



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Planstudie N207 Zuid, provincie Zuid-Holland

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

11 oktober 2022 / projectnummer: 3667



35 JAAR

onafhankelijk en deskundig advies



1 Advies over het MER in het kort

De provincie Zuid-Holland wil de problemen met bereikbaarheid en veiligheid rondom Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp oplossen. Op korte termijn¹ is daarom het plan om in twee gebieden maatregelen te nemen. Aan de westkant van Waddinxveen en Boskoop wil de gemeente een weg aan leggen. In Hazerswoude-Dorp wil de gemeente verschillende verkeersmaatregelen nemen. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

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

De aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan zorgen overwegend voor een afname van geluidsbelasting in Waddinxveen en Boskoop. Het open karakter van het gebied wordt nadelig beïnvloed door de aanleg van de weg. De varianten in Hazerswoude-Dorp zijn weinig onderscheidend zo volgt uit het MER. De variant met een rotonde in het zuiden heeft nadelige effecten voor vleermuizen. De Alphense variant² verbetert de doorstroming op het kruispunt N209-Dorpsstraat niet, maar heeft ook de minste invloed op landschap. De andere varianten verbeteren de doorstroming wel.

Het MER gaat niet in op de effecten van stikstofdepositie van het project. De provincie heeft aangegeven dat de informatie over stikstof apart ter visie wordt gelegd.

Wat is het advies van de Commissie?

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.

¹ Voor oplossingen voor de lange termijn verwijst het plan naar 'Beter Bereikbaar Gouwe'.

² Deze variant bevat geen wijziging aan het kruispunt N209 – Dorpsstraat, dus de bewegingen linksaf blijven bestaan. Hierdoor is de zuidelijke keerrotonde bij de Provincialeweg overbodig. Zie pagina 66–67 van het MER.

- **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.



Figuur 1: overzichtskaart project N207 Zuid (bron: MER).

Bestemmingsplan

De gemeente Alphen aan den Rijn stelt een bestemmingsplan op voor de gemeentelijke maatregelen in Hazerswoude-Dorp. Hiervoor wordt ook informatie uit het MER gebruikt. Bij haar toetsing gaat de Commissie ervan uit dat de in het MER beschreven gemeentelijke maatregelen voor de als voorkeursvariant gekozen vijfde variant vastgelegd worden in het bestemmingsplan. Mocht uiteindelijk een variant gekozen worden die niet in het MER is onderzocht, dan kunnen milieugevolgen mogelijk anders uitpakken dan in het MER beschreven is.

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

Aanleiding MER

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

Deze twee besluiten hangen samen omdat in het vorige besluit³ over de (Verlengde) Bentwoudlaan is vastgelegd dat die nieuwe weg alleen aangelegd kan worden als er ook in Hazerswoude-Dorp aanpassingen zouden komen. Voor die aanpassingen zijn in dit MER verschillende varianten onderzocht.

Eerdere adviezen

De Commissie adviseerde eerder over voorlopers van dit project:

3054 Vredenburglaan/Bentwoudlaan/Verlengde Beethovenlaan, gemeente Waddinxveen (2017)

2898 Aanpassing N207 zuid, provincie Zuid-Holland (2016)

2330 Westelijke Randweg Waddinxveen (2011)

Rol van de Commissie

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

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

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de provincie Zuid-Holland.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

³ In 2015 is een projectMER opgesteld, die 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 worden in dit MER in samenhang en in meer detail beschouwd (pagina 7 van het MER).

2.1 Probleemanalyse verkeer

Rond 2015 zijn twee m.e.r.-procedures doorlopen, die voorsorteerden op de maatregelen die in dit MER in samenhang en in meer detail beschouwd worden. De probleemanalyse is volgens het voorliggende MER gebaseerd op de probleemanalyse uit 2015 en geactualiseerd. De analyse vraagt op enkele punten een nadere onderbouwing⁴: een verantwoording van de gekozen referentiesituatie, een nadere uitleg van de gepresenteerde reistijden en het feit dat de modelprognose mogelijk niet meer geheel actueel is.

- **Referentiesituatie:** Om de milieueffecten van het plan in de toekomst te bepalen is de referentiesituatie met het 'Hoog scenario' gebruikt. Daarin zijn zowel de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, en ook ontwikkelingen die nog onzeker zijn, zoals het Vijfde Dorp en Triangel. Het scenario 'Zekere plannen', bevat alleen die ontwikkelingen waarover al besloten is.⁵ Het aantal inwoners in het Hoog scenario is 21% hoger dan in de huidige situatie, in het scenario Zekere plannen bedraagt deze toename 11%. Ook het aantal arbeidsplaatsen is in het scenario hoger.⁶
Het MER maakt niet inzichtelijk welke invloed het gehanteerde scenario heeft op de omvang van de problematiek.
De effectvergelijking/-beoordeling die is gemaakt op basis van het Hoog scenario wordt als 'worst case' gepresenteerd. Toepassing van het hoge scenario kan voor de probleemanalyse als worst case worden gezien. Of dit voor de effecten ook geldt is op voorhand niet aan te geven omdat deze ten opzichte van de referentiesituatie worden beschouwd. Inzicht in de verkeersintensiteiten in beide scenario's is gewenst voor goed inzicht in de verkeersproblematiek.
- **Reistijden:** Het valt op dat de streefwaarde voor de reistijd in de spits⁷ in de referentiesituatie op géén van de beschouwde reistijdtrajecten wordt overschreden. Ook de I/C-verhoudingen⁸ op wegvakken geven geen structurele knelpunten (een I/C-verhouding groter dan 0,8) aan. Dat wekt de suggestie dat er geen sprake zou zijn van structurele doorstromingsproblemen in de spitsen. Tegelijk geven de uitgevoerde kruispuntanalyses aan dat er (met name voor het kruispunt N209-Dorpsstraat, de rotonde Hoozeveenseweg, de aansluiting N209/N11 en de beide hefbrugcorridors) sprake is van een slechte verkeersafwikkeling. Mogelijk is de vertraging bij de kruispunten niet meegenomen in de reistijd op de beschouwde trajecten. Dit wordt echter niet toegelicht in het MER. De Commissie beveelt aan dit nader te onderbouwen, omdat uit de probleemanalyse dan duidelijker blijkt welke problemen opgelost (moeten) worden door de maatregelen.
- **Actualiteit prognose:** voor de berekeningen is een verkeersmodel⁹ ontwikkeld dat inmiddels drie jaar oud is. Of dit nog voldoende actueel is hangt af van ontwikkelingen die zich in de tussentijd hebben voorgedaan. Geef daarom een toelichting op de veranderingen in het actuele verkeersmodel ten opzichte van het gebruikte model, bijvoorbeeld aan de hand van een gevoeligheidsanalyse.

Wanneer uit de nadere onderbouwing blijkt dat aanpassing van deze onderdelen van de probleemanalyse tot andere conclusies kan leiden, adviseert de Commissie om de

⁴ Verschillende zienswijzen gaan hierop in.

⁵ Het scenario Zekere plannen is gebruikt om de knelpunten in beeld te brengen.

⁶ Bijlage V van het MER: Verkeersberekeningen N207-Zuid, Goudappel Coffeng, 2019, d.d. 13/3/2019).

⁷ Maximaal 2 maal zo hoog als buiten de spits.

⁸ De intensiteit/capaciteitsverhouding is een maat voor doorstroming op de wegvakken.

⁹ Regionaal Verkeersmodel Midden-Holland (RVMH) 3.1.

probleemanalyse hierop aan te passen. Deze informatie kan van belang zijn voor het besluit over de benodigde omvang van de maatregelen.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming in een aanvulling op het MER te onderbouwen of de gepresenteerde probleemanalyse ook klopt wanneer onzekere woningbouwontwikkelingen niet worden meegenomen. Onderbouw daarnaast de presentatie van reistijden en de keuze van het verkeersmodel. Wanneer uit de nadere onderbouwing blijkt dat aanpassing van deze onderdelen tot andere conclusies kan leiden, pas dan de probleemanalyse aan.

2.2 Doelbereik en effecten

Het doel van het plan voor de planstudie N207-Zuid is 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.’*¹⁰ Het MER geeft aan dat deze doelen voortkomen uit het MER van 2015 (Tauw, 2015) en dat niet alle doelen volledig bereikt zullen worden door de maatregelen in dit plan. Hiervoor is het programma *Beter Bereikbaar Gouwe* (een regionaal onderzoek) gestart en een onderzoek naar de N206/N209.

Doelbereik

Het valt de Commissie op dat het plan zich richt op slechts een klein gedeelte van het wegennetwerk en dat de doelen voor doorstroming en leefbaarheid maar deels gehaald worden. De samenhang van deze oplossing met de oplossingen in het programma *Beter Bereikbaar Gouwe* komt niet terug in het MER. Daarom kan de Commissie niet achterhalen of de doelen door de inzet van dat programma en deze maatregelen samen wel gehaald zullen worden.

Ondanks dat afbakening van het project in het MER goed is toegelicht, zijn er in de omgeving veel zorgen of dit plan voldoende bijdraagt aan de doelen. Dit blijkt onder andere uit de zienswijzen die de Commissie bij de beoordeling van dit MER heeft betrokken. Betrokkenen maken zich zorgen dat deze lokale oplossing juist extra doorgaand verkeer aantrekt. Ook denken ze dat de (regionale) oplossingen onder *Beter Bereikbaar Gouwe* passender zijn en de problemen beter oplossen. Ook uiten betrokkenen zorgen dat de lokale oplossing (te) ingrijpend is, met name voor de leefbaarheid in Hazerswoude-Dorp en voor het Bentwoud.

Omdat de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan onomkeerbare milieueffecten heeft is het voor besluitvormers nodig om te weten of dit uiteindelijk bijdraagt aan het doel om de regio beter bereikbaar te maken. De aanpassingen in Hazerswoude-Dorp zijn niet onomkeerbaar, maar zorgen er mogelijk voor dat andere oplossingsrichtingen in een later stadium niet meer op tafel komen.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming, in een aanvulling op het MER, aan te geven hoe deze oplossingen samenhangen met de maatregelen in *Beter Bereikbaar Gouwe*. Geef aan welke maatregelen welke problemen oplossen en in welke mate.

¹⁰ Pagina 15, MER.

Effecten gebieden apart weergeven

Het plan bestaat uit één alternatief voor de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan langs Waddinxveen en Boskoop en vijf varianten in Hazerswoude-Dorp. De effecten, die voor de twee gebieden verschillen, zijn in het MER apart beschreven. De uiteindelijke presentatie van de milieugevolgen is echter voor beide ingrepen samengevat in één tabel (+++,+,0,-,--). Het MER verduidelijkt niet of de effecten bij elkaar zijn opgeteld of dat ze zijn gemiddeld. Het lijkt erop dat de effecten in Hazerswoude-Dorp wegvallen, omdat de effecten van de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan groter zijn (bijvoorbeeld omdat het over meer mensen gaat). Dit geldt in ieder geval voor bodem, landschap en natuur en in het bijzonder voor geluid. Dit is een probleem omdat uit de beschrijving blijkt dat de effecten van de aanleg van de nieuwe weg verschillen van die van de aanpassingen in Hazerswoude-Dorp. Naar verwachting verslechtert de leefbaarheid voor een deel van de bewoners in Hazerswoude-Dorp en verbetert die voor inwoners in Waddinxveen en Boskoop. Positieve effecten en negatieve effecten mogen niet tegen elkaar weggestreep worden. Het risico daarvan is namelijk dat de noodzaak voor mitigerende maatregelen op specifieke locaties niet of onvoldoende in beeld komt.

Waarom verschillen varianten Hazerswoude-Dorp?

In Hazerswoude-Dorp zijn vijf varianten onderzocht. Deze zijn in de beoordeling nauwelijks¹¹ als onderscheidende varianten te herkennen. Dat wil zeggen dat uit de beoordeling niet blijkt of de varianten voor verschillende milieueffecten zorgen. Hierdoor is het ook onduidelijk of mitigerende maatregelen nodig zijn. In het MER moet inzichtelijk gemaakt worden wat het effect van mitigatie is en waar het effect heeft. Hiervoor is ook meer detailniveau nodig, bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid en geluid.

Daarnaast adviseert de Commissie om de plaatsing van de bushalte¹² nader toe te lichten. Plaatsing van een bushalte na de kruising bespaart over het algemeen tijd. In dit geval vraagt de verplaatsing echter ruimte, die ook ten koste kan gaan van parkeerplaatsen en mogelijk de verkeersveiligheid.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming in een aanvulling op het MER:

- de effecten voor beide gebieden apart te presenteren in de tabellen;
- Voor de vijf varianten in Hazerswoude-Dorp aan te geven waarin deze onderscheidend zijn en inzichtelijk te maken welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn en wat het effect er van is;
- de plaatsing van de bushalte nader toe te lichten.

2.3 Geluid

Vanwege de gekozen presentatie (zie vorige paragraaf) is de informatie over geluid onvoldoende duidelijk in het MER. Het gaat om de volgende punten:

- De positieve verandering ten opzichte van de referentiesituatie in het gebied rondom Boskoop en Waddinxveen gaat over substantieel meer mensen dan de (mogelijk) negatieve verandering in Hazerswoude-Dorp. De toegekende score in het MER geeft daarom onvoldoende informatie voor de besluitvormers. Meer detail, vooral voor de varianten in

¹¹ De 'Alphense variant' scoort neutraal op verkeer, waar de overige varianten een '+' scoren. De overige scores zijn gelijk.

¹² Eén van de zienswijzen heeft een onderzoek bijgevoegd naar de mogelijke plaatsing van de bushalte.

Hazerswoude–Dorp is nodig. Kijk hiervoor naar het aantal geluidbelaste woningen, ook langs het kruispunt. Dit is nodig om de effecten in Hazerswoude–Dorp te bepalen, en te begrijpen welke maatregelen eventueel mogelijk zijn en wat de effecten van die maatregelen zijn.

- In het MER is onvoldoende uitgewerkt hoe de mitigerende maatregelen er in Hazerswoude–Dorp uit kunnen zien. In Tabel 8–1 staan als mogelijke mitigerende maatregelen genoemd: aanleg geluidsarm asfalt en eventueel lage geluidschermen. Het is niet duidelijk gemaakt hoe realistisch de toepassing van geluidsarm asfalt op de kruising is¹³ wat de toegevoegde waarde is van geluidsarm asfalt op kruispunten en hoe lage geluidschermen in te passen zijn.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming in een aanvulling op het MER:

- de verschillen in geluidseffecten tussen de varianten in Hazerswoude–Dorp te presenteren en daarbij ook in te gaan op de verandering in aantal geluidbelaste woningen;
- de mogelijke mitigerende maatregelen te beschrijven en de milieugevolgen ervan te beoordelen.

2.4 Natuur

2.4.1 Stikstof

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak van de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Het voornemen kan mogelijk een toename van stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000–gebieden en NNN–gebieden (Natuurnetwerk Nederland) veroorzaken. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden.

Het plangebied ligt op enige afstand van Natura 2000–gebieden zoals *Nieuwkoopse plassen* en *De Haeck en Coepelduynen*. Deze gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie en momenteel al overbelast. Met het voornemen wordt mogelijk extra stikstofdepositie op deze gebieden veroorzaakt. Zoals de provincie in de publiekssamenvatting¹⁴ stelt gaat het MER niet concreet in op effecten van stikstof en de gevolgen voor de instandhoudingsdoelen. Uit de wetgeving volgt dat een plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC–toets met succes wordt doorlopen.¹⁵ Het MER geeft nu niet de onderbouwing dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000–gebieden kan worden voorkomen en bevat daardoor geen alternatief dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de Wet natuurbescherming.

Effecten stikstofdepositie onderzoeken

Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op NNN– en Natura 2000–gebieden. Maak stikstofberekeningen met AERIUS en presenteer:

¹³ Ook een van de zienswijzen gaat hierop in.

¹⁴ Planstudie N207 Zuid (fase 1) Samenvatting en voorkeursalternatief.

¹⁵ De ADC–toets bestaat op grond van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming uit de volgende vragen: A: is er een alternatieve oplossing voorhanden? D: dient de activiteit een dwingende reden van groot algemeen belang? C: zijn compenserende maatregelen mogelijk om de gevolgen teniet te doen?

- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen in het gebied;
- de voor verzuring gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde;
- de toename aan stikstofdepositie van het voornemen en de varianten afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden.

Bepaal dan of, in cumulatie met andere activiteiten aantasting van de ‘wezenlijke kenmerken en waarden’ van de NNN-gebieden kan optreden als gevolg van het voornemen.

Onderzoek daarnaast in een Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het plan, in cumulatie met andere activiteiten, de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Het voornemen en de alternatieven moeten uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de Wet natuurbescherming (Wnb). Beschrijf daarom in ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden wordt uitgesloten.

Daarnaast adviseert de Commissie om alle mogelijk aanzienlijke milieugevolgen in beeld te brengen, dus ook stikstofeffecten verder dan 25 kilometer van de bron en tijdens de bouwfase.¹⁶ Hetzelfde geldt voor de gevolgen voor het NNN en Wav-gebieden (ook in cumulatie, ook buiten de 25 kilometer grens).

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming in een aanvulling op het MER de effecten van stikstofdepositie als gevolg van dit plan op daarvoor gevoelige Natura 2000- en NNN-gebieden te tonen en mogelijke mitigerende maatregelen te beschrijven.

De Commissie beveelt aan om de Passende beoordeling op te nemen in het MER, zodat alle milieu-informatie over het plan bij elkaar staat.

2.4.2 Compensatie beschermde soorten en NNN

De effecten voor het NNN en beschermde soorten zijn in het MER en in het Achtergrondrapport Natuur goed in beeld gebracht. Zo blijkt uit het MER dat essentiële vliegroutes van vleermuizen worden aangetast in het noordelijk deel. In het zuidelijk deel wordt het leefgebied van de rugstreeppad aangetast. De effecten op het NNN betreffen een geplande, maar nog niet ingerichte, ecologische verbindingszone. Deze effecten scoren zonder mitigatie negatief. In het achtergrondrapport Natuur staan voorstellen voor mitigatie en compensatie.

De effectscore voor het thema Natuur na mitigatie blijkt te zijn veranderd van zeer negatief naar negatief¹⁷. De Commissie vindt deze generieke conclusie weinig specifieke informatie geven over de effectiviteit van de voorgestelde mitigatie. Volgens het MER wordt de compensatie in het Compensatieplan verder uitgewerkt.

¹⁶ Op 1 juli 2021 is artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden, en tegelijk artikel 2.5 Besluit natuurbescherming. Hierin wordt bepaald dat de stikstofeffecten uit de bouwfase niet betrokken hoeven te worden bij het besluit over een natuurvergunning. Deze wetswijziging heeft geen betrekking op de inhoud van plan-m.e.r. en ook niet op besluitvorming over plannen zoals provinciale inpassingsplannen of bestemmingsplannen.

¹⁷ Bladzijde 34 MER.

Beschermde soorten

Voor beschermde soorten zijn in het Compensatieplan Natuur concrete voorstellen voor compensatie beschreven. De Commissie acht deze voorstellen op zichzelf effectief en haalbaar. De compensatie kan echter, aldus dit rapport, niet (allemaal) binnen het Provinciaal Inpassingplan (PIP) worden gerealiseerd. Het rapport noemt voor dit 'open eind' opties voor realisatie, maar geeft geen beeld van de manier waarop met deze voorstellen in het vervolgtraject wordt omgegaan.

De Commissie beveelt aan om voorafgaand aan de besluitvorming aan te geven hoe de beoogde compensatie vastgelegd wordt.

Ecologische verbindingszone (EVZ)

Door het plan gaat er ruimte verloren voor de nog in te richten EVZ. Het MER beschrijft dat dit ruimteverlies volgens de beleidsregels van de provincie gecompenseerd wordt. In combinatie met de vereiste compensatie voor verlies aan recreatiegebied in het Bentwoud krijgt dit de vorm van een vochtige en voedselarme stapsteen langs de nieuw aan te leggen weg en langs de Kleikade. In de toekomst moet die stapsteen deel uitmaken van een volledig gerealiseerde ecologische verbinding tussen Krimpenerwaard en Bentwoud.

De Commissie tekent hierbij aan, dat de milieuoedities binnen deze stapsteen, gelet op de natuurdoeltypen en doelsoorten voor deze ecologische verbinding, niet optimaal zullen zijn. Ten eerste is het geluidsniveau van de weg nadelig voor verstoringgevoelige moerasvogels. Ten tweede is stikstofdepositie nadelig voor de beoogde voedselarme natuurdoeltypen (volgens het Achtergrondrapport Natuur leidt het voornemen tot depositietoename van stikstof direct langs de weg).

Ook constateert de Commissie dat de beoogde natuurwaarde van deze stapsteen pas tot gelding kan komen als ook de overige delen van de verbindingszone zijn gerealiseerd.

Hoewel de compensatie voldoet aan de regels, gaan meerdere zienswijzen¹⁸ (onder andere) op de genoemde bezwaren in. De Commissie beveelt daarom aan om inzichtelijk te maken hoe deze eerste aanzet van de EVZ in de toekomst zodanig verder kan worden uitgewerkt dat de met deze zone beoogde natuurdoelen kunnen worden gehaald.

Daarnaast beveelt de Commissie aan om in een publieksvriendelijke vorm de systematiek van de compensatie beter uit te leggen.

2.5 Ruimtelijke kwaliteit

Doorwerking mitigerende maatregelen

De effecten voor landschap, cultuurhistorie, archeologie, aardkunde en recreatie en ruimtegebruik¹⁹ zijn afzonderlijk goed in beeld gebracht. Een totaalbeeld voor de effecten op ruimtelijke kwaliteit ontbreekt in het MER.

¹⁸ De zienswijzen zetten vraagtekens bij de ecologische effectiviteit van deze wijze van compenseren.

¹⁹ De Commissie vat deze onderwerpen samen als 'ruimtelijke kwaliteit', terwijl in het MER meer onderwerpen in dit hoofdstuk zijn opgenomen.

Het MER maakt duidelijk dat effecten op onder andere landschap en cultuurhistorie negatief zijn. Het Achtergrondrapport Landschap bij MER beschrijft ook mitigerende maatregelen, maar deze leiden niet tot een andere effectscore.²⁰

Voor zowel landschapsplan²¹ voor het zuidelijk deel, waar de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan aangelegd worden, als het Landschapsplan Hazerswoude-Dorp²² is niet expliciet inzichtelijk gemaakt of en in hoeverre de mitigerende maatregelen uit het MER in de landschapsplannen hebben doorgewerkt. De Commissie beveelt aan dit te verduidelijken.

Verwijzen naar visualisaties

De landschapsplannen presenteren veel (detail)schetsen en dwarsdoorsneden van bijzondere situaties. De foto-visualisaties waaruit concreet wordt hoe het voornemen eruit komt te zien zijn geen onderdeel van het MER, maar zijn apart gepresenteerd.²³ Deze laten de ligging van de weg in het landschap zien en tonen hoe de weg eruit komt te zien. Het MER legt echter geen link naar de visualisaties. De Commissie beveelt aan om bij het tweede ontwerp-PIP ook expliciet te verwijzen naar de visualisaties en inzichtelijk te maken hoe de landschapsplannen in deze visualisaties zijn verwerkt.

²⁰ Bladzijde 34, MER.

²¹ Het Landschapsplan voor de Bentwoudlaan is opgesteld in November 2020 en B1.1 Achtergrondrapport Landschap en cultuurhistorie is van 27 augustus 2021.

²² Het Landschapsplan Hazerswoude-Dorp is opgesteld in januari 2022.

²³ Klik hier voor de visualisatie.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

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

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:



Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en bestemmingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C1.2, "aanleg van een autoweg". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluiten

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

Initiatiefnemer besluiten

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

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

Provincie Zuid-Holland.

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

De Commissie heeft van het bevoegd gezag de unieke zienswijzen en adviezen ontvangen. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

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

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

