagingen N207 Zuid

Verkeersstudies geven aan dat het verkeer in de regio rondom de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Gouda de komende jaren toeneemt. Deze toename is mede het gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen die ertoe leiden dat er méér verkeer over de N207 gaat rijden, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van het ITC-terrein (International Trade Centre) en PCT-terrein (Potplant- Containerteelt) aan de westzijde van de kern van Boskoop, de nieuwe woonwijk de Triangel en het glastuingebied Glasparel+ in Waddinxveen. Dit zorgt voor leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen op deze wegen en in de dorpen in deze regio. Daarnaast kampt het verkeer in de regio met een structuurprobleem: de woonkernen en bedrijven in Boskoop en Waddinxveen liggen grotendeels aan de westkant van de Gouwe terwijl de N207 aan de oostzijde van rivier ligt. De enige verbindingen over de Gouwe zijn de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen en daarom rijdt veel verkeer via de deze hefbruggen.

Verkeer Waddinxveen naar noordwesten

De doorgaande route vanaf de A12 naar het noordwesten voert nu nog via de route Noordeinde (N455) / door de kern van Waddinxveen, Zijde en Roemer (Hazerswoude-Dorp / Boskoop). De verkeersdruk is hier hoog in relatie tot de woonfunctie van de weg, daarnaast kunnen de kruispunten en het tussenliggende wegvak het verkeer niet goed verwerken

Bereikbaarheid Greenport

De Greenport Boskoop, - het tuinbouwgebied tussen Alphen aan den Rijn en Gouda - is van grote internationale betekenis voor de boom- en sierteelt. De Nederlandse boomteelt beslaat circa 40% van de wereldmarkt, 30% daarvan wordt verhandeld via Boskoop en blijft in ontwikkeling door uitbreiding van het ITC-terrein en PCT-terrein. De boomkwekerijen en teeltbedrijven in de Greenport voeren daarnaast veel onderlinge handel. Dat maakt de (vracht)verkeersstroom binnen de Greenport relatief groot. Vanuit het westelijk deel van de Greenport moet bijna al dit verkeer over de Zijde in Boskoop om via provinciale wegen naar de snelweg te komen. De Zijde is ook de enige verbinding tussen het westelijk en oostelijk deel van de Greenport. De Zijde is echter druk en niet geschikt voor zulke hoeveelheden (vracht)verkeer: de weg is smal en er liggen veel woningen langs. Bovendien lopen er meerdere zebrapaden en een spoorwegovergang overheen. Deze belemmeren een goede doorstroming.

Drukke Hazerswoude-Dorp

In Hazerswoude-Dorp vormt de N209 een barrière tussen het oosten en westen van de kern. De drukke weg zorgt voor geluidsoverlast en onoverzichtelijke, onveilige verkeerssituaties. Dit geldt met name voor het hart van het dorp: op het kruispunt Dorpsstraat-N209 en het gebied tussen het kruispunt en de brug in het noorden. Het kruispunt verbindt beide zijden van het dorp en is de enige mogelijkheid om zowel vanuit de oostkant als vanuit de westkant van Hazerswoude-Dorp op de N209 te komen. Op dit moment zit het kruispunt aan het maximum van de hoeveelheid verkeer die er overheen

kan. Verder zijn de aansluitingen van de N209 op de Burgemeester Warnarkade en de Katjesweg onveilig.

Ruimtelijke opgaven N207 Zuid

Er gaat veel verkeer door de kernen van Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen. Hierdoor staat daar de leefomgevingskwaliteit onder druk. Verder zijn er in de huidige situatie – of ontstaan er in de toekomst – knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid van bestaande woon-, werk- en recreatiegebieden. Daarnaast is de capaciteit van het huidige wegennet onvoldoende om de ambities op het gebied van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Het gaat hierbij onder meer om de ontwikkeling van het ITC-terrein en PCT-terrein) aan de westzijde van de kern van Boskoop, de nieuwe woonwijk de Triangel en het glastuingebied Glasparel+ in Waddinxveen. Verder kan de recreatieve infrastructuur van en naar het openlucht recreatieterrein het Bentwoud verbeterd worden. Aandacht vraagt onder andere de samenhang van de onderdelen van het Bentwoud, de entree van Boskoop en de entree van het Bentwoud, de recreatieve dooradering van het gebied en de aansluiting op bestaande recreatieve routes/voorzieningen en bijbehorende parkeerplaats.

In de regio rond het plangebied bevinden zich meerdere ecologisch waardevolle gebieden. Ten noorden van het plangebied bevindt zich bijvoorbeeld een Natura 2000 gebied, De Wilck. Daarnaast bevinden zich meerdere gebieden die onder het Natuurnetwerk Nederland vallen in de buurt van het project. De ecologische waarden in het gebied kunnen versterkt worden.

Concrete maatregelen

Het project N207 Zuid omvat de aanleg c.q. aanpassing (van noord naar zuid) van de volgende concrete maatregelen (voor een kaart waarop al deze maatregelen staan wordt verwezen naar figuur 3.1):

1. Een nieuwe rotonde aan de noordzijde van Hazerswoude-Dorp met een verbinding naar het schooneiland en een fietsviaduct over de N209.
2. De aansluitingen Katjesweg en Burgemeester Warnarkade op de N209: deze worden opgeheven. De Katjesweg wordt bereikbaar via de nieuwe rotonde N209 en een nieuw aan te leggen weg parallel aan de Sportparklaan. De Burgemeester Warnarkade wordt indirect ontsloten via de nieuwe rotonde en niet meer richting de Dorpsstraat.
3. Een wijziging van de kruising N209-Dorpsstraat.
4. Een verbreding van de N209 in Hazerswoude-Dorp nabij de zuidelijke rotonde Weidelanden, hier wordt een extra rijstrook van zuid naar noord aangelegd.
5. Het naar het zuiden verleggen van de Rtonde Weidelanden in Hazerswoude-Dorp. Deze rotonde wordt aangesloten op een nieuw aan te leggen westelijke ontsluitingsweg.
6. Een nieuwe gebiedsontsluitingsweg ten westen van Boskoop en Waddinxveen: de (Verlengde) Bentwoudlaan.
7. Een nieuwe rotonde die de Hoogeveenseweg met de Verlengde Bentwoudlaan verbindt.
8. Een aansluiting op de meerstreksrotonde voor een mogelijke parkeerplaats voor het Recreatie Concentratiepunt (RCP) in het Bentwoud.
9. Een grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan ter hoogte van het Bentwoud.
10. Een recreatieve passage over de Verlengde Bentwoudlaan ter hoogte van het Bentwoud, inclusief de aanleg van recreatieve paden in het Bentwoud plus een aansluiting op de Sportlaan.

11. Een fietspad en struinp pad vanaf het Noordeinde in Boskoop, langs de Maaltocht naar het Bentwoud, inclusief een natuurvriendelijke oever langs de Maaltocht.
12. Een nieuwe verbinding (Verlengde Beethovenlaan) tussen de Verlengde Bentwoudlaan en de Noordeinde/Beethovenlaan, inclusief een brug over de Eerste Tocht.
13. Een nieuw fietspad vanaf het Schravenwildertpad evenwijdig aan de Kleikade tot aan de Onderweg. Dit fietspad kruist de Bentwoudlaan met een fietsviaduct.
14. Een ecologische verbindingszone (EVZ) langs de Bentwoudlaan en de Kleikade.

De maatregelen van de N207 Zuid strekken zich uit over meerdere gemeenten: Alphen aan den Rijn en Waddinxveen. De binnen deze gemeenten geldende bestemmingsplannen laten de realisatie van de meeste maatregelen niet toe. Het volgen van een juridisch planologische procedure is noodzakelijk om de realisatie mogelijk te maken.

De gemeente Waddinxveen heeft begin 2018 het bestemmingsplan Vredenburglaan vastgesteld en de Vredenburglaan is reeds aangelegd en in gebruik genomen. Deze nieuwe weg maakt geen onderdeel uit van dit PIP, maar vormt wel een belangrijke schakel tussen de aan te leggen Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan met de A12.

1.3 Historie N207 Zuid

Corridorstudie en gebiedsverkenning

De provincie Zuid-Holland heeft in 2005 de langetermijnstudie voor de N207 opgestart. Deze studie kijkt naar de "corridor" in de vierhoek Gouda, Leiden, Leimuiden, Bodegraven. In 2006 heeft de provincie Zuid-Holland de Corridorstudie N207 opgesteld die aan de basis ligt van het verdere proces. Hierin werd geconcludeerd dat er tussen Waddinxveen en Alphen aan den Rijn een structuurprobleem is: de woonkernen en bedrijven zijn grotendeels aan de westzijde van de Gouwe gelegen, terwijl de N207 aan de oostzijde van de Gouwe ligt. De enige verbindingen over de Gouwe zijn de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen en daarom rijdt veel verkeer via de deze hefbruggen. De toekomstige ontwikkelingen in Boskoop (PCT-terrein) en Waddinxveen (woongebied Triangel en bedrijven/glastuinbouw-landschap Glaspapel+) versterken dit probleem. In 2010 is specifiek ingezoomd op de problematiek in deelgebied zuid. De Verkenning N207 Zuid uit 2010 heeft ertoe geleid dat gemeenten Waddinxveen, Boskoop en Rijnwoude (na 2014 behoren Boskoop en Rijnwoude tot de fusiegemeente Alphen aan den Rijn) in een bestuurlijke brief de Provincie verzochten de ontwikkeling van de Bentwoudlaan (tussen A12 en Hoogeveenseweg) en een oplossing voor de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp prioriteit te geven.

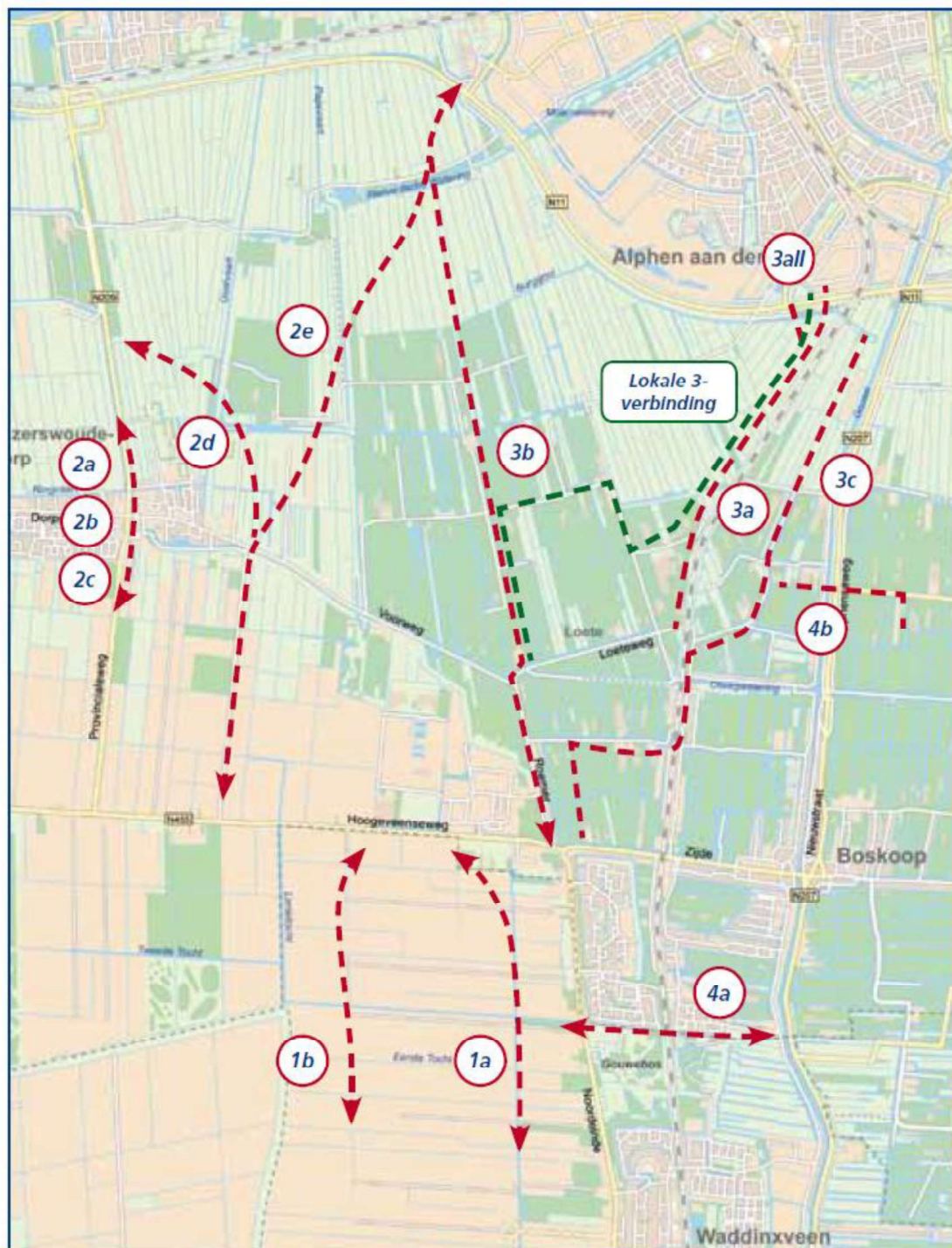
Quick Scan N207 Zuid

In 2013 zijn diverse oplosrichtingen nader onderzocht in de Quick Scan N207 Zuid. Er zijn in totaal veertien varianten en vijf combinaties van deze varianten onderzocht, waaronder drie varianten, die zijn ingebracht door raadsleden / bewoners / bedrijven (zie ook figuur 1.3).

De gezamenlijke besluitvorming bij provincie en gemeenten over de eindrapportage van de Quick Scan heeft 5 alternatieven opgeleverd:

- Verlengde Bentwoudlaan (variant 1a).
- Verdiepte weg of open tunnelbak door Hazerswoude-Dorp (variant 2b).
- Randweg om Hazerswoude (variant 2d).

- Lokale ontsluiting Greenport-Boskoop - N11 westelijk van het spoor (variant 3a).
- Lokale ontsluiting Greenport-Boskoop - N11 oostelijk van het spoor (variant 3c).
-



Figuur 1.3 Varianten Quickscan N207 Zuid

Vredenburglaan/Bentwoudlaan

Begin 2015 zijn de laatste afspraken gemaakt en bevestigd met de gemeente Waddinxveen ten aanzien van de aanleg van de nieuwe provinciale wegen Vredenburglaan en de Bentwoudlaan fase 1

en de nieuwe gemeentelijke weg de Verlengde Beethovenlaan met bijbehorende verantwoordelijkheden, afstemming, risicoverdeling en nog nader uit te werken overeenkomsten voor planschade en overdracht van wegen. De gemaakte en bevestigde afspraken openen de weg voor de besluitvorming door de Staten over de realisatie van de Vredenburglaan en Bentwoudlaan.

Planstudie N207 Zuid, fase 1

In 2014-2016 heeft de planstudie N207 Zuid, fase 1 plaatsgevonden, waarin de 5 alternatieven uit de Quick Scan N207 Zuid verder zijn onderzocht. In het kader van de planstudie zijn ontwerpen, ramingen, een Milieueffectrapportage en een verkenning maatschappelijke effecten opgesteld (Voorkeursbesluit Planstudie N207 Zuid fase 1). In april 2016 hebben Gedeputeerde Staten en de colleges van Alphen aan den Rijn en Waddinxveen de Verlengde Bentwoudlaan als voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld voor de verkeersdrukte in Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen. Tegelijkertijd is afgesproken dat er ook een verbetering moet komen voor de situatie op en rond de N209 in Hazerswoude-Dorp én dat er een lange termijn verkenning gedaan wordt naar de volgende stappen om de regionale verkeers- en leefbaarheidsproblemen op te lossen.

Uitvoeringsbesluit N207 Zuid

Tijdens de tweede fase van de planstudie is het voorkeursbesluit nader uitgewerkt voor de maatregelen in Hazerswoude-Dorp. In de tweede fase zijn de knelpunten in Hazerswoude-Dorp en de details rond de Verlengde Bentwoudlaan verder zijn uitgewerkt. Deze 2e fase heeft geresulteerd in het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid. Gedeputeerde Staten hebben dit besluit op 29 augustus 2017 vastgesteld. Zie Uitvoeringsbesluit N207 Zuid: Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude Dorp, 29 augustus 2017: [https://staten.zuid-holland.nl/DMS/Import/Statencommissie/Verkeer en Milieu VenM/2018/Verkeer en Milieu 17 januari 2018/Besprekingsstukken/Uitvoeringsbesluit Planstudie N207 Zuid/Stuknr 633523876](https://staten.zuid-holland.nl/DMS/Import/Statencommissie/Verkeer%20en%20Milieu/VenM/2018/Verkeer%20en%20Milieu/17%20januari%202018/Besprekingsstukken/Uitvoeringsbesluit%20Planstudie%20N207%20Zuid/Stuknr%20633523876)

Gemeente Waddinxveen

De gemeenteraad van Waddinxveen heeft op 11 oktober 2017 het uitvoeringsbesluit vastgesteld. Bij haar besluit heeft Waddinxveen de provincie verzocht om de Verlengde Beethovenlaan planologisch mee te nemen in de PIP-procedure. De gemeente legt deze Verlengde Beethovenlaan aan als nieuwe lokale verbindingsweg tussen de Bentwoudlaan en het Noordeinde tegelijkertijd met de Bentwoudlaan - Verlengde Bentwoudlaan. Door deze lokale weg mee te nemen in het PIP hebben inwoners en andere belanghebbenden één loket voor de planologische procedures.

Gemeente Alphen aan den Rijn

In de Planstudie N207 Zuid is samen met de gemeente Alphen aan den Rijn, inwoners, (maatschappelijke) organisaties en belangenverenigingen gewerkt aan het uitwerken van het maatregelenpakket in Hazerswoude-Dorp. Om te komen tot het maatregelenpakket zijn met een ontwerpgroep allerlei mogelijke oplossingen/maatregelen voor de knelpunten in de provinciale N209 en het lokale wegennet besproken en doorgerekend. Sommige maatregelen vielen af omdat bleek dat deze onvoldoende effect hadden, of ontwerptechnisch niet mogelijk was. Op deze manier is een combinatie van verschillende maatregelen op de verschillende punten bij elkaar gevoegd tot het maatregelenpakket X Robuust.

Deze variant heeft voldoende oplossend vermogen voor de knelpunten en werd begrepen en gedragen door het merendeel van de betrokkenen en is dan ook opgenomen in het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid.

Op 14 december 2017 heeft de raad van Alphen aan den Rijn een besluit genomen, dat afweek van het uitvoeringsbesluit. Er is gekozen voor een minimaal maatregelenpakket voor Hazerswoude-Dorp. Deze vereenvoudigde, zogenaamde, Alphense variant past ook binnen het oorspronkelijke Uitvoeringsbesluit. Op 9 januari 2018 zijn Gedeputeerde Staten hierover geïnformeerd. Gedeputeerde Staten kunnen instemmen met het voorstel om samen met de beide gemeenten de plannen uit het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid verder uit te werken en te starten met de benodigde onderzoeken. In deze onderzoeken wordt naast het maatregelenpakket X Robuust uit het Uitvoeringsbesluit ook de Alphense variant voor Hazerswoude-Dorp meegenomen.

Op 25 april 2018 heeft ook Provinciale Staten ingestemd met de aanpassing van het Uitvoeringsbesluit. Daarbij is een amendement aangenomen, dat uit drie delen bestaat:

1. De Programmatische aanpak Gouwe, nu Beter Bereikbaar Gouwe geheten, in het kader waarvan samen met stakeholders scenario's worden uitgewerkt voor vervolgmaatregelen na uitvoering van het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid.
2. Een gezamenlijke studie naar de verkeerskundige effecten van de uitbreiding in Zoetermeer op de verkeersintensiteit in Hazerswoude-Dorp
3. Het zoeken naar een maatwerkoplossing voor benadeelde agrariërs in Waddinxveen.

Zie Uitvoeringsbesluit N207 Zuid: Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude Dorp, 25 april 2018: [https://staten.zuid-holland.nl/DMS_Import/Provinciale Staten/2018/Provinciale Staten 25 april 2018/7044 Uitvoeringsbesluit N207 Zuid Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude Dorp.org](https://staten.zuid-holland.nl/DMS_Import/Provinciale_Staten/2018/Provinciale_Staten_25_april_2018/7044_Uitvoeringsbesluit_N207_Zuid_Verlengde_Bentwoudlaan_en_maatregelen_Hazerswoude_Dorp.org)

Vervolgens is gestart met het opstellen van het Milieueffectrapport (MER). Tegelijkertijd is gewerkt aan het uitwerken van het wegontwerp. Na intensief overleg tussen de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie en uitgebreid (verkeerskundig) onderzoek naar allerlei mogelijke oplossingen in Hazerswoude-Dorp is besloten om naast het maatregelenpakket X-Robuust en de Alphense variant ook een derde variant in het MER mee te nemen. Het zogenaamde Maatregelenpakket N207 Zuid. Hierbij werd een zuidelijke keerrotonde opgenomen bij de Zuiddijk en kreeg deze rotonde een aansluiting naar het westen om de westelijke dorpskern goed bereikbaar te houden. Vanwege deze verbinding met het westen van het dorp was de zuidelijke wijkontsluitingsweg om de Weidelanden niet meer noodzakelijk en verviel daarom. Ook bevatte deze variant een noordoostelijke ontsluitingsweg die het scholeneiland verbond met de Heerenlaan en Gerelaan. Deze variant is ook meegenomen in het concept-ontwerp PIP, dat in vooroverleg is gegaan en is gepresenteerd aan derden tijdens een digitale informatiebijeenkomst in september 2020.

De zuidelijke keerrotonde op de Zuiddijk leidde tot veel verzet van de inwoners van Hazerswoude-Dorp. Het aantasten van de groenstrook/ het park op de Zuiddijk was voor hen onacceptabel. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft daarom voorgesteld om het Maatregelenpakket N207 Zuid aan te passen. Dit heeft geresulteerd in de variant Maatregelenpakket N207 Zuid met zuidwestelijke

wijkontsluitingsweg, waarbij geen zuidelijke keerrotonde meer nodig is bij de Zuidijk. Ook is de kruising N209 en Dorpsstraat anders vormgegeven, waardoor de noordoostelijke ontsluitingsweg met aansluiting op de Heerenlaan en Gerelaan niet meer noodzakelijk is. Op verzoek van de provincie is deze vierde variant vervolgens in het MER vergeleken met de andere drie varianten.

Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, is op verzoek van het college en de gemeenteraad van Alphen aan de Rijn een vijfde variant toegevoegd: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. Bij deze variant is er, ten opzichte van het Maatregelpakket N207 met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, een rechtsaf beweging toegevoegd vanuit het noorden naar het westen op het kruispunt N209-Dorpsstraat.

De verschillende varianten variëren alleen binnen het deelgebied Hazerswoude-Dorp. Binnen het deelgebied Bentwoudlaan zijn de maatregelen in alle varianten gelijk aan elkaar

Voorkeursvariant

Mede op basis van de uitkomsten van het MER is een voorkeursvariant vastgesteld, dat vertaald is in dit inpassingsplan. De voorkeursvariant komt overeen met het 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'. In dit inpassingsplan wordt deze voorkeursvariant kortweg het 'Maatregelpakket' genoemd

Binnen het project Beter Bereikbaar Gouwe werken de gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, Waddinxveen, Hoogheemraadschap Rijnland, Regio Midden-Holland en Provincie Zuid-Holland nauw samen aan een gebiedsgericht maatregelenpakket voor de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond de Gouwe. Deze zijn aanvullend op de maatregelen, die in dit PIP worden geregeld.

1.4 Gezamenlijke opgave

De voorgestelde maatregelen in N207 Zuid overstijgen het bestuurlijk gebied van de twee betrokken gemeenten. Bovendien zijn naast de gemeenten diverse belangenorganisaties betrokken bij de planvorming en realisatie van de maatregelen. Dit vraagt om een strakke afstemming. De provincie Zuid-Holland is in staat op dit gebiedsniveau ruimtelijk beleid te voeren en daarover besluiten te nemen. Vandaar dat de diverse partijen gezamenlijk besloten hebben de regierol over te laten aan de provincie. Bovendien heeft de provincie in haar eigen ruimtelijk beleid de N207 corridor als één van de belangrijkste projecten binnen de provincie benoemd, zodat het provinciaal bestuur hier ook actief uitvoering aan wil geven.

Regierol

In de regierol van de provincie ligt de focus op het bovenlokale schaalniveau en de inzet op regionaal samenwerken. De provincie draagt zorg voor de afstemming tussen de betrokken partijen en is daarmee de regisseur voor het programma. Zij coördineert alle projecten en werkzaamheden en is het aanspreekpunt voor iedereen met vragen. Gelet op het schaalniveau van de opgave is een PIP een logische keuze.

Provinciaal inpassingsplan

De beoogde ontwikkelingen kunnen mogelijk worden gemaakt door een herziening van meerdere geldende (gemeentelijke) bestemmingsplannen. In plaats van een bestemmingsplan per gemeente in procedure te brengen, biedt de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ook de mogelijkheid om een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vast te stellen. Zoals een bestemmingsplan door elke gemeente apart wordt voorbereid en vastgesteld, wordt een PIP voorbereid door de provincie en door Provinciale Staten vastgesteld. Uitgangspunt is dat er sprake is van provinciale belangen: de provincie heeft dan het recht om voor een bepaald grondgebied binnen de provincie een inpassingsplan op te stellen. Hier is zeker sprake van een provinciaal belang: de N207 corridor is een belangrijk onderdeel van haar ruimtelijk beleid.

In goed overleg met de betrokken gemeenten is gekozen voor de optie van een PIP.

Lopende procedure inpassingsplan

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Als vóór 1 januari 2024 een ontwerp-inpassingsplan ter inzage is gelegd, dan blijft het oude recht van toepassing tot het inpassingsplan van kracht is. Dit volgt uit artikel 4.6, lid 2, sub a, onder 1, van de Invoeringswet Omgevingswet. Het ontwerp van onderhavig inpassingsplan is vóór 1 januari 2024 ter inzage gelegd.

Zodra het plan van kracht is, wordt het onderdeel van het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Dit volgt uit artikel 4.6, lid 1, van de Invoeringswet Omgevingswet.

Lokale wegen Hazerswoude-Dorp in bestemmingsplan

Op verzoek van de gemeente Alphen aan den Rijn is besloten om de aanpassingen aan het onderliggend wegennet (de lokale wegen) in Hazerswoude-Dorp niet in het PIP mee te nemen, maar hiervoor een bestemmingsplan in procedure te brengen. Hier is dus de gemeente Alphen aan den Rijn de initiatiefnemer. Het gaat concreet om een nieuw aan te leggen weg naar de Katjesweg parallel aan de Sportparklaan en de zuidwestelijke ontsluitingsweg bij de Weidelanden. Beide ruimtelijke procedures worden wel nauwkeurig op elkaar afgestemd zowel qua inhoud als qua proces. Het ontwerp van het bestemmingsplan is eveneens vóór 1 januari 2024 ter inzage gelegd.

Agrarische nieuwbouw vanwege Verlengde Beethovenlaan te Waddinxveen in bestemmingsplan

Ter plaatse van het agrarisch bedrijf Noordeinde 38 in Waddinxveen wordt een nieuwe rotonde gerealiseerd die de Verlengde Beethovenlaan verbindt met het Noordeinde. Het bedrijf wordt verplaatst naar een perceel ten westen van de huidige locatie ten westen van de Bentwoudlaan. De gemeente Waddinxveen gaat de verplaatsing juridisch-planologisch borgen. Het is niet noodzakelijk de verplaatsing te borgen in dit inpassingsplan (zie uitspraak 201207642/1/R1 dd. 11 maart 2015 onder punt 87.1). Op dit moment wordt tussen de betrokken partijen overleg gevoerd en afspraken gemaakt.

1.5 Coördinatieregeling

Voor realisatie van het project N207 Zuid zijn naast een provinciaal inpassingsplan, ook diverse vergunningen (zogenaamde uitvoeringsbesluiten) nodig van de provincie, gemeenten en waterschappen. In lijn met de wens van de betrokken partijen om zoveel mogelijk samen te werken en te integreren, was in eerder stadium aan de Staten voorgesteld om voor dit project mogelijk gebruik te maken van

de coördinatieregeling uit de Wet ruimtelijke ordening (geregeld in afdeling 3,5 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb)). De coördinatieregeling voorziet in het stroomlijnen van de procedures voor de uitvoeringsbesluiten waardoor verschillende vergunningen, gelijktijdig en gebundeld met het PIP in procedure gaan. Hiermee ontstaat een voor inwoners eenvoudige en transparantere procedure met een kortere doorlooptijd. Gecoördineerde uitvoeringsbesluiten volgen dezelfde procedure als het PIP. Zowel de besluitprocedure als de beroepsprocedure verlopen gecoördineerd.

Onder het 'nieuwe recht' – het recht na de inwerkingtreding van het Omgevingsrecht – is het slechts mogelijk om de coördinatieregeling toe te passen die is opgenomen in de Awb. De coördinatieregeling vereist dat een provinciaal inpassingsplan, en de daarmee samenhangende uitvoeringsbesluiten, in één procedure en tegelijkertijd ter inzage worden gelegd en gepubliceerd (artikel 3:25 van de Awb). Het is volgens de coördinatieregeling niet mogelijk om uitsluitend de betrokken besluiten gelijktijdig te publiceren. Deze besluiten moeten ook gelijktijdig worden voorbereid.

Vanwege de complexiteit van de besluitvorming en de vele sectorale vraagstukken, is het niet mogelijk gebleken om de coördinatieregeling voor onderhavig project doelmatig toe te kunnen passen. Door de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet – en het vervallen van de Wro – bestaat er geen bevoegdheid meer tot het opnieuw ter inzage leggen van een ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Derhalve heeft de provincie afgezien van het voornemen om een coördinatiebesluit te nemen. Voor de benodigde overige vergunningen zullen derhalve de daarvoor van toepassing zijnde procedures in acht worden genomen.

1.6 Waar staan we nu?

In het kader van de ontwerpfase van het PIP zijn de uitkomsten van het MER en de daarbij behorende achtergrondrapporten verwerkt. Tevens zijn in de ontwerpversie de reacties uit het vooroverleg (artikel 3.1.1 Bro) en de reacties van derden op het concept ontwerp PIP met MER verwerkt.

Van 31 mei 2022 tot en met 12 juli 2022 heeft het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N207 Zuid (inclusief MER) ter inzage gelegen. Iedereen kon een zienswijze indienen. Op het Ontwerp PIP N207 Zuid zijn binnen de zienswijzentermijn 688 zienswijzen binnengekomen.

We zijn nu beland in de vaststellingsfase van het PIP. Indien de zienswijzen aanleiding gaven tot het wijzigen van het ontwerp PIP zijn deze verwerkt in de regels, verbeelding en toelichting. Dit geldt ook voor ambtshalve aanpassingen en aanvullende en geactualiseerde onderzoeken.

De Commissie m.e.r. heeft een voorlopig advies gegeven over het MER (d.d. 11 oktober 2022), opgenomen als bijlage 28. Naar aanleiding daarvan is het aanvullingsrapport MER opgesteld, de versie d.d. 31 maart 2025 is opgenomen als bijlage 29.

Het MER dat bij de PIP was gevoegd die in mei 2020 is vastgesteld is niet aangepast/ geactualiseerd. De aanbevelingen van de commissie m.e.r. zijn opgenomen in het aanvullingsrapport MER. Rapportages bij het PIP zoals het luchtrapport, akoestisch rapport, natuurcompensatieplan, onderbouwing voor verkeer en het watercompensatieplan zijn geactualiseerd.

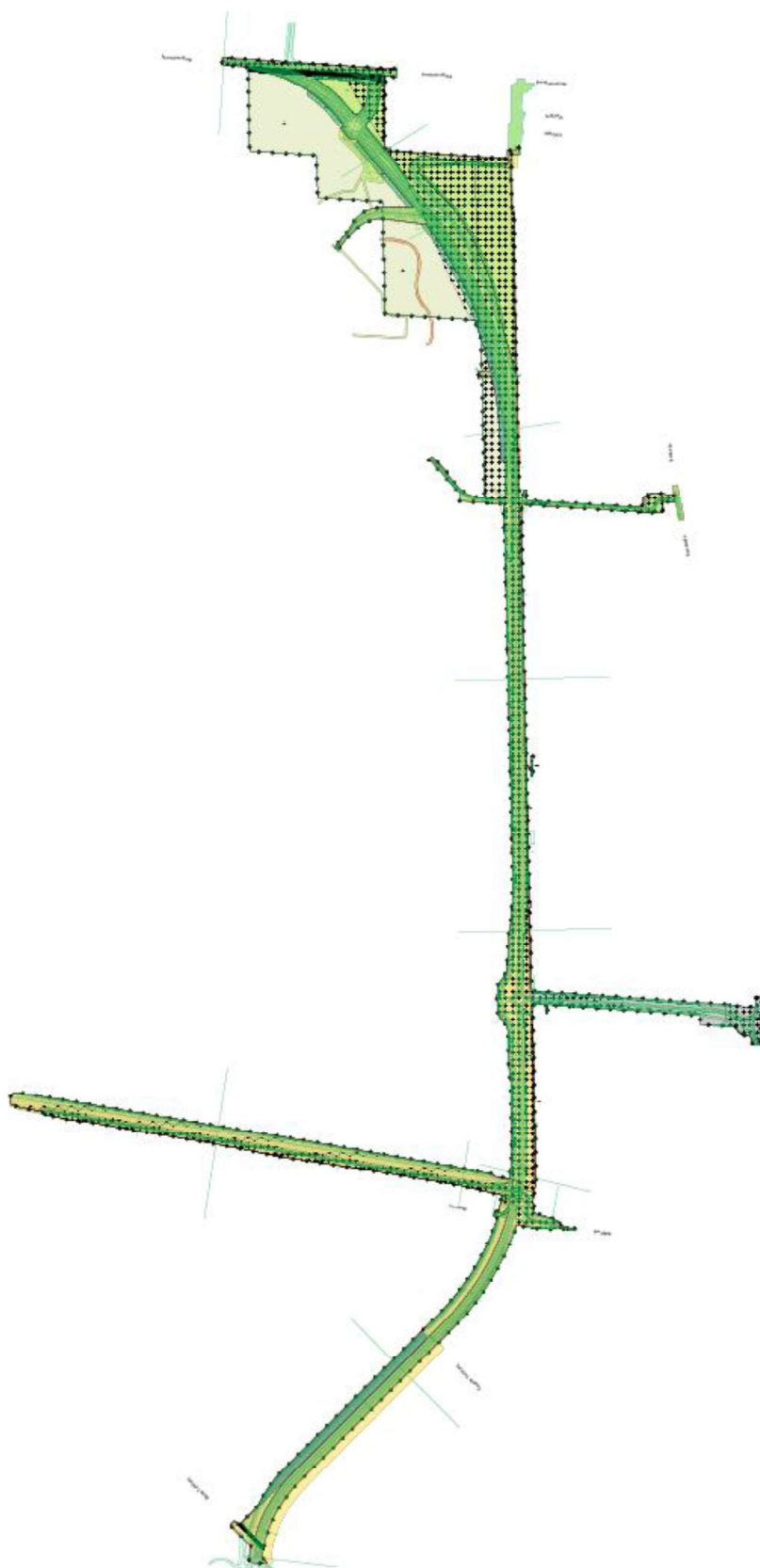
Voor een overzicht van alle wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van beantwoording zienswijze in bijlage 30.

1.7 Ligging en begrenzing plangebied PIP

De begrenzing van het plangebied is gebaseerd op de ruimtelijke ingrepen die met het project N207 Zuid zijn voorzien. Ongeacht of de ingrepen op enkele locaties mogelijk al uitgevoerd zouden kunnen worden op basis van de geldende bestemmingsplannen, is ervoor gekozen om alle ruimtelijke ingrepen op te nemen in het plangebied. Dit vanuit het oogpunt van eenduidigheid en leesbaarheid, maar ook om het toetsen van toekomstige aanvragen omgevingsvergunningen die voor het project nodig zijn te vergemakkelijken.

Ter hoogte van de gronden van de sportvelden in Waddinxveen geldt het bestemmingsplan 'Bentwoud'. Hier geldt o.a. de functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – vrijwaringszone weg'. Binnen deze ruime zone zal de N207 Zuid worden aangelegd. De gronden die in het PIP niet de bestemming 'Verkeer' krijgen, maar wel deze functieaanduiding hebben, worden ook meegenomen in dit PIP. Zij krijgen de bestemming 'Agrarisch' met de functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – Bentwoud'. Met dit plan wordt juridisch geregeld waar de nieuwe weg komt. De vrijwaringszone heeft geen functie meer en wordt door de in dit PIP opgenomen bestemming 'Agrarisch' zonder vrijwaringszone 'wegbestemd'.

In de figuren 1.4 en 1.5 is globaal de begrenzing van het plangebied weergegeven. De exacte begrenzing van het plangebied is te zien op de verbeeldingen behorende bij dit PIP.



Figuur 1.5 Weergave plangebied Inpassingsplan N207 Zuid (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan

1.8 Ligging en begrenzing plangebied bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp'

De gemeente Alphen aan den Rijn regelt de aanpassingen van de lokale wegen in Hazerswoude-Dorp in een bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' heeft van 2 juni 2022 tot en met 13 juli 2022 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Uitgangspunt is dat de grenzen van het plangebied van het bestemmingsplan precies aansluiten op het plangebied van onderhavig inpassingsplan. Verder lopen de procedures van beide plannen zoveel als mogelijk parallel.

1.9 Vigerende ruimtelijke plannen

Het plangebied van het PIP is gelegen op het grondgebied van de gemeente Alphen aan den Rijn en Waddinxveen. Hieronder wordt per gemeente een overzicht gegeven van de vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen binnen de plangrenzen van het PIP.

Tabel 1 Gemeente Alphen aan den Rijn

Titel	Vaststellingsdatum
Bestemmingsplan De Weidelanden	31 mei 2012
Beheersverordening Buitengebied Rijnwoude 2015	31 maart 2016
Bestemmingsplan Geluidszone Industrierrein Oude Rijn	13 oktober 2016
Bestemmingsplan Parapluplan Parkeren	21 september 2017
Beheersverordening Hazerswoude-Dorp 2017	25 januari 2018
Bestemmingsplan Parapluplan Archeologie	28 maart 2019
Bestemmingsplan Herbestemmen sierteelt buiten de contour	26 september 2019
Beheersverordening Cultuurhistorie	27 januari 2022

Tabel 2 Gemeente Waddinxveen

Titel	Vaststellingsdatum
Bestemmingsplan Boskoop – Dorp	2 februari 2011
Bestemmingsplan Actualisatie Boskoop – Dorp 2010	31 oktober 2012
Bestemmingsplan Waddinxveen Noord West	10 april 2013
Bestemmingsplan Connexxion-terrein 2013	10 april 2013
Bestemmingsplan Bentwoud	16 september 2015
Bestemmingsplan Bebouwde Kom 2015	16 december 2015
Bestemmingsplan Vredenburglaan	31 januari 2018
Bestemmingsplan Parapluplan Archeologie en Parkeren	19 september 2019
Bestemmingsplan Parapluplan biomassa-installaties	14 oktober 2020
Bestemmingsplan Parapluplan wonen	16 oktober 2024

1.10 Leeswijzer

Het voorliggende PIP bestaat uit een verbeelding met bijbehorende planregels, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het PIP.

2 Huidige situatie

2.1 Inleiding

Om de ruimtelijke maatregelen die met het inpassingsplan mogelijk worden gemaakt goed te kunnen plaatsen in de huidige omstandigheden, is inzicht in de huidige situatie noodzakelijk. Dit hoofdstuk voorziet daarin.

Allereerst wordt ingegaan op de historische ontwikkeling van het plangebied. Het tweede deel van het hoofdstuk bevat een overzicht van de ambities en knelpunten als het gaat om de doorstroming, de bereikbaarheid en de leefbaarheid rondom de N207, die reden zijn geweest voor het opstellen van het programma N207 Zuid.

2.2 Historische ontwikkeling

Landschappelijke ontwikkeling

Het landschap in dit gebied is relatief jong. Het is in zijn huidige vorm gemaakt door menselijk handelen. Het is ruim 5000 jaar geleden ontstaan als veenmoeras. Dit veen is tot ver in de middeleeuwen onaangetast gebleven. Daarna werd het in korte tijd ontgonnen voor agrarisch gebruik en ontstonden de veenpolders. Vanaf de hogere delen in het landschap werden stukken grond ontgonnen en zo ontstonden door afwateringssloten gescheiden percelen. Diverse kades werden opgeworpen om water uit hoger gelegen gebieden te keren. Op deze kades ontstond de typerende lintbebouwing. Door inklinking van de grond als gevolg van ontwatering werden de gronden na verloop van tijd minder geschikt voor akkerbouw. Zodoende verschoof het gebruik naar beweiding. Vanaf de 14e eeuw steeg de vraag naar brandstof (turf) en werden vele veengebieden afgegraven. Hier ontstonden veenplassen. Deze plassen werden aan het eind van de 19e eeuw drooggemalen en vormen nu droogmakerijen. Deze droogmakerijen liggen, mede door de bemaling, diep in het landschap. De grenzen tussen de veenpolders en de droogmakerijen zijn kades die hoger liggen dan het landschap. Ook historische wegen en vaarten liggen hoger dan de polders. Dit gebied is representatief voor de Nederlandse poldergeschiedenis.

Ruimtelijk-visuele kenmerken

Het plangebied en de omgeving van het plangebied bezit grote open gebieden. De polders zijn zeer open landschappen met grote vergezichten. Hierin staan slechts enkele opgaande elementen zoals boerderijen. De polders worden begrensd door dijken en kades welke regelmatig bebouwd zijn. Ook het Bentwoud begrenst sommige polders in de omgeving. De openheid en de leesbaarheid van het landschap zijn karakteristiek voor het plangebied en haar omgeving. Daarnaast zijn er in de omgeving meerdere verdichte gebieden. Het Bentwoud is een opgaande meer natuurlijke structuur met hierin open plekken en doorzichten. Het Bentwoud is dichter begroeid dan de open polders. Daarnaast zijn de bebouwde gebieden duidelijke eenheden. Het glastuinbouwgebied ten zuiden van het plangebied is zeer gesloten en bestaat uit eenheden met een zeer grote korrelgrootte.

Bebouwing / Dorpsentrees

De openheid van de polder wordt op sommige plekken intenser te beleven door lineaire structuren zoals watergangen en kavelgrenzen. Over deze structuren zijn bijzondere zichtlijnen aanwezig. In meer gesloten gebieden, met name het Bentwoud, bestaan lange zichtlijnen over watergangen en infrastructuur. Vanuit het Noordeinde in Waddinxveen kan men tussen de bebouwing en opgaande elementen doorkijken in de open polder. Hierdoor is het open karakter van het landschap ook in de rand van het bebouwde gebied van Waddinxveen te ervaren. In Hazerswoude-Dorp is dit effect in mindere mate aanwezig:

- Hazerswoude-Dorp heeft een duidelijke entree aan de noordzijde. Door de harde rand op de historische steilrand met aanzienlijk hoogteverschil is van ver zichtbaar wanneer men het dorp in rijdt. Aan de zuidzijde is dit niet het geval. Hier bevindt zich aan de westelijke zijde bebouwing wanneer er aan de oostelijke zijde nog vrij zicht in de polder is. Hierdoor is de dorpsentree meer diffuus en geleidelijk. Dit wil zeggen dat het ene gebied overloopt in het volgende, er is zodoende geen duidelijke entree. De zuidelijke steilrand van het hoger gelegen lint is nog wel aanwezig en herkenbaar maar ligt meer in het dorp.
- De N209 kruist Hazerswoude-Dorp, hierdoor ervaart men het dorp vanaf de weg heel direct. De ruimte die wordt ervaren op de N209 vernauwt geleidelijk in Hazerswoude-Dorp.
- De westelijke entree van Boskoop via de N455 is onduidelijk door de lange aanloop. Hierdoor is de daadwerkelijke entree richting het dorp lang gerekt en is het niet duidelijk wanneer het dorp daadwerkelijk is bereikt.
- Het deel van Waddinxveen dat zich nabij het plangebied bevindt bestaat voornamelijk uit een zeer lang en karakteristiek bebouwingslint op een kade, het Noordeinde.
- Vanuit het noorden en westen bestaat geen duidelijke entree tot Waddinxveen. Vanuit het noorden loopt Boskoop over in Waddinxveen. Vanuit het westen is er slechts één entree, over de Onderweg direct langs de Kleikade. Deze smalle weg kronkelt tussen bebouwing door alvorens op het Noordeinde te eindigen.

Infrastructuur

In het plangebied bevinden zich meerdere karakteristieke wegen. Deze wegen zijn vaak hoger gelegen en voorzien van begeleidende beplanting. Hierdoor zijn ze duidelijk zichtbaar in het landschap en hebben een structurerende werking.

Bedrijvigheid

Glasparel +

In het gebied ten zuidwesten van Waddinxveen ligt de locatie van de Glasparel+. In dit gebied van 90 ha wordt een economische ontwikkelingsopgave gerealiseerd. Het Glasparelconcept betreft een menging van kassen, bedrijven, wonen en werken. Voor de realisatie van het Glasparel+ project wordt een deel van de open Zuidplaspolder bebouwd. In 2014 is het bestemmingsplan vastgesteld.

Greenport Boskoop

De regio Boskoop is historisch gezien het centrum van boonsierteelt in Nederland. De sector behoeft echter uitbreiding, met name in ruimtelijke zin. In 2011 is de Intergemeentelijke Structuurvisie Green-

port Regio Boskoop (ISV) opgesteld in opdracht van de toenmalige gemeente Boskoop en mede namens de gemeente Reeuwijk, Rijnwoude en Waddinxveen. De ambitie die in de ISV is verwoord, ligt in het ontwikkelen van een sterke, duurzame en beleefbare Greenport in een leefbare omgeving. Vanwege verschillende ontwikkelingen zijn sinds 2011 meerdere (deelgebieds)visies en beleidsnotities op- en vastgesteld die (mede) betrekking hebben op de Greenport regio Boskoop. Hierdoor sluiten de ambities, uitgangspunten en maatregelen uit de ISV, alsook het provinciaal omgevingsbeleid, niet (geheel) meer aan op de actuele inzichten over ontwikkelingen die binnen de Greenport regio Boskoop spelen. Bovendien zijn er inmiddels uitgangspunten en maatregelen uit de ISV planologisch verankerd in bestemmingsplannen en/of reeds uitgevoerd. Daarnaast is de te nemen stap van Omgevingsvisie naar Omgevingsplan erg groot vanwege het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Derhalve is de ISV in 2020 partieel herzien ten aanzien van de Greenport regio Boskoop. De partiele herziening van de ISV vormt voorts de bouwsteen voor de actualisering van het provinciaal omgevingsbeleid ten aanzien van de Greenport regio Boskoop. Hiermee kan tegelijkertijd het gemeentelijk en provinciaal beleid zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd, zoals de begrenzing van de sierteeltcontour, het maximum percentage aan glas op het PCT-terrein en eventuele nieuwe inzichten die voortkomen uit de actualisatie van de Economisch Strategische Visie.

Het bedrijventerrein van de Greenport Boskoop bestaat uit het International Trade Centre (ITC) en het Pot- en Containerteelt Terrein (PCT). Het PCT gaat zich de komende jaren nog verder ontwikkelen. Het gebied wat is gereserveerd voor de verdere ontwikkeling is momenteel een open gebied en grenst aan de Middelweg. Wanneer gerealiseerd, zal het PCT duidelijk zichtbaar zijn vanaf de N209, de toegangsweg tot Hazerswoude-Dorp. Daarnaast ligt de locatie naast de N455, de toegangsweg tot Boskoop.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft een nieuwe structuurvisie voor het PCT opgesteld. Aangegeven is dat de ambities in deze nieuwe structuurvisie voor wat betreft de beoogde en noodzakelijke infrastructuur onveranderd blijven ten opzichte van de huidige visie. Zo wordt er extra aandacht gevraagd voor een goede aansluiting van het PCT/ITC-terrein via de Finlandlaan op de Hoogeveenseweg.

2.3 Knelpunten en ambities

In de huidige situatie zijn er in het plangebied diverse verkeersknelpunten die het gevolg zijn van de beschikbare capaciteit van de huidige verkeerstructuur in combinatie met de hoge verkeersintensiteiten van het interne en externe (doorgaande) verkeer. In navolgende paragraaf zijn deze knelpunten uiteengezet en wordt de ambitie van de provincie gegeven. Het MER is gebaseerd op verkeersgegevens tot 2035. Het in het kader van het vast te stellen PIP zijn het akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek geactualiseerd op basis van het nieuwe verkeersmodel RVDMMH 4.1 en met verkeersgegevens tot 2040. Hierbij wordt opgemerkt dat onderstaande informatie is gebaseerd op de MER met verkeersgegevens tot 2035 en het aanvullingsrapport MER toont aan dat de MER nog steeds representatief is voor de situatie.

Knelpunten

Doorstroming

In de huidige situatie is op diverse plekken sprake van een matige/slechte doorstroming. Dit geldt vooral nabij kruispunten zoals in Hazerswoude-Dorp (N209) en nabij de hefbruggen over de Gouwe

(N207). In de periode tot 2035 zullen de verkeersintensiteiten verder toenemen. De gemiddelde verkeersgroei als gevolg van de autonome ontwikkelingen in de periode 2017-2035 is gemiddeld 33%. Door deze autonome groei van het wegverkeer worden de bestaande knelpunten versterkt. De autonome verkeersgroei leidt daarbij tot nog meer opstoppen met als negatief gevolg dat de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economie in het gebied wordt geschaad.

Bereikbaarheid

Vanwege de matige/slechte doorstroming in het gebied zijn de reistijden in het gebied hoog wat een negatieve stempel drukt op bereikbaarheid. Er geldt dat hoe korter de reistijd, hoe beter de bereikbaarheid is. Tot 2035 is de reistijd in de avondspits gemiddeld 10,5% hoger dan in de huidige situatie. Er is sprake van een toename van de benodigde reistijd en dus van een verslechtering van de bereikbaarheid.

Leefbaarheid

Het verkeer in de regio resulteert lokaal in knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid. Hierbij moet met name gedacht worden aan de geluid- en luchtkwaliteit, maar ook aan barrièrewerking en verkeersveiligheid. In 2035 zijn er in het plangebied bijvoorbeeld 1.231 woningen en 7 overige bestemmingen met een geluidbelasting van 65 dB of meer. Bij een dergelijke geluidbelasting is sprake van ernstige geluidhinder. In het provinciale beleid heeft het terugdringen van het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB daarom prioriteit.

De luchtkwaliteit is in 2035 beter dan in de huidige situatie. Dit komt door autonoom beleid waardoor o.a. auto's en industrie steeds minder vervuillende stoffen uitstoten. Deze autonome afname is groter dan de beperkte toename van uitstoot die het gevolg is van de autonome toename van het verkeer in het gebied. Ter illustratie: de hoogste berekende concentraties fijnstof (PM₁₀) worden berekend nabij de snelwegen met als hoogste concentratie 20,6 µg/m³ in de huidige situatie. Deze concentratie neemt af naar 17,7 µg/m³ in de referentiesituatie 2035. Deze concentraties zijn ruimschoots minder dan de geldende grenswaarde maar resulteren alsnog in een verhoogde kans op ziekte zoals hart- en vaatziekten.

Een ander aspect van leefbaarheid is verkeersveiligheid. Vanwege de slechte registratiegraad is het moeilijk aan te geven of het studiegebied juist verkeersveiliger of -onveiliger is dan andere gebieden in Nederland. Wel is op basis van de geregistreerde ongevallen¹ inzicht gekregen in de locaties waar de meeste ongevallen voorkomen, te weten:

- De passage van de N209 in Hazerswoude-Dorp;
- Noordeinde en het kruispunt met de Zijde en Roemer;
- De Zijde, Hefbrug en aansluitingen op de N207 in Boskoop;
- De Kerkweg-oost en omgeving Hefbrug in Waddinxveen.

In alle gevallen betreft het locaties die zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie hebben. Door autonome groei neemt het verkeer verder toe. Verwacht mag worden dat de verkeersonveiligheid verder zal toenemen op de genoemde locaties waar de verschillende functies van de wegen strijdig zijn met elkaar.

¹ Betreft alleen de registratie op provinciale wegen

Ten slotte geldt dat bij calamiteiten op een van de doorgaande wegen, zoals een ongeluk op de N207 of onderhoud aan een hefbrug, er weinig alternatieve routes zijn in het gebied. Deze geringe robuustheid heeft vooral te maken met:

- Het beperkte aantal doorgaande noord-zuid wegen in het gebied. In het zuidelijk deel van het studiegebied is dat de N207 en in mindere mate het Noordeinde. In het noordelijke deel van het gebied zijn dat de N207 en de N209.
- Het beperkte aantal locaties waar de N207 kan worden bereikt vanuit het westen, namelijk alleen bij de hefbruggen te Boskoop en Waddinxveen.

Resumé van de knelpunten

Op de locaties waar op dit moment sprake is van problemen met de doorstroming, de bereikbaarheid, de robuustheid van het netwerk en de leefbaarheid nemen deze knelpunten de komende jaren verder toe als gevolg van de autonome groei van het wegverkeer.

Ambities

Doorstroming, bereikbaarheid, robuustheid en leefbaarheid

Op de locaties waar op dit moment sprake is van problemen met de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid nemen deze knelpunten de komende jaren verder toe als gevolg van de autonome groei van het wegverkeer. Het projectdoel voor de N207 Zuid betreft daarom het verbeteren van de doorstroming, de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Hiervoor zijn verschillende maatregelen aan de verkeersstructuur onderzocht in de vorm van vijf varianten. De maatregelen van de meest gunstige variant worden met dit PIP mogelijk gemaakt.

Natuur en recreatie

Naast het verbeteren van de verkeersstructuur streeft het project N207 Zuid ook naar het versterken van recreatie en natuur in het gebied. Als onderdeel van het project N207 Zuid wordt een gedeelte van de ecologische verbindingszone (EVZ) langs de Bentwoudlaan en de Kleikade gerealiseerd. Het betreffende deel wordt opgenomen in het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Daarnaast wordt er als onderdeel van het project een natuurvriendelijke oever aangelegd langs de Maaltocht en wordt er een fietspad langs de Kleikade gerealiseerd. Bij het bepalen van de effecten van de varianten is in dit MER ook rekening gehouden met de effecten die deze maatregelen hebben op het milieu.

Tevens is er sprake van een meekoppelkans, het gaat om een toekomstige ontsluiting naar een mogelijke parkeerplaats voor een Recreatief Concentratiepunt (RCP) in het Bentwoud. De exacte locatie is nog nader te bepalen, de ontsluitingsweg zou kunnen aansluiten op de geplande meerstrooksrotonde nabij de Hoogeveenseweg. Dit is als uitgangspunt voor dit project gehanteerd. Voor deze meekoppelkans geldt dat hiervoor een apart traject wordt doorlopen dat bijvoorbeeld kan resulteren in een bestuursovereenkomst of privaatrechtelijke afspraken.

3 Planbeschrijving

3.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk zijn de ambities en knelpunten in de huidige situatie aan bod gekomen. Om de knelpunten op te lossen en de ambities te realiseren is een pakket van maatregelen opgesteld.

Vijf varianten zijn de revue gepasseerd en onderzocht op hun effecten door middel van het doorlopen van de MER-procedure. In hoofdstuk 5 wordt hier uitgebreid op ingegaan.

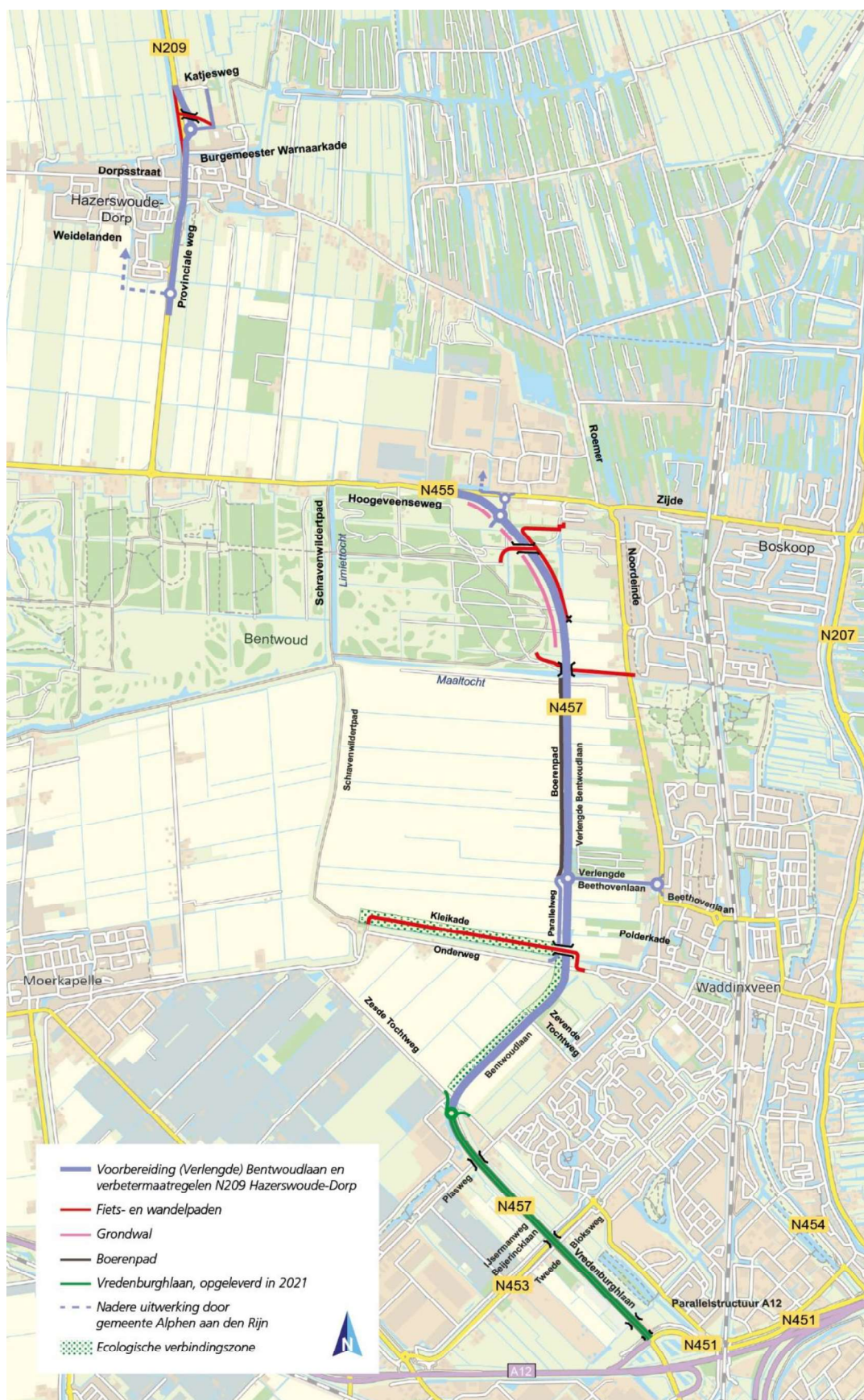
Uiteindelijk is gekozen voor de voorkeursvariant 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat', dat bestaat uit een pakket van meerdere maatregelen op het grondgebied van zowel de gemeente Alphen aan den Rijn als de gemeente Waddinxveen. In paragraaf 3.2. wordt een totaalbeeld geschetst van de voorkeursvariant. Waarom voor deze variant is gekozen komt in paragraaf 3.3 aan de orde. In paragraaf 3.4 wordt ingezoomd op de voorkeursvariant en worden de afzonderlijke maatregelen meer in detail beschreven.

3.2 Totaalbeeld voorkeursvariant

De infrastructuur die in het plangebied ligt heeft een belangrijke ontsluitingstaak voor het verkeer van de regio. De maatregelen die met dit inpassingsplan worden voorzien hebben als doel de bereikbaarheid, doorstroming en de leefbaarheid rond de N207 te verbeteren. Het realiseren van deze infrastructuur vormt een wezenlijke stap in de structuurverbetering aan de westzijde van de Gouwe, maar heeft ook impact op het landschap en de beleefbaarheid daarvan. Daarom is in het project samen met de gemeenten, bewoners, Staatsbosbeheer en andere betrokkenen goed gekeken naar de ruimtelijke kwaliteit en de inpassing van de maatregelen in de verschillende omgevingen, de open agrarische polder, het Bentwoud en de (lint)bebouwing in Hazerswoude-Dorp. De concrete maatregelen die dit project omvat zijn te verdelen in twee deelgebieden:

1. Bentwoudlaan, dat bestaat uit drie tracés (van noord naar zuid):
 - a. Verlengde Bentwoudlaan
 - b. Verlengde Beethovenlaan
 - c. Bentwoudlaan
2. Hazerswoude-Dorp

Navolgende figuur (figuur 3.1) geeft een schematische weergave van het totaalbeeld aan maatregelen die met voorliggend inpassingsplan mogelijk gemaakt worden.



Figuur 3.1 Weergave maatregelen PIP N207 Zuid

3.3 Motivering voorkeursvariant

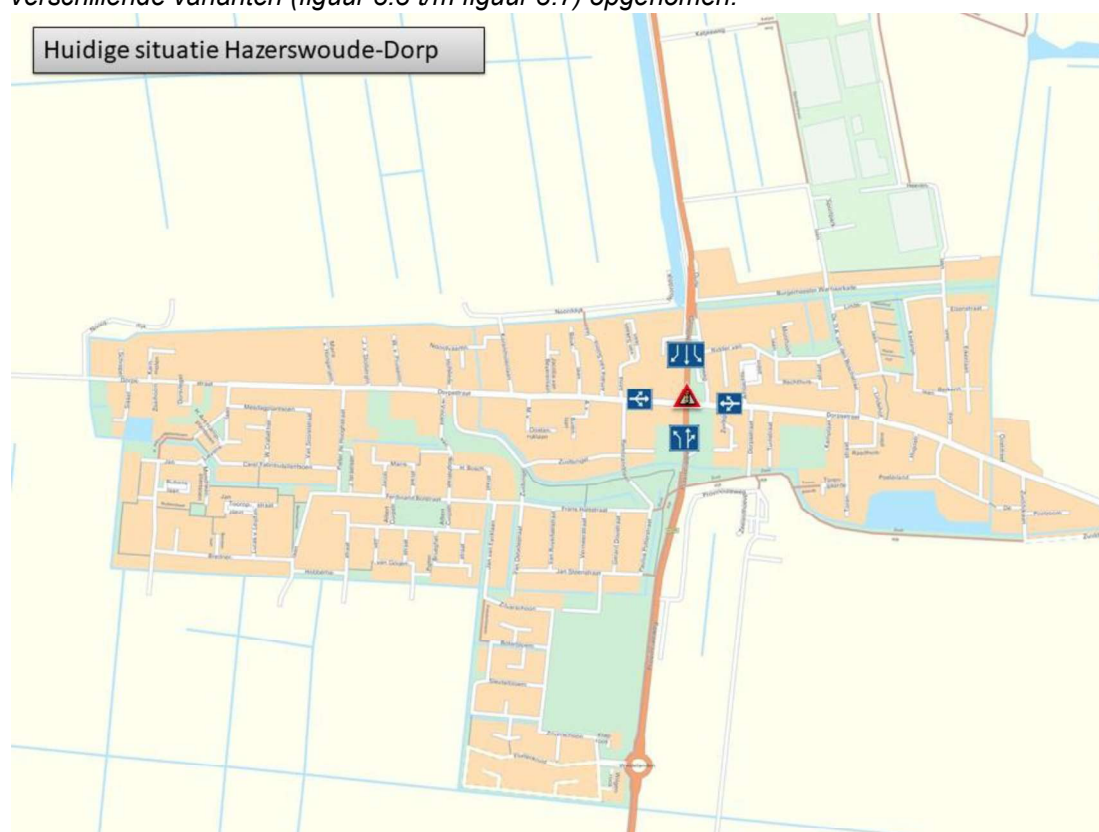
Uitvoeringsbesluit N207 Zuid

De keuze voor de voorkeursvariant is gebaseerd op een lang besluitvormingstraject, uitmondend in het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid in 2018 (zie ook hoofdstuk 1 paragraaf 1.3 van deze toelichting en (uitgebreider) o.a. hoofdstuk 4 van de Milieu Effect Rapportage N207 Zuid - deel A en B, dat als bijlage 3 bij deze toelichting is gevoegd).

Voor het deelgebied Bentwoudlaan zijn de maatregelen niet gewijzigd na het nemen van het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid. Deze zijn meegenomen in het MER. Voor het deelgebied Hazerswoude-Dorp is op verzoek van de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn gezocht naar optimalisaties van de gekozen variant in het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid. Uiteindelijk heeft dit geleid tot de volgende 5 varianten, die in het MER (Milieu Effect Rapportage N207 Zuid - deel A en B) zijn onderzocht:

1. X Robuust;
 2. Alphense Variant Hazerswoude-Dorp: variant van de gemeente;
 3. Maatregelpakket N207 Zuid: variant van de gemeente;
 4. Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg: variant van de gemeente;
 5. Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209 Dorpsstraat: variant van de gemeente.
- Bij de ontwikkeling van deze varianten is rekening gehouden met randvoorwaarden in beschikbare ruimte en budget. Voor een beschrijving van deze varianten wordt verwezen naar het MER deel A, paragraaf 9.2.

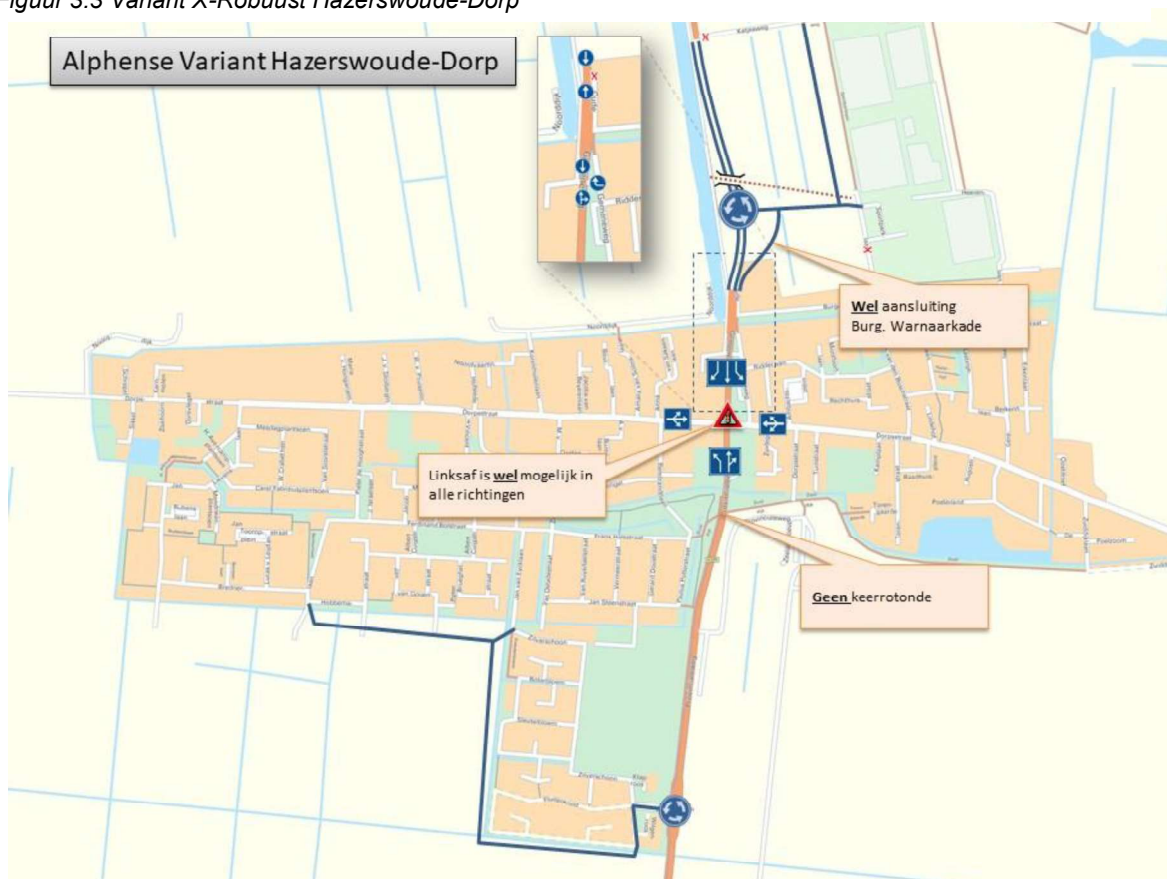
Ter illustratie zijn onderstaande de schematische kaarten van de huidige situatie (figuur 3.2) en de verschillende varianten (figuur 3.3 t/m figuur 3.7) opgenomen.



Figuur 3.2 Huidige situatie Hazerswoude-Dorp



Figuur 3.3 Variant X-Robuust Hazerswoude-Dorp



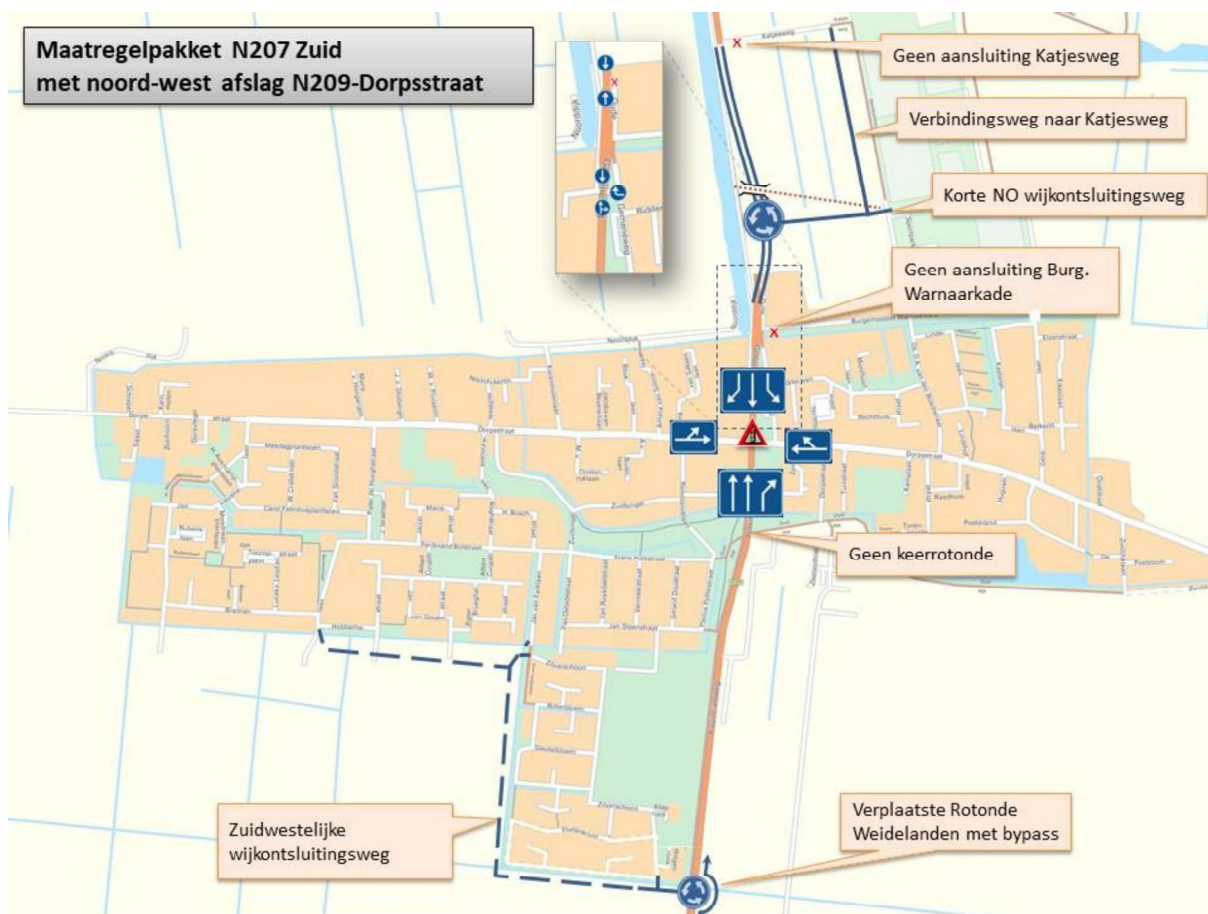
Figuur 3.4 Alphense Variant Hazerswoude-Dorp



Figuur 3.5 Maatregelenpakket Hazerswoude-Dorp



Figuur 3.6 Maatregelenpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg



Figuur 3.7 Voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat

De in het MER onderscheiden varianten verschillen alleen binnen het deelgebied Hazerswoude-Dorp. Binnen het deelgebied Bentwoudlaan zijn de maatregelen in alle varianten gelijk aan elkaar.

Hieronder wordt kort ingegaan op de uitkomsten van het MER. Vervolgens wordt toegelicht waarom gekozen is voor de variant Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat.

De MER is sinds 2022 niet meer aangepast en nog steeds actueel. In het aanvullingsrapport zijn alleen de 5^e variant Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209 Dorpsstraat en de referentiesituatie opnieuw doorgerekend. Variant 1 t/m 4 zijn niet opnieuw doorgerekend. De afweging tussen deze varianten verandert niet wanneer deze met actuele verkeerscijfers zou worden gedaan. In het Aanvullingsrapport MER (bijlage 29) is onderbouwd dat met het nieuwe verkeersmodel geen andere conclusies worden getrokken voor de andere varianten.

Uitkomsten MER

In het MER is allereerst gekeken naar het doelbereik van de maatregelen. Ook zijn de effecten van deze maatregelen getoetst aan de referentiesituatie. Dit is de situatie die in 2035 zal ontstaan als het voorgenomen project niet wordt gerealiseerd. Verwezen wordt naar de paragrafen 5.2.2, 5.2.3 en 5.2.4 in deze toelichting en paragraaf 10.2 in het MER (deel A).

Wat betreft het doelbereik is de conclusie dat de voorkeursvariant een positieve bijdrage levert aan veel van de doelen die vooraf zijn gesteld. Het verkeer neemt onder meer af op de huidige routes door de kernen en bij de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen. Hierdoor verbetert de verkeersafwikkeling en neemt de geluidbelasting af in deze kernen. Ook de bereikbaarheid van de Greenport verbetert vanwege de realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan als een nieuwe 80 km/uur ontsluitingsweg. In Hazerswoude-Dorp verbetert de verkeersveiligheid door de realisatie van een fietsbrug en een lagere snelheid bij de nieuwe rotondes. Alleen het doel om de verkeersintensiteit op de N209 in Hazerswoude-Dorp te reduceren en de barrièrewerking van het kruispunt N209 met de Dorpsstraat te verminderen in het kader van verbeteren leefbaarheid wordt niet bereikt. Dit geldt voor meer varianten en wordt geaccepteerd. Zie verder paragraaf 10.2 van het MER (deel A). Verder vermindert de barrièrewerking van het kruispunt N209 met de Dorpsstraat niet ten opzichte van de huidige situatie. Bij variant 4 was dit wel het geval. Dit was één van de doelen als het gaat om het verbeteren van de leefbaarheid. Aan de noordzijde van het dorp wordt de barrièrewerking overigens wel minder door een veilige fietsbrug over de N209.

Wat betreft de effecten verschillen de varianten alleen bij het aspect verkeer en vervoer en leefbaarheid. Hier scoort de Alphense variant slechter vanwege een slechte doorstroming op de kruising N209-Dorpsstraat, de extra rechtsaf op het kruispunt en het ontbreken van eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat West. Voor het overige zijn voor het project N207 Zuid de verschillen tussen de vijf varianten gering. Dit komt doordat alle varianten een zelfde ontwerp, en dus ook dezelfde effecten hebben voor het deelgebied Bentwoudlaan (zie ook paragraaf 5.2.3).

Wanneer ingezoomd wordt op Hazerswoude-Dorp zijn er nog meer verschillen te benoemen, die ook weer invloed hebben op de effecten. De Alphense variant voldoet niet aan een belangrijke doelstelling van het project omdat het verkeer op het kruispunt N209-Dorpsstraat te lang moet wachten voor het verkeerslicht. Een keuze voor deze variant ligt daarom niet voor de hand. Voor de andere vier varianten geldt dat er geen variant is, die over de hele linie beter scoort dan de andere varianten (zie paragraaf 5.2.4).

Keuze voorkeursvariant

Voor het deelgebied Hazerswoude-Dorp is de conclusie uit het MER dat alle varianten bepaalde voor- en nadelen hebben, maar naar het geheel kijkend er geen variant is die op alle en/of de meeste aspecten beter scoort. Ook zijn de geconstateerde verschillen in effecten van de aspecten niet zo groot, dat ze doorslaggevend zijn voor het bepalen van de voorkeursvariant.

Binnen Hazerswoude-Dorp spelen de volgende belangen:

1. verkeer: doorstroming, veiligheid, lokale bereikbaarheid, de belasting van het lokale wegennetleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit: tegengaan barrièrewerking van de N209 in het dorp, minimale verstoring van de huidige karakteristieken van het dorp, een goede landschappelijke inpassing, behoud en aanleg van groen, geen onevenredige geluidsoverlast.

Voor de gemeente Alphen aan den Rijn zijn belangrijk:

- a. Behouden lokale bereikbaarheid (voor bewoners, ondernemers, hulpdiensten, etc.).
- b. Voorkomen overbelasting van het lokale wegennet.

- c. Tegengaan barrièrewerking door N209.
- d. Minimale verstoring van de huidige karakteristieken van het dorp.
- e. Behouden groenzone ter hoogte van de Zuidijk.
- f. Verbeteren van de verkeersveiligheid.
- g. Verbeteren van de leefbaarheid.
- h. Verbeteren van de verkeersstructuur in Hazerswoude-Dorp.

Voor de provincie Zuid-Holland zijn voor Hazerswoude-Dorp belangrijk:

- a. Oplossing past binnen het vastgestelde uitvoeringsbesluit en de planstudie.
- b. Bereiken van voldoende doorstroming op N209.
- c. Verbeteren van de verkeersstructuur in Hazerswoude-Dorp.
- d. Verbeteren van de verkeersveiligheid.
- e. Verbeteren van de leefbaarheid i.r.t. oversteekbaarheid en barrièrewerking N209.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft, rekening houdend met deze belangen, haar voorkeur uitgesproken voor de vijfde variant: het 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat' om de volgende redenen:

- a. Door het opnemen van meerdere linksafverboden wordt de doorstroming op het kruispunt N209-Dorpsstraat verbeterd.
- b. De (voor Hazerswoude-Dorp) belangrijkste afslaande bewegingen blijven zoveel mogelijk behouden. De afslag noordwest en zuidoost blijven in deze variant anders dan in een aantal varianten behouden. De variant voldoet hiermee aan het belang van lokale bereikbaarheid.
- c. De Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid in Hazerswoude-Dorp west
- d. De barrièrewerking wordt verminderd door goede oversteekbaarheid N209 ten noorden van HWD ter hoogte van de nieuwe fietsbrug.
- e. De leefbaarheid in het hele dorp blijft op een acceptabel niveau en voldoet aan de daarvoor gestelde normen, zoals opgenomen in het MER deel A.
- f. Door een landschappelijke inpassing van de aangepaste N209 en de nieuwe zuidwestelijke en noordoostelijke wijkontsluitingsweg ontstaat er een nieuwe ruimtelijke kwaliteit, die de aantasting van cultuurhistorie en landschap zoveel mogelijk compenseert.
- g. Wat betreft de kruising van de N209 met de Dorpsstraat is door het handhaven van de noordwestafslag minder ruimte voor landschappelijke inpassing als het gaat om het toevoegen van groen in vergelijking tot variant 4. Alle belangen afwegende heeft de gemeente Alphen aan den Rijn hiervoor gekozen.
- h. Door verplaatsing van de rotonde Weidelanden naar het zuiden, ten zuiden van de Eerste Tocht in Hazerswoude-Dorp, komt er geen extra verkeer door de nieuwbouwwijk Weidelanden. Ook ontstaat er een natuurlijke verkeersstructuur in aansluiting op de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg.

Ten opzichte van andere varianten heeft deze variant de voorkeur omdat:

- a. deze variant geen keerrotonde bevat in het centrum van Hazerswoude-Dorp, zoals opgenomen in het Maatregelpakket N207 Zuid, omdat deze niet op draagvlak kon rekenen.

- b. deze variant aan de noordoostzijde geen doortrekking naar de Dorpsstraat bevat, zoals opgenomen in de varianten X-Robuust en Maatregelpakket N207 Zuid, in verband met genereren van sluipverkeer;
- c. de groenzone aan de Zuidoost niet wordt aangetast.

De provincie Zuid-Holland heeft ingestemd met deze keuze om de volgende redenen:

- a. De oplossing past binnen het uitvoeringsbesluit N207 Zuid. In het uitvoeringsbesluit wordt voorkeursvariant X-Robuust genoemd. Het huidige maatregelpakket wordt beschouwd als een optimalisatie/uitwerking van X-Robuust.
- b. Door het opnemen van meerdere linksaf verboden wordt de doorstroming op het kruispunt De N209-Dorpsstraat verbeterd.
- c. De verkeersveiligheid verbetert voor fietsers bij de passage door Hazerswoude-Dorp en bij de ongelijkvloerse oversteek bij de noordelijke rotonde. Ook wordt een aantal bestaande onveilige aansluitingen op de N209 afgesloten of aangepast (Katjesweg, Burgemeester Warnakade, Ridder van Montfoortlaan). Het ontwerp van de weg in waar mogelijk ontworpen volgens Duurzaam Veilig. Waar dat nodig is, is er maatwerk geleverd.
- d. De leefbaarheid in het hele dorp blijft op een acceptabel niveau en voldoet aan de daarvoor gestelde normen zoals opgenomen in het MER deel A.
- e. Door een landschappelijke inpassing van de aangepaste N209 en de nieuwe zuidwestelijke en noordoostelijke wijkontsluitingsweg ontstaat er een nieuwe ruimtelijke kwaliteit, die de aantasting van cultuurhistorie en landschap zoveel mogelijk compenseert.
- f. Wat betreft de kruising van de N209 met de Dorpsstraat is door het handhaven van de noordwestafslag minder ruimte voor landschappelijke inpassing als het gaat om het toevoegen van groen in vergelijking tot variant 4. Alle belangen afwegende heeft de gemeente Alphen aan den Rijn hiervoor gekozen. De provincie volgt deze keuze.

De keuze voor het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat is dan ook een gezamenlijk besluit van gemeente en provincie en wordt voor een belangrijk deel via dit PIP mogelijk gemaakt. Voor de verkeersmaatregelen in Hazerswoude-Dorp stelt de gemeente Alphen aan den Rijn een bestemmingsplan op (zie ook paragraaf 1.7 en 1.8 van deze toelichting).

3.4 Ruimtelijke maatregelen voorkeursvariant

In paragraaf 3.2 is een totaalbeeld gegeven van de voorkeursvariant. In deze paragraaf worden meer in detail de ruimtelijke maatregelen die zijn voorzien binnen het plangebied toegelicht.

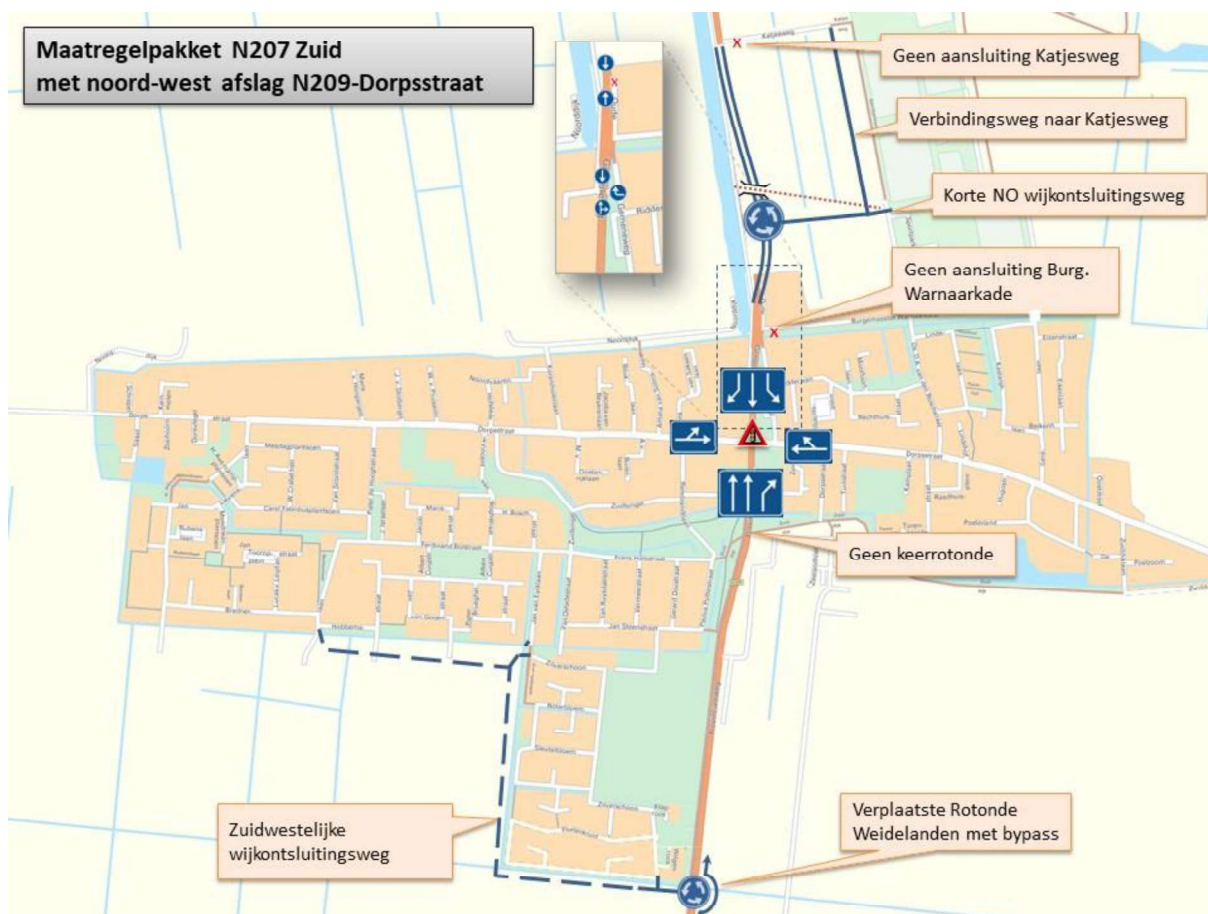
3.4.1 Hazerswoude-Dorp

In Hazerswoude-Dorp worden verschillende maatregelen genomen om de verkeerssituatie te verbeteren. Het betreft zowel provinciale als lokale maatregelen. Deze maatregelen worden in samenwerking en samenhang ontwikkeld. Dit PIP regelt de provinciale maatregelen en de gemeente stelt een bestemmingsplan op voor de lokale maatregelen. De uiteindelijke besluitvorming over het PIP en het bestemmingsplan wordt op elkaar afgestemd

In figuur 3.8 zijn alle maatregelen schematisch weergegeven, vervolgens worden de maatregelen nader toegelicht.

De maatregelen betreffen:

- Bij de noordelijke rotonde (rotonde 1) heeft het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat geen rechtstreekse aansluiting op de Katjesweg en de Burgemeester Warnakade. De rotonde is aangesloten op een korte noordoostelijke wijkontsluitingsweg met aansluiting tot het Scholeneiland. Ten zuiden van de nieuwe aantakking op de noordelijke rotonde is een ontsluiting toegevoegd voor landbouwverkeer, waarmee ook die percelen bereikbaar blijven.
- Parallel aan de Sportparklaan wordt een verbindingsweg met parkeerplaatsen voor het Sportpark op de Katjesweg aangelegd. (Deze verbinding wordt in een Bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' door de gemeente Alphen aan den Rijn gerealiseerd).
- Bij de kruising N209-Dorpsstraat blijven twee linksaf bewegingen mogelijk; vanuit het noorden naar het oosten én vanuit westen naar het noorden. De rechtsaf beweging vanuit het noorden naar het westen wordt behouden. Deze beweging was in Maatregelpakket N207 Zuid en Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg niet mogelijk. Ook blijven de rechtsaf bewegingen vanuit het oosten en het zuiden mogelijk. Op de kruising is tevens een inrit gerealiseerd voor de parkeerplaats tussen de N209 en de Oude Gemeneweg. Deze inrit wordt afgesloten voor vrachtwagens.
- De aansluiting tussen de Gemeneweg en de Oude Gemeneweg richting de Ridder van Montfoortlaan wordt een in- en uitrit op de Gemeneweg. De uitrijdende beweging was in Maatregelpakket N207 Zuid en Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg niet mogelijk. Hiermee is de bereikbaarheid van het parkeerterrein en de Ridder van Montfoortlaan geoptimaliseerd.
- De huidige rotonde bij de Weidelanden wordt circa 110 m naar het zuiden verplaatst en komt iets ten zuiden van de Eerste Tocht in Hazerswoude-Dorp te liggen (rotonde 2). Op deze locatie is een betere aansluiting mogelijk op de nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg.
- Aan de oostkant van de nieuwe rotonde (rotonde 2) is een ontsluiting voor landbouwverkeer, waarmee ook die percelen bereikbaar blijven.
- Een zuidwestelijke wijkontsluitingsweg om de Weidelanden (deze verbinding wordt in het Bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' door de gemeente Alphen aan den Rijn gerealiseerd).
- Er wordt een extra oversteek naar de benzinepomp over de N207 aangelegd voor brommers.



Figuur 3.8 Overzicht van de maatregelen in Hazerswoude-Dorp. De rotondes zijn van noord naar zuid genummerd als rotonde 1 en 2

Rotonde 1 en korte noordoostelijke wijkontsluitingsweg

Ten noorden van de dorpskern Hazerswoude-Dorp wordt een rotonde 'Rotonde 1' aangelegd (provinciale maatregel). De rotonde wordt aangelegd in de polder ten oosten van het huidige tracé van de N209. Uit de berekeningen blijkt dat een volledige eirotonde nodig is om het verkeer goed te kunnen afwikkelen. De rotonde is in eerste instantie bedoeld voor een verbetering van de verkeersveiligheid inclusief ongelijkvloerse fietsverbinding richting de scholen rondom het scholeneiland en de sportvelden. Het scholeneiland zal straks voor auto's en vrachtwagens alleen nog maar bereikbaar zijn via de nieuwe rotonde en niet meer vanuit het zuiden (de Sportparklaan).

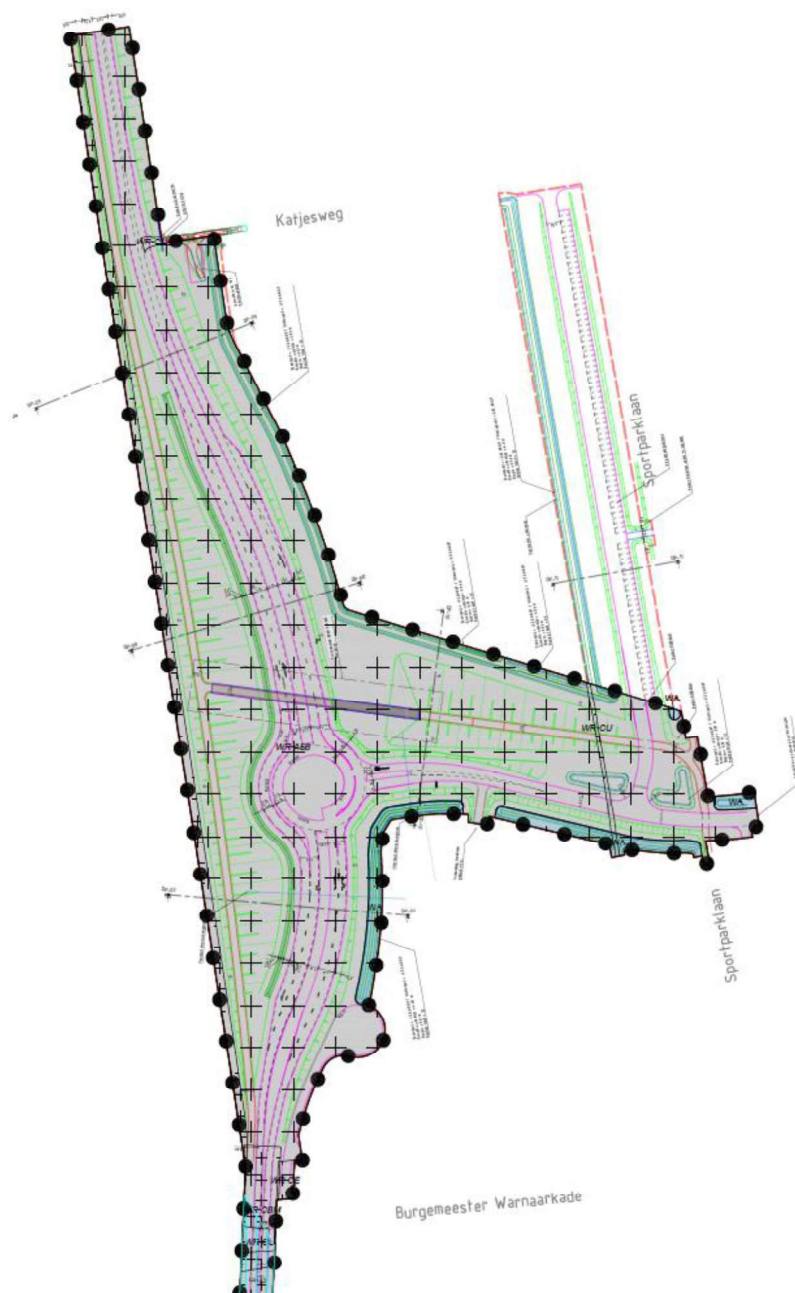
Daarnaast krijgt de rotonde ook een keefunctie. Met de rotonde worden meer route opties mogelijk voor verkeer in Hazerswoude-Dorp.

De aansluitingen van de Burgemeester Warnarkade en Katjesweg op de N209 zijn in de huidige situatie verkeersonveilig. De nieuwe noordelijke rotonde zorgt ervoor dat de verkeersonveilige aansluitingen opgeheven kunnen worden. Om de aansluitingen op te kunnen heffen wordt een nieuwe weg, parallel aan de Sportparklaan, naar de Katjesweg aangelegd, die via de rotonde wordt aangesloten op de N209 (gemeentelijke maatregel).

De Burgemeester Warnarkade behoeft geen vervangende aansluiting. Deze blijft goed bereikbaar.

De Burgemeester Warnaarkade wordt een straat bedoeld voor bestemmingsverkeer. Richting het noorden, ter hoogte van de Oude Gemeneweg wordt een keerplek aangelegd om te voorkomen dat vrachtverkeer achteruit moet rijden. Dit verhoogt de verkeersveiligheid. Nabij de noordelijke rotonde is in zuidoostelijke richting een ontsluiting toegevoegd voor landbouwverkeer. Deze weg ontsluit de percelen die ten zuidoosten van de nieuwe rotonde komen te liggen.

In de huidige situatie ter hoogte van de Katjesweg liggen aan beide zijden van de N209 bushaltes. Deze bushaltes worden nauwelijks gebruikt en in overleg met de busmaatschappij is besloten deze niet meer te vervangen. De bushaltes in het centrum van Hazerswoude-Dorp blijven gehandhaafd.



Figuur 3.9 Schets rotonde 1, noordelijke verbindingsweg, weg ter ontsluiting van de Katjesweg en keerlus Burgemeester Warnaarkade

Kruising N209-Dorpsstraat

Om tot een acceptabele verkeersafwikkeling en verkeersdoorstroming van het kruispunt N209-Dorpsstraat te komen is het nodig hier een aantal richtingen weg te halen ten opzichte van de huidige situatie. Figuur 3.10 toont de richtingen op het kruispunt N209-Dorpsstraat in toekomstige situatie. De richtingen vanaf de Dorpsstraat (oost en west) naar het zuiden worden weggehaald. De richting vanuit het zuiden, linksaf richting het westelijke deel van de Dorpsstraat wordt verwijderd. Voor voertuigen die vanuit het noorden komen is het mogelijk om rechts- en linksaf de Dorpsstraat in te slaan. Om dit mogelijk te maken wordt er ten opzichte van de vierde variant een extra opstelstrook gerealiseerd aan de westkant van het kruispunt. Deze opstelstrook is in de huidige situatie reeds aanwezig. Om de westelijk gelegen extra opstelstrook in te passen wordt de gehele weg van de N209 ten opzichte van de vierde variant iets naar het oosten verplaatst. Voorliggend plan is de meest wenselijke oplossing.

Voor voertuigen die vanuit het zuiden over de N209 komen zal het niet meer mogelijk zijn het westelijke deel van de Dorpsstraat in te rijden. Dit verkeer kan gebruik maken van de nieuwe rotonde Weidelanden (rotonde 2 in dit inpassingsplan) en de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Vanaf de Dorpsstraat (oost en west) is afslaan op de kruising met de N209 in zuidelijke richting niet meer mogelijk. Hiervoor zijn alternatieve richtingen mogelijk, de westkant is bereikbaar via de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en de oostkant via de Middelweg. De mogelijkheid om op het kruispunt vanaf de Dorpsstraat (oost en west) naar het noorden af te slaan blijft wel bestaan. Tevens komt er een extra opstelstrook van zuid naar noord. Op de kruising N209-Dorpsstraat wordt daarnaast een inrit gerealiseerd voor de parkeerplaats in de noordoosthoek, tussen de N209 en de Oude Gemeneweg. De inrit wordt afgesloten voor vrachtwagens. Ten noorden van de kruising wordt de aansluiting tussen de Gemeneweg en de Oude Gemeneweg richting de Ridder van Montfoortlaan een in- en uitrit op de Gemeneweg. De uitrijdende beweging was in Maatregelpakket N207 Zuid en Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg niet mogelijk. Het vrachtverkeer kan niet via de parkeerplaats maar via deze route voor b.v. de bevoorrading van de winkels. Figuur 3.10 toont de toekomstige situatie van de kruising N209-Dorpsstraat volgens het Maatregelpakket.



Figuur 3.10 Toekomstige situatie kruising N209-Dorpsstraat

De bushalte 'Dorp' aan de oostzijde van de N209 wordt verplaatst naar het noorden van het kruispunt ten behoeve van de doorstroming (meer opstelruimte voor verkeerslicht). De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat een ligging ten zuiden van de kruising negatieve invloed heeft op (1) de doorstroming van verkeer, (2) de ligging ten noorden van de kruising niet of nauwelijks ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen en (3) de positie van de bushalte voldoet aan de 'Ontwerprichtlijn haltes' van de CROW.

De busstrook aan de zuidzijde wordt opgeheven door het verwijderen van de markering. Wel blijft hier de bushalte aan de zuidwestzijde (dit zijn allemaal provinciale maatregelen).



Figuur 3.11 Impressie toekomstige situatie kruising N209-Dorpsstraat

Rotonde 2 bij Weidelanden

De bestaande rotonde Weidelanden wordt met ca. 110 meter verschoven richting het zuiden ('rotonde 2' in dit inpassingsplan). Daar wordt een nieuwe rotonde aangelegd met een extra passeerstrook / bypass in noordelijke richting. Deze vormgeving is noodzakelijk omdat er extra verkeer gebruik gaat maken van deze rotonde als gevolg van autonome groei en de realisatie van de (verlengde) Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan. De nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (gemeentelijke maatregel) sluit aan op de nieuwe rotonde. Het ruimtebeslag van een partiële rotonde is groter dan de huidige enkelstrooksrotonde. Er wordt aan de zuidzijde een rijstrook toegevoegd, waardoor de rijbaan lokaal wordt verbreed.

In het ontwerp wordt rekening gehouden met een goede bereikbaarheid van de brandweerkazerne. De nieuwe rotonde krijgt aan de oostzijde een aansluiting op de naastgelegen landbouwpercelen voor landbouwverkeer. Ter hoogte van de Eerste Tocht in Hazerswoude-Dorp wordt een kleine brug aangelegd, zodat ook de percelen die ten noorden liggen van de Eerste Tocht bereikbaar zijn voor landbouwverkeer. Die percelen worden nu nog ontsloten via de huidige rotonde Weidelanden. De huidige

rotonde Weidelanden, de aansluiting naar het westen en de aansluiting naar de percelen aan de oostzijde verdwijnen.



Figuur 3.12 Schets van de nieuwe rotonde nabij de Weidelanden

3.4.2 Bentwoudlaan

De Bentwoudlaan wordt een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 80 km/u, met 2x1 rijstrook. In het zuiden sluit de weg aan op de Vredenburglaan en in het noorden op de enkelstrooksrotonde bij de Verlengde Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan. Het ontwerp volgt zoveel mogelijk de bestaande lijnen in het landschap. De tracéligging van de Bentwoudlaan wordt daarmee bepaald door de aanwezige verkaveling in het landschap.

Ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan wordt een openbare parallelweg aangelegd. Deze weg sluit aan op de rotonde ter hoogte van de Verlengde Beethovenlaan en zorgt voor een ontsluiting voor de agrarische percelen en de Onderweg.



Figuur 3.13 Ligging van de parallelweg en doorsnede Verlengde Bentwoudlaan en openbare parallelweg

De Bentwoudlaan passeert de oost-westgerichte Kleikade die nog een compartimenterende functie heeft. Realisatie van een fietspad op het talud van de Kleikade maakt onderdeel uit van het project N207 Zuid. Er is intensief gezocht naar een ontwerp waarbij de historische kwaliteit van de dijk zo min mogelijk wordt aangetast. De provincie heeft daarbij diverse oplossingen voor de kruising van de Bentwoudlaan met de Kleikade uitgewerkt en doorgerekend. De toepassing van een coupure² wordt (ook in cultuurhistorisch en landschappelijk opzicht en als waterkerende functie) als de beste oplossing beschouwd voor de doorkruising van de dijk. Deze toepassing geeft een eenduidig, begrijpelijk beeld van de historische opeenvolging van de dijk en de nieuwe, werkzame weg. De wegligging is ingepast in de verkaveling waarbij de dijk op het maaiveld wordt doorsneden. Ter plaatse van de coupure wordt de weg iets verhoogd naar minimaal -4,60 NAP. Daarnaast wordt een fietsbrug over de coupure ingepast. De tussenboezem op de Kleidijk wordt onder de Bentwoudlaan geleid door middel van een sifonconstructie. Figuur 3.14 bevat een impressie van fietsbrug over de Bentwoudlaan.



Figuur 3.14 Impressie fietsbrug over de Bentwoudlaan

3.4.3 Verlengde Bentwoudlaan

De Verlengde Bentwoudlaan verbindt de Hoogeveenseweg (N455) met de Bentwoudlaan. De weg krijgt een functie als gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstroken met een maximale snelheid van 80 km/uur. Het tracé begint in het verlengde van de Hoogeveenseweg en buigt met een ruime boog af naar het zuiden. Deze boog eindigt direct ten westen van de watergang de 'Eerste Tocht' welke is gelegen nabij de Verlengde Bentwoudlaan, waar de weg in rechtstand verder gaat. In het zuiden sluit de weg met een enkelstrooksrotonde aan op de Bentwoudlaan, een nog te realiseren landbouwpad parallel aan de Verlengde Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan.

De Verlengde Bentwoudlaan is gelegen in gebied met vooral een agrarische en recreatieve functie. Ten noorden van de Maaltocht vormt de weg de nieuwe oostelijke begrenzing van het recreatiegebied Bentwoud.

² Een coupure is een doorsnijding van het dijklichaam met de weg. De opening kan worden afgedicht.

De Verlengde Bentwoudlaan wordt met een turbo-rotonde aangesloten op een nieuw aan te leggen enkelstrooks rotonde in de Hoogeveenseweg. Deze laatste ligt op ongeveer 100 meter van de turbo-rotonde. Op de turbo-rotonde is tevens ruimte gereserveerd voor een ontsluiting richting het Bentwoud. Met deze reservering kan er in de toekomst een Recreatief-Concentratie-Punt (RCP) aan de westzijde van de Verlengde Bentwoudlaan worden ontsloten.

Vanaf net ten noorden van de turbo-rotonde in zuidelijke richting zal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan een grondwal worden aangelegd. Deze grondwal heeft primair een landschappelijk doel, namelijk het wegnemen van het zicht vanuit Bentwoud op de nieuwe weg en daarmee het verbeteren van de visuele waarde. Deze grondwal is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. De provincie heeft de mogelijkheden en milieueffecten van de grondwal onderzocht, en is tot de conclusie gekomen dat deze maatregel de negatieve gevolgen van het project N207 Zuid nabij het Bentwoud verder vermindert. Derhalve wordt er een grondwal met een hoogte van 3 meter gerealiseerd. Op het oostelijke grondlichaam langs de Verlengde Bentwoudlaan en op de naar de weg gekeerde zijde van het grondlichaam ten westen van de weg, is het mogelijk om voorzieningen voor het opwekken van zonne-energie, bijvoorbeeld zonnepanelen, te realiseren. De realisatie van zonnepanelen is in dit PIP mogelijk gemaakt. Ter plaatse van de 'specifieke vorm van verkeer – grondwal' c.q. 'specifieke vorm van agrarisch – grondwal' zijn regels gesteld voor voorzieningen ten behoeve van de opwek van zonne-energie. Deze mogen uitsluitend op de naar de weg gekeerde zijde worden gerealiseerd en niet hoger zijn dan de grondwal. Hierbij dient hinder vanwege reflectie bij vergunningverlening te worden voorkomen.

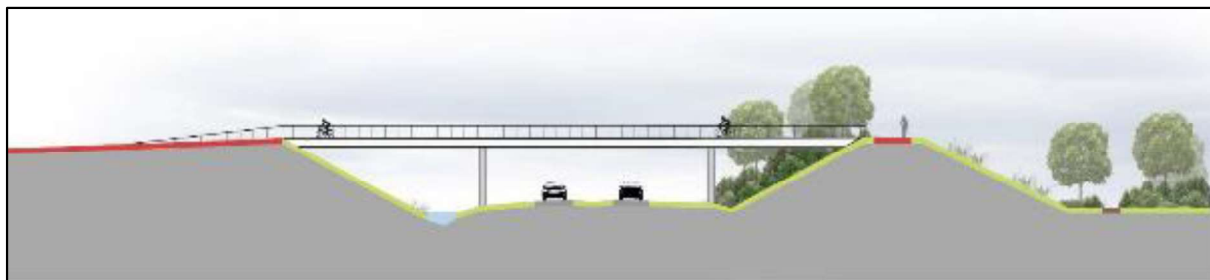


Figuur 3.15 Locatie van de turborotonde in de Verlengde Bentwoudlaan en enkelstrookstrotonde in de Hoogeveenseweg

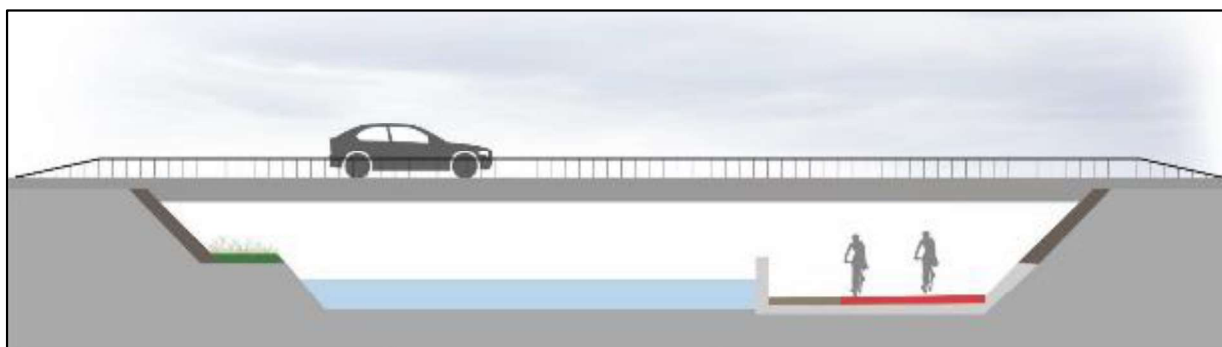
In het ontwerp is tevens rekening gehouden met een nieuwe ontsluiting van het PCT-terrein op de Hoogeveenseweg in de vorm van een enkelstrookstrotonde op circa 100 meter van de turborotonde in de Verlengde Bentwoudlaan. Hierbij wordt het fietspad gedeeltelijk omgelegd en meegenomen in de rotonde.

Ter hoogte van het Bentwoud worden twee ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer gerealiseerd:

1. Het viaduct (recreatieve passage) voor langzaam verkeer, voorzien van voetpad, fietspad, groenstrook, ruiterspad en struinp pad. Het viaduct verbindt het Bentwoud met de Sportlaan en het Noordeinde (zie figuur 3.16).
2. De onderdoorgang voor langzaam verkeer parallel aan de Maaltocht, voorzien van fietspad en voetpad (zie figuur 3.17). De onderdoorgang verbindt het Bentwoud met het Noordeinde (richting het Gouwebos).

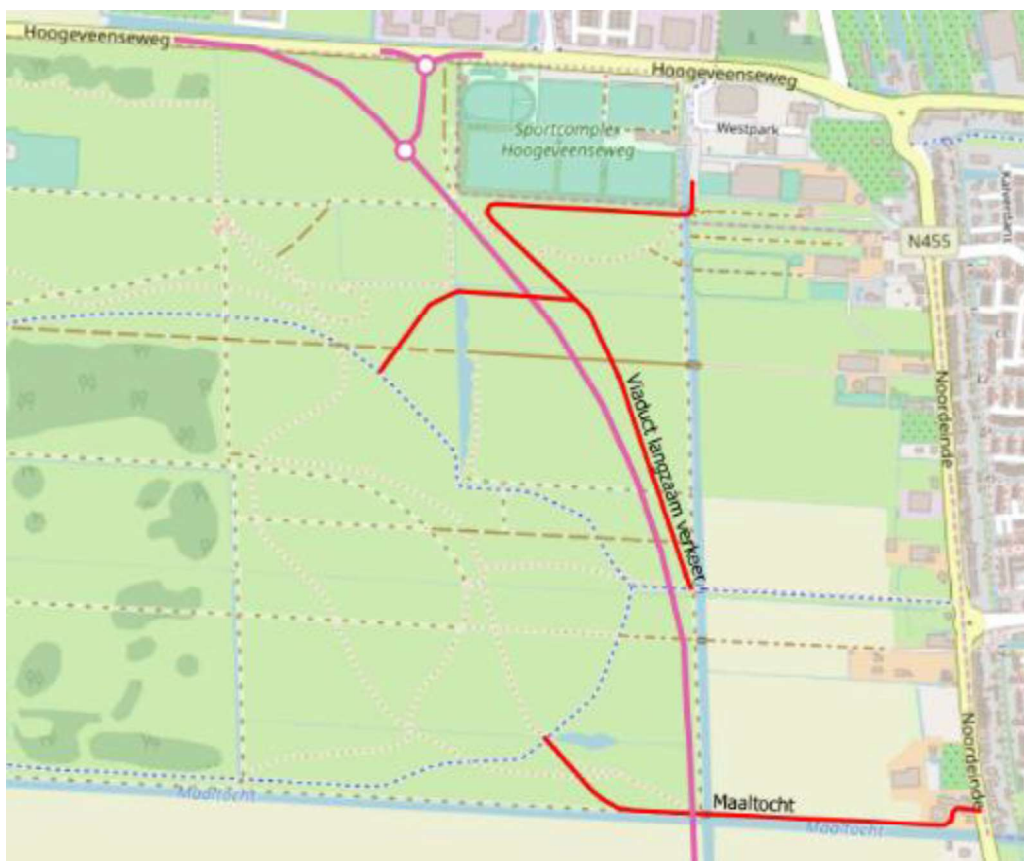


Figuur 3.16 Doorsnede van recreatieve passage over de Verlengde Bentwoudlaan heen



Figuur 3.17 Doorsnede van fietspad langs de Maaltocht onder de Verlengde Bentwoudlaan door

Bij de inpassing van het tracé worden een aantal agrarische percelen doorsneden. Om te zorgen dat agrariërs hun percelen kunnen blijven bereiken wordt langs de westzijde van de weg een parallelweg aangelegd. De parallelweg wordt ingericht als landbouwpad (bijvoorbeeld asfalt met aan beide zijden halfverharding). Dit landbouwpad sluit aan op de parallelweg langs de Bentwoudlaan, nabij de enkelstrooksrotonde ter hoogte van de Verlengde Beethovenlaan. Het deel ten zuiden van de rotonde Verlengde Beethovenlaan is een openbare parallelweg voor alle verkeer, zie figuur 3.13.



Figuur 3.18 Impressie van de Verlengde Bentwoudlaan met de langzaamverkeersvoorzieningen in het Bentwoud

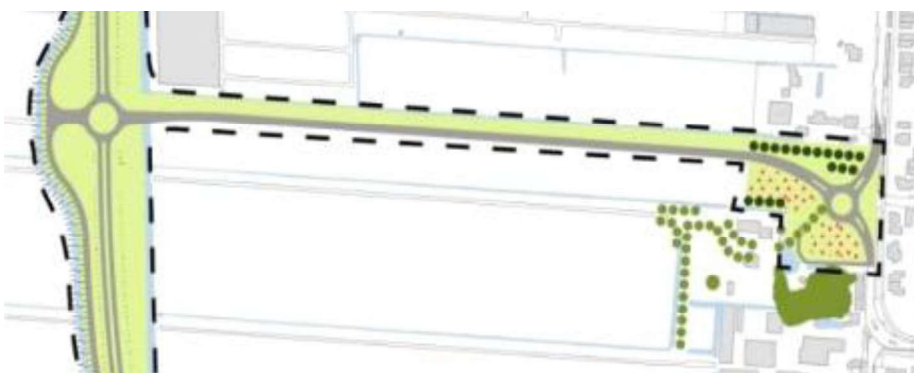
3.4.4 Verlengde Beethovenlaan

De Verlengde Beethovenlaan is een gebiedsontsluitingsweg met 1 rijstrook in elke richting voor al het verkeer behalve voor langzaam verkeer³. De weg zorgt voor een verbinding tussen de Bentwoudlaan en het Noordeinde in Waddinxveen. Bij de tracéligging van de Verlengde Beethovenlaan is rekening gehouden met de bestaande lintbebouwing aan het Noordeinde. Wel wordt er een woning en agrarische opstallen geamoveerd nabij de aansluiting van de Verlengde Beethovenlaan op de Beethovenlaan.

³ Landbouwvoertuigen zijn gecategoriseerd als langzaam verkeer, maar zijn wel toegestaan op deze gebiedsontsluitingsweg.



Figuur 3.19 Locatie op Noordeinde waarop de Verlengde Beethovenlaan aansluit



Figuur 3.20 Schets van Verlengde Beethovenlaan

3.4.5 Ecologische verbindingszone en natuurvriendelijke oever (aan de westzijde van de Bentwoudlaan)

Ecologische verbindingszone

De provincie Zuid-Holland heeft op een kaart met Natuurnetwerk Nederland (NNN) een ecologische verbindingszone (EVZ) aangegeven die loopt van de Krimpenerwaard naar het Bentwoud.

Een van die maatregelen binnen dit PIP betreft de realisatie van een ecologische verbindingszone (EVZ) langs de Bentwoudlaan en de Kleikade. Hiermee wordt weer een deel van de beoogde EVZ realiteit. De principebreedte van de EVZ corridor is 25 meter, incidenteel zijn smallere stukken toegepast. Op regelmatige afstanden worden stapstenen aangelegd; deze zijn verbonden door watergangen met een ecologische oeverzone. De EVZ bestaat uit een brede, flauw aflopende natuurlijke inge-richte oever.

De mogelijke doelsoorten voor de verbindingszone zijn:

- Zoogdieren: hermelijn, wezel, otter.
- Reptielen: ringslang.
- Amfibieën: rugstreeppad, heikikker.
- Libellen: vroege glazenmaker.
- Vlinders: oranje-tip, argusvlinder.
- Sprinkhanen: moerassprinkhaan.
- Vissen: kleine modderkruiper, snoek, vetje, zeelt, paling.

- Vogels die deze verbinding als broedbiotoop (kunnen) benutten. Dit zijn moeras- en watervogels zoals de roerdomp, slobbeend, fuut en rietzanger.

Deze zone richt zich op zes natuurbeheertypen. De verhouding tussen deze natuurdoeltypen (in %) geeft de ambitie weer voor de gehele EVZ tussen de Krimpenerwaard en het Bentwoud. Het voorliggend deel kan daarbij afwijken.

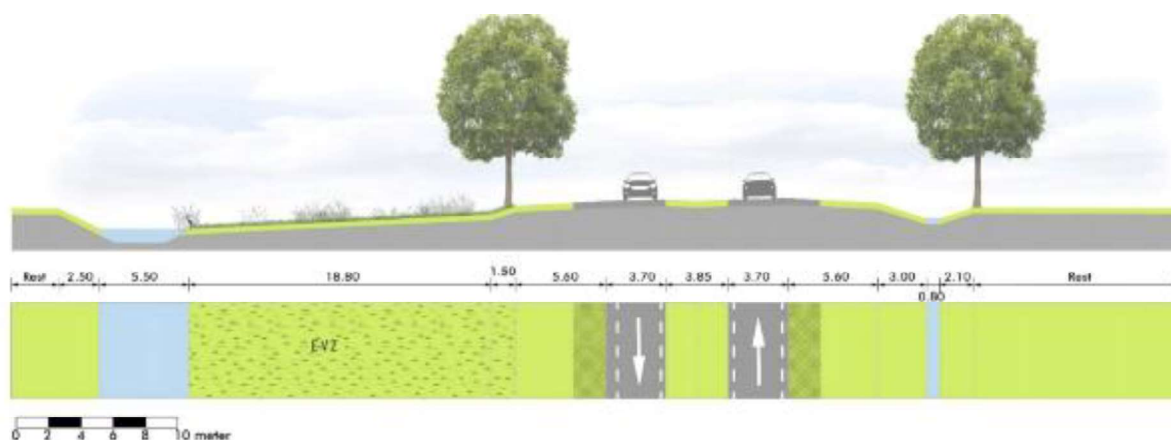
De volgende natuurbeheertypen komen in de verbindingzone als geheel voor:

- Moeras (35%), waarvan max. 20% open water en max. 10% struweel.
- Nat schraalland (15%).
- Vochtig hooiland (15%).
- Zoete plas (30%).
- Ruigteveld (5%).

Een geleidelijke overgang van wegberm naar water wordt indien mogelijk over de hele lengte van de zone geprojecteerd.

Er zijn drie gedeelten EVZ, namelijk:

- vanaf de Zesde Tocht tot aan de Kleikade;
- langs de Kleikade;
- vanaf de Kleikade naar Bentwoud langs het Schravenwildertpad. Dit deel is geen onderdeel van dit project en is daarom niet opgenomen in dit PIP.



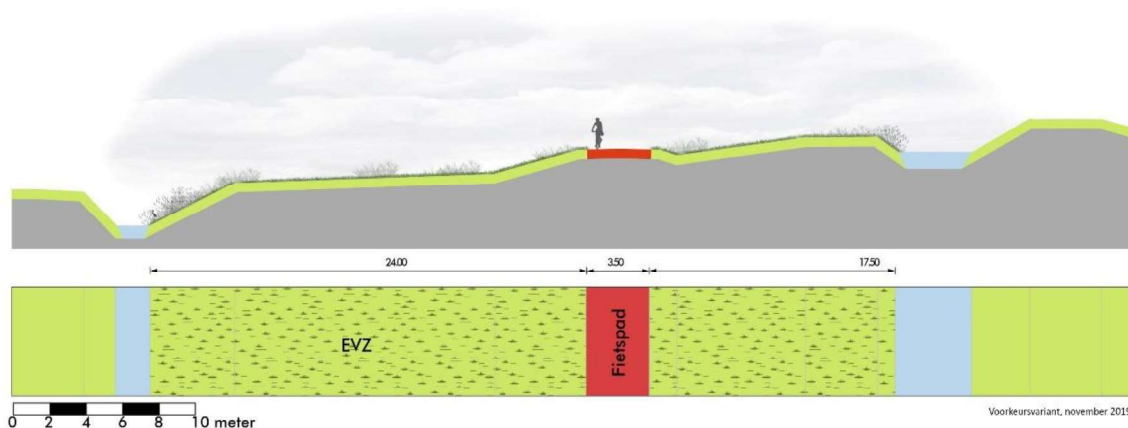
Figuur 3.21 Profiel EVZ

De EVZ ligt aan de westzijde van de Bentwoudlaan. Aan de westzijde van de coupure door de Kleikade, tussen wand en boezemwater wordt de EVZ voorzien van struikbeplanting, als afscherming en beschutting. Bovenlangs is de route via de taluds van de Kleikade en langs de coupurewand. Nabij de weg is het natuurbeheertype ruigte, grenzend aan de watergang is dat natuurbeheertypes moeras. Tussen de watergang en de wegberm is het hoogteverschil geleidelijk en komen de natuurbeheertypen nat schraalland en vochtig hooiland voor. In figuur 3.21 is het profiel van de verbindingzone ter plaatse van de Bentwoudlaan zichtbaar.

Langs de Kleikade is de EVZ gesitueerd langs de noordzijde van het nieuw te realiseren fietspad. Het EVZ bestaat uit voornamelijk droge gradiënten (ruigteveld) nabij de noordelijke watergang moeras, nat grasland en vochtig hooiland. Figuur 3.22 toont een doorsnede van de Kleikade met de ecologische

verbindingszone en het fietspad, tevens is de overgang naar de noordelijke watergang zichtbaar. Een meer geleidelijke overgang is niet mogelijk in verband met stabiliteit. De helling is zodanig gemaakt dat diersoorten de watergang makkelijk kunnen betreden en verlaten. Tussen fietspad en watergang is opslag van struikbeplanting toegestaan als die het zicht vanaf het fietspad naar de Polder Achterof niet belemmert.

Doorsnede Kleikade met EVZ (I)



Figuur 3.22 Profiel EVZ langs de Kleikade

Daarnaast wordt, noordelijker op het tracé, er als onderdeel van het project N207 Zuid een natuurvriendelijke oever aangelegd langs de Maaltocht.

4 Landschappelijke inpassing van de ruimtelijke maatregelen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop de ruimtelijke maatregelen zijn ingepast in de omgeving, gericht op het creëren van een (nieuwe) ruimtelijke kwaliteit. Hiervoor zijn twee landschapsplannen opgesteld: één voor Hazerswoude-Dorp en één voor de (Verlengde) Bentwoudlaan. Beide landschapsplannen zijn als bijlage 1 en 2 bij deze toelichting gevoegd. In de volgende twee paragrafen wordt de landschappelijke visie samengevat. De maatregelen staan steeds weergegeven op een overzichtstekening. Een toelichting op de maatregelen is te vinden in beide landschapsplannen.

De delen van de landschapsplannen die betrekking hebben op het onderliggend wegennet in Hazerswoude-Dorp (gemeente Alphen aan den Rijn) en de Verlengde Beethovenlaan (gemeente Waddinxveen) zijn nog niet definitief. Zowel de gemeente Alphen aan den Rijn als de gemeente Waddinxveen werken hier nog aan.

4.2 Landschapsplan Hazerswoude-Dorp

In figuur 4.1 zijn de landschappelijke maatregelen ter plaatse van Hazerswoude-Dorp weergegeven. Voor de uitgebreide beschrijving en uitwerking van de verschillende onderdelen en maatregelen wordt verwezen naar bijlage 1. Hierna volgt een samenvatting van de visie die als leidraad heeft gediend bij de inpassing van de weg en bij een aantal maatregelen in Hazerswoude-Dorp.

Continuïteit in wegbeeld

De N209 wordt zo rustig en continu mogelijk vormgegeven. Het wegmeubilair wordt tot het noodzakelijke minimum beperkt en waar mogelijk gecombineerd zodat de weg het landschap zo min mogelijk aantast. Hierdoor kan de weggebruiker ongehinderd door de wegelementen de kwaliteiten in de omgeving ervaren. De basis is een uniforme loper. In de groene landelijke gebieden wordt ingezet op een maximale landschapsbeleving. De wegdelen in bebouwd gebied worden zoveel mogelijk ingepast in een groene setting. Bij de weggedeelten in Hazerswoude-Dorp, waar sprake is van wegaanpassingen, is dit een belangrijk uitgangspunt. Juist ook met aanpassingen is het belangrijk om een zo rustig mogelijk wegbeeld te realiseren.

Bestaande kwaliteiten versterken en opheffen van knelpunten

Het gebied heeft verschillende kwaliteiten. De beleving van het open landschap afgewisseld met de bebouwde delen van Hazerswoude-Dorp is een belangrijke kwaliteit van de route. Deze kwaliteiten worden behouden en versterkt. Voorbeeld hiervan is de noordelijke entree van Hazerswoude-Dorp gemarkeerd door hoogteverschillen en contrast tussen open polder en verdicht dorpslandschap. Met de aanleg en inpassing van het project worden ook zo veel mogelijk ruimtelijke knelpunten opgeheven of non kwaliteiten opgeheven. Bovendien is getracht waar mogelijk meerwaarden te realiseren.

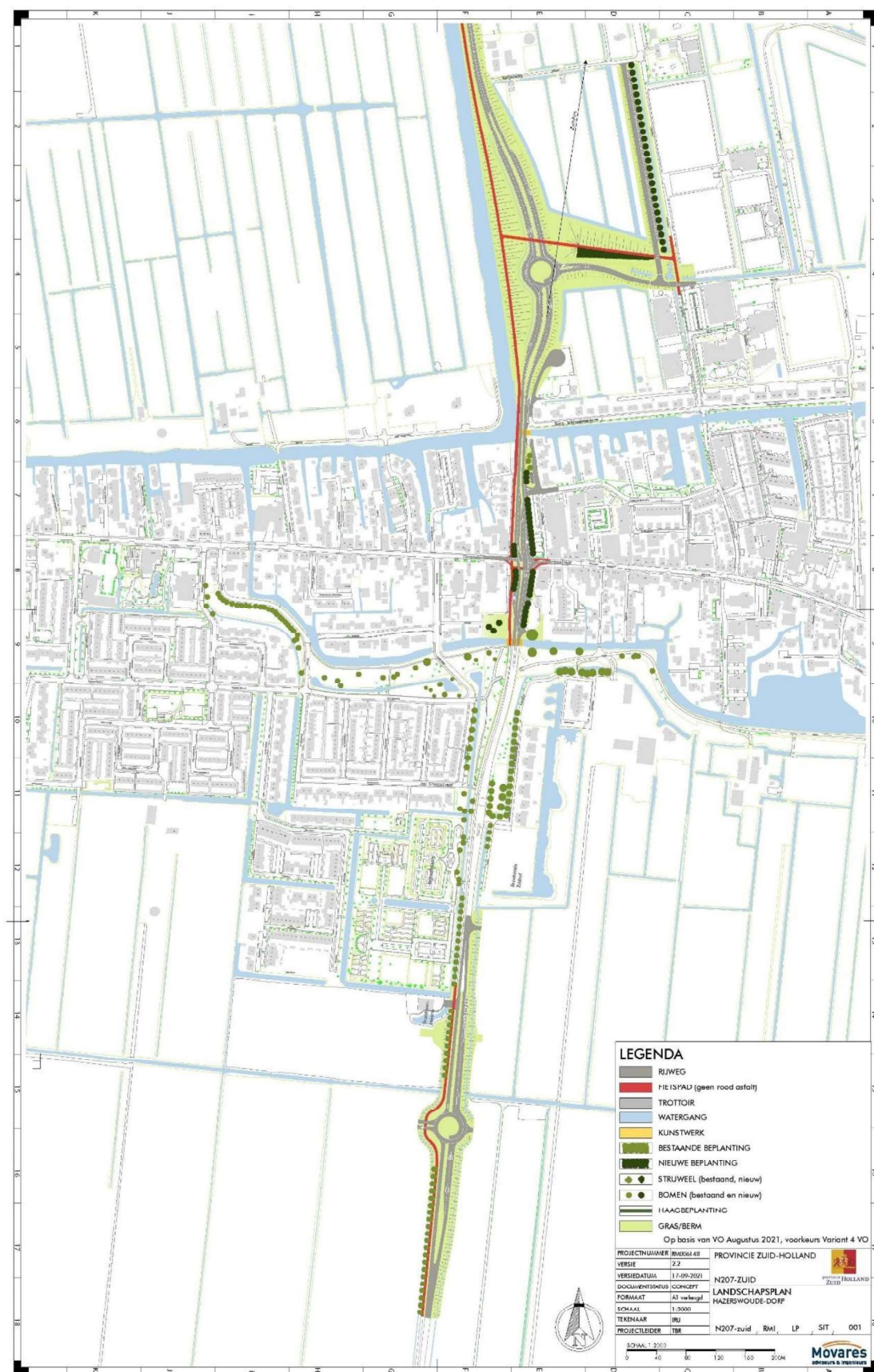
De weg reageert op de omgeving

De weg is geen autonoom element in het landschap maar maakt onderdeel uit van de omgeving (situering, hoogteligging, dwarsprofiel, randen). In voorgaande projectfasen zijn hierin al belangrijke keuzes gemaakt. De tracering en de kruisingen liggen in principe vast. Tijdens het ontwerpproces is samen met de gemeentes en stakeholders gezocht naar optimalisaties.

De uitwerking van de visie voor Hazerswoude-Dorp wordt samengevat in de volgende punten:

- Verhoogde ligging van Hazerswoude-Dorp als dorp in de droogmakerij herkenbaar en beleefbaar houden.
- De verschillende ruimtelijke karakteristieken versterken. Versterken kenmerken van de entrees en het lint (Dorpsstraat). Hierdoor worden deze structuren beter beleefbaar, ook vanaf de provinciale weg.
- Vanuit het landschap vormen de wegen zo min mogelijk een (visuele) barrière om de openheid maximaal beleefbaar te houden.
- In het landelijk gebied geen boombeplanting (rijen) langs de provinciale weg. Bestaande boomrijen worden bij veroudering vanuit historisch oogpunt vervangen.
- In het bebouwd gebied wordt het profiel smaller en vormen boomrijen de overgang tussen de weg en omgeving. Deze passen bij de verschillende karakteristieken van de omgeving.
- Aandacht voor beleving en vormgeving van de entrees.
- De rotondes zijn familie van elkaar maar kunnen specifieke lokale invulling krijgen. Zo dragen ze bij aan de oriëntatie en verbinding met het omliggend gebied.

Door deze verscheidenheid aan uitgangspunten is een integraal landschapsplan tot stand gekomen. In het ontwerp komen diverse aspecten bij elkaar, zoals landschap, cultuurhistorie, ecologie, water, et cetera. Met de in het ontwerp opgenomen ruimtelijke maatregelen worden landschappelijke eenheden, structuren en elementen versterkt waardoor er een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse ontstaat. Tegelijkertijd wordt er hiermee voor gezorgd dat het effect van de nieuwe infrastructuur op het dorp beperkt is.



Figuur 4.1 Landschappelijke maatregelen ter plaatse van Hazerswoude-Dorp (zie bijlage 1 voor grotere schets)

4.3 Landschapsplan (Verlengde) Bentwoudlaan

In figuur 4.2 is het plangebied voor de Bentwoudlaan opgenomen. Voor de uitgebreide beschrijving en uitwerking van de verschillende landschappelijke onderdelen en maatregelen wordt verwezen naar bijlage 2. Hierna volgt een samenvatting van de visie die als leidraad heeft gediend bij de inpassing van de weg en bij een aantal maatregelen ter plaatse van het traject Verlengde Bentwoudlaan.

Continuïteit in wegbeeld

De weg wordt zo rustig en continu mogelijk vormgegeven en het wegmeubilair wordt tot het noodzakelijke minimum beperkt en zo mogelijk gecombineerd zodat de weg het landschap zo min mogelijk aantast en de weggebruiker ongehinderd door wegelementen de kwaliteiten in de omgeving kan ervaren. De basis is een uniforme loper van rijbanen en wegbermen in een materiaal, een continue breedte en belijning. In de groene landelijke gebieden wordt ingezet op een maximale landschapsbeleving.

Bestaande kwaliteiten versterken en opheffen van knelpunten

Het gebied heeft verschillende kwaliteiten. De beleving van bijvoorbeeld het meer begroeide Bentwoud is een belangrijke kwaliteit van de route. De kwaliteiten van de route worden behouden en versterkt. Voorbeeld hiervan is het versterken van het contrast tussen het begroeide Bentwoud en de open polder Achterof. Ook is de beleving vanuit het Bentwoud zelf van belang. Bezoekers van het Bentwoud ervaren de nieuwe weg zo min mogelijk. Af en toe is er zicht op de weg, maar meestal zal deze zijn verscholen achter de grondwal of de diverse beplanting van het Bentwoud. Daarnaast krijgen bezoekers de kans het Bentwoud vanaf enige hoogte te ervaren op de taluds van de recreatieve passage. Hiermee wordt een extra dimensie toegevoegd. Met de aanleg en inpassing van het project worden ook zo veel mogelijk ruimtelijke knelpunten of non kwaliteiten opgeheven. Bovendien proberen we meerwaarden te realiseren daar waar het kan.

De weg reageert op de omgeving.

De weg is geen autonoom element in het landschap maar maakt onderdeel uit van de omgeving (situering, hoogteligging, dwarsprofiel, randen). In voorgaande projectfasen zijn hier al belangrijke keuzes in gemaakt. De tracering en de kruisingen liggen in principe vast. Tijdens het ontwerpproces is samen met de gemeentes en stakeholders wel gezocht naar optimalisaties.

De kruisingen en rotondes van de route zijn als het ware contactpunten tussen weg en omgeving. De weg passeert verschillende soorten omgevingen, en deze reageren anders op elkaar.

Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan

Het Bentwoud is een veelzijdig recreatiebos in het Groene Hart. De krachtige ruimtelijke structuur van het Bentwoud ligt te midden van veelal open polders. Karakteristiek is de gevarieerde opbouw (bos, struiken, grasland, moerassen en open ruimten), de dooradering door recreatieve routes (wandel-, struin-, fiets- en ruiterspaden) en de jonge leeftijd van het bos dat nog steeds in ontwikkeling is.

Het deel van de Polder Achterof ten zuiden van het Bentwoud en ten noorden van de Kleikade heeft een karakteristiek open karakter met weidse uitzichten. De Kleikade heeft een cultuurhistorische waarde, is de grens tussen polders maar ook een belangrijke structuurdrager als hoge kade in het open landschap.

Ten zuiden van de Kleikade ligt de Zuidplaspolder. Een droogmakerij met een herkenbaar grid. Voor dit projectdeel is al een landschapsvisie ontwikkeld die uitgangspunt is voor het landschapsplan (Verlengde (Bentwoudlaan).

Passage Bentwoud

- Het wegprofiel heeft een groene middenberm. Rotondes zijn oriëntatiepunten en vormen de verbinding met de omgeving. Het hart van de rotondes is een verbijzondering van de groene middenberm.
- Versterken afwisseling op de route (weg langs Bentwoud (Hoogenveense weg), door Bentwoud en door de open polder).
- Vormgeven entree Boskoop. Bijvoorbeeld als open plek in het bos of met een verwijzing naar de karakteristiek van Boskoop.
- Behouden openheid Polder Achterof o.a. door beleefbaar houden van de randen en het hoogteverschil tussen laaggelegen droogmakerij en omringend land.
- Zorgvuldig traceren N457 in de structuur van polder.
- Route vanaf rotonde op Hoogeveenseweg richting Boskoop toekomstvast.
- Extra aandacht voor de kwaliteit van de dorpsrand aan de bufferzone en het behoud van doorzichten naar de polder vanaf het Noordeinde.
- Ten westen van de weg wordt een grondwal aangelegd.

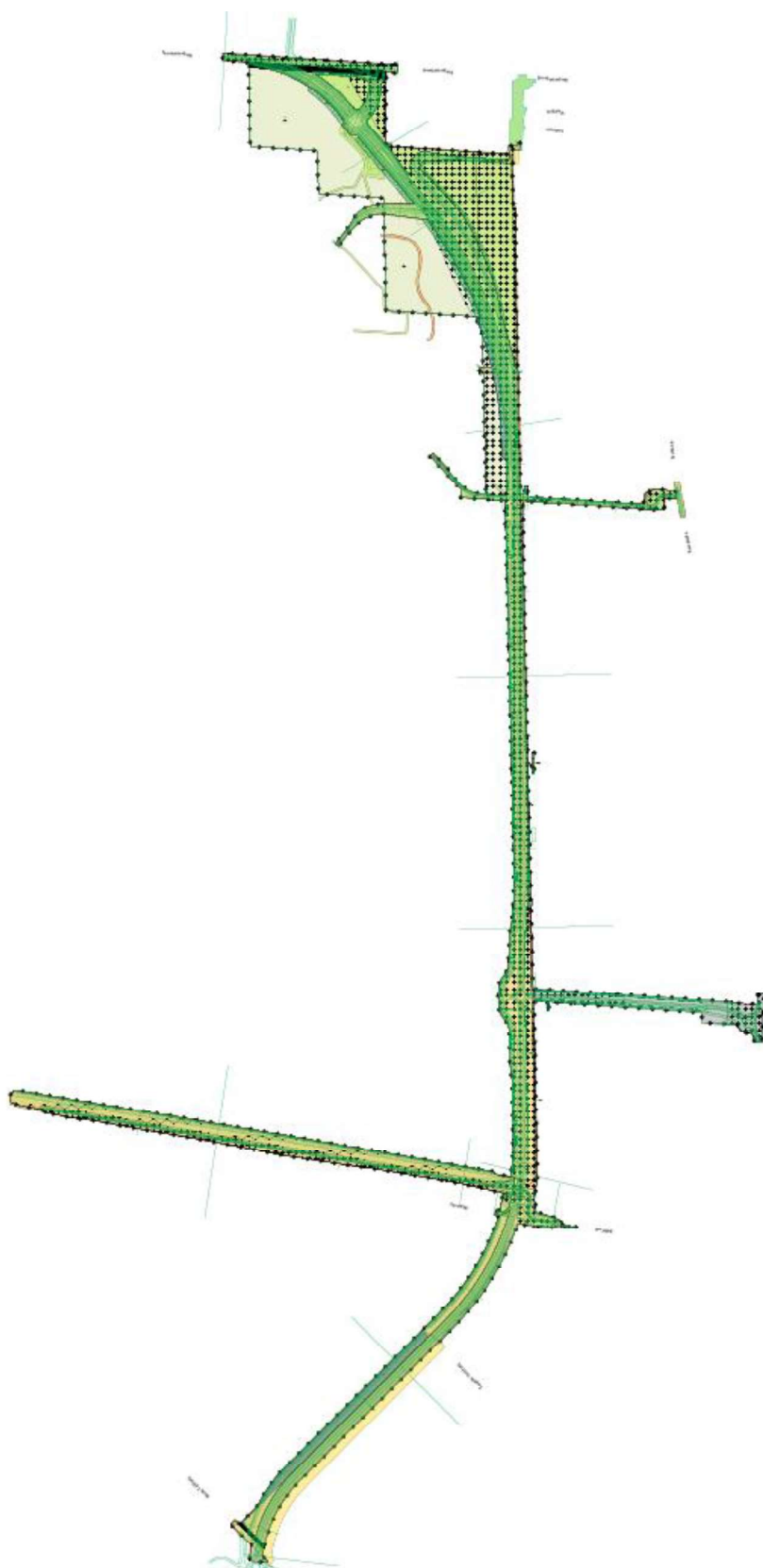
Beleving Bentwoud

- Zorgvuldige vormgeving van de beleving van de weg vanuit het Bentwoud. Gebruikers van het Bentwoud beleven de weg alleen in de directe omgeving van de weg en vanaf de recreatieve passage.
- Af en toe is er zicht op de weg, maar meestal zal deze zijn verscholen achter de grondwal of de diverse beplanting van het Bentwoud.
- Vormgeven entree Bentwoud. Bijvoorbeeld als open plek in het bos of met een verwijzing naar de karakteristiek van het Bentwoud.
- Parkeerplaats verbinden met aanlanding recreatieve passage.

Waddinxveen en Kleikade

- Markeren landschapsstructuur en cultuurhistorische waardevolle Kleikade. De kade is een ruimtelijke scheiding tussen open polder en transitiegebied (wonen en glastuinbouw) van Waddinxveen.
- Vormgeven Verlengde Beethovenlaan en entree van Waddinxveen (aan Noordeinde).

Door deze verscheidenheid aan uitgangspunten is een integraal landschapsplan tot stand gekomen. In het ontwerp komen diverse aspecten bij elkaar, zoals landschap, cultuurhistorie, ecologie, water, et cetera. Met de in het ontwerp opgenomen ruimtelijke maatregelen worden landschappelijke eenheden, structuren en elementen versterkt waardoor er een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse ontstaat. Tegelijkertijd wordt er hiermee voor gezorgd dat het effect van de nieuwe infrastructuur op de omgeving beperkt is. De gemeente Waddinxveen werkt nog aan de landschappelijke inpassing van de Verlengde Beethovenlaan. De invulling kan hier dus nog wijzigen.



Figuur 4.2 Plangebied (Verlengde) Bentwoudlaan

5 Milieueffectrapportage

5.1 Inleiding en procedure

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in de aanleg van autowegen en snelwegen. De (Verlengde) Bentwoudlaan is een nieuwe gebiedsontsluitingsweg. Daarbij geldt dat het Besluit milieueffectrapportage geen drempelwaarde kent voor de lengte van de weg (zie categorie C1.2 van het Besluit). De (Verlengde) Bentwoudlaan is daarom m.e.r.-plichtig met het PIP als m.e.r. plichtig besluit. Dit betekent dat het MER primair wordt opgesteld ten behoeve van het besluit van provincie Zuid-Holland over het PIP.

In het MER zijn de effecten onderzocht van het gehele plan en dus inclusief de aanpassingen aan de N209 in Hazerswoude-Dorp en de nieuwe gemeentelijke verbindingswegen in Hazerswoude-Dorp. De aanpassingen aan/langs de N209 maken onderdeel uit van het PIP. De lokale wegen in Hazerswoude-Dorp komen niet in het PIP, maar in een bestemmingsplan dat de gemeente Alphen aan den Rijn opstelt. Het MER wordt dus gebruikt voor zowel het PIP als voor het bestemmingsplan.

Relatie tussen eerdere MER's (2015-2016) en dit MER

In 2015 is er een projectMER opgesteld waarbij diverse regionale alternatieven en varianten zijn onderzocht. Deze projectMER fase is afgesloten met het besluit om de (Verlengde) Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan te realiseren inclusief aanpassing van de verkeersstructuur in Hazerswoude-Dorp (de N209). Deze maatregelen zijn in het nieuwe MER in samenhang en in meer detail beschouwd.

In 2015-2016 is er tevens een projectMER opgesteld voor de Vredenburglaan, de Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan ('Randweg Waddinxveen'). De Vredenburglaan is inmiddels gerealiseerd. De maatregelen voor de Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan zijn in het nieuwe MER in samenhang en in meer detail beschouwd.

De eerder doorlopen procedures voor een milieueffectrapport zijn afgerond. Het MER dat is opgenomen als bijlage bij dit PIP is een geheel nieuw MER rapport dat de m.e.r. procedure van begin tot eind doorloopt.

De initiatiefnemers zijn de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland is de formele initiatiefnemer voor het MER en het PIP. De Verlengde Beethovenlaan wordt op verzoek van de gemeente Waddinxveen ook opgenomen in het PIP. De gemeente Alphen aan den Rijn is de formele initiatiefnemer voor het bestemmingsplan voor de lokale wegen in Hazerswoude-Dorp.

Het MER en de daarbij behorende achtergrondrapporten zijn zowel onderdeel van het onderhavige PIP dat door Provinciale Staten wordt vastgesteld als van het bestemmingsplan dat door de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn wordt vastgesteld. Provinciale Staten baseren hun besluit mede op de door de gemeenteraden vastgestelde voorkeuren en de belangen van alle andere belanghebbenden. De gemeenteraad Alphen aan den Rijn baseert zijn besluit mede op afspraken met de provincie Zuid-Holland en op de belangen van belanghebbenden in de gemeente.

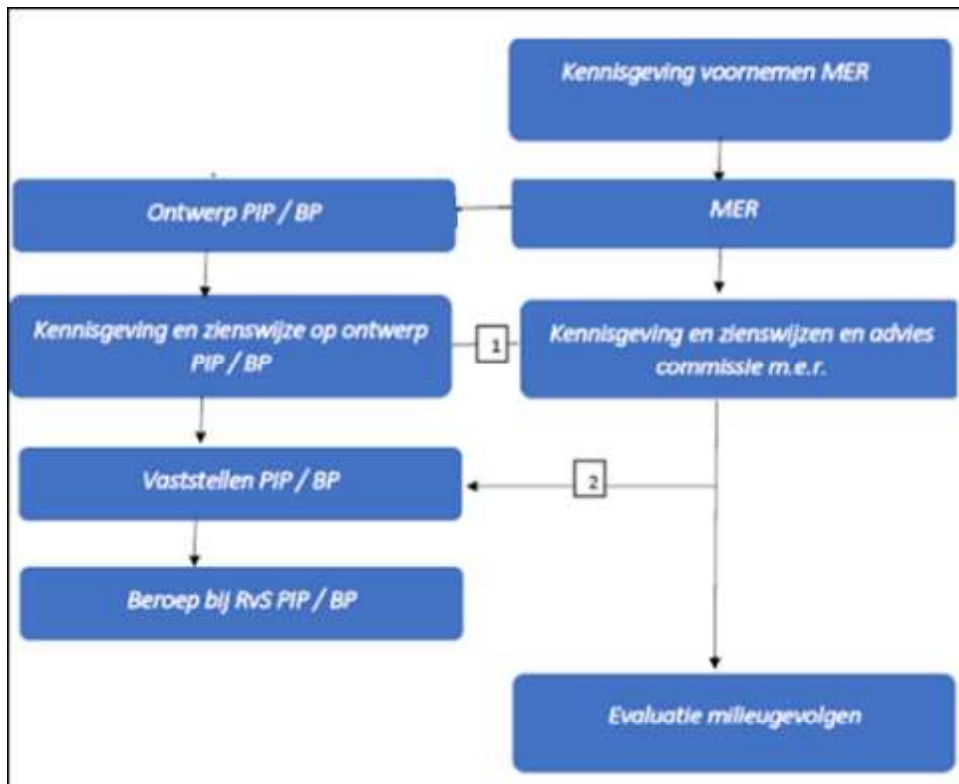
In het kader van het rapport Aanvulling milieueffectrapportage N207 Zuid, versie d.d. 31 maart 2025 (zie bijlage 29) naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. d.d. 11-10-2022 (zie bijlage 28) is voor het aspect verkeer nader onderzoek gedaan naar:

- (a) de effecten van het hanteren van het 'Hoog scenario' in RVMH v3.1 referentie 2035;
- (b) de nadere duiding van reistijd; en,
- (c) de verkeerseffecten op basis van het actueel regionaalverkeersmodel RVMH v4.1.

Geconcludeerd wordt dat er op basis van de nadere analyses in het rapport Aanvulling milieueffectrapportage N207 Zuid, geen andere conclusies getrokken worden.

Zowel Provinciale Staten als de Gemeenteraad baseren hun besluiten dus mede op het MER en op de belangen in het gebied. Om de ideeën/wensen van belanghebbenden mee te nemen in het wegontwerp, het MER en in de besluitvorming zijn er diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd.

De stappen die horen bij de m.e.r. procedure zijn weergegeven in figuur 5.1. Een nadere toelichting op deze stappen is opgenomen in tabel 5.1.



Figuur 5.1 Schematische weergave van de stappen bij de m.e.r. procedure.

Tabel 5.1 Toelichting op de stappen m.e.r. procedure uit figuur 5.1.

Stap	Toelichting
Kennisgeving voornemen MER	Het bevoegd gezag heeft op 18 januari 2019 een mededeling gedaan met daarin de aankondiging dat er een MER en PIP wordt opgesteld voor het project N207 Zuid inclusief de wijze waarop belanghebbenden een reactie kunnen indienen op dit voornemen. De reacties op de kennisgeving zijn beantwoord. Het resultaat hiervan is opgenomen als bijlage bij het MER.
MER	In het MER zijn de effecten van de varianten onderzocht. Het resultaat hiervan is het MER en de bijbehorende samenvatting van het MER.
Ontwerp-PIP / ontwerpbestemmingsplan	Het MER is een bijlage bij het ontwerp-PIP en bij het ontwerpbestemmingsplan.
Kennisgeving en zienswijzen en adviescommissie m.e.r.	De Commissie m.e.r. brengt een onafhankelijk advies uit over het MER. De Commissie toetst het MER mede op basis van de binnengekomen inspraakreacties op het MER. De Commissie m.e.r. geeft het bevoegd gezag vervolgens advies of het MER correct is opgesteld. Ook de Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit (PAL) brengt een advies uit over het ontwerp PIP.
Kennisgeving en zienswijzen op ontwerp-PIP en ontwerpbestemmingsplan.	Eenieder kan zienswijzen indienen op het ontwerp-PIP, het ontwerp bestemmingsplan en het MER.
Vaststellen PIP en bestemmingsplan	Aan Provinciale Staten wordt gevraagd om het PIP vast te stellen. Aan de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn wordt gevraagd om het bestemmingsplan voor de lokale wegen in Hazerswoude-Dorp vast te stellen.
Beroep bij Raad van State voor het PIP en bestemmingsplan	Een ieder die een zienswijze heeft ingediend en iedere belanghebbende kunnen in beroep gaan tegen de vaststelling van het PIP en/of bestemmingsplan
Evaluatie milieugevolgen	Na uitvoering van het project worden de milieugevolgen geëvalueerd.

5.2 Het MER

5.2.1 Inleiding

Het MER (bestaande uit deel A en B) is als bijlage 3 toegevoegd bij deze toelichting. Tevens is bij het MER deel A, als bijlage III een samenvatting van het MER opgenomen. De samenvatting is ook te vinden als separate bijlage 28 bij deze toelichting. In het MER zijn doelstellingen geformuleerd en zijn vijf verschillende varianten getoetst aan deze doelstellingen. In de volgende paragraaf zal ingegaan worden op het doelbereik van de onderzochte varianten.

Verder zijn in het MER de volgende thema's onderzocht: Verkeer en vervoer, leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid) en ruimtelijke kwaliteit (landschap, cultuurhistorie, archeologie, aardkundige waarden, recreatie, ruimtegebruik, natuur, bodem, water, duurzaamheid en klimaat). In de paragrafen 5.2.3 en 5.2.4 wordt hier verder op ingegaan. In paragraaf 5.2.5 komen ten slotte de te nemen mitigerende en compenserende maatregelen aan de orde.

5.2.2 Doelbereik van de varianten Project N207 Zuid

Op basis van de in het MER beschreven ambities en knelpunten is als projectdoel voor de N207 Zuid geformuleerd om de doorstroming, de bereikbaarheid, de robuustheid van het wegennetwerk en de leefbaarheid te verbeteren. Daarnaast is er een ambitie om natuur en recreatie te versterken.

In het MER zijn alle varianten getoetst op het gebied van bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid en vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die in 2035 zal ontstaan als het voorgenomen project niet wordt gerealiseerd. De referentiesituatie bevat autonome ontwikkelingen die zeker door gaan, maar ook de ruimtelijke plannen waar nog geen finale besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Voor de berekening van de verkeerskundige effecten is gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel (RVMH versie 3.1). Daarbij is gerekend met een scenario 'hoge groei'. Dit betekent dat bij de modelberekeningen is uitgegaan van een toekomstige situatie in 2035 waarbij er een sterke toename van verkeer wordt verwacht. Er is immers rekening gehouden met de ruimtelijke plannen die zeker doorgaan maar ook met de plannen die mogelijk doorgaan. Omdat is uitgegaan van dit hoge groeiscenario worden de milieueffecten die samenhangen met verkeer, zoals de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit, enigszins overschat in het MER. Een worst case benadering dus.

Uit tabel 5.2 blijkt dat het project N207 Zuid een positieve bijdrage levert aan bijna alle doelen die vooraf door de provincie Zuid-Holland zijn gesteld.

Tabel 5.2 Score op de doelstellingen (vergelijking ten opzichte van de referentiesituatie) Bron: MER (bijlage 3, pp. 81-83)

Doelstelling	Scorecriterium	Variant X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid + ZW wijkontsluitingsweg	Voorkeursvariant: MP N207 Zuid + NW afslag N209-Dorps- straat
Doorstroming						
1. Streng Zijde - Roemer - Noordeinde	Verkeersafwik- keling op kruis- punt	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)
2. Passage N207 Boskoop, gedeelte binnen de be- bouwde kom	Verkeersinten- siteit op de N207 tussen Boskoop en Waddinxveen	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).
3. Passage N209 Hazerswoude- Dorp	Verkeersafwik- keling op kruis- punt	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 60 a 80 seconden)	Slechter dan de norm (cyclustijd > 200 se- conden)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 55 a 65 seconden)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 65 a 85 seconden)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 69 a 84 seconden)
4. Zijde, Kerkweg- Oost, heffbruggen en winkelgebied	Verkeersafwik- keling op kruis- punt	Lichte verbetering 4% – 6% afname van verkeer bij heffbrug- gen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)

Doelstelling	Scorecriterium	Variant X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid + ZW wijkontsluitingsweg	Voorkeursvariant: MP N207 Zuid + NW afslag N209-Dorps- straat
Bereikbaarheid						
5. Greenport Bos- koop Noordwest	Bereikbaarheid Greenport	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ont- sluitingsweg	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ont- sluitingsweg	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ont- sluitingsweg	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ont- sluitingsweg	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ont- sluitingsweg
Leefbaarheid						
6. Zijde en Kerk- weg-Oost	Functionaliteit o.b.v. etmaal- intensiteiten	Lichte verbetering (4% – 6% afname van verkeer bij hefbrug- gen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)
	Verkeersveilig- heid	Lichte verbetering (4% – 6% afname van verkeer bij hefbrug- gen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hef- bruggen)
	Geluidbelas- ting op omlig- gende wonin- gen	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)
7. op de passage N209 in Hazers- woude-Dorp	Functionaliteit o.b.v. etmaal- intensiteiten	Verslechtert (Toe- name van 8-9% ver- keer)	Verslechtert (Toe- name van 7-13% ver- keer)	Verslechtert (Toe- name van 8-10% ver- keer)	Verslechtert (Toe- name van 9-10% ver- keer)	Verslechtert (Toe- name van 8% ver- keer)
	Verkeersveilig- heid	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheids- reductie door roton- des en weginrichting)	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheids- reductie door rotonde en weginrichting)	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheids- reductie door roton- des en weginrichting)	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheids- reductie door rotonde en weginrichting)	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheids- reductie door rotonde en weginrichting)
	Geluidbelas- ting op omlig- gende wonin- gen	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van - 2 tot +2 dB)	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van - 2 tot +2 dB)	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van - 2 tot +2 dB)	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van - 2 tot +2 dB)	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van - 2 tot +2 dB)
8. Noordeinde	Functionaliteit o.b.v. etmaal- intensiteiten	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.
	Verkeersveilig- heid	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vracht- verkeer)	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vracht- verkeer)	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vracht- verkeer)	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vracht- verkeer)	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vracht- verkeer)
	Geluidbelas- ting op omlig-	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)

Doelstelling	Scorecriterium	Variant X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid + ZW wijkontsluitingsweg	Voorkeursvariant: MP N207 Zuid + NW afslag N209-Dorps- straat
	gende wonin- gen					
9. Robuustheid	Aanwezigheid van alterna- tieve routes.	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes

Het verkeer neemt onder meer af op de huidige routes door de kernen en bij de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen. Hierdoor verbetert de verkeersafwikkeling en neemt de geluidbelasting af. Ook de bereikbaarheid van de Greenport verbetert vanwege de realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan als een nieuwe 80 km/uur ontsluitingsweg. In Hazerswoude-Dorp verbetert de verkeersveiligheid door de realisatie van een fietsbrug en een lagere snelheid bij de nieuwe rotondes. Alleen het doel om de verkeersintensiteit op de N209 in Hazerswoude-Dorp te reduceren wordt in de varianten niet bereikt. Er blijft echter wel sprake van een goede doorstroming op de N209. Alleen bij de Alphense variant is dit niet het geval vanwege de lange wachttijden voor de verkeerslichten. De geluidbelasting op de omliggende woningen is neutraal (plaatselijke toe- en afname van 2 tot +2 dB).

Voor meer achtergrondinformatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 10.2 uit het MER (deel A).

5.2.3 Milieueffecten voor het hele studiegebied

Een samenvatting van de milieueffecten van het project N207 Zuid voor het hele studiegebied per variant is opgenomen in onderstaande tabel 5.3. Deze staat ook in het MER (deel A, paragraaf 7.3). In kolom 2 t/m 5 is het effect beschreven van het ontwerp van de varianten waarin standaard al veel maatregelen zitten om ongewenste milieueffecten te voorkomen. Aanvullend daarop zijn voor de thema's waar dat nodig en mogelijk is voorstellen gedaan voor mitigerende maatregelen. Als deze maatregelen worden toegevoegd aan het ontwerp dan verminderen voor die thema's de milieueffecten en soms ook de effectscore, zie kolom 6 t/m 10. Als in deze kolommen 'n.v.t.' staat dan zijn er geen mitigerende maatregelen voorgesteld.

Tabel 5.3: Samenvatting van de effecten van alle varianten met legenda scoretabel.

Thema	X- Robuust	Alphense variant	MP N207 Zuid	MP pakket N207 Zuid met ZW wijkontslui- tingsweg	MP N207 zuid met NW afslag N209- Dorpsstraat	X-Robuust na mitige- rende maat- regelen	Alphense variant na mitigerende maatregelen	MP N207 Zuid na mitigerende maatregelen	MP N207 Zuid met ZW wijkontslui- tingsweg na mitigerende maatregelen	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorps- straat na mitigerende maatregelen
Verkeer	+	0	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Geluid	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Luchtkwali- teit	0	0	0	0	0	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	+	+	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Landschap	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cultuurhisto- rie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Archeologie	0	0	0	0	0	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
Ruimtege- bruik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Natuur	--	--	--	--	--	-	-	-	-	-
Bodem	++	++	++	++	++	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Water	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
Duurzaam- heid	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
Klimaat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabel 5.3.1 Legenda scoretabel

Score	Oordeel ten opzichte van de Referentiesituatie
+++	Sterk positief effect
++	Positief effect
+	Beperkt positief effect
0	Geen/neutraal effect
-	Beperkt negatief effect
--	Negatief effect
---	Sterk negatief effect (niet vergunbaar)

Alleen bij het aspect verkeer scoort de Alphense variant slechter vanwege een slechte doorstroming op de kruising N209-Dorpsstraat. Voor het overige zijn voor het project N207 Zuid als geheel de verschillen tussen de vijf varianten gering. Dit komt doordat alle varianten een zelfde ontwerp, en dus ook dezelfde effecten hebben voor de (Verlengde) Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan.

Voor een nadere uitleg van de effecten wordt verwezen naar de MER, deel A en dan met name paragraaf 7.3.

5.2.4 Milieueffecten in Hazerswoude-Dorp

In tegenstelling tot de (Verlengde) Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan verschillen de varianten in Hazerswoude-Dorp wel en dat heeft ook invloed op de effecten. In hoofdstuk 9.3 van het MER, deel A wordt hier nader op ingegaan. Deze paragraaf is hieronder integraal overgenomen.

Verkeer

Het verbeteren van de doorstroming op het kruispunt van de N209 met de Dorpsstraat is een belangrijke doelstelling van het project. Een linksaf verbod op het kruispunt draagt hier in sterke mate aan bij. Het recht doorgaande verkeer krijgt in dat geval immers vaker een groen verkeerslicht omdat er veel minder kruisend verkeer is. Dit verbetert de doorstroming op het kruispunt. Bij de Alphense variant is er geen sprake van een linksaf verbod. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de doorstroming bij deze variant daarom onvoldoende is. Bij de andere vier varianten is wel sprake van meerdere linksaf verboden en verbetert de doorstroming sterk ten opzichte van de referentiesituatie. De vier varianten met linksaf verboden voldoen daarbij wel aan de normen voor wachttijden voor het verkeer, de Alphense variant voldoet daar niet aan (zie ook tabel 5.4).

Tabel 5.4 Samenvatting van de verschillen tussen de 5 varianten voor Hazerswoude-Dorp. De gehanteerde kleuren zijn een weergave van de onderlinge verschillen tussen de varianten. Groen=beter dan andere varianten. Rood=slechter dan andere varianten. Zwart=het effect is min of meer gemiddeld ten opzichte van de andere varianten.

	Referentie-situatie	Variant X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijkontsluitingsweg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
Bereikbaarheid Dorp: aantal linksaf richtingen op het kruispunt Dorpsstraat-N209	4 richtingen	0 richtingen	4 richtingen	1 richting	2 richtingen	2 richtingen
Bereikbaarheid Dorp: aantal rechtsaf richtingen op het kruispunt Dorpsstraat -N209	4 richtingen	4 richtingen	4 richtingen	2 richtingen	2 richtingen	3 richtingen
Bereikbaarheid Dorp: Extra wijk-ontsluitingswegen	N.v.t.	2 (ZW en NO lang)	2 (ZW en NO kort)	2 (NO lang en nabij Zuiddijk)	2 (ZW en NO kort)	2 (ZW en NO kort)
Verkeersafwikkeling op kruispunt Dorpsstraat-N209	Slechter dan de norm (cyclustijd > 200 sec)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 60 a 80 sec)	Slechter dan de norm (cyclustijd > 200 sec)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 55 a 65 sec)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 65 a 85 sec)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 69 a 84 sec)
Wegen met intensiteit groter dan toelaatbaar	2 wegen	2 wegen	2 wegen	2 wegen	2 wegen	2 wegen

	Referentie-situatie	Variant X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijkontsluitingsweg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
Voertuigkilometers per dag (t.o.v. X-Robuust)		0 km	-1.002 km	-847 km	-728 km	-1.249 km

Voor het nauwkeurig bepalen van de verkeerseffecten in Hazerswoude-Dorp is een dynamisch verkeersmodel gebouwd. Uitgangspunt is het regionaal vastgesteld –statisch– verkeersmodel RVMH 3.2. Deze nadere analyses zijn te vinden in het rapport ‘Varianten voor Hazerswoude-Dorp, Verkeerskundig onderzoek naar de passage N209’, opgenomen als bijlage 21 bij dit inpassingsplan. Voor het borgen van de uniformiteit tussen beide verkeersmodellen, zijn de dynamische berekeningen gebaseerd op de verkeersintensiteit uit het statisch verkeersmodel (RVMH 3.1). De conclusie uit het dynamisch verkeersmodel luidt als volgt:

Het geheel overziend geven alle optimalisatievarianten aanzienlijke verbeteringen in de verkeersafwikkeling rond Hazerswoude-Dorp. Hierbij geeft variant 3 (MP N207 Zuid) de beste resultaten van de optimalisatievarianten. De varianten 4 en 5 hebben het nadeel dat de capaciteit op de noord-zuid baan op de N209 maar net genoeg is. Echter dat kan niet voorkomen dat er in de avondspits er regelmatig lange wachtrijen ontstaan die de noordelijke rotonde zullen blokkeren. In die zin zijn deze varianten niet robuust. Voorts heeft variant 5 een aantal nadelen:

- *De passende verkeersintensiteit wordt op meerdere straten overschreden, o.a. op de Dorpsstraat West en Oost.*
- *Deze variant heeft meer ruimte nodig dan de andere op het centrale kruispunt door de aanleg van een extra rechtsafstrook op de noordtak van de N209.*

Alle varianten bevatten een (keer)rotonde in het noorden van Hazerswoude-Dorp. In het zuidelijke deel van het dorp verschillen de maatregelen voor het lokale verkeer. Variant X-Robuust bevat een keerrotonde ter hoogte van de Provincialeweg. Deze rotonde blijkt echter moeilijk inpasbaar in verband met de nabijgelegen begraafplaats en woningen. Bij het Maatregelpakket N207 is de zuidelijke keerrotonde dicht bij de Dorpsstraat geplaatst, in een groenzone nabij de Zuiddijk. Op de wegen die aansluiten op deze nieuwe rotonde neemt het verkeer toe, zoals op de Frans Halsstraat en de Zuidsingel. Daar staat tegenover dat er bij de variant Maatregelpakket N207 geen nieuwe wijkontsluitingsweg om de Weidelanden nodig is. Bij de andere vier varianten is deze weg wel noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid van het (zuid)westelijke deel van het Dorp.

Bij het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat blijven er twee linksaf bewegingen mogelijk (vanuit het noorden en het westen). Bij deze variant is daarom geen zuidelijke keerrotonde nodig maar wel een wijkontsluitingsweg om de Weidelanden. Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat komt overeen met het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg maar dan met een extra mogelijkheid op het kruispunt N209-Dorpsstraat om vanuit het noorden naar het westen af te slaan.

Het belangrijkste verschil tussen de varianten is de wijziging van de kruising N209-Dorpsstraat. Hierbij voldoet de Alphense variant niet aan een belangrijke doelstelling van het project omdat het verkeer op het kruispunt N209-Dorpsstraat te lang moet wachten voor het verkeerslicht. Voor de andere varianten

geldt dat er lokaal verschillen zijn in de onderzochte effecten. Er is echter geen variant die over de hele linie beter scoort dan de andere varianten.

Geluid

De vijf varianten verschillen niet wezenlijk van elkaar als het gaat om de verkeersintensiteit op de N209. Ook de effecten op geluidsbelasting langs de N209 zijn dus voor alle vijf de varianten vergelijkbaar. De verschillen in geluidsbelasting tussen de varianten worden vooral veroorzaakt door eventuele linksaf verboden op de kruising N209-Dorpsstraat, de nieuwe wijkontsluitingswegen en de nieuwe rotonde(s). Er ontstaan hierdoor andere rijroutes op de bestaande en nieuwe lokale wegen en dus ook meer of minder geluidsbelasting langs deze wegen.

Bij de varianten met linksaf verboden is sprake van een toename van verkeer van orde grootte 50% op de Voorweg. Dit betekent een geluidstoename op naastgelegen woningen van 0-2 dB op het westelijke deel van de Voorweg en 2-4 dB op het oostelijke deel. De Alphense variant heeft geen linksaf verbod waardoor de toename van verkeer op de Voorweg beperkt blijft tot 10% en de toename van de geluidsbelasting minder dan 2 dB bedraagt. Daarnaast geldt er een toename van de geluidsbelasting op woningen langs bestaande wegen naar de nieuwe wijkontsluitingswegen. Bij het Maatregelpakket N207 Zuid is dit bijvoorbeeld het geval bij de Frans Halsstraat. En bij de varianten met een zuidwestelijke wijkontsluitingsweg bij de Breitnerlaan. De absolute verkeersintensiteit op deze wegen blijft echter bijna altijd onder de Toetswaarde en ook de toename van de geluidsbelasting blijft daarom beperkt tot 0-2 dB.

Ter indicatie geldt dat 30% meer verkeer een geluidstoename betekent van circa 1,5 dB. Een dergelijke toename is door het menselijk gehoor nog net hoorbaar. Daarnaast geldt dat bij een verkeersintensiteit van minder dan 1.500 het geluid van voertuigen hoorbaar kan zijn maar vrijwel zeker niet leidt tot (ernstige) hinder voor aanwonenden. Deze richtlijnen geven een indicatie van het effect op individuele straten in Hazerswoude-Dorp.

Ter illustratie van de verschillen tussen de varianten is tabel 5.5 opgenomen met daarin het aantal (ernstig) gehinderde personen. Deze uitkomsten gelden voor het hele studiegebied maar de verschillen tussen de uitkomsten worden veroorzaakt door de verschillen tussen de varianten in Hazerswoude-Dorp. Hieruit blijkt dat het aantal (ernstig) gehinderde personen iets meer afneemt bij de Alphense variant (met respectievelijk 133 en 66 personen) dan bij dan bij de andere varianten. Het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg resulteert in de kleinste afname (met respectievelijk 103 en 52 personen). De overige varianten zitten daartussenin.

De verschillen in rijroutes tussen de varianten leiden dus tot een verschil in de lokale geluidsbelasting. Daarbij geldt dat vooral nieuwe wegen en omrijden resulteren in extra geluidsbelasting. Op sommige wegen is sprake van een duidelijke toe- of afname van het geluid. Voor Hazerswoude-Dorp als geheel zijn de verschillen tussen de varianten echter gering; alle varianten leiden tot een afname tussen de 2% en 4%.

Tabel 5.5 Aantallen (ernstig) gehinderde personen

Effecten aantal gehinderden/ernstig gehinderde personen						
Geluid-belastings-klasse	Referentie situatie	X-Robuust	Alphense variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijkontsluitingsweg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
50-54 dB	654/228	544/189	550/191	554/189	562/195	550/191
55-59 dB	806/307	917/348	931/353	923/350	921/350	916/348
60-64 dB	992/418	1.071/451	1.032/435	1.058/445	1.020/428	1.054/443
65 of meer	1.112/548	905/450	919/456	917/456	961/477	942/468
Totaal	3.564/1.502	3.437/1.438	3.431/1.436	3.442/1.440	3.464/1.450	3.461/1.450
Percentage	100%/100%	96,4%/95,7%	96,3%/95,6%	96,6%/95,9%	97,2%/96,6%	97,1%/96,5%

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt vooral bepaald door de al aanwezige achtergrondconcentraties en in mindere mate door de nabijgelegen wegen. De verandering van de luchtkwaliteit als gevolg van het project N207 Zuid is gering (zie paragraaf 7.3) en verschillen tussen de varianten zijn nihil. Specifiek voor Hazerswoude-Dorp geldt dat er een geringe toename van de concentraties is te verwachten bij straten waar het verkeer toeneemt en een geringe afname bij de straten waar het verkeer afneemt (zie figuur 5.2). Deze verandering bedraagt voor de onderzochte stoffen maximaal 0,5 µg/m³. Dat is een geringe verandering ten opzichte van de wettelijke norm (40 µg/m³). Om inzicht te geven in het (geringe) verschil tussen de varianten wordt verwezen naar het criterium 'voertuigkilometers per dag' in tabel 5.4. Daarbij geldt dat meer kilometers in en nabij de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp ook betekent dat de (gemiddelde) concentraties iets hoger zijn. Er is zowel op straatniveau als voor het dorp als geheel geen sprake van grote verschillen tussen de varianten. De concentraties vallen ruim onder de wettelijke norm.

Externe Veiligheid

Er is geen significant verschil tussen de varianten met betrekking tot externe veiligheid. De realisatie van de N207 zal voor Hazerswoude-Dorp geen effect hebben op risico's externe veiligheid. De transportaantallen blijven nagenoeg gelijk, het tracé ligt op dezelfde plaats als in de referentiesituatie en de aanpassingen aan de weginfrastructuur hebben geen invloed op de ongevalskans.

Gezondheid

Voor het thema gezondheid zijn allereerst de effecten op geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid beschouwd. Ook is onderzoek gedaan naar de mate waarin het project bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Hierbij kan worden gedacht aan verandering in het gebied met betrekking tot recreatiemogelijkheden, landschap en aanwezig groen.

Met betrekking tot het aanwezige groen vinden er geen wezenlijke veranderingen plaats. Ten aanzien van landschap neemt de barrièrewerking van de N209 toe door de voorgenomen maatregelen in Hazerswoude-Dorp, voornamelijk ter hoogte van de Dorpsstraat. De voorgenomen keerrotondes in X-Robuust en Maatregelpakket N207 Zuid zorgen voor een verstoring van de lijnstructuur van de N209

en het dorpse karakter van Hazerswoude-Dorp. Aan de noordzijde van Hazerswoude-Dorp wordt een nieuwe rotonde geplaatst, deze ingrepen zullen een minimaal effect teweegbrengen op het uitzicht vanuit dit gebied. Bij Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag resulteert de verplaatsing van de rotonde bij de Weidelanden in enige verbetering, omdat de grens van de bebouwde kom wat verder van de bebouwing komt te liggen.

Ten aanzien van de recreatiemogelijkheden geldt dat voor variant X-Robuust de noordoostelijke verbindingsweg in de huidige situatie de functie fietspad heeft, en wordt vervangen door een weg voor gemotoriseerd verkeer. Fietzers en wandelaars delen daarbij de weg met het autoverkeer. Voor de Alphense variant blijft het fietspad tussen de sporthal en sportvelden behouden, terwijl bij het Maatregelpakket N207 Zuid, het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluiting en het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat de nieuwe fietsbrug nabij de sportvelden zorgt voor een heldere en overzichtelijke fietsroute welke het fietsgebruik kan stimuleren.

Landschap

Het verschil in effecten op landschap in en nabij Hazerswoude-Dorp heeft vooral te maken met de lokale wijkontsluitingswegen, de zuidelijke keerrotonde en de rotonde bij de Weidelanden. Er is geen significant verschil tussen de varianten voor de noordelijke keerrotonde omdat hiervan bij alle varianten is uitgegaan.

De zuidwestelijke wijkontsluitingsweg om de Weidelanden tast het lokale open landschap aan. Deze weg is onderdeel van alle varianten behalve van het Maatregelpakket N207 Zuid. In het noordoosten is bij de varianten X-Robuust en het Maatregelpakket N207 Zuid sprake van een ontsluitingsweg vanaf de nieuwe noordelijke rotonde naar de Dorpsstraat via de Heerenlaan/Gerelaan. Ook deze nieuwe weg leidt tot aantasting van het landschap, vooral nabij de Heerenlaan.

Twee varianten hebben een zuidelijke keerrotonde. Bij X-Robuust ligt deze nabij de Provincialeweg maar blijkt hier moeilijk inpasbaar vanwege de nabijheid van de begraafplaats en de woningen langs de Provincialeweg. Bij het Maatregelpakket N207 Zuid ligt de keerrotonde nabij de Zuiddijk. Op deze plek tast de rotonde de groenzone aan.

Ten slotte is er een verschil in landschappelijke effecten bij de rotonde Weidelanden. Bij alle varianten wordt de bestaande rotonde verbreed op de huidige plek behalve bij het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. Bij deze laatste twee varianten wordt de rotonde circa 110 m naar het zuiden verplaatst om in het verlengde van de nieuwe wijkontsluitingsweg te liggen. Er is hierdoor sprake van een meer logische, rechtdoor gaande route naar de nieuwe wijkontsluitingsweg. Ook zal het verplaatsen van de rotonde Weidelanden ervoor zorgen dat al het verkeer dat naar de zuidwestelijke dorpskern wil gaan niet meer door de nieuwbouwwijk Weidelanden gaat. De zuidelijke ligging van de rotonde heeft als nadelig effect dat de rotonde nu ten zuiden van de Eerste Tocht in Hazerswoude-Dorp komt te liggen, waardoor deze historische waterloop zijn functie als ultieme grens tussen dorp/bebouwing en open landschap verliest. Hierdoor ontstaat landschappelijk gezien een aantasting van het open gebied dat nu nog buiten de bebouwde kom van het Dorp ligt.

Tabel 5.6 samenvatting van de verschillen tussen de 5 varianten voor Hazerswoude-Dorp voor het thema Landschap. De gehanteerde kleuren zijn een weergave van de onderlinge verschillen tussen de varianten. Rood=veel slechter dan andere varianten. Zwart=het effect is min of meer gemiddeld ten opzichte van de andere varianten.

	Referentie-situatie	X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijk-ontsluitings-weg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
Aantasting open gebied: nieuwe wijk-ontsluitings-wegen	N.v.t.	2 (ZW en NO)	1 (ZW)	1 (NO)	1 (ZW)	1 (ZW)
Aantasting open gebied: rotonde Weidelanden	Huidige locatie (binnen bebouwde kom)	Huidige locatie (binnen bebouwde kom)	Huidige locatie (binnen bebouwde kom)	Huidige locatie (binnen bebouwde kom)	Buiten de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Aantasting bebouwde kom: zuidelijke keerrotonde	N.v.t.	Ja, aantasting nabij Provincialeweg	Nee	Ja, aantasting groenzone Zuiddijk.	Nee	Nee

Cultuurhistorie

Voor de beoordeling van cultuurhistorie is gekeken naar de historische geografie en historische (steden)bouwkunde. Alle varianten voorzien in het verbreden van de huidige N209. Hierdoor worden de historische kades waarop het dorp is ontstaan licht aangetast. De huidige doorbreking van de kenmerkende lintstructuur van Hazerswoude-Dorp wordt hierdoor versterkt. De monumenten in het dorp als ook de aanwezige historische windmolen worden niet geraakt door de voorgenomen ingreep. De voorgenomen ingreep ligt wel binnen de molenbiotoop van de historische molen. Deze molenbiotoop is, gezien de hoeveelheid bebouwing binnen een straal van 400m, niet langer functioneel. Er is zodoende geen negatief effect op deze molenbiotoop. Het grootste verschil is de zuidelijke keerrotonde die wordt gerealiseerd op de Zuiddijk in Maatregelpakket N207 Zuid. Dit is de historische steilrand waarop het historische deel van Hazerswoude-Dorp is ontstaan. In de huidige situatie loopt de N209 geleidelijk omhoog naar de Zuiddijk. In het Maatregelpakket N207 Zuid komt de rotonde op deze locatie te liggen. Hiervoor wordt het bestaande talud uitgebreid wat de vorm van de Zuiddijk aantast. Waarbij alle varianten effecten op cultuurhistorie hebben zijn deze beperkt van omvang uitgezonderd het Maatregelpakket N207 Zuid.

Archeologie

Er is een verschil tussen de varianten bij de effecten op archeologische verwachting. De aanpassing van de verkeersstructuur binnen de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp vinden grotendeels binnen de historische dorpskern van Hazerswoude-Dorp. Hiervoor geldt een beperkt negatief effect bij

ingrepen dieper dan 30 cm -mv. Dit houdt in dat bodemingrepen leiden tot een vermoedelijke verstoring van archeologische waarden. Bij de Alphense variant zullen binnen de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorps geen fysieke ingrepen plaatsvinden. Bij de andere varianten is hier wel sprake van. Ook geldt voor Maatregelpakket N207 Zuid, Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en Maatregelpakket N207 zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat dat ten aanzien van onderzoeksmeldingen een zone ter hoogte van de Ridder van Montfoortlaan een beperkt negatief effect geldt bij ingrepen dieper dan 30 cm -mv. Ten aanzien van archeologische vondstlocaties geldt dat in een zone ter hoogte van de Ridder van Montfoortlaan een negatief effect ontstaat bij ingrepen dieper dan 100 cm -mv. Concluderend heeft de Alphense variant geen effecten op archeologie. Bij de andere varianten is sprake van beperkte negatieve effecten.

Aardkunde

Voor de beoordeling van aardkundige waarden is gekeken naar de verandering van aardkundige waarden en gebieden. Deze waarden kunnen worden aangetast door de ingrepen zoals de realisatie van een nieuwe wijkontsluitingsweg. Bij de aanpassingen aan de noordelijke rotonde en de noordoostelijke ontsluitingsweg wordt ontgonnen veenvlakte aangetast. In de bebouwde kom leidt het project N207 Zuid tot een beperkt negatief effect voor alle varianten. De aanpassing van de verkeersstructuur binnen de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp vinden plaats binnen het morfo-element van een lage veenrest-dijk (4K35), welke aardkundig weinig waardevol is. Aangezien de veranderingen plaatsvinden in een aardkundig weinig waardevol gebied, is er slechts sprake van een beperkt negatief effect op aardkundige waarden. In de Alphense variant worden geen aanpassingen gedaan binnen de bebouwde kom in Hazerswoude-Dorp waardoor hier geen aantasting is van aardkundige waarden.

Recreatie

Bij het Maatregelpakket N207 Zuid wordt bij de rotonde Rembrandtlaan een extra ontsluiting voor de woonwijk gerealiseerd. Deze rotonde ligt in de parkzone van de Zuiddijk. De N209 vormde hier reeds een barrière voor recreatieve fietsers en wandelaars in het park. Het toevoegen van de rotonde zorgt voor een verbreding van het wegvak en zodoende de vergroting van de fysieke barrière.

Door toename van het verkeer op de N209 kan het potentieel moeilijker zijn voor fietsers en wandelaars om over te steken wanneer men het fiets- of wandelnetwerk volgt. Dit wordt gezien als een negatief effect op recreatie en geldt voor alle varianten. In het noorden/noordoosten van Hazerswoude-Dorp wordt de Noordelijke rotonde en de Noordoostelijke ontsluitingsweg aangelegd. Hierdoor verslechtert de recreatieve aantrekkingskracht, omdat fietspaden worden verlegd. Wel wordt de verkeerssituatie bij de sportvelden meer gestructureerd en kunnen fietsers en voetgangers op een veiligere wijze de sportvelden bereiken. Hierdoor is er sprake van een licht positief effect.

De lokale verbindingsweg in het noordoosten van Hazerswoude-Dorp zorgt voor een betere bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer richting de sportvelden. De voorgenomen weg tussen de sportvelden is momenteel een fietspad en wordt opgewaardeerd tot een weg waar zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en wandelaars gebruik van kunnen maken. In Hazerswoude-Dorp hebben de Alphense variant, Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en Maatregelpakket N207 Zuid noordwest afslag N209-Dorpsstraat geen noordoostelijke verbindingsweg. Hierdoor blijft het huidige fietspad bestaan, wat lokaal leidt tot minder negatieve effecten. Uiteindelijk zijn de verschillen in effecten op recreatie gering, mede omdat Hazerswoude-Dorp geen aangewezen recreatiegebied is.

Ruimtegebruik

De varianten zijn gelijk aan elkaar in het zuidelijk deelgebied, maar verschillen qua ruimtebeslag in het noordelijk deelgebied. Voornamelijk de toevoeging van de zuidelijke keerrotonde en de aanpassingen in de kern van Hazerswoude-Dorp leiden tot (kleine) verschillen tussen de varianten. De Alphense variant vereist het minste ruimtebeslag, Maatregelpakket N207 Zuid het meeste.

Tabel 5.7 Ruimtebeslag van de verschillende varianten

	Referentie-situatie	X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijk-ontsluitingsweg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
(Verlengde) Bentwoudlaan, Verlengde Beethovenlaan en Hazerswoude-Dorp exclusief ontsluitingswegen	N.v.t.	245.500 m ²	240.000 m ²	247.000 m ²	242.500 m ²	243.000 m ²
Zuidwestelijke Wijkontsluitingsweg	N.v.t.,	31.500 m ²	31.500 m ²	n.v.t.	31.500 m ²	31.500 m ²
Noordoostelijke wijkontsluitingsweg	N.v.t.	7.900 m ²	3.700 m ²	5.400	3.700 m ²	3.700 m ²

Natuur

De effecten die optreden op natuuraspecten, zoals op NNN en soortenbescherming, vinden grotendeels plaats door de inpassing van de (Verlengde) Bentwoudlaan. De verschillen in effecten in Hazerswoude-Dorp worden hieronder beschreven.

Bij de noordelijke rotonde en bij de kruising met de Dorpsstraat is er geen significant verschil in effecten op natuur tussen de vijf varianten. Van een verschil is wel sprake bij de zuidelijke rotondes. De zuidelijke keerrotonde bij de Zuiddijk bij het Maatregelpakket N207 tast een belangrijke route voor vleermuizen aan. In paragraaf 7.4.7 wordt nader ingegaan op het aspect Natuur en beschermde soorten. Bij de andere varianten leiden de nieuwe maatregelen ook tot enige natuureffecten, maar die zijn kleiner dan de effecten op de hierboven genoemde route voor vleermuizen.

Tabel 5.8 Samenvatting van de verschillen tussen de 5 varianten voor Hazerswoude-Dorp voor het thema Natuur. De gehanteerde kleurtjes zijn een weergave van de onderlinge verschillen tussen de varianten. Rood=veel slechter dan andere varianten. Zwart=het effect is min of meer gemiddeld ten opzichte van de andere varianten.

	Referentie-situatie	X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijk-ontsluitingsweg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
Effecten op soorten	N.v.t.	Beperkt effect op enkele soorten.	Beperkt effect op enkele soorten.	Groot effect op route voor vleermuizen én beperkt effect op enkele andere soorten.	Beperkt effect op enkele soorten.	Beperkt effect op enkele soorten.

Bodem

Er zijn zes bekende locaties aanwezig in het noordelijk deelgebied met ernstige bodemverontreiniging. De meeste van deze locaties bevinden zich in de oude kern van Hazerswoude-Dorp. Voor de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is er 1 locatie bekend waar sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Deze verontreiniging wordt niet geraakt door Maatregelpakket N207 Zuid. Voor de noordoostelijke lokale verbindingsweg in Hazerswoude-Dorp zijn geen locaties bekend waarbij de bodem ernstig vervuild is. De vervuilde bodem wordt naar verwachting gesaneerd. Bij de vier varianten met een zuidwestelijke wijkontsluitingsweg wordt er 1 sanering meer uitgevoerd dan bij Maatregelpakket N207 Zuid.

Water

Waterveiligheid – waterkeringen

Bij de aanpassingen in Hazerswoude-Dorp blijft de waterkerende functie van de noordelijke- en zuidelijke kering in stand. Er is dus geen sprake van aantasting van de kering en noch van vermindering van de waterveiligheid.

Waterhuishouding

De varianten verschillen in extra verhard oppervlak. Meer verhard oppervlak kan, zonder compenserende maatregelen, leiden tot meer wateroverlast. In de Alphense variant is in Hazerswoude-Dorp sprake van minder toename van verhard oppervlak dan bij de andere vier varianten. Bij de Alphense variant wordt namelijk geen Zuidelijke keerrotonde aangelegd, hoeft de kruising met de Dorpsstraat niet te worden aangepast en wordt de noordoostelijke verbindingsweg slechts gedeeltelijk gereali-seerd. Bij de andere vier varianten is sprake van meer verharding dan bij de Alphense variant. Bij geen van de varianten treden wijzigingen in grondwaterstanden en -stromen op.

Waterkwaliteit

Verkeer kan resulteren in verwaaiing en verschroeiing van vervuild wegwater. In Hazerswoude-Dorp bevinden de aanpassingen zich echter in of nabij de bebouwde kom waar geen kwetsbare oppervlak-tewateren zijn gelegen. Het effect op de waterkwaliteit is daarom gering. En ook worden er geen effec-ten verwacht op de grondwaterkwaliteit.

Duurzaamheid

Bij het thema 'Duurzaamheid' is er voornamelijk een verschil tussen de varianten ten aanzien van de hoeveelheid te gebruiken en hergebruiken materialen bij aanleg. Het effect op gebruik en hergebruik van grondstoffen is voor de Alphense variant, Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en Maatregelpakket N207 zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat iets minder dan voor variant X-Robuust en Maatregelpakket N207 Zuid. Bij deze varianten wordt namelijk geen Zuidelijke keerrotonde aangelegd en wordt er geen volledige noordoostelijke verbindingsweg gerealiseerd.

Klimaat

Bij het thema Klimaat is klimaatmitigatie onderzocht door de CO₂ uitstoot van voertuigen te berekenen. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden voor klimaatadaptatie. Bij alle varianten is er sprake van meer voertuigkilometers en zodanig meer CO₂ uitstoot. Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat leidt tot de minste toename aan voertuigkilometers en daarmee CO₂ uitstoot. Echter het verschil tussen de varianten is minimaal.

Met betrekking tot klimaatadaptatie zullen alle varianten leiden tot een toename van het verhard oppervlak, waardoor de kans op hitteopwarming toeneemt en regenwater minder efficiënt kan wegstromen. De extra verhard oppervlakte is bij de Alphense variant het laagst.

Conclusie

Verkeerskundig leiden alle varianten tot een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Wel is er een verschil waar te nemen tussen de Alphense variant en de andere varianten. Bij de Alphense variant moet het verkeer op het kruispunt N209-Dorpsstraat te lang wachten voor het verkeerslicht. Hierdoor wordt één van de doelstellingen van het project niet gehaald. De Alphense variant voldoet dus niet aan een belangrijke projectdoelstelling om de doorstroming op het kruispunt N209-Dorpsstraat te verbeteren. Een keuze voor deze variant ligt daarom niet voor de hand. Voor de andere varianten geldt dat er lokaal verschillen zijn in de onderzochte effecten, maar er geen variant is die over de hele linie beter scoort dan de andere varianten.

5.2.5 Mitigerende en compenserende maatregelen

Uit paragraaf 5.2.3 blijkt dat er soms sprake is van een negatief milieueffect door de realisatie van het maatregelenpakket. In het MER worden verschillende mitigerende en eventuele compenserende maatregelen voorgesteld. Daarvan zijn sommige verplicht op grond van wetgeving. Andere zijn zogenaamd bovenwettelijk. In bijlage 26 is een overzicht gegeven van alle mitigerende en compenserende maatregelen, die onderdeel uitmaken van het maatregelenpakket, zoals verwerkt in dit inpassingsplan.

Deze maatregelen worden hieronder ook nog een keer kort beschreven per thema.

Landschap

In het ontwerp zijn veel maatregelen genomen om het landschap te versterken en negatieve effecten op het landschap zoveel mogelijk te voorkomen. Voorbeelden hiervan zijn de aanplant van bomen en een natuurvriendelijke oever bij de Maaltocht.

Cultuurhistorie

In het ontwerp zijn veel maatregelen genomen om negatieve effecten op de cultuurhistorie te beperken. Het gaat daarbij om:

- de toepassing van haakse structuren zoals beplanting of gebruik maken van materialisatie om de helften te verbinden;
- het iets verschuiven van de nieuwe noordoostelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp, zodat het aantasten van de cultuurhistorische waarde beperkt blijft;
- het benadrukken van verkavelingsstructuren door middel van beplanting, waterlopen of andere elementen;
- het ontwerpen van een harde doorsnijding van de Kleikade in tegenstelling tot grondlichamen. Door een harde rand, met opvallend materiaal, te gebruiken visualiseert het ontwerp dat een daadwerkelijke dijk doorsneden is.

Archeologie

Er zijn gebieden met archeologische verwachtingen. Deze gebieden kennen een dubbelbestemming Archeologie. Hier dient eerst archeologisch onderzoek plaats te vinden voordat bepaalde werkzaamheden mogen plaatsvinden. Aangegeven moet worden op welke wijze gevonden archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

Recreatie

In paragraaf 7.4.5 worden mitigerende maatregelen benoemd, die meegenomen zijn in het Maatregelpakket N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat.

Conform de geldende provinciale regeling wordt de doorsnijding van het recreatiegebied Bentwoud gecompenseerd. De aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan door het Bentwoud wordt gecompenseerd door in de directe omgeving minimaal dezelfde hoeveelheid oppervlakte aan recreatie toe te voegen (fietspad en EVZ Kleikade). Het verlies van kwaliteit van recreatie en versnippering wordt gecompenseerd door extra recreatieve kwaliteit aan het gebied toe te voegen en de verbinding tussen de delen te optimaliseren.

Verder wordt op het deel van de Verlengde Bentwoudlaan dat in het Bentwoud ligt stiller asfalt aangelegd dan het reguliere asfalt. En aan de oostzijde van de Verlengde Bentwoudlaan komt een talud te liggen dat niet alleen zorg draagt dat de recreatieve passage kan worden bereikt maar ook een geluid- en licht afschermende werking heeft. Hierdoor is de geluidsbelasting ten gevolge van de weg in het oostelijk deel van het Bentwoud beperkter.

Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 7.4.5.

Ruimtegebruik

Om barrièrewerking in Hazerswoude-Dorp tegen te gaan worden zoveel mogelijk haakse structuren toegepast waardoor beide dorpsdelen meer met elkaar worden verbonden.

De taluds die geplaatst worden rondom de (Verlengde) Bentwoudlaan zijn zo ontwikkeld dat ze zo minimaal mogelijk grondgebruik nodig hebben en waar dat kan en logisch is zijn ze onderdeel van het ontwerp geworden en hebben ze een recreatieve functie als wandel- of fietspad gekregen.

In paragraaf 7.4.6 worden nog meer mitigerende maatregelen genoemd.

Geluid

Er worden meerdere geluid reducerende maatregelen genomen: zie tabel 7.2 van deze toelichting.

Natuur

In paragraaf 7.4.7 worden alle mitigerende en compenserende maatregelen genoemd die zullen worden uitgevoerd vanwege negatieve effecten op de natuur. Verwezen wordt naar deze paragraaf.

Water

Alle effecten op het thema 'Water' worden gecompenseerd en/of gemitigeerd. Bijvoorbeeld door middel van het verleggen of verbreden van belangrijke watergangen. Verwezen wordt naar paragraaf 7.4.9.

5.3 Ingebrachte zienswijzen op het MER

Het MER heeft gelijktijdig met het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N207 Zuid van 31 mei 2022 tot en met 12 juli 2022 voor 6 weken ter inzage gelegen. De zienswijzen op het ontwerp-PIP die in deze periode zijn ingebracht zijn samengevat en van een reactie van de provincie voorzien. De Nota van Beantwoording zienswijzen is opgenomen als bijlage 30 bij dit PIP en zal gevoegd worden bij het vast te stellen bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp. De aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen zijn doorgevoerd in het vastgestelde PIP.

5.4 Toetsingsadvies en aanbevelingen Commissie m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage is om advies gevraagd over het MER. Het advies van de Commissie m.e.r. is opgenomen als bijlage 28 bij deze plantoelichting.

De Commissie m.e.r. geeft het volgende aan in haar advies.

Het MER bevat gedegen verkeersberekeningen en het onderzoek naar milieueffecten (behalve stikstofdepositie) is uitgebreid. De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat desondanks belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de Planstudie N207 Zuid. Het gaat om de volgende punten:

- **Probleemanalyse verkeer:** de verkeersberekeningen in het MER zijn gebaseerd op een Hoog scenario met daarin ook onzekere woningbouwontwikkelingen. In het MER is deze keuze niet onderbouwd, waardoor het niet duidelijk is wat het verschil is met het scenario waarin alleen de zekere plannen opgenomen zijn. Om de omvang van de problematiek goed te kunnen beoordelen is meer inzicht hierin wenselijk.
- **Doelbereik en effecten:** Laat duidelijk zien wat het doelbereik en de effecten voor de aanpassingen in Hazerswoude-Dorp en de nieuwe weg langs Waddinxveen en Boskoop afzonderlijk zijn. De milieueffecten voor de twee gebieden zijn in het MER nu bij elkaar opgeteld, waardoor het niet duidelijk is of lokaal de effecten positief of negatief zijn. Omdat de varianten bij Hazerswoude-Dorp niet apart beoordeeld worden, is het niet duidelijk waarin deze varianten verschillen. Geef ook meer inzicht in de samenhang met maatregelen in het programma Beter Bereikbaar Gouwe.

- Geluidseffecten goed in beeld: Het effect van de varianten ten opzichte van de referentiesituatie in Hazerswoude-Dorp komt onvoldoende in beeld en het onderzoek naar mogelijke geluidmaatregelen is onvoldoende uitgewerkt.
- Natuur: Het MER gaat niet in op de effecten van stikstofdepositie als gevolg van de aanleg en het gebruik van de infrastructurele ingrepen en de mogelijke maatregelen om de effecten te mitigeren of te compenseren. Daardoor ontbreekt inzicht in belangrijke effecten op Natura 2000-gebieden en of het plan uitvoerbaar is binnen het kader van de Wet natuurbescherming.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de planstudie N207 Zuid.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is er een aanvullingsrapport opgesteld. Het doel van het rapport is om de aanvullingen op het MER naar aanleiding van de adviezen van de Commissie te presenteren. Het aanvullingsrapport MER d.d. 31 maart 2025 is opgenomen als bijlage 29 en de resultaten zijn daar waar nodig verwerkt in het PIP.

6 Beleidskader

6.1 Inleiding

Zowel op nationaal, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau zijn diverse beleidsnota's verschenen, die kaderstellend zijn voor het onderhavige PIP. Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Voor een ontwerp-inpassingsplan dat vóór 1 januari 2024 ter inzage is gelegd, blijft het oude recht van toepassing tot het inpassingsplan van kracht is. Dit volgt uit artikel 4.6, lid 2, sub a, onder 1, van de Invoeringswet Omgevingswet. Omdat het ontwerp-inpassingsplan N207 Zuid voor 1 januari 2024 ter inzage is gelegd, namelijk op 31 mei 2022, dienen Provinciale Staten vanwege het overgangsrecht van de Omgevingswet bij de vaststelling van het PIP het recht toe te passen zoals dat gold vóór 1 januari 2024.

Alle van toepassing zijnde beleidsdocumenten worden hieronder kort besproken, met bijbehorende conclusies over de betekenis van het beleid voor onderhavig project. In de achtergrondrapporten die zijn opgesteld voor de verschillende effecten is waar nodig een uitgebreide beschrijving van het beleid opgenomen.

Naast het algemene beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening en verkeer zijn er vanuit sectoraal (inter)nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid (wettelijke) verplichtingen die van invloed kunnen zijn op onderhavig PIP. Bijvoorbeeld op het gebied van ecologie, archeologie en water. Deze onderwerpen worden beschreven in Hoofdstuk 7.

6.2 Nationaal beleid

6.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, in werking sinds 1 januari 2024, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. De Nationale Omgevingsvisie is op 15 september 2020 gepubliceerd. Hierin zijn de kaders van het rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012).

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak. Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Welke zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven. De drie afwegingsprincipes zijn:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
- Afwentelen wordt voorkomen.

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht, welke 'nationale belangen' genoemd worden. De NOVI richt zich op 21 nationale belangen. Deze worden geografisch weergegeven via de Nationale hoofdstructuur.

Doorwerking plangebied

Er worden geen concrete uitspraken gedaan ten aanzien van de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan, Verlengde Beethovenlaan of Hazerswoude-Dorp. Deze projecten passen in de algemene visie dat Nederland goed bereikbaar dient te zijn en natuurgebieden met elkaar verbonden worden.

6.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Met inwerkingtreding van de Omgevingswet, is per 1 januari 2024 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening komen te vervallen. Vanwege het overgangsrecht van de Omgevingswet is onderstaand getoetst aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Omgevingsvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de NOVI die juridische borging vragen, zijn geborgd in de AMvB Ruimte, uitgewerkt in het Barro en Rarro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Doorwerking plangebied

Een gedeelte van het Natuurnetwerk Nederland ligt binnen het plangebied. Voor het NNN geldt het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat nieuwe plannen of projecten niet zijn toegestaan als ze de wezenlijke (potentiële) waarden en kenmerken van het NNN significant aantasten. Uitzonderingen hierop zijn wanneer sprake is van redenen van groot openbaar belang en er geen reële alternatieven zijn. De schade dient in dat geval door mitigerende maatregelen zoveel mogelijk beperkt te worden. De restschade dient te worden gecompenseerd.

Het NNN en de ecologische verbindingzones zijn planologisch beschermd in de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. In de Verordening staat aangegeven aan welke voorwaarden bij ruimtelijke ingrepen in en langs het NNN moet worden voldaan. Ook is het compensatiebeleid bij aantastingen van het Natuurnetwerk Nederland hierin opgenomen. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 7 en het provinciale beleid in paragraaf 6.3.

6.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking was tot 1 januari 2024 opgenomen in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet, per 1 januari 2024 is de laddertoets opgenomen in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Met de Omgevingswet is de Laddertoets overigens inhoudelijk niet gewijzigd. Het gaat om een beleidsneutrale omzetting.

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in lid 2 een motiveringsplicht opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in ruimtelijke plannen. In de toelichting van het ruimtelijk plan moet hiervoor een verantwoording plaatsvinden aan de hand van twee

opeenvolgende treden (de “ladder duurzame verstedelijking” –voorheen drie). De eerste trede in deze ladder is een beschrijving dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Hierbij kan het gaan om zowel kwantitatieve als kwalitatieve aspecten. De vervolgstap uit de genoemde ladder heeft betrekking op vraag of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied ingepast kan worden en als dat niet mogelijk is op andere locaties.

Doorwerking plangebied

De ladder moet worden toegepast als sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Infrastructurele voorzieningen komen in de begripsbepalingen van en in de toelichting op artikel 3.1.6 Bro niet voor. De Handreiking die door het ministerie van I&M is opgesteld besteedt evenmin aandacht aan wegen. Die Handreiking gaat in op verschillende functies waarop de ladder moet worden toegepast: wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Als voorbeelden van overige stedelijke voorzieningen noemt de Handreiking “accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoorsport en leisure”, over infrastructurele voorzieningen wordt niet gesproken.

In een uitspraak van 18 februari 2015 (201400570/1/R6) komt de Raad van State onder punt 6.4 tot de conclusie, dat “gelet op de nota van toelichting en de strekking van de regeling die mede gericht is op het tegengaan van leegstand, de in het plan voorziene weg niet aangemerkt wordt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro”. Zie ook de uitspraken van 24 februari 2016 (20150142511/1/R6) en mei 2016 (201503924/1/R6).

De aanleg van de ecologische verbindingszone en recreatieve routes zijn ook geen stedelijke ontwikkelingen. Dit gelet op de nota van toelichting op de Bro en de strekking van de regeling, die mede gericht is op het tegengaan van leegstand.

Geconcludeerd kan daarom worden dat er met het PIP geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling, zodat een toetsing aan de treden van de Ladder voor duurzame verstedelijking niet noodzakelijk is.

6.2.4 Duurzaam veilig verkeer

Duurzaam Veilig is een verkeersveiligheidsvisie die begin jaren negentig in Nederland is ontwikkeld en in de jaren daarna is geoptimaliseerd en geactualiseerd. De visie neemt de mens als ‘maat der dingen’: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich bewust niet altijd aan regels houdt. De verkeersomgeving moet zó worden vormgegeven dat ongevallen moeten worden voorkomen. Mocht er tóch een ongeval plaatsvinden, dan moet de ernst van de afloop beperkt worden gehouden.

In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Voor de weggebruiker zal duidelijk moeten zijn tot welke categorie een weg behoort. Er worden drie wegcategorieën onderscheiden:

- Stroomwegen (bubeko⁴ 100, 120 en 130 km/h): gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid.
- Gebiedsontsluitingswegen (bibeko⁵ 50 en 70 km/h en bubeko 80 km/h): gericht op zowel stromen als uitwisselen. Deze zijn echter deels gescheiden: stromen op de wegvakken en uitwisselen op de kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt vaak de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen.
- Erftoegangswegen (bibeko 30 km/h en bubeko 60 km/h): gericht op het toegankelijk maken van erven. Verblijven en recreëren, spelen een belangrijke rol. Op zowel de wegvakken als kruispunten is sprake van uitwisseling en daarom moet de snelheid hier laag zijn.

Per wegcategorie is een aantal operationele richtlijnen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom.

Doorwerking plangebied

Uitgangspunt is dat de nieuw aan te leggen wegen volgens bovenstaande principes worden ingericht. Er is ook gekeken naar de effecten van de nieuwe wegen op de verkeersveiligheid op bestaande wegen. Uitgangspunt is ook daar dat na aanleg van het project N207 Zuid de bestaande wegen voldoen aan de in het kader van Duurzaam Veilig geldende streefwaardes voor de maximale intensiteit per wegtype.

6.2.5 Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport

De overheid kijkt samen met provincies en gemeentes naar de vraag hoe de schaarse ruimte in Nederland het beste ingericht kan worden. In het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport (MIRT) staat welke ruimtelijke opgaven er zijn voor een bepaald gebied, wat de gezamenlijke oplossingen (programma's en projecten) zijn en welke investeringen hiervoor nodig zijn.

De MIRT-regio Zuidvleugel omvat de provincie Zuid-Holland. Hoofdoggaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- De overgang (transitie) naar nieuwe economie faciliteren en het vergroten van de samenhang met de diensteneconomie, gekoppeld aan bewezen en opkomende economische sectoren in de Zuidelijke Randstad.
- Het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied door het stimuleren van interactie en verstedelijking en het optimaliseren van de bereikbaarheid en de groenblauwe structuur.
- Het stimuleren van een circulaire economie en een duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstrooming vormen de opgaven voor de Zuidelijke Randstad.

⁴ Buiten de bebouwde kom (bubeko)

⁵ Binnen de bebouwde kom (bibeko)

De nota beschrijft de unieke ligging van Zuidwest-Nederland, de aanwezigheid van waardevolle landschappen samen met een mooie mix aan stedelijke milieus, plus de aanwezigheid van het havencomplex en de greenport. Dit maakt van Zuidwest-Nederland een veelzijdig gebied met veel potentieel. Daarom wordt gewerkt aan een goede connectiviteit en bereikbaarheid tussen gebieden in de regio.

Doorwerking plangebied

Hoewel de N207 Zuid niet als specifiek project is opgenomen in het MIRT-projectenoverzicht, kan geconcludeerd worden dat de doelstellingen van het programma overeenkomen met de achtergrond en doelstellingen vanuit het MIRT. Het project levert een waardevolle bijdrage aan de invulling van de regionale hoofdgave en de gebiedsopgave, zoals geformuleerd in het MIRT.

6.3 Provinciaal beleid

6.3.1 Omgevingsbeleid Provincie Zuid-Holland

Het Omgevingsbeleid bestaat uit al het beleid voor de fysieke leefomgeving in Zuid-Holland en hield ook vóór 2024 al rekening met de inwerkingtreding van de Omgevingswet. In het omgevingsbeleid wordt rekening gehouden met de samenhang tussen verschillende sectoren, zoals mobiliteit, wonen en natuur. Gedeputeerde Staten hebben het Omgevingsbeleid Zuid-Holland vastgesteld dat bestaat uit:

- de Omgevingsvisie;
- het Omgevingsprogramma; en,
- de Omgevingsverordening.

Het Omgevingsbeleid vervangt alle voorgaande beleidsplannen en verordeningen voor de fysieke leefomgeving. Met het samenbrengen van verschillende beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving tot één integraal Omgevingsbeleid heeft de provincie voorgesorteerd op de Omgevingswet.

De Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- een introductie op het Omgevingsbeleid, waarin opgenomen de ruimtelijke hoofdstructuur;
- de ontwikkelrichting die is opgenomen in het deel Ambities en sturing;
- een beschrijving van de omgevingskwaliteit van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor ruimtelijke kwaliteit;
- samenhangende beleidskeuzes, integraal toegankelijk via de digitale raadpleegomgeving.

Het omgevingsbeleid betreft een beleidsneutrale omzetting van bestaand beleid.

De Omgevingsvisie Zuid-Holland is op 1 april 2019 inwerking getreden. Vervolgens is deze Omgevingsvisie voor de laatste keer geconsolideerd op 12 december 2022.

Het Omgevingsprogramma Zuid-Holland is in werking getreden op 7 augustus 2021. De laatste geconsolideerde versie van het Omgevingsprogramma dateert van 16 december 2022.

In paragraaf 6.3.2 wordt nader ingegaan op de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV).

Behouden en versterken landschappen

Zuid-Holland bestaat uit een groot aantal kenmerkende landschappen. Elk landschap heeft zijn eigen karakteristieken en grondgebruik. Het is wenselijk de ruimtevragen op een vergelijkbare manier af te wegen in relatie tot de landschappelijke en bovenregionale context en dit niet per gemeente op verschillende wijze in te vullen. Elke ontwikkeling op zich vraagt om een maatwerkafweging.

Op deze wijze ontstaat een goede balans tussen het belang van gebruikswaarde, toekomstwaarde en beleevingswaarde van de Zuid-Hollandse landschappen en het belang van ruimte voor ontwikkeling. De provincie zet in op een betere, gebiedsgerichte verweving van de verschillende ‘klassieke’ functies in de groene ruimte (landbouw, natuur, recreatie, water, cultuurhistorie) en een betere relatie tussen stad en land. Daarmee wil de provincie gebruikswaarde, toekomstwaarde en beleevingswaarde van de verschillende Zuid-Hollandse landschappen behouden en versterken. De klimaat- en energie-efficiënte samenleving stelt nieuwe eisen aan de groene ruimte. Deze worden zo veel mogelijk ingepast met behoud of zelfs verbetering van bestaande functies.

De provincie wil samen met haar partners een kwaliteitsslag maken in de groene ruimte binnen en buiten de stad, zodanig dat de intrinsieke waarden worden beschermd en versterkt, en dat de groene ruimte aansluit bij de vraag van de gebruikers en bewoners, toekomstbestendig is en bijdraagt aan de identiteit en ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland.

Behoud en versterking ruimtelijke kwaliteit

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een ‘ja, mits-beleid’: ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit (waarborg ruimtelijke kwaliteit). In paragraaf 6.3.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland wordt nader ingegaan op de ruimtelijke kwaliteit.

Compleet mobiliteitsnetwerk

De provincie wil Zuid-Holland de best bereikbare provincie maken. Voor mobiliteit stelt de provincie de behoefte van de mobiliteitsgebruiker centraal. Daartoe stelt de provincie kaders op en zorgt de provincie voor vertegenwoordiging in diverse gremia voor het compleet maken van het mobiliteitsnetwerk, het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Zuid-Holland, en het verbeteren van de keuzemogelijkheden tussen vervoersalternatieven en de combinatie van vervoermiddelen. De provincie wil deur-tot-deurverplaatsingen optimaliseren.

De provincie wil het eigen netwerk op orde krijgen, opwaarderen en goed beheren en onderhouden. Daarbij ligt het primaat voor het verbeteren van personenvervoer in de dichtbevolkte gebieden bij de auto, het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de fiets. In dunbevolkte gebieden ligt het primaat bij de auto en wordt het OV-aanbod afgestemd op de vraag en de specifieke doelgroepen. Voor de mainport en greenport stimuleert de provincie multimodaal goederenvervoer. Mobiliteitspatronen zijn aan verandering onderhevig, bijvoorbeeld door ontwikkelingen als internetshopping. Innovaties zoals voertuiggeleiding en elektrisch vervoer kunnen zorgen voor schoner, stiller, veiliger en efficiënter vervoer, ook als mobiliteitspatronen veranderen.

Erfgoedlijnen ontwikkelen en beleefbaar maken

De provincie draagt zorg voor het ontwikkelen en beleefbaar maken van Erfgoedlijnen. De provincie doet dit om te zorgen voor beschermd, benut, en beleefbaar cultureel erfgoed. Een erfgoedlijn is een geografische structuur (kust, trekvaart, oude duinenrij, eiland, etc.), die meerdere monumentale stippen met één gemeenschappelijk historisch verhaal verbindt tot één streep of lijn op de kaart. De erfgoedlijnen zijn ensembles van erfgoed, landschap en water, die kwaliteit verschaffen aan de ruimte en

beschikken over groot recreatief en toeristisch potentieel. Let wel: de bij de erfgoedlijnen behorende netwerken van monumenten en daarbij behorende belanghebbende partijen zijn hiermee dus op twee manieren afgegrensd: via de geografie én het verhaal van de erfgoedlijn.

De provincie geeft uitvoering aan de decentralisatie van restauratiemiddelen voor rijksmonumenten. Hiermee wordt de restauratie van rijksmonumenten verbonden met gebiedsontwikkeling. Het provinciaal beleid voor erfgoedlijnen gaat over het behoud en beleefbaar maken van grote monumentale structuren die gemeentegrenzen overschrijden en de geschiedenis van Zuid-Holland vertellen.

Versterking groenblauwe structuur

De groenblauwe structuur is een samenhangend stelsel van verschillende groene ruimtes en routes die stad en land met elkaar verbinden: de grote parken en groenblauwe dooradering in de stad, recreatieve stad-land verbindingen en poorten, recreatiegebieden om de stad, de groene buffers en belangrijke recreatieve routes in het landelijk gebied.

Er ligt een opgave om de groene kwaliteiten zowel binnen als buiten de stad te versterken en de samenhang tussen stedelijke parken, recreatiegebieden, natuurgebieden en agrarisch landschap te vergroten, zodat er voldoende ruimte is voor groen en water binnen steden en dorpen en er voldoende verbindingen zijn met groen en water in het landelijk gebied. De provincie zet daarom in op de groenblauwe structuur. De groenblauwe structuur staat in verbinding met de gebieden van bijzondere kwaliteit (natuur en kroonjuwelen), de erfgoedlijnen en de overige landschappen in de provincie. Het fietsnetwerk, waarvan ook de veren in de provincie deel uitmaken, vormt een belangrijke drager van de groenblauwe structuur. Het is een gezamenlijke opgave van provincie, gemeenten en andere partijen om deze structuur in stand te houden, waar nodig verder te ontwikkelen en barrières op te heffen, om zo de kwaliteit en samenhang te verbeteren.

De provincie zet in op een toename van kwalitatief hoogwaardige recreatiemogelijkheden in en nabij de stad. Deze opgave richt zich met name op verbetering van het groenblauwe routenetwerk en het verbeteren en voltooien van het aanbod aan recreatiegebieden. De recreatiegebieden vallen onder categorie 2 van het handelingskader ruimtelijke kwaliteit. De provincie Zuid-Holland stelt als uitgangspunt dat de groene ruimte in en om de stad voor alle inwoners van het stedelijk netwerk op maximaal vijftien minuten fietsen op een aantrekkelijke manier bereikbaar is.

De provincie ziet de stedelijke groen- en waterstructuur als een integraal onderdeel van de (boven)regionale groenblauwe structuur. De stedelijke parken en de groenblauwe dooradering vormen als het ware de uitlopers en haarvaten van de landschappen buiten de stad. Met de verdichtingsopgave van het bestaand stads- en dorpsgebied wordt de groene ruimte als tegenhanger van de stedelijke dynamiek nog belangrijker voor rust, ruimte en leefkwaliteit. De stedelijke groen- en waterstructuur kan met het oog op klimaatverandering dienen als klimaatbuffer bij hittestress, droogte en wateroverlast. De regulatiefunctie van de bodem kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren. Diverse projecten vallen onder de noemer van de Rijke Groenblauwe Leefomgeving. Het Bentwoud maakt hier deel van uit.

6.3.2 Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland

De Omgevingsverordening Zuid-Holland is op 15 december 2021 vastgesteld door Provinciale Staten. Vervolgens is deze Omgevingsverordening geconsolideerd met enkele wijzigingen van de verordening op 12 december 2022.

Per 1 januari 2024 is met inwerkingtreding van de Omgevingswet de nieuwe Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) van kracht geworden. Deze Zuid-Hollandse Omgevingsverordening is voor de laatste keer per 11 december 2024 gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (motivering, en regels en toelichting met wijzigingen bijgehouden t.o.v. voorgaand beleid) zijn te raadplegen via: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/omgevingsbeleid/lopende-herzieningen-omgevingsbeleid/herziening-2024/>

In de laatste vastgestelde ZHOV (vastgesteld op 11 december 2024) zijn de artikelen met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit ondergebracht in paragraaf 7.3.7 Ruimtelijke kwaliteit. In de voorheen geldende ZHOV (geconsolideerd vastgesteld op 12 december 2022) waren de regels met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit ondergebracht in paragraaf 6.2.2 Ruimtelijke kwaliteit, ook waren in deze versie de artikelen over ruimtelijke kwaliteit op een andere wijze opgenomen. In onderstaande onderbouwing wordt in eerste instantie getoetst aan en verwezen naar deze 'oude' paragraaf en artikelen, zoals die waren opgenomen in de versie van de Omgevingsverordening Zuid-Holland (d.d. 12 december 2022) zoals gold ten tijde het ontwerp-inpassingsplan N207 Zuid ter inzage werd gelegd, voor inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Omdat met de laatste herziening van het ZHOV, d.d. 11 december 2024 (na inwerkingtreding van de Omgevingswet) er wijzigingen zijn doorgevoerd in de regels ruimtelijke kwaliteit, die voor dit plan relevant zijn wordt onderstaand ook kort op deze wijzigingen ingegaan.

Met de herziening van 11 december 2024 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in de regels ruimtelijke kwaliteit, die voor dit plan relevant zijn:

- Het begrip 'openheid van landschappen' is vervangen door 'gebiedskenmerken en kenmerkende maat, schaal en groene karakter van het landschap'. Dit geeft meer duiding aan het begrip 'openheid' en biedt meer duidelijkheid bij mogelijke toekomstige veranderingen in het landschap.
- Beschermingscategorie 2 recreatiegebied: de regels voor compensatie in het geval van recreatie(gebieden) zijn toegevoegd. Dit ter vervanging van de regels voor het onderdeel recreatie uit de Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap 2013.
- Beschermingscategorie 2 groene buffer: hier zijn bij de kwaliteiten van de groene buffer de aanwezige natuurwaarde en het agrarisch karakter toegevoegd.
- De Kwaliteitskaart is als bijlage opgenomen in de verordening. Dit ter vervanging van de teksten over de landschappen met de richtpunten uit de beleidskeuze landschap. De teksten van de Kwaliteitskaart zijn verduidelijkt en de kaarten geactualiseerd. In onderstaande toetsing is aangegeven wanneer er met de herziening van de ZHOV, d.d. 11 december 2024 sprake is van wijzigingen.

De Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) vormt de juridisch bindende doorvertaling van de ambities uit de Omgevingsvisie. Zo zijn er instructieregels in opgenomen voor gemeenten en waterschappen en zijn er bijvoorbeeld nadere regels gesteld ten aanzien van landbouw, bodembeheer, natuur en milieubeschermingsgebieden. Aan de hand van de kaartbladen behorende bij de verordening is gekeken welke regels uit de omgevingsverordening op het voorliggende plan van toepassing zijn.

Ruimtelijke kwaliteit

Paragraaf 6.2.2 Ruimtelijke kwaliteit van de Omgevingsverordening Zuid-Holland bevat bepalingen ten aanzien van bestemmingsplannen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Onderstaand zijn de belangrijkste passages uit de bepaling (6.9 Ruimtelijke kwaliteit) overgenomen die van toepassing zijn op onderhavig bestemmingsplan. De opzet van dit artikel is met de laatste herziening van de ZHOV, d.d. 11 december 2024 veranderd, inhoudelijk zijn hier geen (invloedrijke) wijzigingen doorgevoerd, tenzij onderstaand is aangegeven. Het artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit is onderstaand als uitgangspunt aangehouden. Het inpassingsplan is opgesteld in overeenstemming met de Omgevingsverordening zoals deze gold op 31 december 2023 en met de huidige geldende ZHOV.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

1. Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, mits is aangetoond dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft.
2. Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen wordt in het bestemmingsplan rekening gehouden met de beschermingscategorie, het gebiedstype en de relevante richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit, zoals vermeld op kaart 14 bijlage II en beschreven in de omgevingsvisie beleidskeuze landschap.
3. Bij het beantwoorden van de vraag of bij een beoogde ruimtelijke ontwikkeling de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd kan blijven, wordt de schaalverdeling inpassen, aanpassen en transformeren gehanteerd als bedoeld in het vijfde lid.
4. Een bestemmingsplan kan een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maken, mits een zorgvuldige afweging is gemaakt over de locatiekeuze. De motivering gaat in op de beschreven kenmerken en waarden van het gebied en de effecten van de ontwikkeling daarop. Deze vereisten gelden voor zover het gaat om een ruimtelijke ontwikkeling waarbij:
 - a. een of meer richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit in het geding zijn zoals beschreven in de omgevingsvisie beleidskeuze landschap; of
 - b. sprake is van aanpassen of transformatie als bedoeld in het vijfde lid.
5. Een bestemmingsplan kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling onder de volgende voorwaarden:
 - a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit, waardoor de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft. In dit geval is er sprake van inpassen;
 - b. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar veroorzaakt wijziging op structuurniveau. Een dergelijke ontwikkeling wordt alleen toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van aanpassen;
 - c. de ruimtelijke ontwikkeling past niet binnen de bestaande gebiedsidentiteit. Een dergelijke ontwikkeling wordt uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door een integraal ontwerp. Daarin wordt behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd en wordt ook rekening gehouden met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van transformeren.

6. Specifieke regels voor de gebiedstypen als bedoeld in de artikelen 6.9a, 6.9b, 6.9c, 6.9d, 6.9e, 6.9f en 6.9g, worden in acht genomen tenzij een zwaarwegend openbaar belang hieraan in de weg staat.
7. Om de ruimtelijke kwaliteit per saldo gelijk te houden of te waarborgen kan het nodig zijn om aanvullende maatregelen te nemen bij aanpassen en transformeren. Aanvullende ruimtelijke maatregelen kunnen bestaan uit een combinatie van:
 - a. duurzame sanering van bestaande bebouwing, kassen en boom- en sierteelt;
 - b. wegnemen van verharding;
 - c. toevoegen of herstellen van kenmerkende landschapselementen;
 - d. andere maatregelen waardoor de ruimtelijke kwaliteit verbetert, waarbij
 - i. aanvullende maatregelen worden getroffen binnen het plangebied van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling, tenzij kan worden gemotiveerd dat dat onmogelijk is. In dat geval kunnen ook ruimtelijke maatregelen buiten het plangebied worden betrokken in de motivering;
 - ii. indien aanvullende maatregelen niet volstaan, financiële compensatie wordt toegepast.
8. Een bestemmingsplan voor een gebied met beschermingscategorie 3, zijnde Buitengebied, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II, kan ontwikkelingen mogelijk maken die kunnen vallen onder noemer inpassen, aanpassen of transformeren en die in overeenstemming zijn met artikel 6.9a.
9. Een bestemmingsplan voor een gebied met beschermingscategorie 2, zijnde Recreatiegebied, Belangrijk weidevogelgebied of Groene buffer, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II, kan in beginsel slechts ontwikkelingen mogelijk maken die vallen onder de noemer inpassen of aanpassen en die in overeenstemming zijn met de artikelen 6.9b, 6.9c of 6.9d.
10. Een bestemmingsplan voor een gebied met beschermingscategorie 1, zijnde Kroonjuweel cultureel erfgoed, Natuur Netwerk Nederland of Beschermd grasland in de Bollenstreek, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II, kan slechts ontwikkelingen mogelijk maken die vallen onder de noemer inpassen en die in overeenstemming zijn met de artikelen 6.9e, 6.9f of 6.9g.
11. Transformatie is mogelijk in de beschermingscategorieën bedoeld in het negende en tiende lid voor de ontwikkeling van bovenlokale infrastructuur of van natuur- en recreatiegebieden of van grote buitenstedelijke bouwlocaties bedoeld in artikel 6.10. De voorwaarden als bedoeld in het vijfde lid zijn van overeenkomstige toepassing.
12. Voor zover een ruimtelijke ontwikkeling als bedoeld in het eerste lid een significante aantasting tot gevolg heeft van de wezenlijke kenmerken en waarden van belangrijke weidevogelgebieden, recreatiegebieden rond de stad, of karakteristieke landschapselementen, wordt deze aantasting gecompenseerd. Gedeputeerde staten leggen de vereisten betreffende de aard en omvang van de compensatie en het moment waarop de compensatie gerealiseerd moet zijn, vast in een beleidsregel over de compensatie bij nieuwe ontwikkelingen. De motivering bij het bestemmingsplan bevat een verantwoording over de wijze van compensatie.

De deelgebieden van het PIP zijn in verschillende beschermingscategorieën (beschermingscategorie 1 Natuurnetwerk Nederland, 2 Recreatiegebied, 2 Groene Buffers en 3 Buitengebied) gelegen en er

wordt op verschillende manieren voldaan aan de bepalingen uit artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit. Onderstaand worden de bepalingen met betrekking tot de beschermingscategorieën weergegeven. Vervolgens wordt per deelgebied nader op ingegaan op de van toepassing zijnde beschermingscategorieën. Voor de aanleg van een provinciale weg geldt dat er sprake is van 'aanpassen' (zie sub b onder lid 5 in artikel 6.9). Een ontwikkeling wordt alleen toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit.

Beschermingscategorie 1

Een relatief beperkt aantal gebieden is zo bijzonder, waardevol of kwetsbaar, dat de instandhouding en mogelijk verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen, voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen. Deze gebieden dragen in hoge mate bij aan de identiteit, beleving en biodiversiteit van Zuid-Holland, vormen een tegenhanger van het stedelijk gebied en versterken aldus het onderscheidend karakter van de provincie. Ze leveren bovendien een substantiële bijdrage aan het toeristisch profiel en het leef- en vestigingsklimaat in de provincie.

Voor Beschermingscategorie 1 Natuurnetwerk Nederland geldt op grond van de Omgevingsverordening Zuid-Holland het volgende.

Artikel 6.9e Beschermingscategorie 1 Natuurnetwerk Nederland

1. Een bestemmingsplan voor een locatie binnen het Natuurnetwerk Nederland, onderverdeeld in bestaande en nieuwe natuur, waternatuurgebied en ecologische verbinding, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 7 in bijlage II, wijst geen bestemmingen aan die de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden significant beperken, of leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte, kwaliteit of samenhang van die gebieden.
2. De begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland, bedoeld in het eerste lid, kan door provinciale staten worden gewijzigd in overeenstemming met artikel 2.10.5 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.
3. De begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland, bedoeld in het eerste lid, kan worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten met inachtneming van de volgende voorwaarden:
 - a. deze bevoegdheid geldt alleen voor de nog te realiseren gebieden en ecologische verbindingen van het Natuurnetwerk Nederland;
 - b. het oppervlak van het Natuurnetwerk Nederland blijft per saldo ten minste even groot;
 - c. de functionaliteit van het Natuurnetwerk Nederland blijft onaangetast.
4. Bij compensatie, bedoeld in artikel 6.31, onder b, worden in ieder geval de volgende voorwaarden in acht genomen:
 - a. de compensatie leidt niet tot een nettoverlies van areaal, samenhang en kwaliteit van de wezenlijke kenmerken en waarden;
 - b. de compensatie vindt plaats:
 - 1°. aansluitend aan of nabij het aangetaste gebied, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat;
 - 2°. door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden of fysieke compensatie op afstand van het gebied als fysieke compensatie aansluitend aan of nabij het gebied niet mogelijk is; of

- 3°. op financiële wijze als zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden op korte termijn redelijkerwijs niet mogelijk is.
5. De toelichting bij het bestemmingsplan dat een ontwikkeling mogelijk maakt waarvoor ontheffing als bedoeld in artikel 6.31 nodig is, bevat een verantwoording over de aard van de effect beperkende of compenserende maatregelen, de begrenzing van het compensatiegebied, en de wijze waarop die compensatie duurzaam is verzekerd.

Beschermingscategorie 2

De provincie wil een aantal specifieke waarden en gebieden in stand houden omdat ze landschappelijk, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn. In die hoedanigheid leveren ze een belangrijke en specifieke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland. De instandhouding van deze waarden vraagt om hierop toegespitste vormen van bescherming en ontwikkeling, naast de generieke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn mogelijk, maar met inachtneming van het in stand houden van de specifieke waarden.

Voor Beschermingscategorie 2 Recreatiegebied geldt op grond van de Omgevingsverordening Zuid-Holland het volgende.

Artikel 6.9b Beschermingscategorie 2 Recreatiegebied

Een bestemmingsplan voor een locatie binnen recreatiegebied waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II, kan voorzien in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor zover:

- a. de ontwikkeling geen beperking oplevert voor de openbare toegankelijkheid van het gebied, rekening houdend met het huidige gebruik van het gebied;
- b. de ontwikkeling gericht is op de vergroting van de diversiteit en de kwaliteit van het recreatiegebied en ook de recreatieve waarde van het gebied zal versterken;
- c. de ontwikkeling past bij de uitstraling en het recreatieve gebruik van het gebied;
- d. de ontwikkeling bijdraagt aan de samenhang tussen binnenstedelijke en buitenstedelijke groen- en waterstructuren;
- e. de ontwikkeling zo mogelijk gekoppeld wordt aan recreatie knooppunten en cultuurhistorisch erfgoed.

Per 1 januari 2024 is met inwerkingtreding van de Omgevingswet de nieuwe Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) van kracht geworden. Deze Zuid-Hollandse Omgevingsverordening is per 11 december 2024 gewijzigd vastgesteld. Met deze herziening is dit artikel gewijzigd en als volgt opgenomen:

Artikel 7.43i Gebiedstype: beschermingscategorie 2 recreatiegebied

1. Een omgevingsplan voor een recreatiegebied als bedoeld in artikel 7.42, vijfde lid, kan voorzien in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor zover:
 - a. de oppervlakte openbaar toegankelijk recreatiegebied en de potentiële recreatieve waarden per saldo ten minste gelijk blijven, indien nodig door aanvullende maatregelen te treffen;
 - b. de ontwikkeling bijdraagt aan de recreatieve behoefte van diverse doelgroepen, de kwaliteit van het recreatiegebied en de recreatieve waarde van het gebied;
 - c. de ontwikkeling past bij de uitstraling en het recreatieve gebruik van het gebied;
 - d. de ontwikkeling aansluit bij en zo mogelijk bijdraagt aan de samenhang tussen binnenstedelijke en buitenstedelijke groen- en waterstructuren;

- e. de ontwikkeling zo mogelijk gekoppeld wordt aan recreatieve routes en cultuurhistorisch erfgoed.
- 2. De aanvullende maatregelen, bedoeld in het eerste lid, aanhef en onderdeel a, voldoen aan de volgende voorwaarden:
 - a. de maatregelen worden bij voorkeur gerealiseerd aansluitend of nabij het recreatiegebied;
 - b. als het redelijkerwijs niet mogelijk is om de oppervlakte openbaar toegankelijk recreatiegebied per saldo gelijk te houden, vergroten de aanvullende maatregelen de opvangcapaciteit in het gebied en de recreatieve waarden, bedoeld in het eerste lid, onder b tot en met e.

Groene buffers

Dit zijn de belangrijke groene gebieden tussen en rond de steden van de zuidelijke Randstad. Ze vormen op de schaal van de provincie een onmisbare 'tegenhanger' van de stedelijke dynamiek en verdichting. Behoud van deze ruimtes is van belang voor de identiteit en leefkwaliteit van het stedelijk gebied. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn hier mogelijk, maar extra bescherming tegen (grootschalige) stedelijke ontwikkeling is van belang om de schaal en het karakter van deze gebieden in stand te houden.

Voor Beschermingscategorie 2 Groene Buffers geldt op grond van de Omgevingsverordening Zuid-Holland het volgende.

Artikel 6.9d Beschermingscategorie 2 Groene buffers

1. Een bestemmingsplan voor een locatie binnen groene buffers waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling voor zover dit geen grootschalige ontwikkelingen behelzen en de bufferfunctie blijkens een afdoende motivering niet onevenredig wordt verstoord.
2. In de motivering worden de volgende kwaliteiten betrokken:
 - a. de functie van het gebied als tegenhanger van de stedelijke verdichting en stedelijke dynamiek;
 - b. de identiteit die het gebied verleent aan de nabij gelegen stedelijke omgeving;
 - c. de bescherming die het gebied biedt tegen grootschalige stedelijke ontwikkeling;
 - d. de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde en de contrastkwaliteit met het stedelijk gebied.

Per 1 januari 2024 is met inwerkingtreding van de Omgevingswet de nieuwe Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) van kracht geworden. Deze Zuid-Hollandse Omgevingsverordening is per 11 december 2024 gewijzigd vastgesteld. Met deze herziening is in dit artikel aanvullend opgenomen:

- e. de natuurwaarde van het gebied;
- f. het agrarische karakter van het gebied in de nabijheid van de stedelijke omgeving

Beschermingscategorie 3

De provincie hecht waarde aan onbebouwde open landschappen, mede omdat het bebouwen van landschappen in de regel een onomkeerbaar proces is. De provincie wil de zichtbare en dus beleefbare waarde van de verschillende landschappen behouden en beschermen en op passende wijze benutten. De druk van de verstedelijking op de openheid van het landschap is groot en dit betekent dat zorgvuldig moet worden afgewogen welke ontwikkelingen in welk landschap wenselijk zijn.

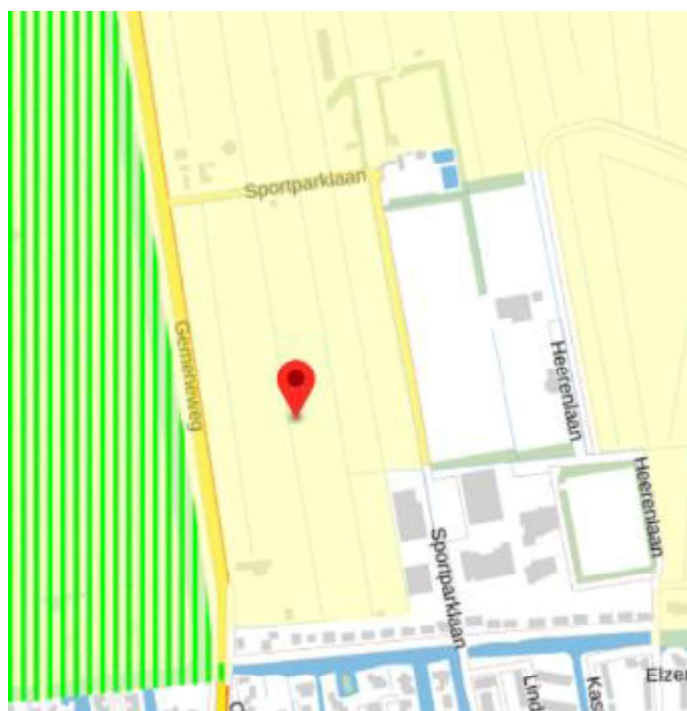
Voor Beschermingscategorie 3 Buitengebied geldt op grond van de Omgevingsverordening Zuid-Holland het volgende.

Artikel 6.9a Beschermingscategorie 3 Buitengebied

1. Een bestemmingsplan voor een locatie binnen buitengebied waarvan de plaats geometrisch is verbeeld op kaart 14 in bijlage II kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling mits de openheid (ZHOV 2024: de gebiedskenmerken) en het groene karakter van het landschap niet onevenredig wordt aangetast, blijkens een afdoende motivering die tevens ingaat op de keuze voor een locatie buiten bestaand stads- en dorps gebied.
2. In de motivering worden de volgende kwaliteiten betrokken:
 - a. de openheid en de structuur van het landschap en de vergezichten daarin (ZHOV 2024: de kenmerkende maat, schaal en het groene karakter van het landschap);
 - b. de relatie tussen stad en buitengebied en het onderscheid daartussen;
 - c. het groene karakter, het type functies en de kenmerkende verschijningsvormen van het landschap;
 - d. de herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van het landschap.

Hazerswoude-Dorp: Rotonde 1 en korte noordoostelijke wijkontsluitingsweg

De nieuwe rotonde wordt aangesloten op een korte noordoostelijke wijkontsluitingsweg met aansluiting tot het Scholeneiland. Parallel aan de Sportparklaan wordt een verbindingsweg op de Katjesweg aangelegd. Ten zuiden van de nieuwe aantakking op de noordelijke rotonde is een ontsluiting toegevoegd voor landbouwverkeer, waarmee ook die percelen bereikbaar blijven. Dit deelgebied is gelegen in de beschermingscategorie 3 Buitengebied (zie figuur 6.1).



Figuur 6.1 Uitsnede kaart ZHOV Ruimtelijke kwaliteit en beschermingscategorieën Hazerswoude-Dorp: Rotonde 1 en korte noordoostelijke wijkontsluitingsweg

De noordelijke rotonde wordt aangelegd om de verkeerssituatie te verbeteren. De verkeersmaatregelen zijn gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied omdat er binnenstedelijk geen ruimte is voor de aanleg van dergelijke infrastructurele opgaven. Bovendien blijkt uit hoofdstuk 3, dat bij de keuze voor de aanleg van de wegen er sprake is geweest van een zorgvuldige afweging van alle belangen.

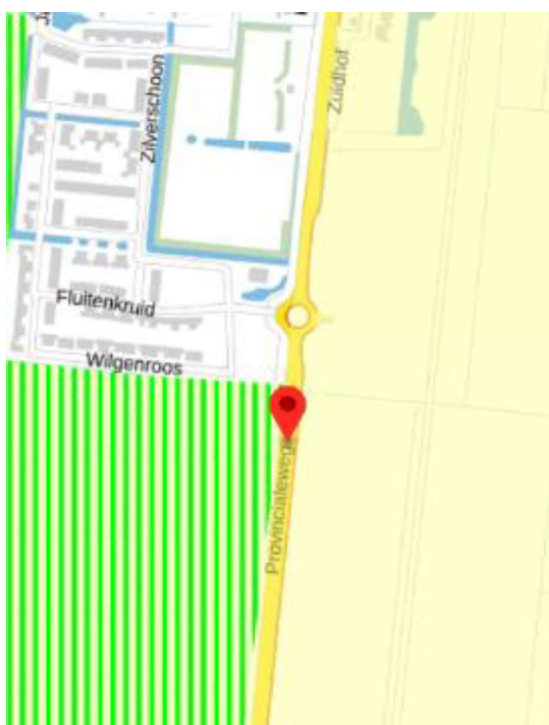
Er is een landschapsplan opgesteld voor de deelgebieden in Hazerswoude-Dorp, voor het volledige landschapsplan wordt verwezen naar bijlage 1 bij het PIP.

Dit deelgebied heeft een sterk landschappelijk karakter. Komende vanuit het noorden rijdt men op de dijk met zicht op het hoogteverschil tussen polder en bebouwing dat de ruimtelijke entree vormt van Hazerswoude-Dorp. De karakteristiek van de dijk langs de ringvaart en het karakteristieke hoogteverschil blijft zoveel mogelijk behouden. Hierdoor blijft de dijk zichtbaar in het landschap en blijft de functie (waterkering) zichtbaar. Er wordt rekening gehouden met de openheid van en de vergezichten in het landschap en het groene karakter van het landschap. Het fietspad volgt de dijk.

Er is gekozen om de fietsbrug ten noorden van de rotonde te situeren zodat deze ranke fietsbrug samen met de lager gelegen rotonde als een ensemble de markering wordt van de nieuwe entree van Hazerswoude-Dorp, ook qua landschappelijke beweging. Het vormt de overgang tussen buitengebied en het dorp. Voor dit gebied worden de belangrijkste lokale ontsluitingen voorzien van boombeplanting en lage struikbeplanting op het zuidelijk talud van het fietstalud. Dit versterkt de ruimtelijke structuur en vergroot het contrast tussen open polder en verdicht dorpsgebied en draagt daarmee bij aan het behoud en de versterking van de gebiedskenmerken. De visuele relatie tussen fietsers en omgeving is een belangrijke ruimtelijke kwaliteit en draagt bij aan sociale veiligheid van de route. Tussen de entree van Hazerswoude-Dorp en de Dorpsstraat worden in de geest van het inrichtingsconcept van Hazerswoude-Dorp de groenstructuren zoveel mogelijk behouden. Deze vormen de overgang tussen de weg en naastgelegen bebouwing en vormt, in een opeenvolgende reeks naar de Dorpsstraat, een ruimtelijke versmalling van het profiel richting het centrum van Hazerswoude-Dorp.

Hazerswoude-Dorp: Rtonde 2 bij Weidelanden

De huidige rotonde bij de Weidelanden wordt circa 110 meter naar het zuiden verplaatst en komt iets ten zuiden van de Eerste Tocht in Hazerswoude-Dorp te liggen. Op deze locatie is een betere aansluiting mogelijk op de nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Dit deelgebied is gelegen in de beschermingscategorie 3 Buitengebied en beschermingscategorie 2 Groene Buffers (zie figuur 6.2).



Figuur 6.2 Uitsnede kaart ZHOV Ruimtelijke kwaliteit en beschermingscategorieën Hazerswoude-Dorp: Ronde 2 bij Weidelanden

Er is een landschapsplan opgesteld voor de deelgebieden in Hazerswoude-Dorp, voor het volledige landschapsplan wordt verwezen naar bijlage 1 bij het PIP. De zuidelijke rotonde wordt verplaatst om de verkeerssituatie te verbeteren. Op deze locatie is een betere aansluiting mogelijk op de nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. De verkeersmaatregelen zijn gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied omdat er binnenstedelijk geen ruimte is voor de aanleg van dergelijke infrastructurele opgaven. Bovendien blijkt uit hoofdstuk 3, dat bij de keuze voor de aanleg van de wegen er sprake is geweest van een zorgvuldige afweging van alle belangen.

De huidige rotonde functioneert als zuidelijke entree voor het dorp. Met de aanleg van de nieuwe rotonde verschuift de entree van het dorp verder naar het zuiden. Na de rotonde wordt het karakter van het landschap in noordelijke richting steeds dorpsier. Dit draagt bij aan de relatie tussen stad en buitengebied en het onderscheid daartussen. Er is sprake van een geleidelijke entree van Hazerswoude-Dorp. Bij de zuidelijke rotonde is het van belang aandacht te besteden aan een duidelijke aansluiting op de lokale wegstructuur. Aansluitend op de rotonde worden in de toekomst nieuwe wegen aangelegd. Een gedegen aansluiting is hier van belang.

Er worden geen beplantingen of andere elementen toegevoegd rond de rotonde. Ten noorden bevinden zich meerdere bestaande bomen, passend binnen het inrichtingsconcept. De huidige bomenrij langs de N209 wordt behouden en het advies van de afdeling Groen (Beheer en onderhoud) is om deze in de toekomst te verjongen om de samenhang te behouden tussen de open polders en de meer verdichte (met beplanting en bebouwing) ontginningslinten. Aan de zuidzijde dient de verjonging wel in stand gehouden te worden. Op de locatie van de huidige rotonde dient de boombeplanting te worden doorgezet tot de noordzijde van de eerste tocht. Op deze manier wordt, met name in de toekomst als

de bomen ten zuiden van de rotonde verdwijnen, het contrast tussen dorp en polderlandschap versterkt. Dit versterkt de relatie tussen stad en buitengebied en het onderscheid daartussen.

De landschappelijke uitwerking van de rotonde weidelanden dient eenvoudig te zijn, aangesloten bij de omgeving en de noordelijke rotonde. Dit zorgt voor uniformiteit op de rotondes en de aansluiting op de bestaande groenstructuren. Om de samenhang van de beplanting van de rotondes te borgen dienen deze in samenhang ontworpen te worden door dezelfde partij.

Groene buffers

De regels met betrekking tot *Artikel 6.9d Beschermingscategorie 2 Groene buffers* zien toe op het voorkómen van (grootschalige) stedelijke ontwikkeling. Op basis van jurisprudentie is er sprake van een stedelijke ontwikkeling bij 12 woningen of meer, het gaat niet zozeer over infrastructuur (zie hiervoor paragraaf 6.2.3 omtrent de ladder voor duurzame verstedelijking). De aanleg van een nieuwe weg wordt derhalve ook niet gezien als een stedelijke ontwikkeling. De Omgevingsverordening geeft aan dat een gebied met beschermingscategorie 2, Groene buffer in beginsel slechts ontwikkelingen zijn toegestaan die vallen onder de noemer inpassen of aanpassen. In onderhavig geval is er sprake van aanpassen wat dus is toegestaan in een groene buffer.

Verlengde Bentwoudlaan ten oosten van Bentwoud

Het deel van de Verlengde Bentwoudlaan ten oosten van het Bentwoud verbindt de Hoogeveenseweg (N455) met de (Verlengde) Bentwoudlaan. Dit deelgebied is gelegen in de beschermingscategorie 3 Buitengebied en beschermingscategorie 2, Recreatiegebied (zie figuur 6.3).



Figuur 6.3 Uitsnede kaart ZHOV Ruimtelijke kwaliteit en beschermingscategorieën Verlengde Bentwoudlaan ten oosten van Bentwoud

Dit deel van de Verlengde Bentwoudlaan verbindt de Hoogeveenseweg met de zuidelijk gelegen Verlengde Bentwoudlaan. De rotondes worden aangelegd om de verkeerssituatie te verbeteren. De verkeersmaatregelen zijn gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied omdat er binnenstedelijk geen ruimte is voor de aanleg van dergelijke infrastructurele opgaven. Bovendien blijkt uit hoofdstuk 3, dat bij de keuze voor de aanleg van de wegen er sprake is geweest van een zorgvuldige afweging van alle belangen. In figuur 4.2 zijn de landschappelijke maatregelen opgenomen voor de Bentwoudlaan. Voor de uitgebreide beschrijving en uitwerking van de verschillende onderdelen en maatregelen wordt verwezen naar bijlage 2.

Het gebied heeft verschillende kwaliteiten. De beleving van bijvoorbeeld het meer begroeide Bentwoud is een belangrijke kwaliteit van de route. De kwaliteiten van de route worden behouden en versterkt. Voorbeeld hiervan is het versterken van het contrast tussen het begroeide Bentwoud en de open polder Achterof. Ook is de beleving vanuit het Bentwoud zelf van belang. Bezoekers van het Bentwoud ervaren de nieuwe weg zo min mogelijk.

De twee achtereenvolgende rotondes vormen samen de entree tot Boskoop. De nieuwe weg loopt hier door het Bentwoud. De weg richting Boskoop is anders van schaal, karakter en vormgeving. Om het contrast met het natuurlijk ogende Bentwoud te zoeken is gekozen voor een ruimte met meer open karakter en strakke invulling met bomen in een raster. Dit past bij de meer stedelijke, cultuurrijke karakteristiek van Boskoop. Op deze manier voelt deze weg geheel anders aan dan de doorgaande N457. De randen van de weg richting Boskoop zullen worden geflankeerd door bomen in een strak grid.

De driehoek tussen N457 en het PCTR terrein is visueel onderdeel van het Bentwoud (landschappelijk/natuurlijk). Hier is gekozen om een 'natuurlijk bos' te ontwikkelen, een overgang tussen het Bentwoud en het meer cultuurrijke Boskoop. Langs de Hoogenveenseweg wordt de bestaande boombeplanting aan weerszijden van de weg aangevuld en verlengd. Waardoor deze ruimtelijke structuur duidelijk herkenbaar wordt.

Ter hoogte van het Bentwoud worden twee ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer gerealiseerd wat bijdraagt aan de toegankelijkheid van het gebied.

Ten behoeve van de landschappelijke inpassing is op verzoek van Gedeputeerde Staten een onderzoek uitgevoerd naar het maken van een grondwal aan de westkant van de weg nabij het Bentwoud. Dit blijkt goed mogelijk te zijn. Daarom is besloten de grondwal toe te voegen aan het project N207 Zuid. De grondwal heeft primair een landschappelijk doel, namelijk het wegnemen van het zicht op de nieuwe weg en daarmee het verbeteren van de visuele waarde.

Verlengde Bentwoudlaan en Bentwoudlaan ten westen van Boskoop en Waddinxveen

De Bentwoudlaan wordt een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 80 km/u, met 2x1 rijstrook. In het zuiden sluit de weg aan op de Vredenburglaan en in het noorden op de enkelstrooksrotonde bij de Verlengde Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan. Dit deelgebied is gelegen in de beschermingscategorie 3 Buitengebied en gedeeltelijk beschermingscategorie 1, Natuur Netwerk Nederland (zie figuur 6.4).



Figuur 6.4 Uitsnede kaart ZHOV Ruimtelijke kwaliteit en beschermingscategorieën Verlengde Bentwoudlaan en Bentwoudlaan ten westen van Boskoop en Waddinxveen

Dit deel van de Verlengde Bentwoudlaan verbindt het noordelijk deel van de Verlengde Bentwoudlaan met de twee rotondes met de in het zuiden gelegen Bentwoudlaan. De weg krijgt een functie als gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstroken met een maximale snelheid van 80 km/uur. Dit deel van de Verlengde Bentwoudlaan is gelegen in gebied met vooral een agrarische en recreatieve functie. Daarnaast wordt de verlengde Beethovenlaan aangelegd, deze weg vormt de entree tot Waddinxveen vanaf de N457. Er worden hier geen aanvullende inpassende maatregelen voorgesteld. Dit om het open karakter van de polder zoveel mogelijk te bewaren en de nadruk te leggen op het open landschap.

De verkeersmaatregelen zijn gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied omdat er binnenstedelijk geen ruimte is voor de aanleg van dergelijke infrastructurele opgaven. Bovendien is een provinciale weg met een snelheidsregime van 80 km/uur niet passend in binnenstedelijk gebied.

In figuur 4.2 zijn de landschappelijke maatregelen opgenomen voor de Bentwoudlaan. Voor de uitgebreide beschrijving en uitwerking van de verschillende onderdelen en maatregelen wordt verwezen naar bijlage 2.

De weg wordt zo rustig en continu mogelijk vormgegeven en het wegmeubilair wordt tot het noodzakelijke minimum beperkt en zo mogelijk gecombineerd zodat de weg het landschap zo min mogelijk aantast en de weggebruiker ongehinderd door wegelementen de kwaliteiten in de omgeving kan ervaren. Dit draagt bij aan de openheid van en de vergezichten in het landschap en het groene karakter van het landschap. De basis is een uniforme loper van rijbanen en wegbermen in een materiaal, een conti-

nue breedte en belijning. In de groene landelijke gebieden wordt ingezet op een maximale landschapsbeleving. De weg is geen autonoom element in het landschap maar maakt onderdeel uit van de omgeving (situering, hoogteligging, dwarsprofiel, randen).

Daarnaast zijn er gedeelten gelegen in Natuurnetwerk Nederland (NNN). O.a. is ten westen van Wadinxveen, ter hoogte van de Kleikade, binnen het plangebied een onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN-gebied) gelegen. De deelgebieden zijn aangewezen als een ecologische verbindingszone (EVZ) die loopt van de Krimpenerwaard naar het Bentwoud. Het betreft hier een ecologische verbindingszone (EVZ), die al wel is aangegeven op de provinciale beleidskaart, maar nog niet als zodanig is bestemd en ingericht. In de huidige situatie bestaat dit gebied uit open weiland en akkers. Besloten is om de ontwikkeling van deel van de EVZ onderdeel te maken van het project N207 Zuid ('realisatie plus') om zo de kans te grijpen om het ontwerp van de EVZ en de nieuwe weg geïntegreerd op te pakken. De EVZ komt te liggen direct aan de westzijde van de Bentwoudlaan. Hiermee wordt weer een deel van de beoogde EVZ realiteit. De principebreedte van de EVZ corridor is 25 meter, incidenteel zijn smallere stukken toegepast. Op regelmatige afstanden worden stapstenen aangelegd; deze zijn verbonden door watergangen met een ecologische oeverzone. De EVZ bestaat uit een brede, flauw aflopende natuurlijke ingerichte oever. Verder wordt verwezen naar paragraaf 3.4.2 en paragraaf 7.4.7 van deze plantoelichting. De nieuwe ecologische verbindingszone draagt bij aan de regionale groenblauwe structuur. Het potentiële effect hiervan is beschreven in de achtergrondrapporten voor Landschap/recreatie en Natuur.

Conclusie

Er is een integraal landschapsplan opgesteld. In het ontwerp komen diverse aspecten bij elkaar, zoals landschap, cultuurhistorie, ecologie, water, etcetera. Met de in het ontwerp opgenomen ruimtelijke maatregelen worden landschappelijke eenheden, structuren en elementen versterkt waardoor er een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse ontstaat. Tegelijkertijd wordt er hiermee voor gezorgd dat het effect van de nieuwe infrastructuur op de omgeving beperkt is.

De conclusie is dat voldaan wordt aan bovenstaande voorwaarden uit de Omgevingsverordening Zuid-Holland en de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV). Met de voorgenomen landschappelijke inpassing wordt voldoende rekening gehouden met de richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit.

6.3.3 Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie Ruimte en Mobiliteit was in werking tot 1 april 2019. Het beleid is verwerkt in het Omgevingsbeleid provincie Zuid-Holland. Volledigheidshalve is onderstaande analyse van het voorliggende plan in het licht van de Visie Ruimte en Mobiliteit behouden.

De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), onderdeel van de Omgevingsvisie, is een structuurvisie op provinciaal niveau en bevat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid tot 2030. De VRM bestaat uit meerdere onderdelen: de visie, het Programma ruimte, het Programma mobiliteit en de Verordening ruimte. Het beleid voor ruimte en mobiliteit bevat geen eindbeeld, maar wel ambities en doelen die de provincie samen met anderen wil realiseren.

De VRM beschrijft dat het regionale verkeer in Boskoop, Waddinxveen en Hazerswoude-Dorp plaatselijk voor leefbaarheidsproblemen zorgt. Ook de bereikbaarheid van de Greenport Boskoop is niet optimaal. Voor de corridor N207 zijn verbetermaatregelen onderzocht.

De provincie beschrijft in het programma Mobiliteit de volgende drie strategische doelen:

- Het op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
- Het verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
- Het beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

Doorwerking plangebied

Op 16 september 2015 is door de Provinciale Staten een Uitvoeringsbesluit is genomen voor de tracédelen Bentwoudlaan, Verlengde Beethovenlaan en Vredenburglaan. Op 25 april 2018 is door Provinciale Staten een uitvoeringsbesluit genomen voor de Verlengde Bentwoudlaan en de maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp.

In het programma Mobiliteit is de toekomstige (Verlengde) Bentwoudlaan aangewezen als capaciteitsvergroting en uitbreiding van het bestaande netwerk.

Het Bentwoud is in de VRM aangewezen als recreatiegebied rond de stad. De Verlengde Bentwoudlaan doorsnijdt een deel van dit recreatiegebied. Volgens de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 dienen de negatieve effecten voor recreatie te worden gecompenseerd. De wijze van compensatie komt in paragraaf 7.4.5 aan de orde.

6.3.4 Beleidsvisie Groen

De Beleidsvisie Groen is verouderd. De Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving vervangt de Beleidsvisie Groen, daarom is onderstaand aanvullend ook getoetst aan de visie 'Rijke Groenblauwe Leefomgeving in Zuid-Holland'.

Beleidsvisie Groen

In de Beleidsvisie Groen staan de drie ambities van de provincie Zuid-Holland op het gebied van groen beschreven. Deze ambities zijn:

- Meer en beter groen om de stad en meer en betere recreatieve routes om zo de groenbeleving in de provincie te versterken.
- Agrarische structuurversterking en systeeminnovaties een gezonde basis voor agrariërs creëren door middel van agrarisch ondernemerschap.
- Door aanleg en beheer van NNN gebieden in combinatie met Natura 2000-gebieden de biodiversiteit in de provincie vergroten.

Doorwerking plangebied

Het project N207 Zuid draagt bij aan de vergroting van de beleving van het gebied en betere recreatieve routes. Tevens wordt een ecologische verbindingszone aangelegd en zijn er twee landschapsplannen opgesteld waardoor het tracé landschappelijk ingepast wordt.

Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving in Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft de potentie om uit te groeien tot een groenblauwe leefomgeving die tot een van de rijkste van Europa behoort. Gelegen binnen goed bereikbare Nationale Parken en landschappen met natuur van wereldklasse (Delta, Kust en Veen). Van oudsher een centrum van handel, cultuur en wetenschap, met een diversiteit aan mensen, natuur, landschap, werelderfgoed en economie. Projecten op het gebied van verstedelijking, energietransitie en infrastructuur krijgen een groenblauwe kwaliteitsimpuls en dragen bij aan (waterrijke) natuur en een gezonde leefomgeving. Elke ontwikkeling in een gebied of infrastructurele verbinding is een aanleiding om de groenblauwe kwaliteit te vergroten.

Doorwerking plangebied

Met het project N207 Zuid wordt bijgedragen aan het creëren van recreatieve routes en er wordt een nieuwe ecologische verbindingszone aangelegd. De nieuwe ecologische verbindingszone draagt bij aan de regionale groenblauwe structuur. Het potentiële effect hiervan is beschreven in de achtergrondrapporten voor Landschap/recreatie en Natuur. De ingrepen bieden tevens kansen om kwaliteit toe te voegen aan het bestaande landschap, waaronder het vergroten van de groenblauwe kwaliteit. In het kader van dit inpassingsplan zijn twee landschapsplannen (bijlage 1 en 2) opgesteld voor het plangebied. Hier is in hoofdstuk 4 uitgebreid op in gegaan. De twee opgestelde landschapsplannen zorgen voor een goede landschappelijke inpassing van het tracé.

6.3.5 Perspectief Toerisme Zuid-Holland 2030

Het Perspectief Toerisme Zuid-Holland 2030 dateert van oktober 2018 en is verouderd. Daarom is onderstaand aanvullend ook getoetst aan de visie 'Recreatieperspectief Zuid-Holland', daterend van januari 2023.

De provincie kijkt in dit document vooruit op hoe de verwachte groei van het toerisme in Nederland een plek te kunnen geven en deze groei optimaal te kunnen benutten. Dit wordt gedaan op de volgende manieren:

- Benutten van toeristische troeven. Bestaande toeristische en recreatieve elementen moeten beter worden verbonden aan het aanbod en de identiteit van de provincie. Door deze elementen beter te benutten kunnen toeristen langer verbonden worden aan de provincie.
- Versterken van omgevingskwaliteit om zo het algehele beeld van de provincie te versterken. Deze totaalbeleving wordt gedragen door vervoer, verblijf en vermaak.
- Verbeteren mobiliteit. Er wordt door de provincie gestreefd naar een fijnmazig fiets- en vaarnetwerk dat stad en land verbindt.
- Concepten en verhaallijnen verder ontwikkelen. Denk hierbij aan samenhangende thema's die verschillende delen van de provincie verbinden. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld 'Nederland Waterland' en 'Bloemen'.

- Versterken van duurzaam toerisme. Om aan te sluiten op de vraag van de markt, maar ook op duurzaamheidsthema's als energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie welke belangrijke speerpunten zijn van de provincie.

Doorwerking plangebied

Het project N207 Zuid heeft tot doel een betere kwaliteit van de leefomgeving en een veilige en bereikbare regio te realiseren. Bij de uitvoering van het project is veel aandacht voor een vergroting van de beleving van het gebied en betere recreatieve routes. Ook dit draagt immers bij aan een betere leefbaarheid.

Recreatieperspectief Zuid-Holland

Het 'Recreatieperspectief Zuid-Holland 2030' beschrijft hoe een beweegvriendelijke leefomgeving bijdraagt aan een aantrekkelijk, gezond en leefbaar Zuid-Holland.

Aan de hand van 6 pijlers wordt ingezet op het duurzaam verzorgen van het bestaande en toekomstige recreatieve netwerk in Zuid-Holland. Daarnaast wordt nagedacht over het vergroten van de recreatieruimte door het aanleggen van nieuwe gebieden met recreatie en wordt stad en land verbonden door recreatieve landschappen en routes.

Het recreatieperspectief benoemt de grote waarde van recreatie, brengt de recreatieve kwaliteiten van Zuid-Holland in beeld, schetst de belangrijkste opgaven en kansen op het gebied van buitenrecreatie op de middellange termijn (2030) en geeft richting aan de aanpak van deze opgaven. Dit biedt ook de basis om de recreatieve opgave te agenderen bij programma's in het fysieke domein (zoals woningbouw, energietransitie, mobiliteit, klimaatadaptatie en het Zuid-Hollands Programma voor het Landelijk Gebied) zowel bij Rijk, provincie en gemeenten. Dit om ervoor te zorgen dat recreatiemogelijkheden worden meegenomen in uitvoeringsprojecten.

Doorwerking plangebied

Zoals hierboven reeds aangegeven is bij de uitvoering van het project veel aandacht voor een vergroting van de beleving van het gebied en betere recreatieve routes. In het natuur- en recreatiegebied Bentwoud zijn niet zomaar nieuwe ontwikkelingen toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en mits de schade zoveel mogelijk beperkt wordt door het treffen van mitigerende maatregelen en compensatie. In paragraaf 7.4.5 wordt hier nader op ingegaan. De plannen voor de N207 Zuid dragen ook bij aan de doorontwikkeling van het recreatiegebied Bentwoud. Zo worden er maatregelen genomen die de recreatieve kwaliteiten van het gebied een kwaliteitsimpuls geven, bijvoorbeeld de aanleg van ecologische verbindingzones en de natuurvriendelijke oever langs de Maaltocht met een extra fietsverbinding naar het Bentwoud. Tot slot is in het Landschapsplan (Verlengde) Bentwoudlaan aandacht besteed aan maatregelen en het toevoegen van elementen om de landschappelijke en recreatieve waarde van Bentwoud te behouden en versterken.

6.3.6 Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2017-2020

De Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2017-2020 is verouderd. Het beleid voor cultureel erfgoed van provinciaal belang is vastgelegd in de provinciale Omgevingsvisie en uitgewerkt in de provinciale Omgevingsverordening. Daarnaast is het cultureel erfgoed ook opgenomen in de provinciale Kwaliteitskaart

van de Omgevingsvisie (i.h.b. bij thema Identiteitsdragers en Landschap). In paragraaf 6.31 en 6.3.2 is getoetst aan het beleid voor cultureel erfgoed van provinciaal belang. Onderstaande toetsing aan de Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2017-2020 is volledigheidshalve behouden.

Het ruimtelijk beleid van de provincie Zuid-Holland is vastgelegd in de 'Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2017-2020'. De belangrijkste taken betreffende archeologie van de provincie Zuid-Holland zijn:

- bescherming van provinciale archeologische waarden met behulp van haar RO-instrumenten;
- alle archeologische vondsten inclusief documentatie vakkundig bewaren en beschrijven (met uitzondering van gemeenten die zelf over een gemeentelijk depot beschikken);
- zorgen voor meer draagvlak onder de bevolking voor het archeologisch erfgoed.

Door de provincie worden drie strategieën ingezet die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. De provincie wil het erfgoed:

- beschermen via het provinciale ruimtelijk instrumentarium;
- beleefbaar maken via de erfgoedlijnen;
- benutten door herbestemming te faciliteren.

Doorwerking plangebied

Via de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) heeft de provincie Zuid-Holland aangegeven welke archeologische vindplaatsen en terreinen van (zeer) hoge waarde zijn. Deze terreinen zijn grotendeels afkomstig van de voormalige archeologische monumentenkaart. Binnen het plangebied zijn dergelijke terreinen niet aanwezig.

6.4 Regionaal beleid

6.4.1 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

In het najaar van 2014 is begonnen met het opstellen van een Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) Regio Midden-Holland. Het nieuwe RVVP heeft een tijdshorizon van 2025 met een doorkijk naar 2030 en vervangt het oude RVVP uit 1995. Het plan bestaat uit een drietal onderdelen: een strategisch kader, een beleidsvisie en een operationeel uitvoeringsprogramma met concrete en kansrijke regionale projecten.

Ambitie voor mobiliteit in de regio Midden-Holland

In dit RVVP is zo veel mogelijk gefocust op een beperkt aantal speerpunten. Het is daarmee niet een alomvattend verkeer en vervoerplan voor de regio. Vanuit een inventarisatie van trends en ontwikkelingen is de ambitie op het gebied van mobiliteit voor de regio Midden-Holland uitgewerkt in drie hoofdpunten:

- Concurrerend: het bevorderen van de concurrerende regio. Het ondersteunen van de economisch gewenste bereikbaarheidskwaliteit en ontwikkelingen in met name verstedelijkte gebieden.
- Leefbaar, groen en veilig: het bewaken van de groene, leefbare en ook veilige regio. Mobiliteit moet gewenste leefkwaliteiten ondersteunen en mag niet ten koste van het karakter van onze regio gaan.
- Adaptief: het benutten van kansen die voorbijkomen, bijvoorbeeld op het gebied van technologie om de bereikbaarheid van de regio te vergroten of de mobiliteit te verbeteren.

Het voormalige uitvoeringsprogramma daterend uit 2017 van het RVVP bevat 25 projecten waar de regionale partijen in de periode tot 2025 mee aan de slag gaan.

De gemeenten in regio Midden-Holland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard hebben in 2021 een geactualiseerd uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Midden-Holland vastgesteld. Duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid staan daarin centraal. In het uitvoeringsprogramma gaat het onder andere om het stimuleren van elektrisch rijden, realiseren van verkeersveilige schoolomgevingen en (door)fietsroutes, aanpak van knelpunten met zwaar verkeer, campagnes over verkeersveiligheid en inzet van verkeersleerkrachten. In de plannen worden 39 projecten benoemd die de gemeenten de komende jaren uitvoeren. Voor elk project is binnen de regionale samenwerking een gemeente aangewezen als trekker.

Doorwerking plangebied

De corridorstudie N207 Zuid is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van het RVVP. Het project N207 Zuid heeft tot doel een betere kwaliteit van de leefomgeving en een veilige en bereikbare regio te realiseren. Bij de uitvoering van het project is veel aandacht voor een vergroting van de beleving van het gebied en voor duurzaamheid. Ook dit draagt immers bij aan een betere leefbaarheid.

6.4.2 Gebiedsprofielen Bentwoud Rottemeren Zuidplas, Greenport Boskoop, Wijk en Wouden

Gebiedsprofielen beschrijven en visualiseren de kenmerkende ruimtelijke elementen en geven hier een waardeoordeel aan. Ook zijn gebied specifieke ambities opgenomen. Het gebiedsprofiel is samen met gemeenten, andere overheden en gebiedspartners opgesteld als gezamenlijke basis en handreiking voor het omgaan met ruimtelijke kwaliteit in dit gebied. Hieronder korte samenvattingen van de geformuleerde ambities per gebiedsprofiel.

Bentwoud, Rottemeren, Zuidplas

Nieuwe ontwikkelingen worden beschouwd als integrale gebiedsopgaven. Logische oplossingen, voor bijvoorbeeld verbindingen en relaties, hebben hierbij altijd de prioriteit. Er wordt grote waarde gehecht aan het behouden en versterken van bestaande structuren, zoals kavel- en slotenpatronen, en kwaliteiten. Ook herkenbaarheid dient te worden behouden en waar mogelijk versterkt.

Greenport Boskoop

Het gebiedsprofiel van Greenport Boskoop is een doorzetting van de bestaande visie voor het gebied. Als geheel komt uit de karakterisering en de schets van de ontwikkelingen het volgende ruimtelijke ambitiebeeld naar voren:

- Greenport op veenlandschap. Schaalvergroting en modernisering van de sierteelt vragen om aanpassingen. Huidige kenmerken, zoals slotenpatronen kunnen worden gebruikt bij nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast dient er aandacht te zijn voor de overgangen tussen sierteelt en de (open) omgeving en dienen duidelijke entrees te worden gerealiseerd.
- Bereikbaar en leefbaar Boskoop, Waddinxveen en Greenport. Het gebied moet beter bereikbaar worden waarbij een maximale doorstroming wordt nagestreefd.
- Linten als structuurdragers. Voortbouwen op ontwikkelingsprincipe, maat en schaal van de lintstructuren. Behoud van de diversiteit is de belangrijkste geformuleerde ambitie.
- Een duurzame en beleefbare water- en groenstructuur. De ambitie is om voor Boskoop als geheel een robuuste groenblauwe structuur te ontwikkelen met daaraan gekoppeld recreatieve routes.

De N207 Zuid valt niet direct binnen het gebied Greenport Boskoop. De N455 begrenst het gebied. De N207 Zuid sluit aan op de N455 en is zodoende wel belangrijk voor de ontsluiting van het gebied. De nieuwe ontsluiting van de weg naar het PCT-terrein op de Hoogeveenseweg N455 kan binnen de kaders van de vigerende bestemmingsplannen gerealiseerd worden. De rotondes op de Hoogeveenseweg en de Verlengde Bentwoudlaan worden in dit inpassingsplan meegenomen.

Wijk en Wouden

In het gebiedsprofiel voor Wijk en Wouden worden een viertal hoofdambities aangehaald:

- Versterken van de randen van het gebied en de mate van kwaliteit en diversiteit binnen die randen. Het behouden en versterken van het herkenbare open middengebied van de polders, met relaties met de landschappen buiten Wijk en Wouden.
- Behouden van het karakteristieke landschap van de veenpolders, het versterken van de randen en de lange lijnen en verkavelingspatronen in de droogmakerijen, en het herkenbaar en beleefbaar maken van de overgang tussen het veenweide en de droogmakerijen.
- Het behouden en versterken van de grote mate van diversiteit tussen de verschillende bebouwingslinten.
- Versterken van de recreatieve mogelijkheden, in evenwicht met de ecologische draagkracht ter plaatse en met behoud van de rust en stilte in het gebied.

Doorwerking plangebied

De plannen voor N207 Zuid sluiten aan bij de genoemde gebiedsprofielen.

6.4.3 Bentwoud groeit verder; kwaliteitskader voor de doorontwikkeling na 2016

Dit Kwaliteitskader gaat over de doorontwikkeling van het recreatiegebied Bentwoud in de periode na de oplevering van het basisgroeimodel in 2016. Het Kwaliteitskader is een communicatie-instrument dat dient om publieke en private partijen te inspireren tot het toevoegen van nieuwe kwaliteiten en activiteiten en het nemen van medeverantwoordelijkheid voor het gebied. Het kwaliteitskader dient ook als houvast voor het behouden en versterken van de kwaliteiten van het Bentwoud bij de doorontwikkeling. Het geeft richting aan de keuzen voor het wel/ niet honoreren van de initiatieven en zorgt ervoor dat de samenhang van gebiedskwaliteiten, gebruik en inrichting bij de doorontwikkeling wordt versterkt en dat er waarde wordt toegevoegd aan het Bentwoud als geheel. Dit alles om recreatieve gebruiksmogelijkheden te vergroten en de beleving en waardering te versterken.

In de toekomst wordt gestreefd naar een Bentwoud wat een sterke aantrekkingskracht heeft op mensen uit de gehele randstad, dus niet enkel mensen uit de directe regio. Ook moet het Bentwoud aantrekkelijk zijn voor een groot aantal doelgroepen. Ruimtelijk wordt de zonering van het Bentwoud gecontinueerd.

Doorwerking plangebied

De plannen voor N207 Zuid dragen bij aan de doorontwikkeling van het recreatiegebied Bentwoud. Zie ook paragraaf 7.4.5.

6.5 Gemeentelijk beleid Alphen aan den Rijn

6.5.1 Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031, 'De Stad van Morgen'

De Omgevingsvisie Alphen aan den Rijn 2021: "Groene gemeente met lef" (zie paragraaf 6.5.2) is de opvolger van de structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031. In het navolgende wordt volledigheidshalve ingegaan op beide structuurvisies.

De structuurvisie 2031 (vastgesteld 11 juni 2013) is een visie op de ruimtelijke structuur van Alphen aan den Rijn in 2031. Met deze visie geeft de gemeente richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. De gemeente Alphen aan den Rijn zet in haar visie in op de pijlers 'Intense Stad', 'Vitale Dorpen' en 'Waardevol Landschap'. Deze visie is van grote beschrijvende aard. Het geeft enkel richtlijnen en kaders waarbinnen de gemeente zich kan ontwikkelen. Hierin komt een sterk contrast tussen stedelijkheid, dorpen en buitengebied naar voren. Hierbinnen vormen water en groen de beeldbepalende structuur. De intense stad is niet van toepassing op voorliggend project. 'Vitale Dorpen' en 'Waardevol Landschap' worden hier kort besproken.

In de visie worden de dorpen, waaronder Hazerswoude-Dorp, gezien als bijzondere parels waarin ruimtelijke ontwikkeling met respect voor maat, schaal en cultuurhistorie worden ingepast. De dorpskernen zijn karakteristiek en nodigen uit tot ontmoeting en interactie. De dorpen zijn goed verbonden, zowel voor dagelijks vervoer als recreatief waarbij ontwikkelingen met een verkeersaantrekkende werking zijn geconcentreerd rond de provinciale wegen.

Het open landschap in de gemeente Alphen aan den Rijn richt zich met name op agrarische productie en recreatie. De regionale en lokale recreatieve routes zijn goed op elkaar aangesloten en maken het gebied goed toegankelijk. Daarnaast bestaan er diverse recreatie bestemmingen in het buitengebied.

Doorwerking plangebied

Het project N207 Zuid heeft tot doel een betere kwaliteit van de leefomgeving en een veilige en bereikbare regio te realiseren. Het project maakt het mogelijk dat Hazerswoude-Dorp beter bereikbaar wordt vanuit de omgeving en vice versa, het zorgt verder voor een betere interne (verkeers-)doorstroming en het project zorgt kortere verbindingen van en naar de N209. De plannen voor N207 Zuid dragen hierdoor bij aan 'Vitale Dorpen' en 'Waardevol Landschap' uit de structuurvisie.

6.5.2 Omgevingsvisie Alphen aan den Rijn 2021: "Groene gemeente met lef"

In januari 2022 is de Omgevingsvisie Alphen aan den Rijn 2021: "Groene gemeente met lef" vastgesteld. In de omgevingsvisie wordt de visie op de bescherming én benutting van de fysieke leefomgeving beschreven. Bij bescherming doelt de gemeente op een veilige en gezonde leefomgeving met goede omgevingskwaliteit. Bij benutting doelt de gemeente op het gebruik en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving op basis van maatschappelijke behoeften.

De missie en centrale waarden vormen het overkoepelende kader voor de omgevingsvisie. De missie van de Omgevingsvisie is:

"Voor alle inwoners een beter leven (geluk, welbevinden) met (positieve) gezondheid en duurzaamheid als basis voor sociaal, economisch en ruimtelijk beleid"

De centrale waarden zijn:

- een gemeente van ontmoeten en verbinden;

- duurzame en groene gemeente;
- vitale woon- en leefgemeente.

De Omgevingsvisie bestaat uit 5 thema's, deze 5 thema's beschrijven wat de gemeente samen met de inwoners wil gaan doen:

- 1) Gezonde vergroening
- 2) Samen sterker
- 3) Waardevol buitengebied
- 4) Landschappelijke verstedelijking
- 5) Duurzaam ondernemen

Doorwerking plangebied

Het inpassingsplan N207 Zuid heeft als doel om de gemeente en dorpen beter bereikbaar en veiliger te maken. Het zorgt voor een betere interne (verkeers-)doorstroming en afwikkeling.

De aanpassingen gaan gepaard met landschappelijke maatregelen en worden ingepast in het landschap. Hiermee dragen de wegen bij aan een vermindering van verkeersknelpunten en een betere doorstroming zonder met zo min mogelijke aantasting van de landschappelijke structuren.

6.5.3 Intergemeentelijke structuurvisie Greenport Regio Boskoop

Voor het opgaan van de gemeente Boskoop en Rijnwoude in de gemeente Alphen aan den Rijn is door de gemeenten Boskoop, Rijnwoude, Waddinxveen en Reeuwijk deze structuurvisie opgesteld. Hierin wordt het belang van een gestructureerde en actieve ontwikkeling van de Greenport regio benadrukt. De greenport dient sterk, duurzaam en beleefbaar te zijn. Daarnaast is de leefbaarheid van de omgeving van groot belang. Hier wordt vooral ingegaan op verkeersfactoren, verkeersoverlast dient te worden voorkomen. De sterke Greenport is breed en divers van opzet, herbergt alle facetten van de boomsierteelt - van productinnovatie en verwerking tot handel en logistiek - en vormt een hecht netwerk, met een sterke centrumfunctie voor heel Nederland. De visie dient uitgewerkt te worden in een ontwikkelstrategie.

De ambitie die in deze Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport regio Boskoop (ISV) is verwoord, ligt in het ontwikkelen van een sterke, duurzame en beleefbare Greenport in een leefbare omgeving.

- Een sterke Greenport wordt bereikt door de centrumfunctie te versterken, de eigen identiteit te versterken en door een betrouwbare bereikbaarheid te waarborgen. Kernbegrippen zijn compactheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.
- De duurzame Greenport ontstaat allereerst door efficiënt ruimtegebruik, bundelen, concentreren en herstructureren. Ook moet de wateropgave structureel geregeld worden, met duurzaam waterbeheer en voldoende zoet watervoorziening.
- De beleefbare Greenport richt zich op het verkrijgen van meer uitstraling. Een Greenport die aantrekkelijk is voor inwoners en bezoekers van het Groene Hart. Op die manier vormt de Greenport een schakel tussen de stedelijke gebieden en het open veenweidegebied. Het gaat ook om een Greenport die herkenbaar is als economisch centrum van de boomsierteelt, zichtbaar vanaf de hoofdinfrastructuur.

- De leefbaarheid van de omgeving wordt vergroot door verkeersoverlast te voorkomen, mede dankzij de voorgenomen infrastructurele verbeteringen. Ook de woonfunctie kan versterkt worden met de ontwikkeling van de Greenport.

Doorwerking plangebied

Het project N207 Zuid beoogt de bereikbaarheid van de greenport Boskoop te versterken en daarmee een bijdrage te leveren aan de verdere ontwikkeling van het gebied. Daarnaast heeft het project tot doel een betere kwaliteit van de leefomgeving en een veilige en bereikbare regio te realiseren. Bij de uitvoering van het project is veel aandacht voor een vergroting van de beleving van het gebied. Ook dit draagt immers bij aan een betere leefbaarheid en sluit zodoende aan bij de uitgangspunten van de intergemeentelijke structuurvisie.

6.5.4 Structuurvisie Verkeer en Vervoer

Op 11 juli 2013 is de Structuurvisie Verkeer en Vervoer vastgesteld. Deze visie beschrijft het wensbeeld van de toekomstige verkeersstructuur in de stad Alphen aan den Rijn tot 2025. De visie is gebaseerd op het scenario Stadsring. Hierin leidt een geheel aan maatregelen waaronder de rondweg het autoverkeer meer en eerder naar de randen van de stad en wordt het fietsgebruik bevordert op de korte verplaatsingen.

Doel: “Het op basis van scenario Stadsring richting geven aan duurzame mobiliteit in 2025 met een optimale mix tussen bereikbaarheid, ruimtelijke en milieukwaliteit en leefbaarheid.”

Doorwerking plangebied

De Structuurvisie Verkeer en Vervoer heeft voornamelijk betrekking op het verkeer in de stad en bevat geen visie voor het gedeelte N207 Zuid.

De gemeente is bezig met het opstellen van een mobiliteitsvisie, deze is momenteel nog niet vastgesteld. Onderstaand worden wel kort een aantal aanvullende beleidsstukken m.b.t. mobiliteit benoemd.

Handreiking Duurzame Mobiliteit Alphen aan den Rijn (publicatie 30 november 2022)

De Handreiking Duurzame Mobiliteit is een beleidsdocument dat is voortgevloeid uit de gemeentelijke omgevingsvisie “Groene gemeente met lef! ” Het dient te helpen bij het consolideren van duurzame mobiliteit in gebiedsontwikkelingen, zowel bij het maken van (beleids)keuzes als bij het vroegtijdig (tijdens de planvormingsfase) aangaan van het gesprek met ontwikkelaars en stedenbouwkundigen. Het document is daarnaast ook richtinggevend voor het parkeerbeleid en voor (weg)reconstructies.

Openbaar vervoervisie 2040 Alphen aan den Rijn (vastgesteld 14 mei 2024)

In de OV-visie geeft de gemeente aan dat ze streeft naar een goed functionerend en aantrekkelijk OV-netwerk voor nu en de toekomst. Daarbij moet het openbaar vervoer tegemoetkomen aan de behoeften van inwoners en bezoekers van Alphen aan den Rijn. De gemeente beschouwt zich als het centrale OV-knooppunt binnen het regionale OV-netwerk in dit deel van de regio. De visie wordt als deelvisie onderdeel van de mobiliteitsvisie.

Programma Fietshart (vastgesteld 12 oktober 2023)

Het programma Fietshart bevat de gemeentelijke visie op fiets en een meerjarig uitvoeringsplan voor de korte, middellange en lange termijn. Hierbij zoekt de gemeente (meer) samenwerking op lokaal-, regionaal- en nationaal niveau. De gemeente heeft de ambitie om zich te ontwikkelen als fietsgemeente van Holland. Samen met haar lokale fietspartners werkt zij aan het stimuleren van het fietsgebruik onder diverse doelgroepen, waaronder utilitaire, recreatieve, sportieve, langzame, elektrische, snelle, oude, jonge en nieuwe fietsers. Het nieuwe fietsbeleid beschrijft de gemeentelijke ambities en benoemt maatregelen langs drie actielijnen:

1. Veilige en aantrekkelijke fietsroutes: Het realiseren van nieuwe fietsverbindingen en het zorgen voor infrastructurele verbeteringen op het fietsnetwerk.
2. Fietsparkeren: Het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen, bijvoorbeeld bij stations, centrumgebieden en strategische toeristische locaties.
3. Vitaliteit en stimulering: Het verbinden en faciliteren van de initiatieven binnen de gemeente op het gebied van vitaliteit (gezondheid) en fietsstimulering (bijvoorbeeld werkgeversaanpak en de campagne Fietshart Alphen 2030).

Door autonome groei van het wegverkeer nemen in de komende jaren de problemen met de doorstroming, de bereikbaarheid en de leefbaarheid toe. Het inpassingsplan N207 Zuid heeft als doel om de gemeente en dorpen beter bereikbaar en veiliger te maken. Het zorgt voor een betere interne (verkeers-)doorstroming en afwikkeling.

6.5.5 Welstandsnota Alphen aan den Rijn

In de welstandsnota (2015) is het kader voor het welstandsbeleid van de gemeente Alphen aan den Rijn neergelegd. In de welstandsnota zijn beoordelingskaders opgenomen voor objecten en deels ook voor gebieden. Met de herziening van 2015 wil de gemeente daarnaast het welstandsbeleid waar mogelijk vereenvoudigen en meer afstemmen op de beleving van de burger.

Doorwerking plangebied

Kunstwerken ten behoeve van wegen zijn welstandsvrij. Er hoeft dus geen welstandstoets plaats te vinden.

6.5.6 Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn

Het Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026 is de opvolger van het Verkeersveiligheidsplan 2016-2018. Onderstaand wordt volledigheidshalve aan beide beleidsstukken getoetst.

Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2016-2018

Voorheen was het Verkeersveiligheidsplan 2016-2018 geldend. Uit dit Verkeersveiligheidsplan bleek dat in het kader van verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid van de N209 ter hoogte van de Katjesweg als één van de vijf grootste knelpunten in de omgeving werd gezien. Dit knelpunt wordt met de maatregelen in dit inpassingsplan (realiseren nieuwe rotonde '1' aan de noordzijde van Hazerswoude-Dorp), opgelost.

Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026.

Per februari 2021 is het Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026 geldend. Het plan beschrijft de belangrijkste verkeersveiligheidsaspecten die de komende jaren verder worden uitgewerkt. Deze uitwerking betreft zowel verder verdiepend onderzoek als daadwerkelijke aanpak van knelpunten. Het verkeersveiligheidsplan geeft daarmee aan waar op het gebied van verkeersveiligheid de komende jaren de nadruk wordt gelegd. In dit plan worden geen knelpunten genoemd die onderdeel uitmaken van voorliggend inpassingsplan.

6.5.7 Duurzaamheidsprogramma 2021-2030 Alphen aan den Rijn

Het Duurzaamheidsprogramma bouwt voort op het actieprogramma Duurzaamheid 2017-2020 (zie paragraaf 6.5.10) en beschrijft daarnaast de gemeentelijke strategie en duurzaamheidsambities voor de lange en middellange termijn. Met deze ambities sluit de gemeente aan bij mondiale en nationale kaders zoals de Sustainable Development Goals (SDG), het Nationaal Klimaatakkoord, het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie, het Deltaplan Biodiversiteitsherstel en het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019-2023.

In het Duurzaamheidsprogramma wordt een vergezicht tot 2050 geschetst en dit wordt terug vertaald in de tijd naar ambities voor 2030. Voor 2025 benoemen we concreet te behalen resultaten als opmaat naar deze ambities. Technologische ontwikkelingen en innovaties gaan snel. Om nieuwe initiatieven en projecten ruimte te bieden maken we elke twee jaar een compact Uitvoeringsprogramma waaraan budget gekoppeld is. Door monitoring en evaluatie sturen we continu bij. Zo blijven we wendbaar en flexibel en kunnen we onze leerervaring direct weer inzetten.

Er wordt gewerkt aan drie transities die de komende decennia aan de orde zijn:

- De energietransitie waarin energiebesparing, duurzame opwek en opslag, duurzame warmte en duurzame mobiliteit leidt tot minder CO₂ uitstoot.
- Klimaatadaptatie en biodiversiteit worden steeds urgenter. Binnen dit thema richten we ons op aspecten als het voorkomen van wateroverlast en hittestress, het inspelen op droogte en bodemdaling en het stimuleren van diversiteit in flora en fauna.
- De transitie van een lineaire economie naar een circulaire economie waarin we verantwoord omgaan met schaarse grondstoffen, CO₂-uitstoot voorkomen en nieuwe verdienmodellen ontwikkelen.

Doorwerking plangebied

Er is onderzoek gedaan naar de duurzaamheidseffecten van het planvoornemen (zie paragraaf 7.4.10). Er is gekeken naar de criteria klimaatmitigatie (CO₂-uitstoot van voertuigen), klimaatadaptatie (risico's en mogelijkheden voor klimaatadaptatie), gebruik en hergebruik van grondstoffen en energiegebruik tijdens de exploitatie. Hiermee is gekeken naar de 3 belangrijke doelen uit het Duurzaamheidsprogramma.

Zoals in het onderzoek en in paragraaf 7.4.10 is gebleken heeft het plan beperkt negatieve effecten op (-) CO₂-uitstoot van voertuigen (m.n. door meer voertuigkilometers); (-) klimaatadaptatie door een toename van het verharde oppervlak (minder infiltratiecapaciteit en meer kans op hitteopbouw) en (-) op het energiegebruik tijdens de exploitatie door toename verlichtingspunten. Daarnaast wordt er een negatief effect verwacht op het gebruik en hergebruik van grondstoffen bij de aanleg, doordat er een grote hoeveelheid materialen moet worden geproduceerd, aangevoerd en verwerkt.

6.5.8 Gebiedsvisies 7 dorpen

Gebiedsvisie Hazerswoude-Dorp

De gebiedsvisie Hazerswoude-Dorp 2018-2022 geeft een gebiedsgerichte aanpak op diverse onderwerpen die spelen in Hazerswoude-Dorp. Een van de speerpunten in dit plan is het verbeteren van de infrastructuur en bereikbaarheid. Het doel van dit speerpunt is een verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid (inclusief landbouw en zwaar vrachtverkeer), bereikbaarheid en verbinding in het dorp (oversteken).

De kruising Dorpsstraat/N209 en de hele verkeersafwikkeling in het dorp vormen een permanente bron van zorg. Door provincie en gemeente en met belangengroepen en inwoners wordt toegewerkt naar een combinatie van regionale en lokale maatregelen.

Doorwerking plangebied

Na uitgebreid onderzoek en het afwegen van meerdere varianten (met elk hun eigen voor- en nadelen) is door provincie en gemeenten besloten te kiezen voor de zogenaamde 5^e variant, dat in dit PIP en in het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' wordt mogelijk gemaakt. Het maatregelenpakket leidt tot een betere doorstroming en bereikbaarheid en in het algemeen tot minder verkeersoverlast wat de leefbaarheid in het dorp ten goede komt.

Gebiedsvisie Boskoop

De gebiedsvisie Boskoop 2018-2022 geeft een gebiedsgerichte aanpak op diverse onderwerpen die spelen in Boskoop. Eén van de speerpunten in dit plan is het verbeteren van de bereikbaarheid. Het doel van dit speerpunt is een betere bereikbaarheid van het centrum, zowel over de weg als over water, een betere ontsluiting voor bedrijven en meer verkeersveiligheid.

De bereikbaarheid van Boskoop staat onder druk door de beperkte en daardoor zeer drukbezette toegangswegen tot het dorp. Dit knelpunt krijgt aandacht door een uitbreiding van de hoofdwegenstructuur en een onderzoek naar een nieuwe verbinding over/onder de Gouwe. Het streven is om het drukke verkeer van de Zijde af te leiden.

Er komt daarnaast een vaarverordening voor Boskoop, waarin randvoorwaarden ten aanzien van vaarlocaties, waterdiepte en scheepstypen staan benoemd.

Doorwerking plangebied

Het project N207 Zuid heeft tot doel een betere kwaliteit van de leefomgeving en een veilige en bereikbare regio te realiseren. Door de aanleg van de nieuwe (Verlengde) Bentwoudlaan wordt gewerkt aan deze doelen.

6.5.9 Visiedocument openbare ruimte; De Alphense Lijn

De gemeente Alphen aan den Rijn onderkent de betekenis van de openbare ruimte voor de identiteit en ruimtelijke kwaliteit van Alphen aan den Rijn. Dit visiedocument (2011) biedt een richtpunt en integrale visie voor toekomstige ontwikkelingen en inspiratie voor ontwerpers. De gemeente gaat uit van drie hoofddoelstellingen namelijk zichtbaarheid, variatie en verbindingen. Daarnaast worden een aantal principes uitgewerkt zoals 'netwerk van parken en groene lijnen' en het 'versterken van de betekenis van het buitengebied'.

Doorwerking plangebied

Bij de planvorming van de N207 Zuid is veel aandacht besteed aan een zorgvuldige omgang met de openbare ruimte en het buitengebied. Zie ook hoofdstuk 4 en de bijlagen 1 en 2 (Landschapsplannen).

6.5.10 Actieprogramma Duurzaamheid 2017-2020 “Duurzaamheidshoofdstad van het Groene Hart”

Het Duurzaamheidsprogramma 2021-2030 bouwt voort op het Actieprogramma Duurzaamheid 2017-2020. In paragraaf 6.5.7 is hier reeds aan getoetst.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft haar doelstellingen verwoordt in het document Alphen aan den Rijn duurzaamheidshoofdstad van het Groene Hart, dit document bevat doelstellingen voor de periode 2017-2020. De gemeente sluit zich hierbij aan bij de rijksdoelstellingen op het gebied van CE (100% herbruikbare grondstoffen in 2050), maar geeft ook aan koploper te willen zijn op het gebied van duurzaamheid, onder meer door in 2020 100% duurzaam in te kopen. Verder wordt in dit document onder meer gesteld dat Alphen in 2030 een klimaatbestendige gemeente is.

Doorwerking plangebied

Voor dit project relevante doelstellingen zijn het voorkomen van hittestress en stedelijke hitte-eilanden, behoud en uitbouw van het bomenbestand en het bij-vriendelijk inrichten van bermen en groenstroken. Bij de planvorming van de N207 Zuid is aandacht besteed aan duurzaamheid. Zie ook paragraaf 7.4.10.

6.5.11 Bestemmingsplan en beheersverordening Cultuurhistorie

Op 27 januari 2022 heeft de raad van de gemeente Alphen aan den Rijn het bestemmingsplan Cultuurhistorie en de beheersverordening Cultuurhistorie vastgesteld. Deze plannen zijn vastgesteld om de binnen de gemeente aanwezige cultuurhistorische waarden te beschermen. In het bestemmingsplan en de beheersverordening zijn dubbelbestemmingen opgenomen voor diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen. De elementen zijn opgenomen op de bij het plan behorende cultuurhistorische waardenkaart.

Ook binnen het plangebied van dit inpassingsplan komen diverse cultuurhistorische elementen uit het bestemmingsplan Cultuurhistorie en de beheersverordening Cultuurhistorie voor. Om de bescherming van deze elementen te borgen, zijn de dubbelbestemmingen in het inpassingsplan overgenomen. Voor bepaalde ingrepen is op basis hiervan een omgevingsvergunning vereist. Er wordt dan aan de beschreven waarden op de cultuurhistorische waardenkaart getoetst.

Het gaat om de volgende waarden:

- Waarde – Cultuurhistorie – Bouwwerken – Monumentaal
Dit betreft de verkeersbrug in de Gemeneweg over de Ringvaart, het water langs de Burgemeester Warnaar-kade. Deze heeft monumentale waarden.
- Waarde – Cultuurhistorie – Ensembles
Een deel van het kruispunt valt binnen het ensemble Dorpsstraat – Dorpskerk.
Ook valt een klein deel van het plangebied binnen het ensemble van de Burgemeester Warnaar-kade.
- Waarde – Cultuurhistorie – Uitvoeren werk(zaamheden)

Binnen deze dubbelbestemming vallen diverse cultuurhistorische elementen zoals polders, watergangen, wegen en bomenrijen.

In bijlage 32 wordt nader ingegaan op de waarden van de cultuurhistorische elementen.

6.6 Gemeentelijk beleid Waddinxveen

6.6.1 Structuurvisie Waddinxveen 2030

De Omgevingsvisie Waddinxveen 2050 is de opvolger van de Structuurvisie Waddinxveen 2030. Volledigheidshalve is op beide beleidsstukken ingegaan.

Structuurvisie Waddinxveen 2030

Op 7 mei 2012 is de structuurvisie van de gemeente Waddinxveen vrijgegeven. Deze structuurvisie schetst de ruimtelijke koers van de gemeente Waddinxveen tot en met 2030. De structuurvisie is opgesteld in lijn met het nationale en provinciale beleid.

Waddinxveen streeft er in haar visie naar haar eigen identiteit te bewaren terwijl ze aansluiting vindt bij regionale ontwikkelingen. De aanleg van de Bentwoudlaan is een van deze ontwikkelingen. Een belangrijk uitgangspunt voor de structuurvisie 2030 is het behoud van aanwezige landschappelijke kwaliteiten.

Op het gebied van recreatie is het buitengebied van Waddinxveen voornamelijk belangrijk. Onder andere het Bentwoud is een belangrijk en groeiend recreatief gebied, voornamelijk voor fietsers en wandelaars. De gemeente Waddinxveen wil in de toekomst de recreatieve verbinding met het buitengebied versterken door routes aantrekkelijker te maken en voorzieningen te faciliteren. Ook wil de gemeente de fiets- en wandelstructuur versterken met name tussen de kern en het omliggende gebied. De zone langs het Noordeinde is bedoeld voor een aantal recreatieve en ecologische routes van en naar het Bentwoud. Tevens kunnen hier groengebieden ontwikkeld worden, bijvoorbeeld in de vorm van landgoederen. Ook agrarisch gebruik behoort tot de mogelijkheden.

Doorwerking plangebied

De aanleg van de Bentwoudlaan/Vredenburglaan is opgenomen als project in de structuurvisie. Bij de totstandkoming van de plannen voor de N207 Zuid is zorgvuldig omgegaan met de aanwezige landschappelijke kwaliteiten. Zie ook hoofdstuk 4. Tevens worden recreatieve verbindingen toegevoegd.

Omgevingsvisie Waddinxveen 2050

In de Omgevingsvisie Waddinxveen 2050 staat beschreven hoe de toekomst van Waddinxveen eruit ziet. In het plan staat de leefomgeving beschreven. Dit is de ruimte waarin we wonen, werken en ontspannen. Een onderdeel daarvan is de natuurlijke leefomgeving zoals lucht, water, bodem en natuur. Op 12 oktober 2022 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Waddinxveen 2050 vastgesteld. De omgevingsvisie helpt inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, investeerders en de gemeente bij het maken van plannen, initiatieven en beleid.

Polder Achterof is het meest herkenbare agrarische buitengebied van Waddinxveen. De polder heeft een open landschap met weids uitzicht. De ondergrond en het gebruik van de bodem passen goed

bij elkaar in dit gebied. De westzijde van de polder is een stiltegebied en Achterof is een telpost voor trekvogels. Gezien de veelheid aan activiteiten waarvoor ruimte gevonden moet worden en de schaarse ruimte in de Randstad en ook in Waddinxveen, liggen er meerdere ruimteclaims op dit gebied. Het gaat om de huidige agrarische functie, mogelijke natuurontwikkeling ter versterking van het Bentwoud, de komst van de verlengde Bentwoudlaan en mogelijke uitbreiding van de recreatiemogelijkheden.

Doorwerking plangebied

In de Omgevingsvisie Waddinxveen 2050 staat beschreven dat Waddinxveen deelneemt aan de regionale programma's de N207 Zuid en Beter Bereikbaar Gouwe. Met de N207 Zuid wordt de realisatie van de Verlengde Bentwoudlaan, Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan voorbereid. Op de integrale visiekaart Waddinxveen 2050 is de realisatie van de Verlengde Bentwoudlaan, Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan met stippellijn (indicatief) ingetekend.

In Waddinxveen wordt overlast ervaren van (toenemend) autoverkeer, niet optimale voorzieningen (wegen, openbaar vervoer) en beperkte doorstroming op bepaalde locaties. Dankzij haar gunstige ligging midden in de Randstad. Zowel Den Haag en Rotterdam als Utrecht en Schiphol zijn in de buurt. In de gemeente komen rijkswegen, provinciale wegen en lokale wegen voor. De ligging naast de A12 en de A20 zorgt voor uitstekende autobereikbaarheid. De Vredenburglaan en de in de toekomst verwachte Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan dragen hier nog extra aan bij.

6.6.2 Beleidsnota groenstructuur en groenbeleid

Op 20 april 2016 heeft de gemeente Waddinxveen een Beleidsnota groenstructuur en groenbeleid vrijgegeven. In deze nota zijn in hoofdlijnen de kaders vastgelegd voor inrichting en beheer van het gemeentelijke openbare groen binnen de bebouwde omgeving. Het doel van de beleidsnota is om te komen tot eenduidige handvatten en kaders voor het groenbeleid.

In het gemeentelijke groenbeleid van Waddinxveen heeft de zorg voor het groen in de hoofdgroenstructuur en de wijkgroenstructuur prioriteit. Er vindt bescherming plaats tegen aantasting van het groen door ruimtelijk ingrepen, zoals wegen. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt het belang van groen als gelijkwaardig onderdeel meegenomen in het afwegingskader. Indien er toch groen moet wijken, vindt compensatie plaats. De hoogste prioriteit wordt gegeven aan de hoofdgroenstructuur. Dit is het meest waardevolle groen, voor de gemeente als geheel. Hier geldt het 'nee, tenzij-principe' voor nieuw ontwikkelingen die mogelijk een negatief effect op het bestaande of toekomstige groen hebben. Het uitvoeringsplan Groen geeft vorm aan de beleidsnota Groenstructuur en groenbeleid dat op 20 april 2016 door de raad is vastgesteld.

De hoofdgroenstructuur van het gebied is in de beleidsnota vastgesteld. Slechts een klein deel van de Bentwoudlaan valt hierbinnen. Behoud en versterken van groen staat in het gemeentelijk beleid voorop en ingrepen in groen dienen ten alle tijden te worden gecompenseerd. Er wordt daarnaast grote waarde gehecht aan verbindingen tussen het dorp en het buitengebied, maar mogelijk met een zo natuurlijk mogelijke inrichting.

Doorwerking plangebied

Ter hoogte van de Vredenburglaan en Bentwoudlaan voorziet de groenstructuur in een Ecologische Verbindingszone (EVZ). Deze EVZ is nog niet aanwezig en is gedeeltelijk onderdeel van het project N207 Zuid.

Bij de totstandkoming van de plannen voor de N207 Zuid is zorgvuldig omgegaan met groenstructuren. Zie ook hoofdstuk 4.

6.6.3 Mobiliteitsplan Waddinxveen 2013-2020

Vanuit het streven naar een goed welzijn voor de huidige en toekomstige inwoners van Waddinxveen zijn vier strategische keuzes gemaakt:

1. het versterken van de economische structuur van Waddinxveen;
2. het versterken van de bereikbaarheid Waddinxveen. Hier wordt genoemd het beperken van extern verkeer door de bebouwde kom en het versterken van goede en betrouwbare wegverbindingen met de regio (parallelstructuur A12 en de Bentwoudlaan/Vredenburglaan);
3. het inzetten op een passend woningaanbod en voorzieningenniveau;
4. het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid in Waddinxveen.

Doorwerking plangebied

De aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan draagt bij aan de versterking van de bereikbaarheid van Waddinxveen en het beperken van extern verkeer door de bebouwde kom en sluit daarmee aan bij de uitgangspunten uit het Mobiliteitsplan.

6.6.4 Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (2006)

Het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP) is een gemeenschappelijk plan van de vijf betrokken grondgebied gemeenten (Zevenhuizen-Moerkapelle, Moordrecht, Waddinxveen, Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda, in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard). Het ISP heeft betrekking op ontwikkelingen in de periode tot 2030.

Het structuurplan kan worden samengevat als een 'groenblauw casco' waarin linten, lanen en tochten een raamwerk voor verdere ontwikkeling vormen. Deze groenblauwe structuur is een belangrijk structurerend element in de Zuidplaspolder. De geplande provinciale weg kruist één van deze structuren in de vorm van een bomenrij. Daarna doorkruist de voorgenomen weg een toekomstig woongebied.

Er geldt dat de infrastructuur, naast bodem en water, bepalend is voor de capaciteit van het gebied om stedelijke programma's op te vangen. In de huidige situatie en bij de autonome ontwikkeling heeft de omgeving van de Zuidplas te kampen met groeiende verkeersvraagstukken. Voor infrastructuur zijn de volgende aandachtspunten benoemd:

- De integrale ontwikkeling van hoofdwegennet en onderliggend wegennet. De N207-corridor geldt hier als voorbeeld: verbetering van de verkeersafwikkeling op de N207-corridor op korte en langere termijn.
- Het accommoderen van de verstedelijking en oplossen van bestaande verkeersproblemen.
- Grote concurrentiekracht van openbaar vervoer door afstemming verstedelijking en vervoersassen.

Doorwerking plangebied

De aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan valt binnen de N207-corridor, en ook de Verlengde Beethovenlaan draagt bij aan een verbetering van de verkeersafwikkeling, waardoor wordt gewerkt aan integrale ontwikkeling van het hoofdwegennet.

6.6.5 Duurzaamheidsvisie 2015-2025

Beleidsdoelstellingen op het gebied van duurzaamheid van de gemeente Waddinxveen zijn vastgelegd in haar Duurzaamheidsvisie 2015-2025. Hierin staan onder meer de volgende beleidsdoelstellingen:

- Waddinxveen heeft in 2025 een leefomgeving die gezondheid en welbevinden van mensen positief beïnvloedt.
- Waddinxveen is in 2025 CO₂-neutraal en wekt minimaal 25 % van haar energie duurzaam op.
- Grondstofcycli zijn in 2025 voor 50% gesloten op een zo laag mogelijk schaalniveau.

Doorwerking plangebied

Bij de planvorming van de N207 Zuid is aandacht besteed aan duurzaamheid. Zie ook paragraaf 7.4.10.

6.6.6 Welstandsnota Waddinxveen 2015

De gemeenteraad van Waddinxveen heeft op 10 juni 2015 de Welstandsnota Waddinxveen 2015 vastgesteld. In 2018 heeft een wijziging plaatsgevonden. In de welstandsnota is het kader voor het welstandsbeleid van de gemeente Waddinxveen neergelegd.

Doorwerking plangebied

Voor alle civiele kunstwerken zoals viaducten, geluidsschermen, tunnels, bruggen en duikers in de gemeente Waddinxveen geldt altijd het bijzondere welstandsregime. Bij een bijzonder welstandsregime wordt het gebouw / bouwwerk niet alleen als zelfstandig object maar ook in zijn details getoetst, de esthetische benadering. Er zal zodoende een welstandstoets plaatsvinden.

7 Planologische en milieu hygiënische aspecten

7.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw PIP ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij dient te worden onderzocht welke planologische en milieuhygiënische aspecten daarbij een rol spelen. In dit hoofdstuk worden de verschillende voor dit PIP relevante planologische en milieuhygiënische aspecten behandeld.

7.2 Verkeer en vervoer

In de MER-achtergrondrapport Verkeer en vervoer is uitgebreid ingegaan op de effecten van de N207 Zuid op het verkeer en vervoer. Het achtergrondrapport Verkeer en vervoer is als bijlage 4 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport MER Verkeer en vervoer zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect verkeer en vervoer.

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* en onderstaand.

Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

In het kader van het rapport Aanvulling milieueffectrapportage N207 Zuid, versie d.d. 31 maart 2025 (zie bijlage 29) naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. d.d. 11-10-2022 (zie bijlage 28) is voor het aspect verkeer nader onderzoek gedaan naar:

- (a) de effecten van het hanteren van het 'Hoog scenario' in RVMH v3.1 referentie 2035;
- (b) de nadere duiding van reistijd; en,
- (c) de verkeerseffecten op basis van het actueel regionaalverkeersmodel RVMH v4.1.

Ad a: Het hanteren van het 'Hoog scenario' (in modelversie RVMH v3.1) voor het duiden van de knelpunten toont de nut- en noodzaak van (infrastructurele) maatregelen nog meer aan. Op basis van het 'Hoog scenario' neemt de omvang van de meeste knelpunten wel toe, maar als gevolg van aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen buiten het plangebied. Ook vanuit het 'Hoog scenario' blijven maatregelen nodig om de doorstroming en leefbaarheid in de regio te verbeteren. Geconcludeerd wordt dat

het aanpassen van de scope als gevolg van het 'Hoog scenario' in RVMH v3.1 referentie 2035 niet noodzakelijk is.

Ad b: In de MER is onder andere de reistijd en intensiteit-capaciteitsverhouding (I/C-waarde) gehanteerd voor het duiden van de effecten van de diverse varianten. Uit de analyse blijkt dat er op basis van deze beoordelingscriteria, 4 wegvakken zijn met een te hoge I/C-waarde. Er zijn geen reistijdtrajecten die op basis van het provinciaal beleid een te grote reistijdfactor krijgen. Beleidsmatig is er dus geen knelpunt vanuit reistijd. Voor dergelijke analyse wordt opgemerkt dat statische verkeersmodellen de verkeerseffecten onderschatten op kruispuntniveau en daarmee dus ook reistijd(vertraging).

Ad c: Tot slot is gekeken naar de omvang van de knelpunten op basis van het actueel regionaal verkeersmodel; RVMH v4.1. Hiervoor is het prognosejaar 2040 geëxtrapoleerd naar hetzelfde zichtjaar als in de MER; 2035. Uit de analyse blijkt dat de prognoses uit het RVMH v4.1 tot andere en veelal hogere kruispuntbelastingen leiden dan in het RVMH v3.1. Dit geldt in het scenario 'Zekere plannen' en nog sterker in het 'Hoog scenario'. Als van de nieuwe modelversie zou zijn uitgegaan leidt dat niet tot een andere conclusie dan dat de aanpassing van de passage Hazerswoude-Dorp en de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan de bereikbaarheid van het gebied zullen verbeteren en de doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten in het studiegebied zullen verminderen

Geconcludeerd wordt dat er op basis van de nadere analyses in het rapport Aanvulling milieueffectrapportage N207 Zuid, geen andere conclusies getrokken worden. Er zijn hierdoor geen wijzigingen aangebracht in het achtergrondrapport Verkeer en vervoer van de MER N207 Zuid. Onderstaand zijn daarom de conclusies uit het MER-achtergrondrapport Verkeer en vervoer ongewijzigd opgenomen. Dit geldt tevens voor de achtergrondrapporten van de MER N207 Zuid: Geluid en Luchtkwaliteit die gebruik maken van dezelfde verkeersgegevens.

Als onderdeel van de MER en PIP van het project N207 Zuid is ook de verkeerssituatie in Hazerswoude-Dorp bestudeerd en zijn oplossingen getoetst en verder geoptimaliseerd. De effecten en oplossingen zijn onderzocht en de resultaten daarvan zijn opgenomen in de rapportage "*Varianten voor Hazerswoude-Dorp, Verkeerskundig onderzoek naar de passage N209*". Deze rapportage is als bijlage 21 bij het PIP opgenomen en komt in paragraaf 7.2.2 aan de orde. Randvoorwaarde voor de oplossingen zijn dat de N209 op de huidige plaats blijft liggen: tunnels of omleidingen van de N209 ter hoogte van Hazerswoude-Dorp zijn in de studie niet meegenomen.

7.2.1 MER-achtergrondrapport Verkeer en Vervoer Bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

De vijf varianten zijn in de achtergrondrapportages getoetst op het gebied van bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid aan de hand van tien criteria. Hieronder wordt per criterium een conclusie gegeven, waarbij wordt vergeleken tussen de referentiesituatie en het Maatregelenpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat wat met onderhavig PIP wordt gerealiseerd. De referentiesituatie is de situatie die in 2035 zal ontstaan als het voorgenomen project niet wordt gerealiseerd. De referentiesituatie bevat autonome ontwikkelingen die zeker door gaan, maar ook de ruimtelijke plannen waar nog geen finale besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Voor de berekening van de verkeerskundige effecten is gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel (RVMH

versie 3.1). Daarbij is gerekend met een scenario 'hoge groei'. Dit betekent dat bij de modelberekeningen is uitgegaan van een toekomstige situatie in 2035 waarbij er een sterke toename van verkeer wordt verwacht. Er is immers rekening gehouden met de ruimtelijke plannen die zeker doorgaan maar ook met de plannen die mogelijk doorgaan. Omdat is uitgegaan van dit hoge groeiscenario worden de milieueffecten die samenhangen met verkeer, zoals de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit, enigszins overschat in het MER. Een worst case benadering dus.

Zoals hierboven reeds benoemd is er gekeken naar de omvang van de knelpunten op basis van het actueel regionaal verkeersmodel; RVMH v4.1. Hiervoor is het prognosejaar 2040 geëxtrapoleerd naar hetzelfde zichtjaar als in de MER; 2035. Uit de analyse blijkt dat de prognoses uit het RVMH v4.1 tot andere en veelal hogere kruispuntbelastingen leiden dan in het RVMH v3.1. Dit geldt in het scenario 'Zekere plannen' en nog sterker in het 'Hoog scenario'. Als van de nieuwe modelversie zou zijn uitgegaan leidt dat niet tot een andere conclusie dan dat de aanpassing van de passage Hazerswoude-Dorp en de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan de bereikbaarheid van het gebied zullen verbeteren en de doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten in het studiegebied zullen verminderen

Reistijd

De streefwaarde voor een acceptabele reistijd is uitgedrukt in een reistijdfactor over vooraf gedefinieerde trajecten. De reistijdfactor wordt bepaald door de verhouding tussen de werkelijke reistijden ten opzichte van reistijden bij vrije doorstroming. De streefwaarde is dat de gemiddelde reistijd in de spitsperioden maximaal twee keer zo groot is als de reistijd buiten de spitsperioden (free-flow situatie). In de Referentie 2035 'Hoge groei' wordt de streefwaarde niet overschreden.

Met het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat vinden geen overschrijdingen van de maximale reistijdfactor (2,0) plaats. Dit betekent dat de reistijden acceptabel blijven. De reistijden op belangrijke routes tussen de A12 en Boskoop/Hazerswoude-Dorp verbeteren echter wel flink ten opzichte van de referentie. Dit heeft met name te maken met de komst van de (Verlengde) Bentwoudlaan waardoor een extra en snellere ontsluiting wordt geboden.

Relatieve verliestijd

In de referentie is de verliestijd in de avondspits hoger dan in de ochtendspits. Een oorzaak hiervan is de hogere voertuigkilometers in de avondspits, wat leidt tot meer voertuigverliesuren.

Met het Maatregelenpakket worden meer voertuigkilometers verwerkt dan de referentie, waardoor de verliestijd toeneemt. De relatieve verliestijd van het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat zijn respectievelijk -8,5% en -7,9% voor de ochtend- en avondspits.

De variant scoort hiermee positief.

I/C-verhouding wegvakken

In de referentiesituatie is tijdens de ochtendspits op één wegvak en tijdens de avondspits op vier wegvakken sprake van een verhoogde kans op congestie. Het gaat hier om de volgende wegvakken:

- N209 ten noorden van Hazerswoude-Dorp (H3);
- N209 ter hoogte van Benthuisen (016);
- N207 ten noorden van Boskoop (B5);
- Beijerincklaan Noord in Waddinxveen (W21)

Door de komst van de (Verlengde) Bentwoudlaan wordt de N209 ter hoogte van Benthuisen ontlast, waardoor de I/C-verhouding verbetert. Op de N209 ten noorden van Hazerswoude-Dorp passeert de I/C-verhouding de kritieke grens in de ochtendspits, met name door de aantrekkingskracht van verkeer door de (Verlengde) Bentwoudlaan.

Verkeersafwikkeling kruispunten

In de referentiesituatie is op bijna alle getoetste kruispunten sprake van een probleem in de verkeersafwikkeling. Dit betekent dat de huidige kruispunten het toekomstige verkeersaanbod in 2035 niet meer goed kan verwerken. Voor het Maatregelpakket geldt dat deze beperkt positief scoort ten opzichte van de referentiesituatie.

In de meeste gevallen is er een oplossing voor de kruispunten. In enkele gevallen blijft een probleem in de verkeersafwikkeling bestaan. Door de problematiek op diverse kruispunten zijn mitigerende maatregelen voorgesteld. In paragraaf 4.5 van het achtergrondrapport Verkeer en vervoer (dat als bijlage 4 bij het PIP is opgenomen) staan mitigerende maatregelen beschreven om deze problemen op te lossen.

Betrouwbaarheid

Om de betrouwbaarheid van het netwerk in beeld te brengen is kwalitatief getoetst op robuustheid en een betrouwbare doorstroming van het verkeersnetwerk. In de referentiesituatie zorgen drukke kruispunten en de natuurlijke barrière van de Gouwe voor bedreigingen voor een betrouwbaar netwerk.

Door de aanleg van de nieuwe wegen krijgen verkeersdeelnemers meer routeopties (o.a. bij stremming van een oeververbinding over de Gouwe). Kwalitatief gezien zorgt het project N207 Zuid voor een grotere robuustheid ten opzichte van de referentie. Door het toevoegen van een rechtsafbeweging op het kruispunt N209 – Dorpsstraat neemt de robuustheid van de Dorpsstraat toe. De doorstroming op het kruispunt N209 – Dorpsstraat wordt verbeterd.

Oversteekbaarheid

In de referentiesituatie is één erftoegangsweg aanwezig die de grenswaarden van 400 motorvoertuigen per uur overschrijdt. Het gaat hier om het gedeelte Noordeinde (1.026 mvt/uur), waar de weg is gecategoriseerd als erftoegangsweg (60 km/u). De oversteekbaarheid is hier in het drukste uur van het etmaal slecht. Het drukste uur van het etmaal ligt hier in de avondspits.

In het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat worden op hetzelfde gedeelte van het Noordeinde de grenswaarden overschreden (576 mvt/uur). Ondanks de overschrijding van de grenswaarde scoort het project N207 Zuid ten opzichte van de referentie relatief goed. De komst van de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan zorgt voor een afname van

486 motorvoertuigen in het drukste uur op het wegvak Noordeinde, waardoor de oversteekbaarheid wordt verbeterd.

Aanrijtiden hulpdiensten

De referentiesituatie is getoetst aan de oorzaken die kunnen leiden tot vertraging van aanrijtiden van hulpdiensten. Oorzaken die (gedeeltelijk) aanwezig zijn in de referentiesituatie zijn verkeersdrukke, smalle wegprofielen, snelheidsremmende maatregelen en gebrek aan robuustheid van het wegennet (beperkte oeververbindingen over de Gouwe en gebieden met één ontsluiting op hoofdwegennet).

De belemmeringen voor de aanrijtiden van de hulpdiensten worden ten opzichte van de referentiesituatie gedeeltelijk weggenomen.

Door de aanleg van nieuwe lokale wegen in Hazerswoude-Dorp wordt het wegennet robuuster en is een snellere verkeersafwikkeling mogelijk. Daarnaast wordt met het Maatregelpakket de doorstroming op kruispunt N209-Dorpsstraat drastisch verbeterd, waardoor de kans op hinder in aanrijtijd van hulpdiensten afneemt.

Veilig wegontwerp

In de referentie voldoen een aantal bestaande wegen niet aan de Duurzaam Veilig-principes. Op de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen is de homogeniteit in massa en snelheid niet ideaal. Daarnaast passen meerdere wegvakken niet bij de wegencategorie. De oorzaak hiervan is te hoge intensiteiten.

De problematiek op de wegvakken Noordeinde en N209 ter hoogte van Benthuisen wordt opgelost. Ook wordt een fietsbrug over de N209 gerealiseerd waardoor veilige fietsoversteken worden gecreëerd. Er is getoetst aan de Duurzaam Veilig-principes. Het ontwerp voldoet niet altijd 100% aan de Duurzaam Veilig-principes (zoals bijna altijd het geval is in de bebouwde omgeving). Waar de Duurzaam Veilig-principes niet geheel passen is maatwerk geleverd voor een veilig ontwerp.

Passende verkeersintensiteiten wegen

In de referentie is op één wegvak in het studiegebied sprake van een overschrijding van de grenswaarde en dus sprake van een (potentieel) verkeersveiligheidsknelpunt. Het gaat hier om het Noordeinde (10.300 mvt/etmaal), waar de streefwaarde voor een erftoegangsweg (60 km/u) wordt overschreden.

Na de aanleg van het project N207 Zuid is in het studiegebied geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Het (potentieel) verkeersveiligheidsknelpunt op het Noordeinde wordt door de komst van de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan opgelost, wat zorgt voor een verhoging van de preventieve verkeersveiligheid.

Voorzieningen voor langzaam verkeer

Er worden ongelijkvloerse kruisingen en gescheiden voorzieningen voor langzaam verkeer aangelegd. Dit verhoogt de verkeersveiligheid. Ter hoogte van de Hoogeveenseweg wordt de langzaam verkeersstructuur aangepast, waardoor directe langzaam verkeersroutes worden onderbroken.

Conclusie

Er zijn zeven criteria getoetst op het gebied van bereikbaarheid en verkeersafwikkeling en drie rondom verkeersveiligheid. Tabel 7.1 toont per criterium de beoordelingen ten opzichte van de referentiesituatie. Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat scoort in de eindbeoordeling beperkt positief (+) ten opzichte van Referentie 2035.

Uit tabel 7.1 blijkt dat het project N207 Zuid een positieve bijdrage levert aan bijna alle doelen die vooraf zijn gesteld.

Het verkeer neemt onder meer af op de huidige routes door de kernen en bij de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen. Hierdoor verbetert de verkeersafwikkeling en neemt de geluidbelasting af. Ook de bereikbaarheid van de Greenport verbetert vanwege de realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan als een nieuwe 80 km/uur ontsluitingsweg. In Hazerswoude-Dorp verbetert de verkeersveiligheid door de realisatie van een fietsbrug en een lagere snelheid bij de nieuwe rotondes. Alleen het doel om de verkeersintensiteit op de N209 in Hazerswoude-Dorp te reduceren wordt niet bereikt. Er blijft echter wel sprake van een goede doorstroming op de N209.

Tabel 7.1 Beoordeling verkeer en vervoer

Criteria	MP N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat
Reistijd	0
Verliestijd	++
I/C-verhouding wegvakken	0
Verkeersafwikkeling kruispunten	+
Betrouwbaarheid	++
Oversteekbaarheid	0
Aanrijtijden hulpdiensten	++
Verkeersveilig ontwerp	++
Passende verkeersintensiteiten wegen	0
Voorzieningen voor langzaam verkeer	++
Score	+

Tabel 7.2 Score op de doelstellingen (vergelijking ten opzichte van de referentiesituatie) Bron: MER (paragraaf 10.2)

Doelstelling	Scores criterium	Maatregelenpakket
1. Streng Zijde - Roemer - Noordeinde	Verkeersintensiteiten op Streng Zijde - Roemer - Noordeinde	Verbeterd (Ca. 21% afname intensiteiten)
2. Passage N207 Boskoop, gedeelte binnen de bebouwde kom	Verkeersintensiteit op de N207 tussen Boskoop en Waddinxveen	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).
3. Passage N209 Hazerswoude-Dorp	Verkeersafwikkeling op kruispunt	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 69 a 84 seconden)
4. Zijde, Kerkweg-Oost, hefbruggen en winkelgebied	Verkeersintensiteiten op Zijde, Kerkweg-Oost, hefbruggen en winkelgebied	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)
5. Greenport Boskoop Noordwest	Bereikbaarheid Greenport	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ontsluitingsweg
6. Zijde en Kerkweg-Oost	Functionaliteit o.b.v. etmaalintensiteiten	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)
	Verkeersveiligheid	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)
	Geluidbelasting op omliggende woningen	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)
7. op de passage N209 in Hazerswoude-Dorp	Functionaliteit o.b.v. etmaalintensiteiten	Verslechtert (Toename van 8% verkeer)
	Verkeersveiligheid	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheidsreductie door rotonde en weg-inrichting)
	Geluidbelasting op omliggende woningen	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van -2 tot +2 dB)
8. Noordeinde	Functionaliteit o.b.v. etmaalintensiteiten	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.
	Verkeersveiligheid	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vrachtverkeer)
	Geluidbelasting op omliggende woningen	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)
9. Robuustheid	Aanwezigheid van alternatieve routes.	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes

7.2.2 Varianten voor Hazerswoude-Dorp, Verkeerskundig onderzoek naar de passage N209

In het onderzoek “Varianten voor Hazerswoude-Dorp, Verkeerskundig onderzoek naar de passage N209” zijn meerdere varianten vergeleken op een aantal criteria, zoals weergegeven in de volgende tabel. De volledige rapportage is opgenomen als bijlage 21 van dit PIP.

Tabel 7.3 Varianten voor Hazerswoude-Dorp, Verkeerskundig onderzoek naar de passage N209

Item	Criteria	Toelichting
Doorstroming	A. Cyclustijd verkeerslicht N209 – Dorpsstraat en afwikkeling overige kruispunten	A. De cyclustijd van de VRI blijft binnen acceptabele grenzen
	B. Verliestijden HWDD	B. De verliestijd in en rond Hazerswoude-Dorp is substantieel kleiner dan in de Referentiesituatie
Bereikbaarheid	C. Rijtijden op de richtingen	C. De rijtijd op verschillende relaties binnen Hazerswoude-Dorp en extern
	D. Robuustheid van de ontsluiting Hazerswoude-Dorp	D. Hoeveel aantakkingen heeft HWDD-west en HWDD-oost op de N209
Leefbaarheid en verkeersveiligheid	E. Wachtrijlengtes	E. De wachtrijlengte op de N209 is structureel lager dan in de Referentiesituatie en blokkeert omliggende kruispunten niet. Hierbij wordt getoetst op 95%-percentielwaarde van de wachtrij
	F. Passende verkeersintensiteit op woonstraten	F. De intensiteit in woonstraten past bij de vormgeving hiervan (rijbaanbreedte etc.) om te kunnen spreken van leefbare en verkeersveilige straten
Gebruik nieuwe infrastructuur	G. Nieuwe infrastructuur wordt goed gebruikt	G. Nieuwe wijkverzamelwegen trekken minimaal 4.000 mvt/etmaal
Ruimtebeslag en inpasbaarheid	H. Extra ruimte die nodig is voor nieuwe infrastructuur in het centrum	H. Extra ruimte die nodig is voor de aanleg in het centrumgebied

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Alphen aan den Rijn hebben voor de verbetering van de verkeerssituatie in en rond Hazerswoude-Dorp twee varianten benoemd:

- X-Robuust (1), waarbij de linksafbewegingen op het kruispunt N209 – Dorpsstraat worden weggehaald en keerrotondes en een noordoostelijke en zuidwestelijke randweg worden aangelegd.
- Alphense variant (2), waarbij alle bewegingen op het kruispunt N209 – Dorpsstraat mogelijk blijven en een korte noordoostelijke ontsluitingsweg en een lange zuidwestelijke.

Omdat de bovenstaande varianten geen acceptabel resultaat opleveren, zijn optimalisaties geformuleerd:

- Het Maatregelpakket N207 Zuid (MP N207-z (3)), waarbij de zuidwestelijke ontsluitingsweg verschoven is naar de Rembrandtlaan en met een (keer)rotonde wordt aangesloten op de N209 en de Dorpsstraat-west is uitgevoerd als eenrichtingsweg.
- Het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (MP ZWW (4)), waarbij op elke tak een afslaan beweging wordt weggehaald op het kruispunt Dorpsstraat-N209, er een korte noordoostelijke ontsluitingsweg wordt aangelegd en een lange zuidwestelijke wijkontsluitingsweg.
- Het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en noordwest afslag N209-Dorpsstraat (MP ZWW-nw (5)), waarbij ten opzichte van de vorige variant de richting noord > west is toegestaan op het kruispunt N209-Dorpsstraat.

Het beschouwen van de optimalisaties leidt tot het onderstaande overzicht van de beoordeling.

Tabel 7.4 Overzicht beoordeling optimalisaties

Criterium	Referentie	MP N207-z (3)	MP ZWW (4)	MP ZWW-nw (5)
A. Verkeersafwikkeling:				
N209-Dorpsstraat	--	++	+	+
rotondes	-	+	+	+
B. Verliestijden HWD	0	++	++	++
C. Directheid van de verbindingen	0	+	+	+
D Robuustheid ontsluiting HWD	0	++	0/+	0/+
E. Wachtrijlengte	--	++	0	0
F. Passende intensiteiten	0	+	0	-
G. Gebruik nieuw infrastructuur	n.v.t.	-	0	-
H. Ruimtebeslag centrum	0	+	0	-

- Ad A: Voor het kruispunt N209 – Dorpsstraat laten de optimalisaties een goede afwikkeling zien. Variant 3 geeft de laagste cyclustijd en heeft de meeste restcapaciteit op dit kruispunt. De afwikkeling op de rotondes is in alle optimalisatievarianten goed.
- Ad B: De verliestijden op het wegennet in Hazerswoude-Dorp liggen in alle varianten 60 tot 80% lager voor de ochtend- en avondspits.
- Ad C: Hoewel in de varianten het autoverkeer op sommige relaties moet omrijden is de gemiddelde rijtijd 15% tot 25% korter in de spitsen in vergelijking met de Referentiesituatie. Wel is de rijtijd op een aantal situaties groter dan in de Referentiesituatie:
 - Van Hazerswoude-Dorp west naar oost voor variant 3 (ochtend- en avondspits) en variant 4 en 5 (avondspits). De toename is 25% tot 40%.
 - Van Hazerswoude-Dorp west naar noord voor variant 3 (ochtend- en avondspits: +45%) en variant 4 en 5 (avondspits: +55% en 60%).
- Ad D: Bij de robuustheid van de ontsluiting van Hazerswoude-Dorp wordt nagegaan of de diverse delen van het dorp al dan niet met meerdere straten worden aangetakt op de N209, zodat er een alternatieve route is bij het optreden van calamiteiten. De robuustheid is het best gezekeerd in variant 3 met een extra rotonde en de volledige Noordoostelijke ontsluitingsweg. De varianten 4 en 5 scoren licht beter dan de referentiesituatie.
- Ad E: De wachtrijlengten zijn in de varianten veel korter dan in de Referentiesituatie. Toch kunnen zullen ook in variant 4 en 5 regelmatig blokkades optreden van 'stroomopwaarts' gelegen kruispunten. Dit betreft de wachtrij op de noordtak van de N209 voor het kruispunt met de Dorpsstraat die in de avondspits regelmatig tot voorbij de noordelijke rotonde en dat veroorzaakt daar een blokkade.
- Ad F: Op een aantal (woonstraten) in Hazerswoude-Dorp worden de passende intensiteiten overschreden. In variant 5 treedt een dergelijke overschrijding het meest op: o.a. op de Dorpsstraat west en oost.
- Ad G: De nieuwe randwegen, die in de eerste optimalisatievariant zijn opgenomen trekken vrij weinig verkeer: 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal. In variant 4 is het gebruik op het zuidelijk deel intensiever: 4.500 mvt/etmaal en daarmee wordt deze investering op dit deel behoorlijk gebruikt.

- Ad H: In variant 3 wordt een opstelstrook op het centrale kruispunt uitgespaard en ontstaat dus extra ruimte; wel is er in deze variant meer ruimte nodig door een extra zuidelijke rotonde. Variant 4 heeft een even groot ruimtebeslag als de referentiesituatie (0) en in variant 5 is er een opstelstrook meer en dat betekent dat hier andere functies zullen moeten wijken (-).

Het geheel overziend geven alle optimalisatievarianten aanzienlijke verbeteringen in de verkeersafwikkeling rond Hazerswoude-Dorp en ontlopen de verschillende optimalisatievarianten elkaar niet veel in de beoordeling.

7.2.3 Verkeersveiligheid Hazerswoude-Dorp

Op verzoek van omwonenden en scholen heeft de gemeente Alphen aan den Rijn een extra onderzoek uitgevoerd naar de verkeersveiligheid o.a. de schoolroute in het dorp (zie bijlage 31). Hieronder volgt een korte samenvatting.

Door de aanpassingen op de kruising N209 en het toevoegen van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg gaan de verkeersstromen in de hoek tussen de Dorpstraat-west en N209 (zuid) veranderen. De totale hoeveelheid verkeer in dit gebied blijft ongeveer gelijk. In de studie is er per weg bepaald wat de maximaal toelaatbare hoeveelheid verkeer is. Daarnaast is er een telling uitgevoerd en is er met een model berekend wat de prognoses zijn per variant per weg. De capaciteit van de wegen is tussen de 3.000 en 4.000 mvt/etm. Op de wegen rond de schoolroute zijn de verschillen tussen de huidige en nieuwe situatie minimaal. De hoeveelheid verkeer blijft overal onder de 1.000 mvt/etm. Wat in dit geval neerkomt op een verhouding van 0.05 tot 0.25 tussen intensiteit en toelaatbare intensiteit.

De routes die automobilisten rijden gaan wel veranderen. In de huidige situatie gaat het grootste deel van het verkeer in de ochtendspits richting de Dorpstraat. In de avondspits komt al het verkeer vanaf de Dorpstraat de woonstraten in. Met het toevoegen van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg zal het verkeer meer gespreid door het gebied rijden. Door deze spreiding zal het aantal ontmoetingen tussen auto's en scholieren in de buurt van de Dorpstraat afnemen en zuidelijker in de wijk mogelijk iets toenemen. Wij gaan ervan uit dat de "gemiddelde" veiligheid (gemeten naar het aantal ontmoetingen tussen auto's en fietsen) gelijk blijft. Met de inrichting van de wijk als woongebied en de lage hoeveelheid verkeer is het niet aannemelijk dat hier de verkeersveiligheid afneemt.

7.3 Leefbaarheid

Hieronder wordt nader ingegaan op alle relevante aspecten van leefbaarheid na realisatie van de gekozen maatregelen.

In dit verband is het van belang te vermelden dat in de onderzoeken die betrekking hebben op de milieueffecten, die samenhangen met verkeer, zoals de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit, uitgegaan is van het scenario 'hoge groei' (zie ook paragraaf 7.2.1). Dit betekent dat bij de modelberekeningen is uitgegaan van een toekomstige situatie in 2035 waarbij er een sterke toename van verkeer wordt verwacht. Er is immers rekening gehouden met de ruimtelijke plannen die zeker doorgaan maar ook met de plannen die mogelijk doorgaan. Omdat is uitgegaan van dit hoge groeiscenario worden de milieueffecten die samenhangen met verkeer, zoals de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit, enigszins overschat in de betreffende onderzoeken. Een worst case benadering dus.

In het aanvullingsrapport is onderzoek gedaan naar de actualiteit van de verkeersgegevens in het MER. Deze zijn vergeleken met actuele verkeersberekeningen. Geconcludeerd is dat er op basis van de nadere analyses geen andere conclusies getrokken worden over nut en noodzaak en over de variantkeuze. Er zijn hierdoor geen wijzigingen aangebracht in het achtergrondrapport Verkeer en vervoer van de MER N207 Zuid. Dit geldt tevens voor de achtergrondrapporten van de MER N207 Zuid: Geluid (bijlage 8 bij het MER) en Luchtkwaliteit (bijlage 9 bij het MER) die gebruik maken van dezelfde verkeersgegevens.

7.3.1 Geluid

In het kader van het ontwerpPIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit akoestisch onderzoek is in het kader van het vast te stellen PIP geactualiseerd op basis van het nieuwe verkeersmodel RVMDH 4.1. Het nieuwe akoestisch onderzoek is als bijlage 5 bij het PIP opgenomen. In hoofdstuk 2 van het akoestisch onderzoek is het wettelijk kader terug te vinden. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.

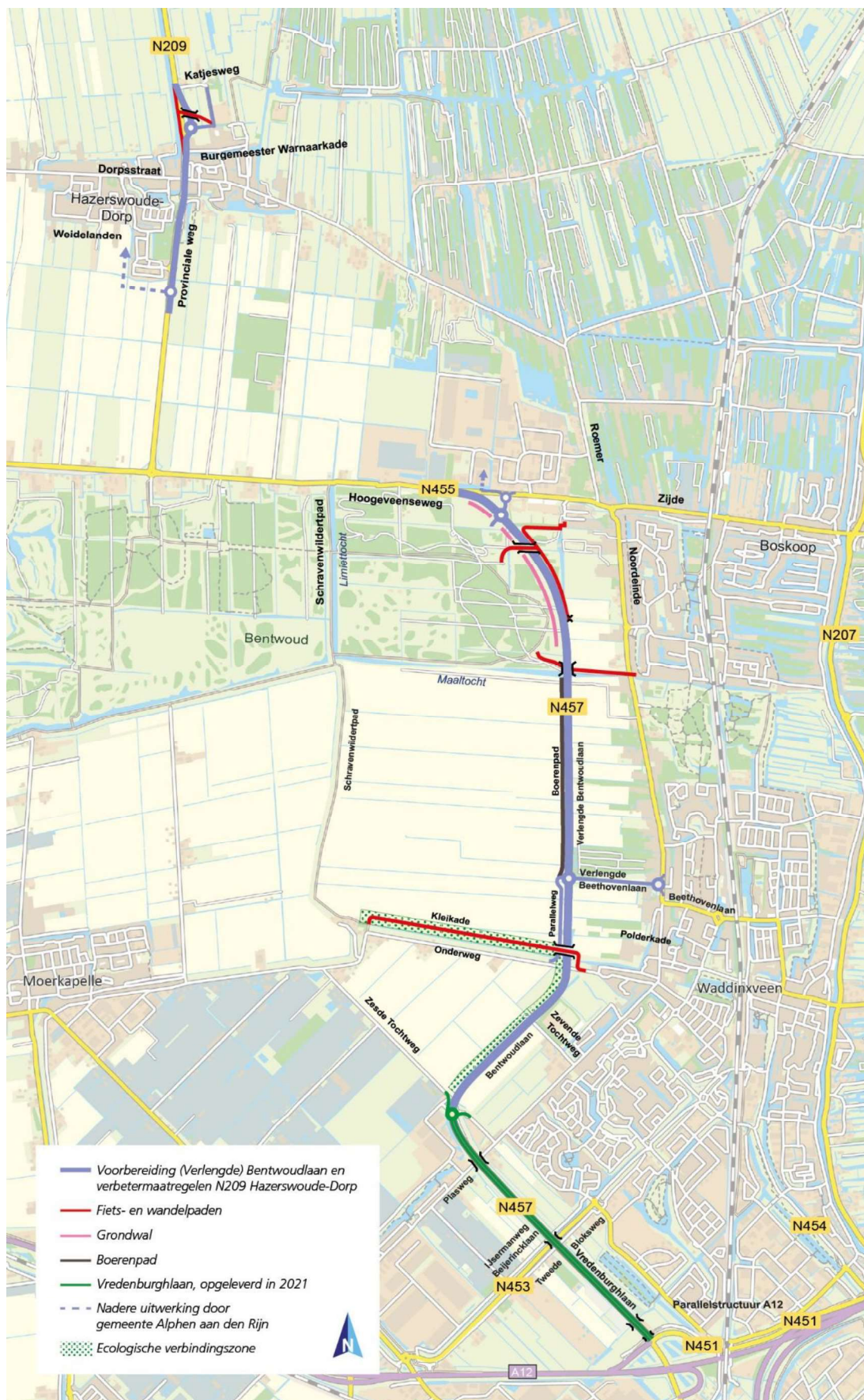
Nieuwe wegen en reconstructie van wegen

In het plangebied worden nieuwe wegen aangelegd en wegen gereconstrueerd. Door de aanleg van nieuwe wegen of door de reconstructie van wegen kan de geluidbelasting bij woningen toenemen en kunnen er akoestische knelpunten ontstaan. In het akoestisch onderzoek is onderzocht hoe de geluidbelasting op woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen het onderzoekgebied kan worden beperkt tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in geval van de aanleg van een nieuwe weg of de grenswaarde voor woningen indien er sprake is van een reconstructie van een weg. In figuur 7.1 zijn de nieuwe wegen en de te reconstrueren wegen weergegeven. In tabel 7.5 is per wegnaam benoemd wat de aard van de wijziging is die plaatsvindt en of er nader akoestisch onderzoek nodig is.

Tabel 7.5 Overzicht van de fysiek te wijzigen wegen en nieuw aan te leggen wegen (van noord naar zuid)
(Bron: akoestisch onderzoek)

Nr	Wegnaam	Aard van de wijziging	Nader onderzoek nodig?	Reden van wel of niet nader onderzoek
1	N209	Reconstructie van de weg	Ja	Toename van het geluid bij de woningen is groter dan 1,5 dB.
2	Oostelijke aftakking Rotonde	Aanleg nieuwe weg	Nee	Geen geluidsgevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting groter dan 48 dB.
3	Ridder van Montfoortlaan en Oude Gemeneweg	Reconstructie van de weg	Nee	30 km/uur weg met nauwelijks toename van het verkeer.
4	Dorpsstraat Hazerswoude-Dorp	Reconstructie van de weg	Nee	Kleine en acceptabele toename van het geluid.
5	Hoogeveenseweg N455	Reconstructie van de weg	Nee	Eén geluidsgevoelige bestemming met geluidsbelasting groter dan 48 dB.
6	Wegvak Verlengde Bentwoudlaan naar Hoogeveenseweg	Aanleg nieuwe weg	Nee	Geen geluidsgevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting groter dan 48 dB.
7	Bentwoudlaan en Vredenburglaan	Aanleg nieuwe weg	Ja	1 woning aan de Zesde Tochtweg en de nieuwbouwontwikkeling 't Suyt met een geluidsbelasting groter dan 48 dB.
8	Verlengde Beethovenlaan (Ambachtslaan*)	Aanleg nieuwe weg	Ja	Drie geluidsgevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting groter dan 48 dB.
9	Noordeinde	Reconstructie van de weg	Ja	Toename van het geluid bij drie woningen is groter dan 1,5 dB.
10	Parallelweg aansluitend op Onderweg	Aanleg nieuwe weg	Nee	Geen geluidsgevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting groter dan 48 dB.

*Verlengde Beethovenlaan is de tijdelijke projectnaam. Ambachtslaan is de definitieve naam.



Figuur 7.1 Overzicht projectgebied

Uit het onderzoek is gebleken dat de toetswaarden voor 67 woningen worden overschreden. Voor een groot deel van deze knelpunten zijn geluidsmaatregelen in de vorm van geluidsarm asfalt doelmatig. Geluidsschermen zijn niet doelmatig gebleken.

Er is wel een geluidsscherm nodig voor de nieuwbouwwontwikkeling 't Suyt om aan de gestelde geluidsvoorwaarde te voldoen van 48 dB op de grens van het te ontwikkelen gebied.

In tabel 7.6 zijn de geluidsmaatregelen opgenomen. In de tabel is ook aangegeven hoeveel knelpunten er over blijven na het nemen van deze maatregelen. Hier wordt nog niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de resterende 5 knelpunten dient een hogere waarde aangevraagd te worden bij het bevoegd gezag, zie tabel 7.6.

Tabel 7.6 Maatregelpakket en overgebleven knelpunten (Bron: akoestisch onderzoek)

Weg	Knelpunten	Maatregel van toepassing	Resterende knelpunten
N209	60 woningen	Geluidsarm asfalt in de vorm van Gelders Mengsel (SMA-NL 8+) of een geluidreducerend asfalt met minimaal dezelfde akoestische eigenschappen over een lengte van circa 1.135 meter van circa hectometerpaal 22.63 tot 23.85 als onderdeel van het ontwerp	1 woning aan de Gemeeneweg 5
Bentwoudlaan	Geen	Circa 1.700 meter Gelders Mengsel (SMA-NL 8+) of een geluidreducerend asfalt met minimaal dezelfde akoestische eigenschappen ten behoeve van het recreatiegebied Bentwoud	Geen
Bentwoudlaan	1 woning	Geen, maatregelen zijn niet doelmatig	1 woning aan de Zesde Tochtweg 7
Bentwoudlaan	Nieuwbouw 't Suyt	- 400 meter Gelders Mengsel - 250 meter geluidsscherm met een hoogte van 3 meter en op een afstand van circa 4 meter t.o.v. de rand verharding	Geen
Verlengde Beethovenlaan (Ambachtslaan)	3 woningen	Geen, maatregelen zijn niet doelmatig	3 woningen aan het Noordeinde 13, 36A en 40
Noordeinde	3 woningen	Minimaal 60 meter een geluidsarme wegdekverharding dat minimaal dezelfde akoestische eigenschappen heeft als SMA 0/5	Geen

Voor de 5 knelpunten opgenomen in tabel 7.6 is het niet doelmatig om een geluidswerende voorziening aan te leggen. Daarom wordt voor deze woningen een hogere waarde aangevraagd. Dit betreft de woningen zoals opgenomen in tabel 7.7, eerste kolom. De geluidsbelasting geldt voor de bovenste bouwlaag. Voor deze woningen dient met behulp van een aanvullend onderzoek naar de geluidwerendheid van de gevel onderzocht te worden of deze woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen aan de wettelijke grenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen.

Tabel 7.7 Aan te vragen hogere waarden (Bron: akoestisch onderzoek)

Adres en postcode	Gemeente	Geluids-belasting*	Ten gevolge van	Gecumuleerde geluidsbelasting	Vast te stellen door
Gemeneweg 5, 2391NA	Alphen aan den Rijn	52 dB	N209	57 dB	Gedeputeerde Staten
Zesde Tochtweg 7, 2742KR	Waddinxveen	52 dB	Bentwoudlaan en Vredenburglaan (N457)	60 dB	Gedeputeerde Staten
Noordeinde 13, 2742AD	Waddinxveen	49 dB	Verlengde Beethovenlaan (Ambachtslaan)	63 dB	College van B&W
Noordeinde 36A, 2742AE	Waddinxveen	50 dB	Verlengde Beethovenlaan (Ambachtslaan)	61 dB	College van B&W
Noordeinde 40, 2742AE	Waddinxveen	50 dB	Verlengde Beethovenlaan (Ambachtslaan)	56 dB	College van B&W
* Geluidsbelasting geldt voor de bovenste bouwlaag tenzij anders aangegeven.					

Gevolgen elders

Het akoestisch onderzoek dient ook betrekking te hebben op onderliggende wegen buiten het plangebied, als redelijkerwijs verwacht mag worden dat daar de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt als gevolg van het projectvoornemen. Als gevolg van het plan vinden op een aantal wegen buiten het plangebied toenames van de geluidsbelasting plaats met 2 dB of meer. Voor deze wegen kunnen maatregelen worden afgewogen om de toename ongedaan te maken of te beperken. Het is wettelijk niet verplicht om deze maatregelen ook te treffen.

Om het bovenstaande toe te passen is een selectie gemaakt van de relevante wegen waar een verkeersintensiteit geldt van meer dan 1.500 motorvoertuigen⁶ per etmaal. De “2 dB wegen” zijn in tabel 7.8 opgenomen. In de tabel is een kolom opgenomen met het reconstructie-effect in dB en het verschil tussen de plansituatie en de autonome situatie eveneens in dB.

Op grond van de resultaten van het uitgevoerd akoestisch onderzoek kan de wegbeheerder besluiten geluidsmaatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsarm asfalt, te nemen indien de geluidsbelasting op de gevels daar aanleiding toe geeft.

⁶ Wegen met een verkeersintensiteit lager dan 1.500 motorvoertuigen per etmaal produceren dermate weinig geluid dat deze zijn uitgesloten.

Tabel 7.8 Analyse van de gevolgen elders (Bron: akoestisch onderzoek)

NR	Naam van de weg	Huidige situatie 2024	Autonome situatie 2040	Plan- situatie 2040	Verskil Plan-Autonom in dB	Reconstructie effect in dB
1	Vredenburglaan*	1.489	3.728	9.269	4,0	7,9
2	Piet Stuurmanweg	951	2.044	5.884	4,6	7,9
3	Piet Stuurmanweg	664	1.467	5.169	5,5	8,9
4	Wadde (N455- Peuleyen)	2.046	2.744	4.377	2,0	3,3
5	Wadde (Peuleyen- Weidezoom)	1.742	2.421	4.117	2,3	3,7
6	Wadde (Weide- zoom-Groens- voorde)	1.132	1.387	2.533	2,6	3,5
7	Weidezoom	653	1.084	1.622	1,8	4,0
8	Ferdinand Bolstraat	652	636	1.541	3,8	3,7
9	Dorpsstraat (Zuidegge-Toeren- straat)	2.413	2.213	3.172	1,6	1,2
10	Gerelaan tot aan de Berkenhof	998	994	1.570	2,0	2,0
7	Wijkontsluitingsweg Weidelanden en directe aansluitingen Hazerswoude-Dorp**					

* De toename is exclusief het geluidsarme asfalt dat voorzien is voor de Vredenburglaan.

** Consequentie van de aansluiting is uitgewerkt in een apart akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan.

Voor een tiental wegen is er sprake van een relevant uitstralingseffect waarbij het verschil tussen de plansituatie en de referentiesituatie gelijk of groter is dan 1,5 dB. Voor alle wegen geldt dat de huidige intensiteit laag is waardoor de groei van het verkeer in de plansituatie omgerekend naar dB een relatief groot effect heeft. Van belang is of en op welke afstand er geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen langs de weg liggen.

Voor de Pieter Stuurmanweg geldt dat de woningen aan de Arie Kempkesweg en Cornelis Broerweg op circa 60 meter afstand liggen waarmee de geluidbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Geluidmaatregelen in de vorm van geluidsarm asfalt worden daarom niet nodig geacht.

De Wadde en de Weidezoom betreft een 30 km/uur weg met klinkers als bestrating. De woningen liggen op circa 20 meter van de as van de weg. De toename van de geluidbelasting bij de woningen kan worden weggenomen door de klinkers te vervangen door een geluidsarmere wegdekverharding. Gelet op de lokale situatie worden geluidmaatregelen in de vorm van geluidsarm asfalt niet nodig geacht.

Voor de Ferdinand Bolstraat, Dorpsstraat en de Gerelaan geldt dat het een 30 km/uur weg betreft met klinkers als bestrating waarbij de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie laag is. De geluidbelasting bij woningen langs de Ferdinand Bolstraat is niet hoger dan de voorkeurswaarde, voor woningen langs de Gerelaan amper hoger dan de voorkeurswaarde, de geluidsituatie is aanvaardbaar, een nadere beoordeling is niet nodig. Voor de woningen langs de Dorpsstraat geldt dat de geluidbelasting duidelijk hoger is dan de voorkeursgrenswaarde maar daarentegen is de toename tussen de projectsituatie en de huidige situatie 1,2 dB. Ook hier geldt dat de geluidsituatie aanvaardbaar is, een nadere beoordeling is niet nodig.

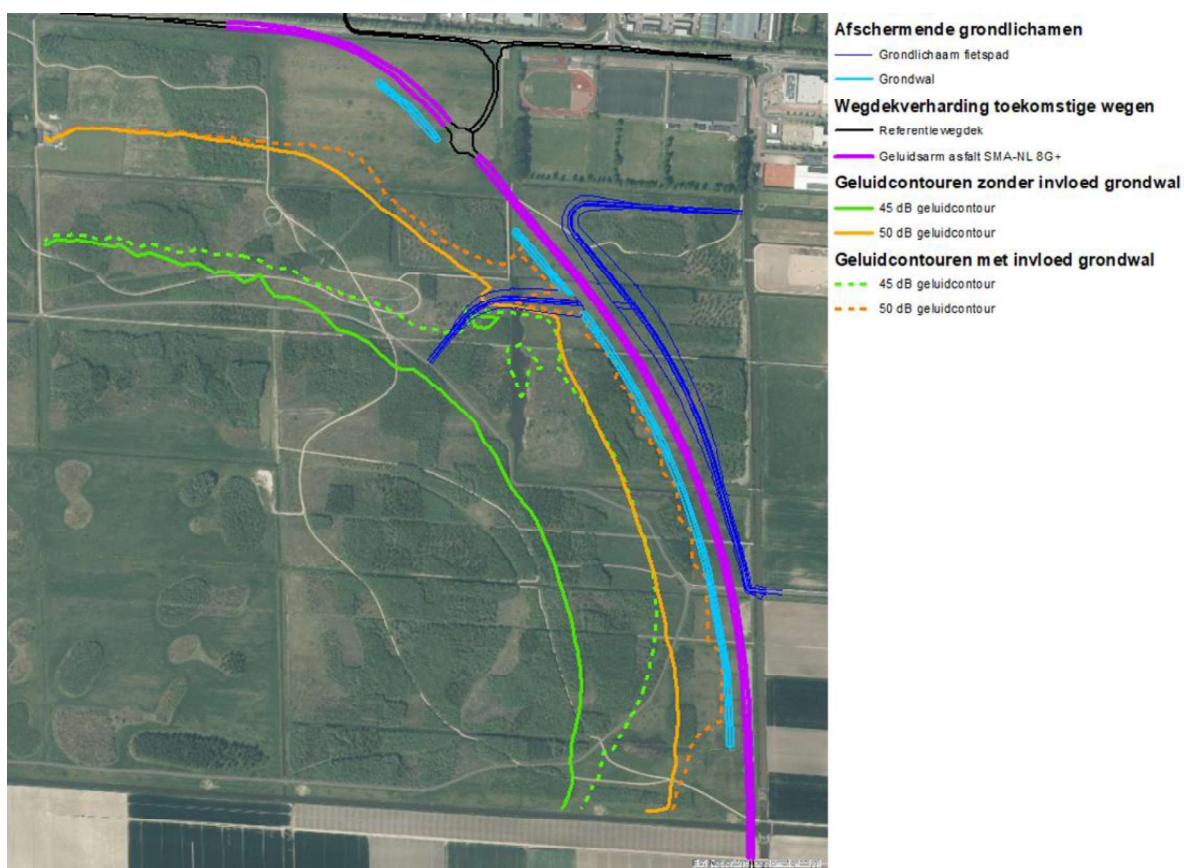
Grondwal ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan

Ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP.

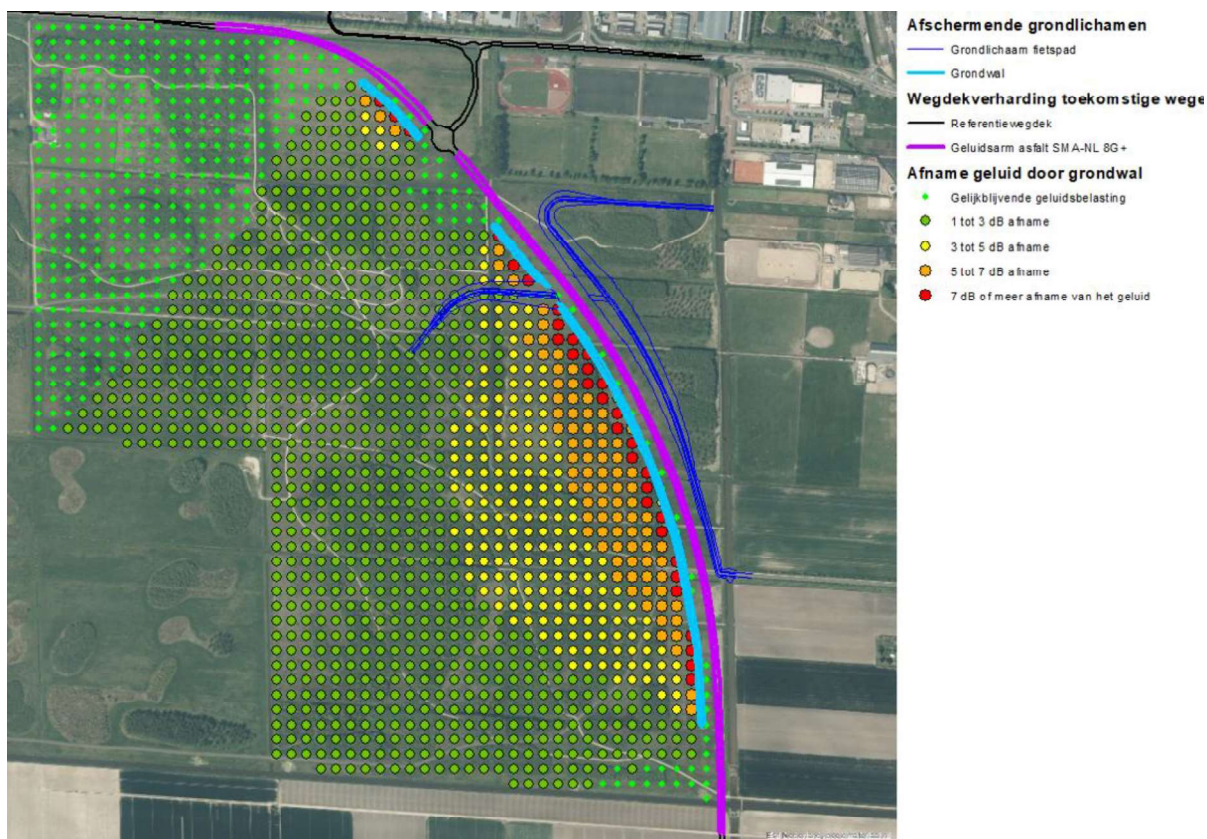
Om in beeld te brengen welk effect de grondwal heeft op de geluidsbelasting zijn er twee situaties met elkaar vergeleken:

1. De situatie zoals deze is vastgelegd in het geluidmodel dat is gebruikt voor het PIP-rapport ten behoeve van de voorkeursvariant 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'.
2. Dezelfde situatie als onder 1 maar dan uitgebreid met de nieuw ontworpen grondwal van circa 3 meter hoog.

Voor beide situaties geldt dat in het model het geluidsarm asfalt 'Gelders Mengsel' op de Verlengde Bentwoudlaan is opgenomen.



Figuur 7.2 Geluidscontouren (L_{den}) in de situatie zonder en mét grondwal. De grondwal leidt duidelijk tot insnoering van de geluidscontour, en heeft daarmee een positief effect op de omgeving.



Figuur 7.3 Afname van het geluid door de aanleg van de grondwal.

Effect van de grondwal bij geluidsgevoelige bestemmingen

Uit de berekeningen blijkt dat de grondwal geen effect heeft op de geluidsbelasting bij de woningen. Dit is ook te verwachten omdat de grondwal geluidsabsorberend is en er geen reflecties op kunnen treden tegen de grondwal naar de nabijgelegen woningen.

Effect van de grondwal in het recreatiegebied Bentwoud

De situatie zonder en met grondwal is vergeleken (alle wegen tezamen zonder verdere aftrek). Hieruit blijkt dat de grondwal een duidelijk positief effect heeft op de geluidsbelasting in het Bentwoud. Er zijn geen effecten voor de nabijgelegen woningen.

7.3.2 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van het ontwerp-PIP is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd om de effecten van de plannen op het aspect luchtkwaliteit in beeld te brengen. Vervolgens is er in het kader van het vast te stellen PIP een geactualiseerd onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd op basis van het nieuwe verkeersmodel RVMDH versie 4.1. Tevens is er bij het geactualiseerde onderzoek gebruik gemaakt van de reken tool Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Het onderzoek is als bijlage 6 bij het PIP opgenomen. In hoofdstuk 2 van het onderzoek naar de luchtkwaliteit is het wettelijk kader terug te vinden. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.

Bij dit onderzoek is specifiek gekeken naar het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. Het onderzoek is gericht op de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} op toetspunten langs de wegen en op gevoelige bestemmingen in het projectgebied.

De verwachte concentraties als gevolg van het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat zijn bepaald door de variant door te rekenen met de rekentool Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK).

Voor de berekeningen zijn de verkeersgegevens uit 2040 en het rekenjaar 2030 gebruikt, aangezien latere rekenjaren nog niet beschikbaar zijn in de rekentool van het CIMLK. Omdat met het rekenjaar 2030 wordt voldaan aan de grens- en advieswaarden, kan worden aangenomen dat er in de toekomst geen overschrijdingen zullen plaatsvinden.

Door middel van berekeningen zijn voor de betreffende variant de hoogste concentratiewaarden van de voor dit onderzoek relevante stoffen op toetspunten langs de wegen binnen het onderzoeksgebied bepaald. Deze zijn weergegeven in tabel 7.9. Hierin zijn ook de maatgevende grens- en advieswaarden opgenomen.

De resultaten laten zien dat de hoogst berekende concentratiewaarden zich voor alle onderzochte stoffen ruim onder de maatgevende grenswaarden bevinden. De hoogst berekende concentratiewaarden bevinden zich ook onder de in het Schone Lucht Akkoord (d.d. februari 2022) opgenomen advieswaarden.

Tabel 7.9 Hoogste waarden voor berekende absolute concentraties

	Maatgevende grenswaarde	Maatgevende advieswaarde	Berekende maximale concentratie op 10m van wegen-net
NO ₂ (µg/m ³)	40	40	26,5
PM ₁₀ (µg/m ³)	32,5	20	15,1
PM _{2.5} (µg/m ³)	25	10	7,6

Tabel 7.10 Berekende jaargemiddelde concentraties langs de wegen binnen het studiegebied inclusief beoordeling

Stof	Berekende maximale concentratie gevoelige bestemmingen	Grenswaarde Wm	Advieswaarde SLA 2030
NO ₂ (µg/m ³)	17,9	40	40
PM ₁₀ (µg/m ³)	14,8	20	20
PM _{2.5} (µg/m ³)	7,6	25	10

Effecten op gevoelige bestemmingen

Door middel van berekeningen zijn voor de betreffende variant de concentratiewaarden van de voor dit onderzoek relevante stoffen op gevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied bepaald.

Deze concentraties zijn ingedeeld in 8 klassen, waarbij klasse 1 correspondeert met de laagste concentratiewaarden en klasse 8 met de hoogste concentratiewaarden. In onderstaande tabellen zijn deze resultaten voor de verschillende onderzochte stoffen weergegeven.

Tabel 7.11 Blootstelling gevoelige bestemmingen NO₂

GES-Klasse NO ₂	Concentratie (µg/m ³)		Aantal gevoelige bestemmingen
	van	tot	
1	0	10	0
2	10	15	22.334
3	15	20	517
4	20	25	0
5	25	30	0
6	30	35	0
7	35	40	0
8	40	>40	0

De resultaten laten zien dat, als het gaat om NO₂ concentraties, veruit het grootste deel van de gevoelige bestemmingen zich in GES-klasse 2 (10 en 15 µg/m³) bevindt. De overige gevoelige bestemmingen bevinden zich in GES-klasse 3 (15 en 20 µg/m³). Deze bestemmingen bevinden zich voornamelijk in de buurt van grote wegen met hoge verkeersintensiteiten. Uit deze resultaten blijkt dat de blootstelling aan NO₂ zich op alle gevoelige bestemmingen in het plangebied ruim onder de maatgevende grenswaarde en de in het Schone Lucht Akkoord opgenomen advieswaarde van 40 µg/m³ bevindt.

Tabel 7.12 Blootstelling gevoelige bestemmingen PM₁₀

GES-Klasse PM ₁₀	Concentratie (µg/m ³)		Aantal gevoelige bestemmingen
	van	tot	
1	0	4	0
2	4	8	0
3	8	12	0
4	12	16	22.851
5	16	20	0
6	20	25	0
7	25	30	0
8	30	>30	0

Als het gaat om PM₁₀ concentraties, laten de resultaten zien dat alle gevoelige bestemmingen zich in GES-klasse 4 bevinden. Deze klasse correspondeert met PM₁₀ concentraties tussen de 12 en 16 µg/m³. Dit betekent dat de blootstelling aan PM₁₀ zich op alle gevoelige bestemmingen in het plangebied ruim onder de maatgevende grenswaarde van 32,5 µg/m³. Daarnaast bevindt de blootstelling aan PM₁₀ zich op alle gevoelige bestemmingen onder de in het Schone Lucht Akkoord opgenomen advieswaarde van 20 µg/m³.

Tabel 7.13 Blootstelling gevoelige bestemmingen PM_{2,5}

GES-Klasse PM _{2,5}	Concentratie (µg/m ³)		Aantal gevoelige bestemmingen
	van	tot	
1	0	2	0
2	2	4	0
3	4	6	0
4	6	8	22.851
5	8	10	0
6	10	12	0
7	12	14	0
8	14	>14	0

Ook als het gaat om PM_{2,5} concentraties laten de resultaten zien dat alle gevoelige bestemmingen zich in klasse GES-4 bevinden. Deze klasse correspondeert met PM_{2,5} concentraties tussen de 6 en 8 µg/m³. Dit betekent dat ook de blootstelling aan PM_{2,5} zich op alle gevoelige bestemmingen in het plangebied ruim onder de maatgevende grenswaarde van 25 µg/m³ bevindt. Daarnaast bevindt de blootstelling aan PM_{2,5} zich op alle gevoelige bestemmingen onder de in het Schone Lucht Akkoord opgenomen advieswaarde van 10 µg/m³.

Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat het project N207 Zuid niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Tevens wordt bij de beschouwde rekenpunten binnen het studiegebied voldaan aan de advieswaarden uit het Schone Lucht Akkoord.

Hiermee wordt voldaan aan de huidige wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en de grenswaarden die in 2030 inwerking treden én zijn aanvullende mitigerende maatregelen niet noodzakelijk. Bovendien is deze ontwikkeling niet in strijd met de ambities die zijn opgenomen in het Schone Lucht Akkoord.

Grondwal ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan

Ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. De aanleg van de grondwal heeft geen effecten op de luchtkwaliteit.

7.3.3 Externe veiligheid

In het kader van het MER is onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Het achtergrondrapport Externe Veiligheid is als bijlage 7 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport Externe Veiligheid zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage 'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat' opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect externe veiligheid.

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het

ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* zie bijlage 26 en onderstaand.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

In het plangebied en in de omgeving van het plangebied bevinden zich installaties waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen. Dit betreft veelal propaantanks bij woningen of bedrijven of zwembaden met chloor-opslag. De afstand van deze tanks tot het nieuwe tracé maakt dat ze geen veiligheidsrisico's opleveren.

In het plangebied en in de omgeving van het plangebied bevinden zich geen:

- buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen onder hoge druk.
- rijkswegen of hoofdspoorwegen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.
- bedrijven waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn (BRZO-bedrijven).

Er zijn wel transportroutes voor gevaarlijke stoffen in het plangebied of in de omgeving van het plangebied aanwezig. Er vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de bestaande weginfrastructuur. Dat betreft dan de route over de N209, N465 en N207, weergegeven op figuur 7.4.



Figuur 7.4 Transportroutes gevaarlijke stoffen (bron: onderzoek externe veiligheid)

Plaatsgebonden risico

De berekeningen van het plaatsgebonden risico laten zien dat het plaatsgebonden risico overal kleiner is dan 10^{-6} . Dit geldt voor zowel in de referentiesituatie als bij het plan.

Groepsrisico

De realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan is een verbetering van de veiligheid. Het groepsrisico neemt af tot $0,0 \cdot$ de oriëntatiewaarde.

Tabel 7.14 Plaatsgebonden risico en groepsrisico (bron: onderzoek externe veiligheid)

	Referentie-situatie	Plan
Plaatsgebonden risico	0	0
Groepsrisico:		
> Hazerswoude-Dorp	$0,0 \cdot$ O.W.	$0,0 \cdot$ O.W.
> Boskoop	$0,13 \cdot$ O.W.	$0,00 \cdot$ O.W.

Voor het plangebied is het oordeel dat er een positief effect is op het aspect Externe Veiligheid. Langs wegen die als gevolg van het plan worden ontlast, nemen de risico's af. Op de nieuwe weginfrastructuur zijn de risico's nihil, omdat deze buiten bebouwd gebied lopen.

De provinciale beleidsregel 'Groepsrisicoverantwoording in inpassingsplannen' stelt dat in dit geval voldaan moet worden aan de verplichtingen van de groepsrisicoverantwoording zoals opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes. Dat wil zeggen dat er aandacht besteed moet worden aan:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater

Voor de bestrijdbaarheid is het van belang het (de) relevante scenario('s) te onderscheiden. Gezien de afstand van het plangebied (over de Verlengde Bentwoudlaan gaan gevaarlijke stoffen vervoerd worden) tot omliggende functies is het vrijkomen van een toxische wolk het maatgevende scenario. Bij (zeer) toxische vloeistoffen is het scenario dat ten gevolge van een ongeval de tankwagen lek raakt en een vloeistofplas vormt. Vervolgens verdampen deze toxische vloeistoffen waardoor een gaswolk ontstaat (met dezelfde gevolgen als een gaswolk van toxisch gas). Bij een ongeval met een toxisch gas ontstaat direct een toxische gaswolk. Bij een percentage aanwezige personen zal letaal letsel optreden door blootstelling aan de gaswolk. Bij de toxische scenario's zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. De omvang, verplaatsingsrichting en verstrooiing van de gaswolk is mede afhankelijk van de weersgesteldheid op dat moment.

De mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet

Voor het toxische scenario geldt schuilen als beste handelingsperspectief. Behalve de vraag of zelfredding mogelijk is, zijn de fysieke eigenschappen van gebouwen en omgeving van invloed op de vraag of die zelfredding optimaal kan plaatsvinden. De gebouwen rondom de Verlengde Bentwoudlaan voldoen aan het Bouwbesluit. Als gevolg van de eisen in het Bouwbesluit (en overigens ook diens opvolger – het Besluit bouwwerken leefomgeving) moeten woningen goed geïsoleerd zijn, waardoor deze een goede bescherming bieden tegen het binnendringen van toxische stoffen. Mensen kunnen zich daardoor in veiligheid brengen.

In verband met bovenstaande is de Veiligheidsregio Hollands Midden gevraagd advies uit te brengen over deze planontwikkeling. De Veiligheidsregio Hollands Midden geeft het volgende aan: Langs wegen die als gevolg van het project worden ontlast, nemen de risico's af. Op de nieuwe weginfrastructuur zijn de risico's nihil omdat deze buiten bebouwd gebied lopen. Er is door de Veiligheidsregio Hollands Midden een inventarisatie gemaakt van risicobronnen die een rol kunnen spelen bij de aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe weginfrastructuur. Onderzoek naar aanwezige risicobronnen in het studiegebied leidt tot de volgende bevindingen:

- a. In het studiegebied bevinden zich geen buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen onder hoge druk.
- b. In het studiegebied bevinden zich geen rijkswegen of hoofdspoorwegen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

- c. Er zijn in het studiegebied installaties aanwezig waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen. Dit betreft veelal propaantanks bij woningen of bedrijven of zwembaden met chloor-opslag. De afstand van deze tanks tot het nieuwe tracé maakt dat ze geen veiligheidsrisico's opleveren.
- d. Er zijn geen bedrijven waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn (BRZO-bedrijven) aanwezig.

De transportaantallen en de ongevalskans veranderen niet ten gevolge van het plan. Het nieuwe traject ligt verder van de bebouwde kom dan het tracé dat door Boskoop loopt. De realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan is een verbetering van de veiligheid. De berekeningen van het plaatsgebonden risico (PR) laten zien dat het PR overal kleiner is dan 10^{-6} .

De Veiligheidsregio concludeert dat het project N207 Zuid een positief effect heeft op het aspect Externe Veiligheid en adviseert het inpassingsplan nader uit te werken en te implementeren.

Grondwal ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan

Ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. De aanleg van de grondwal heeft geen effecten op de externe veiligheid.

7.3.4 Gezondheid

In het kader van het MER is onderzoek naar gezondheid uitgevoerd. Het achtergrondrapport Gezondheid is als bijlage 8 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport Gezondheid zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage '*Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat*' opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect gezondheid.

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport '*Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat*' en onderstaand.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

In het onderzoek gezondheid zijn de effecten van de plannen op dit thema in beeld gebracht. De situatie na uitvoering van het project is hierbij voor het jaar 2035 vergeleken met de referentiesituatie (dit is de situatie waarbij het voorgenomen project niet wordt gerealiseerd). Er zijn vijf varianten onderzocht

die van elkaar verschillen m.b.t. de verkeersstructuur in Hazerswoude-Dorp: variant X-Robuust, de Alphenense variant, het Maatregelpakket N207 Zuid, het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. Voor het onderzoek is ingegaan op gezondheidseffecten die kunnen optreden bij infrastructuur als gevolg van blootstelling aan geluid, luchtverontreiniging en risico's door externe veiligheid. Daarnaast is ingegaan op de mogelijke overige effecten op de leefbaarheid die kunnen optreden.

Qua geluid zijn de verschillen tussen de varianten minimaal. Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat wordt beoordeeld als beperkt positief. Net als de andere varianten leidt deze variant tot een afname van het aantal geluidgehinderde personen.

Voor luchtkwaliteit zijn de verschillen tussen de varianten zeer klein. De effecten die optreden op gevoelige bestemmingen die niet direct langs infrastructuur liggen zijn zeer klein en concentratieveranderingen die optreden langs bestaande wegen, zoals de N209 in Hazerswoude-Dorp, zijn eveneens dermate klein dat dit zelden leidt tot een andere indeling in concentratieklasse. Het effect van Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat scoort neutraal ten opzichte van de referentiesituatie.

Voor externe veiligheid is gekeken naar het plaatsgebonden risico en groepsrisico ten opzichte van gevoelige bestemmingen. Uit de berekeningen van het plaatsgebonden risico blijkt dat er geen verschil is tussen de varianten onderling. In Hazerswoude-Dorp blijft het groepsrisico gelijk. De varianten hebben geen effect op het plaatsgebonden risico. Vanwege het positieve effect op het groepsrisico scoren alle varianten beperkt positief. Bij Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat is voor het studiegebied als geheel sprake van een positief effect (+) ten opzichte van de referentiesituatie, aangezien in het zuidelijk deelgebied het groepsrisico afneemt.

Voor de effecten op een gezonde leefomgeving is gekeken naar de verandering in landschap, verandering in het aanwezige groen en toe- of afname van recreatie- en fietsmogelijkheden. Voor de verandering van landschap is het enige relevante verschil dat ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke ontsluitingsweg de noordwest afslag de barrièrewerking iets toeneemt vanwege een extra opstelstrook. Het effect hiervan is nihil aangezien de oversteek voor langzaam verkeer aan de zuidzijde ligt en deze nagenoeg ongewijzigd blijft. Ten aanzien van de toe- of afname van recreatie- en fietsmogelijkheden scoort het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat ten opzichte van de referentiesituatie neutraal.

Vanwege de beperkte positieve score voor de aspecten geluid en externe veiligheid wordt de variant per saldo als beperkt positief beoordeeld. Hierbij speelt mee dat vooral de reductie van het aantal woningen met een hoge geluidbelasting zorgt voor relatief veel winst voor de gezondheid. Het beperkt positieve effect op geluid weegt daarom zwaarder dan de neutrale score voor luchtkwaliteit en leefbaarheid.

Grondwal ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan

Ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. De aanleg van de grondwal zorgt voor minder geluid in het

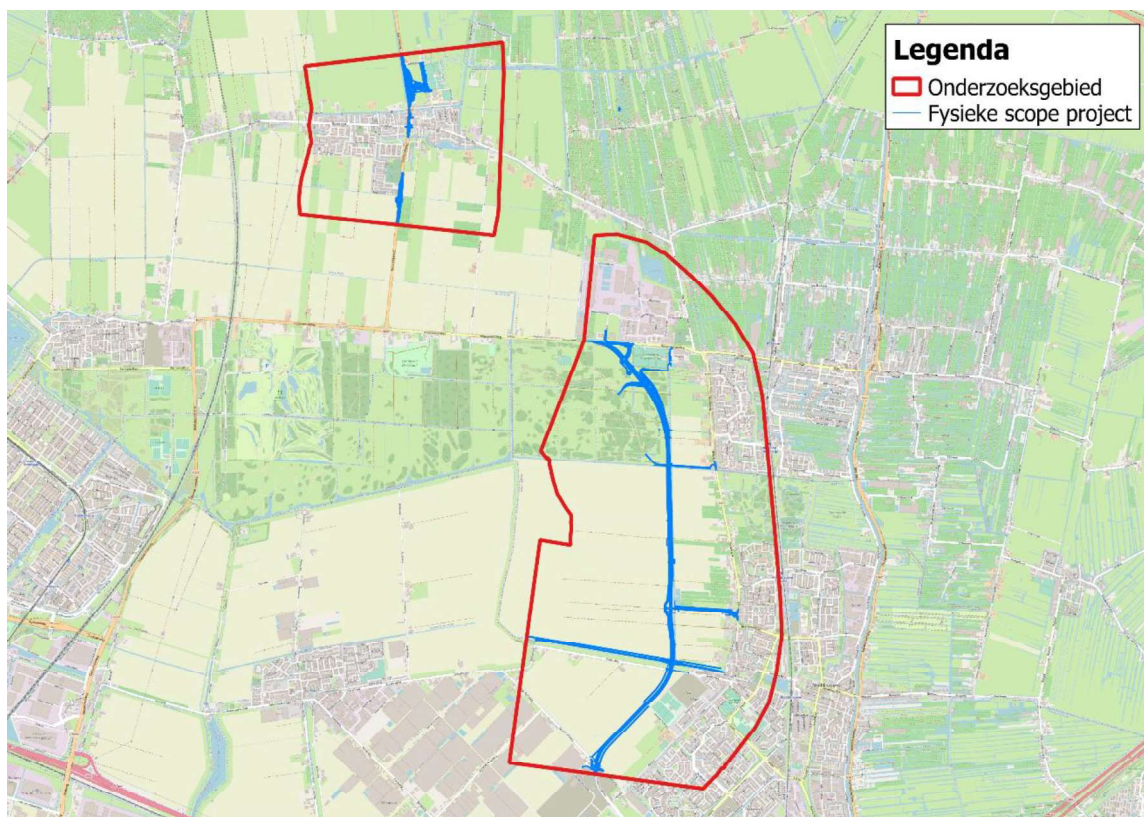
Bentwoud. En dat is positief. Voor de nabijgelegen woningen heeft de grondwal geen effecten als het gaat om geluid.

7.3.5 Trillingen

In het kader van het PIP is onderzoek naar trillingen uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 9 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven, voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.

Wegverkeer kan trillingen veroorzaken in de bodem. Als gevolg daarvan kan er trillingshinder of trillingsschade optreden bij bebouwing langs wegen. Bij de realisatie van de N207 Zuid worden nieuwe wegen gerealiseerd en bestaande wegen gereconstrueerd. Hierdoor kunnen de trillingen in omliggende gebouwen in de toekomst wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Om vast te stellen of er in de nieuwe situatie mogelijk sprake is van trillingsschade aan omliggende panden, trillingshinder voor omwonenden of verstoring van trillingsgevoelige apparatuur, is een onderzoek uitgevoerd naar trillingen tijdens de exploitatiefase. Daarnaast is de kans op trillingsschade tijdens de aanlegfase beschouwd.

De omvang van eventuele trillingen en daarbij behorende hinder/schade wordt bepaald door het type verkeer, de snelheid van het verkeer, de bodem, de wegconstructie en de bebouwing. Ook kan de intensiteit van het verkeer invloed hebben op trillingen. Als bij een bestaande weg met trillingen de verkeersintensiteit toeneemt, dan neemt ook de omvang van de gemiddelde trillingen (V_{per}) toe. Eventuele hinder, schade en verstoring van gevoelige apparatuur wordt echter vooral bepaald door de maximale trillingen (V_{max} of V_{top}). Deze verandert niet als er al zwaar verkeer over de bestaande weg rijdt en dat ook in de toekomst het geval blijft. Het nader onderzoek voor het aspect verkeer op basis van het actueel regionaal verkeersmodel RVMH v4.1 in het kader van het rapport Aanvulling milieueffectrapportage N207 Zuid (bijlage 29) zal niet leiden tot andere conclusies voor het aspect trillingen. Het onderzoeksgebied voor dit trillingsonderzoek is weergegeven in figuur 7.5. Het noordelijke deel bevat de reconstructie van de N209 in Hazerswoude-Dorp, het zuidelijke deel de nieuwe N207 Zuid.



Figuur 7.5 Onderzoeksgebied trillingsonderzoek (Bron: trillingsonderzoek)

Uit het onderzoek volgt dat:

1. Gezien de wegconstructie, het weggebruik, de bodem, de constructie van de omliggende panden en de afstand tot de weg, wordt geen trillingsschade verwacht in panden langs de weg als gevolg van de exploitatie van de N207 Zuid: de kans op schade is kleiner dan 1%. Tijdens de aanlegfase is trillingsschade met conventionele werkmethodes niet overal uit te sluiten. Geadviseerd wordt daarom om op locaties in de nabijheid van hei- en damwandwerkzaamheden, waar een kans op trillingsschade is (binnen 30 meter van heiwerkzaamheden, binnen 50 meter van het intrillen van damwanden), trillingsarme bouwmethodes toe te passen. Verder wordt geadviseerd om zwaar bouwverkeer op korte afstand van de woningen te vermijden, of in ieder geval zorg te dragen voor vlakke werkwegen om hoge trillingen te vermijden.
2. Ten aanzien van trillingshinder geldt dat gezien de afstand tussen de weg en de bebouwing, de trillingen van het wegverkeer bij een vlakke wegopbouw (asfaltweg met goede fundering) niet zullen leiden tot een overschrijding van de streefwaarden voor trillingshinder in de bebouwing. Wel wordt geadviseerd om bij de detaillering van de rotonde Noordeinde-Verlengde Beethovenlaan overrijdbare verhoogde rijbaanscheidingen of verdrijvingsvlakken te vermijden. De passage van zwaar vrachtverkeer over dergelijke verhoogde obstakels kan leiden tot verhoogde trillingen.
3. Ten aanzien van verstoring van trillingsgevoelige apparatuur geldt dat er geen bedrijven zijn waar gewerkt wordt met trillingsgevoelige apparatuur in de invloedzone van trillingen van de weg.

Met inachtneming van bovenstaande zijn er geen aanvullende maatregelen nodig om te voldoen aan het beoordelingskader voor trillingen.

Grondwal ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan

Ten westen van de (Verlengde) Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. De grondwal heeft geen effecten als het gaat om trillingen.

7.3.6 Ontplobbare oorlogsresten

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten en andere munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Tot op heden worden bij grond- en waterwerkzaamheden nog nagenoeg dagelijks Conventionele Explosieven gevonden. Volgens mondiale, militaire inschatting is van al het materieel dat gedurende de Tweede Wereldoorlog (1940-1945) verschoten of afgeworpen is, ondergronds 10% en onder water 15% niet tot ontploffing gekomen. Wanneer deze explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid. Daarnaast kunnen deze vondsten een zware belasting voor het milieu vormen.

Door de Omgevingsdienst Midden-Holland is een bureauonderzoek naar niet-gesprongen explosieven uitgevoerd. Het onderzoek / advies van de Omgevingsdienst Midden-Holland is opgenomen als bijlage 10 bij dit PIP. Delen van het plangebied blijken verdacht voor wat betreft de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven (hierna CE).

Voor de kruising van de tracés met de Onderweg/ Kleikade adviseert de Omgevingsdienst Midden-Holland een projectgebonden risicoanalyse (PRA) uit te voeren waarbij specifiek gekeken kan worden naar de aard van de verdenking in relatie tot de voorgenomen werkzaamheden in het plangebied. De aard van de verdenking is niet eensluidend. Daarnaast adviseert de Omgevingsdienst Midden-Holland om oppervlakedetectie uit te voeren bij die delen van de tracés die verdacht zijn voor de mogelijke aanwezigheid van kleinkaliber- en geschutsmunitie tot 1 à 2 m-mv.

In een latere fase van het project N207 Zuid wordt een projectgebonden risicoanalyse uitgevoerd. Niet-gesprongen explosieven vormen geen belemmering voor de procedure van onderhavig inpassingsplan.

7.4 Ruimtelijke kwaliteit

In deze paragraaf worden de effecten van Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat beschreven op de ruimtelijke kwaliteit. Hieronder vallen landschap, cultuurhistorie, archeologie, aardkunde, recreatie, ruimtegebruik, natuur, bodem, water, duurzaamheid en klimaat.

7.4.1 Landschap

In het kader van het MER is onderzoek naar de effecten van het plan op landschap uitgevoerd. Het achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie is als bijlage 11 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage '*Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat*' opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect landschap.

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* en onderstaand.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

De realisatie van de ingrepen van het project N207 Zuid leidt tot diverse negatieve effecten op het gebied van landschap. Met name structuren in het landschap worden beïnvloed door de nieuwe weg. Dit wordt met name veroorzaakt door de ligging van de weg ten opzichte van de landschappelijke structuren. De weg ligt grotendeels in de bestaande structuur, echter wordt deze structuur op meerdere locaties verstoord door bochten en andere afwijkingen. Ook doorsnijdt de weg meerdere gebieden, waaronder het Bentwoud. De nieuwe weg tast daarnaast de ruimtelijk visuele kenmerken van het gebied aan. Door de ligging van de weg is deze duidelijk zichtbaar in het landschap.

Beide gemeentelijke verbindingswegen veroorzaken een negatief effect op het thema landschap. Dit wordt met name veroorzaakt door de veranderingen die de voorgenomen ingrepen hebben op het huidige open landschap. De grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan doorbreekt de bestaande landschapsstructuren, echter worden deze al doorbroken door de komst van de Verlengde Bentwoudlaan zelf.

De ingreep biedt kansen om kwaliteit toe te voegen aan het bestaande landschap. Met name liggen er kansen om de structuur in Hazerswoude-Dorp te versterken door gedegen ontwerp van de aangepaste weg. Ook in het Bentwoud liggen kansen om het gebied verder te versterken.

In het kader van dit inpassingsplan zijn twee landschapsplannen (bijlage 1 en 2) opgesteld voor het plangebied. Hier is in hoofdstuk 4 uitgebreid op ingegaan. Daarom wordt voor de wijze waarop negatieve effecten op het landschap in het Maatregelenpakket zijn geminimaliseerd en kansen zijn benut verwezen naar dit hoofdstuk en naar de bijlagen.

7.4.2 Cultuurhistorie

In het kader van het MER is onderzoek naar de effecten van het plan op cultuurhistorie uitgevoerd. Het achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie is als bijlage 11 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met*

noordwest afslag N209-Dorpsstraat opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect cultuurhistorie.

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* en onderstaand.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

Het project N207 Zuid heeft vanwege de noodzakelijke ruimtelijke ingrepen logischerwijs invloed op de cultuurhistorische waarden van het gebied en de beleving daarvan. In het onderzoek zijn deze effecten voor de volgende punten beoordeeld:

Historische Bouwkunde:

- Niet afgegraven veengebieden (deze is nergens van toepassing gebleken en zodoende niet beschreven).
- Kenmerkende percelering.
- Historische dijken.

Historische stedenbouwkunde:

- Bouwstructuren (o.a. linten en solitaire bebouwing).
- Monumenten.
- Molens en molenbiotopen.

Op het gebied van cultuurhistorie worden diverse negatieve effecten op het gebied van cultuurhistorische geografie voorzien. Met name het aantasten van historische verkaveling draagt hieraan bij. Ook het verplaatsen van bedrijfsbebouwing naar de open polder, welke in historische context onlogisch is, veroorzaakt een negatief effect. De zuidwestelijke verbindingsweg scoort neutraal op het gebied van cultuurhistorie. De noordoostelijke verbindingsweg scoort een licht negatief effect. Dit wordt veroorzaakt door het aantasten van de historische verkavelingsstructuur.

De grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan heeft aantasting van de kenmerkende percelering in het Bentwoud als gevolg. De verkavelingsstructuur van het Bentwoud gaat hierdoor deels verloren. Deze structuur gaat echter ook al verloren als gevolg van de komst van de Verlengde Bentwoudlaan zelf. Daarom is het effect van de grondwal op het aspect cultuurhistorie neutraal.

De mogelijke negatieve effecten op het thema cultuurhistorie worden met name veroorzaakt door het doorsnijden van kades, welke markeringen van historische gebiedsgrenzen zijn. Vooral in deze doorsnijdingen is door goed ontwerp winst te behalen.

In het achtergrondrapport worden mitigerende voorstellen gedaan. Deze gaan met name in op het benadrukken van de cultuurhistorische waarden en elementen in het plangebied. De negatieve effecten op cultuurhistorische waarden worden door de mitigerende maatregelen niet weggenomen, maar de nog aanwezig waarden worden versterkt en krijgen een duidelijkere plaats in het landschap. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het benadrukken van watergangen. Ook dragen mitigerende maatregelen bij aan een verbeterde ervaring van een cultuurhistorisch element. Voorbeeld hiervan is de Kleikade. Door een zorgvuldig ontworpen harde doorsnijding (coupure) ervaren automobilisten dat ze door een dijk rijden, waardoor de betekenis van de locatie wordt bewaard.

Met de mitigerende maatregelen is zoveel mogelijke rekening gehouden bij het nader uitwerken van de wegontwerpen.

7.4.3 Archeologie

In het kader van het MER is onderzoek naar de archeologische verwachtingswaarde uitgevoerd. Het achtergrondrapport Archeologie is als bijlage 12 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport Archeologie zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect archeologie.

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* en onderstaand.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

De effecten van het project op het gebied van Archeologie zijn op de volgende criteria onderzocht:

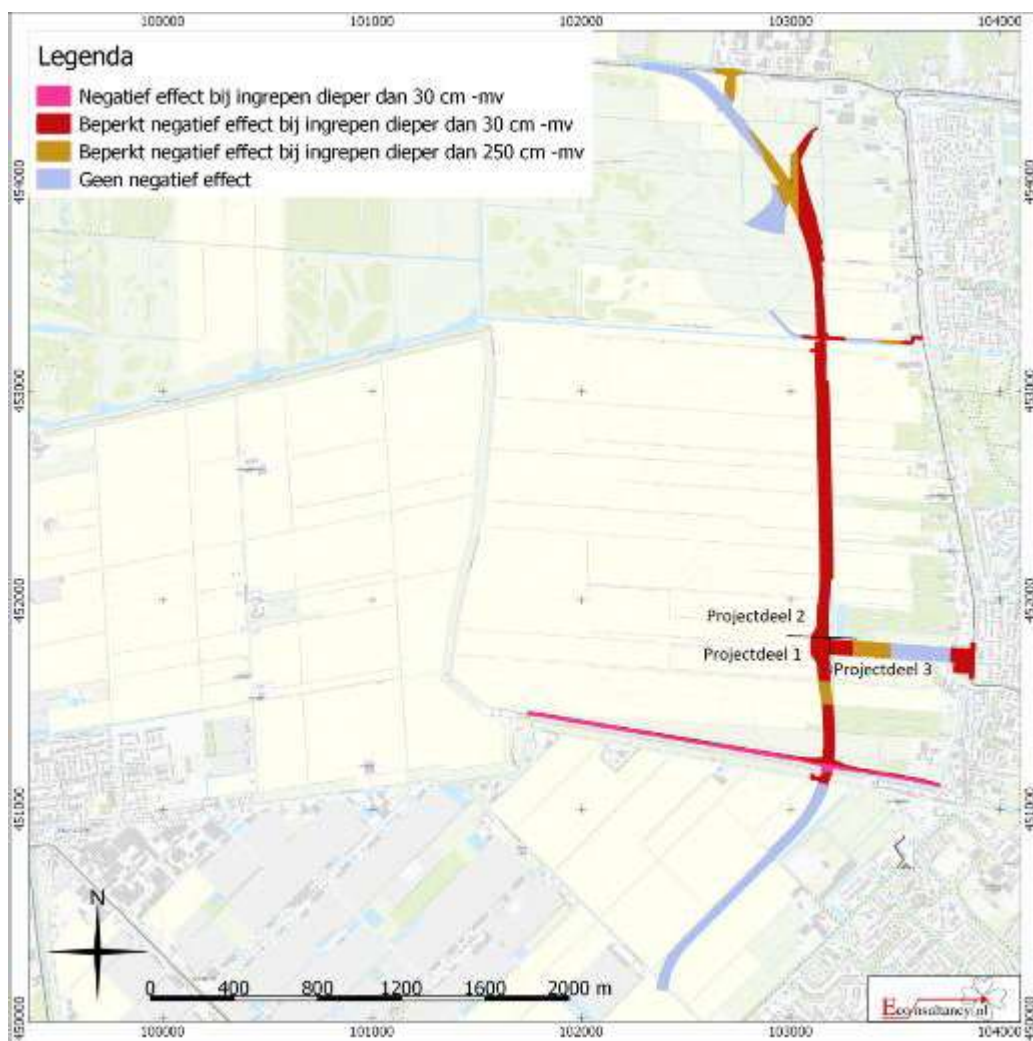
Tabel 7.15 Criteria archeologie (bron: achtergrondrapport archeologie)

	Criterium	Wijze van beoordelen
1	AMK-terreinen	Bekende archeologische monumenten inclusief kwalitatieve beschrijving van de aard en omvang van de aantasting
2	Eerder uitgevoerde onderzoeken	Reeds uitgevoerde onderzoeken inclusief het selectieadvies voor vervolgonderzoek
3	Archeologische vondsten	Bekende archeologische vindplaatsen inclusief kwalitatieve beschrijving van de aard en omvang van de aantasting
4	Archeologische verwachtingen	Omvang en mate van gebieden met een archeologische verwachtingswaarde inclusief kwalitatieve beschrijving van de aard en omvang van de aantasting

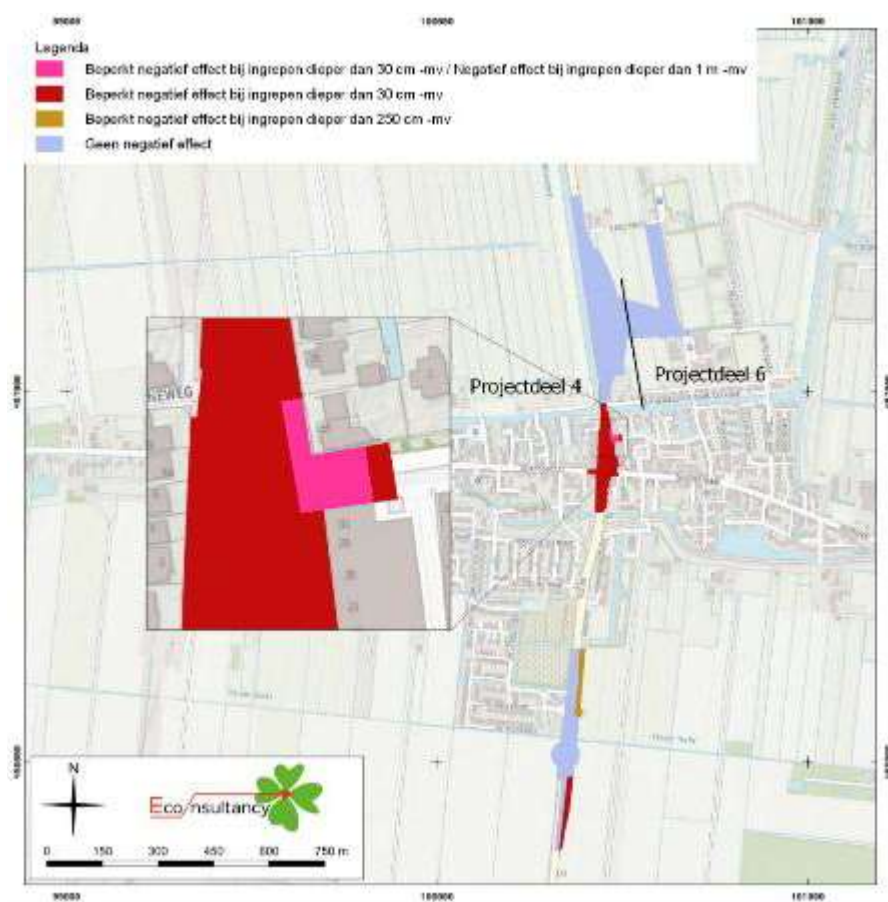
Resultaten onderzoek

Op basis van de waarderingen van de criteria 1 en 2 gelden geen negatieve effecten voor het gehele plangebied. De geplande bodemingreep heeft een neutraal effect op deze criteria. Voor criteria 3 hebben de geplande bodemingrepen een negatief effect op archeologische waarden ter plaatse van de Kleikade. De Kleikade zelf betreft een landschappelijk fenomeen van archeologische waarden en wordt in deze als archeologische vondst gezien. Bodemingrepen ter plaatse van de Kleikade hebben een negatief effect op het dijklichaam, dit houdt in dat bodemingrepen leiden tot een verstoring van archeologische waarden.

Wat betreft criteria 4 hebben de bodemingrepen een beperkt negatief effect op archeologische (verwachte) waarden. In delen van het projectgebied worden archeologische resten verwacht uit de Late-Middeleeuwen / Nieuwe tijd of uit de Tweede Wereldoorlog. Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm –mv geldt een beperkt negatief effect op deze verwachte waarden. Er is dan sprake van een vermoedelijke verstoring van archeologische waarden. In andere delen worden resten uit de steentijd verwacht vanaf 250 cm –mv. Voor deze delen geldt een negatief effect bij bodemingrepen dieper dan 250 cm –mv. De effecten voor de verschillende projectdelen worden weergegeven in onderstaande figuren.



Figuur 7.6 Effecten projectdelen 1-3



Figuur 7.7 Effecten projectdelen 4



Figuur 7.8 Effecten projectdeel 5 (projectdelen 4 en 6 in deze figuur zijn voor de gekozen variant niet van toepassing, zie hiervoor figuur 7.5).

Vervolg

De aantasting van archeologische waarden is niet te compenseren of mitigeren. Wanneer het wegontwerp definitief is kunnen de aanlegwerkzaamheden bepaald worden. Als blijkt dat dieper gegraven moet worden dan de hierboven aangegeven dieptes, dient daar een inventariserend veldonderzoek plaats te vinden. Hierbij worden de volgende onderzoeksmethoden gehanteerd:

- Voor de zones met een verwachting voor resten uit de Tweede Wereldoorlog wordt geadviseerd in eerste instantie een bureauonderzoek uit te voeren, waarbij luchtfoto's en kaartmateriaal uit de Tweede Wereldoorlog bestudeerd worden, om hiermee een gespecificeerde verwachting voor resten uit deze periode vast te stellen. Indien sporen op de kaarten of luchtfoto's te zien zijn, dient overwogen te worden wat de meest geschikte onderzoeksmethode is.
- Waar de toekomstige weg de Kleikade doorsnijdt wordt geadviseerd om een archeologische opgraving uit te voeren om hiermee een dwarsprofiel van de kade te kunnen documenteren. Geadviseerd wordt om dit onderzoek te combineren met een archeobotanisch onderzoek.
- In de overige zones met een middelhoge tot hoge archeologische verwachting wordt verkennend booronderzoek geadviseerd. Indien blijkt dat mogelijk archeologische waarden aanwezig zijn, kunnen deze mogelijke waarden nader gekarteerd en gewaardeerd worden door middel van een karterend booronderzoek en/of proefsleuvenonderzoek. Wanneer hierbij behoudenswaardige vindplaatsen worden aangetroffen die niet door planaanpassing behouden kunnen worden, dienen deze te worden opgegraven.
- In aanvulling hierop wordt geadviseerd om een extensieve archeologische begeleiding uit te voeren ter plaatse van de zones met een lage archeologische verwachting. Uitgegaan wordt hierbij van enkele dagen veldwerk, waarbij de uitgegraven sleuven geïnspecteerd worden en eventuele toevalsvondsten gedocumenteerd worden.

Wanneer bovenstaande stappen worden aangehouden wordt zo zorgvuldig mogelijk omgegaan met de mogelijk aanwezige archeologische waarden. Daarnaast houdt de provincie Zuid-Holland budgettair rekening met de noodzakelijke vervolgonderzoeken en eventuele proefsleuven en opgravingen. Het aspect archeologie vormt derhalve geen belemmering voor de procedure van dit PIP.

Grondwal ten westen van de Bentwoudlaan

Ten westen van de Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. Onderzocht is wat de effecten voor archeologie zijn als gevolg van de grondwal. De uitkomsten daarvan staat hieronder weergegeven. Voor de aanleg van de grondwal zullen bodemingrepen naar verwachting niet noodzakelijk zijn. Wel kunnen archeologische waarden worden aangetast als gevolg van zetting (0,5 tot 1 meter) van de grond onder de 3-meter hoge grondwal.

Op basis van de 3 criteria AMK-terreinen, eerder uitgevoerde onderzoeken en archeologische vondsten worden geen negatieve effecten verwacht. Hiervoor geldt een neutraal effect. Op basis van het criteria archeologische verwachtingen geldt dat in de zone direct langs de Eerste Tocht archeologische resten uit de Tweede Wereldoorlog worden verwacht. Hier geldt een beperkt negatief effect bij ingrepen dieper dan 30 cm –mv. Een beperkt negatief effect houdt in dat bodemingrepen leiden tot een vermoedelijke verstoring van archeologische waarden. In het noordoosten van dit deelgebied worden archeologische resten uit de steentijd verwacht in de top van de oeverafzettingen van de Wad-

dinxveen stroomgordel, dieper dan 2,5 m –mv. Hier geldt een beperkt negatief effect bij ingrepen dieper dan 250 cm –mv. Het overige deel valt binnen een zone met een lage archeologische verwachting, waarvoor een neutraal effect geldt. Gezien de verwachte, mogelijke zetting van 0,5 tot 1 meter geldt een beperkt negatief effect als gevolg van de archeologische resten uit de Tweede Wereldoorlog.

In dit PIP is ervoor gekozen om de geldende verwachtingswaarden / dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie uit de nu geldende bestemmingsplannen over te nemen. Dan is exact duidelijk waar welke verwachtingswaarde geldt en waar, bij welke diepte, aanvullend onderzoek moet plaatsvinden. Dit onderzoek kan uitgesteld worden tot na vaststelling van het PIP.

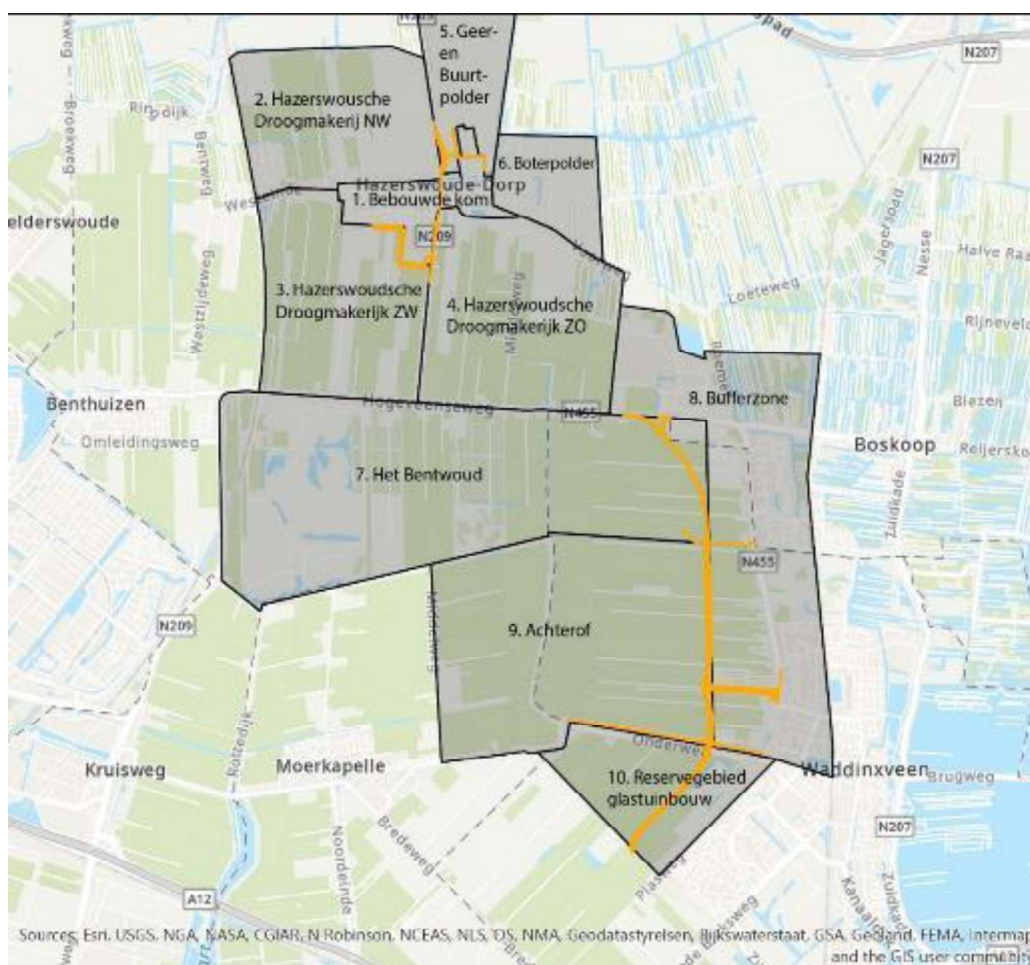
7.4.4 Aardkundige waarden

In het kader van het MER is onderzoek naar de effecten van het plan op aardkundige waarden uitgevoerd. Het achtergrondrapport Aardkundige waarden is als bijlage 13 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport Aardkundige waarden zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect aardkundige waarden.

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* en onderstaand.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

Aardkundige waarden zijn de delen van het landschap die vanuit aardwetenschappelijk oogpunt waardevol zijn. Ze leveren een bijdrage aan de identiteit van het landschap en geven informatie over de ontwikkelingsgeschiedenis (geogenese) van een aardkundig landschap. Aardkundige waarden kunnen bestaan uit objecten, patronen en processen op het gebied van geologie, geomorfologie en bodemkunde. Veel aardkundige objecten zijn onvervangbaar en aantasting betekent een permanent verlies, omdat ze zijn gevormd onder omstandigheden die tegenwoordig niet meer voorkomen. Om de effecten van het project N207 Zuid te onderzoeken is het plangebied opgedeeld in deelgebieden, zie figuur 7.9.



Figuur 7.9 Deelgebieden

Navolgend wordt per deelgebied de effecten op aardkundige waarden weergegeven:

1. Bebouwde kom (Hazerswoude-Dorp)

De aanpassing van de verkeersstructuur binnen de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp vinden plaats binnen het morfo-element van een lage veenrest-dijk (4K35). Dit element is aardkundig weinig waardevol waardoor slechts een beperkt negatief effect op aardkundige waarden plaatsvindt.

2. Open polder “Hazerswoudsche Droogmakerij NW”

Voor het deelgebied Open polder “Hazerswoudsche Droogmakerij NW” geldt dat er alleen langs de oostgrens een effect is op aardkundige waarden, waar aanpassing van de verkeersstructuur over de Gemeeneweg (deel van de N209) plaatsvindt. Dit deel ligt binnen het morfo-element van een lage veenrest-dijk (4K35), welke aardkundig weinig waardevol is en waardoor sprake is van een beperkt negatief effect. Binnen de open polder zelf, dat in gebruik is en blijft voor agrarische doeleinden (graslandpercelen), vindt geen aantasting van aardkundige waarden plaats.

3. Open polder “Hazerswoudsche Droogmakerij ZW”

Voor het deelgebied Open polder “Hazerswoudsche Droogmakerij ZW” geldt dat er alleen ter plaatse van het toekomstige wegtracé (projectdeel 5) Hazerswoude-Dorp gemeentelijke ontsluitingsweg in het

zuidwesten) een effect is op aardkundige waarden, waar een nieuwe ontsluitingsweg zal worden aangelegd. Dit deel ligt binnen het morfo-element van een vlakte van getij-afzettingen (2M35), welke aardkundig weinig waardevol is en waardoor sprake is van een beperkt negatief effect. Binnen het resterende deel van de open polder, dat in gebruik is en blijft voor agrarische doeleinden (mix van akker-graslandpercelen), vindt geen aantasting van aardkundige waarden plaats.

4. Open polder “Hazerswoudsche Droogmakerij ZO”

Voor het deelgebied Open polder “Hazerswoudsche Droogmakerij ZO” geldt dat er alleen langs de westgrens een effect is op aardkundige waarden, waar aanpassing van de verkeersstructuur over de Provincialeweg (deel van de N209) plaatsvinden. Dit deel ligt binnen het morfo-element van een vlakte van getij-afzettingen (2M35), welke aardkundig weinig waardevol is en waardoor sprake is van een beperkt negatief effect. Binnen de open polder zelf, dat in gebruik is voor agrarische doeleinden (mix van akker- en graslandpercelen) vindt geen aantasting van aardkundige waarden plaats.

5. Geer- en Buurtpolder

Voor het deelgebied Geer- en Buurtpolder geldt dat er alleen ter plaatse van het toekomstige wegtracé (projectdeel 6) een effect is op aardkundige waarden. Dit is hetzelfde effect als bij de Alphense Variant.

6. Boterpolder

Binnen het deelgebied dan wel langs de randen van het deelgebied Boterpolder zullen geen nieuwe wegtracés dan wel aanpassing van de verkeersstructuur gaan plaatsvinden. Er geldt dat er geen/neutraal effect plaatsvindt op aardkundige waarden.

7. Het Bentwoud

Voor het deelgebied Het Bentwoud geldt dat er alleen ter plaatse van het toekomstige wegtracé van de Verlengde Bentwoudlaan binnen het natuurontwikkelingsgebied een effect is op aardkundige waarden. Dit deel ligt binnen het morfo-element van een vlakte van getij-afzettingen (2M35). Dit element is echter weinig waardevol waardoor sprake is van een beperkt negatief effect. Binnen het resterende deel van Het Bentwoud vindt geen aantasting van aardkundige waarden plaats.

Grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan

Ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. Zoals hierboven aangegeven blijkt dat het deelgebied Het Bentwoud aardkundig weinig waardevol is. Een verstoring van gebieden die aardkundig weinig waardevol zijn wordt beoordeeld als een beperkt negatief effect.

8. Bufferzone

Voor het deelgebied Bufferzone geldt dat er alleen ter plaatse van het toekomstige wegtracé van de Verlengde Beethovenlaan, als ontsluitingsweg vanaf de bestaande weg Noordeinde, binnen een perceel akkerland en langs de zuidgrens waar een deel van de Kleilade loopt, een effect is op aardkundige waarden. Dit deel ligt binnen de morfo-elementen van een vlakte van getij-afzettingen (2M35) en van een lage veenrest-dijk (4K35). Dit element is echter weinig waardevol waardoor sprake is van een

beperkt negatief effect. Binnen het resterende deel van de bufferzone het natuurontwikkelingsgebied van Het Bentwoud vindt geen aantasting van aardkundige waarden plaats.

9. Open polder 'Achterof'

Voor het deelgebied Open polder 'Achterof' geldt dat er alleen ter plaatse van een deel van het toekomstige wegtracé noordelijk deel Beethovenlaan en zuidelijke helft van de Verlengde Beethovenlaan binnen de uiterst oostelijk gelegen stroken van akker- en graslandpercelen en langs de zuidgrens waar een deel van de Kleilade loopt, een effect is op aardkundige waarden plaatsvindt. Dit deel ligt binnen de morfo-elementen van een vlakte van getij-afzettingen (2M35) en van een lage veenrest-dijk (4K35). Dit element is echter weinig waardevol waardoor sprake is van een beperkt negatief effect. Binnen het resterende deel van de open polder, dat in gebruik is en blijft voor agrarische doeleinden (mix van akker- en graslandpercelen), vindt geen aantasting van aardkundige waarden plaats.

10. Reservegebied glastuinbouw en wonen

Voor het deelgebied Reservegebied glastuinbouw en wonen geldt dat er alleen ter plaatse van een deel van het toekomstige wegtracé Beethovenlaan, liggend binnen akker- en graslandpercelen, een effect is op aardkundige waarden. Dit deel ligt binnen het morfo-element van een vlakte van getij-afzettingen (2M35). Dit element is echter weinig waardevol waardoor sprake is van een beperkt negatief effect. Binnen het resterende deel van het Reservegebied glastuinbouw en wonen, dat voortsnog in gebruik is voor agrarische doeleinden (mix van akker- en graslandpercelen), vindt geen aantasting van aardkundige waarden plaats.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan (de nieuwe N457), de Verlengde Beethovenlaan en de aanpassing van de verkeersstructuur in Hazerswoude-Dorp (de N209) een beperkt negatief effect heeft op aardkundige waarden. De aantasting van aardkundige waarden is niet te compenseren of mitigeren. Daarbij is er géén sprake van een negatief of sterk negatief milieueffect, waardoor mitigerende en eventuele compenserende maatregelen ook niet noodzakelijk worden geacht. De aardkundige waarden vormen geen belemmering voor dit PIP.

7.4.5 Recreatie

In het kader van het MER is onderzoek naar de effecten van het plan op recreatie uitgevoerd. Het achtergrondrapport Recreatie en Ruimtegebruik is als bijlage 14 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport Recreatie en Ruimtegebruik zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage '*Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat*' opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect recreatie.

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen

veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijk-ontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* bijlage 26 en onderstaand.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

De effecten op de recreatieve aspecten worden op de navolgende punten bekeken.

Aantasting Gebieden:

- Verandering van de ruimte voor recreatie.
- Verandering van de functionaliteit/recreatieve aantrekkingskracht.

Invloed op routes:

- Fietsnetwerk.
- Wandelnetwerk.
- Ruiterroutes en –paden.
- Overige infrastructuur geschikt voor recreatie.

Effecten

Uit het onderzoek blijkt dat de realisatie van de ingreep leidt tot diverse negatieve effecten op het gebied van recreatie. Om de effecten van het project N207 Zuid te onderzoeken is het plangebied opgedeeld in deelgebieden, zie figuur 7.9 in paragraaf 7.4.4. Navolgend worden per gebied de effecten op de recreatieve waarden beschreven.

1. Hazerswoude-Dorp

Er is sprake van enige toename van verkeer op de N209. Deze toename maakt het potentieel moeilijker voor fietsers en wandelaars die de route van het netwerk volgen om de weg over te steken. Het Maatregelpakket N207 komt in het noordelijke gedeelte van de bebouwde kom voor een klein deel over het schoolplein van de Groene Hart school te liggen zodat er goed kan worden aangesloten op de lokale fietsverbinding langs de sportvelden. Ook komt er aan de noordzijde van Hazerswoude-Dorp een fiets- en wandelbrug over de N209. De overige recreatieve elementen worden niet aangetast.

2. Open polder "Hazerswoudsche Droogmakerij NW"

Alle voorgenomen ingrepen vinden buiten het Open polder "Hazerswoudsche Droogmakerij NW" plaats.

3. Open polder "Hazerswoudsche Droogmakerij ZW"

Voor het deelgebied Open polder "Hazerswoudsche Droogmakerij ZW" geldt dat er geen provinciale ingrepen voornemens zijn. Negatieve effecten op dat niveau zijn in dit deelgebied uitgesloten.

De te realiseren lokale verbindingsweg ZW Hazerswoude-Dorp levert een nieuwe route op om Hazerswoude-Dorp te bereiken. Aan de zuidzijde kan men op deze route ver de aantrekkelijke polder in

kijken. Aan de noordzijde kijkt men door een dubbele bomenrij naar Hazerswoude-Dorp. Deze route is echter niet toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

4. Open polder "Hazerswoudsche Droogmakerij ZO"

Alle voorgenomen ingrepen vinden buiten het Open polder "Hazerswoudsche Droogmakerij ZO" plaats.

5. Geer- en Buurtpolder

Vanwege de omvang van de voorgenomen ontwikkelingen in dit deelgebied verslechtert de recreatieve aantrekkingskracht van dit gebied. Het rustige, open en landelijke karakter van het gebied neemt af. De oversteek bij de Katjesweg wordt vervangen door een fietsbrug verder naar het zuiden. Deze fietsbrug wordt ten noorden van de rotonde gesitueerd en landt aan nabij de sportvelden. De route die fietsers via deze brug afleggen is overzichtelijk en helder. Ook is het open gebied ten noorden van deze fietsbrug mooi te beleven vanaf het talud en de brug zelf, wat deze structuur ook een recreatieve waarde geeft. Fietsers en voetgangers met de sportvelden of scholen als bestemming kunnen door de ingreep veiliger hun bestemming bereiken. Daarnaast zorgen de voorgenomen ingrepen voor een betere en meer gestructureerde verkeerssituatie bij de sportvelden. Dit geldt met name bij grote drukte, zoals bij sportevenementen. De sportparklaan, nu nog een fietspad, wordt omgevormd naar een weg voor autoverkeer. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van het zwembad en de sportparken toe. Het toevoegen van een groot aantal parkeerplaatsen draagt hier ook aan bij.

Met de lokale verbindingsweg NO Hazerswoude-Dorp worden met name vanuit het noorden de sportvelden beter bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Bestemmingsverkeer hoeft niet langer door het dorp of over de Katjesweg te rijden. Het fietspad tussen de sporthal en sportvelden door blijft gelijk aan de referentiesituatie.

6. Boterpolder

De Boterpolder is zodanig gesitueerd ten opzichte van de voorgenomen ingreep dat negatieve effecten bij voorbaat kunnen worden uitgesloten.

7. Het Bentwoud

Met de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan is qua ruimtebeslag rekening gehouden in de recente ontwerpen van het Bentwoud. Het gebied van het Bentwoud waarop de ingreep is gesitueerd is momenteel een open gebied. Er zijn in deze strook geen andere functies of recreatieve elementen ontwikkeld en ook het aantal recreatieve routes is beperkt. Tevens geldt dat er een recreatieve passage wordt aangelegd over de Verlengde Bentwoudlaan. De impact van de aanleg van de ingreep op de functie van het Bentwoud is daarom beperkt. Ook wordt slechts de uiterste noordoostelijke hoek van het Bentwoud afgesneden. De functionaliteit van het Bentwoud als recreatieve eenheid komt zodoende niet in het geding. Het 'afgesneden gebied' in het noordoosten wordt echter wel minder aantrekkelijk als recreatief gebied vanwege het geringe formaat en de aanleg van het talud naar de recreatieve passage. Door dit talud wordt het gebied doorsneden wat de functionaliteit van het gebied verslechtert. Daarnaast worden een aantal aanwezige routes doorbroken. De huidige fietsroute over de Maaltocht en de route vanaf de sportvelden worden doorsneden. Laatstgenoemde is met name van belang voor de atletiekvereniging vanwege de ligging van een hardloopparcours in het Bentwoud. Ook

de ruiterroute wordt doorsneden. De huidige routes worden omgelegd over een langzaam verkeersbrug (recreatieve passage) welke geschikt is voor zowel fietsers als wandelaars/hardlopers als ruiters. De route langs de Maaltocht zal via een onderdoorgang worden gecontinueerd.

De ligging van de beoogde recreatieve passage is verder verwijderd van de huidige recreatieve routes. In de voorgenomen ingreep is de entree naar het Bentwoud bij de Karwei (aan de N455) onduidelijk en onlogisch. De entree is voorzien via de Sportlaan. Er is op dit punt geen duidelijke aanwijzing om hier het Bentwoud te kunnen betreden. Hiermee ontstaat het risico dat fietsers en voetgangers met het Bentwoud als bestemming de N455 in westelijke richting volgen en vervolgens via de rotonde oversteken naar het Bentwoud. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties. De vindbaarheid van de oversteekplaats is daarom erg van belang en daarmee is rekening gehouden bij het maken van wegontwerp.

Rust is een belangrijke kwaliteit van het Bentwoud. Aangenomen wordt dat de geluidsbelasting nabij de voorgenomen ingreep zal toenemen. Ook zal visuele verstoring plaatsvinden. Hierdoor zal de recreatieve waarde van het gebied afnemen. Overige recreatieve elementen worden door de voorgenomen ingrepen niet aangetast.

Grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan

Ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp-PIP. De aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan gaat ten koste van de eenheid van het Bentwoud. Ook worden een aantal recreatieve routes doorbroken. De grondwal leidt niet tot een verbetering van deze situatie. De aanleg van een grondwal beperkt namelijk zowel de geluidsbelasting als ook de visuele verstoring, en heeft daarom een beperkt positief effect op het aspect recreatie.

8. Bufferzone

Vanuit de huidige bufferzone lopen enkele routes naar het Bentwoud. Deze routes worden door de voorgenomen ingreep doorsneden. De meeste routes worden gecontinueerd met behulp van kunstwerken zoals bruggen en onderdoorgangen. Deze kunstwerken vormen echter een obstakel op de route. De hellingshoek en sociale veiligheid kunnen het comfort en karakter van de route aantasten. De onderdoorgang ter hoogte van de Maaltocht, op de grens van de bufferzone, is op het gebied van sociale toezicht een aandachtspunt. De onderdoorgang ligt op enige afstand van de bebouwde kom van Waddinxveen en Boskoop waardoor hier weinig tot geen sociale controle is. De locatie en verlaagde ligging vraagt om een open en licht ontwerp waarmee de sociale veiligheid gewaarborgd wordt. Het gaat hier om zien en gezien worden. Met de Sportlaan is een goede aansluiting met het Bentwoud verzekerd wat recreatieve routes ten goede komt.

9. Open polder 'Achterof'

Ten noorden van de Kleikade wordt een nieuw fietspad gerealiseerd. Dit fietspad loopt over de Kleikade en zal aansluiten op het reeds bestaande Schravenwildertpad. Zo ontstaat er een doorgaande fietsroute van Waddinxveen naar het Bentwoud. In de huidige situatie is hier geen fietspad of -route aanwezig waardoor dit een positieve ontwikkeling is. De huidige route wordt gedeeld met gemotoriseerd verkeer, waaronder landbouwverkeer. Het scheiden van langzaam en gemotoriseerd verkeer

vergroot de aantrekkelijkheid voor recreatief verkeer en het comfort voor de recreatieve fietser neemt hiermee toe. Daarnaast kan vanaf de Kleikade het open polderlandschap worden ervaren welke bijdraagt aan de recreatieve aantrekkingskracht van de route. Het fietspad over de Kleikade fungeert zodoende als uitzichtpunt over het gebied.

Door de voorgenomen ingreep wordt het wandelroutenetwerk over de Kleikade doorsneden. De wandelaars kunnen ook gebruik maken van de langzaam verkeersbrug over de coupure in de Kleikade waardoor het negatieve effect wordt gemitigeerd.

10. Reservegebied glastuinbouw en wonen

De voorgenomen ingreep draagt bij aan de verdere verstedelijking van dit gebied. In combinatie met de woningbouw neemt het landelijke karakter van het gebied verder af. De afwisseling tussen verschillende soorten landschappen, in dit geval tussen open polderlandschap en kassengebied kan als positief worden ervaren. Een verdere verstedelijking van dit deelgebied is dus niet per definitie een negatief effect. Het fietsroutenetwerk wordt door de voorgenomen ingreep doorsneden. Fietzers moeten de weg via een rotonde kruisen, wat de doorstroming voor fietsers niet bevordert. Hiermee neemt de aantrekkelijkheid van deze route af.

In het achtergrondrapport worden voorstellen gedaan om de negatieve effecten te mitigeren. Waar dat mogelijk is zijn deze voorstellen verwerkt in de definitieve wegontwerpen.

Compensatie aantasting recreatieve waarde Bentwoud

Het Bentwoud is in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) aangewezen als recreatiegebied rond de stad. Volgens de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 zijn in het Bentwoud geen nieuwe (ruimtelijke en niet-ruimtelijke) ontwikkelingen toegestaan die de wezenlijke kenmerken en waarden van dit gebied significant aantasten, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële andere mogelijkheden voorhanden zijn. In dat geval moet de schade zoveel mogelijk beperkt worden door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden. Dit wordt ook wel het nee, tenzij-regime genoemd.

Een 'groot openbaar belang' is een breed gedragen belang en niet uitsluitend of overwegend een particulier belang, een belang van kleinere groepen burgers of een kortetermijnbelang. In de Verordening Ruimte wordt onder een 'groot openbaar belang' in ieder geval verstaan de veiligheid, de drinkwatervoorziening, de plaatsing van installaties voor de opwekking van elektriciteit met behulp van wind-, water- en zonne-energie alsmede de plaatsing van installaties voor de opsporing, winning, opslag of het transport van olie en gas. Het is aan het bevoegd gezag om te beoordelen of een alternatief plan reëel is. In het algemeen geldt dat een alternatief plan reëel is als het uitvoerbaar is en de kosten, bestuurlijke lasten en uitvoeringslasten niet buitensporig veel groter zijn dan het oorspronkelijke plan.

Toetsing aan nee tenzij-regime.

Op 18 april 2018 hebben Provinciale Staten een uitvoeringsbesluit genomen waarbij de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan door het Bentwoud als voorkeursvariant is vastgesteld. Ten grondslag aan

de besluitvorming lag een zorgvuldig doorlopen traject waarbij de verschillend belangen zijn afgewogen. In geval van de Verlengde Bentwoudlaan is sprake van een groot openbaar belang voor de lange termijn.

Het feit dat er een mogelijkheid bestond dat het Bentwoud zou worden doorkruist door infrastructuur was tijdens het ontwikkelen van het Bentwoud al inzichtelijk. Bij het opstellen van de samenwerkingsovereenkomst ten behoeve van de inrichting van het Bentwoud tussen de gemeenten Waddinxveen en provincie is hiermee rekening gehouden. Om het eventuele verlies aan recreatie ten gevolge van de weg te compenseren is in de samenwerkingsovereenkomst een waarborg opgenomen dat het compensatie beginsel van toepassing is (artikel 6 Samenwerkingsovereenkomst Waddinxveen)^{7,8}.

Kenmerken van het gebied

De Verlengde Bentwoudlaan doorkruist het Bentwoud. Conform het compensatiebeleid moet zowel het oppervlak als het kwaliteitsverlies worden gecompenseerd.

Voor het berekenen van het te compenseren oppervlak in het Bentwoud is uitgegaan van de feitelijke weg met berm. De taluds zijn niet meegenomen. Deze te compenseren oppervlakte is 4,13 ha. In de compensatieregeling moet die oppervlakte, indien het al ontwikkeld is bij compensatie met een kwaliteitstoeslag worden vermeerderd. Het gebied waar de Verlengde Bentwoudlaan wordt aangelegd, is een strook in het Bentwoud die nog niet is ingericht. Daarom hoeft alleen de oppervlakte voor de weg te worden gecompenseerd.

Wat betreft het kwaliteitsverlies is er een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting in het Bentwoud na aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan. Dit onderzoek is als bijlage 22 bij deze toelichting gevoegd⁹. Voor kwaliteitsverlies wordt aangesloten bij de zone die een geluidbelasting heeft van meer dan 50dB. In het deel van het Bentwoud dat grenst aan de Hoogeveenseweg is al een zone die de 50dB grens overschrijdt. De geluidscontour van de Hoogeveenseweg kan buiten beschouwing worden gelaten. Voor de geluidcompensatie is de 50 dB contour van belang die langs de Verlengde Bentwoudlaan in het Bentwoud ligt. In het akoestisch onderzoek is deze contour gevisualiseerd (oranje).

Mitigatie

Voordat gecompenseerd kan gaan worden moeten onderzocht worden of mitigerende maatregelen mogelijk zijn. De volgende mitigerende maatregelen zijn mogelijk en worden gerealiseerd:

- Op het deel van de Verlengde Bentwoudlaan dat in het Bentwoud ligt wordt stiller asfalt aangelegd dan het reguliere asfalt. Hierdoor is de 50 dB contour kleiner dan wanneer regulier asfalt zou worden aangelegd.

⁷ Samenwerkingsovereenkomst Bentwoud Waddinxveen (april 2010)

⁸ Samenwerkingsovereenkomst provincie Zuid-Holland en Staatsbosbeheer voor het beheer het onderhoud en de doorontwikkeling van het Bentwoud (17 februari 2015)

⁹ Na het uitvoeren van dit onderzoek is besloten om een grondwal aan te leggen om hier de ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Deze zorgt ook voor een positief effect als het gaat om geluid (zie ook paragraaf 7.3.1). Er is sprake van een afname van het geluid in het Bentwoud vanwege de weg. Besloten is om het akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting in het Bentwoud niet aan te passen ondanks dit gegeven. Dus in feite wordt er nu meer gecompenseerd vanwege het geluid van de weg dan strikt noodzakelijk is.

- Aan de oostzijde van de Verlengde Bentwoudlaan komt een talud te liggen dat zorg draagt dat de recreatieve passage kan worden bereikt maar heeft tevens een geluid- en licht afschermdende werking. Hierdoor is de geluidsbelasting ten gevolge van de weg in het oostelijk deel van het Bentwoud beperkt en dus het kwaliteitsverlies ten gevolge van de weg.

Oppervlakte compensatie

Vanuit het compensatie beginsel zoals beschreven in de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap, heeft het de voorkeur om eerst uit te gaan of in of nabij het gebied, gecompenseerd kan worden in het toevoegen van oppervlakte. Hierbij zou het oppervlakte dat verloren gaat ten gevolge van aanleg van de weg gecompenseerd moeten worden door toevoegen van recreatieoppervlakte in de directe omgeving. Conform artikel 5 lid 6 van de beleidsregels mag areaal verlies gecompenseerd door niet gerealiseerde NNN aan te leggen. Het totale oppervlakte van de weg bedraagt 4,13 ha. De oppervlakte van de ecologische verbindingszone over de Kleikade (verminderd met het fietspad) is 4,45 ha. Het fietspad wordt bij deze compensatie niet meegenomen in de recreatie berekening, omdat het fietspad wordt medegefinancierd door het programma fiets en het geen projectfinanciering betreft. Door het fietspad met ecologische verbindingszone te realiseren wordt het verlies aan oppervlakte gecompenseerd.

Kwaliteit compensatie

Het verlies aan kwaliteit van het Bentwoud ten gevolge van het geluid van de weg moet gecompenseerd worden. In het plan zijn een aantal maatregelen opgenomen die de oorspronkelijk routes die door de Verlengde Bentwoudlaan worden doorsneden herstellen. Naast deze maatregelen zijn er ook maatregelen in het huidige plan opgenomen die de recreatieve kwaliteiten van het gebied een kwaliteitsimpuls geven.

In het plan N207 Zuid wordt naast de aanleg van wegen ook nieuwe recreatieve elementen toegevoegd aan de omgeving van het Bentwoud, namelijk:

- a. Parkeerplaats voor een toekomst RCP¹⁰.
- b. Ontsluitingsweg naar parkeerterrein RCP¹¹.
- c. Een ecologische verbindingszone langs de Bentwoudlaan (3,3 ha).
- d. Een fietspad en ecologische verbindingszone langs de Kleikade (EVZ = 4,45 ha).
- e. Natuurvriendelijk oever Maaltocht.
- f. Fietspad langs maaltocht inclusief bak (0,27 ha).

Ad a) en b) De parkeerplaats en ontsluitingsweg voor een toekomst RCP geven een kwaliteitsimpuls aan de recreatieve mogelijkheden die het gebied biedt. Deze maatregelen worden in het kader van het project N207 Zuid uitgevoerd.

Ad c) De ecologische verbindingszone langs de Bentwoudlaan (maatregel c) kan niet worden ingezet om recreatie te compenseren omdat deze maatregel al wordt ingezet binnen het plan. In het plan

¹⁰ Deze voorziening ligt in het Bentwoud en kan in oppervlakte niet worden meegenomen voor de compensatie van oppervlakte.

¹¹ Deze voorziening ligt in het Bentwoud en kan in oppervlakte niet worden meegenomen voor de compensatie van oppervlakte. Deze voorzieningen geeft een impuls aan de recreatieve kwaliteiten.

doorsnijdt de Bentwoudlaan de beleidsmatige NNN Deze moet gecompenseerd worden en hiervoor wordt de ecologische verbindingzone langs de Bentwoudlaan gebruikt.

Ad d) Het fietspad en de ecologische verbindingzone langs de Kleikade (maatregel d) wordt binnen het plan gerealiseerd. Deze recreatieve voorzieningen zijn qua oppervlakte groter dan het verharde oppervlakte dat wordt gerealiseerd in het Bentwoud. Deze maatregel wordt ingezet om het verlies aan recreatiecompensatie elders terug te brengen.

Ad e) en f) De Natuurvriendelijk oever langs de Maaltocht, met fietspad inclusief voorziening onder de eerst tocht is een maatregel die in het plan is opgenomen en voorziet in een extra fietsverbinding naar het Bentwoud en geeft daarmee een kwaliteitsimpuls.

Bovenstaande maatregelen a, b, e en f geven een kwaliteitsimpuls aan het gebied die dienen als compensatie om de geluidsoverlast in het Bentwoud. Naast de hierboven genoemde effecten leidt de weg ook tot een versnippering van het Bentwoud. De oostzijde van het Bentwoud wordt afgesneden van het overig deel van het Bentwoud. Om dit effect te verminderen is in het Landschapsplan aandacht besteed om de verbinding tussen de twee delen te herstellen en verbeteren (zie bijlage 2 bij deze toelichting vanaf pagina 35)

De maatregelen zijn in te delen voor langzaam verkeer gebruikers zoals de fietsers, wandelaars en ruiters (1) en de autobezitters die met de auto naar het Bentwoud gaan om te recreëren (2).

Ad 1) In het landschapsplan staan de verschillende elementen beschreven die ervoor zorgdragen dat de entree van het Bentwoud niet alleen hersteld wordt ten opzichte van de huidige situatie maar ook in kwaliteit toeneemt. In de huidige situatie ligt er gravelpad dat door fietser, wandelaars, leden van atletiekvereniging en ruiters wordt gebruikt. In de toekomstige situatie worden de entree voor langzaam verkeer deelnemers vanuit Boskoop aangelegd. Hierdoor kan deze doelgroep op een kwalitatief beter manier dan nu het Bentwoud aan de Oostzijde betreden en gebruiken. Het huidige fietspad dat vanaf het Noordeinde naar het Bentwoud loopt zal ook op de nieuwe langzaam verkeer infrastructuur in de oostzijde van het Bentwoud aansluiten. In de huidige situatie ligt er een voetpad langs de Maaltocht. Hier wordt een fietsverbinding aangelegd.

Ad 2) Vanuit de auto kan het Bentwoud al beleefd worden zodra men het deel Verlengde Bentwoudlaan in het Bentwoud betreedt. Door de afslag aan de rotonde in het Bentwoudlaan kan de automobilist naar het parkeerterrein rijden en daar z'n auto parkeren. Deze voorzieningen geven een kwaliteitsimpuls aan het Bentwoud. In het landschapsplan wordt dit ondergebracht bij de entree Bentwoud (= maatregel a en b) toegevoegd.

De versnippering ten gevolge van de weg wordt gecompenseerd door een entree bij de Sportlaan te realiseren, de aanplant van het grondgebied aan de oostzijde van het Bentwoud te laten aansluiten op het Bentwoud en een recreatieve passage te plaatsen die dienstdoet als entree naar het Bentwoud.

Toetsing van kwaliteitsimpuls

Om inzicht te krijgen in de compensatie voor het aspect geluid moet het oppervlakte worden bepaald waar de geluidsbelasting in het Bentwoud, tgv de nieuwe weg hoger is dan 50dB. Hierbij is al rekening gehouden met een mitigerende maatregel dat er stiller dan regulier asfalt kom te liggen. In bijlage 22 zijn geluid berekeningen opgenomen. Het te compenseren oppervlak is 15,77 hectare. Er is gerekend met een stil asfalt type SMA NL8 G¹²⁺.

Langs de Hoogeveenseweg ligt een contour waar de geluidsbelasting hoger is dan 50 dB (geel) deze zone hoeft niet gecompenseerd te worden ten gevolge van de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan. Het gebied dat buiten het recreatiegebied Bentwoud valt (ten oosten van de Eerste Tocht welke is gelegen nabij de Verlengde Bentwoudlaan) hoeft in het kader van de compensatie ook niet te worden meegerekend voor de compensatie opgave.

Het recreatieverlies ten gevolge van geluid betreft een oppervlakte van 15,77 hectare.

In dit project zal geen geld worden gestort in een compensatiefonds. Maar om aan te tonen dat er voldoende kwaliteit aan het gebied wordt toegevoegd ten gevolge van de kwaliteitsvermindering is berekend welk geldbedrag het gebied met een belasting van meer dan 50dB vertegenwoordigd en zijn de kosten van maatregelen die een kwaliteitsimpuls geven in beeld gebracht. De investering en aanlegkosten van de parkeerplaats én ontsluiting t.b.v. RCP, fietspad langs de maaltocht en de meerkosten van de recreatieve passage zijn hoger dan het te compenseren bedrag voor de kwaliteitsimpuls. Op deze wijze is de kwalitatieve onderbouwing ook kwantitatief onderbouwd.

Conclusie

De aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan door het Bentwoud moet worden gecompenseerd. De aanleg van de weg met berm zelf (omvattende 4,13 ha) wordt gecompenseerd door in de directe omgeving minimaal dezelfde hoeveelheid oppervlakte aan recreatie toe te voegen (fietspad en EVZ Kleikade 4,45 ha). Het verlies van kwaliteit van recreatie en versnippering wordt gecompenseerd door extra recreatieve kwaliteit aan het gebied toe te voegen en de verbinding tussen de delen te optimaliseren.

7.4.6 Ruimtegebruik

In het kader van het MER is onderzoek naar de effecten van het plan op het ruimtegebruik uitgevoerd. Het achtergrondrapport Recreatie en Ruimtegebruik is als bijlage 14 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport Recreatie en Ruimtegebruik zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage 'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat' opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect ruimtegebruik.

¹² Dit is slechts een voorbeeld, het te gebruiken asfalt moet minimaal vergelijkbare of beter geluidsreductie hebben

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* in bijlage 26 en onderstaand.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

Het project N207 Zuid leidt logischerwijs tot een ruimtebeslag. De realisatie van de ingreep leidt zodoende tot negatieve effecten op ruimtegebruik. Lichte negatieve effecten ontstaan op locaties waar een aantal vierkante meters wel onder het ruimtebeslag van het project valt, maar de functionaliteit blijft behouden of na aanleg wordt hersteld. Zwaardere negatieve effecten ontstaan daar waar bebouwing geamoveerd moet worden of waar percelen hun functionaliteit verliezen.

De effecten zijn onderzocht op ruimtebeslag en bestaande functies:

- Ruimtebeslag in m²;
- Te amoveren opstallen:
 - Aantal te amoveren opstallen;
 - Kwalitatieve waarde.

Op het gebied van ruimtegebruik scoren zowel de zuidwestelijke als de noordoostelijke lokale verbindingsweg een licht negatief effect als gevolg van het ruimtebeslag. Om de effecten van het project N207 Zuid te onderzoeken is het plangebied opgedeeld in deelgebieden, zie figuur 7.9 in paragraaf 7.4.4. Navolgend worden per gebied de effecten op de recreatieve waarden beschreven.

Het ruimtebeslag van de voorgenomen ingrepen is als volgt:

- Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan, Verlengde Beethovenlaan en N209 exclusief verbindingswegen: 243.000 m²;
- Lokale verbindingsweg NO Hazerswoude-Dorp: 3.700 m²;
- Lokale verbindingsweg ZW Hazerswoude-Dorp: 31.500 m².

1. Hazerswoude-Dorp

Het plan voorziet in verbreding van de N209 die in noord-zuid richting door het dorp loopt. De verbreding vergt wat extra ruimtebeslag in de dorpskern, voornamelijk van de parkeerplaatsen bij de winkels. Dit is een negatief effect voor Hazerswoude-Dorp. Er bevinden zich geen te amoveren opstallen in het deelgebied.

2. Open polder "Hazerswoudsche Droogmakerij NW"

Alle voorgenomen ingrepen vinden buiten het Open polder "Hazerswoudsche Droogmakerij NW" plaats.

3. Open polder “Hazerswoudsche Droogmakerij ZW”

De rotonde Weidelanden wordt iets naar het zuiden verlegd, dit leidt tot een kleine toename van de totale (netto) ruimtebeslag.

Lokale verbindingsweg ZW Hazerswoude-Dorp.

De te realiseren lokale verbindingsweg ZW Hazerswoude-Dorp levert een nieuwe route op om Hazerswoude-Dorp te bereiken. De nieuwe verbindingsweg met een verhoogde berm met bomenrij ten noordoosten leidt tot een ruimtebeslag van 31.500 m². Voor deze ingreep worden de randen van de agrarische percelen gebruikt. Hierdoor ontstaat een afname in het landbouwareaal. De percelen blijven goed bruikbaar. Voor de voorgenomen ingreep dient 1 gebouw te worden geamoveerd. Dit gebouw is een schuur van een boerenbedrijf.

4. Open polder “Hazerswoudsche Droogmakerij ZO”

Alle voorgenomen ingrepen vinden buiten het Open polder “Hazerswoudsche Droogmakerij ZO” plaats.

5. Geer- en Buurtpolder

De voorgenomen maatregel heeft een groot ruimtegebruik voor infrastructuur, grond- en kunstwerken. De agrarische percelen worden verkleind. Ten noorden van het talud voor de fietsers blijven de percelen bewaard en functioneel. Er is zodoende een verlies aan landbouwareaal. Ten zuiden van de lokale verbindingsweg is door de gemeente een ontwikkelingslocatie voorzien.

De voormalige brandweerkazerne van Hazerswoude-Dorp dient voor de voorgenomen ingreep te worden geamoveerd. Deze ruimte is noodzakelijk voor de taluds van de N209.

Het ruimtebeslag van de lokale verbindingsweg NO Hazerswoude-Dorp bedraagt 3.700 m². De ingreep stopt bij de parkeerplaats bij de sporthal en wordt niet doorgetrokken.

Ook loopt een klein deel van de nieuwe verbindingsweg over het schoolplein van de naastgelegen school. Aan de westzijde van de school zal een nieuw plein worden aangelegd met ruimte voor extra stalling van fietsen. Hiertoe dient de geldende bestemming te worden aangepast. De gemeente Alphen aan den Rijn is hier nog over in overleg met de betreffende school en stelt hiervoor een separaat bestemmingsplan vast in dezelfde periode als het dit PIP wordt vastgesteld door Provinciale Staten.

6. Boterpolder

De Boterpolder is zodanig gesitueerd ten opzichte van de voorgenomen ingreep dat negatieve effecten bij voorbaat kunnen worden uitgesloten.

7. Het Bentwoud

De voorgenomen ingreep heeft een ruimtebeslag op het recreatiegebied Bentwoud. Ook de recreatieve passage heeft een ruimtebeslag. Echter, er is in de ontwerpen van het Bentwoud rekening gehouden met deze ingreep door ruimte te reserveren voor de weg. Hiervoor is ook het bestemmingsplan Bentwoud in 2015 vastgesteld. Hierin is de weg al als zodanig bestemd. Er is hier dus geen sprake van een negatief ruimtebeslag aangezien de reservering deel uitmaakt van de referentiesituatie. De nieuwe recreatieve passage heeft echter wel een aanzienlijk ruimtebeslag. Aan beide zijden

dient een talud te worden gerealiseerd. De aangebrachte beplanting van het Bentwoud moet hiervoor wijken, wat wordt gezien als een negatief effect.

Grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan

Ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. De Verlengde Bentwoudlaan heeft een groot ruimtebeslag op het Bentwoud. Hoewel het ruimtebeslag van de grondwal relatief gezien beperkt is, neemt het in absolute oppervlakte toe. De grondwal heeft een beperkt negatief effect op het aspect ruimtegebruik.

8. Bufferzone

De ruimte die wordt gebruikt voor de ingreep is agrarisch gebied wat grenst aan de Eerste Tocht welke is gelegen nabij de Verlengde Bentwoudlaan. De ingreep is gesitueerd direct naast deze tocht. Zodoende worden de agrarische gebieden niet doorsneden, enkel verkleind. Er is een klein verlies aan landbouwareaal. Boeren ondervinden hinder van de ingreep, gezien landbouwvoertuigen om moeten rijden om de percelen ten westen van de weg te bereiken. Deze percelen worden zodoende minder goed werkbaar. Om dit te effect deels te mitigeren is in de ingreep een parallelweg en een boerenpad voor landbouwverkeer voorzien. Dit neemt niet weg dat de situatie verslechterd ten opzichte van de referentiesituatie.

In dit deelgebied dient een opstal aan het Noordeinde te worden geamoveerd. Dit betreft bebouwing aan het historische lint van Waddinxveen.

9. Open polder 'Achterof'

Ten noorden van de Kleikade wordt een nieuw fietspad gerealiseerd. Daarnaast vallen de parallelweg en boerenpad voor landbouwverkeer binnen dit deelgebied. De negatieve effecten ten aanzien van de reistijd van boeren naar hun land is besproken in deelgebied 8. Daarnaast zijn deze parallelweg en boerenpad gesitueerd op agrarische percelen, waardoor het agrarisch areaal verder verkleint. De gebieden blijven, naast de verlengde reistijd naar de percelen, goed bruikbaar voor agrarische doeleinden. Er bevinden zich in dit deelgebied geen te amoveren opstallen.

10. Reservegebied glastuinbouw en wonen

Het ruimtebeslag in dit deelgebied vindt plaats op agrarische grond. De voorgenomen ingreep doorsnijdt meerdere agrarische percelen die daardoor moeilijker functioneren en waardoor het agrarisch areaal afneemt. Er bevinden zich in dit deelgebied geen te amoveren opstallen.

In het achtergrondrapport worden voorstellen gedaan om de negatieve effecten te mitigeren. Waar dat mogelijk is zijn deze voorstellen verwerkt in de definitieve wegontwerpen.

7.4.7 Natuur

In het kader van het MER is onderzoek naar de effecten van het plan op natuurwaarden uitgevoerd. Het achtergrondrapport Natuur is als bijlage 15 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport Natuur zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage

'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat' opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect natuur.

Het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is de effectbeoordeling van deze variant overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* in bijlage 26 en onderstaand.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

Natuur is beoordeeld op de volgende aspecten: Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland, Ecologische verbindingszone, belangrijke weidevogelgebieden, gemeentelijke groenstructuurplannen, beschermde soorten en te kappen bomen.

In het achtergrondrapport Natuur zijn de effecten van het project N207 Zuid voor het aspect beschermde soorten besproken ten opzichte van de referentiesituatie. Als onderdeel van dit achtergrondrapport zijn diverse ecologische onderzoeken uitgevoerd en opgenomen als bijlage bij het achtergrondrapport Natuur. Doordat de ecologische onderzoeken op verschillende momenten in de loop van de jaren zijn uitgevoerd, verschillende wijzigingen in het ontwerp zijn aangebracht en sommige onderzoeken inmiddels verouderd zijn en actualisaties en vervolgonderzoeken uitgevoerd. Deze nieuwe natuuronderzoeken zijn gebundeld opgenomen in bijlage 33.

- *Bijlage 33A Quickscan ecologie N207*: Er is een nieuwe quickscan uitgevoerd voor het gehele plangebied, om zo een ijkmoment te hebben. De quickscan ecologie N207 dateert van maart 2023 en is opgenomen als bijlage 33A.
- *Bijlage 33B Nader ecologisch onderzoek N207*: Uit de nieuwe quickscan zijn potenties voor bepaalde beschermde soorten gekomen waarnaar nader ecologisch onderzoek benodigd was. Het nader onderzoek ecologie N207 dateert van december 2023 en is opgenomen als bijlage 33B. Onderstaand zijn de conclusies uit deze nieuwe/geactualiseerde onderzoeken opgenomen.

Effecten

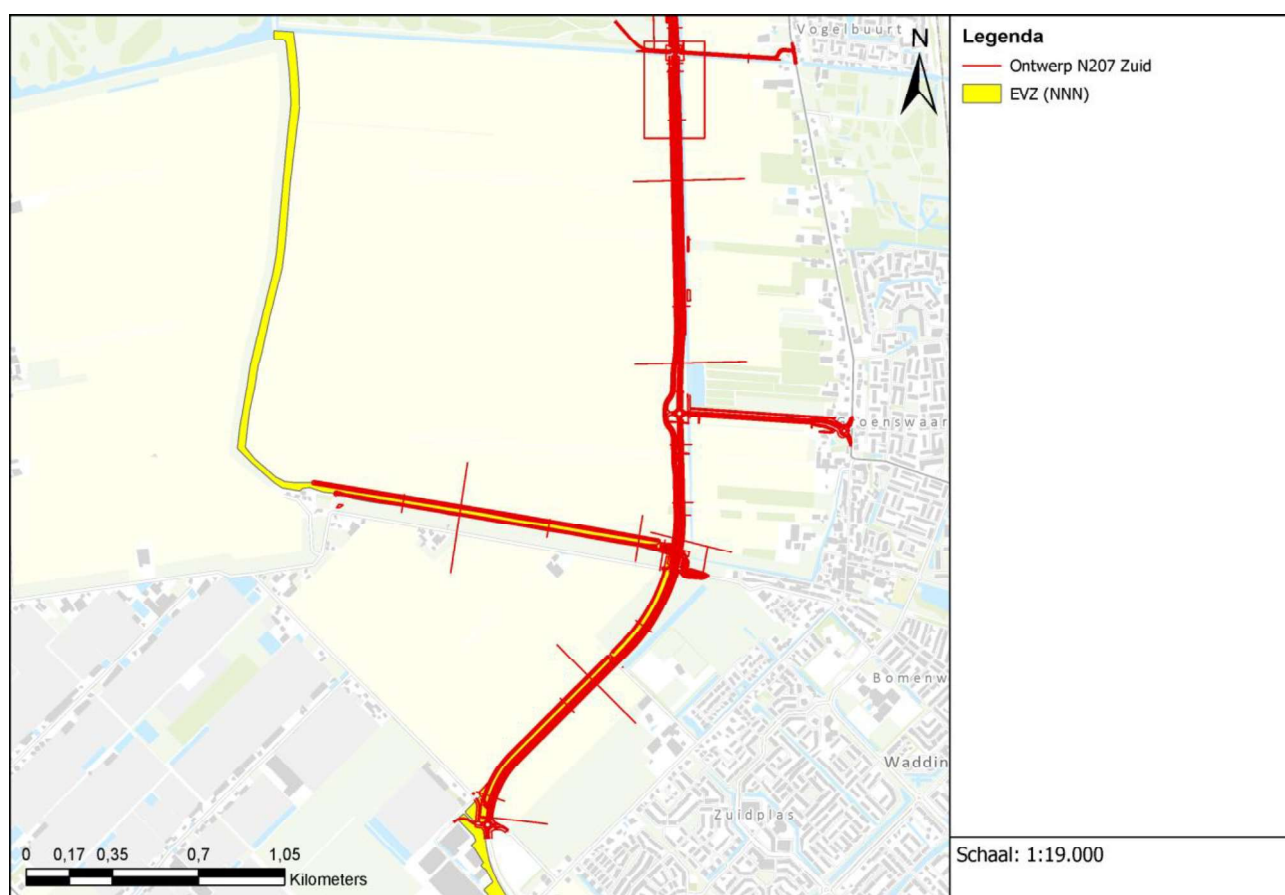
Natura2000

Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden door fysiek ruimtebeslag en verstoring door licht kunnen worden uitgesloten. De afstand tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied De Wilck is daarvoor te groot (2,3 km).

Als het gaat om stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden wordt verwezen naar paragraaf 7.4.11. *Natuurnetwerk Nederland (NNN)*

Voor het aspect Natuurnetwerk Nederland (NNN) scoren de criteria fysiek ruimtebeslag, barrièrewerking, licht, geluid en stikstofdepositie negatief ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkelingen 2035). Er is geen sprake van lokale effecten in het NNN als gevolg van verdroging.

Met de realisatie van het project N207 Zuid vindt fysiek ruimtebeslag plaats op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) ter hoogte van de beoogde Bentwoudlaan te Waddinxveen. Ter hoogte van de Bentwoudlaan en de kruising met de Kleikade liggen NNN-gebieden, hier is een ecologische verbindingzone (EVZ) voorzien. In figuur 7.10 is de ligging van het NNN ten opzichte van de Bentwoudlaan weergegeven. De EVZ is nog niet aangelegd. Uitgaande van de huidige geplande ligging van de EVZ als onderdeel van het NNN, zal sprake zijn van een fysiek ruimtebeslag van 3,52 ha. Als gevolg van het fysiek ruimtebeslag worden de potentiële wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN aangetast en gaat een deel van het NNN verloren. Ruimtelijke compensatie is mogelijk in de directe omgeving van het plangebied N207 Zuid.



Figuur 7.10 Ligging NNN (bron: natuuronderzoek)

In de directe omgeving van de overige delen van het plangebied N207 Zuid liggen geen gebieden die onderdeel uitmaken van het NNN. Ter hoogte van de N209 in Hazerswoude-Dorp en de gemeentelijke ontsluitingswegen in het zuidwesten en noordoosten van Hazerswoude-Dorp zijn wel gebieden aanwezig die onderdeel uitmaken van de NNN. Er is echter geen sprake van fysiek ruimtebeslag. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op een afstand van tenminste 600 m van de N209 in Hazerswoude-Dorp en de gemeentelijke ontsluitingsweg in het noordoosten van Hazerswoude-Dorp.

Lokale effecten als gevolg van fysiek ruimtebeslag, barrièrewerking, licht, geluid en stikstofdepositie worden verwacht in het deelgebied van de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan. Ter hoogte van de Kleikade in Waddinxveen kruist de geplande Bentwoudlaan een NNN-gebied dat onderdeel uitmaakt van een nog aan te leggen ecologische verbindingszone. In de overige delen van het plangebied worden lokale effecten als gevolg van fysiek ruimtebeslag, barrièrewerking, licht, geluid en stikstofdepositie niet verwacht. In geen van de deelgebieden van het plangebied N207 Zuid worden lokale effecten verwacht die leiden tot verdroging in het NNN.

Ecologische verbindingszone (EVZ)

Ter hoogte van de Bentwoudlaan en de kruising met de Kleikade doorsnijdt de N207 Zuid een EVZ. Hierdoor treedt er barrièrewerking op voor de doelsoorten waarvoor de verbindingszone is aangewezen wat een negatief effect op deze zone heeft. Voor een aantal soorten wordt de N207 Zuid onoverbrugbaar. Door het nemen van maatregelen worden deze effecten gemitigeerd. Zo kunnen faunapassages worden gerealiseerd en kan de EVZ versneld worden aangelegd.

Belangrijke weidevogelgebieden

Het dichtstbijzijnde belangrijk weidevogelgebied ligt op een afstand van 200 meter van Hazerswoude-Dorp. De overige deelgebieden van het project N207 Zuid liggen op grotere afstand van belangrijke weidevogelgebieden. Alleen voor het criterium geluid is er sprake van een zeer beperkt negatief effect. Ter hoogte van Hazerswoude-Dorp en de ontsluitingsweg in het noordoosten is er sprake van een beperkte toename aan geluidbelasting (kleiner dan 1 dB(A)).

Gemeentelijke groenstructuurplannen

De gemeente Waddinxveen wil de ruimtelijke relatie tussen het Bentwoud en Gouwebos versterken.

Het deelgebied Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan ligt geheel in de gemeente Waddinxveen. Vanuit de gemeente Waddinxveen is een globaal groenstructuurplan opgesteld en opgenomen in de Structuurvisie Waddinxveen 2030. De gemeente is voornemens om ten oosten van het deelgebied te investeren in een groenblauwe zone en ten westen van het noordelijke deel van het deelgebied te investeren in natuurwaarden in het Bentwoud. Met de aanleg van de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan is geen sprake van ruimtebeslag op deze gebieden. De aanleg van de weg leidt echter wel tot een afname in de ruimtelijke relatie tussen het Bentwoud en het Gouwebos. Echter zijn er ook mogelijkheden voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door het gebied rondom de N207 Zuid in te richten met groen en water. Er is dus sprake van een beperkt negatief effect.

De N209 Hazerswoude-Dorp en de gemeentelijke ontsluitingswegen in het noordoosten en zuidwesten van Hazerswoude-Dorp liggen in de gemeente Alphen aan den Rijn. Vanuit de gemeente Alphen aan den Rijn zijn voor Hazerswoude-Dorp geen concrete plannen ten aanzien van het behoud of verbetering van de groenstructuur. Met de aanleg van de N209 en ontsluitingswegen wordt geen aantasting op een gemeentelijk groenstructuurplan van Alphen aan den Rijn verwacht.

Beschermde soorten

Uit de Quicksan ecologie N207 (d.d. 6 maart 2023), opgenomen als bijlage 33A is gebleken dat binnen het plangebied biotoop is aangetroffen die geschikt is voor beschermde soorten (Wnb) waarvoor geen algemene vrijstelling geldt. Het gaat om soorten uit de volgende soortgroepen: algemene broedvogels, vogels met jaarrond beschermde nesten, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, amfibieën, vissen en ongewervelden. Voor de volledige effecten op deze beschermde soorten wordt verwezen naar bijlage 33A.

Te kappen bomen

Ten behoeve van het project N207 Zuid is een boominventarisatie uitgevoerd. Uit de boominventarisatie is naar voren gekomen dat geen bomen hoeven te worden gekapt ter hoogte van de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan. De meeste bomen dienen te worden gekapt in het deelgebied Hazerswoude-Dorp, geen van de te kappen bomen is opgenomen op de beschermde bomenlijst van de Gemeente Alphen aan den Rijn.

Mitigerende maatregelen

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Ter hoogte van de Kleikade wordt een NNN-gebied doorsneden. Negatieve effecten door verstoring door licht in de aanlegfase kunnen worden voorkomen door te werken tussen zonsopgang en zonsondergang. Indien dit niet mogelijk is dient gebruik gemaakt te worden van gerichte verlichting, waarbij omliggende beplanting en watergangen onverlicht blijven.

Ter hoogte van de NNN-gebieden nabij de Kleikade is de parallelweg aanwezig. Langs deze parallelweg wordt naar alle waarschijnlijkheid verlichting geplaatst. Ook wordt mogelijk verlichting geplaatst ter hoogte van de fietsbrug. Negatieve effecten in de gebruiksfase kunnen worden gemitigeerd door zo min mogelijk verlichting toe te passen. Daarnaast dient gebruik gemaakt te worden van gerichte verlichting waarbij omliggende beplanting en watergangen onverlicht blijven.

Verstoring door geluid in de aanlegfase ter hoogte van het NNN-gebied ter hoogte van de Kleikade kan worden gemitigeerd door gebruik te maken van geluidsarme werkwijze. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan geluidsarm trillen van damwanden. Toename van geluidsbelasting in de gebruiksfase kan gemitigeerd worden door het gebruik van geluidsarm asfalt.

Ecologische verbindingszone (EVZ)

De barrièrewerking ter hoogte van de EVZ ter hoogte van de Kleikade kan worden gemitigeerd door het aanleggen van faunapassages. Daarnaast wordt de EVZ versneld gerealiseerd als onderdeel van dit inpassingsplan. De EVZ 'Krimpenerwaard – Bentwoud' heeft namelijk prioritering 3 gekregen. Dat betekent dat het realiseren van deze EVZ niet de hoogste prioriteit heeft. Door de EVZ als onderdeel mee te nemen van dit inpassingsplan, wordt deze EVZ versneld aangelegd. Hierdoor kunnen soorten, waarvoor deze EVZ wordt aangelegd, eerder profiteren van deze verbinding. Hiermee wordt bijgedragen aan een verbinding tussen de Krimpenerwaard en het Bentwoud.

Belangrijke weidevogelgebieden

Ter hoogte van belangrijke weidevogelgebieden is er sprake van een beperkt negatief effect door de toename door geluid. Omdat het gaat om een beperkte toename kleiner dan 1 dB(A) zijn mitigerende maatregelen niet noodzakelijk.

Gemeentelijke groenstructuurplannen

De N207 Zuid heeft een beperkt negatief effect op de ruimtelijke relatie tussen het Bentwoud en het Gouwebos. In overleg met de gemeente Waddinxveen dient bepaalt te worden of en hoe dit effect gemitigeerd dient te worden.

Beschermde soorten

Uit de Quickscan ecologie N207 (d.d. 6 maart 2023), opgenomen als bijlage 33A volgt een aantal maatregelen. Dit betreft ook maatregelen vanuit de algemene zorgplicht.

- *Algemene broedvogels:* Om effecten op broedende vogels te voorkomen dienen werkzaamheden, waarbij beplanting wordt verwijderd of aan oevers wordt gewerkt buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Voor het broedseizoen geldt geen vaste periode. Het verschilt per soort. Veel vogelsoorten broeden ongeveer tussen 15 maart en 15 juli. Indien werken buiten het broedseizoen niet mogelijk is, moet voorafgaand aan de werkzaamheden door een ter zake kundige op het gebied van broedvogels worden gecontroleerd of broedende vogels aanwezig zijn. Dit geldt ook voor de periode vlak voor of na het broedseizoen, het gaat om een broedgeval ongeacht de datum. Indien effecten op broedende vogels niet kunnen worden uitgesloten mag er niet gewerkt worden.
- *Vogels met jaarrond beschermde nesten:* In het kader van het voorzorgsprincipe wordt geadviseerd om zo min mogelijk ruimtebeslag op braamstruwelen in het plangebied (leefgebied huis-mus) plaats te laten vinden.
- *Grondgebonden zoogdieren & Amfibieën:* Om effecten op algemeen beschermde kleine grondgebonden zoogdieren en amfibieën zoveel mogelijk te beperken dienen werkzaamheden waarbij vegetatie wordt verwijderd van één kant te worden uitgevoerd, zodat aanwezige dieren de kans krijgen om zich te verplaatsen. Deze maatregel valt onder de zorgplicht (artikel 1.11 Wnb).
- *Vleermuizen foerageergebied, vliegroutes en verblijfplaatsen:* Om mogelijke indirecte effecten als verstoring door licht op naast gelegen foerageergebied, verblijfplaatsen en vliegroutes te voorkomen dient gewerkt te worden tussen zonsopgang en zonsondergang. Indien toch gebruik moet worden gemaakt van kunstlicht, dient gebruik te worden gemaakt van gerichte verlichting. Hierbij dient lichtval op bomen, water, en gebouwen in de omgeving te worden vermeden om verstoring te voorkomen. Daarnaast mogen er tussen zonsondergang en zonsopkomst geen obstructies in het water worden gelegd voor dieren die het water volgen als vliegroute.
- *Amfibieën:* Er wordt aanbevolen om te voorkomen dat er ondiepe poelen ontstaan tijdens werkzaamheden die mogelijk plaatsvinden in de actieve periode van rugstreeppad (april-oktober). Poelen kunnen functioneren als tijdelijk geschikt voortplantingswater. Wanneer deze door rugstreeppad in gebruik worden genomen, dienen werkzaamheden tijdelijk stilgelegd te worden. Rugstreeppad kan tot ongeveer 5 kilometer afleggen op zoek naar nieuw leefgebied en is bekend uit de omgeving.
- *Amfibieën & Vissen:* Om effecten op algemeen beschermde amfibieën en op vissen zoveel mogelijk te beperken dient het dempen van water richting één kant te worden uitgevoerd zodat aanwezige dieren de kans krijgen om zich te verplaatsen. Deze maatregel valt onder de zorgplicht (artikel 1.11 Wnb).

Compenserende maatregelen

Natura2000

In de passende beoordeling (zie ook paragraaf 7.4.11) is onderzocht of de extra stikstofdepositiebijdrage als gevolg van de ontwikkeling kan leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden. Deze beoordeling is voor ieder van de habitats uitgevoerd, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstelling van deze habitats. In de passende beoordeling is het volgende geconcludeerd. Als intern salderen wordt toegepast in de voortoets, dan kan uitgesloten worden dat het plan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Als de opgeleverde stikstofruimte vanwege intern salderen volledig wordt gebruikt als mitigerende maatregel in de passende beoordeling, dan is de zekerheid verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Dat is eveneens het geval als intern salderen gedeeltelijk (voor 70%) wordt ingezet als mitigerende maatregel in de passende beoordeling.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het NNN-gebied waar ruimtebeslag optreedt ligt ter hoogte van de Kleikade. Deze wordt ingericht als EVZ. Momenteel is dit gebied nog niet ingericht en bestaat het uit weides en akkers. Er is daarom geen kwaliteitstoets van toepassing. Het ruimtebeslag op dit NNN-gebied dient 1:1 gecompenseerd te worden. Het gaat om 3,52 ha (zie figuur 7.10 en het compensatieplan Natuur). In de huidige plannen is een verlegging van NNN/EVZ opgenomen.

Ecologische verbindingszone (EVZ)

Naast mitigatie van de barrièrewerking en het versneld inrichten van de EVZ (zie onder paragraaf 'mitigerende maatregelen') zijn er geen aanvullende compenserende maatregelen noodzakelijk. Conform het provinciale beleidskader dat van toepassing is op het NNN mag de functionaliteit en uitvoerbaarheid van de toekomstige EVZ in ieder geval niet in het geding komen.

Belangrijke weidevogelgebieden

Ten aanzien van belangrijke weidevogelgebieden zijn geen compenserende maatregelen benodigd. Ter hoogte van belangrijke weidevogelgebieden is er slechts sprake van een beperkt negatief effect door de toename door geluid.

Gemeentelijke groenstructuurplannen

De N207 Zuid heeft een beperkt negatief effect op de ruimtelijke relatie tussen het Bentwoud en het Gouwebos. In overleg met de gemeente Waddinxveen dient bepaalt te worden of en hoe dit effect gemitigeerd dient te worden. Mogelijk is compensatie noodzakelijk.

Beschermde soorten

De compenserende maatregelen voor beschermde soorten zijn weergegeven het compensatieplan Natuur, opgenomen als bijlage 16 bij het PIP. Naar aanleiding van natuuronderzoek is naar voren gekomen dat in het kader van het project N207–Zuid natuurcompensatie benodigd is voor:

- Nestplaatsen gierzwaluw;
- Nestplaatsen boerenzwaluw;
- Verblijfplaatsen gewone dwergvleermuis;
- Vliegroute vleermuizen;

- Leefgebied en verblijfplaatsen rugstreeppad;
- Leefgebied platte schijfhoren.

Verderop in deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven.

Resumé

Het ruimtebeslag op de NNN wordt gecompenseerd. Daarnaast worden, door het nemen van mitigerende maatregelen, de effecten door verstoring door licht en geluid gemitigeerd. In de huidige situatie is ter hoogte van de Bentwoudlaan en de Verlengde Bentwoudlaan geen weg aanwezig. Door geluidsarm asfalt en gerichte en natuurvriendelijke verlichting kunnen de effecten worden gemitigeerd. Maar vergeleken met geen weg, blijven er altijd ook na mitigatie nog resteffecten over. Daarnaast worden door de bovenstaande maatregelen de toename aan stikstofdepositie niet gemitigeerd en/of gecompenseerd.

Door het plaatsen van faunapassages en het versneld inrichten van de EVZ/NNN kunnen de negatieve effecten op de EVZ worden gemitigeerd. De faunapassages mitigeren de barrièrewerking door de weg. Door de versnelde inrichting van de EVZ wordt de verbinding tussen Krimpenerwaard en het Bentwoud verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Wat zorgt voor een vermindering in de barrièrewerking tussen deze twee gebieden (compensatie). Echter niet heel de EVZ wordt als onderdeel van dit inpassingsplan ingericht.

Het effect op weidevogelgebieden was al minimaal. Er zijn daarom geen mitigerende en compenserende maatregelen voorgesteld. Het plan heeft geen negatieve effecten op beschermde weidevogelgebieden.

Er heeft nog geen overleg met de gemeente plaatsgevonden over de gemeentelijke groenstructuur. De verwachting is dat de effecten op de groenstructuur kunnen worden gemitigeerd en/of gecompenseerd.

Door het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen worden de effecten op beschermde soorten gemitigeerd. De effecten kunnen echter niet helemaal worden weggenomen. Uit het aanvullend onderzoek (d.d. 7 december 2023), opgenomen als bijlage 33B is gebleken dat voor twee soortgroepen is een ontheffing noodzakelijk, namelijk rugstreeppad en platte schijfhoren. Voor deze soorten dient een activiteitenplan opgesteld te worden waarmee een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd kan worden.

Voor de overige soorten/soortgroepen geldt dat er maatregelen in het kader van de zorgplicht genomen moeten worden, zoals hierboven bij mitigerende maatregelen reeds is besproken.

Grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan

Ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan zal een grondwal worden aangelegd. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. Derhalve zijn in een separate notitie de milieueffecten als gevolg van de grondwal uiteengezet, waaronder voor natuur.

Qua ruimtebeslag zal het aanleggen van een grondwal geen effect hebben op gebieden die behoren tot Natura 2000, Natuurnetwerk Nederland of ander provinciaal beschermde gebieden zoals belangrijke weidevogelgebieden.

Voor beschermde soorten geldt dat enkel de rugstreeppad is aangetroffen binnen het gebied waar de grondwal komt te liggen. Dit is vastgesteld op basis van een uitgevoerde quickscan ecologie (Bijlage 1 van het achtergrondrapport Natuur) en aanvullend ecologisch onderzoek (Bijlage 2 van het achtergrondrapport Natuur). De grondwal leidt tot verlies van leefgebieden en verblijfplaatsen van de rugstreeppad, en heeft daarom een negatief effect op het aspect natuur.

Versnippering als gevolg van de grondwal is beperkt, aangezien versnippering al optreedt als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg. Een aandachtspunt blijft de ligging van de watergang met natuurvriendelijke oever tussen de grondwal en de nieuw te realiseren weg. In de toekomst kan deze watergang een leefgebied voor nieuwe, zowel vrijgestelde als beschermde soorten worden. Dit potentiële leefgebied wordt door de grondwal afgeschermd van het Bentwoud, waardoor soorten ingesloten kunnen worden tussen de weg en de grondwal. Een mitigerende maatregel zoals een amfibiescherm kan insluiting van grondgebonden soorten beperken.

De score voor zowel Natura 2000-gebieden als te kappen bomen blijven na het uitvoeren van de maatregelen gelijk. Zonder maatregelen waren er al geen negatieve effecten op beschermde gebieden. Ten aanzien van de kap van bomen zijn geen maatregelen opgenomen. Er worden al zo min mogelijk bomen gekapt. Indien het kappen van bomen niet te voorkomen is, zullen er bomen herplant worden.

Compensatieplan

In vervolg op het achtergrondrapport Natuur en ten behoeve van het PIP is nader onderzoek gedaan naar de noodzakelijke compensatie. Het compensatieplan Natuur, in januari 2025 geactualiseerd, is als bijlage 16 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven. Het compensatieplan is geactualiseerd omdat de tijd tussen het ontwerp- en vastgestelde PIP ruim 2 jaar bedroeg waardoor een herbeoordeling van het aspect ecologie noodzakelijk is.

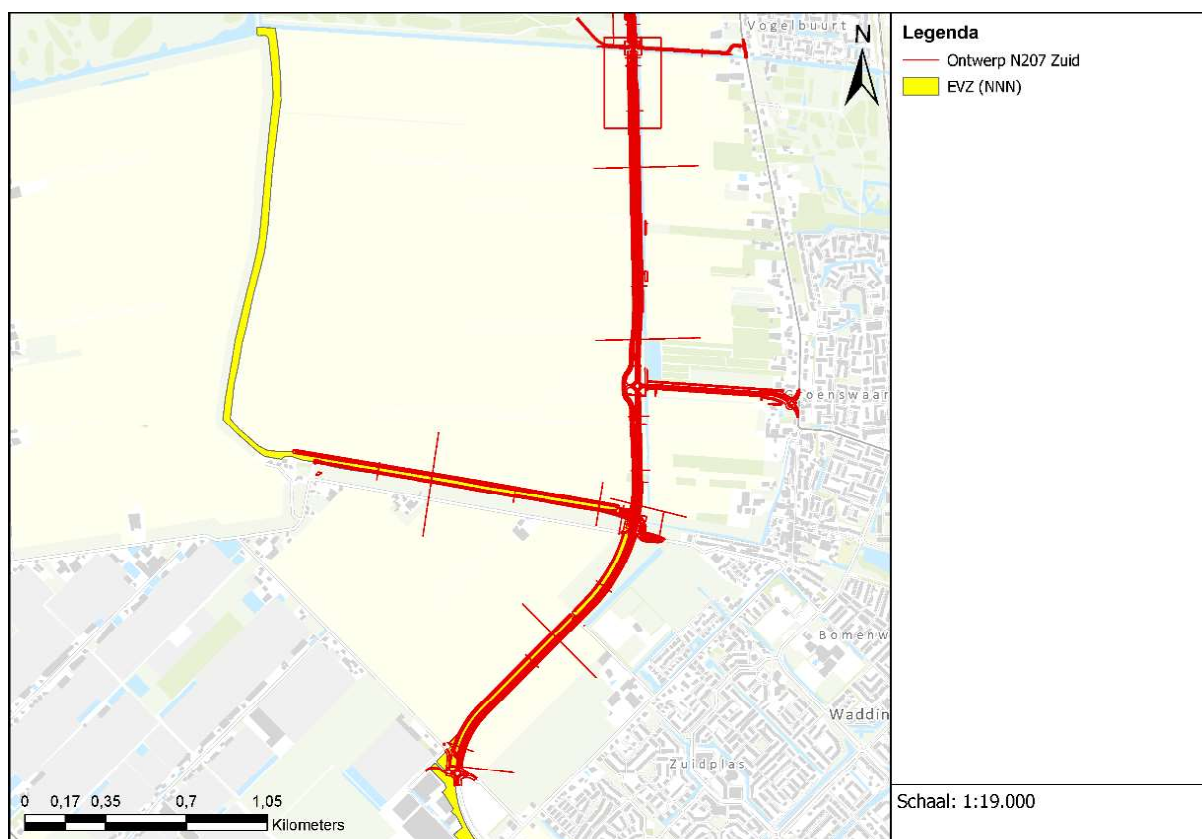
Naar aanleiding van natuuronderzoek is naar voren gekomen dat in het kader van het project N207–Zuid natuurcompensatie benodigd is voor:

- Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- Nestplaatsen gierzwaluw;
- Nestplaatsen boerenzwaluw;
- Verblijfplaatsen gewone dwergvleermuis;
- Vliegroute vleermuizen;
- Leefgebied en verblijfplaatsen rugstreeppad;
- Leefgebied platte schijfhoren.

In de rapportage compensatieplan Natuur wordt ingegaan op de mogelijke wijze waarop deze natuurcompensatie kan plaatsvinden.

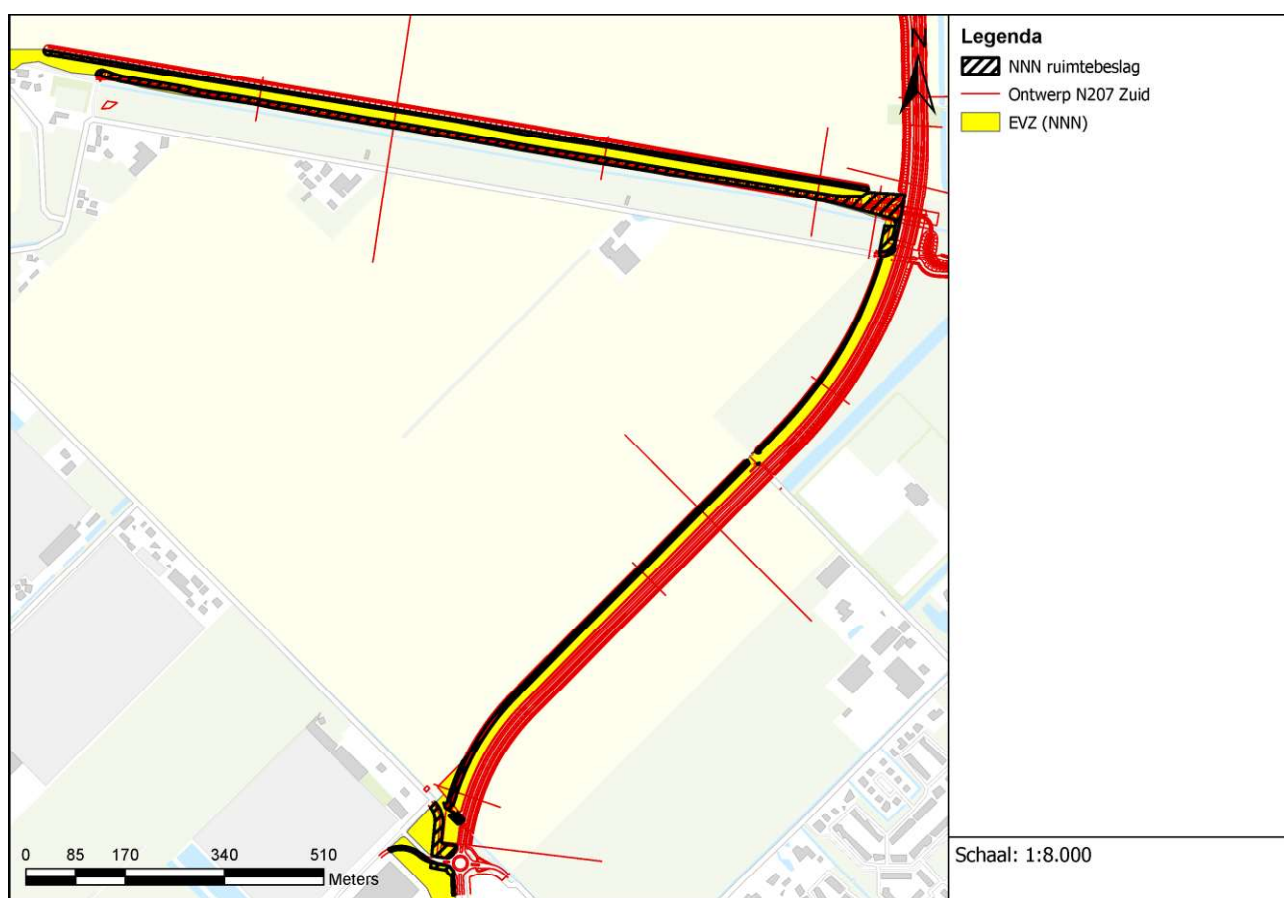
Natuurnetwerk Nederland

In figuur 7.11 is de ligging van het NNN ten opzichte van het wegontwerp weergegeven. Dit is het wegontwerp voor de Bentwoudlaan, wat voor alle vijf de varianten hetzelfde is.



Figuur 7.11 Ligging EVZ / NNN t.o.v. het wegontwerp van de Bentwoudlaan te Waddinxveen

In figuur 7.12 is ingezoomd op het ontwerp ter hoogte van de Kleikade. In deze figuur valt waar te nemen dat het ontwerp fysiek ruimtebeslag op het NNN heeft ter hoogte van de Kleikade (in het noorden van de figuur lopend van west naar oost), en ter hoogte van de Bentwoudlaan (in het oosten van de figuur lopend van noord naar zuid).



Figuur 7.12 Ligging EVZ (geel) t.o.v. het wegontwerp (rood) met hierin het ruimtebeslag met zwarte arcering aangegeven, ingezoomd op de locatie van het ruimtebeslag ter hoogte van de Kleikade (in het noorden van het kaartje lopend van west naar oost) en de Bentwoudlaan (in het oosten van het kaartje lopend van noord naar zuid).

Het wegontwerp heeft in totaal een fysiek ruimtebeslag van 35.185 m²/ 3,52 hectare op NNN-gebied. Volgens de geldende regels dient dit ruimtebeslag gecompenseerd te worden. Voor alle gebieden waar ruimtebeslag plaats vindt als gevolg van het project, dat deze op dit moment nog niet ingericht (N00.1: Nog om te vormen naar natuur) zijn. Voor alle gebieden geldt dat deze zijn aangewezen als ecologische verbinding, ook wel EVZ.

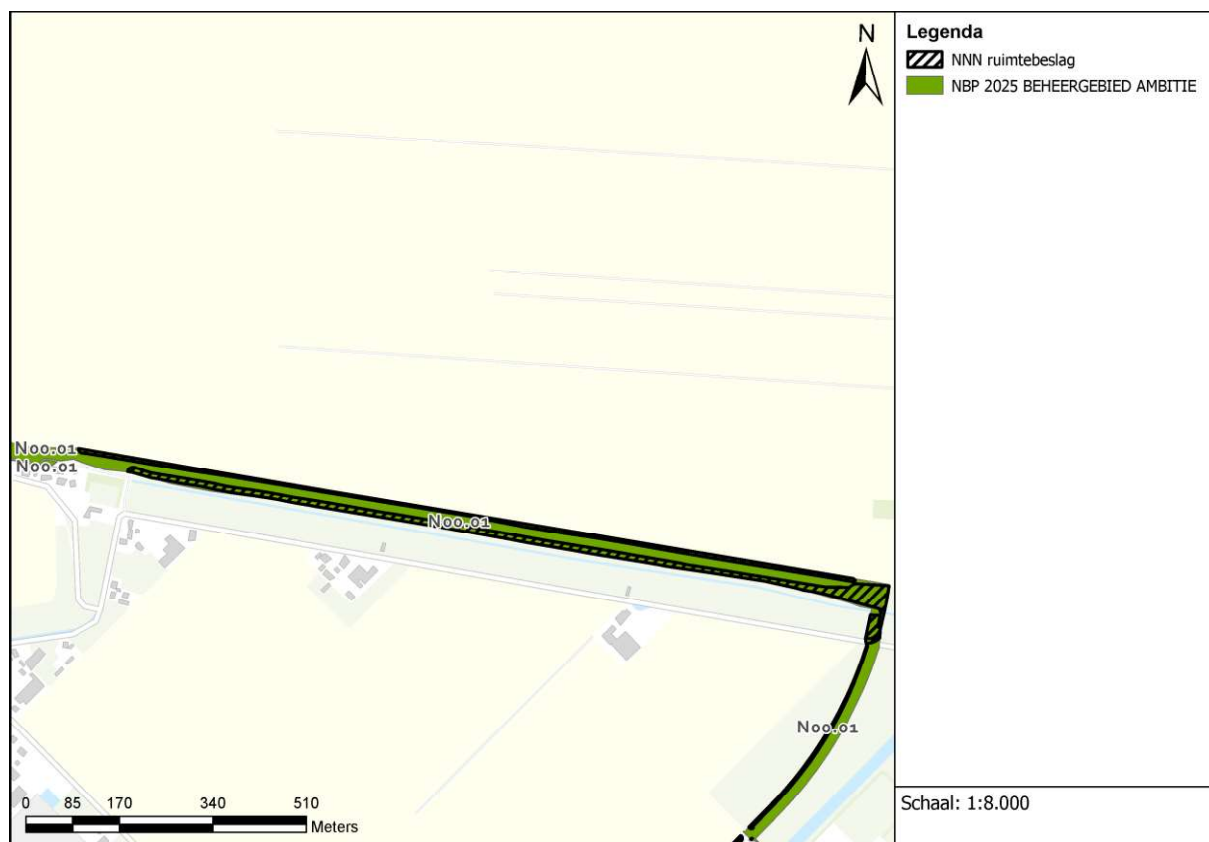
In het compensatieplan is onderzocht op welke wijze de compensatieopgave van 3,52 hectare gerealiseerd kan worden. Hierbij zijn drie mogelijkheden naar voren gekomen:

1. Inrichting van EVZ (NNN) binnen wegontwerp Kleikade.
2. Inrichting van EVZ (NNN) binnen wegontwerp Bentwoudlaan.
3. Inrichting EVZ (NNN) Schravenwildertpad.

1. Inrichting van NNN binnen het wegontwerp Kleikade

Het NNN-gebied binnen het plangebied, is door de provincie Zuid-Holland aangewezen als ecologische verbinding (EVZ). Deze verbinding is echter nog niet gerealiseerd. In het kader van het project N207 Zuid wordt een deel van de EVZ (NNN) ingericht. Het gaat om het deel van het NNN tussen het Schravenwildertpad op de Kleikade en de Zesde Tochtweg (zie figuur 7.13), hierna genoemd EVZ

Kleikade. Het NNN is hier gelegen aan de noordzijde van het toekomstige fietspad, heeft een oppervlakte van 1,10 hectare en valt deels samen met het fietspad.



Figuur 7.13 Ruimtebeslag op de EVZ (NNN) door het wegontwerp ter plaatse van de Kleikade.
NNN Natuurbeheerplan 2025 beheergebied 2025: groen. Ruimtebeslag: zwarte arcering; NNN.

Recreatie

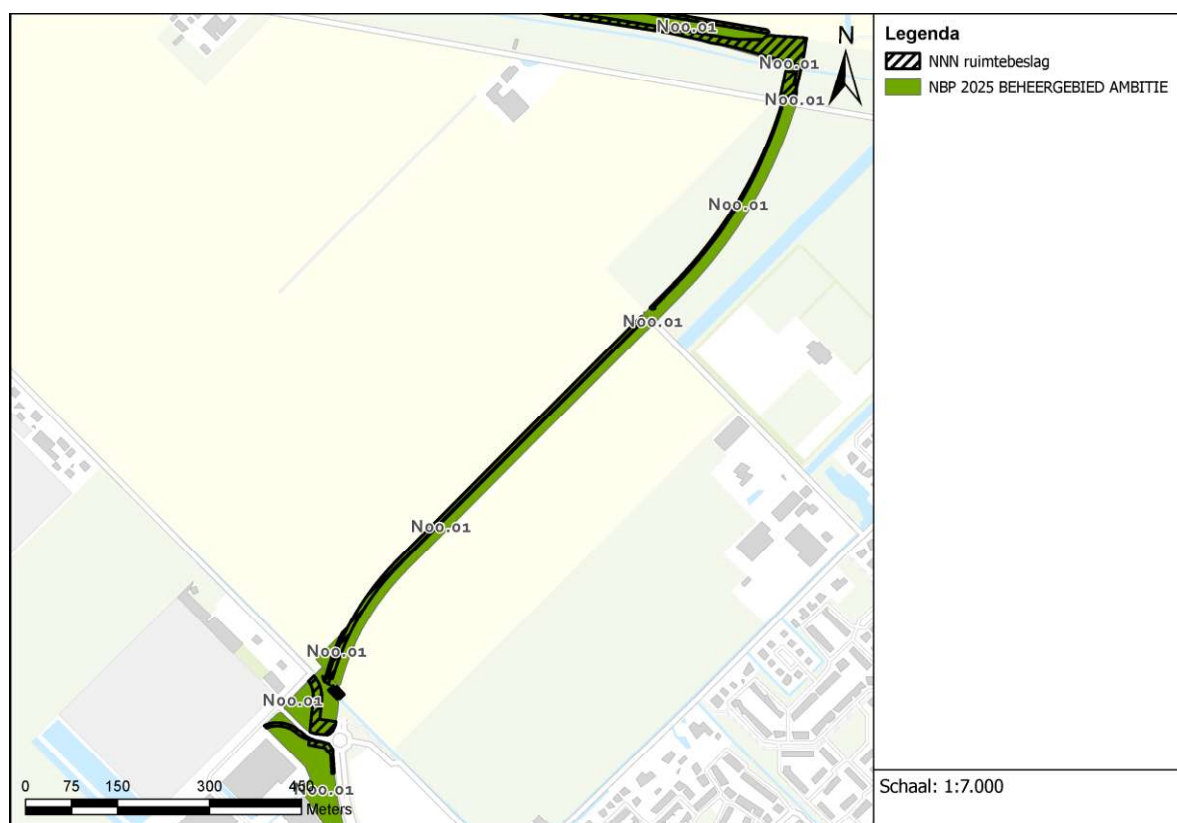
Door de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan door het Bentwoud moet ook compensatie plaatsvinden ten behoeve van recreatieverlies in het Bentwoud. Het recreatieverlies, bestaande uit de aanleg van de weg met berm, omvat 4,13 hectare en wordt gecompenseerd door in de directe omgeving minimaal dezelfde hoeveelheid oppervlakte aan recreatie toe te voegen. Vanuit het compensatie beginsel zoals beschreven in de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap, heeft het de voorkeur om eerst na te gaan of in of nabij het gebied gecompenseerd kan worden middels het toevoegen van oppervlakte. Conform artikel 5 lid 6 van de Beleidsregel mag areaal verlies worden gecompenseerd door niet gerealiseerde NNN aan te leggen. Hiermee wordt het verlies aan kwaliteit van recreatie en versnippering opgevangen en wordt extra recreatieve kwaliteit aan het gebied toegevoegd. De oppervlakte van de ecologische verbindingszone over de Kleikade inclusief fietspad is 5,23 hectare. Deze oppervlakte is voldoende om invulling te geven aan de recreatiecompensatie-opgave van 4,13 hectare. Het verlies aan recreatie wordt derhalve gecompenseerd middels de aanleg van het fietspad en de inrichting van de EVZ. Gelet op de beschikbare 5,23 hectare en de benodigde 4,13 hectare voor compensatie van recreatie, is er nog 1,10 hectare van de EVZ beschikbaar dat mee kan tellen voor de compensatie van NNN. De EVZ wordt aangelegd ten noorden van het fietspad.

Door de EVZ in te richten middels de twee kleine gebiedjes tussen de Onderweg en de Zevende Tochtweg en door inrichting van de EVZ aan de Kleikade zal in totaal 1,10 hectare aan NNN gecompenseerd kunnen worden, rekening houdende met het oppervlak van de EVZ aan de Kleikade dat meetelt als compensatie voor recreatie.

2. Inrichting NNN langs Bentwoudlaan

De tweede mogelijkheid voor compensatie van ruimtebeslag op het NNN is de inrichting van de ecologische verbinding (EVZ) langs de Bentwoudlaan. Het gaat hierbij om zowel gebieden ten westen en zuiden van de Bentwoudlaan (zie figuur 7.14). Het nog niet ingerichte gebied NNN (N00.1) heeft een oppervlakte van 2,90 hectare (28.999 m²).

Het betreft gebieden langs de Bentwoudlaan, namelijk tussen de Onderweg en de rotonde bij de Zevende Tochtweg in. In het zuidelijke gedeelte van het plangebied sluit de ecologische verbinding aan op het Glaspapel+ project en de reeds gerealiseerde Nieuwe Vredenburglaan. Ook deze projecten kruisen de ecologische verbinding en op eenzelfde wijze is de ecologische verbinding geïntegreerd binnen het ontwerp, waardoor de ecologische verbinding na de aanleg van de Bentwoudlaan één geheel vormt.



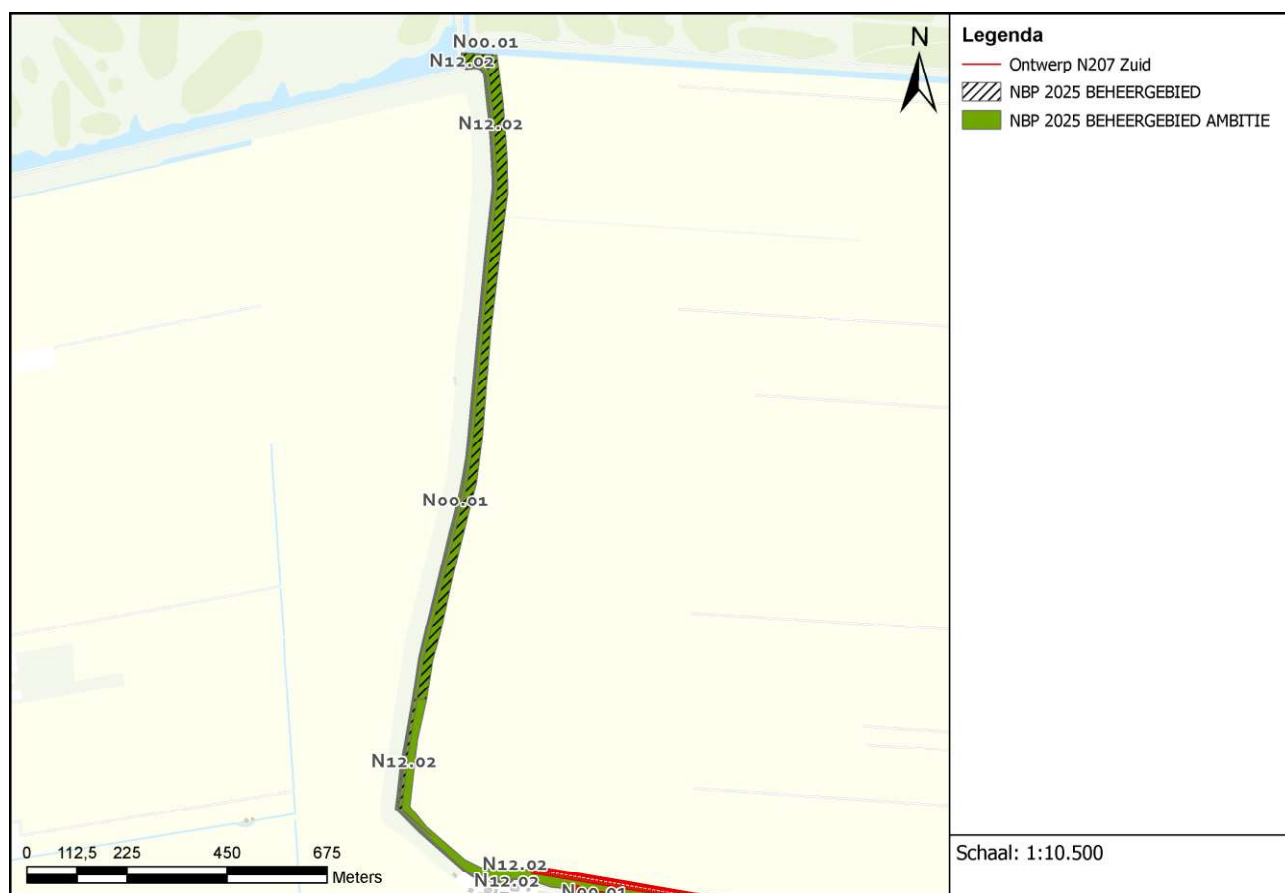
Figuur 7.14 Ruimtebeslag op de EVZ (NNN) door het wegontwerp ter plaatse van de Bentwoudlaan. NNN Natuurbeheerplan 2025 beheergebied ambitie: groen. Ruimtebeslag: zwarte arcering.

Door het inrichten van de nog niet ingerichte NNN-gebieden (N00.1) die zijn aangewezen als ecologische verbinding (EVZ) aan de west en zuidzijde van de Bentwoudlaan zal 2,90 hectare (28.999 m²) gecompenseerd kunnen worden.

3. Inrichting NNN langs Schravenwildertpad.

De derde mogelijkheid voor compensatie van ruimtebeslag op NNN is de inrichting van de ecologische verbindingszone (NNN) langs het Schravenwildertpad (zie figuur 7.15). Dit deel NNN-gebied heeft een oppervlakte van circa 2,51 hectare (25.052 m²). Het NNN-gebied Schravenwildertpad is geen onderdeel van het project N207 Zuid, waardoor hier nog geen landschappelijke plannen voor zijn gemaakt.

Door het inrichten van de ecologische verbinding langs het Schravenwildertpad zal 2,51 hectare (25.052 m²) NNN gecompenseerd kunnen worden.



Figuur 7.15 Ligging nog in te richten NNN langs Schravenwildertpad (groen) t.o.v. al ingericht NNN (zwarte arcering) en het wegontwerp (rood).

Compensatie beschermde soorten

Zoals reeds beschreven is het compensatieplan geactualiseerd omdat de tijd tussen het ontwerp- en het vastgestelde PIP ruim 2 jaar bedroeg waardoor een herbeoordeling van het aspect ecologie noodzakelijk was. In bijlage 33 zijn de geactualiseerde en nadere ecologische onderzoeken gebundeld opgenomen.

Bij het aanvullend ecologisch onderzoek zijn leefgebieden en verblijfplaatsen van de volgende beschermde soorten waargenomen:

- Nestplaats gierzwaluw;
- Nestplaats boerenzwaluw;

- Verblijfplaats gewone dwergvleermuis;
- Vliegrouwe vleermuizen;
- Leefgebied en verblijfplaats rugstreeppad;
- Leefgebied en verblijfplaatsen platte schijfhoren.

Als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden treden er negatieve effecten op deze soorten op. Voor deze soorten zal een omgevingsvergunning flora en fauna activiteit moeten worden aangevraagd. Onderdeel van deze uitvraag is compensatie van nestplaatsen, verblijfplaatsen en/of leefgebied. In het compensatieplan Natuur wordt per soortgroep een voorzet gedaan voor deze compensatie, onderstaand is een beknopte samenvatting opgenomen. Doel van het compensatieplan is om te onderzoeken of ten behoeve van deze compensatie ruimtereservering in het provinciaal inpassingsplan (PIP) opgenomen dient te worden

Gierzwaluw

Nestplaats gierzwaluw Verlengde Bentwoudlaan

Ter hoogte van de woning aan de Noordeinde 38 zijn in 2019 nestplaatsen geconstateerd van de gierzwaluw. Binnen 200 meter van de huidige nestplaatsen zijn meerdere woningen aanwezig waar de vervangende verblijfplaatsen kunnen worden opgehangen. Het onderzoek is inmiddels verouderd en zal voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning flora en fauna activiteit geactualiseerd moeten worden. Er is geen ruimtereservering in het PIP noodzakelijk voor compensatie van nestplaatsen van de gierzwaluw.

Boerenzwaluw

Ter hoogte van dezelfde woning (Noordeinde 38) zijn in 2019 in een hooisluur nesten van boerenzwaluwen aangetroffen. Bij de aanleg van de Verlengde Beethovenlaan wordt deze sluur gesloopt. Het onderzoek is inmiddels verouderd en zal voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning flora en fauna activiteit geactualiseerd moeten worden.

In het PIP is geen extra ruimtereservering noodzakelijk in het kader van de compensatie van de boerenzwaluw. De maatregelen, die door de gemeente Waddinxveen uitgewerkt worden, dienen meegenomen te worden in de omgevingsvergunningsaanvraag flora en fauna activiteit om te waarborgen dat nestplaatsen en voedselvoorziening van de soort worden gecompenseerd.

Vleermuizen

Zomerverblijfplaats en Verlengde Bentwoudlaan

Ter hoogte van dezelfde woning (Noordeinde 38) is in 2019 onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen. Het onderzoek is inmiddels verouderd en zal voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning flora en fauna activiteit geactualiseerd moeten worden.

Bij het onderzoek zijn zomerverblijven van de gewone dwergvleermuis aangetroffen ter hoogte van Noordeinde 38. Binnen 200 meter zijn meerdere woningen aanwezig waar de vervangende verblijfplaatsen kunnen worden opgehangen. Er is geen ruimtereservering in het PIP noodzakelijk voor de compensatie van verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis. In de omgevingsvergunningsaanvraag flora en fauna activiteit dient de precieze locatie van de vervangende zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis verder uitgewerkt te worden.

Verblijfplaatsen Hazerswoude-Dorp Noord

In de memo ecologische onderzoeken Hazerswoude-Dorp van de ODMH is de mogelijke geschiktheid van de oude brandweerkazerne beschreven. In 2022 heeft Movares hiervoor vijf rondes uitgevoerd om zo de aanwezigheid van verblijfplaatsen aan te tonen. Tijdens het nader onderzoek zijn drie zomerverblijfplaatsen en één paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis in de oude brandweerkazerne vastgesteld. Alle verblijfplaatsen bestonden uit minimaal één gewone dwergvleermuis. Door het amoveren van de oude brandweerkazerne zullen de vier aanwezige verblijfplaatsen vernietigd worden. Binnen een straal van 200 meter zijn woningen aanwezig aan de Burgemeester Warnakade en aan de Ridder van Montfoortlaan. Voornamelijk de huizen aan de Burgermeester Warnakade zijn geschikt (combinatie mogelijke vliegroute en foerageergebied) voor nieuwe verblijfplaatsen. Er is geen ruimtereservering in het PIP noodzakelijk voor de compensatie van verblijfplaatsen. In de omgevingsvergunningsaanvraag flora en fauna activiteit dient de precieze locatie van de vervangende verblijfplaatsen verder uitgewerkt te worden.

Vliegroute Hazerswoude-Dorp Zuid

Bij een quickscan die door Movares in juli 2021 is uitgevoerd (en welke in 2023 is geactualiseerd) is gebleken dat het zuidelijke gedeelte van de Provincialeweg te Hazerswoude-Dorp mogelijk geschikt is als essentieel foerageergebied en vliegroute voor gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, baardvleermuis en meervleermuis. In 2022 is hier nader onderzoek uitgevoerd waarbij tijdens de bezoeken elke paar minuten gewone dwergvleermuizen zijn waargenomen die langs de bomenrij vlogen. Naar verwachting ging het hierbij om individuen die in Hazerswoude-Dorp verblijven en naar het zuiden vliegen om te foerageren in het Bentwoud. De omgeving van de bomenrij betreft agrarisch land zonder begroeiing, hekwerk of andere opgaande elementen. De bomenrij vormt het enige hoog opgaande verbindend element tussen de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp en het Bentwoud. Naar verwachting is het Bentwoud een belangrijke foerageerlocatie voor in de omgeving verblijvende vleermuizen door de aanwezigheid van bos en waterpartijen. De bomenrij wordt hierdoor een essentiële vliegroute geacht. Het aantasten van een essentiële vliegroute is verboden, voor deze soortgroep is een omgevingsvergunning flora en fauna activiteit benodigd voor het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden. Er zijn verschillende maatregelen die genomen kunnen worden voor het aanbieden van vliegroutes naar het foerageergebied. Dit kan gebeuren door het opwaarderen van een bestaande beplanting of door de aanleg van een nieuwe beplanting. Bij de aanleg van beplanting moet rekening gehouden

De compensatie van de vliegroute voor vleermuizen past niet binnen de huidige PIP-grenzen. Bij het aanplanten van een nieuwe bomenrij als compensatie zal dit niet in strijd zijn met de huidige geldende bestemmingen en hoeft er derhalve geen extra ruimte in het PIP te worden gereserveerd. Wanneer het mogelijk is dient de te compenseren vliegroute dichtbij bestaande groen- en waterstructuren die niet geraakt worden gecompenseerd te worden. In de omgevingsvergunningsaanvraag flora en fauna activiteit dient de precieze locatie van de vervangende vliegroute en het type vervanging verder uitgewerkt te worden.

Rugstreeppad

Door Movares is in 2019 onderzoek uitgevoerd naar de rugstreeppadden ten westen van Waddinxveen. Daarnaast is in 2023 het gehele plangebied N207 nogmaals nader onderzocht op de aanwezigheid van streeppadden. Bij het aanvullend onderzoek is op vier locaties leefgebied van de rugstreeppad vastgesteld. Door de ODMH is bij onderzoek naar huismus, gierzwaluw en vleermuizen (2019) ter hoogte van Noordeinde 38, één juveniel en drie adulte rugstreeppadden waargenomen. De waarnemingen hebben allemaal betrekking op winterverblijfplaatsen en zomerverblijfplaatsen van zwervende (half) volwassen dieren. Er is geen voortplanting van de rugstreeppad ter hoogte van Noordeinde 38 vastgesteld.

Ter hoogte van het Bentwoud en net ten noorden van de Kleikade is voortplantingsbiotoop van de rugstreeppad aanwezig. Ter hoogte van het Bentwoud wordt ook daadwerkelijk vastgesteld voortplantingsbiotoop van de rugstreeppad door de N207 Zuid doorsneden. De voortplantingsbiotoop ten noorden van de Kleikade grenst aan de N207 Zuid, maar wordt niet door doorsneden. Een rugstreeppad is een mobiele soort die, als hij genooddaakt is, meerdere kilometers kan afleggen. De noodzaak zit hem meestal in het feit dat de concurrentie te hoog wordt of dat (winter)verblijfplaatsen vernietigd worden. Door de aanleg van de N207 Zuid wordt er niet vanuit gegaan dat het leefgebied versnipperd wordt, aangezien het twee verschillende leefgebieden betreft. Naast voortplantingsbiotoop zijn er ter hoogte van Noordeinde 38 ook verblijfplaatsen van de rugstreeppad aangetroffen. Deze verdwijnen onder het ruimtebeslag. Beide functies, voortplantingsbiotoop/ foerageergebied en verblijfplaatsen, dienen te worden gecompenseerd.

Binnen het landschapsplan zijn ter hoogte van het Bentwoud natuurvriendelijke oevers langs de nieuwe weg opgenomen. In de huidige situatie is er ter hoogte van de toekomstige weg nog geen watergang aanwezig. Door deze watergang aan te leggen met natuurvriendelijk oevers kan hier nieuwe voortplantingsbiotoop voor de rugstreeppad ontstaan. Daarnaast kan er voortplantingsbiotoop voor de rugstreeppad worden gecreëerd door de aanleg van poelen. In het Bentwoud zijn drie locaties aanwezig waar op basis van het landschapsplan ruimte is om poelen aan te leggen. Voor alle drie de locaties geldt dat hierover afstemming dient plaats te vinden met Staatsbosbeheer, de beheerder van het gebied. Na deze afstemming dienen de locaties van de poelen verder uitgewerkt te worden, waarna ze binnen de begrenzing van het PIP opgenomen kunnen worden. Daarnaast dienen maatregelen ter voorkoming van doden van rugstreeppadden te worden uitgewerkt in de omgevingsvergunningsaanvraag flora en fauna activiteit.

Ter hoogte van de Kleikade biedt de EVZ-mogelijkheden voor compensatie van de rugstreeppad. Direct ten zuiden van de Kleikade wordt aan de westzijde van de EVZ een watergang aangelegd met natuurvriendelijke oevers die als voortplantingsbiotoop kan worden gebruikt. Dit is reeds opgenomen in het huidige landschapsplan. Daarnaast kan binnen de EVZ poelen worden aangelegd die als voortplantingsbiotoop kunnen worden gebruikt door de rugstreeppad. Om de verbinding en uitwisseling tussen de verschillende leefgebieden van rugstreeppad te stimuleren is het advies amfibietunnels in de weg te integreren. Hierdoor worden de huidige leefgebieden aan de oostzijde van de Bentwoudlaan verbonden met het nieuwe leefgebied (natuurvriendelijke oever en poelen aan de westzijde van de Bentwoudlaan). De locaties waar in eerste instantie de ecoduikers aangelegd zouden worden kunnen hiervoor gebruikt worden. De begrenzing van de EVZ maakt onderdeel van het PIP. Ten behoeve van

de begrenzing van het PIP hoeven de locaties niet verder te worden uitgewerkt. Dit is wel nodig in het kader van de inrichting van de EVZ en de aan te vragen omgevingsvergunning flora en fauna activiteit.

Ter hoogte van Noordeinde 38 zijn zomer- en winterverblijfplaatsen aanwezig van de rugstreeppad. Dit deel van het plangebied wordt door de gemeente Waddinxveen verder uitgewerkt. Hier zijn wel mogelijkheden voor compensatie van verblijfplaatsen. Hierbij kan gedacht worden aan vergraafbare bodem of elementen waaronder geschuild kan worden. De alternatieve verblijfplaatsen dienen boven grondwater gelegen te zijn en vorstvrij te zijn. In het PIP is geen extra ruimtereservering noodzakelijk in het kader van de compensatie van zomer- en winterverblijfplaatsen van rugstreeppad. De maatregelen, die door de gemeente Waddinxveen uitgewerkt worden, dienen wel meegenomen te worden in de omgevingsvergunningsaanvraag flora en fauna om te waarborgen dat de verblijfplaatsen van de soort gecompenseerd worden.

Platte schijfhoren

Door Movares is in 2023 nader onderzoek naar de aanwezigheid van platte schijfhoren in de watergangen ter hoogte van het Bentwoud en de watergangen ter hoogte van de Kleikade uitgevoerd door het nemen van eDNA monsters, hierbij is de soort niet aangetroffen. Wel is de soort in eerder onderzoek van Staring Advies (2022) bij de Sportpaklaan aangetoond, in een watergang ten westen van de reeds onderzochte watergang naar grote modderkruiper. In de gehele watergang is toen eDNA van de platte schijfhoren aangetroffen. Een gedeelte van de watergang wordt ten behoeve van de N207 gedempt. Het aantasten van leefgebied en verblijfplaatsen is verboden, waardoor een omgevingsvergunning flora en fauna benodigd is. Er is geen ruimtereservering in het PIP noodzakelijk voor de compensatie van het leefgebied van platte schijfhoren. In de omgevingsvergunningsaanvraag flora en fauna activiteit dient de precieze locatie van het alternatief leefgebied voor platte schijfhoren verder uitgewerkt te worden.

7.4.8 Bodem

In het kader van het MER en het PIP is onderzoek naar de effecten van het plan op de bodemkwaliteit uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 17 bij het PIP opgenomen. In hoofdstuk 2 van het onderzoek naar bodem is het wettelijk kader terug te vinden. In het achtergrondrapport MER bodem zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage '*Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat*' opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect bodem.

Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg wordt de effectbeoordeling van deze variant in dit rapport overgenomen. Indien de

aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'*.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven, voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

De maatregelen binnen het projectgebied N207 Zuid hebben een positief effect voor wat betreft het aspect bodem. Omdat de Wet bodembescherming van toepassing is op de werkzaamheden die worden verricht aan de locaties waar de bodem verontreinigd is, zal door bijvoorbeeld het verwijderen van verontreinigde grond en /of grondwater, de verontreiniging in het gebied afnemen en de bodemkwaliteit in het gebied verbeteren. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de beoordeling is gegeven op basis van het (verwachte) milieurendement (=afname van het volume sterk verontreinigde grond als gevolg van ontgraving en afvoer).

Bodemonderzoek bij bestemmingswijziging kan achterwege blijven indien de nieuwe bestemming niet gevoeliger is dan de oude. De bestemming 'infrastructuur' zal slechts in uitzonderingsgevallen gevoeliger zijn dan de huidige bestemming die het perceel of perceelgedeelte had voorafgaand aan de bestemmingswijziging. Er is daarom naar verwachting geen of slechts minimaal fysiek bodemonderzoek nodig. In het kader van de Wet Bodembescherming en de voorgenomen graafwerkzaamheden (CROW400) kan het zijn dat het wel noodzakelijk is om bodemonderzoek uit te voeren om te bepalen of eventuele (veiligheids)maatregelen noodzakelijk zijn.

Aanbevolen wordt om voorafgaand aan de vergunningaanvraag en uitvoering van de werkzaamheden een actualisatie te verrichten van de, op dat moment beschikbare bodeminformatie, om te voorkomen dat tijdens de vergunningaanvraag en/of de uitvoering van de werkzaamheden stagnatie en/of blootstellingsrisico's plaatsvinden als gevolg van eerder 'gemiste' bodeminformatie.

Er zijn geen risico's voor de omgeving naar aanleiding van dit planvoornemen en zijn ook geen mitigerende maatregelen noodzakelijk. Er zijn gelden beschikbaar voor de sanering van de gronden zodat de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is gewaarborgd.

7.4.9 Water

In het kader van het MER is onderzoek naar de effecten van het plan op het watersysteem uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 18 bij het PIP opgenomen. In hoofdstuk 3 van het onderzoek naar water is het wettelijk kader terug te vinden. In het achtergrondrapport MER Water zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect water.

Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen

van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijk-ontsluitingsweg wordt de effectbeoordeling van deze variant in dit rapport overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrond-rapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'*.

Het gewogen gemiddelde effect is als licht negatief beoordeeld. Bij twee aspecten is namelijk sprake van een neutraal effect (waterveiligheid en waterkwaliteit). Daar staat tegenover dat indien bij het aspect waterhuishouding per saldo sprake is van beperkt negatieve effecten, deze negatieve effecten goed te compenseren zijn.

Waterveiligheid

Met de aanleg van de Bentwoudlaan ontstaat een doorsnijding van de regionale kering Kleikade. De doorsnijding van de kering vormt bij overstromingen een mogelijke waterverbinding van de beide lagere delen van deze polders. Onderzocht is welke drempelhoogte (weghoogte) ter plaatse van de doorsnijding tenminste nodig is. Het aanbrengen van een ondergrondse sifon heeft theoretisch een risico van openbarsten, waardoor de Kleikade zou kunnen bezwijken. Dit heeft echter geen effect op de waterveiligheid (overstromingen), omdat de coupure en sifon voldoende robuust worden gemaakt conform ontwerpisen (risico's op breuk van sifon beperken).

De aansluiting van de Verlengde Beethovenlaan op de regionale waterkering van Noordeinde heeft geen gevolgen voor de waterveiligheid, omdat hier aangesloten wordt boven het niveau van het profiel van vrije ruimte van deze kering.

Bij de aanpassingen in Hazerswoude-Dorp blijft de waterkerende functie van de noordelijke- en zuidelijke kering in stand. Er is dus geen sprake van aantasting van de kering en noch van vermindering van de waterveiligheid.

Bij het falen van een primaire en/of vooral regionale kering elders dient de waterkerende functie (plus compartimentering) van de Kleikade na aanleg van de Bentwoudlaan minimaal te blijven gehandhaafd conform normen en eisen, waardoor de overstromingsrisico's niet zullen toenemen. Dit kan worden voorzien door middel van het verhogen van de weg als drempel tot minimaal NAP -4,7 m (Arcadis, 2018). Er is daarom geen sprake van effecten op waterveiligheid.

De noordoostelijke ontsluitingsweg in Hazerswoude-Dorp kruist de aanwezige, noordelijke regionale kering. Deze weg zal dienst moeten doen als kering en heeft geen effecten op de waterveiligheid (overstromingen). Er is geen sprake van aantasting van de kering en overstromingsrisico's blijven hetzelfde.

Grondwater

Als gevolg van de projectmaatregelen worden grote gedeeltes van het plangebied verhard. Ter plaatse van deze nieuwe verharde oppervlaktes kan geen neerslag meer infiltreren. Vanwege de aanwezigheid van bermen zal een groot deel van de afstromende neerslag alsnog infiltreren. Daarom is het effect op de (freatische) grondwaterstand verwaarloosbaar en bovendien beperkt tot de locatie

waar het (toekomstige) asfalt ligt. Nieuwe bermgreppels langs de wegen, knooppunten en pleinen worden op of boven GHG-niveau gebracht. Wijzigingen van grondwaterstanden treden hierdoor dus niet op. Daarnaast worden geen autonome of project geïnitieerde peilstijgingen en/of -dalingen doorgevoerd, waardoor effecten op grondwaterstanden niet optreden.

Er zijn netto gezien geen wijzigingen in het grondwaterregime en daarmee treden ook geen effecten op in aanwezige natuur - en landbouwgebieden ten aanzien van vernatting en/of verdroging.

Hemelwater en oppervlaktewater

In de huidige situatie watert het hemelwater dat op de wegen buiten de bebouwde kom valt voornamelijk af richting de bermen en taluds langs de weg. Het hemelwater infiltrteert vervolgens op die locaties en/of stroomt direct oppervlakkig af richting bestaand oppervlaktewater. De afwatering van het wegoppervlak in de bebouwde kom geschiedt zijdelings via kolken en goten langs de wegen/fietspaden buiten de baan, waarna het hemelwater via het hemelwaterriool wordt afgevoerd richting het oppervlaktewater. Onder extreme condities (bij piekbuien) zal een deel van het water oppervlakkig afstromen, infiltreren in de berm en uiteindelijk uitkomen in het oppervlaktewater. Hemelwater dat buiten de bebouwde kom op grasvelden valt kan direct infiltreren in de bodem of vloeit af naar oppervlaktewater.

Met dit planvoornemen neemt het verhard oppervlakte in het plangebied toe en vindt ruimtebeslag op oppervlaktewater plaats. Ten gevolge van deze toename verhard oppervlak en ruimtebeslag op watergangen dient er compensatie in de vorm van open water plaats te vinden. Compensatie vindt plaats door middel van het verleggen/verbreden van primaire respectievelijk overige watergangen in het betreffende peilgebied, nabij de ingreep. Als gevolg van deze compensatiemaatregelen worden de negatieve effecten tenietgedaan (netto toename van verhard oppervlak en netto afname van watergangen worden daarmee opgeheven).

In het Waterhuishoudkundig plan N207 Zuid, versie 6.0 d.d. 31 maart 2025, opgenomen als bijlage 19 bij dit PIP is ingegaan op wat de aanleg van de nieuwe wegen tot gevolgen heeft voor de waterhuishouding in het gebied.

Waterhuishoudkundig plan N207 Zuid

Het waterhuishoudkundig plan bouwt voort op de uitkomsten van de Milieueffectenrapportage (MER). In het waterhuishoudkundig plan, opgenomen als bijlage 19 is in hoofdstuk 2 het actuele wettelijk kader terug te vinden zoals dat op het moment van schrijven (maart 2025) van toepassing is. In hoofdstuk 3 is de huidige situatie beschreven. In hoofdstuk 4 zijn de waterhuishoudkundige effecten als gevolg van het nieuw wegontwerp beschreven aan de hand van dempingen van watergangen en toename van verharding in de verschillende peilgebieden. De maatregelen om de waterhuishoudkundige staat binnen de peilgebieden te handhaven zijn beschreven en getoetst op de aspecten watercompensatie, watersysteem, waterkwaliteit en doorsnijding drainagesystemen.

De onderstaande wijzigingen zijn opgesteld bij de geldende compensatie opgave van 5% nieuw oppervlaktewater van het verhard oppervlak voor het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard en 15% nieuw oppervlaktewater voor compensatie van verhard oppervlak voor het Hoogheemraadschap van Rijnland. De onderbouwing van de maatregelen voor de bergingseis van 90-mm geldend in het beheergebied van Hoogheemraadschap van Rijnland is beschreven in Bijlage V-1, Bijlage

V-2 en Bijlage V-3 bij het Waterhuishoudkundig plan en fungeert als uitbreiding op het hoofdstuk 3 van het Waterhuishoudkundig plan. De beschreven maatregelen geven in zijn geheel invulling aan de 15%-compensatie eis en de 90-mm-bergingseis. De afstemming voor de invulling van de compensatie en berging is vastgelegd in Bijlage VI van het Waterhuishoudkundig plan.

Watercompensatie

De Bentwoudlaan

In de polder Zuidplas komt het gedeelte de Bentwoudlaan van de N207 bestaande uit een 2-baans-weg met een lengte van 1.340 m. De N207 doorkruist de peilgebieden GPG-824 (51 m) en GPG-834 (1.275 m). De weg bestaat uit twee rijstroken met aansluitende vluchtstrook (half verharding) met een totale breedte van 11,4 m. De middenberm is een drainerend oppervlak van groen. Dit resulteert grofweg in een compensatieopgave van 15.200 m². Het totale verhard oppervlak is aangegeven in onderstaande tabel. Door de aanleg van de Bentwoudlaan worden er vier watergangen gedempt. Dit oppervlak moet volledig worden gecompenseerd.

Voor peilgebied GPG-834 resulteert dit in een totaal van 14.510 m² verhard oppervlak. Dit oppervlak wordt gerealiseerd door in het zuiden van het peilgebied aan de westzijde van de Bentwoudlaan een watergang van 760 m lang en 0,9 m breed (waterlijn) aan te leggen (ID 1) en in het noorden aan de westzijde van de Bentwoudlaan een watergang met een lengte van 397 m en een breedte van 0,9 m (ID 2). De diepte is 0,4 m t.o.v. het winterpeil en sluit aan op de bestaande watergangen. De taludhelling is aangehouden op 1:2. De watergangen zijn ruim opgezet (afstand vanaf de randweg is circa 25 m) met als nevenfunctie een ecologische verbindingszone. De watergangen kunnen hierdoor een grotere hoeveelheid water bergen dan noodzakelijk. Aan de zijde van de Bentwoudlaan waar geen watergang aanwezig is, zal een greppel worden aangelegd om de afwatering van de weg te verzorgen.

In peilgebied GPG-824 is in totaal 910 m² nieuw wateroppervlak noodzakelijk. Dit oppervlak wordt gerealiseerd door in het oosten van het peilgebied naast de Bentwoudlaan de bestaande watergang te verbreden met 0,6 m over een lengte van 185 m. De bestaande diepte van 0,4 m en het bestaande talud van 1:1,5 zijn aangehouden.

Tabel 7.16 Watercompensatie Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard									
Peilvak	Te compenseren oppervlak [m²]			Compensatie watergangen					
	verhard	dempen	subtotaal	ID	l [m]	b [m]	A [m²]	d* [m]	talud
GPG-824	1256	45	-108	3	185	0,6	111	0,4	bestaand
GPG-834	14.510	224	-950	2	397	0,9	357	0,4	1:2
				1	760	0,9	684	0,4	1:2
Totaal:			-1058	1152					

*Waterdiepte t.o.v. winterpeil

De verlengde Bentwoudlaan

De verlengde Bentwoudlaan van de N207 bestaat uit een 2-baansweg met een lengte van 3.600 m. Gedeeltelijk parallel aan de N207 bevinden zich een Boerenpad, Parallelweg, fietspad en de verlengde Beethovenlaan. De verlengde Beethovenlaan is behandeld in een separaat waterhuishoudkundig plan en daarom niet in detail beschreven maar voor de volledigheid wel meegenomen in tabellen.

De N207 doorkruist de peilgebieden WW-42B (15 m), WW-25C (1.995 m) en WW-25A (1.610 m). De weg bestaat uit twee rijstroken met aansluitende vluchtstrook (half verharding) met een totale breedte van 11,4 m. Het Boerenpad heeft een breedte van 6,3 m en 4,8 m respectievelijk ten zuiden en noorden van de Verlengde Beethovenlaan. De middenberm is een drainerend oppervlak van groen. Dit resulteert grofweg in een compensatieopgave van minimaal 52.000 m² (exclusief rotondes, fietspaden en de zijwegen). Het totale verhard oppervlak is aangegeven in onderstaande. De verharde boerenpaden welke kruisen met de verlengde Bentwoudlaan zijn meegenomen in de compensatie opgave, alsmede het gronddepot. Door de aanleg van de Bentwoudlaan worden er 19 watergangen gedempt, die veelal haaks zijn gelegen op het ontwerp.

Tabel 7.17 Watercompensatie Hoogheemraadschap van Rijnland (verlengde Bentwoudlaan)

Hoogheemraadschap van Rijnland (verlengde Bentwoudlaan)									
Peilvak	Te compenseren oppervlak [m ²]			Watergangen					
	verhard	dempen	subtotaal	ID	l [m]	b [m]	A [m ²]	d [m]	talud
WW-25A	29.632	885	-5330	11,12	220	3,1	682	0,75	1:2
				8	975	0	(487) ¹		(Greppel)
				7,9	495	2,8	1386	0,4	1:3
				6	1180	2,8	3304	0,4	1:3
WW-25C excl. fietspad	30.067	791	-5301	5	1675	3,35	5611	0,2	bestaand (1:1,5)
WW-25C Beethove nlaan				26 27 28	Separaat WHHP				
WW-25C fietspad	6983	0	-1048	4	1422	1,0	995	0,1	bestaand
WW-25D fietspad	288	0	-44	Compensatie verharding vindt plaats in peilvak WW-25A					
WW-42B	294	200	-244	Compensatie verharding vindt plaats in peilvak WW-25C					

¹(bij een standaard profiel heeft een greppel 0,25 m³/m berging bij een lengte van 975 m en een toegestane peilstijging van 0,5 m vertaald dit naar 487 m² wateroppervlak. Samen met het extra wateroppervlak van 42 m² is dit 529 m²)

Het peilgebied WW-42B bestaat uit de Kleikade met tussenboezem en door ruimtegebrek is hier geen mogelijkheid tot compensatie. De verharding kan afwateren in het noorden gelegen peilgebied WW-25C. In WW-25A is er bij deze maatregelen een extra bergend oppervlak van 529 m² gecreëerd, voor WW-25C betreft dit 257 m² en is derhalve voldoende om de compensatieopgave van 42-B in te vullen.

Het peilgebied WW25-C is opgesplitst in een deel langs de N207 en een deel langs het fietspad (parallel aan de Kleikade). De toename van verharding en gedempte watergangen resulteren in een te compenseren wateroppervlak van 6.349 m². Dit oppervlak wordt gerealiseerd door twee watergangen. Aan de westzijde van de N207 komt een nieuwe watergang met een lengte van 1.675 m en een

breedte van 3,35 m. De diepte is minimaal gehouden met 0,2 m om opbarsten te voorkomen. Op het zuidelijke deel van de N207 is slechts een greppel mogelijk. De Provincie wenst op deze locatie wel een watergang en dit kan worden opgenomen in de volgende fase met passende maatregelen zoals grondverbetering en geotextiel. Hierdoor wordt een risico met betrekking tot opbarsten van de bodem vermeden. De compensatie die hieruit zou volgen is niet meegenomen.

Naast het fietspad (noordzijde Kleikade) wordt een bestaande watergang verbreed met 1,0 m over een lengte van 1.422 m. De diepte is 0,1 m, conform de diepte van de bestaande watergang.

Voor peilgebied WW-25A resulteert de toename van de verharding en het dempen van de watergangen in een totaal van 5.330 m² wateroppervlak. Dit oppervlak wordt gerealiseerd langs de verlengde Bentwoudlaan door verschillende watergangen. De totale lengte van de nieuw te graven watergangen is 1.180 m met een breedte van 2,8 m. De diepte is minimaal gehouden op 0,4 m om opbarsten te voorkomen. Deze diepte zorgt niet voor substantiële kweltoename door opbarsten zoals aangegeven in paragraaf 3.5. De taludhelling aan de buitenzijde is aangehouden op 1:3, om ecologische redenen wordt deze in de toekomst mogelijk flauwer aangelegd.

Ter hoogte van de Hoogeveenseweg worden watergangen verlegd (ID 10, 11 en 12) voor de verbreding van de Hoogeveenseweg. Daarnaast wordt een klein deel van de watergangen gedempt. Ten zuiden van de Hoogeveenseweg worden hiervoor twee watergangen (ID 11 en 12) aangelegd met een totale lengte van 220 m en een breedte van 3,1 m. Het talud is 1:2 en de diepte bedraagt 0,75 m (conform de huidige diepte). Deze diepte zorgt niet voor substantiële kweltoename door opbarsten.

N209 Hazerswoude-Dorp

Voor de aanpassing van de verkeersstructuur in Hazerswoude-Dorp (de N209) is gekozen voor variant Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209- Dorpsstraat. Voor deze variant is de gewijzigde waterhuishouding bepaald met een overzicht van de toegenomen verharding en compensatiemaatregelen. De N209 doorkruist de peilgebieden WW-25P, WW-25AI, WW-25AA en WW-25T.

De aanpassing van de verkeersstructuur voor de Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat bestaat uit het gedeeltelijk verbreden van de weg, de aanpassing van de kruising N209-Dorpsstraat, het toevoegen van een aansluiting (rotonde) met het sportpark in het noorden van Hazerswoude-Dorp en het toevoegen van een zuidelijke ontsluiting met de Breitnerlaan. De gemeentelijke ontsluitingswegen zijn geen onderdeel van het PIP en zijn derhalve niet meegenomen in het Waterhuishoudkundig plan.

Een overzicht van de toegenomen verharding is weergegeven in onderstaande tabel. Door de aanpassingen aan de N209 worden in totaal acht watergangen (gedeeltelijk) gedempt en komt er 8.784 m² verhard oppervlak bij.

Het ontwerp ligt in een kwelgevoelig gebied. Daarom is de diepte van de nieuwe en bestaande watergangen gereduceerd tot maximaal de huidige watergangdiepte. Door het minimaliseren van het opbarstrisico wordt ook het risico op brak kwelwater gereduceerd.

Tabel 7.18 Maatregelpakket Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat watercompensatie Hoogheemraadschap van Rijnland. In peilvak WW-25T wordt rekening gehouden met 100 m² compensatie door de aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg (onderdeel van het bestemmingsplan)

Hoogheemraadschap van Rijnland (N209 Hazerswoude-Dorp)									
Peilvak	Te compenseren oppervlak [m²]			Compensatie watergangen					
	verhard	dempen	subtotaal	ID	l [m]	b [m]	A [m²]	d [m]	talud
WW-25T	7980	1365	-2562	17*	233	4,0	932	0,6	1:2
				18	50	4,0	200	0,9	1:2
				19	135	4,0	540	0,6	1:2
				20	214	4,0	856	0,6	1:2
				21	32	4,0	126	0,6	1:2
				22	7	4,0	28	0,9	1:2
				23	25	2,0	50	0,25	bestaand
				subtotaal¹:			2732		
WW-24A	100	0	-15	Te compenseren in peilgebied WW-25P					
WW-25AI	706	126	-232	15	60	2,0	120	0,25	bestaand
				16	159	0,75	119,3	0,40	bestaand
WW-25P	-36	491	-486	14	203	2,5	508	0,25	bestaand
				13	238	1,0	238	0,25	bestaand
WW-25AA	-34			In dit peilgebied wordt enkel verharding verwijderd					
Totaal¹			-3529 m²	3717 m²					

* watergang 17 is niet langer opgenomen in het ontwerp wegens risico voor opbarsten, de watercompensatie kan niet worden benut en is derhalve niet meegenomen als maatregel.

In het peilgebied WW-25T wordt de N209 verplaatst en een ontsluitingsweg toegevoegd door middel van een rotonde. Over de N209 wordt een fietsbrug gerealiseerd. Hiervoor wordt extra verharding aangelegd en worden vier watergangen gedempt. De te realiseren watercompensatie bedraagt in totaal 2.562 m² en is vanwege het opbarstrisico, in nauw overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland gerealiseerd.

Langs de N209 en de ontsluitingsweg worden extra watergangen aangelegd voor afwatering en om de huidige watergangen te verbinden met een totale lengte van 465 m en een breedte van 4,0 m. De hoofdwatgang wordt onderbroken door de oostelijke ontsluitingsweg en daarom omgeleid door de nieuwe watergangen (ID 18 en 22) met de bestaande diepte van 0,9 m en drie duikers (waarvan 1 maximaal 30 meter).

Voor de toekomstige noordoostelijke aansluiting in peilgebied WW-25T (onderdeel van het bestemmingsplan) wordt rekening gehouden met 100 m² extra compensatie gezien dit een voor de hand liggende locatie is om extra verharding te compenseren.

In het peilgebied WW-24A wordt de kruising N209-Dorpsstraat aangepast. Er komt een extra opstelstrook van zuid naar noord, waarbij de linksaf beweging zuid-west en oost-zuid verdwijnen. Daarnaast verdwijnt de rechtsaf beweging west-zuid, waardoor drie rechtsaf bewegingen mogelijk blijven. De rijbaan voor verkeer in noordelijke richting verschuift hierdoor met circa 6 m naar het oosten. Als gevolg van deze aanpassingen:

- verandert de inrichting van het huidige verhard oppervlak;

- wordt een deel van de zuid-oostelijke groenvoorziening verhard oppervlak;
- en verandert de inrichting van de noord-oostelijke parkeerplaats.

De (groen) inrichting van de parkeerplaats is onbekend en wordt ontworpen door de gemeente Alphen aan den Rijn. Op basis van het huidige ontwerp zal als gevolg van de verplaatste noordelijke toegang verhard oppervlak afnemen en als gevolg van de verdwijnende scheidende groenstrook verhard oppervlak toenemen. Het is de verwachting dat er geen netto toename van verhard oppervlak zal zijn voor dit deel. De aanpassingen resulteren in een netto toename verhard oppervlak van 100 m² en een te realiseren watercompensatie van totaal 15 m². Gezien watergangen in de directe omgeving ontbreken wordt voorgesteld om dit oppervlak te compenseren in peilgebied WW-25P. Op dit moment is geen rekening gehouden met groene bermen mogelijk volgt hieruit nog een reductie van het verhard oppervlak.

In het peilgebied WW-25AI wordt de zuidelijke rotonde circa 120 m naar het zuiden verplaatst. De rotonde ligt ten zuiden van de Eerste Tocht (watergang). De opzet van de rotonde is tevens ruimer. Hierdoor worden enkele naast gelegen watergangen verplaatst en ontstaat er netto meer verharding. Het totale compensatie oppervlak bedraagt 232 m² en wordt gerealiseerd door het verplaatsen van de westelijke watergang (ID 16) en door het verplaatsen van de oostelijke watergang (ID 15) met een gedeeltelijke verbreding van 1,0 m. De bestaande taludhelling en waterdiepte van 0,25 m blijven gehandhaafd. Op basis van de huidige peilgebied indeling sluit dezelfde watergang aan op peilgebied WW-25P met een hoger peil. De watergangen dienen in dat geval gescheiden te worden door een dam. Momenteel zijn de peilgebieden gescheiden door een stuw aan de oostzijde van de rijbaan. In de toekomst wordt deze mogelijk verplaatst naar de westzijde, waardoor de dam kan vervallen.

In peilgebied WW-25P komt door het verplaatsen van de rotonde 36 m² verharding vrij en wordt 491 m² wateroppervlak gedempt. De huidige watergang naast de rijbaan wordt verplaatst met een nieuwe lengte van 203 m en een breedte van 2,5 m. De watergang is gemiddeld 0,5 m breder dan oorspronkelijk en voldoet daarmee aan de benodigde compensatie.

In het peilgebied WW-25AA bevindt zich een deel van de verplaatste zuidelijke rotonde waardoor er voor 234 m² wateroppervlak gecompenseerd dient te worden. Doordat de watergangen verplaatst worden langs de nieuwe rijbaan ontstaat 238 m² wateroppervlak waarmee aan de compensatieopgave voldaan wordt.

Conclusie waterberging

Aan de waterbergingsopgave kan worden voldaan. Er zal een separaat vergunningentrajec doorlopen dienen te worden op grond van de Waterschapsverordening. De benodigde watervergunningen kunnen op basis van de voorgaande beschouwingen en de afstemming die met de waterschappen heeft plaatsgevonden naar verwachting worden verleend.

Watersysteem

Om het watersysteem in stand te houden zijn duikers aangebracht om de nieuwe watergangen met de bestaande te verbinden. In paragraaf 4.3 van het Waterhuishoudkundig plan is een overzicht van de toe te voegen duikers per Hoogheemraadschap weergegeven.

Waterkwaliteit

Hemelwater dat op de weg valt, kan verontreinigd raken als gevolg van de opname van verontreinigde deeltjes, die afkomstig zijn van bijvoorbeeld autobanden. De nieuwe N207 wordt uitgevoerd met brede bermen. Op en in deze bermen worden de verontreinigde deeltjes gefilterd uit het afstromende wegwater. Hierdoor zal de kwaliteit van het oppervlaktewater niet significant veranderen.

Bestaande drainages

In de huidige situatie worden de akkers langs de westzijde van de hoofdwatgang 1^e Tocht gedraineerd. Als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg wordt deze drainage doorsneden. Bij uitvoering van de werkzaamheden wordt er rekening mee gehouden dat de nieuwe watergangen vooraf worden aangelegd zodat de drains hierop kunnen lozen. Op deze wijze kan de drainage blijven functioneren.

7.4.10 Duurzaamheid en klimaat

In het kader van het MER en het PIP is onderzoek naar Klimaat en Duurzaamheid uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 20 bij het PIP opgenomen. In het achtergrondrapport MER Klimaat en Duurzaamheid zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant toegevoegd, tevens de voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat. In de rapportage *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'* opgenomen als bijlage 26 bij het PIP is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor het aspect Klimaat en duurzaamheid.

Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat verschilt minimaal van het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Voor het overgrote deel zijn het ontwerp en de effecten van het ontwerp gelijk aan elkaar. De enige verandering betreft het toevoegen van een rechtsaf beweging aan de kruising N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Indien er geen veranderende effecten optreden ten opzichte van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg wordt de effectbeoordeling van deze variant in dit rapport overgenomen. Indien de aanpassing tot andere en/of nieuwe effecten leidt die niet voorkwamen in Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, worden deze nader beschreven in het rapport *'Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'*.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de rapportages beschreven. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

In het onderzoek zijn de effecten van het plan op het gebied van Klimaat en Duurzaamheid weergegeven op de criteria klimaatmitigatie (CO₂-uitstoot van voertuigen), klimaatadaptatie (risico's en mogelijkheden voor klimaatadaptatie), gebruik en hergebruik van grondstoffen en energiegebruik tijdens de exploitatie.

Het plan heeft een beperkt negatief effect op CO₂-uitstoot van voertuigen (m.n. door meer voertuigkilometers), een beperkt negatief effect op klimaatadaptatie door een toename van het verharde oppervlak (minder infiltratiecapaciteit en meer kans op hitteopbouw), een negatief effect op het gebruik en hergebruik van grondstoffen bij de aanleg, doordat er een grote hoeveelheid materialen moet worden

geproduceerd, aangevoerd en verwerkt, met bijbehorende milieu-impact tot gevolg en een beperkt negatief effect op het energiegebruik tijdens de exploitatie door de toename in verlichtingspunten.

Er is, ondanks de afspraken in de Klimaatwet, geen wettelijke verplichting om het energiegebruik tijdens de exploitatiefase en de CO₂-emissie van voertuigen te reduceren. Ook voor de aspecten gebruik van grondstoffen en klimaatadaptatie gelden geen wettelijke verplichtingen om de negatieve projecteffecten te mitigeren of compenseren. Gezien het beleid van het Rijk, de provincie en de betrokken gemeenten is het wel verstandig om maatregelen te treffen in het kader van dit plan.

Om de planeffecten ten aanzien van CO₂-uitstoot te mitigeren, zijn maatregelen als het inpassen van duurzame energieopwekking in of langs de weg, het slim inregelen van de verkeersregelinstallatie (VRI) met de Dorpsstraat, asfalt met lagere rolweerstand en het stimuleren van autodelen of OV-gebruik effectief om het beperkt negatieve planeffect te mitigeren. Het beperkt negatieve effect op klimaatadaptatie kan worden gemitigeerd door meer groen in de berm en toe te passen of extra waterbergingscapaciteit naast of onder de weg in het ontwerp op te nemen.

Om het planeffect ten aanzien van het gebruik van grondstoffen te verminderen, is het verstandig om het hergebruik van grondstoffen en het toepassen van duurzame materialen te stimuleren of voor te schrijven in de contracteringsfase. Het energiegebruik tijdens de exploitatiefase kan worden vermindert door het toepassen van energiezuinige of energieneutrale installaties voor te schrijven of te stimuleren in de contracteringsfase. Het beperkt negatieve planeffect op energiegebruik kan hiermee worden weggenomen.

Met de genoemde maatregelen kan het beperkt negatieve effect van het plan worden weggenomen. Het advies is om in de vervolgfase deze maatregelen nader te onderzoeken en/of uit te werken.

7.4.11 Stikstofdepositie in Natura-2000 gebieden

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningplichtig. Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Er zijn wel verschillende Natura2000-gebieden gelegen in de omgeving van het plangebied.

De ontwikkeling die in het PIP mogelijk wordt gemaakt veroorzaakt stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden als we het plan op zichzelf bezien, zonder de positieve gevolgen ten opzichte van de huidige situatie. In die Natura 2000-gebieden liggen habitats en leefgebieden van soorten die stikstofgevoelig en overbelast of naderend overbelast zijn. Dit betekent dat nader onderzoek nodig is naar de effecten van de depositie op de instandhoudingsdoelstelling van deze Natura 2000-gebieden.

Overbelast of naderend overbelast

Een stikstofgevoelig habitatype of leefgebiedtype (in dit rapport ook samen aangeduid als “habitat”) is overbelast als de jaarlijkse totale stikstofdepositie (de achtergronddepositiewaarde, ADW) hoger is dan de kritische depositiewaarde (KDW). De KDW is de depositiegrens waarboven significante verslechtering van de kwaliteit van een habitat niet zondermeer kan worden uitgesloten. Dat betekent dat voor stikstofgevoelige habitats waarop depositie plaatsvindt, en waarvoor de ADW hoger is dan de KDW, nader onderzocht moet worden of sprake kan zijn van negatieve effecten door die extra depositie. Wanneer de ADW minder dan 70 mol N/ha/jaar lager is dan de KDW, is sprake van een naderend overbelaste situatie. Uit voorzorg worden naderend overbelaste situaties bij de beoordeling betrokken.

Als een plan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, moet een passende beoordeling voor de gevolgen van het plan voor het Natura 2000-gebied gemaakt worden (artikel 2.7, eerste lid van de Wet natuurbescherming). In zijn algemeenheid gaat het om plannen die kaderstellend of voorwaardenscheppend zijn voor toekomstige activiteiten.

Het plan mag vervolgens alleen worden vastgesteld als uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten (artikel 2.8, derde lid van de Wet natuurbescherming).

De eerste stap is dus vast te stellen of sprake kan zijn van significante gevolgen. Deze eerste stap is de voortoets. Als en voor zover uit de voortoets blijkt dat significante gevolgen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, worden de effecten passend beoordeeld. Voorheen mocht hierbij het principe van ‘intern salderen’ worden gebruikt. Dat betekent dat de stikstofgevolgen van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die het plan toestaat, worden weggestreept tegen de stikstof die de voorheen toegestane ruimtelijke ontwikkelingen veroorzaakten. Het ligt in de rede dat dat niet meer mag bij plannen vanwege de rechtspraak over projecten.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 18 december 2024 twee uitspraken¹³ gedaan waaruit een gewijzigd kader volgt voor het toetsen van de gevolgen van projecten voor Natura 2000-gebieden. Deze uitspraak heeft tot gevolg dat als een bestaand project wijzigt, voor heel dat project opnieuw beoordeeld moet worden wat de gevolgen daarvan zijn voor de in Natura 2000-gebieden beschermde waarden. Als blijkt dat niet kan worden uitgesloten dat het project significante gevolgen kan hebben, moet een passende beoordeling worden opgesteld. Daarbij mag alleen onder voorwaarden intern gesaldeerd worden met de bestaande stikstofrechten van het project. Intern salderen wordt in de uitspraak van de Raad van State gezien als een mitigerende maatregel die alleen toegepast mag worden als deze additioneel is aan de maatregelen die nodig zijn om natuur te behouden, te herstellen of verslechtering te voorkomen. De uitspraak geeft geen duidelijkheid of deze ook gelijke gevolgen heeft voor de beoordeling van plannen.

De ontwikkeling die met het PIP mogelijk wordt gemaakt, leidt per saldo niet tot een toename van stikstofdepositie op de daarvoor gevoelige delen van Natura 2000-gebieden. Vanwege de onduidelijkheid of de hiervoor genoemde uitspraak van de Raad van State ook gevolgen heeft voor het beoordelen

¹³ Amercentrale (ECLI:NL:RVS:2024:4909) en Rendac (ECLI:NL:RVS:2024:4923).

van plannen is het stappenplan dat de Raad van State heeft gepubliceerd bij de uitspraak voorzorgshalve ook voor het PIP gevolgd. Ten behoeve van het PIP is daarom niet alleen een voortoets, maar ook een passende beoordeling uitgevoerd. De voortoets en passende beoordeling zijn opgenomen als bijlage bij het Aanvullingsrapport MER, bijlage 29 bij het PIP. Uit de voortoets blijkt dat het project N207 Zuid dat in het PIP mogelijk wordt gemaakt in de gebruiksfase een maximale stikstofdepositiebijdrage heeft van 1,01 mol N/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse plassen & De Haeck. Ook op 8 andere Natura 2000-gebieden is een extra depositiebijdrage berekend. Deze extra depositiebijdrage is het gevolg van de verkeersaantrekkende werking en verandering van verkeersstromen op het omliggend wegennet. In de voortoets is geconcludeerd dat niet op voorhand op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat deze extra depositiebijdrage significante gevolgen kan hebben. Daarom is een passende beoordeling uitgevoerd. De voortoets en passende beoordeling zijn opgenomen als bijlage bij het Aanvullingsrapport MER, bijlage 29 bij het PIP.

In de passende beoordeling is gebruik gemaakt van intern salderen als mitigerende maatregel, waarbij op twee verschillende manieren is gesaldeerd:

1. Saldering met het wegverkeer zoals dat in de referentiesituatie op de N207 aanwezig is en met de emissie van de delen van de landbouwpercelen die voor het project N207 Zuid zullen worden verworven en die daarna niet meer bemest zullen worden.
2. Deels gelijk aan 1, met als verschil dat niet de gehele emissie van de delen van de landbouwpercelen die voor het project N207 Zuid zullen worden verworven wordt gebuikt als intern saldo. 30% van dat saldo is afgeroomd. Op die manier is in die berekening gesaldeerd met het stikstofsaldo dat op deze landbouwpercelen resteert als een passende maatregel ertoe zou leiden dat er een generieke regel gaat gelden als gevolg waarvan de emissie door mestaanwending wordt beperkt.

Bij de wijze van salderen zoals beschreven onder 1) is op geen enkel habitat in de beoogde situatie sprake van een depositiebijdrage die hoger is dan in de referentiesituatie.

Bij de wijze van salderen zoals beschreven onder 2) is op een aantal habitats in twee Natura 2000-gebieden in de beoogde situatie sprake van een depositiebijdrage die hoger is dan in de referentiesituatie. Het gaat om de Natura 2000-gebieden en habitats uit onderstaande tabel 7.19.

Tabel 7.19 Depositie op (naderend) overbelaste delen van habitats in Natura 2000-gebieden.

		Depositie (mol N/ha/jr)	
Code	Habitat	Maxi- maal	Gemiddeld
Meijendel & Berkheide			
H2120	Witte duinen	0,01	0,01
H2130A	Grijze duinen (kalkrijk)	0,01	0,01
H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	0,01	0,01
H2160	Duindoornstruwelen	0,01	0,01
H2180Abe	Duinbossen (droog), berken-eikenbos	0,01	0,01
(ZG)H2180Ao	Duinbossen (droog), overig, inclusief zoekgebied	0,01	0,01
(ZG)H2180C	Duinbossen (binnenduinrand), inclusief zoekgebied	0,01	0,01
Uiterwaarden Lek			
H6120	Stroomdalgraslanden	0,01	0,01
H6510A	Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	0,01	0,01

In de passende beoordeling is onderzocht of deze extra depositiebijdrage kan leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze Natura 2000-gebieden. Deze beoordeling is voor ieder van de habitats uitgevoerd, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstelling van deze habitats.

In de passende beoordeling is het volgende geconcludeerd. Als intern salderen wordt toegepast in de voortoets, dan kan uitgesloten worden dat het plan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Als de opgeleverde stikstofruimte vanwege intern salderen volledig wordt gebruikt als mitigerende maatregel in de passende beoordeling, dan is de zekerheid verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Dat is eveneens het geval als intern salderen gedeeltelijk (voor 70%) wordt ingezet als mitigerende maatregel in de passende beoordeling.

Gelet op deze bevindingen kan het PIP overeenkomstig artikel 2.7, eerste lid en artikel 2.8, derde lid van de Wet natuurbescherming worden vastgesteld.

8 Juridische opzet

8.1 Uitgangspunten

8.1.1 Inpassingsplan

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 heeft de wetgever onder andere aan de provincies de bevoegdheid toegekend om een provinciaal bestemmingsplan op te stellen. In de terminologie van de wet wordt een dergelijk plan een inpassingsplan genoemd (PIP). Hierbij geldt wel als vereiste dat sprake moet zijn van een provinciaal belang. Bovendien kunnen Provinciale Staten ingevolge artikel 3.26 Wro pas tot vaststelling van een inpassingsplan overgaan, nadat de betrokken gemeenteraden zijn gehoord. De manier waarop dit geschiedt, is vormvrij.

Wat betreft het provinciaal belang wordt verwezen naar paragraaf 1.4.

8.1.2 Uitsluitingstermijn

Na vaststelling van het PIP door Provinciale Staten, is de gemeenteraad niet meer bevoegd om voor de in dat plan opgenomen gronden een bestemmingsplan vast te stellen. Deze uitsluiting geldt voor een maximale periode van tien jaar. Op grond van artikel 3.26 lid 5 Wro dienen Provinciale Staten in het vaststellingsbesluit door middel van een termijn aan te geven tot welk tijdstip de uitsluiting van de bevoegdheid van de betrokken gemeenteraad voortduurt.

Besloten is de uitsluiting te laten duren tot het moment, dat de (bouw)activiteiten zijn uitgevoerd. Dit zal worden vastgelegd in het vaststellingsbesluit en is tevens opgenomen in de regels.

8.1.3 Handhaving

Het PIP wordt na inwerkingtreding geacht deel uit te maken van het geldend bestemmingsplan of van de geldende bestemmingsplannen waarop dat PIP betrekking heeft. Dit betekent dat aanvragen om omgevingsvergunningen, voor bijvoorbeeld de activiteit bouwen, daaraan worden getoetst. Handhaving van het PIP kan geschieden via het instrumentarium van de Wabo.

8.2 Algemeen

Op de inhoud van het PIP zijn de regels die de Wro geeft ten aanzien van gemeentelijke bestemmingsplannen onverkort van toepassing. Het PIP is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een PIP wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het PIP is opgebouwd uit drie onderdelen:

- a. de toelichting,
- b. de geometrische plaatsbepaling (hierna: verbeelding) en
- c. de regels.

De toelichting verwoordt welke beleidskeuzes hebben geleid tot het vastleggen van de bestemmingen met bijbehorende regels. In de regels staan per bestemming de specifieke regels met betrekking tot bouwen en gebruik van de gronden. De verbeelding geeft weer aan welke gronden welke bestemming is toegekend. Ook worden op de verbeelding nadere aanduidingen (functie-, bouw- of gebiedsaanduidingen) aangegeven voor gronden waar specifieke regels gelden.

Met de standaardisering en digitalisering van bestemmingsplannen wordt beoogd de raadpleegbaarheid en uitwisselbaarheid van ruimtelijke plannen te vergroten. Met de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 zijn de bepalingen voor de standaardisering en digitalisering vastgelegd. Een PIP opgesteld volgens deze bepalingen is een digitaal bestand in GML-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een PIP zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld.

Het PIP kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware, bijvoorbeeld via de internetpagina <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/>. Met de software kunnen verschillende verbeeldingen van het PIP opgeroepen worden. Er zijn zodoende meerdere verbeeldingen van één plan mogelijk. Door interactie met de verbeelding worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Het onderhavig PIP voldoet aan de wettelijke standaarden voor standaardisering en digitalisering, dus ook digitale toegankelijkheid.

De provincie Zuid-Holland wil dat iedereen alle informatie goed kan lezen en gebruiken. Daarom werken zij continu aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de informatie, dit geldt ook voor dit provinciaal inpassingsplan N207 Zuid. Dit document is in opdracht van de provincie opgesteld, waarbij is gestreefd naar Europese norm EN 301 549. De complexe tabellen in dit document voldoen nog niet volledig aan deze norm. Als u een vraag heeft over deze tabellen kunt u contact opnemen met het projectteam N207 Zuid via n207@pzh.nl.

Ook wordt verwezen naar de publiekssamenvatting van het provinciaal inpassingsplan N207 Zuid. Deze samenvatting is te downloaden op: www.zuid-holland.nl/n207zuid.

8.3 Plansystematiek

Dit PIP is opgesteld als een gedetailleerd plan. Dit houdt in dat aan de binnen het plangebied aanwezige gronden in hoofdzaak specifieke bestemmingen zijn toegekend, die niet nader worden uitgewerkt. Wel zijn binnen de hoofdbestemming ('Verkeer') flexibele gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden geboden (zie nader paragraaf 8.4). In beginsel zijn alle gronden, waar ingrepen in het kader van de ontwikkeling plaatsvinden, in het plangebied van het PIP opgenomen, ook wanneer de huidige bestemming bepaalde ingrepen, gebruik en/of bouwwerken reeds toestaat. De reden daarvoor is dat dit enerzijds de leesbaarheid voor burgers en het bevoegd gezag bevordert en anderzijds zorgt voor rechtseenheden. De plangrens is hoofdzakelijk afgestemd op de grens van het werk, waarbij waar mogelijk een geringe uitwerkings-/flexibiliteitsmarge van 1 meter in acht genomen.

In een aantal gevallen geldt daarnaast een dubbelbestemming. Deze bestemming zorgt voor aanvullende eisen in verband met de bescherming van in het plangebied aanwezige waarden en belangen. De in het plan opgenomen bestemmingen kennen echter wel een zekere mate van flexibiliteit door het opnemen van brede bestemmingsomschrijvingen. In paragraaf 8.4 wordt dit bij de opgenomen bestemmingen nader toegelicht. Voor deze opzet is gekozen om bij de technische en feitelijke uitvoering van de beoogde ingrepen voldoende ruimte te kunnen bieden.

Bij toepassing van bevoegdheden is van belang dat op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats treden van respectievelijk de gemeenteraad en burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een aantal uitzonderingen welke genoemd zijn in artikel 3.26 lid 4 Wro. Zo blijft de gemeente in principe bevoegd om een omgevingsvergunning voor de binnenplanse afwijking van het PIP te verlenen of een wijzigingsplan vast te stellen. Provinciale Staten kunnen echter een besluit nemen waarin is bepaald dat ook voor die bevoegdheden Gedeputeerde Staten bevoegd is.

In het onderhavige PIP is ervoor gekozen het bevoegd gezag voor wat betreft de bevoegdheden genoemd in artikel 3.26 lid 4 Wro en de wijzigingsbevoegdheden niet nader vast te leggen.

8.4 Toelichting op de regels

Het PIP is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de regels en de naamgeving van bestemmingen, aanduidingen en maatvoeringen. De regels kennen standaard vier hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In de inleidende regels is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels (artikel 1). Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Tevens is bepaald op welke wijze de in het plan aangegeven maten gemeten moeten worden (artikel 2). Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

De bestemmingsregels zijn onderverdeeld in reguliere bestemmingen en dubbelbestemmingen. De reguliere bestemmingen (artikel 3 t/m 17) zijn de volgende:

Hieronder wordt per opgenomen hoofdbestemming een beknopte toelichting op de opzet, gebruiks- en bouwmogelijkheden binnen de onderscheiden bestemmingen gegeven. Vervolgens komen de opgenomen dubbelbestemmingen aan bod.

Artikel 3 Agrarisch

Deze bestemming is opgenomen voor de gronden in het Bentwoud, die geen onderdeel uitmaken van het plan en waar dus geen ingrepen in het kader van het plan worden voorzien. Tevens is de functie-aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - bentwoud' opgenomen. De bestemming is vrijwel integraal overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan 'Bentwoud'.

De gronden zijn bestemd voor agrarische bedrijven (geen veehouderijen), het hobbymatig houden van dieren en telen van gewassen, extensieve beweiding en het behoud, herstel en ontwikkeling van de actuele en potentiële natuur- en landschapswaarden en recreatie in het Bentwoud. Laatstgenoemd gebruik is in de bestemmingsomschrijving en begripsbepalingen nader gespecificeerd. Naast de agrarische functie zijn op deze gronden dus tevens de functies natuur en recreatie toegestaan. De gronden kunnen onder andere gebruikt worden voor bosgebieden en kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen.

Binnen de bestemming mogen in beginsel geen gebouwen worden gebouwd. Wel is het mogelijk een horecavoorziening en een beheerschuur te realiseren binnen de aanduiding 'specifieke vorm van

agrarisch - bentwoud'. Er is in het Bentwoud, binnen de gemeente Waddinxveen echter slechts één horecavoorziening en één beheerschuur toegestaan: ofwel binnen het plangebied van voorliggend plan, of binnen de grenzen van het bestemmingsplan 'Waddinxveen Noord-West'. Met betrekking tot het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is een specifieke regeling opgenomen voor zonnepanelen op de grondwal aan de rand van het Bentwoud. Hiervoor is een specifieke aanduiding op de verbeelding opgenomen. Eén van de voorwaarden is dat deze niet aan de naar het Bentwoud gekeerde zijde van de grondwal mogen worden geplaatst.

Gekoppeld aan de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - bentwoud' is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Deze is echter alleen van toepassing op de werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de aanleg van het Bentwoud en werkzaamheden die plaatsvinden na realisatie van het Bentwoud. Alle ingrepen welke plaatsvinden in het kader van de realisatie van het project, vinden buiten deze bestemming plaats.

Artikel 4 Natuur

Ter plaatse van de in het plangebied opgenomen ecologische verbindingzones bij de Kleikade en langs de verlengde Bentwoudlaan, is de bestemming 'Natuur' opgenomen. Deze gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van landschaps- en natuurwaarden, natuur/ landschapselementen/ bos in het algemeen en van ecologische verbindingzones in het bijzonder. De nieuw aan te leggen ecologische verbindingzone heeft een functieaanduiding 'ecologische verbindingzone' gekregen. Daarnaast is extensief recreatief medegebruik toegestaan. De (verharde) verbindingen voor langzaam verkeer zijn op de verbeelding aangeduid door middel van de functieaanduiding 'langzaam verkeer' en zijn uitsluitend op de betreffende gronden toegestaan. Daarnaast is een specifieke aanduiding ('weg') opgenomen ter plaatse van een te handhaven erfontsluitingsweg westelijk van de Verlengde Bentwoudlaan.

Binnen de bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Er is tevens een omgevingsvergunningstelsel voor bepaalde werken en werkzaamheden opgenomen.

Artikel 5 Verkeer

De hoofdbestemming binnen dit PIP is de bestemming 'Verkeer'. Op deze gronden is sprake van maatregelen aan de infrastructuur, inclusief de daarbij behorende voorzieningen zoals berm, taluds, sloten en paden. Gekozen is voor een brede bestemming, zodat de exacte uitwerking en invulling van de gebieden op detailniveau nog kan wijzigen. Zo zijn bijvoorbeeld ook waterhuishoudkundige voorzieningen zoals waterberging mogelijk, alsmede groenvoorzieningen. De hoofdstructuur is echter wel duidelijk zichtbaar. Bij de begrenzing is in beginsel uitgegaan van de buitengrenzen van het wegontwerp + 1 meter.

Primair zijn de gronden bestemd voor gebieds- en erfontsluitingswegen, voet- en fietspaden en verblijfsgebied.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn de volgende functies toegelaten:

- a. gebiedsontsluitingswegen met maximaal 2 rijstroken;
- b. erfontsluitingswegen met maximaal 2 rijstroken;
- c. fiets- en voetpaden;

- d. met deze wegen en paden verband houdende voorzieningen zoals op- en afritten, parallelwegen, opstelstroken, viaducten, geleiderails, duikers, bruggen, tunnels, sifons, erfontsluitingen, kruispunten en rotondes, vluchthavens, bermen, bermsloten, bermbeplanting, taluds, openbare verlichting, bewegwijzering, wegmeubilair, verkeersregelininstallaties en overige verkeersvoorzieningen, uitgezonderd verkooppunten voor motorbrandstoffen;
- e. voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder rustpunten en uitkijkpunten voor (fiets)paden, alsmede parkeervoorzieningen, met dien verstande dat parkeervoorzieningen niet toegestaan zijn ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein uitgesloten';
- f. voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer;
- g. groen- en natuurvoorzieningen, waaronder mitigerende voorzieningen, zoals wildkerende rasters, wildtunnels, ecotunnels, faunatunnels en dergelijke, in het algemeen en ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingszone' in het bijzonder;
- h. geluidwerende voorzieningen;
- i. kruisende waterwegen en overige waterlopen;
- j. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- k. nutsvoorzieningen;
- l. (beeldende) kunstwerken en daarmee gelijk te stellen voorzieningen;
- m. voorzieningen ten behoeve van de opwek van zonne-energie, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - grondwal'.

Om te borgen dat benodigde akoestische maatregelen daadwerkelijk worden gerealiseerd, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels. Hierin wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek. Ten aanzien van de woningbouwontwikkeling 't Suyt te Waddinxveen is een nuancering en aanvulling op de voorwaardelijke verplichting opgenomen, omdat de met het ter plaatse geldende bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwontwikkeling nog niet is gerealiseerd.

Er zijn meerdere voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in de regels. Op het moment dat de aangepaste N209 met aansluitingen, de Bentwoudlaan en de Verlengde Bentwoudlaan in gebruik worden genomen dienen de nieuwe voorzieningen voor fietsers, wandelaars en ruiters, die onderdeel uitmaken van het project N207 Zuid, te zijn aangelegd en te worden onderhouden. Is dat op dat moment nog niet afgerond, dan moeten de aanleg werkzaamheden ten minste in uitvoering zijn. Verder zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ten aanzien van het tijdig realiseren van de ecologische verbindingszone binnen de bestemming 'Natuur', de aanleg van een grondwal in het Bentwoud en de herplant van beschermenswaardige bomen. Er is geen voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de realisatie van de landschappelijke inpassingsplannen, omdat de realisatie daarvan voldoende is geborgd. De provincie heeft de uitvoering daarvan in haar macht. Ook de benodigde natuurcompensatie conform het compensatieplan is voldoende publiekrechtelijk geborgd in het kader van het hiervoor benodigde vergunningtraject.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn in beginsel geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van nutsvoorzieningen. Voor de toegelaten bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn maximale bouwhoogten in de regels opgenomen. Voor het realiseren van zonnepanelen op de grondwallen bij het Bentwoud is een specifieke zonering (aanduiding) met bijbehorende regels opgenomen.

Water

De A-watergang ter hoogte van de nieuwe verbindingsweg aan de noordkant van Hazerswoude-Dorp wordt gedeeltelijk verlegd. Het gewijzigde tracé van de watergang is bestemd als 'Water'. Naast water en waterhuishoudkundige voorzieningen zijn binnen deze bestemming overkluizingen en vlonders, alsmede kunstwerken ten dienste van waterhuishoudkundig en/of verkeerskundig gebruik. Binnen de bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

Dubbelbestemmingen

In het PIP zijn diverse dubbelbestemmingen opgenomen. Deze dubbelbestemmingen gelden primair ten opzichte van de andere reguliere bestemming(en) waarmee zij samenvallen. De dubbelbestemmingen zijn qua begrenzing en inhoud overgenomen vanuit de meest actuele ruimtelijke plannen, maar de benamingen zijn in sommige gevallen gewijzigd ter voorkoming van dubbelingen. De dubbelbestemmingen kunnen in drie typen worden onderscheiden.

Leidingen

De in het plangebied aanwezige planologisch relevante leidingen zijn, inclusief bijbehorende vrijwaringszones/belemmeringsstroken aan weerszijden met een dubbelbestemming bestemd. De dubbelbestemmingen bevatten beschermingsregimes die waarborgen dat de leidingen toegankelijk blijven en kunnen worden onderhouden. De regimes komen overeen met de vigerende bestemmingsplannen. Het betreft een hoogspanningsverbinding en een rioolleiding.

Archeologische waarden

Daar waar sprake is van archeologische waarden of verwachtingswaarden zijn archeologische dubbelbestemmingen opgenomen. Voor de archeologische verwachtingswaarde die hier geldt is aansluiting gezocht bij het vigerend bestemmingsplan (zelfde drempelwaarde voor archeologisch onderzoek). De gemeenten Waddinxveen en Alphen aan den Rijn beschikken beide over een actueel paraplubestemmingsplan omtrent dit thema. Inhoudelijk zijn de dubbelbestemmingen overeenkomstig deze paraplubestemmingsplannen en met dezelfde nummering opgenomen. Omdat deze inhoudelijk beperkt van elkaar verschillen, zijn per gemeente afzonderlijke dubbelbestemmingen opgenomen.

Voor bouw- en overige werkzaamheden waarbij de grond minimaal een nader aangegeven diepte wordt verstoord, geldt een archeologische onderzoeksplicht voorafgaand aan de verlening van een omgevingsvergunning. De hoogte van de verwachtingswaarde bepaalt de drempelwaarde qua oppervlakte (bijvoorbeeld 100, 500 of 5.000 m²).

Cultuurhistorische waarden

Het plandeel van dit PIP dat binnen de gemeente Alphen aan den Rijn ligt, doorkruist een aantal door de betreffende gemeente in de beheersverordening 'Cultuurhistorie' (d.d. 27 januari 2022) aangewezen cultuurhistorisch waardevolle elementen en ensembles. Het beschermingsregime uit de betreffende beheersverordening is doormiddel van drie dubbelbestemmingen vertaald in het PIP. Binnen deze dubbelbestemmingen zijn restricties gesteld aan het bebouwen van de gronden, het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden en/of het slopen van bebouwing. Deze dubbelbestemmingen dienen ter waarborging van het behoud van de cultuurhistorische waarden, die in de cultuurhistorische waardenkaarten zijn beschreven. Deze kaarten zijn opgenomen als bijlagen bij de regels.

Waterhuishoudkundige belangen

Binnen het plangebied zijn enkele waterkeringen en/of bijbehorende beschermingszone aanwezig. De dubbelbestemmingen zijn per vigerend plan iets verschillend in inhoud. De bepalingen zijn per bestemming overgenomen. De bestemmingen waarborgen de belangen van de waterkeringen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

De algemene regels (artikel 22 t/m 28) bevatten regels, die voor meerdere c.q. alle in het plan opgenomen bestemmingen gelden. Het betreffen de volgende regels:

Artikel 22 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel is bedoeld om te voorkomen dat een ongewenste cumulatie van bebouwing optreedt. Deze bepaling is standaard in elk inpassingsplan opgenomen conform de wet.

Artikel 23 Algemene bouwregels

In dit artikel is een regeling opgenomen ten aanzien van bestaande, van de planregels afwijkende maatvoeringen, alsmede een regeling voor het ondergronds bouwen.

Artikel 24 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is opgenomen welke gebruiksvormen in ieder geval als strijdig met de in het plan opgenomen bestemmingen wordt aangemerkt.

Artikel 25 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel zijn regels opgenomen, welke gelden binnen de molenbiotoop in Hazerswoude-Dorp. Deze ligt gedeeltelijk over het plangebied heen. De regels stellen beperkingen aan de hoogte van bebouwing en beplanting binnen deze zone.

Artikel 26 Algemene afwijkingsregels

In aanvulling op afwijkingsregels in de specifieke bestemmingen, is in dit artikel een algemene afwijkingmogelijkheid opgenomen voor kleinschalige afwijkingen.

Artikel 27 Algemene wijzigingsregels

In de algemene wijzigingsregels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van het wijzigen van de bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen of afwijkingen mogen niet meer bedragen dan 3 meter en het bestemmingsvlak mag niet meer dan 10% worden vergroot. De plangrenzen mogen daarbij niet worden overschreden.

Artikel 28 Overige regels

In dit artikel is geregeld, dat de gemeenteraden van de gemeenten Waddinxveen en Alphen aan den Rijn bevoegd zijn na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan een bestemmingsplan vast te stellen binnen de plangrenzen van het PIP, nadat (delen van) de werken behorende bij het project N207 Zuid zijn uitgevoerd.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

De overgangs- en slotregels (artikel 29 en 30) bevatten de wettelijk voorgeschreven overgangsregels en de citeertitel van de regels van het PIP.

9 Economische uitvoerbaarheid

9.1 Inleiding

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wro dient in het kader van een PIP-inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Ook dient onderzocht te zijn of op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro de verplichting bestaat om een exploitatieplan op te stellen. Daarbij is in de eerste plaats van belang wat voor type bouwplan wordt gerealiseerd. Indien het een bouwplan betreft dat behoort tot een categorie die is genoemd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), bestaat in beginsel de plicht een exploitatieplan op te stellen. Deze verplichting vervalt indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Bij besluit tot vaststelling van het PIP dient dan wel beslist te worden geen exploitatieplan vast te stellen.

9.2 Exploitatieplan

Het project N207 Zuid heeft uitsluitend betrekking op infrastructurele werken, kunstwerken, ecologische verbindingzones en landschappelijke inpassing. De daarmee samenhangende bouwwerken vallen niet onder de categorie bouwplannen die is genoemd in artikel 6.2.1 Bro. Een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk.

9.3 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de raming van de kosten voor dit plan is niet alleen rekening gehouden met de realisatie van de ruimtelijke maatregelen, maar ook met de kosten van de landschappelijke inpassing, maatregelen in het kader van cultuurhistorie, grondverwerving, het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen en de eventuele financiële consequenties van bijvoorbeeld planschade, bodemverontreiniging, etc.

De provincie heeft onderzocht in hoeverre bedrijven of particulieren schade ondervinden van het inpassingsplan. Er zijn op voorhand geen situaties bekend waarbij sprake is van onevenredige schade die aanleiding zou kunnen zijn om de vaststelling van het inpassingsplan te heroverwegen. De provincie zal ervoor zorgen dat mogelijke schade op een deugdelijke en eenduidige wijze zal worden afgewikkeld.

Geconcludeerd is dat uit de beschikbare budgetten de scope van het project zoals dat in dit PIP ruimtelijk is gedefinieerd kan worden uitgevoerd. De budgetten bieden daarbij voldoende bandbreedte om via aanbesteding met daarop gerichte emvi-criteria (criteria op basis van economisch meest voordelige inschrijving) de beoogde kwaliteit tot stand te brengen.

9.4 Verwerving

Er wordt getracht om de gronden die benodigd zijn voor de genoemde ontwikkelingen, voor zover dat nog niet het geval is, via minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Indien dit niet mogelijk is, zal de provincie tot onteigening overgaan.

10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt kort aangegeven hoe de omgeving betrokken is bij het hele planproces. Ook wordt ingegaan op de vooroverlegreacties op het conceptontwerp PIP en de zienswijzen over het ontwerp PIP. Ten slotte wordt in dit hoofdstuk de juridisch-planologische procedure besproken.

10.2 Betrekken omgeving in voorbereidingsfase

Bij de totstandkoming van dit inpassingsplan is de omgeving intensief betrokken geweest. Regelmatig zijn informatieavonden en ontwerpessies georganiseerd, nieuwsbrieven verzonden en is met de meest betrokken bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties ook in kleiner verband overleg geweest.

Op 23 september 2020 heeft een digitale informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomst is een toelichting gegeven over het concept ontwerp PIP. De reacties zijn samengevat en beantwoord in het verslag 'Informatiebijeenkomst concept ontwerp PIP', dat als bijlage 23 bij deze toelichting is gevoegd. De bijeenkomst zelf en het verslag is ook digitaal (in) te zien: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/alle-n-wegen/wegen/n207/n207-zuid/informatiebijeenkomst-concept-ontwerp-pip-n207/>. Let op: actualiteiten en aanpassingen in het ontwerp PIP, die sindsdien plaatsgevonden hebben, zijn niet verwerkt in dit verslag.

In het concept ontwerp PIP is het zogenaamde Maatregelpakket N207 Zuid verwerkt met een zuidelijke keerrotonde bij de Zuiddijk in Hazerswoude-Dorp. Deze rotonde kreeg een aansluiting naar het westen om de westelijke dorpskern goed bereikbaar te houden. Vanwege deze verbinding met het westen van het dorp was de wijkontsluitingsweg om de Weidelanden niet meer noodzakelijk en verviel deze daarom. Ook bevatte deze variant een noordoostelijke ontsluitingsweg die het scholeneiland verbond met de Heerenlaan en Gerelaan.

De zuidelijke keerrotonde op de Zuiddijk leidde tot veel verzet van de inwoners van Hazerswoude-Dorp. Het aantasten van de groenstrook/ het park op de Zuiddijk was voor hen onacceptabel. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft daarom voorgesteld om het Maatregelpakket N207 Zuid aan te passen. Dit heeft geresulteerd in de variant Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, waarbij geen zuidelijke keerrotonde meer nodig is bij de Zuiddijk. Ook is de kruising N209 en Dorpsstraat anders vormgegeven, waardoor de noordoostelijke ontsluitingsweg met aansluiting op de Heerenlaan en Gerelaan niet meer noodzakelijk is. Dit nieuwe pakket aan maatregelen is de basis van het ontwerp PIP.

10.3 Reacties vooroverleg

Het concept ontwerp PIP is in het kader van het wettelijk vooroverleg conform artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening onder meer verstuurd naar de besturen van de betrokken gemeenten Alphen aan den Rijn, Waddinxveen en Zuidplas, het hoogheemraadschap Rijnland en Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.

De reacties uit het vooroverleg zijn samengevat en beantwoord in de Nota vooroverleg. Verder wordt in de nota aangegeven of de reacties aanleiding hebben gegeven tot het wijzigen van ontwerp PIP. Deze wijzigingen zijn verwerkt in de regels, verbeelding en toelichting van het ontwerp PIP. Dit geldt ook voor de ambtshalve wijzigingen. De Nota vooroverleg is opgenomen als bijlage 24 bij deze toelichting.

10.4 Zienswijzen

Van 31 mei 2022 tot en met 12 juli 2022 heeft het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N207 Zuid (inclusief MER) ter inzage gelegen. Iedereen kon een zienswijze indienen. Op het Ontwerp PIP N207 Zuid zijn binnen de zienswijzentermijn 688 zienswijzen binnengekomen.

In deze Nota van Beantwoording zienswijzen (bijlage 30 bij deze toelichting) zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van een antwoord voorzien. Indien de zienswijzen aanleiding geven tot wijzigen van het ontwerp PIP is dit aangegeven in de Nota van Beantwoording zienswijzen. De wijzigingen zijn vervolgens ook verwerkt in de regels, verbeelding en toelichting. Dit geldt ook voor ambtshalve wijzigingen.

10.5 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage is om advies gevraagd over het MER. Het voorlopig advies is in paragraaf 5.4 samengevat en is opgenomen als bijlage 28 bij dit PIP.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is er het aanvullingsrapport MER opgesteld. Het doel van het rapport is om de aanvullingen op het MER naar aanleiding van de adviezen van de Commissie te presenteren. Het Aanvullingsrapport MER d.d. 31 maart 2025 is opgenomen als bijlage 29 en de resultaten zijn daar waar nodig verwerkt in deze toelichting van het PIP.

10.6 Vaststelling PIP

Het aangepaste ontwerp inpassingsplan is gereed gemaakt voor vaststelling door de Provinciale Staten van Zuid-Holland (artikel 3.8 lid 1 onder e Wro).

Na vaststelling door Provinciale Staten geven Gedeputeerde Staten op geschikte wijze kennis van het vaststellingsbesluit. Gedeputeerde Staten leggen het vaststellingsbesluit en bijbehorende stukken met de uitvoeringsbesluiten ter inzage. Belanghebbenden kunnen tegen het inpassingsplan en de uitvoeringsbesluiten in eerste en enige aanleg in beroep gaan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Landschapsplan Hazerswoude-Dorp

Bijlage 2: Landschapsplan Bentwoudlaan

Bijlage 3: MER (deel A en B) achtergrondrapport MER Geluid en -Luchtkwaliteit

Bijlage 4: Achtergrondrapport MER Verkeer en vervoer

Bijlage 5: PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï

Bijlage 6: PIP Luchtkwaliteitsonderzoek

Bijlage 7: Achtergrondrapport MER Externe Veiligheid

Bijlage 8: Achtergrondrapport MER Gezondheid

Bijlage 9: PIP Rapport Trillingen

Bijlage 10: Advies niet-gesprongen explosieven Omgevingsdienst Midden-Holland

Bijlage 11: Achtergrondrapport MER Landschap & Cultuurhistorie

Bijlage 12: Achtergrondrapportage Archeologie

Bijlage 13: Achtergrondrapport MER Aardkundige waarden

Bijlage 14: Achtergrondrapport MER Recreatie & Ruimtegebruik

Bijlage 15: Achtergrondrapport MER Natuur en diverse ecologische rapportages

Bijlage 16: PIP Compensatieplan Natuur

Bijlage 17: Achtergrondrapport MER Bodem

Bijlage 18: Achtergrondrapport MER Water

Bijlage 19: Waterhuishoudkundig plan N207

Bijlage 20: Achtergrondrapport MER Klimaat en Duurzaamheid

Bijlage 21: Varianten voor Hazerswoude-Dorp

Bijlage 22: Akoestisch onderzoek t.b.v. recreatiecompensatie

Bijlage 23: Verslag informatieavond

Bijlage 24: Nota vooroverleg

Bijlage 25: Overzicht mitigerende maatregelen

Bijlage 26: Achtergrondrapport MER MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat

Bijlage 27: Samenvatting Milieueffectrapport N207-Zuid

Bijlage 28: Voorlopig Advies Commissie m.e.r.

Bijlage 29: Aanvullingsrapport MER

Bijlage 30: Nota van Beantwoording zienswijzen

Bijlage 31: Memo 'Verkeersveiligheid Hazerswoude-Dorp'

Bijlage 32: Cultuurhistorische waarden N207 Zuid Alphen aan den Rijn

Bijlage 33: Gebundelde natuuronderzoeken 2023

Rapportnummer: P01260

Datum: 30-04-2025

Contactpersoon opdrachtgever:

Projectteam BRO: Joost van der Aa, Mirte van Dooren

Trefwoorden:

Bron foto kافت: Hollandse Hoogte

Beknopte inhoud:

BRO

Hoofdvestiging

Postbus 4

5280 AA Boxtel

Bosscheweg 107

5282 WV Boxtel

T +31 (0)411 850 400

F +31 (0)411 850 401

E info@bro.nl