

Bestemmingsplan – bijlagenboek Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

Bijlage 26 Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

Bijlage II Nota van beantwoording zienswijzen

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude–Dorp

Behoort bij het besluit van de raad van Alphen aan den Rijn van 28 mei 2026 (zaaknummer 3688326)

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Om de bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid op en rond de N207 te verbeteren, werken de provincie Zuid-Holland, de gemeente Waddinxveen en de gemeente Alphen aan den Rijn samen aan een oplossing. Na diverse onderzoeken is een pakket met maatregelen opgesteld. Onderdeel van het maatregelpakket is aanpassing van de N209 in Hazerswoude-Dorp met aansluitend een aantal lokale maatregelen, waaronder de aanleg van een nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. De provincie Zuid-Holland heeft voor de aanpassingen aan de provinciale weg een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld, het 'Inpassingsplan N207 Zuid'. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft voor de lokale maatregelen in aansluiting daarop het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' opgesteld. Het ontwerp inpassingsplan en ontwerp bestemmingsplan hebben ter inzage gelegen en hierop zijn zienswijzen ingediend. In deze Nota van beantwoording zienswijzen worden de zienswijzen behandeld die op het bestemmingsplan zijn ingediend.

1.2. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van donderdag 2 juni 2022 tot en met woensdag 13 juli 2022 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Op 14 en 16 juni 2022 zijn er informatieavonden gehouden in respectievelijke Hazerswoude-Dorp en Boskoop.

Het ontwerpbestemmingsplan –met overige relevante stukken– is in deze periode digitaal raadpleegbaar geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Eenieder is daarbij in de gelegenheid gesteld om naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan –mondeling, schriftelijk of digitaal via een e-formulier– een zienswijze in te dienen.

Gedurende de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn er 37 zienswijzen ontvangen. De reacties zijn schriftelijk, mondeling en per e-formulier ingediend. In hoofdstuk 2 van deze nota zijn deze reacties samengevat en beantwoord.

1.3. Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van terinzagelegging ontvangen. Van de 37 zienswijzen zijn er 34 juist geadresseerd. Drie zienswijzen zijn ontvangen door de provincie Zuid-Holland en doorgestuurd naar de gemeente (gemeenteraad). Alle zienswijzen zijn ontvankelijk.

Voor en tijdens de termijn van terinzagelegging zijn ook twee brieven ontvangen die (per abuis) als zienswijze zijn ingeboekt, maar geen zienswijze op het bestemmingsplan/ provinciaal inpassingsplan betroffen. Deze zijn verder uit de beantwoording zienswijzen gelaten (nummer 1 en 5). Ook is een zienswijze op het provinciaal inpassingsplan ter kennisgeving aan de raad gestuurd en (per abuis) ingeboekt als zienswijze op het bestemmingsplan. Ook deze is uit de beantwoording op de zienswijzen gelaten (nummer 7). Tenslotte zijn twee zienswijzen ontvangen die (alleen) het PIP betreffen. Deze zijn doorgestuurd naar de provincie en uit de beantwoording gelaten (nummer 27 en 28).

1.4. Algemene Verordening Persoonsgegevens

In deze Nota beantwoording zienswijzen zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van bepaalde indieners van zienswijzen weggelaten. Dit weglaten, de 'anonimiseringsverplichting', vloeit voort uit de Algemene verordening persoonsgegevens (AVG). Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen zijn. Dit geldt niet voor ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (bijvoorbeeld een BV of een vof) en voor personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure. De NAW-gegevens van de indieners zijn wel bekend bij de gemeente.

Wel valt uit de Nota beantwoording zienswijzen te herleiden op welke locatie de zienswijze betrekking heeft. Dit heeft er mee te maken dat de locatie benodigd is voor een goede beantwoording van de zienswijze en het daarmee samenhangende af te wegen belang.

1.5. Leeswijzer

In paragraaf 2 van deze nota is de beantwoording van de zienswijzen opgenomen.

In paragraaf 2.1 is eerst een algemene beantwoording per thema opgenomen (paragraaf 2.1). Dit zijn thema's die in meer zienswijzen terugkomen.

In paragraaf 2.2 is een reactie per ingediende zienswijze opgenomen. Hierin wordt voor de algemene thema's verwezen naar de thematische beantwoording in paragraaf 2.1. De beantwoording van de individuele zienswijzen staat in een tabel met vier kolommen:

1. Nummer zienswijze
2. Zaaknummer/ gegevens indiener en samenvatting zienswijze
3. Reactie gemeente

4. Conclusie.

Een aantal afkortingen die gebruikt zijn:

- BBG: Beter Bereikbaar Gouwe
- MER: milieueffectrapport
- PIP: provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid
- ZWW: zuidwestelijke wijkontsluitingsweg

2. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

2.1. Algemene thema's met reactie

Omdat het aantal inhoudelijke punten in de zienswijzen groot is en veel zienswijzen inhoudelijk overeenkomen, is hieronder een algemene beantwoording per thema opgenomen. Veel algemene thema's komen ook terug in de Nota van beantwoording zienswijzen op het provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid en MER. Veel ingediende zienswijzen hebben namelijk ook betrekking op het PIP. Omdat de lokale maatregelen in het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude–Dorp deel uitmaken van het totale project N207 Zuid, en het gekozen maatregelenpakket voor Hazerswoude–Dorp, wordt daar in het kader van het bestemmingsplan ook op ingegaan. De beantwoording in de Nota van beantwoording zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER en de beantwoording in voorliggende Nota van beantwoording zienswijzen op het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude–Dorp zijn op elkaar afgestemd.

2.1.1. Nut en noodzaak project N207 Zuid

De N207 is de langste provinciale weg in Zuid-Holland. Deze weg 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.

In het zuidelijke deel van de corridor tussen Alphen aan den Rijn en Waddinxveen, is sprake van een ruimtelijk complex en intensief gebruikt gebied. Er is hier sprake van een structuurprobleem. Zo liggen de woonkernen en bedrijven in Boskoop en Waddinxveen 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. Deze hefbruggen gaan regelmatig open en dat levert regelmatig opstoppen en knelpunten op. Daarnaast groeit de (vracht)verkeersstroom binnen Greenport Boskoop en bestaan er knelpunten op het Noordeinde in Waddinxveen en op de N209 in Hazerswoude–Dorp. De hele situatie heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid, de doorstroming en de leefbaarheid in dit deelgebied.

Om het gebied aantrekkelijk en leefbaar te houden, zijn maatregelen aan de verkeersstructuur in het projectgebied N207 Zuid onvermijdelijk. Zonder 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.

Om te kunnen besluiten welke maatregelen het beste zijn, is uitgebreid onderzoek gedaan en zijn alle belangen afgewogen. Uiteindelijk hebben Gedeputeerde Staten in 2017 het 'Uitvoeringsbesluit N207 Zuid: Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude-Dorp' genomen. Voor meer achtergrondinformatie over deze keuze wordt verwezen naar paragraaf 1.1 en 1.2 van het bestemmingsplan. Dit besluit is o.a. gebaseerd op het MER 2015 van Tauw. Op 25 april 2018 hebben Provinciale Staten hier mee ingestemd.

Met dit besluit als uitgangspunt heeft Movares voor het PIP en het bestemmingsplan het MER 2022 opgesteld. Hierin zijn de doelen, knelpunten en ambities van het MER 2015 Tauw getoetst. Het doel van het project N207 Zuid is om de doorstroming, de bereikbaarheid, de robuustheid van het wegennetwerk en de leefbaarheid in het zuidelijk deel van de corridor N207 te verbeteren. Daarnaast is er een ambitie om natuur en recreatie te versterken.

Uit het MER blijkt dat het project N207 Zuid (met voor Hazerswoude-Dorp het maatregelenpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat) een positieve bijdrage levert aan bijna alle doelen die 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 regio Boskoop verbetert door de realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan dat een nieuwe 80 km/uur ontsluitingsweg wordt. In Hazerswoude-Dorp verbetert de verkeersveiligheid door een nieuwe fietsbrug en een lagere snelheid bij de nieuwe rotondes. Alleen het doel om de verkeersintensiteit op de N209 in Hazerswoude-Dorp te verminderen wordt in verschillende varianten niet bereikt. Er blijft echter sprake van een goede doorstroming op de N209. De geluidbelasting op de omliggende woningen is neutraal; plaatselijke af- en toename van -2 tot +2 dB.

Voor meer achtergrondinformatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 2.2 en 3.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan en naar paragraaf 10.2 uit het MER (deel A).

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is ook een aanvullingsrapport MER opgesteld. In het aanvullingsrapport MER wordt onder andere het oplossingsvermogen van het project N207 Zuid nader toegelicht. Dit rapport is als bijlage 20 bij het bestemmingsplan gevoegd.

Met het MER is nut en noodzaak van het project N207 Zuid in voldoende mate aangetoond.

Het project N207 Zuid is zeker geen plan uit het verleden dat ongeschikt is voor de toekomst. Hoewel het laatste uitvoeringsbesluit in 2018 werd genomen, tonen het MER en de onderzoeken aan dat het project nog steeds veel van de gewenste doelen bereikt en noodzakelijk is voor het veilig stellen van de bereikbaarheid, de doorstroming en de leefbaarheid in het zuidelijke deel van de corridor tussen Alphen aan den Rijn en Waddinxveen.

2.1.2. Keuze voorkeursvariant (5^e variant)

De provincie en gemeente Alphen aan den Rijn hebben in de afgelopen jaren vele varianten voor Hazerswoude-Dorp onderzocht. Dit was een lastige opgave vanwege de beperkingen aan beschikbare ruimte en verscheidenheid aan belangen in het gebied. Tijdens het ontwerpproces hebben raads- en statenleden op verschillende momenten via moties randvoorwaarden meegegeven voor de te nemen maatregelen. Bij elke mijlpaal zijn inwoners en stakeholders met ontwerp sessies, informatieavonden, nieuwsbrieven en klankbordbijeenkomsten bij de plannen betrokken. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft ook een raads werkgroep samengesteld om kritisch mee te denken over de varianten.

Er zijn 5 varianten in Hazerswoude-Dorp meegenomen in het MER. De effecten van de voorgenomen ingrepen zijn gepresenteerd in hoofdstuk 9 van het MER; effecten voor het noordelijk deel Hazerswoude-Dorp. Naar aanleiding van het voorlopig advies van de Commissie m.e.r. is een aanvullingsrapport MER opgesteld. Dit rapport is als bijlage bij het PIP en het bestemmingsplan gevoegd. Daarin staan onder andere de effectenbeoordelingen met en zonder mitigerende (verzachtende) maatregelen voor Hazerswoude-Dorp; het noordelijk deel van het project N207 Zuid. Ook zijn in dit rapport nog eens de verschillen van de 5 varianten inzichtelijk gemaakt. Alle informatie is gebruikt bij de keuze voor de voorkeursvariant. Zie voor meer informatie paragraaf 2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan. De conclusie is dat aan de keuze voor de voorkeursvariant een zorgvuldig onderzoeks- en besluitvormingstraject vooraf is gegaan met een zorgvuldige afweging van alle belangen.

2.1.3. Proces tot keuze herinrichting kruispunt N209 – Dorpsstraat (onderdeel 5e variant)

Het uitgangspunt bij de verkeersafwikkeling van een kruispunt is een acceptabele cyclustijd. Cyclustijd wil zeggen: de tijdsduur die nodig is om alle richtingen af te wikkelen. De verkeersafwikkeling op het kruispunt N209–Dorpsstraat is in de huidige situatie problematisch. De benodigde cyclustijd is te hoog. Dat betekent dat het kruispunt zwaar overbelast is. Voor de toekomst wordt een forse verkeersgroei op de N209 verwacht. Zonder maatregelen loopt het kruispunt N209–Dorpsstraat vast in de spits vanwege de 40% autonome (onafhankelijke) groei. De totale toename van het verkeer op de N209 komt deels door de autonome groei en deels door de aanleg van de Bentwoudlaan en de Verlengde Bentwoudlaan. Met deze verkeersgroei wordt het probleem groter. Zonder aanpassing vormen zich tijdens de spitsen lange wachtrijen en daardoor worden de leefbaarheidsproblemen en verkeersveiligheidsrisico's verder vergroot.

Als onderdeel van het MER en het PIP van het project N207 Zuid is de verkeerssituatie in Hazerswoude–Dorp in zijn geheel bestudeerd en zijn oplossingen getoetst en verder verbeterd. Op basis van de analyse van de oplossingen zijn twee basisvarianten ontwikkeld, namelijk: de X–Robuust en de Alphense variant. De variant X–Robuust is afgefallen. Voor de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn werd de lokale bereikbaarheid in Hazerswoude–Dorp namelijk te veel geschaad. De Alphense variant waarbij alle bewegingen op het kruispunt mogelijk zijn, geeft ook geen afdoende verbetering. De overbelasting bij deze twee varianten gaat gepaard met lange wachtrijen.

De conclusie: om het kruispunt N209– Dorpsstraat goed te regelen, moet een aantal bewegingen worden weggehaald of het kruispunt moet aanzienlijk worden uitgebreid met meerdere opstelstroken op de hoofd– en zijrichtingen. De tweede optie is niet mogelijk vanwege de beperkt beschikbare fysieke ruimte. Daarom is voor de eerste optie gekozen waarbij bepaalde bewegingen opgeheven zijn. Die resulteren vervolgens in wat langere rijroutes.

De oorspronkelijke varianten X–Robuust en de Alphense variant leveren geen aanvaardbaar resultaat op. Daarom zijn verbeteringen geformuleerd voor een 3e, 4e en 5e variant. Na afweging van alle belangen is uiteindelijk voor de 5e variant gekozen. Waarom deze keuze is gemaakt, is opgeschreven in paragraaf 2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan. Met een zorgvuldig ontwerp is er alles aan gedaan om verboden bewegingen maximaal fysiek onmogelijk te maken.

2.1.4. Alternatief ondertunneling Hazerswoude-Dorp en Beter Bereikbaar Gouwe (BBG)

Oplossingen voor de (middel)lange termijn zijn onderzocht in de studie / het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG). In BBG hebben de gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk en Waddinxveen, het Hoogheemraadschap Rijnland, de Regio Midden-Holland en de Provincie Zuid-Holland nauw samengewerkt. Zij hebben een gebiedsgericht pakket maatregelen onderzocht voor de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond de Gouwe.

Onderdoorgang Hazerswoude-Dorp

In 2021 heeft de Alphense raad een amendement aangenomen met de opdracht om een onderzoek te doen naar een tunnel in Hazerswoude-Dorp. Dit onderzoek is in het kader van het project Beter Bereikbaar Gouwe opgepakt. In september 2022 is een cocreatieproces met een klankbordgroep van 15 bewoners uit Hazerswoude-Dorp van start gegaan. Er zijn in totaal vijf bijeenkomsten geweest. Hieruit zijn drie varianten met een lange onderdoorgang ontwikkeld. Een vierde variant met een korte (en daarmee goedkopere) onderdoorgang is hieraan toegevoegd. Alle vier de varianten zijn in maart en april 2023 voorgelegd aan aanwonenden en andere belanghebbenden. De vier varianten doen het goed op bereikbaarheid van het dorp maar verschillen op een aantal andere effecten zoals ruimtelijke kwaliteit, mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en kosten. Twee varianten (2 en 3) hebben veel draagvlak onder bewoners. Uit de participatie is een optimalisatie aangereikt bestaande uit een combinatie van variant 2 en 3.

De investeringskosten van een lange tunnel liggen tussen de 45 en 50 miljoen euro. Een korte tunnel is becijferd op 24 miljoen euro. Op basis van alle onderzoeken is de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) tot de slotsom gekomen dat er op dit moment geen variant is die binnen de gestelde financiële en politieke kaders een gedragen oplossing biedt én voldoende effect sorteert.

Het BBG-onderzoek is inmiddels afgerond. Provinciale Staten hebben bij deze afronding in 2024 besloten om fietspaden en watermaatregelen aan te leggen en verder te studeren naar fietsmaatregelen nabij de verbinding N11-A12 (Knooppunt Bodegraven). Dit wordt via nieuwe projecten aangepakt. Eventuele planologische procedures voor deze nieuwe projecten lopen separaat en niet via het PIP N207 Zuid of het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp.

Mocht op termijn alsnog voor ondertunneling worden gekozen, dan moet daarvoor een nieuwe ruimtelijke procedure worden gevolgd. De ruimtelijke procedures voor het project N207 Zuid (PIP N207 Zuid en bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp) maken een ondertunneling niet onmogelijk.

2.1.5. Keuze Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (ZWW)/ gevolgen voor Hazerswoude-Dorp zuidwest/ onderbouwing goede ruimtelijke ordening en beleid

De motivering waarom is gekozen voor de ZWW is gegeven in paragraaf 2.2 en paragraaf 5.1 van de toelichting van het bestemmingsplan. De ZWW is onderdeel van een maatregelpakket ter verbetering van de doorstroming, de bereikbaarheid en de leefbaarheid o.a. in Hazerswoude-Dorp. Om te komen tot een keuze voor dit pakket, zijn diverse varianten onderzocht in een MER en belangen afgewogen. Dit is beschreven in paragraaf 2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

De noodzaak van de ZWW blijkt o.a. ook uit het rapport Uitwerking Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp (Goudappel, bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Inmiddels heeft Goudappel een notitie met een actualisatie bij het rapport gemaakt (021291.N2.04; bijlage 21 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Hierin is uitgegaan van het vervallen van het paaltje tussen de Jan van Eycklaan en Zilverschoon (zie voor meer informatie over het vervallen van het paaltje de reactie onder 2.1.18). Ook is gerekend met een actueler verkeersmodel, RVMH 4.1.

Met betrekking tot de ZWW blijkt uit de toelichting van het bestemmingsplan verder dat de ontwikkeling in overeenstemming is met rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid en dat de diverse milieuaspecten geen belemmering vormen voor het plan. In de diverse onderzoeken is voor zover relevant ook rekening gehouden met de gevolgen voor Hazerswoude-Dorp zuidwest. Het plan is dan ook in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Na de aanpassingen aan het kruispunt is er een verbinding nodig van en naar het zuiden omdat de richtingen zuid-west en west-zuid komen te vervallen. Berekeningen laten zien dat enkel een route via de Jan van Eycklaan en Zilverschoon niet voldoende is. Daarom is besloten tot de aanleg van de ZWW.

Door de aanleg van de ZWW ontstaat een betere verdeling van het verkeer over het wegennet in Hazerswoude-Dorp west. Ook zonder de aanpassingen aan het kruispunt van de N209-Dorpsstraat is het gewenst om het netwerk robuuster te maken. Een tweede ontsluiting van Hazerswoude-Dorp west is al jaren een wens, ook vanuit de hulpdiensten.

Op verkeersveiligheid voor de bewoners en gebruikers van het gebied wordt ingegaan in de reacties onder 2.1.10 en 2.1.11. Hiermee past de ontwikkeling binnen de Gemeentelijke Omgevingsvisie 'Groene gemeente met lef!' (GOVI).

2.1.6. Landschappelijke inpassing verbindingsweg Hazerswoude-Dorp noord-oost (deelgebied 1)

In de toelichting van het bestemmingsplan is over de landschappelijke inpassing van de verbindingsweg in Hazerswoude-Dorp noordoost (deelgebied 1) het volgende aangegeven:

'Wegens het opheffen van de aansluiting van de Katjesweg op de N209 wordt parallel aan de Sportparklaan, die nu alleen als fietspad fungeert, een auto-ontsluiting aangelegd. Over de gehele lengte van deze weg komt een parkeerstrook voor bezoekers van de sportvelden en het zwembad.

Bij deze ingreep past de aanplant van begeleidende beplanting in de vorm van minstens één rij bomen, al dan niet opgenomen in de parkeerstrook. Een massieve rij bomen zorgt voor een groene zoom die meer rust uitstraalt. Omdat de bomen een toch al verdicht deel van de polder zullen flankeren, is van aantasting van de openheid nauwelijks sprake.'

De inpassing van de weg wordt nog verder uitgewerkt, waarbij de belanghebbenden uit de omgeving betrokken worden. De inrichtingsprincipes zijn met voormelde tekst voldoende duidelijk. Nu de gemeente de realisatie zelf juridisch en feitelijk in haar macht heeft, is de borging van de landschappelijke inpassing voldoende. Een verdere uitwerking voor vaststelling van het bestemmingsplan en een voorwaardelijke verplichting zijn niet nodig.

2.1.7. Landschappelijke inpassing zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (ZWW) (deelgebied 2)

In de toelichting van het bestemmingsplan is over de landschappelijke inpassing van de ZWW het volgende aangegeven:

'De nieuwe ontsluitingsweg loopt in drie slagen langs een deel van de zuidrand van Hazerswoude-Dorp. In de toelichting worden ze, gezien vanaf de N209, hierna de eerste, tweede en derde slag genoemd. Op de eerste twee slagen mag 50 km/u worden gereden. De derde slag gaat deel uitmaken van het woonerfgebied waar 30 km/u mag worden gereden.

Tussen de weg en de woonwijken is ruimte gelaten om zowel de geluidsoverlast van het verkeer te beperken, als ruimte te maken voor een aantrekkelijke doorlopende groene zone die het zicht vanuit de wijk op de weg en andersom aanvaardbaar maakt. Bij de eerste twee slagen is deze strook ongeveer veertig meter breed en bij de derde slag is dat acht meter.

Direct tegen de huidige grens van de bebouwde delen ligt steeds een waterloop. Bij de eerste slag is dit de Eerste Tocht, die samen met de Tweede en Derde Tocht de historische hoofdstructuur van het watersysteem in de hele polder vormt. Tot nu toe vormde deze tocht een landschappelijke grens die nauwelijks werd overschreden, maar dat gaat met de komst van de weg veranderen. De waterloop parallel aan de tweede slag vormt voor het grootste deel de grens van een reeks achtertuinen. Het meest noordelijke deel loopt langs voorkanten. Op dit punt ligt een kleine stuw die het water erachter – ruw geschat – een meter hoger houdt. Langs de derde slag loopt een relatief smalle sloot, voornamelijk langs een doorlopende wand van schuren. Het peil in deze sloot is dat van de hoge zijde van de stuw en staat slechts een paar decimeter onder maaiveld.

Uitgangspunt was om de drie groene deelzones te gaan inzetten als een doorlopende natuurlijk ingerichte zone, die over de volle lengte door een wandelpad wordt ontsloten. Een rondje buitenom met of zonder hond was er nog niet, dus dit kan voor velen een waardevolle toevoeging aan hun woonomgeving worden.'

Na zienswijzen van bewoners uit de wijk Weidelanden van wie de achtertuin grenst aan het plangebied, is besloten om in de tweede slag – in noord-zuid richting – geen wandelpad op te nemen. Dit omdat de bewoners vrezen dat het wandelpad hun privacy aantast. Met het oog op behoud van privacy hebben de bewoners ook verzocht om hun tuin te mogen uitbreiden met een deel van de groenstrook. In verband daarmee was in het ontwerp bestemmingsplan de optie opgenomen dat een deel van de groenstrook aan de achtertuin van bewoners kon worden toegevoegd. De gemeente is hierover nog in overleg met bewoners.

De mogelijkheid om de tuinen te verlengen en de watergang te verleggen is nader onderzocht. In verband met opbarstrisico's van de bodem gelden er beperkingen voor het graven van een nieuwe watergang. Ook is gekeken naar de kosten. Om de kosten niet ten laste van de gemeenschap te laten komen, komt het eventueel verleggen van de watergang voor rekening van bewoners. Echter door het verlengen van de tuinen neemt de marktwaarde van de betrokken woningen toe. De gemeente heeft verder als voorwaarde gesteld dat alle betrokken eigenaars instemmen met aankoop van de gronden.

Een scenario dat nu voorligt is het verleggen van de sloot en verlengen van de tuin met circa 18 m. De sloot houdt daarbij het huidige profiel in verband met het opbarstrisico. Voorwaarde is dat eerst een sonderingsonderzoek wordt uitgevoerd, en dat Hoogheemraadschap van Rijnland hiermee instemt. Als niet alle eigenaars kunnen of willen meedoen, of het verleggen van de sloot niet uitvoerbaar blijkt, wordt de inrichting van de groenstrook via een participatietraject in samenspraak met bewoners vormgegeven. Er wordt geen wandelpad opgenomen, zodat ook met de brede groenstrook de privacy van bewoners wordt behouden.

In de eerste slag komt wel een wandelpad. De inrichting van de groenstrook wordt via een participatietraject in overleg met een klankbordgroep van bewoners verder vormgegeven.

Voor de derde slag heeft in 2021 – 2022 overleg plaatsgevonden met een klankbordgroep van bewoners. De bewoners hebben uit twee varianten kunnen kiezen. Zij hebben gekozen voor een variant met een looppad door de groenstrook (variant B). De gekozen variant wordt voorzover technisch mogelijk nader uitgewerkt en afgestemd op de reconstructieplannen voor de aansluitende woonwijk. De uitwerking wordt aan de klankbordgroep teruggekoppeld.

De inrichtingsprincipes/ randvoorwaarden voor de landschappelijke inpassing van de ZWW zijn met voormelde tekst uit de toelichting voldoende duidelijk. De tekst is o.a. wel aangevuld met informatie over de polder en aangepast met voormelde aanpassingen ten aanzien van de tuinen en wandelpad, en de beperkte mogelijkheden voor water en natuurvriendelijke oevers in het gebied in verband met opbarstrisico's. De borging van de landschappelijke inpassing is voldoende nu de gemeente de realisatie zelf juridisch en feitelijk in haar macht heeft. Een verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing voor vaststelling van het bestemmingsplan en een voorwaardelijke verplichting zijn niet nodig. De direct aanwonenden worden via klankbordgroepen betrokken bij de verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing.

2.1.8. Groene buffer

In een aantal zienswijzen wordt aangegeven dat de groene buffer die in de Omgevingsverordening Zuid-Holland is opgenomen ten zuidwesten van Hazerswoude-Dorp wordt aangetast door de aanleg van de ZWW. Een zienswijze stelt dat met de aanleg van de ZWW een stedelijke functie in een groene buffer gecreëerd wordt, en de huidige buffer verstoord.

Er is een afweging gemaakt tussen het verbeteren van de bereikbaarheid van het dorp in relatie tot het op een geringe manier toevoegen van de weg, en deze goed landschappelijk inpassen.

Binnen de Groene bufferzone uit de Omgevingsverordening zijn ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, maar extra bescherming tegen (grootschalige) stedelijke ontwikkeling is van belang om de schaal en het karakter van deze gebieden in stand te houden. De regels met betrekking tot Artikel 6.9d Beschermingscategorie 2 Groene buffers zien toe op het voorkómen van stedelijke ontwikkeling. Op basis van jurisprudentie is er sprake van een stedelijke ontwikkeling bij 12 woningen of meer, het gaat niet zozeer over infrastructuur. De aanleg van een nieuwe weg wordt niet gezien als een stedelijke ontwikkeling, zie o.a. ABRvS 18 februari 2015, nr. 201400570/1/R6. De Omgevingsverordening geeft aan dat in een gebied met beschermingscategorie 2, Groene buffer in beginsel slechts ontwikkelingen zijn toegestaan die vallen onder de noemer inpassen of aanpassen. Met de aanleg van een weg geldt dat er sprake is van ‘aanpassen’ (zie sub b onder lid 5 in artikel 6.9 Omgevingsverordening) wat dus is toegestaan in een groene buffer.

2.1.9. Verkeersveiligheid

Vanwege de verkeersveiligheid worden enkele aansluitingen op de N209 in Hazerswoude–Dorp afgesloten. Hier komt een verkeersveilige rotonde voor in de plaats aan de noordzijde van het dorp. Ook komt hier een fietsbrug om de oversteek voor fietsers veiliger te maken. Het afsluiten van bestaande aansluitingen zorgt voor beperkte omrijdbewegingen voor mensen die daar nu gebruik van maken.

In het kader van het PIP is uitgebreid onderzoek gedaan naar de (verkeers-)veiligheid in Hazerswoude–Dorp. Zie hiervoor onder andere paragraaf 4.3 van het rapport Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209–Dorpsstraat (17 maart 2022). Dit is te vinden als bijlage 17 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Het wegontwerp scoort positief ten opzichte van de referentiesituatie omdat het wegontwerp voldoet aan de eisen van Duurzaam Veilig. De verkeersintensiteit (hoeveelheid verkeer) past overal bij de functie van de weg en er ontstaan geen mogelijke veiligheidsknelpunten. De voorzieningen voor het langzaam verkeer scoren positief, bijvoorbeeld door de aanleg van de fietsbrug.

2.1.10. Verkeersveiligheid schoolroute

Op verzoek van omwonenden en scholen is een extra onderzoek uitgevoerd waarbij nader is gekeken naar de verkeersveiligheid op de schoolroute in het dorp door veranderende verkeersstromen. Het gaat dan over de Breitnerlaan – F. Bolstraat – F. Halsstraat – fietstunneltje en dezelfde route naar de Vincent van Goghstraat naar de st. Michaëlschool. Hier wordt op ingegaan in een memo van Goudappel (kenmerk 021291.N03.03) dat als bijlage 27 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. De memo is een actualisatie van een eerder voor de nota van beantwoording zienswijzen opgestelde memo 011349 van 24 oktober 2022. Uit de memo blijkt het volgende:

Door de aanpassingen op het kruispunt N209 – Dorpsstraat en het toevoegen van de ZWW gaan de verkeersstromen in de hoek tussen de Dorpsstraat–west en N209 (zuid) veranderen. De totale hoeveelheid verkeer in dit gebied in het woongebied van Hazerswoude–Dorp zuidwest blijft vrijwel gelijk.

De routes die automobilisten rijden gaat wel veranderen. In de huidige situatie gaat het grootste deel van het verkeer in de ochtendspits richting de Dorpsstraat. In de avondspits komt al het verkeer vanaf de Dorpsstraat de woonstraten in. Met het toevoegen van de zuidelijke ontsluitingsweg 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 Dorpsstraat afnemen en zuidelijker in de wijk mogelijk iets toenemen. Wij gaan er dan ook vanuit 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 de verkeersveiligheid afneemt.

In de oorspronkelijke studie (Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude–Dorp, 011349.R1.09 van april 2022) 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 straat. Dit betreft aansluitingsvarianten van de ZWW op de bestaande structuur in Hazerswoude–Dorp zuidwest.

De toelaatbare intensiteit van de bestaande woonstraten 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 autoverkeer blijft op de genoemde straten aldoor onder de 1000 mvt/etm, zie notitie ‘Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025’ (Goudappel 021291.N2.04).

Conclusie is dat voor de centrale fietsroutes door Hazerswoude–Dorp zuidwest zeker geen afname van de verkeersveiligheid wordt verwacht.

2.1.11. Verkeersveiligheid nabij Breitnerlaan 26

In verschillende zienswijzen zijn vragen gesteld over de verkeersveiligheid ter hoogte van de Breitnerlaan 26 in verband met een toename van verkeer en de gekozen rijbaanbreedte. In de memo van Goudappel (kenmerk 021291.N03.03) wordt ook hier op ingegaan. De memo is als bijlage 27 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

Keuze rijbaanbreedte nieuwe ontsluitingsweg nabij Breitnerlaan

Bij het bepalen van een type weg en de daaruit vloeiende maatvoering kijkt men naar de samenhang van locatie, functie van de weg, de soort weggebruikers en de hoeveelheid weggebruikers en het gedrag (snelheid). Bij de nieuwe wijkontsluiting aan de zuidkant van Hazerswoude-Dorp is met behulp van een verkeersmodel (bij benadering) de hoeveelheid verkeer berekend. Op basis van de hoeveelheid huizen in een gebied en ligging ten opzichte van hoofdwegen is te bepalen hoeveel verkeer op welk stuk weg zal gaan rijden.



Figuur 1: Verkeersprognose (mvt/werkdagemaal) RVMH 4.1 voor 2040, scenario Hoog, inclusief correcties

Uit het verkeersmodel komt een te verwachten intensiteit van 1.600 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal, twee richtingen). Dit is een verkeersintensiteit die past bij een rustige woonstraat (dit is ongeveer de hoeveelheid verkeer wat nu ook op de Breitnerlaan rijdt). Een dergelijke rustige woonstraat valt in de verkeerskundige categorie “erftoegangswegen binnen de bebouwde kom” (ETW Bibeko), waarbij een maximumsnelheid geldt van 30 km/u.

Wanneer we naar de ligging in het netwerk kijken is een grote hoeveelheid fietsers niet te verwachten. Er is geen (middelbare)school of groot bedrijf op- of nabij deze route aanwezig wat een aparte fietsvoorziening kan vragen. Gemengd verkeer (fietsers op de weg) is dus mogelijk.

Een andere soort weggebruiker die bepalend kan zijn voor de wegbreedte zijn grote voertuigen zoals vrachtwagens en/of landbouwverkeer. In een woonwijk zal altijd (incidenteel) vrachtverkeer aanwezig zijn zoals een vuilniswagen, verhuishuiswagen en brandweervoertuigen. Aangrenzend aan dit wegvak zit maar één landbouwperceel, grote hoeveelheden landbouwverkeer is hier niet te verwachten. Omdat het hier gaat over incidenteel verkeer gaat, hoeft de weg een passage niet te faciliteren met een gegarandeerde rijdsnelheid, maar is het voldoende als de doorgang fysiek mogelijk is, wellicht met aangepaste snelheid.

Wanneer alle factoren bij elkaar worden opgeteld kan het deel van de nieuwe ontsluitingsweg nabij de Breitnerlaan worden uitgevoerd als minimale erftoegangsweg. De ETW's kennen in Nederland twee breedtes 4,80m en 5,80m. Deze maten zijn bepaald op basis van de hoeveelheid verkeer dat elkaar ontmoet en de fysieke ruimte die daarbij nodig is zonder dat er twijfel ontstaat of er voldoende ruimte is. Tot 2500 mvt/etm, met incidenteel vrachtverkeer, volstaat een wegbreedte van 4,80m.

2.1.12. Oversteekmogelijkheden N209

Op het kruispunt N209–Dorpsstraat in Hazerswoude–Dorp kan langzaam verkeer de N209 oversteken via de oversteek direct ten zuiden van de kruising. Voor langzaam verkeer vervalt de oversteek direct ten noorden van de kruising voor een betere verkeersafwikkeling. Bij de noordelijke rotonde wordt een fietsbrug gerealiseerd. Zo kan langzaam verkeer op verkeersveilige manier de N209 oversteken. De oversteken over de N209 ter plaatse van Hazerswoude–Dorp zijn ofwel met verkeerslichten (kruising) ofwel ongelijkvloers (fietsbrug bij noordelijke rotonde). De verkeersveiligheid is daarmee optimaal.

2.1.13.Omrijbewegingen

In het rapport Varianten voor Hazerswoude–Dorp (Goudappel, bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan) zijn in tabel B4.1 de rijtijden vergeleken van de verschillende varianten binnen de kern van Hazerswoude–Dorp. In sommige zienswijzen wordt gesteld dat de uitvalsroute van Hazerswoude–Dorp oost richting zuid onredelijk slecht bereikbaar wordt omdat eerst moet worden omgereden via de noordelijke rotonde. In afstand klopt het dat moet worden omgereden, namelijk 300 meter naar de rotonde en terug. In tijd gemeten blijkt het juist sneller als we dat vergelijken met de referentiesituatie in 2035 zonder maatregelen uit het project N207 Zuid. In de ochtendspits is het 20 seconden sneller dan in de referentiesituatie; 191 in plaats van 211 seconden. In de avondspits is het 14 seconden sneller; 207 in plaats van 221 seconden. Dit is het gevolg van de verbeterde doorstroming op het kruispunt.

2.1.14.Drukkere wegen elders in het dorp

De binnengekomen zienswijzen op het ontwerp PIP N207 Zuid en het ontwerp bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude–Dorp wijzen op de groei van toekomstige verkeersintensiteiten op enkele wegen in Hazerswoude–Dorp. Gevreesd wordt voor een onaanvaardbare verslechtering van verkeersveiligheid en leefklimaat op en in de nabijheid van deze wegen. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft het voortouw genomen in de keuze van de voorkeursvariant. Dit deden zij na afweging van alle relevante belangen, waaronder de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De provincie Zuid–Holland heeft deze keuze overgenomen. Voor elke variant geldt dat het onmogelijk is dat de situatie overal in Hazerswoude–Dorp verbetert. Er zijn altijd wegen waar de situatie verslechtert. De gekozen variant heeft naast vele voordelen helaas ook nadelen. De verslechtering is echter nergens zodanig, dat er een onaanvaardbare situatie ontstaat.

2.1.15.Dorpsstraat-oost, Voorweg en Ridder van Montfoortlaan

Bij een aantal wegen (Dorpsstraat–oost, Voorweg en Ridder van Montfoortlaan) liggen de voorspelde intensiteiten hoger dan wat gebruikelijk is voor deze type wegen. Bij ongewijzigde infrastructuur of aanvullende maatregelen ontstaat druk op het bestaande wegennet door externe factoren in de omgeving, zoals drukkere en nieuwe wegen. Dit is een aanwijzing dat er gekeken moet worden naar maatregelen. Bijvoorbeeld om oneigenlijk (sluip)verkeer op deze wegen te verminderen.

Gemeente en provincie hebben samen onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de drukte op de Voorweg en Dorpsstraat–oost te verminderen. Het doel is om doorgaand verkeer te ontmoedigen. De gekozen methode is om op de verkeerslichten de groentijd vanuit oostelijk

richting te beperken. De groentijd is voldoende om het lokale verkeer op de kruising te laten, maar is niet voldoende als er ook doorgaand verkeer komt. Doorgaand verkeer uit de richting Boskoop wordt daardoor gestimuleerd om een route over de provinciale wegen te nemen.

Als dit niet voldoende blijkt, dan heeft de gemeente nog mogelijkheden achter de hand om het doorgaand verkeer verder te ontmoedigen, zoals het verkeer afremmen op de Voorweg. Uit berekeningen blijkt dat een verkeersremmende maatregel op de Voorweg de hoeveelheid verkeer sterk vermindert. Doorgaand verkeer kiest dan een route over de provinciale wegen.

Deze maatregelen passen binnen de huidige bestemming en hoeven niet te worden opgenomen in het PIP of bestemmingsplan. Maatregelen zullen niet eerder worden genomen dan dat in de praktijk ook blijkt dat de drukte onacceptabel is toegenomen (bijvoorbeeld vanwege drukte op kruising N209/Dorpsstraat, vanwege verkeersveiligheid of leefbaarheid).

Wegbeheerders van gemeente en provincie bepalen gezamenlijk welke maatregelen het meest geschikt zijn en wanneer deze worden gerealiseerd.

2.1.16. Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), bushalte en tankstation Hazerswoude-Dorp

Het parkeerterrein maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en het PIP. De herinrichting van het parkeerterrein is wel een maatregel die in het kader van het project N207 Zuid wordt uitgevoerd, vandaar dat de aanpassingen bij het parkeerterrein naar aanleiding van de zienswijzen hieronder worden toegelicht. De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Inrichting parkeerterrein nabij de Albert Heijn

- In 2023 hebben de provincie Zuid-Holland en gemeente Alphen aan den Rijn samen met omwonenden en bedrijven gewerkt aan het ontwerp van het parkeerterrein en kruispunt Dorpsstraat-N209 in Hazerswoude-Dorp. Binnen de bestaande ruimte is gezocht naar mogelijke verbeteringen van het ontwerp. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft het verbeterde ontwerp en de wensen en belangen van omwonenden en ondernemers bekeken. Medio december 2023 heeft het college van de gemeente dit ontwerp van het parkeerterrein vastgesteld. De uitvoerbaarheid van de provinciale en gemeentelijke maatregelen N207 Zuid is hiermee vergroot.

Het collegebesluit van 19 december 2023 kan geraadpleegd worden via:

https://www.alphenaandenrijn.nl/Bestuur_en_organisatie/Burgemeester_en_wethouders/Besluitenlijsten_college

Parkeerterrein

- De herinrichting is een kans om het gebied beter en aantrekkelijker in te richten. Er rijden nu nog auto's voor de juwelier, supermarkt en bakker. Die mogen daar straks niet meer komen. Deze ruimte blijft wel behouden voor voetgangers en fietsers en wordt mooier gemaakt. De garageboxen blijven bereikbaar voor de bewoners.
- De huidige uitrit van het parkeerterrein naar Dorpsstraat-Oost vervalst. Deze uitrit is minder veilig, omdat er o.a. weinig ruimte is tot aan het verkeerslicht en er weinig zicht is op fietsers en auto's op de Dorpsstraat-Oost. Dit is één van de redenen waarom er hier geen inrit komt in de nieuwe situatie.
- Op het parkeerterrein komt een 6 meter brede weg.
- Er is op het parkeerterrein plek voor gehandicaptenparkeerplaatsen, oplaadpalen, winkelwagens, het transformatorstation en de ondergrondse vuilcontainers.
- Er komen 64 parkeerplekken in de nieuwe situatie, waar nu 69 plekken zijn. Hier heeft het college van de gemeente voor gekozen in de afweging tussen de belangen van bewoner(s) en het maximaal aantal.
- De gemeente gaat met omwonenden en bedrijven kijken naar extra maatregelen, zoals bijvoorbeeld het invoeren van een blauwe zone. Dit zorgt ervoor dat de klanten in de nieuwe situatie de winkels nog steeds goed kunnen bezoeken, ondanks dat er minder parkeerplekken terugkomen dan er nu zijn.

Kruispunt Dorpsstraat-N209

- De fietsers en wandelaars krijgen op het kruispunt veilige opstel- en oversteekplaatsen. De fietsers steken aan de zuidkant van de kruising apart van de auto's over.

- Door de aanpassingen op het kruispunt hoeven voertuigen, fietsers en voetgangers straks minder lang te wachten voor de verkeerslichten. Dit geldt voor het verkeer op de N209 én het verkeer vanuit de Dorpsstraat.

Inrit parkeerterrein

Het parkeerterrein krijgt een eenrichtingstoegang via een vijfde tak aan het kruispunt voor het personenverkeer. Deze is nodig voor de bezoekers vanuit het noorden. Hiermee is de bereikbaarheid vanuit alle richtingen gegarandeerd en als goed te beschouwen; ook in vergelijking met de huidige situatie. De inrit loopt achter de bushalte langs. Dit is een veilige en goede inrit vanaf het kruispunt. Mede door een drempel bij de inrit rijden de auto's rustig het parkeerterrein op. Op de inrit is plek voor meerdere auto's, voor het geval er even gewacht moet worden op een auto die inparkeert. Is de inrit naar het parkeerterrein toch even vol, dan is het parkeerterrein ook via de Ridder van Montfoortlaan te bereiken.

De volgende opties zijn overwogen en vervallen:

- Een U-bocht voor verkeer vanuit het noorden op de kruising en dan de inrit Ridder van Montfoortlaan. Vanuit verkeerskundig opzicht is een U-bocht hier onveilig en daarom onbespreekbaar.
- Vanuit het noorden verkeer laten keren bij de rotonde Weidelanden en dan inrit bij Ridder van Montfoortlaan. Dit omrijden maakt de parkeerplaats minder goed toegankelijk en kost de winkeliers bezoekers.

De inrit voor vrachtverkeer (bevoorrading) komt bij de Ridder van Montfoortlaan te liggen. Vrachtverkeer vanuit het noorden moet keren bij rotonde Weidelanden en mag geen gebruik maken van de vijfde tak vanwege verkeersveiligheid op de parkeerplaats. Dat betekent dat er geen vrachtverkeer over het parkeerterrein komt. Hiermee wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.



Ligging van de oostelijke rijbaan van de N209

De ligging van de oostelijke rijbaan van de N209 is iets in westelijke richting verschoven ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, waardoor er meer verblijfsruimte komt voor een bushalte, parkeren, etcetera.

Bushalte nieuwe locatie

Bij het aanpassen van het kruispunt N209–Dorpsstraat komen twee rijstroken van zuid naar noord. Dit wordt gedaan om de doorstroming te verbeteren. Ook komt er een rechtsaffer naar Dorpsstraat–oost. Een halte naast de rechtsaffer past niet meer binnen de beschikbare ruimte op het kruispunt. Ook het invoegen van de bus net voor het kruispunt is verkeerskundig niet gewenst. Daarom wordt de bushalte (aan de oostzijde van de Provincialeweg) verplaatst naar het noorden en komt deze te liggen aan het parkeerterrein. De bushalte komt op de hoek van de Dorpsstraat–Oost en de N209. Het verplaatsen van de bushalte naar het noorden geeft bovendien een betere doorstroming op het kruispunt. De bus kan in het nieuwe ontwerp namelijk meerijden met het doorgaand verkeer. Dit verbetert de doorstroming van alle richtingen, omdat er niet meer apart op de bus hoeft te worden gewacht. Handhaven van de bushalte aan de zuidzijde levert een gevaarlijke situatie op. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.4 uit het aanvullingsrapport MER dat als bijlage 20 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

De oversteek op de Dorpsstraat-Oost wordt geregeld met een verkeersregelininstallatie. Dit maakt een veilige oversteek mogelijk voor passagiers. Er komt geen voorziening voor een voetgangersoversteek direct vanaf het parkeerterrein naar de bushalte.

Veilig naar de woonwijken

- De bestaande in- en uitrit bij de Oude Gemeneweg-Ridder van Montfoortlaan blijft. De bereikbaarheid van de woonwijken blijft hiermee gehandhaafd.
- De vrachtwagens voor bevoorrading van de winkels rijden via de in- en uitrit bij de Ridder van Montfoortlaan – Oude Gemeneweg van en naar de N209. De vrachtwagens komen niet op het parkeerterrein. De in- en uitrit krijgt wat bredere bochten dan nu het geval is. Dit is veiliger. De maximaal toegestane vrachtwagen lengte wordt wat kleiner, waardoor die makkelijker door de bredere bochten kunnen rijden.

Tankstation

Aan de ligging en bereikbaarheid van het tankstation verandert niets.

2.1.17.Vracht- en landbouwverkeer

In een aantal zienswijzen zijn zorgen geuit over vracht- en landbouwverkeer dat door de woonwijk in Hazerswoude-Dorp zuidwest gaat rijden. Gevraagd is om een verbod voor vracht- en landbouwverkeer in het bestemmingsplan op te nemen. Ook wordt gevraagd om nieuwe verkeersberekeningen waarin rekening wordt gehouden met vracht- en landbouwverkeer door de wijk en de reconstructie van Plan Zuid II.

Een verbod voor vracht- en landbouwverkeer is een verkeersmaatregel. Verkeersmaatregelen zijn uitvoeringsaspecten. Deze kunnen daarom niet in een ruimtelijk plan (bestemmingsplan) worden opgenomen.

Het is overigens niet de bedoeling dat vracht- en landbouwverkeer door de wijk gaat rijden. In de wijk is dit verkeer verder niet toegestaan nadat de wijkontsluitingsweg is aangelegd.

Voor vrachtverkeer is éénrichtingsverkeer ingesteld in de Dorpsstraat (van oost naar west). Vracht- en landbouwverkeer blijft in éénrichting rijden via de Dorpsstraat (van oost naar west), of rijdt om via de N209 en Westzijdeweg. Na realisatie van de ZWW wordt een verbod op vracht- en landbouwverkeer ingesteld vanaf Dorpsstraat west richting de woonwijk ten zuiden van Dorpsstraat west. Vrachtverkeer en landbouwverkeer met een bestemming ten zuiden van Dorpsstraat west kan deze bestemming dan vanaf de N209 via de nieuwe ontsluitingsweg bereiken. Op de ZWW komt een verbod voor vracht- en landbouwverkeer, bestemmingsverkeer uitgezonderd, omdat aanliggende percelen bereikbaar dienen te zijn.

Het éénrichtingsverkeer en verbod op vracht- en landbouwverkeer wordt geregeld via een verkeersbesluit. Dit wordt verder niet geregeld in een bestemmingsplan. Voor de maatregelen is al een verkeersbesluit genomen. Zie:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/resultaten?zv=147061+Hazerswoude&pg=10&col=>

Eerder is er ook gekeken naar de mogelijke aanleg van een landbouwontsluitingsweg. Het is echter te kostbaar gebleken om hier alleen een landbouwweg van te maken. De verkenning is daarom stilgelegd.

2.1.18. Paaltje Zilverschoon

In de huidige situatie is de Jan van Eycklaan voor autoverkeer met een paaltje afgesloten van de Zilverschoon. In het ontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van een ontwerp van de aansluiting van de ZWW op de Jan van Eycklaan waarbij het paaltje wordt verplaatst. De afsluiting van de wijk Weidelanden/ Zilverschoon op de Jan van Eycklaan blijft daarmee gehandhaafd.

Een aantal indieners van zienswijzen heeft verzocht om het paaltje tussen de Jan van Eycklaan en Zilverschoon te verwijderen, zodat er betere ontsluitingsmogelijkheden zijn voor bewoners van de wijk Weidelanden. Ook heeft een aantal bewoners voorgesteld om het paaltje te verwijderen zodat de ZWW niet hoeft te worden aangelegd.

Het wel of niet verwijderen van het paaltje tussen de Jan van Eycklaan en Zilverschoon wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Wel zijn de effecten van het weghalen van het paaltje in verband met de aanleg van de ZWW door Goudappel onderzocht in de notitie 'Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp' (kenmerk 011349.R1.09, Goudappel, april 2022, bijlage 4 bij het bestemmingsplan). Inmiddels heeft Goudappel een actualisatie bij het rapport gemaakt (021291.N2.04). Hierin is uitgegaan van het vervallen van het paaltje tussen de Jan van Eycklaan en Zilverschoon. Ook is gerekend met een actueler verkeersmodel, RVMH 4.1.

Paaltje verwijderen zonder aanleg ZWW; noodzaak aanleg ZWW

De ZWW zorgt voor verbetering van de verkeersstructuur, omdat drukte op de lokale wegen beter wordt verspreid. Dit zorgt voor verbetering van de leefbaarheid. De ZWW zorgt ook voor verbetering van de doorstroming op de N209. Lokaal verkeer voor het zuidwestelijk deel van Hazerswoude-Dorp hoeft namelijk niet meer allemaal via het kruispunt met de Dorpsstraat.

Uit de notitie 'Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp' blijkt dat de variant waarbij het paaltje wordt verwijderd en de ZWW niet wordt aangelegd, zorgt voor een toename op de Zilverschoon die niet gewenst is. Er gaat dan veel verkeer over de route Zilverschoon – Jan van Eycklaan. Daarbij zit de intensiteit van de Zilverschoon (een 30 km/h–straat) op een intensiteit van 3.000 mvt/etmaal terwijl de toelaatbare intensiteit, gezien de geringe wegbreedte van 4,5 m, op 1.300 mvt/etmaal ligt. Momenteel rijdt hier op het zuidelijk deel nauwelijks verkeer, omdat er sprake is van een doodlopende weg (paaltje). De Zilverschoon is niet ingericht op de verkeersfunctie die deze straat dan krijgt. Ook uit de notitie 'Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025' (kenmerk 021291.N2.04) blijkt dat de toelaatbare intensiteit te laag is.

- Daarnaast willen we een robuust netwerk in Hazerswoude-Dorp west. Door alleen het paaltje weg te halen wordt dat niet bereikt. Door de aanleg van de wijkontsluitingsweg ontstaat juist een spreiding van het verkeer in Hazerswoude-Dorp west, zowel aan de Jan van Eycklaan en Breitnerlaan als aan de Frans Halsstraat en de Ferdinand Bolstraat.

Paaltje verwijderen met aanleg ZWW

In de notitie Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp (kenmerk 011349.R1.09, Goudappel, april 2022) is ook onderzocht wat er gebeurt op de Zilverschoon als de wijkontsluitingsweg wel wordt aangelegd en het paaltje wordt verwijderd. Resultaten laten zien dat het weghalen van het paaltje weinig gevolgen heeft voor de verkeersintensiteiten op de Zilverschoon. Dit komt met name omdat de route over de zuidwestelijke ontsluitingsweg directer is dan via de wijk Weidelanden en omdat de snelheid van de weg 50 km/u is en door de wijk heen 30 km/u. Hierdoor is de ZWW aantrekkelijker en sneller. De modellen laten zien dat op het moment dat beide mogelijkheden beschikbaar zijn, en de wijkontsluitingsweg als de doorgaande route wordt aangelegd, het verkeer met name de wijkontsluitingsweg zal nemen en niet door de wijk zal slingeren. De Zilverschoon zal dan alleen gebruikt worden door bestemmingsverkeer.

Zoals aangegeven in de notitie heeft het verwijderen van het paaltje de volgende voordelen:

- vrije doorgang voor hulpdiensten; fietsers en hulpdiensten kunnen met behoud van het paaltje wel passeren, maar kunnen sneller doorrijden als het paaltje verwijderd is;
- verkeer hoeft niet te keren op de Zilverschoon (veiliger) en er is geen keervoorziening nodig: minder verharding;
- bewoners van het noordelijk deel van de Zilverschoon hoeven om het bestaande dorp te bereiken niet om te rijden.

Conclusie is dat Weidelanden inderdaad beter ontsloten wordt door het weghalen van het paaltje.

Naar aanleiding hiervan zullen we in de verdere uitwerking de volgende aanpassingen meenemen:

- Het paaltje bij de Jan van Eijcklaan niet terugplaatsen.
- Na de dan ontstane volwaardige kruising kan nog een drempel worden opgenomen aan het begin van de Zilverschoon maar dit zal waarschijnlijk geringe invloed hebben op de toch al lage verkeersintensiteit ten gevolge van het weghalen van het paaltje.
- De route Jan van Eijcklaan / wijkontsluitingsweg als hoofdroute inrichten.

Het verwijderen van het paaltje is niet conform gemaakte afspraken uit het verleden. Voor het opheffen van het paaltje moet een verkeersbesluit worden genomen. Dit wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. Wel is het voorlopig ontwerp in de toelichting hierop aangepast.

2.1.19. Verplaatsen rotonde Weidelanden

Door de aansluiting van de wijkontsluitingsweg op de rotonde gaat er meer verkeer gebruik maken van de rotonde. Als de rotonde blijft liggen op de huidige locatie, dan rijdt dit extra verkeer ook door de wijk Weidelanden. Door de rotonde te verplaatsen en de wijk Weidelanden aan te sluiten op de wijkontsluitingsweg gaat het wijkverkeer (voor de wijk ten noordwesten van Weidelanden) niet door Weidelanden heen en blijft er alleen bestemmingsverkeer in Weidelanden.

2.1.20. Voorwaardelijke verplichtingen

Het is lang niet altijd noodzakelijk om maatregelen van een project met een voorwaardelijke verplichting te borgen in het bestemmingsplan.

Dat hoeft niet als:

1. de gemeente het in haar macht heeft om de maatregelen te kunnen nemen. Dat is het geval als de gronden in eigendom zijn van de gemeente of als de gronden via onteigening verkregen kunnen worden.
2. er geen belemmeringen zijn om een en ander aan te leggen. Dat is het geval als het inpassingsplan uitvoerbaar is, omdat het inpassingsplan de maatregel planologisch mogelijk maakt. Ook moet het bijvoorbeeld redelijkerwijs aannemelijk zijn dat een ontheffing van Wet natuurbescherming kan worden verleend.
3. de noodzakelijke gelden voor realisatie onderdeel zijn van de exploitatie (uitvoering) en ook zijn gereserveerd. Het plan moet economisch uitvoerbaar zijn.
4. de gemeente (bij de rechter) duidelijk kan maken dat de maatregelen onderdeel zijn van het project N207 Zuid en dus worden uitgevoerd.
5. er geen enkele aanleiding is om te veronderstellen dat maatregelen niet worden uitgevoerd.

(Zie ook: ABRvS 6 augustus 2014, nr. 201206568/1/R1).

Als er geen juridische redenen zijn voor een voorwaardelijke verplichting, is het toch mogelijk om deze op te nemen. Dat kan meer zekerheid geven voor belanghebbende bewoners, bedrijven en andere belangengroeperingen. Bovendien leidt extra zekerheid tot meer draagvlak.

Meerdere indieners vragen om het opnemen van extra voorwaardelijke verplichtingen. Vanwege jurisprudentie, is de gemeente van mening dat het niet noodzakelijk is om meer voorwaardelijke verplichtingen op te nemen.

2.1.21. Onderzoek naar stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden

De ontwikkeling die in het PIP en bestemmingsplan 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 (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 uitspraken¹ 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

¹ Amercentrale (ECLI:NL:RVS:2024:4909) en Rendac (ECLI:NL:RVS:2024:4923).

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 en bestemmingsplan 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 van plannen is het stappenplan dat de Raad van State heeft gepubliceerd bij de uitspraak voorzorgshalve ook voor het PIP en bestemmingsplan gevolgd.² Ten behoeve van het PIP en bestemmingsplan heeft de provincie daarom niet alleen een voortoets, maar ook een passende beoordeling laten uitvoeren. De voortoets en passende beoordeling zijn opgenomen als bijlage bij het Aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Uit de voortoets blijkt dat het project N207 Zuid dat in het PIP en bestemmingsplan 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.

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

² Inmiddels heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in een uitspraak van 14 januari 2026 geoordeeld dat de hiervoor genoemde uitspraak van december 2024 ook van toepassing is op bestemmingsplannen (ECLI:NL:RVS:2026:193).

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 7.18.

Tabel 7.18 Depositie op (naderend) overbelaste delen van habitats in Natura 2000-gebieden.

		Depositie (mol N/ha/jr)	
Code	Habitat	Maximaal	Gemiddeld
Meijndel & 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 (binnenduintrand), 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.

Conclusie voor het bestemmingsplan is dat het gemeentelijk project dat met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, geen negatieve effecten veroorzaakt, nu de provincie ook binnen de normen van stikstofuitstoot de aanleg kan realiseren.

Voorgaande is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

2.1.22. Door meer indieners ingediende zienswijze

Verschillende indieners hebben een min of meer gelijklopende zienswijze ingediend. Deze zienswijze betreft grotendeels onderdelen uit het Provinciaal Inpassingsplan. Omdat het bestemmingsplan voor de lokale verkeersmaatregelen in Hazerswoude-Dorp onderdeel is van het project N207 Zuid als geheel, wordt hier ook op deze zienswijzen ingegaan. We sluiten daarbij aan bij de beantwoording zoals die is opgenomen in de Nota van beantwoording zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER (bijlage 28 bij het bestemmingsplan). Voor verschillende onderdelen wordt in de beantwoording ook verwezen naar de thematische beantwoording die hiervoor is opgenomen (paragraaf 2.1.1 t/m 2.1.21).

Voorzover een indiener aanvullende opmerkingen heeft gemaakt, of de zienswijze specifiek betrekking heeft op het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp, wordt hierop per ingediende zienswijze ingegaan in paragraaf 2.2.

	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
1.	Verzocht wordt om een bevestiging dat provincie	Allereerst wordt voor meer informatie verwezen naar de reactie onder 2.1.20 Voorwaardelijke verplichtingen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing

	een voorwaardelijke verplichting op zich neemt dat de wegingdeling, de afslagen, rotondes, de parkeerplaatsen voor de winkels, de bushalte en wat er verder op en langs de N209 in de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp ligt, wordt verbonden aan het bestemmingplan verkeer van de provincie en gemeente. Zodat de zienswijze niet op juridische gronden kan worden afgewezen.	Er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de gekozen maatregelen niet worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor de parkeerplaatsen voor de winkels. Die liggen buiten het inpassingsplan. De herinrichting is mogelijk conform de daar geldende beheersverordening 'Hazerswoude-Dorp 2017', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn op 25 januari 2018. Met deze beheersverordening zijn de onderliggende bestemmingsplannen voor een nieuwe periode van toepassing verklaard. De gemeente heeft de meeste gronden in eigendom. Er is één andere eigenaar. De gemeente streeft er naar om een plan te maken waaraan deze eigenaar ook meewerkt. Er zijn dus geen (juridische en feitelijke) belemmeringen te verwachten om een en ander aan te leggen. De noodzakelijke gelden zijn door de gemeente gereserveerd. En de gemeente is ook zeker van plan de herinrichting te gaan uitvoeren. Een extra borging via een voorwaardelijke verplichting wordt niet noodzakelijk geacht.	van het bestemmingsplan.
2.	Het belang van de noord-zuid doorstroming lijkt zwaarder te wegen dan het belang van de leefbaarheid voor de inwoners.	In het project N207 Zuid worden de doorstroming en de lokale bereikbaarheid op de N209 verbeterd. In de referentiesituatie zonder maatregelen, zou het kruispunt N209-Dorpsstraat compleet vastlopen. Dan is Hazerswoude-Dorp niet bereikbaar en kan verkeer het dorp ook niet meer uit. De maatregelen leveren Hazerswoude-Dorp verkeerskundig voordelen op.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. b	De N209 deelt het dorp in tweeën. Dit is een historische fout, die door de maatregelen wordt verergerd.	Verkeerskundig wordt de barrièrewerking (hinder door obstakels) minder. Dit zorgt voor betere oversteekbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Landschappelijk gezien wordt de barrièrewerking iets slechter.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.1	Vraagt om een onderzoek naar de stikstofbelasting van Natura 2000 gebieden, voordat een besluit wordt genomen.	Door de provincie is voor het PIP en bestemmingsplan een voortoets en een passende beoordeling uitgevoerd. Zie hiervoor de reactie onder 2.1.21. De voortoets en passende beoordeling zijn opgenomen als bijlage bij het Aanvullingsrapport MER. Het rapport is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd en het resultaat is verwerkt in de paragraaf Ecologie in de toelichting.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.
2.2	Vraagt om onmiddellijk maatregelen te nemen als blijkt dat de stikstofbelasting nu al te hoog is.	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.21.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.	Vraagt om een MER onderzoek of de huidige en gewenste doorstroming van wegverkeer voldoet aan wettelijke eisen voor uitstoot en geluid. Als niet voldaan wordt, eist indiener onmiddellijk	Metingen van uitstoot en geluid zijn momentopnamen. Momentopnamen geven geen nauwkeurig en compleet beeld. Met deze metingen kun je ook niet verantwoorden of de gegevens op verschillende locaties onder dezelfde omstandigheden zijn verzameld. Volgens de wet wordt een MER opgesteld met berekeningen en modellen. Daarnaast is het doel van het MER niet het toetsen van de huidige situatie, maar van de referentiesituatie waarbij het project N207 Zuid niet wordt uitgevoerd. Om die reden wordt daarom geen nader onderzoek uitgevoerd zoals de indiener van deze zienswijze eist.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	maatregelen te nemen tot vermindering verkeersstroom.		
4.	Indiener is tegen de plannen omdat:		
	– Ingeval van zuidwaartse trip gedwongen dagelijks extra omrijbewegingen te maken. Moet door deze omrijbeweging twee keer over kruising, zorgt voor extra remmen en optrekken, dus extra milieubelasting en tijdverlies. Extra groot doordat noordelijke rotonde zover naar noorden wordt gesitueerd om mogelijkheid tunnelbak voor de toekomst te houden.	Er zijn vele varianten onderzocht op haalbaarheid. De variant die voorligt in het PIP is daar uitgekomen als meest gewenst. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de reactie onder 2.1.1. Bij de uitwerking van de variant speelde onder andere de doorstroming van verkeer op het kruispunt een rol. Als meer richtingen op de kruising mogelijk zijn, leidt dit tot langere wachttijden voor de verkeerslichten. Dat betekent een minder goede doorstroming. Het weglaten van deze richting heeft dus uiteindelijk een gunstig effect op de algehele doorstroming. Zie voor meer informatie de reactie onder 2.1.13. De capaciteit van de rotonde past bij de hoeveelheid verkeer. Er worden geen files verwacht bij de rotondes. In de uitgevoerde milieuonderzoeken en verkeersonderzoeken zijn alle geplande maatregelen meegenomen, ook het rijden via de noordelijke rotonde.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	– Omrijden via rotondes betekent extra	Bij het benaderen van de rotonde moet altijd voorrang worden verleend aan het verkeer op de rotonde. Daarbij is het voor verkeer toegestaan om deze	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing

	verkeersbelasting voor N209 en is onveilig omdat andere bestuurders niet gewend zijn dat rotondes helemaal genomen worden.	rotonde 360 graden te nemen. De betreffende rotonde heeft 3 takken. Bestuurders zijn niet per definitie gewend dat verkeer afslaat als het niet is afgeslagen bij de voorgaande tak. Alleen plaatselijk bekende bestuurders weten dat het een rotonde met 3 takken betreft. Plaatselijke bestuurders zijn er echter ook bekend mee dat de rotonde gebruikt kan worden om te keren. Zodoende worden geen bijzondere verkeersveiligheidsrisico's voorzien.	van het bestemmingsplan.
	– Risico verstopping noordelijke rotonde door gebruik als keerrotonde	Er heeft een toets van de verkeersdoorstroming plaatsgevonden. Hieruit is gebleken dat er in de reguliere spits geen overbelasting optreedt op de noordelijke rotonde. De capaciteit van de rotonde past bij de hoeveelheid verkeer. Er worden geen files verwacht bij de rotondes.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	– Het parkeren bij winkels moeilijker of onmogelijk wordt. Daarbij wordt momenteel al niet aan de parkeernorm voldaan is er op de drukke dagen vaak al parkeertekort en in de plannen wordt een significant aantal parkeerplaatsen opgeofferd.	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.16.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	- Het is niet uitlegbaar waarom de bushalte verplaatst moet worden naar het noorden.	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.16.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	- Het oversteken van de N209 wordt moeilijker voor auto, fiets en voetganger.	Op het kruispunt N209 – Dorpsstraat kunnen alle verkeersdeelnemers veilig oversteken bij de verkeerslichten. De cyclustijden lopen op in spijtijden. In sommige gevallen kan het hierdoor langer duren om de oversteek te maken. Cyclustijd betekent: de tijdsduur die nodig is om alle richtingen af te wikkelen. Na afweging van alle belangen wordt dit acceptabel gevonden. De cyclustijd met het verwachte verkeersaanbod in 2035, blijft binnen de gestelde norm. De cyclustijd van de VRI is korter dan de cyclustijd van de VRI in de huidige situatie. Hierdoor wordt ook de verkeersafwikkeling op Dorpsstraat oost en Dorpsstraat west verbeterd. Zie verder de reactie onder 2.1.12.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	- De drukte op de Dorpsstraat zal verder toenemen.	De verkeersintensiteit op de Dorpsstraat ten oosten van het kruispunt is een aandachtspunt. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de reactie onder 2.1.15. Op de Dorpsstraat ten westen van de kruising neemt de verkeersdruk af.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	- Allerlei weg- en afslag-opties vervallen (bv inrit Ridder van Montfoortlaan op de N209).	Wat betreft de aansluiting op de Ridder van Montfoortlaan: In 2023 hebben de provincie Zuid-Holland en gemeente Alphen aan den Rijn samen met omwonenden en bedrijven gewerkt aan het ontwerp van het parkeerterrein en kruispunt Dorpsstraat-N209 in Hazerswoude-Dorp. Binnen de bestaande ruimte is gezocht naar mogelijke verbeteringen van het ontwerp.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		De inrit tot het parkeerterrein voor personenauto's komt als vijfde tak aan het kruispunt. Deze is nodig voor bezoekersverkeer vanuit het noorden. De inrit voor vrachtverkeer komt bij de Ridder van Montfoortlaan. Vrachtverkeer vanuit het noorden moet keren bij rotonde Weidelanden en mag geen gebruik maken van de vijfde tak vanwege verkeersveiligheid op de parkeerplaats. Voor meer informatie met een plaatje wordt verwezen naar de reactie onder 2.1.16.	
	– Veel meer verkeer gaat passeren met milieutechnisch nadelige gevolgen (geluid, trillingen, luchtvervuiling, enz.)	De milieuaspecten geluid, luchtkwaliteit (inclusief fijnstof) en trillingen zijn in het kader van het ontwerp PIP, ontwerp bestemmingsplan en het voor het project N207 Zuid opgestelde MER onderzocht. Aan de basis van deze onderzoeken ligt het verkeersmodel waarin rekening wordt gehouden met de nieuwe verkeerscijfers. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn in paragraaf 3.2.4 de effecten van alle 5 de onderzochte varianten op het leefklimaat in Hazerswoude-Dorp samengevat weergegeven. In hoofdstuk 7 van de toelichting van het PIP zijn die effecten voor de in het PIP verwerkte 5^e variant nader uitgewerkt. In hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan zijn de effecten van de in het bestemmingsplan uitgewerkte onderdelen toegelicht. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is het aanvullingsrapport MER opgesteld. Hierin zijn de effecten van de onderzochte varianten nog duidelijker op een rij gezet voor Hazerswoude-Dorp. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 3.3 en hoofdstuk 4 (aanvullend geluidsonderzoek) van het aanvullingsrapport MER dat als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		Uit het aanvullend geluidsonderzoek blijkt dat na het doorvoeren van een mitigerende (verzachtende) maatregel de effecten voor geluid vanwege de voorkeursvariant beperkt zijn.	
	– Hoe beter de doorstroming, hoe meer verkeer. Door doorstroming niet te bevorderen ontmoedig je automobilisten gebruik te maken van de sluiproute en kiezen ze eerder voor een andere route.	In het verkeersonderzoek is de situatie in 2035 zonder N207 Zuid maatregelen (referentiesituatie) vergeleken met de situatie met maatregelen. Het blijkt dat in de referentiesituatie de lokale bereikbaarheid van Hazerswoude-Dorp ernstig verslechtert. Het doorgaand verkeer heeft beperkte mogelijkheden om een andere route of vervoermiddel te kiezen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.	Voorkeur voor niets doen zolang er geen gedragen alternatief is.	Zie voor informatie over nut en noodzaak van het project N207 Zuid de reactie onder 2.1.1.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6.	Vraagt het door Molenberaad aangedragen alternatief te onderzoeken en realiseren. Knelpunten Hazerswoude-Dorp en Boskoop prioriteit geven boven aanleg Verlengde Bentwoudelaan (N207 Zuid). Noodzaak is niet aangetoond en	De provincie heeft het plan van Het Molenberaad bestudeerd en erop gereageerd. Het plan van het Molenberaad gaat uit van verschillende maatregelen. De N207 Zuid-maatregelen maken daar echter geen onderdeel van uit. Het plan van Het Molenberaad strookt namelijk niet met de al genomen (uitvoerings)besluiten door Provinciale Staten. Voor provincie en gemeenten zijn de N207 Zuid-maatregelen de eerste stap voor de aanpak van de regionale knelpunten. De gewenste, benodigde en haalbare vervolgmaatregelen zijn gezamenlijk onderzocht via Beter Bereikbaar Gouwe (BBG). Dit zijn echter geen oplossingen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden voor bestaande knelpunten.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	stikstofbelasting levert schade aan natuurgebieden.	In dit onderzoek zijn ook de maatregelen uit het plan van Het Molenberaad meegenomen. De besluitvorming over Beter Bereikbaar Gouwe vond in 2024 plaats. De Bodegravenboog is door de regio gewenst. De verantwoordelijke overheid (het Rijk) is echter nog niet bereid hierin te investeren. Bovendien geeft de Bodegravenboog geen afdoende oplossing voor de geconstateerde en voorziene verkeersknelpunten. Zie voor meer informatie over nut en noodzaak van het project N207 Zuid de reactie onder 2.1.1. Het klopt dat naast de autonome verkeersgroei er ook door de aanleg van de (verlengde) Beethovenlaan extra verkeer komt in Hazerswoude–Dorp. De maatregelen in Hazerswoude–Dorp zijn bedoeld om ook dat extra verkeer goed te kunnen verwerken.	
--	--	---	--

2.2. Behandeling ingekomen zienswijzen met reactie

Nr.	Zaaknummer/ gegevens indiener; Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
1.	Albert Heijn Hazerswoude-Dorp 2856695	Vervallen (betrof geen zienswijze op het bestemmingsplan)	
2.	2950166 vh 2939121		
a.	Verzoek tot verwijderen van het paaltje Jan van Eycklaan/ Zilver schoon zodat er betere ontsluitingsmogelijkheden zijn voor bewoners van Weidelanden. Dit geeft een betere verdeling van het verkeer en daardoor minder te rijden km's en meer veiligheid voor de kinderen uit de wijk.	Zie reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.
b.	Als het kruispunt met de wijkontsluitingsweg afgesloten is bij een	Zie reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing

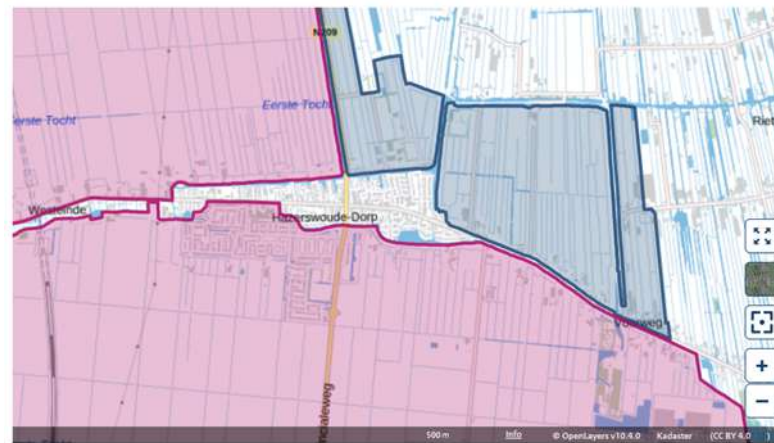
	calamiteit, dan kan het verkeer Weidelanden niet meer uit.		van de toelichting van het bestemmingsplan.
c	Verzoek tot aanleg extra ontsluiting Weidelanden bij de Wilgenroos naar het zuiden.	Het is niet gewenst om in deze bocht een aansluiting te maken ter ontsluiting van Weidelanden. Het zicht op de wijkontsluitingsweg richting het westen is onvoldoende. Deze mogelijkheid is daarom verder niet onderzocht. Het is daarom ook niet bekend of het mogelijk is kijkend naar (milieu) technische aspecten.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d.	Hergebruik de materialen van de huidige rotonde voor de nieuwe rotonde.	Deze zienswijze betreft een onderdeel van het PIP en is voor het bestemmingsplan niet relevant. De provincie legt de rotonde bij Weidelanden aan. De ZWW wordt door de gemeente aangelegd. In het algemeen worden vrijkomende materialen weer gerecycled. Het zal niet zo zijn dat materiaal uit de oude rotonde in de nieuwe rotonde komt. Dat is vanwege de fasering. De nieuwe rotonde zal worden aangelegd en in gebruik worden genomen voordat de oude rotonde wordt gesloopt. Dit aspect wordt bij de aanbesteding meegenomen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.	2950170 vh 2939107		
a.	Verzoek tot verwijderen van het paaltje Jan van Eycklaan/ Zilver schoon zodat er betere ontsluitingsmogelijkheden zijn voor bewoners van Weidelanden. Dit geeft een betere verdeling van	Zie reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

	het verkeer en daardoor minder te rijden km's en meer veiligheid voor de kinderen uit de wijk.		
b.	Als het kruispunt met de wijkontsluitingsweg afgesloten is bij een calamiteit, dan kan het verkeer Weidelanden niet meer uit.	Zie reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.
c.	Verzoek tot aanleg extra ontsluiting Weidelanden bij de Wilgenroos naar het zuiden.	Het is niet gewenst om in deze bocht een aansluiting te maken ter ontsluiting van Weidelanden. Het zicht op de wijkontsluitingsweg richting het westen is onvoldoende. Deze mogelijkheid is daarom verder niet onderzocht. Het is daarom ook niet bekend of het mogelijk is kijkend naar (milieu) technische aspecten.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d.	Hergebruik de materialen van de huidige rotonde voor de nieuwe rotonde.	Deze zienswijze betreft een onderdeel van het PIP en is voor het bestemmingsplan niet relevant. De provincie legt de rotonde bij Weidelanden aan. De ZWW wordt door de gemeente aangelegd. In het algemeen worden vrijkomende materialen weer gerecycled. Het zal niet zo zijn dat materiaal uit de oude rotonde in de nieuwe rotonde komt. Dat is vanwege de fasering. De nieuwe rotonde zal worden aangelegd en in gebruik worden genomen voordat de oude rotonde wordt gesloopt. Dit aspect wordt bij de aanbesteding meegenomen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.	2935143 D. Buitenhuis Vak deskundige Vastgoed,		
a.	Een verzoek om het wegprofiel zo aan te passen dat de weg naar het noorden wordt opgeschoven en daarbij direct aansluit aan de zuidzijde van de eerste tocht. De nut en noodzaak voor de verwerving van een groenstrook is niet gemotiveerd en aangetoond in het bestemmingsplan.	Bij de besluitvorming is nadrukkelijk de opdracht meegegeven te zorgen voor een goede landschappelijk inpassing van de weg, zodat de weg geen onderdeel van de wijk is, maar van het totale dorp. De afstand van de weg tot de wijk Weidelanden heeft o.a. te maken met de aanduiding ‘groene buffer’ in de provinciale omgevingsverordening. Vanuit provinciaal beleid (vóór 1 januari 2024 artikel 6.9 Omgevingsverordening Zuid-Holland, sinds 1 januari 2024 paragraaf 7.3.7 Zuid-Hollandse Omgevingsverordening) moet in het gebied waar de ZWW is geprojecteerd de ruimtelijke kwaliteit behouden blijven door een goede landschappelijke inpassing. Bij de aanleg van een weg is sprake van ‘aanpassen’ en een ontwikkeling wordt in dat geval alleen toegestaan als de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de voor het gebied beschreven relevante richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit. Het gebied is in de Omgevingsverordening aangeduid als groene buffer, en de bufferfunctie tussen het stedelijk gebied en het landelijk gebied mag door de ontwikkeling niet onevenredig worden verstoord. 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. Zie voor meer informatie over de ligging in de groene buffer de reactie onder 2.1.8. Om de overgang van stad naar land goed vorm te geven, en de weg landschappelijk goed in te passen, wil de gemeente hier een nieuwe, brede en groene overgangszone ontwikkelen. Tussen de weg en de woonwijken is	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

		ruimte gelaten om zowel de geluidsoverlast van het verkeer te beperken, als ruimte te maken voor een aantrekkelijke doorlopende groene zone die het zicht vanuit de wijk op de weg en andersom aanvaardbaar maakt. Dit wordt in de toelichting aangescherpt.	
b.	Verzoek om de geplande sloot aan de zuidzijde minder breed aan te leggen en deze te laten voldoen aan de eisen en keur van het waterschap.	In het ontwerp is voldoende ruimte opgenomen om de sloot te laten voldoen aan de eisen van het gemeentelijke handboek voor de openbare ruimte DALI (Database Applicatie Leidraad Inrichting). DALI gaat uit van een slootbreedte op waterlijn van minimaal 6 m en taluds 1:3. De Waterschapsverordening de Rijnlandse Keur stelt in de actuele versie (geldig vanaf 01-05-2025) voor watergangen in de categorie “overig water” een minimale breedte op waterlijn van 2,5 m en het toepassen van taluds van 1:3. Bij onderlinge verschillen tussen DALI en de Keur gelden de strengste voorschriften, in dit geval de DALI. Op basis hiervan is de ruimtereservering op de plantekening gemaakt. Het plangebied ligt conform de Keur in een kwetsbaar kwelgebied.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

kwetsbaar kwelgebied



Een watervergunning van het Hoogheemraadschap van Rijnland (HHR) is nodig voor graven van overig oppervlaktewater in een kwetsbaar kwelgebied. Daarbij dient te worden aangetoond dat de waterbodem niet zal opbarsten.

Na het opstellen van de concept plankaart is door de gemeente een indicatief bureauonderzoek uitgevoerd naar het opbarstrisico. Hieruit is naar voren gekomen dat de dimensies voor een watergang conform DALI niet te realiseren zijn. De watergang zal daarom smaller en minder diep kunnen worden dan de DALI-watergang waarmee oorspronkelijk voor het bepalen van de bestemmingsplangrens is uitgegaan.

De nieuwe indicatieve breedte van de sloot is op basis van het indicatieve onderzoek bepaald op circa 10 m van insteek tot insteek. In een tussentijds overleg met de indiener van de zienswijze is dit besproken. Daarbij heeft indiener echter ook aangegeven dat hij een sloot wil die voldoende diep is voor de aanvoer van water voor het beregenen van zijn akker en voldoende

		breed om te voorkomen dat de watergang binnen het reguliere onderhoudsregime dichtgroeien van de watergang te voorkomen. Voor het opstellen van een definitief ontwerp van de watergang is uitgebreider geotechnisch onderzoek nodig. Dit moet nog uitgevoerd worden. Bij het opstellen van het nieuwe ontwerp zal zoveel als mogelijk binnen de geotechnische mogelijkheden van een regulier gegraven watergang invulling gegeven worden aan de waterbreedte en –diepte voor aanvoer van beregeningswater, het beperken van dichtgroeien van de watergang en de afvoer van drainagewater. Randvoorwaarde voor het nieuwe ontwerp is ook de goedkeuring door HHR. Naast de breedte van de watergang van insteek tot insteek is er ook ruimte voor een wegberm nodig. Deze heeft vanuit DALI een minimale breedte van 2,5 m. Indiener heeft tijdens het tussentijds overleg aangegeven dat hij daarbij de voorkeur heeft om de watergang in een rechte lijn te leggen. Daarom zal bij het aangepaste ontwerp de lijn van de insteek gebaseerd zijn op de insteek bij een wegberm van 2,5 m ter plaatse van de uitbuiging van de middengeleider. Voor het onderhoud van de watergang en de oevers dient er tweezijdig onderhoud uitgevoerd te kunnen worden. Indien de gemeente het onderhoud tweezijdig moet uitvoeren is een onderhoudsstrook van 3 m ook aan de niet-wegzijde noodzakelijk. Hier moeten door de gemeente met de perceeleigenaar nadere afspraken over worden gemaakt. De watergang wordt in ieder geval smaller dan op basis van DALI in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. Hierdoor hoeft een minder brede strook grond opgenomen te worden in de bestemming Verkeer, en blijft	
--	--	---	--

		meer grond beschikbaar voor agrarische doeleinden. De plangrens is hierop aangepast.	
c.	Verzoek tot overleg over de locatie en breedte van uitritten van mijn percelen.	Ontsluiting van zijn percelen wordt in overleg met indiener vormgegeven. De aanpassing past binnen de verkeersbestemming en heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d.	Verzoek tot nader onderzoek naar de mogelijkheid om op een veilige manier vracht- en landbouwverkeer door de wijken te leiden.	Zie reactie onder 2.1.17.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
e.	Verzoek tot nader onderzoek naar draagkracht, trillings- en geluidonderzoeken door toename vracht- en landbouwverkeer in de wijken.	Vracht- en landbouwverkeer gaat niet door de wijk rijden, nader onderzoek is daarom niet van toepassing.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
f.	Verzoek tot aanleg van een landbouwontsluitingsweg om zo de overlast van landbouwverkeer in de woonwijken op te lossen. Dit voorstel is uitgewerkt door Movares Rapport landbouw en vrachtverkeer/proj.nr.	Het landbouwverkeer zorgt voor overlast op de Dorpsstraat-west en oost. In de wijk is dit verkeer verder niet toegestaan nadat de wijkontsluitingsweg is aangelegd. Eerder is er inderdaad gekeken naar de mogelijke aanleg van een landbouwontsluitingsweg. Het is echter te kostbaar gebleken om hier alleen een landbouwweg van te maken. De verkenning is daarom stilgelegd. Zie verder de reactie onder 2.1.17.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	MN000931 /concept/versie 0.4/24 november 2020 hoofdstuk 4.1. Verzoek dit onderzoek verder uit te werken en te bespreken met de PZH.		
5.	2935143	Vervallen (betrof geen zienswijze op het bestemmingsplan)	
6.	2942926		
a.	Na realisatie van de weg zal de bedrijfsexploitatie van mijn akkerbouwbedrijf (40 hectare nabij mijn woning J. van Gooijenstraat 8A) worden bemoeilijkt door het doorsnijden van een van de bedrijfsofstallen en de daarbij komende extra kosten.	Als de waardevermindering het 'normaal maatschappelijk risico' overstijgt, kan dat tot recht op planschade leiden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
b.	Door de aanleg van de weg treedt geluidsoverlast van het verkeer in en om de woning op. Dit heeft een negatieve invloed op de waarde van het registergoed.	De woning aan de Jan van Goijenstraat 8a was ten onrechte niet meegenomen in het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan (Akoestisch onderzoek N207–Zuid Noordoostelijke aftakking en ZWW, Movares, 20–01–2022). Dit geldt ook voor het appartementencomplex aan de Breitnerlaan 24a t/m 24c. Inmiddels is het akoestisch onderzoek geactualiseerd en zijn daarin ook de woningen aan Jan van Goijenstraat 8a en Breitnerlaan 24 a t/m 24 c meegenomen (bijlage bij toelichting bestemmingsplan).	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

c.	De wens is om de zuidwestelijke ontsluiting niet te realiseren. Echter als het algemeen belang belangrijker is, dan de weg anders situeren, westelijk richting de bestaande moestuinen en vanuit daar in noordelijke richting aanleggen.	Omdat de weg een ontsluitingsweg voor geheel Hazerswoude-Dorp west is, is het vanuit verkeerskundig oogpunt belangrijk dat de weg zo dicht mogelijk bij het dorp ligt. Daarnaast vinden Gemeente Alphen aan den Rijn en Provincie Zuid-Holland het niet wenselijk om verder dan noodzakelijk het landelijke gebied te doorkruisen. Wel is er voldoende ruimte nodig voor groene overgangszone en een goede landschappelijke inpassing.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7.	2943099	Vervallen (betrof zienswijze Dorpsoverleg Boskoop op PIP N207 Zuid, ter informatie in kopie aan gemeente gestuurd)	
8.	2945871		
	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22. Aanvullend zijn de volgende opmerkingen gemaakt:	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.
a.	Provincie wijst gemeente Alphen aan den Rijn aan als eisende van de aanpassingen van het kruispunt en vice versa. Het bekende kastje naar de muur spelletje. Het is tekenend voor de besluiteloosheid van	Vanaf de start van het project werken provincie en gemeente samen aan het PIP N207 Zuid en in het bestemmingsplan over de verkeersmaatregelen in Hazerswoude-Dorp. De provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen op de N209. De gemeente is verantwoordelijk voor alle lokale wegen. Dit heeft geleid tot een PIP en bestemmingsplan die beide tegelijkertijd worden behandeld en ter inzage zijn gelegd. Met betrekking tot maatregelen op het kruispunt: deze maken onderdeel uit van de totale oplossing. Hier zijn zowel de provincie als de gemeente het over eens.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	beide partijen en de angst het fout te doen wat nu dus ook dreigt te gaan gebeuren!	Het klopt dat u voor sommige onderdelen bij de provincie terecht kunt en voor andere bij de gemeente.	
b.	Indiener is tegen de plannen omdat de drukte op de Dorpsstraat verder toe gaat nemen. Ook door de nieuwbouwplannen aan de Voorweg 14b.	Deze zienswijze is beantwoord onder 2.1.21. De woningbouwplannen aan de Voorweg leveren een minimale toename aan verkeer op. Voor dit bouwplan is een apart bestemmingsplan opgesteld.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
c.	Dubbele rijstroken vlak voor de kruising om vervolgens erna weer naar een rijstrook te gaan, zal leiden tot gevaarlijke situaties en o.a. filevorming.	De dubbele rijstrook is noodzakelijk om tot een acceptabele afwikkeling/doorstroming van verkeer te komen. Hiermee wordt filevorming voorkomen. Dit is een algemeen toegepast principe dat niet leidt tot bijzonderheden voor de verkeersveiligheid.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9.	2946903		
	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22.	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.
10.	2951941 DAS NL rechtsbijstand Verzekeringsmij. De Entree 222, Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam Mr. Erkamp dossier 2GE.8.21.105014		

a.	Indiener geeft aan dat de gekozen uitwerking in strijd is met het evenredigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 2 Algemene wet bestuursrecht. Hiervoor zijn 4 redenen aangegeven (a–d). Cliënten worden onevenredig hard geraakt. Het gebruik van de privé parkeergarage zo dicht op de weg levert onveilige situaties op. Cliënten willen niet betrokken raken bij verkeersongevallen. Er is onduidelijkheid over de te verwachten verkeersintensiteit. Bijlage 1b van het akoestisch onderzoek geeft 1.600 mvt/ etmaal aan. Echter ook bij de in de toelichting genoemde 500 mvt/ etmaal ontstaat er al een gevaarlijke situatie.	Artikel 3:4 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat de nadelige gevolgen van een besluit voor een of meer belanghebbenden niet onevenredig nadelig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. In dit geval dient het besluit een algemeen belang, namelijk een verbeterende doorstroming en verkeerssituatie. De belangen van reclamant betreffen de mogelijkheid om de garage aan de zijkant van de woning veilig te kunnen blijven gebruiken. In de huidige situatie komt de garage direct op de weg uit en is er sprake van een gering aantal verkeersbewegingen. Goudappel heeft aanvullend onderzoek gedaan (kenmerk 021291.N03.03), dat als bijlage 27 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. Hieruit blijkt: In de huidige situatie grenst de garage van Breitnerlaan 26 direct aan op de rijbaan van de openbare weg. De Hobbemastraat is een rustige woonstraat met weinig verkeer. In het voorliggende ontwerp sluit de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg aan op de Breitnerlaan ter hoogte van huisnummer 26. Hierdoor zal er meer verkeer langs de woning komen. Met behulp van het verkeersmodel is berekend dat in de nieuwe situatie hier ongeveer 1.600 mvt per etmaal komen te rijden. Bij deze aantallen spreken we nog steeds van een rustige woonstraat (zie ook 2.1.11). Door het toevoegen van een trottoir aan de westzijde van de rijbaan vergroot de afstand tussen de rijbaan en de garage. Hiermee is er voldoende ruimte om veilig de garage uit te rijden en naderende weggebruikers waar te nemen en voorrang te geven.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
----	---	---	--

	Er is geen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid in en nabij de bocht als gevolg van de aanwezigheid van de parkeergarage. Oplossing: een parkeergarage op het stukje groen dat nu is ingetekend. Cliënten gaan hier graag het gesprek over aan, echter het is niet fair dat zij voor de kosten opdraaien voor deze oplossing.	 <i>Luchtfoto met in de rode cirkel de locatie van de garage.</i>	
b.	Door de toename van verkeersbewegingen neemt de geluidsbelasting fors toe. Deze loopt op tot 55 dB. Dat is fors hoger dan de streefwaarde van 48 dB.	Het nieuwe wegdeel bij de Breitnerlaan, en de Breitnerlaan zelf, betreffen 30 km/ uur wegen. De Wet geluidhinder voorziet bij deze wegen niet in een formele bescherming van de geluidsgevoelige objecten. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient wel het geluid van 30 km/uur-wegen te worden beoordeeld. Het akoestisch onderzoek is inmiddels geactualiseerd door de Omgevingsdienst Midden-Holland en opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan ("Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952)). In het geactualiseerde	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		onderzoek is uitgegaan van een actueel verkeersmodel. Hierdoor valt de verwachte geluidbelasting hoger uit. Uit het akoestisch onderzoek volgt voor Breitnerlaan 26: De toename van de geluidbelasting (exclusief aftrek) als gevolg van de 30 km/u wegen ter plaatse van Breitnerlaan 26 is max. 4 dB (oostgevel) tot een geluidbelasting van max. 59 dB. Dit is acceptabel omdat de woning beschikt over een geluidsluwe gevel en buitenruimte. Het woon- en leefklimaat is na aanleg van de weg volgens de methode Miedema 'matig', wat nog acceptabel is binnen de bebouwde kom. Naar aanleiding van het akoestisch onderzoek is aanvullend een Rapport Inventarisatie gevelmaatregelen (28 augustus 2025, Omgevingsdienst Midden-Holland) opgesteld. Uit dat rapport volgt voor Breitnerlaan 26 dat: - De geluidsbelasting in 2040 ten opzichte van 2024 met meer dan 1,5 dB toeneemt. - De geluidsbelasting in 2040 hoger is dan 56 dB. - De binnenwaarde, op basis van het bouwjaar en de gecumuleerde geluidsbelasting in 2040, hoger is dan 41 dB. Voor de woning zal daarom nader onderzoek worden gedaan naar de aanwezige gevelwering. Hieruit kan komen dat nog aanvullende geluidwerende gevelmaatregelen nodig zijn om de binnenwaarde terug te brengen tot 38 dB. Als streefwaarde in de woningen gaan we uit van maximaal 38 dB. De 38 dB is conform de eis uit de Wet geluidhinder bij sanering wegverkeerslawaaï. Nadat de binnenwaarde op 38 dB is geborgd kan gesteld worden dat de toename in de geluidsbelasting acceptabel is.	
c.	De verlichting van passerende auto's zorgen voor lichtoverlast. Iedere auto uit het zuiden zorgt	Er zijn twee soorten lichtbundels: 1. Directe lichtbundel komende vanaf de koplamp 2. Diffuus licht is een weerkaatsing van het licht	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	voor overlast. Raam ligt direct tegen het openbaar gebied en kan niet worden afgeschermd met een groene haag.	De directe lichtbundel haalt het raam van Breitnerlaan 26 niet. Auto's hebben richtlijnen waaraan ze moeten voldoen, dit is wettelijk vastgelegd. Gemiddeld bevindt een koplamp zich op 70–80 cm boven de grond. Daarbij schijnt het rechter licht altijd iets hoger dan het linker licht. Dit heeft te maken met de berm/stoeprand aan de rechter kant en tegenliggers aan de linkerkant (niet verblinden). Vanaf de koplamp schijnt het licht naar beneden. De afstand vanaf de weg tot aan het raam is te ver weg van elkaar, dat de directe lichtbundel het raam kan bereiken. Het diffuus licht is een weerkaatsing van het licht. Een weerkaatsing van het licht komt omhoog en is daarmee waarneembaar in de woning. Hoe erg dit precies is, daar valt weinig over te zeggen. Dit is onder andere afhankelijk van het materiaal waar de weg mee is ingericht, de bolling van de bestrating, de weersomstandigheden en de lichten van de auto. En het is vervolgens een persoonlijke mening of iemand hier overlast van ondervindt of niet. Het diffuus licht is altijd minder sterk dan het licht dat de koplamp zelf uitstraalt. Bij wet is vastgelegd hoe sterk licht een koplamp mag geven, de uitstraling op de woning is daarmee altijd minder dan wettelijk is toegestaan. Elke lichtbron heeft diffuus licht, dus ook een lantaarnpaal. Wanneer diffuus licht hinderlijk is, is niets over opgenomen in richtlijnen of juridische regels.	
d.	Het onderzoek Luchtkwaliteit	M.b.t. Luchtkwaliteit:	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing

verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp laat zien dat de luchtkwaliteit afneemt. Ook is er een toename van trillinghinder en neemt de situeringswaarde ter hoogte van de woning fors af.

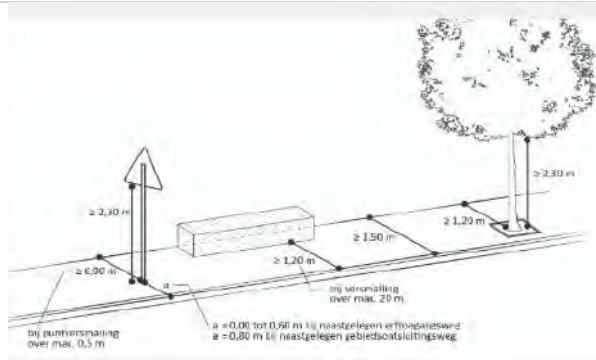
Uit de rapportage “BP Verkeersmaatregelen Hazerswoude Dorp onderzoek luchtkwaliteit” d.d. 17 januari 2022 (ref. 2022014343) bleek dat inclusief het plan de totale concentratie NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ruim onder de wettelijke normen blijft (minder dan de helft van de wettelijke norm).

Het onderzoek luchtkwaliteit is inmiddels geactualiseerd (Rapport luchtkwaliteit, 2025-00004952, Omgevingsdienst Midden-Holland, 28 augustus 2025). Dit rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en vervangt het eerdere rapport. Ook uit het nieuwe rapport blijkt dat ter plaatse van de bestaande gevoelige bestemmingen, waaronder Breitnerlaan 26, langs de nieuwe wegen wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

Opgemerkt wordt dat de emissie als gevolg van wegverkeer in de toekomst verder zal afnemen omdat de voertuigen schoner worden. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de planbijdrage ten opzichte van de totale concentratie, de achtergrondconcentratie en de norm ter plaatse van de woning Breitnerlaan 26.

Com pon ent	Bijdr age plan	Tota le con cent ratie	Acht ergr ond con cent ratie	Nor m
NO ₂	0,40 µg/m ₃	13,2 6 µg/m ₃	12,8 5 µg/m ₃	40 µg/m ₃
PM ₁₀	0,07 µg/m ₃	14,5 1 µg/m ₃	14,4 4 µg/m ₃	40 µg/m ₃

van het bestemmingsplan.

		<table><tr><td>PM_{2,5}</td><td>0,02 µg/m₃</td><td>7,60 µg/m₃</td><td>7,58 µg/m₃</td><td>25 µg/m₃</td></tr></table> M.b.t. Trillingshinder: De meeste trillingshinder wordt veroorzaakt door middelzwaar en zwaar verkeer, maar dat mag hier niet rijden. Hierdoor wordt geen extra trillingshinder verwacht als gevolg van de ontwikkeling. Dit blijkt ook uit het rapport Trillingsonderzoek N207 Zuid (Movares, 1 oktober 2021; bijlage 16 bij toelichting bestemmingsplan). Hierin is voor Breitnerlaan 26 aangegeven: Voor deze woningen geldt dat de trillingen niet toenemen ten opzichte van de huidige situatie: de afstand tot de weg, de wegconstructie, snelheid en intensiteit van zwaar vrachtverkeer veranderen hier niet ten opzichte van de huidige situatie.	PM _{2,5}	0,02 µg/m ₃	7,60 µg/m ₃	7,58 µg/m ₃	25 µg/m ₃	
PM _{2,5}	0,02 µg/m ₃	7,60 µg/m ₃	7,58 µg/m ₃	25 µg/m ₃				
e.	Breedte trottoir voldoet niet. Deze is beduidend minder dan de minimumbreedte in onderdeel 14.1.1 van de Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom ASVV van CROW. Er is geen motivatie waarom een geringe breedte aanvaardbaar zou zijn.	 maat opgenomen, zo voldoet de beheerder aan de minimale maatvoering voor toegankelijkheid. Wanneer een straatprofiel smal is, dan is het gewenst om aan 1 zijde een goed trottoir aan te leggen in plaats van aan beide zijde een trottoir dat niet voldoet aan de minimale breedte.	De voorkeursmaten zijn gewenst om een verblijfsgebied optimaal toegankelijk te maken. In de praktijk is deze maat echter niet altijd haalbaar, gezien de beperkte ruimte die beschikbaar is. Voor die gevallen is een minimum De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.					

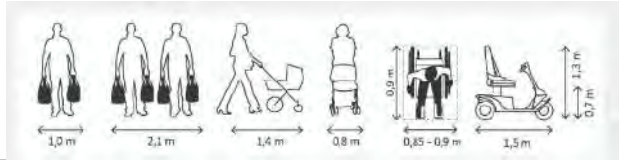
M.b.t. Trillingshinder:

Dit blijkt ook uit het rapport Trillingsonderzoek N207 Zuid (Movares, 1 oktober 2021; bijlage 16 bij toelichting bestemmingsplan). Hierin is voor Breitnerlaan 26 aangegeven:

e.	Breedte trottoir voldoet niet. Deze is beduidend minder dan de minimumbreedte in onderdeel 14.1.1 van de Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom ASVV van CROW. Er is geen motivatie waarom een geringe breedte aanvaardbaar zou zijn.
----	--

maat opgenomen, zo voldoet de beheerder aan de minimale maatvoering voor toegankelijkheid.

De voorkeursmaten zijn gewenst om een verblijfsgebied optimaal toegankelijk te maken. In de praktijk is deze maat echter niet altijd haalbaar, gezien de beperkte ruimte die beschikbaar is. Voor die gevallen is een minimum

		Een trottoir van 1.40 m aan de westzijde en van 2.00 m aan de oostzijde voldoet daarmee aan de minimale eisen. 	
f.	Er is geen onderzoek geweest naar de te verwachten aantallen fietsers en auto's op de kruising met de Breitnerlaan. Kan het kruispunt deze stromen wel veilig afwikkelen.	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.11.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
g.	Het ontwerp bestemmingsplan sluit de aanwezigheid van landbouwverkeer en grote voertuigen niet uit. Cliënten zien graag een verbod op grote voertuigen en landbouwverkeer.	Een verbod op voertuigen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan maar via een verkeersbesluit. Zie verder de reactie onder 2.1.17.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
h.	De omvang van sluipverkeer is niet beschouwd, sluipverkeer vanaf de N209 via de ontsluitingsweg naar het Westeinde.	De maatregelen die worden getroffen op de N209 hebben tot doel om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Modelstudies laten zien dat alle maatregelen tezamen dit bewerkstelligen. Hiermee is de kans dat verkeer door de wijk gaat sluipen klein. Mocht zich een calamiteit voordoen, dan zoekt verkeer haar eigen weg. Op dat moment kan de route door de wijk aantrekkelijk worden. Echter dit is	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		enkel bij een calamiteit het geval. Het hangt op dat moment af van de aard en locatie van de calamiteit en wat dan mogelijke alternatieve routes zijn. Bij een calamiteit, bijvoorbeeld rond de N11 liggen andere alternatieve routes meer voor de hand dan die via van Hazerswoude–Dorp west, omdat hier de capaciteit van de wegen laag is en er daardoor sprake zal zijn van lange reistijden.	
i.	Afwijzing instellen eenrichtingsverkeer Breitnerlaan is in strijd met het motiveringsbeginsel van artikel 3:46 Awb. Door het instellen van eenrichtingsverkeer wordt de last evenredig verdeeld en is er geen sprake meer van lichtoverlast door inschijnende koplampen.	Het niet instellen van eenrichtingsverkeer is voldoende gemotiveerd. Voor het totale wegennet van Gemeente Alphen aan den Rijn heeft het de voorkeur om op wegen in twee richtingen gemotoriseerd verkeer toe te staan. Hiervoor worden de wegen aangelegd en op deze manier wordt het verkeer goed verdeeld over het totale wegennet. Dit bevordert een heldere wegenstructuur. Het instellen van eenrichtingsverkeer is een maatregel die wordt getroffen indien noodzakelijk voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid of een beschikbare wegbreedte. Echter het instellen van eenrichtingsverkeer heeft altijd nadelen. In dit geval wordt de route voor het verkeer langer. Het merendeel van het verkeer dat gebruik maakt van de aansluiting Breitnerlaan heeft haar bestemming rondom de Rubenslaan. Deze weggebruikers moeten bij eenrichtingsverkeer omrijden om bij hun huis te komen. Daarnaast zorgt het eenrichtingsverkeer ervoor dat de route langs de wijkspeeltuin drukker wordt, want de eenrichtingsroute gaat dan via deze speeltuin. Daarnaast is er verkeerstechnisch geen reden om eenrichtingsverkeer in te voeren. De inrichting van de weg voldoet aan de criteria om tweerichtingsverkeer toe te staan en de intensiteiten zijn minimaal bij tweerichtingsverkeer (verwacht is 1.600 mvt/etmaal waar de weg 3.000 mvt/etmaal goed kan verwerken). Op lichtinval is ingegaan in de reactie onder c.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
11.	2951955 Univé rechtshulp, Postbus 557,		

	9400 AN Assen, Mr H. Martens, referentie 148/11124532/		
a.	Variant 3 komt beter uit de onderzoeken dan variant 5 en toch wordt hier niet voor gekozen. Waarom is dat?	De keuze voor variant 5 is een politieke keuze: in variant 3 wordt de groenzone aan de Zuidoost aangetast, in variant 5 niet. Variant 3 was opgenomen in het concept ontwerp PIP dat in 2020 met vooroverleginstanties is afgestemd, en in participatiebijeenkomsten aan bewoners is gepresenteerd. Variant 3 leidde tot verzet van inwoners van Hazerswoude-Dorp, vanwege de doorsnijding van de groenzone bij de Zuidoost midden in het dorp. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft daarom besloten op 18 februari 2021 een aanpassing van Maatregelpakket N207 Zuid te laten onderzoeken. Daar is uiteindelijk variant 5 uit gekomen. Uit het onderzoek 'Varianten voor Hazerswoude-Dorp' (bijlage 3 bij het ontwerp bestemmingsplan) blijkt inderdaad dat variant 3 de beste resultaten geeft van de optimalisatievarianten. Variant 3 geeft het beste resultaat als het gaat om doorstroming op het kruispunt, en er is bijvoorbeeld minder ruimte nodig op het kruispunt. Maar dat is niet het enige waarnaar wordt gekeken, het gaat om meer dan doorstroming. In variant 5 kunnen in de avondspits nog lange wachtrijen ontstaan die de noordelijke rotonde blokkeren. Maar ook in variant 5 is de wachtrijlengte veel korter dan in de referentiesituatie en is de verkeersafwikkeling op het kruispunt en de rotondes verder goed. Uit het onderzoek 'Varianten voor Hazerswoude-Dorp' blijkt dat ook variant 5 aanzienlijke verbeteringen in de verkeersafwikkeling rond Hazerswoude-Dorp geeft. De raad vindt het behoud van de groenzone aan de Zuidoost zwaar wegen en heeft daarom voor variant 5 gekozen als voorkeursvariant. De provincie Zuid-Holland heeft met deze keuze ingestemd.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		Een en ander blijkt ook uit de motivering van de voorkeursvariant in de toelichting van het bestemmingsplan. Zie ook de reactie onder 2.1.2.	
b.	Dat door het verleggen van de rotonde Weidelanden er minder verkeer door de wijk gaat rijden is onjuist. Het verkeer dat nu gebruik maakt van de rotonde is bestemmingsverkeer en moet hier sowieso zijn.	Zie reactie onder 2.1.19.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
c.	Aanleggen van ontsluitingsweg met een voetpad is per definitie een aantasting van de groene buffer. Er wordt een stedelijke functie in een buffer gecreëerd en de huidige buffer wordt verstoord. Waarom is dit toelaatbaar?	Zie de reactie onder 2.1.8. In de toelichting wordt de onderbouwing opgenomen waarom de ZWW in de groene buffer aangelegd kan worden.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.
d.	Het doel van de aanleg van de wijkontsluitingsweg is een verbetering van de doorstroming. De aanleg van een voetpad dient dit	Doel is een betere bereikbaarheid van Hazerswoude-Dorp en een robuuster netwerk creëren. De aanleg van het voetpad was onderdeel van de inpassing van de weg, en zou bijdragen aan de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde van het gebied.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

	doel niet maar zorgt wel voor een vermindering van de privacy. Waarom de aanleg van dit voetpad?	In het ontwerp bestemmingsplan was de bedoeling om de drie groene deelzones langs de wijkontsluitingsweg te gaan inzetten als een doorlopende natuurlijk ingerichte recreatieve zone, die over de volle lengte door een wandelpad wordt ontsloten. Naar aanleiding van een aantal zienswijzen van bewoners uit de wijk Weidelanden met betrekking tot privacy komt het wandelpad ten westen van deze wijk te vervallen. In de overige twee deelgebieden blijft wel ruimte voor een wandelpad. Hier speelt privacy minder een rol. De toelichting wordt hierop aangepast.	
e.	De speel- en ontmoetingsplekken mogen 5 meter hoog zijn. Vanaf deze hoogte vindt een inbreuk op de privacy plaats.	De mogelijkheid van speel- en ontmoetingsplekken wordt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen – dorpsrand' uit de bestemming Groen gehaald. Het is niet de bedoeling dat hier speel- en ontmoetingsplekken komen.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de regels van het bestemmingsplan.
f.	In de tuinen zijn vergunningsvrije bouwwerken niet toegestaan, maar de bestemming groen en verkeer laten wel bouwwerken toe. Deze bouwwerken tasten toch ook de openheid aan.	Openheid hoeft niet te betekenen dat er geheel geen bebouwing is toegestaan. Ook voor de tuinen zijn beperkte bouwmogelijkheden opgenomen. In verband met behoud van het open karakter zijn we zoveel mogelijk terughoudend bij het oprichten van bouwwerken. Wel richten we de voor het verkeer hoogstnoodzakelijke bouwwerken op als lichtmasten, verkeersborden, straatmeubilair. Veel infrastructurele/openbare bouwwerken zijn vergunningvrij (ook volgens het Bbl), maar daarvoor geldt dat de gemeente in de hand heeft wat wordt opgericht. Voor de zone 'specifieke vorm van groen – dorpsrand' wordt de mogelijkheid voor het oprichten van speel- en ontmoetingsvoorzieningen in de regels nader beperkt (zie de reactie onder e).	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

g.	Cliënten missen een bepaling dat de ontsluitingsweg pas mag worden gebruikt als de groene zone is gerealiseerd.	Groene inrichting maakt onderdeel uit van het totale project. In de praktijk zal een en ander volgtijdelijk en zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Hierbij rekening houdend met het plantseizoen. Gemeente en provincie hebben de realisatie van de groene inrichting in eigen macht. Hierdoor is het opnemen van een voorwaardelijke verplichting niet noodzakelijk. Zie ook de toelichting onder 2.1.20.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
h.	Akoestisch onderzoek: er is niet onderzocht of in de tuinen sprake is van een goed leef- en woonklimaat (vlg ECLI: NL:RVS:2018:1967)	Het woon- en leefklimaat in de tuinen als gevolg van de ontwikkeling is niet beoordeeld. Uit verschillende uitspraken van de Raad van State blijkt inderdaad dat het woon- en leefklimaat in de tuinen beoordeeld moet worden. In de actualisatie van het akoestisch onderzoek ("Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952) is een check uitgevoerd bij alle grondgebonden woningen of een geluidsluwe gevel en buitenruimte aanwezig is. Uit figuur 11 van de rapportage blijkt dat alle grondgebonden woningen beschikken over een geluidsluwe gevel met buitenruimte. Er is sprake van een geluidsluwe gevel wanneer de totale geluidsbelasting van alle wegen samen lager of gelijk is aan 48 dB. Deze toets is in overeenstemming met het hogere waarden beleid van de gemeente Alphen aan den Rijn. De conclusie wordt in de toelichting opgenomen.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het akoestisch onderzoek en de toelichting van het bestemmingsplan.
i.	Eén ontsluiting van Weidelanden is onvoldoende: alternatief is om een uitgang te maken via Zilver schoon en Jan van Eycklaan.	Zie de reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.
12	2949373		

	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22.	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.
13	2950948		
	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22.	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.
14.	2951290 MR St Michaelschool,		
a.	Bij dit plan is geen rekening gehouden met de ligging van de basisschool. Door de plannen zien we een toename in verkeer op de Dorpsstraat – Vincent van Goghstraat – Ferdinand Bolstraat en Frans Halsstraat. We zien graag een oplossing voor de problematiek waarin er een afname is te zien in de verkeersveiligheid rondom de school en op de route naar de Landvliethal.	Deze zienswijze is beantwoord onder 2.1.10.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
b.	Het plan heeft milieutechnische nadelige	In het kader van het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp zijn de milieueffecten op de school niet onderzocht. Door de	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing

	gevolgen zoals geluid, stank en luchtvervuiling nabij de school.	maatregelen in het PIP wordt het rustiger op de Dorpsstraat West. Dit heeft een positief effect op geluid en de luchtkwaliteit.	van het bestemmingsplan.
15.	2949233 Vereniging Natuurbehoud Groenpoort		
	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22.	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.
16.	2952173		
	Deze mondelinge zienswijze is ingediend zowel met betrekking tot het PIP als tot het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp. Een groot deel van deze mondeling ingediende zienswijzen heeft betrekking op het PIP en is door de provincie behandeld en beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER. Hieronder is enkel de zienswijze		

	opgenomen met betrekking tot (het bestemmingsplan voor de) lokale verkeersmaatregelen.		
a.	Adviseert de gemeente om verkeerssituatie op de Dorpsstraat oost te verbeteren door inhammen in de weg te verwijderen. Deze snelheidsbeperkende maatregel levert alleen maar gevaarlijke situaties op.	Dit betreft een verkeersmaatregel, die binnen de bestaande bestemming zou passen. Een dergelijke verkeersmaatregel wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. Voor de mogelijke toekomstige verkeersproblematiek op de Dorpsstraat/Voorweg zullen de wegbeheerders bekijken welke mogelijkheden er zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo nodig vragen zij ondersteuning van beleidsadviseurs, medewerkers verkeersmodel en verkeersontwerpers. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de reactie onder 2.1.15.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
17.	2953099		
	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22.	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.
18.	2953168		
a.	Wij verzoeken u een onderzoek uit te voeren naar de veiligheid op de schoolroutes.	Goudappel heeft aanvullend onderzoek gedaan (kenmerk 021291.N03.03), dat als bijlage 27 bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt gevoegd. Zie voor verdere toelichting de thematische beantwoording onder 2.1.10.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de (bijlagen bij de) toelichting van het bestemmingsplan.
b.	Wij verwachten dat het plan voor de	De reconstructie van Plan Zuid II zorgt er niet voor dat de wegen in het plan minder verkeer kunnen afwikkelen. In Plan Zuid II worden zeker niet alle	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing

	ontsluitingsweg opnieuw wordt doorgerekend naar de normen zoals ze gelden in 2026 (aangepaste inrichting Plan Zuid II)	wegen versmald. Op de Breitnerlaan komen aparte parkeerstroken waar nu vaak op de weg geparkeerd wordt. Hiermee is de effectieve breedte groter geworden (4,80 m). Een breedte van 4,80 m is een breedte waarbij 2 personenauto's elkaar goed kunnen passeren. Een breedte van 6,00 m of 4,80 m heeft dan ook weinig invloed op de capaciteit van de weg. Verder zal het verkeer in de wijk zich met de aanleg van ZWW meer verspreiden en is de toelaatbare intensiteit van de woonstraten ruim voldoende voor het aantal te verwachten verkeersbewegingen. Het is daarmee niet nodig om opnieuw berekeningen uit te voeren.	van het bestemmingsplan.
c.	Wij vragen aanvullende berekeningen met de toets of zware landbouwvoertuigen wel door de huidige straten kunnen, ook na 2026. Dit graag inclusief aantallen.	Het vracht- en landbouwverkeer blijft in éénrichting rijden via de Dorpsstraat of omrijden via de N209 en Westzijdeweg. Verder komt in het dorp een verbod op vracht- en landbouwverkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer op de ZWW omdat aanliggende percelen bereikbaar dienen te zijn. Het is hiervoor niet nodig om aanvullende berekeningen te laten uitvoeren. Zie verder de reactie onder 2.1.17.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d.	Wij verzoeken u om de totale breedte van het beschikbare wegvak van de Zilverchoon en doorgang Breitnerlaan en Hobbemastraat nogmaals naast elkaar te leggen.	In de nieuwe situatie na de reconstructie Plan Zuid II hebben de wegen de volgende breedte: – Zilverchoon: rijweg is 4,50 m tot 4,70 m breed, aan een kant zijn langsparkeervakken en aan beide kanten een trottoir; – Hobbemastraat thv huisnummer 25 – 64: rijweg is 6,90 m breed, auto's kunnen aan beide kanten parkeren en aan beide kanten is een trottoir van 1,50 m breed. – Hobbemastraat thv huisnummer 41 – 51: rijweg is 6,30 m breed, auto's kunnen aan een kant parkeren en er is een trottoir aan de woningen kant van 1,80 m breed.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		– Breitnerlaan: heeft verschillende profielen maar de rijweg is overal 4,80 m breed. Zowel de Hobbemastraat als de Zilver schoon zijn wegen bedoeld voor met name ‘eigen’ verkeer. Dit laat de smalle rijweg zien. De Breitnerlaan is een wijkontsluitingsweg, daar waar het verkeer uit de wijk op samen komt. Dit maakt dat de functies van de wegen anders zijn. Zie voor meer informatie over de doorgang bij de Breitnerlaan de reactie onder 2.1.11. Zie voor meer informatie over de Zilver schoon de reactie onder 2.1.18.	
e.	Wij zien graag een berekening van het te verwachten extra verkeer tussen de N209 – Breitnerlaan – Westeinde	De maatregelen die worden getroffen op de N209 hebben tot doel om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Modelstudies laten zien dat alle maatregelen tezamen dit bewerkstelligen. Hiermee is de kans dat verkeer door de wijk gaat sluipen klein. Mocht zich een calamiteit voordoen, dan zoekt verkeer haar eigen weg. Op dat moment kan de route door de wijk aantrekkelijk worden. Echter dit is enkel bij een calamiteit het geval. Het hangt op dat moment af van de aard en locatie van de calamiteit en wat dan mogelijke alternatieve routes zijn. Bij een calamiteit, bijvoorbeeld rond de N11 liggen andere alternatieve routes meer voor de hand dan die via van Hazerswoude–Dorp west, omdat hier de capaciteit van de wegen laag is en er daardoor sprake zal zijn van lange reistijden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
f.	Is er rekening gehouden met de Natura 2000 gebied de Wilck?	De gevolgen van de maatregelen in het bestemmingsplan voor de natuur zijn onderzocht in een ecologische quickscan (bijlage 7 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Hierin zijn ook de gevolgen voor het Natura 2000-gebied De Wilck onderzocht. Conclusie ten aanzien van dit natuurgebied is: Het Natura 2000- gebied De Wilck, een Vogelrichtlijngebied, is gelegen op 2,3 kilometer ten noordwesten van Hazerswoude–Dorp. De doelsoorten zijn	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		kleine zwaan en smient. Rust- en foerageergebied van de aangewezen doelsoorten smient en kleine zwaan verdwijnt niet. Het projectgebied vormt geen geschikt foerageergebied voor smienten. De akkers en weilanden zijn intensief beheerd door landbouwers. Daarnaast is het ongeschikt als rustgebied door de nabijheid van de bebouwde kom en doorgaande wegen. Bovendien is er geen groot verlies aan oppervlakte van onverharde akker/weiland. Er blijft voldoende alternatieve ruimte in de buurt van De Wilck over. Versturende effecten als gevolg van geluid, trilling, licht en beweging, die bij de bouwactiviteiten plaatsvinden, kunnen worden uitgesloten vanwege de afstand. Negatieve effecten op doelsoorten van De Wilck zijn uitgesloten. De quickscan is inmiddels geactualiseerd voor wat betreft soortenbescherming (Quickscan flora en fauna, Staring Advies, rapportnr. 2925, 25-7-2025). Voor wat betreft gebiedsbescherming zijn er geen gewijzigde omstandigheden en zijn de conclusies uit de ecologische quickscan van april 2022 nog actueel.	
g.	In het besluit van verkeersmaatregelen HWD is opdracht gegeven om 2 aansluitingen te realiseren, er komt nu ook een aansluiting met de Hobbemastraat. Wordt het besluit op deze manier wel juist uitgevoerd?	Het besluit met betrekking tot 2 of 3 aansluitingen gaat erover of behalve de aansluitingen Jan van Eycklaan en Breitnerlaan ook de Rubenslaan aangetakt zou moeten worden. De Rubenslaan wordt niet aangetakt zodat het besluit juist is uitgevoerd. De wijkontsluitingsweg wordt aangelegd tot en aangesloten op de Breitnerlaan. Daarnaast is het een uitwerking van het ontwerp van de ZWW waarbij de Wilgenroos, Jan van Eycklaan en Breitnerlaan volledig zijn aangesloten. De Jan van Gooijenstraat krijgt een fietsaansluiting en de Hobbemastraat wordt in eenrichting aangesloten. Dit laatste ter ontsluiting van de woningen gelegen aan de parallelstructuur, in overleg met de bewoners.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

19.	2952248		
	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22. Aanvullend zijn de volgende opmerkingen gemaakt:	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.
a.	Ik eis een gedegen onderzoek en rapport naar wat voor effect het verplaatsen van de rotonde heeft op de stikstofbelasting, de fijnstof en geluidsbelasting. En neem pas een beslissing als het totale vergunningstelsel is doorlopen.	Het verplaatsen van de rotonde is onderdeel van het PIP, niet van het bestemmingsplan. Het effect van het verplaatsen van de rotonde is meegenomen in het kader van de onderzoeken die zijn gedaan voor het MER en voor het PIP. In de Nota van beantwoording zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER wordt nader ingegaan op de onderzoeken die zijn gedaan en het Aanvullingsrapport MER dat aanvullend is opgesteld. Vergunningen voor het realiseren van het project N207 Zuid worden pas aangevraagd als het PIP en bestemmingsplan zijn vastgesteld.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
b.	Ik maak bezwaar tegen de plannen om kostbare landbouwgrond verloren te laten gaan aan wegen die niet nodig zijn. Verspreiding van het verkeer via de Dorpsstraat en Jan van Eycklaan/Zilverschoon is voldoende. Verbreedt de Zilverschoon en bespaar zo een hoop geld.	Zie de reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

e.	Voer een gedegen onderzoek uit naar de mogelijkheden om aan de oostkant een omleidingsweg te maken die om het dorp heen gaat en weer aansluit op de N209. Zo wordt het verkeer (Zoetermeer en Boskoop) omgeleid om het dorp heen.	In het project Beter Bereikbaar Gouwe zijn zowel een weg ten oosten als een weg ten westen van Hazerswoude-Dorp als lange termijn oplossing voor Hazerswoude-Dorp besproken. Na uitgebreide discussie hierover en inspraak reacties heeft de gemeenteraad aangegeven beide niet verder te willen onderzoeken.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
f.	Wat is er geregeld voor rouwstoeten die lopend van de Dorpsstraat oost linksaf slaan naar de begraafplaats aan de provinciale weg?	De bereikbaarheid van de begraafplaats vanuit het oosten gaat via het kruispunt naar het noorden en vervolgens op de rotonde terugrijdend naar het zuiden. Vanuit het westen rijdt de stoet via de ZWW. Het klopt dat hiervoor omrijdbewegingen nodig zijn. Na afweging van alle belangen wordt dit acceptabel gevonden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
20.	2952510 VvE de Jonge Swaen Wonen, Oude Gemeneweg 3, 2391 BE, Hazerswoude-Dorp		
a.	Indiener verzoekt de raad dringend de plannen te herzien en zichtbaar de belangen van het dorp mee te wegen: een goede vlotte bereikbaarheid, voldoende	Voor het project N207 Zuid (PIP en bestemmingsplan) zijn veel varianten onderzocht. Hierbij is steeds gezocht naar maatregelen die de doorstroming op de N209 bevorderen, en die zorgen voor een goede aansluiting van de Dorpsstraat op de N209 en van west naar oost (lokale bereikbaarheid). Maar die ook rekening houden met de belangen van de inwoners. Zo is in de gekozen variant rekening gehouden met de wens van inwoners om zoveel mogelijk afslaan bewegingen op het kruispunt N209 – Dorpsstraat te	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	parkeerplaatsen en oog voor milieuaspecten. Kortom maak een plan dat ook rekening houdt met alle inwoners van het dorp.	behouden, en de groenzone aan de Zuidoost niet aan te tasten. Ook maatregelen als afsluiting van de Katjesweg en Burgemeester Waraarkade van de N209 (onveilige aansluitingen) en een goede doorstroming op de N209 door het dorp zijn in het belang van de inwoners. Op veel aspecten is rekening gehouden met de belangen van de inwoners. Maar niet met alles kan rekening worden gehouden.	
b.	Dit is eenzelfde zienswijze als genoemd in 2.1.22 onder punt 2.b.	Deze zienswijze is beantwoord in 2.1.22, onder punt 2.b.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
c.	Indiener is tegen de plannen om dezelfde redenen als genoemd in 2.1.22 onder punt 4.	Deze zienswijze is beantwoord in 2.1.22 onder punt 4.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d.	Aangegeven wordt dat er een bredere oplossing van de verkeersproblemen in de Gouwe regio opgelost moet worden buiten het dorp om / waar de drukte ontstaat, ten oosten van Hazerswoude-Dorp. Daar moet het verkeer naar de N11 respectievelijk de A12 worden geleid en niet door Hazerswoude-Dorp (met als eventuele alternatieven het	Verwezen wordt naar de informatie onder 0.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	verkeersluw maken van de N209 en/of een tunnel).		
e.	Ons complex bestaat uit 14 maisonnettes. 8 hebben een inpandige garage waar ze hun auto 'kunnen' stallen, 6 hebben een inpandige berging waar stallen van een auto niet mogelijk is. De verkopende makelaars hebben een gereserveerde parkeerplaats opgenomen in hun brochures. Vanaf 1999 hebben de bewoners deze parkeermogelijkheden kunnen benutten door een reservering van de plekken. Bij een looptijd van minimaal 20 jaar is een dergelijke voorziening gelegaliseerd. Daarom vragen wij in het ontwerp van het parkeerterrein 6 parkeerplaatsen	De zienswijze gaat over de herinrichting van het parkeerterrein aan de Oude Gemeneweg. De parkeerplaats valt buiten het inpassingsplan en bestemmingsplan. Wel wordt de parkeerplaats in het kader van het project N207 Zuid heringericht. Vandaar dat wij op de zienswijzen over de parkeerplaats wel ingaan. Over het ontwerp van het parkeerterrein heeft in overleg met diverse betrokkenen een zorgvuldige en integrale afweging plaatsgevonden. Een nadere toelichting op de inrichting is opgenomen onder 2.1.16. Met deze inrichting is een goede balans tussen voldoende parkeercapaciteit, veiligheid en verblijfs- en ruimtelijke kwaliteit is gevonden. Voor de bewoners van het betreffende complex blijft in de toekomstige inrichting voldoende parkeergelegenheid aanwezig. Naar aanleiding van deze zienswijze hebben we de VvE De Jonge Swaen gevraagd of de gereserveerde parkeerplaatsen ergens schriftelijk zijn vastgelegd. In een aantal documenten is er wel over gesproken, maar een recht op een parkeerplaats is niet juridisch vastgelegd. Aanvullend wordt opgemerkt dat een toezegging van een parkeerplaats door een makelaar niet betekent dat provincie en gemeente deze toezegging gestand moeten houden in het kader van de onderhavige ontwikkeling. Wel dienen de belangen van de betreffende bewoners te worden meegewogen in de besluitvorming. Zoals bovenstaand al is toegelicht, is dit gebeurd. Wat betreft parkeren voor bewoners willen we meedenken en kijken we naar een oplossing. Er komt niet opnieuw een beugel met gereserveerde	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	gereserveerd. Blijft u hiervan in gebreke, dan zal de VvE zich beraden op te ondernemen acties.	parkeerplaatsen. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan een uitzondering middels een ontheffing op een blauwe zone die mogelijk wordt ingesteld voor het parkeerterrein, of een vergunning in geval van betaald parkeren.	
21. en 37	2952590 en 2955913 Achmea Rechtsbijstand, Mr G. Kranendonk, kenmerk R219557160		
a.	Het plan van deelgebied 2 is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Er gaat meer verkeer door de Breitnerlaan rijden om naar de Dorpsstraat te gaan. Een goede motivering waarom is gekozen voor de aanleg van de ontsluitingsweg, gezien de gevolgen voor de Breitnerlaan en omgeving en hoe dit past in uw omgevingsvisie en uw verkeersbeleid, ontbreekt.	Door de aanleg van de ZWW en de aanpassingen aan het kruispunt N209–Dorpsstraat verspreidt het verkeer uit Hazerswoude–Dorp west zich meer tussen de Dorpsstraat en de ZWW. Hiermee wordt het niet drukker op de Breitnerlaan maar spreidt dit verkeer zich tussen noord naar de Dorpsstraat en zuid naar de wijkontsluitingsweg. De verschillen tussen de huidige en nieuwe situatie zijn beperkt. De hoeveelheid autoverkeer blijft op de Breitnerlaan onder de 1.000 mvt/etm, terwijl de toelaatbare intensiteit tussen de 3.000 en 4.000 mvt/etm is. Zie verder de reactie onder 2.1.5.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
b.	Er worden geen beperkingen van soort of aantal verkeersdeelnemers aangegeven. En er is geen	Voor de uitwerking van de ZWW is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het gebruik van de aansluitende wegen in de wijk. In het rapport van Goudappel (Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg, bijlage 4 bij toelichting bestemmingsplan) wordt het aantal te verwachten intensiteiten weergegeven op de wegen in Hazerswoude–Dorp west voor verschillende	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	onderzoek geweest naar de gevolgen voor het gebruik van de aansluitende wegen in de wijk.	varianten van de ZWW. Al deze intensiteiten blijven binnen de perken van wat de wegen kunnen verwerken, kijkend naar de inrichting van de wegen. In bijlage 1 bij het rapport is toegelicht hoe de verwachte verkeersintensiteiten zijn bepaald. Bij de berekeningen is zo goed mogelijk rekening gehouden met de aard van het wegennet en lokale omstandigheden zoals smalle wegen. Dat betekent dat de berekeningen altijd hun onvolkomenheden zullen hebben. Wel is in de berekening gepoogd deze zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de (verwachte) werkelijkheid. Dit is onder andere gedaan door hier telcijfers van de gemeente Alphen aan den Rijn naast te leggen (2018 en 2021). In bijlage 2 bij het rapport is toegelicht hoe Goudappel tot de gewenste maximale intensiteit is gekomen. Hiervoor heeft Goudappel een Wegenscan opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met zaken als: - De breedte van de rijbaan; - Parkeren op of naast de rijbaan; - Woningen aan de rijbaan; - Fietzers en fietsvoorzieningen; - Voetgangers en voetgangersvoorzieningen; - Oversteekbehoefte; - Etc. Inmiddels heeft Goudappel een notitie met een actualisatie bij het rapport gemaakt: 'Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025' (kenmerk 021291.N2.04). Hierin is uitgegaan van het vervallen van het paaltje tussen de Jan van Eycklaan en Zilver schoon (zie voor meer informatie over het vervallen van het paaltje de reactie onder 2.1.18). Ook is gerekend met een actueler verkeersmodel, RVMH 4.1. Ook uit deze notitie blijkt dat de	
--	--	---	--

		verwachte intensiteiten in Hazerswoude–Dorp zuidwest lager liggen dan de toelaatbare intensiteit op basis van wegbreedte, gebruik (fietsers op rijbaan) en aanwezige functies. Opmerkingen daarbij: – De intensiteiten op de Dorpsstraat west zijn hoger dan gewenst. Overigens zonder de ZWW waren deze intensiteiten ca. 1.500/2.000 mvt/etmaal hoger geweest. – Het verkeersmodel geeft voor de Zuidsingel oost een intensiteit die aanzienlijk hoger ligt dan de telcijfers. Dit is, gezien de breedte van de weg niet waarschijnlijk: doorgaand verkeer zal dan eerder alternatieve routes kiezen zoals de Frans Halsstraat. Daarom is deze intensiteit gecorrigeerd en is de verwachting dat de intensiteiten hier onder de grenswaarde blijven. Beperkingen op wegen worden geregeld middels verkeersbesluiten. Deze worden genomen op het moment dat de uitvoering van de werkzaamheden plaats vinden.	
c.	Het plangebied had ook de Breitnerlaan moeten omvatten of het bestemmingsplan had een regeling moeten bevatten voor het soort verkeer. Dit betreft het vracht- en landbouwverkeer dat gebruik gaat maken van een route door de wijk waardoor de functie van onder andere de	De bestemming van de Breitnerlaan verandert niet en daarmee is het niet gewenst om de Breitnerlaan op te nemen in het bestemmingsplan. Wel is deze straat, en andere straten in Hazerswoude–Dorp west, meegenomen in de onderzoeken van het PIP en het bestemmingsplan. Het is niet de bedoeling dat vracht- en landbouwverkeer door de wijk gaat rijden. Zie voor verdere toelichting de reactie onder 2.1.17 Vracht- en landbouwverkeer.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Breitnerlaan gaat veranderen.		
d.	Er is geen rekening gehouden met de reconstructie van de wijk. Diverse straten worden van 6 meter versmald naar 4,80 meter. Het plan houdt geen rekening met veranderende verkeersstromen. De wijkontsluitingsweg is niet geschikt voor tweerichtingsverkeer.	De reconstructie van de wijk zorgt er niet voor dat de wegen in het plan minder verkeer kunnen afwikkelen. Het is niet zo dat alle straten per definitie allemaal versmald worden. Bij een maat van 4,80 meter kunnen auto's elkaar gewoon passeren dus ze kunnen nog steeds evenveel verkeer afwikkelen. Theoretisch kunnen dit soort wegen meer verkeer afwikkelen dan dat er nu rijdt in de wijk. De versmalling is bedoeld om de snelheid van het verkeer te reduceren omdat er vaak klachten zijn over hardrijden en dus niet om de hoeveelheid verkeer te beperken. Het is verder niet de bedoeling dat vracht- en landbouwverkeer door de wijk gaat rijden. Zie voor verdere toelichting de reactie onder 2.1.17.	
d.	Er is geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid in de straten doordat de verkeersstromen veranderen.	Zie hiervoor de reacties onder 2.1.9 , 2.1.10 en 2.1.11.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de (bijlagen bij de) toelichting van het bestemmingsplan.
e.	Het profiel voor vrachtverkeer zou maatgevend moeten zijn voor de rijbaanbreedte ter hoogte van de aansluiting van de wijkontsluitingsweg op de Breitnerlaan. Dit komt neer op 3,1 meter per	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.11.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de (bijlagen bij de) toelichting van het bestemmingsplan.

	richting (ASVV 2021) + ruimte voor obstakelvrees 0,6 meter.		
f.	Zonder het meenemen van de reeds beoogde uitbreiding (toekomstige woningbouw op de gronden aan de zuidzijde van Hazerswoude-Dorp, waar voorkeursrecht op gevestigd is) zijn de aannames in het theoretisch model dat Movares gebruikt voor de beoordeling van de geluidhinder in de situatie 2035 volstrekt onjuist.	In het verkeersmodel dat als basis was gebruikt voor de geluidsberekeningen is rekening gehouden met de toekomstige woningbouwplannen binnen de gehele gemeente Alphen aan den Rijn tot en met het jaar 2035. De zekere plannen zijn meegenomen, dat betekent plannen die zover zijn dat zeker is dat ze gerealiseerd gaan worden. Het akoestisch onderzoek is inmiddels geactualiseerd door de Omgevingsdienst Midden-Holland (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp d.d. 28 augustus 2025). Voor de basis van het model voor dat onderzoek is gebruik gemaakt van de modellen (2024 en 2040) zoals beschreven in het rapport “Akoestisch onderzoek N207-Zuid Bijlage bij het Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid” d.d. 27 december 2024 opgesteld door Movares met referentie A20-JVE-KA-1906729 / Proj.nr. RM006148. Ook hiervoor is uitgegaan van zekere plannen. Op details is het model aangepast op basis van een notitie van Goudappel “Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025” met referentie 021291.N2.04.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
g.	In het plan is geen keuze vastgelegd voor eenrichtingsverkeer, ook is het gebruik van 30 km/h niet ruimtelijk vastgelegd.	In een bestemmingsplan wordt de bestemming van de gronden vastgelegd, in dit geval verkeer. Het instellen van eenrichtingsverkeer of een snelheid van 30 km/h wordt niet geregeld in een bestemmingsplan maar via een verkeersbesluit. Een verkeersbesluit zal te zijner tijd genomen worden. Er is niet gekozen voor het instellen van eenrichtingsverkeer op de Breitnerlaan. Dit is voldoende gemotiveerd in het rapport ‘Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg’ (bijlage 4 bij toelichting bestemmingsplan).	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		Voor het totale wegennet van Gemeente Alphen aan den Rijn heeft het de voorkeur om op wegen in twee richtingen gemotoriseerd verkeer toe te staan. Hiervoor worden de wegen aangelegd en op deze manier wordt het verkeer goed verdeeld over het totale wegennet. Dit bevordert een heldere wegenstructuur. Het instellen van eenrichtingsverkeer is een maatregel die wordt getroffen indien noodzakelijk voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid of een beschikbare wegbreedte. Echter het instellen van eenrichtingsverkeer heeft altijd nadelen. In dit geval wordt de route voor het verkeer langer. Het merendeel van het verkeer dat gebruik maakt van de aansluiting Breitnerlaan heeft haar bestemming rondom de Rubenslaan. Deze weggebruikers moeten bij eenrichtingsverkeer omrijden om bij hun huis te komen. Daarnaast zorgt het eenrichtingsverkeer ervoor dat de route langs de wijkspeeltuin drukker wordt, want de eenrichtingsroute gaat dan via deze speeltuin. Daarnaast is er verkeerstechnisch geen reden om eenrichtingsverkeer in te voeren. Zie hiervoor de reactie onder 2.1.11.	
h.	In het bestemmingsplan ontbreekt het aan een overzicht van te nemen verkeersmaatregelen en verkeersbesluiten. Ruimtelijk is niet vastgelegd op welke wijze de verkeersveiligheid wordt gediend. De belangen van de bewoners in Hazerswoude-Dorp zuidwest zijn niet in kaart	Zoals eerder aangegeven worden in een bestemmingsplan geen verkeersbesluiten opgenomen. Het conceptontwerp dat onderdeel is van het bestemmingsplan, is verkeersveilig ingericht. Hierin zijn o.a. verkeersmaatregelen meegenomen zoals het aanbrengen van plateau's. De 30 km en 50 km tracé's zijn ontworpen conform de richtlijnen van de CROW en duurzaam veilig. Wat betreft verkeersveiligheid is aanvullend onderzoek gedaan. Zie hiervoor de reacties onder 2.1.10 en 2.1.11. Bij de uitwerking van de ZWW is wel rekening gehouden met de belangen van de bewoners in Hazerswoude-Dorp zuidwest. Zie hiervoor ook de reactie onder b.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	gebracht en afgewogen tegen de belangen die gediend worden met de nieuwe ontsluiting.		
22. en 39.	2952443 en 2955905 Achmea Rechtsbijstand Mr G. Kranendonk, kenmerk R221164080		
a.	Het plan van deelgebied 2 is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Er gaat meer verkeer door de Breitnerlaan rijden om naar de Dorpsstraat te gaan. Een goede motivering waarom is gekozen voor de aanleg van de ontsluitingsweg, gezien de gevolgen voor de Breitnerlaan en omgeving en hoe dit past in uw omgevingsvisie en uw verkeersbeleid, ontbreekt.	Door de aanleg van de ZWW en de aanpassingen aan het kruispunt N209–Dorpsstraat verspreidt het verkeer uit Hazerswoude–Dorp west zich meer tussen de Dorpsstraat en de ZWW. Het verkeer op de Breitnerlaan spreidt zich tussen noord naar de Dorpsstraat en zuid naar de wijkontsluitingsweg. De verschillen tussen de huidige en nieuwe situatie zijn beperkt. De hoeveelheid autoverkeer blijft op de Breitnerlaan onder de 1.000 mvt/etm, terwijl de toelaatbare intensiteit tussen de 3.000 en 4.000 mvt/etm is. Zie verder de reactie onder 2.1.5.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
b.	Er worden geen beperkingen van soort of aantal verkeersdeelnemers aangegeven. En er is geen	Voor de uitwerking van de ZWW is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het gebruik van de aansluitende wegen in de wijk. In het rapport van Goudappel (Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg, bijlage 4 bij toelichting bestemmingsplan) wordt het aantal te verwachten intensiteiten weergegeven op de wegen in Hazerswoude–Dorp west voor verschillende	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	onderzoek geweest naar de gevolgen voor het gebruik van de aansluitende wegen in de wijk.	varianten van de ZWW. Al deze intensiteiten blijven binnen de perken van wat de wegen kunnen verwerken, kijkend naar de inrichting van de wegen. In bijlage 1 bij het rapport is toegelicht hoe de verwachte verkeersintensiteiten zijn bepaald. Bij de berekeningen is zo goed mogelijk rekening gehouden met de aard van het wegennet en lokale omstandigheden zoals smalle wegen. Dat betekent dat de berekeningen altijd hun onvolkomenheden zullen hebben. Wel is in de berekening gepoogd deze zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de (verwachte) werkelijkheid. Dit is onder andere gedaan door hier telcijfers van de gemeente Alphen aan den Rijn naast te leggen (2018 en 2021). In bijlage 2 bij het rapport is toegelicht hoe Goudappel tot de gewenste maximale intensiteit is gekomen. Hiervoor heeft Goudappel een Wegenscan opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met zaken als: - De breedte van de rijbaan; - Parkeren op of naast de rijbaan; - Woningen aan de rijbaan; - Fietzers en fietsvoorzieningen; - Voetgangers en voetgangersvoorzieningen; - Oversteekbehoefte; - Etc. Inmiddels heeft Goudappel een notitie met een actualisatie bij het rapport gemaakt: 'Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025' (kenmerk 021291.N2.04). Hierin is uitgegaan van het vervallen van het paaltje tussen de Jan van Eycklaan en Zilver schoon (zie voor meer informatie over het vervallen van het paaltje de reactie onder 2.1.18). Ook is gerekend met een actueler verkeersmodel, RVMH 4.1. Ook uit deze notitie blijkt dat de	
--	--	---	--

		verwachte intensiteiten in Hazerswoude–Dorp zuidwest lager liggen dan de toelaatbare intensiteit op basis van wegbreedte, gebruik (fietsers op rijbaan) en aanwezige functies. Opmerkingen daarbij: – De intensiteiten op de Dorpsstraat west zijn hoger dan gewenst. Overigens zonder de ZWW waren deze intensiteiten ca. 1.500/2.000 mvt/etmaal hoger geweest. – Het verkeersmodel geeft voor de Zuidsingel oost een intensiteit die aanzienlijk hoger ligt dan de telcijfers. Dit is, gezien de breedte van de weg niet waarschijnlijk: doorgaand verkeer zal dan eerder alternatieve routes kiezen zoals de Frans Halsstraat. Daarom is deze intensiteit gecorrigeerd en is de verwachting dat de intensiteiten hier onder de grenswaarde blijven. Beperkingen op wegen worden geregeld middels verkeersbesluiten. Deze worden genomen op het moment dat de uitvoering van de werkzaamheden plaats vinden.	
c.	Het plangebied had ook de Breitnerlaan moeten omvatten of het bestemmingsplan had een regeling moeten bevatten voor het soort verkeer. Dit betreft het vracht- en landbouwverkeer dat gebruik gaat maken van een route door de wijk waardoor de functie van onder andere de	De bestemming van de Breitnerlaan verandert niet en daarmee is het niet gewenst om de Breitnerlaan op te nemen in het bestemmingsplan. Wel is deze straat, en andere straten in Hazerswoude–Dorp west, meegenomen in de onderzoeken van het PIP en het bestemmingsplan. Het is niet de bedoeling dat vracht- en landbouwverkeer door de wijk gaat rijden. Zie voor verdere toelichting de reactie onder 2.1.17.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Breitnerlaan gaat veranderen.		
d.	Er is geen rekening gehouden met de reconstructie van de wijk. Diverse straten worden van 6 meter versmald naar 4,80 meter. Het plan houdt geen rekening met veranderende verkeersstromen. De wijkontsluitingsweg is niet geschikt voor tweerichtingsverkeer.	De reconstructie van de wijk zorgt er niet voor dat de wegen in het plan minder verkeer kunnen afwikkelen. Het is niet zo dat alle straten per definitie allemaal versmald worden. Bij een maat van 4,80 meter kunnen auto's elkaar gewoon passeren dus ze kunnen nog steeds evenveel verkeer afwikkelen. Theoretisch kunnen dit soort wegen meer verkeer afwikkelen dan dat er nu rijdt in de wijk. De versmalling is bedoeld om de snelheid van het verkeer te reduceren omdat er vaak klachten zijn over hardrijden en dus niet om de hoeveelheid verkeer te beperken. Het is verder niet de bedoeling dat vracht- en landbouwverkeer door de wijk gaat rijden. Zie voor verdere toelichting de reactie onder 2.1.17.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d.	Er is geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid in de straten doordat de verkeersstromen veranderen.	Zie hiervoor de reacties onder 2.1.9, 2.1.10 en 2.1.11.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de (bijlagen bij de) toelichting van het bestemmingsplan.
e.	Het profiel voor vrachtverkeer zou maatgevend moeten zijn voor de Breitnerlaan. Dit komt neer op 3,1 meter per richting (ASVV 2021) + ruimte voor obstakelvrees 0,6 meter.	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.11.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de (bijlagen bij de) toelichting van het bestemmingsplan.

f.	Zonder het meenemen van de reeds beoogde uitbreiding (toekomstige woningbouw op de gronden aan de zuidzijde van Hazerswoude-Dorp, waar voorkeursrecht op gevestigd is) zijn de aannames in het theoretisch model dat Movares gebruikt voor de beoordeling van de geluidhinder in de situatie 2035 volstrekt onjuist.	In het verkeersmodel dat als basis was gebruikt voor de geluidsberekeningen is rekening gehouden met de toekomstige woningbouwplannen binnen de gehele gemeente Alphen aan den Rijn tot en met het jaar 2035. De zekere plannen zijn meegenomen, dat betekent plannen die zover zijn dat zeker is dat ze gerealiseerd gaan worden. Het akoestisch onderzoek is inmiddels geactualiseerd door de Omgevingsdienst Midden-Holland (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp d.d. 28 augustus 2025). Voor de basis van het model voor dat onderzoek is gebruik gemaakt van de modellen (2024 en 2040) zoals beschreven in het rapport “Akoestisch onderzoek N207-Zuid, Bijlage bij het Provinciaal Inpassingsplan N207-Zuid” d.d. 27 december 2024 opgesteld door Movares met referentie A20-JVE-KA-1906729 / Proj.nr. RM006148. Ook hiervoor is uitgegaan van zekere plannen. Op details is het model aangepast op basis van een notitie van Goudappel “Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025” met referentie 021291.N2.04.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
g.	In het plan is geen keuze vastgelegd voor eenrichtingsverkeer, ook is het gebruik van 30 km/h niet ruimtelijke vastgelegd.	In een bestemmingsplan wordt de bestemming van de gronden vastgelegd, in dit geval verkeer. Het instellen van eenrichtingsverkeer of een snelheid van 30 km/h wordt niet geregeld in een bestemmingsplan maar via een verkeersbesluit. Een verkeersbesluit zal te zijner tijd genomen worden. Er is niet gekozen voor het instellen van eenrichtingsverkeer op de Breitnerlaan. Dit is voldoende gemotiveerd in het rapport ‘Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg’ (bijlage 4 bij toelichting bestemmingsplan). Voor het totale wegennet van Gemeente Alphen aan den Rijn heeft het de voorkeur om op wegen in twee richtingen gemotoriseerd verkeer toe te staan. Hiervoor worden de wegen aangelegd en op deze manier wordt het	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		verkeer goed verdeeld over het totale wegennet. Dit bevordert een heldere wegenstructuur. Het instellen van eenrichtingsverkeer is een maatregel die wordt getroffen indien noodzakelijk voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid of een beschikbare wegbreedte. Echter het instellen van eenrichtingsverkeer heeft altijd nadelen. In dit geval wordt de route voor het verkeer langer. Het merendeel van het verkeer dat gebruik maakt van de aansluiting Breitnerlaan heeft haar bestemming rondom de Rubenslaan. Deze weggebruikers moeten bij eenrichtingsverkeer omrijden om bij hun huis te komen. Daarnaast zorgt het eenrichtingsverkeer ervoor dat de route langs de wijkspeeltuin drukker wordt, want de eenrichtingsroute gaat dan via deze speeltuin. Daarnaast is er verkeerstechnisch geen reden om eenrichtingsverkeer in te voeren. Zie hiervoor de reactie onder 2.1.11.	
h.	In het bestemmingsplan ontbreekt het aan een overzicht van te nemen verkeersmaatregelen en verkeersbesluiten. Ruimtelijk is niet vastgelegd op welke wijze de verkeersveiligheid wordt gediend.	Zoals eerder aangegeven worden in een bestemmingsplan geen verkeersbesluiten opgenomen. Het conceptontwerp dat onderdeel is van het bestemmingsplan, is verkeersveilig ingericht. Hierin zijn o.a. verkeersmaatregelen meegenomen zoals het aanbrengen van plateau's. De 30 km en 50 km tracé's zijn ontworpen conform de richtlijnen van de CROW en duurzaam veilig. Wat betreft verkeersveiligheid is aanvullend onderzoek gedaan. Zie hiervoor de reacties onder 2.1.10 en 2.1.11. Bij de uitwerking van de ZWW is wel rekening gehouden met de belangen van de bewoners in Hazerswoude-Dorp zuidwest. Zie hiervoor ook de reactie onder b.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
23.	2952713 (aanvulling op 13)		
a.	Indien het tot een zuidelijke ontsluitingsweg komt dan pleit ik ervoor	De ligging van de ZWW om Weidelanden heen en de functie van dit gedeelte van de weg, heeft de keuze van de snelheid op 50 km/uur vastgesteld. Het gaat om de afwikkeling van het verkeer vanuit de wijk naar de N209 en niet	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing

	dat vanaf de rotonde 30km/uur en dit met chicanes, drempels en een flitspaal af te dwingen. Dit om overlast te beperken en het voor automobilisten eenduidig te maken.	om het verblijven of verdelen van het verkeer. Voor het laatste gedeelte van de weg geldt dit wel en daarom is hier een snelheid van 30 km/uur voorzien. In het ontwerp voor 50 km/uur is gekozen voor chicanes waarbij de weg uit elkaar wordt gehaald. De mogelijkheid tot het plaatsen van een flitspaal ligt niet bij Gemeente Alphen aan den Rijn maar bij politie-Nederland.	van het bestemmingsplan.
24. en 36.	2953391 en 2955785 Achmea Rechtsbijstand Mr G. Kranendonk, kenmerk R219526953		
a.	Dit plan heeft voor client nadelige gevolgen en is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Een motivering waarom de aanleg van de zuidwestelijke ontsluitingsweg gezien de gevolgen voor bewoners van Weidelanden past in de gemeentelijke omgevingsvisie en verkeersbeleid ontbreekt.	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.5.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
b.	De realisatie van de ontsluitingsweg zorgt voor een afname van de privacy. Wethouder	Er is geen toezegging van de wethouder dat de watergrens met genoemde afstanden wordt verlegd en achtertuinen verlengd worden. Ook is er geen toezegging over de breedte van de te verleggen watergang. Wel is toegezegd	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Breeuwsma heeft client toegezegd dat de huidige watergrens met 15 tot 20 meter wordt verlegd en daarmee de achtertuin van client wordt verlengd. Volgens de plankaart betreft het 12,5 meter. Het verzoek aan de wethouder om woord te houden, het bestemmingsplan aan te passen en de watergang te verleggen naar circa 20 meter ten westen van de achtertuin met een breedte van 10 meter. Daarna een groenstrook tussen de watergang en de nieuwe weg.	om de mogelijkheid voor verlenging van tuinen nader te onderzoeken en uit te werken, en met bewoners hierover in overleg te gaan. Zie voor meer informatie hierover de reactie onder 2.1.7.	
c.	De speel- en ontmoetingsplekken mogen 5 meter hoog zijn. Vanaf deze hoogte vindt een inbreuk op de privacy plaats.	De mogelijkheid van speel- en ontmoetingsplekken wordt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen – dorpsrand' uit de bestemming Groen gehaald. Het is niet de bedoeling dat hier speel- en ontmoetingsplekken komen.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de regels van het bestemmingsplan.

d.	In de tuinen zijn vergunningsvrije bouwwerken niet toegestaan, maar de bestemming groen en verkeer laten wel bouwwerken toe. Deze bouwwerken tasten toch ook de openheid aan. Als er aangesloten wordt op de doelstelling van de ruimtelijke inrichting van Weidelanden, dan zou er in ieder geval in de bestemming 'groen' geen bouwwerken moeten worden toegestaan.	Openheid hoeft niet te betekenen dat er geheel geen bebouwing is toegestaan. Ook voor de tuinen zijn beperkte bouw mogelijkheden opgenomen. In verband met behoud van het open karakter zijn we zoveel mogelijk terughoudend bij het oprichten van bouwwerken. Wel richten we de voor het verkeer hoogstnoodzakelijke bouwwerken op als lichtmasten, verkeersborden, straatmeubilair. Veel infrastructurele/openbare bouwwerken zijn vergunningvrij (ook volgens het Bbl), maar daarvoor geldt dat de gemeente in de hand heeft wat wordt opgericht. Voor de zone 'specifieke vorm van groen – dorpsrand' wordt de mogelijkheid voor het oprichten van speel- en ontmoetingsvoorzieningen in de regels nader beperkt (zie de reactie onder c).	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
e.	Cliënt mist een bepaling dat de ontsluitingsweg pas mag worden gebruikt als de groene zone is gerealiseerd.	Groene inrichting maakt onderdeel uit van het totale project. In de praktijk zal een en ander volgtijdelijk en zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Hierbij rekening houdend met het plantseizoen. Gemeente en provincie hebben de realisatie van de groene inrichting in eigen macht. Hierdoor is het opnemen van een voorwaardelijke verplichting niet noodzakelijk. Zie ook de toelichting onder 2.1.20.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
f.	Geluidsonderzoek gaat uit van een heel laag gebruik van de nieuwe ontsluitingsweg in 2035, echter wethouder van As	In het verkeersmodel dat als basis was gebruikt voor de geluidsberekeningen is rekening gehouden met de toekomstige woningbouwplannen binnen de gehele gemeente Alphen aan den Rijn tot en met het jaar 2035.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

geeft aan dat er woningbouw komt aan de andere zijde van de ontsluitingsweg. Daarmee is een laag gebruik ongeloofwaardig. De nut en noodzaak van deze weg is niet gelegen in de belangen van bewoners Weidelanden. Er is geen beperking van soort en aantal verkeer aangegeven en de gevolgen voor aansluitende wegen is niet inzichtelijk gemaakt. Ook is geen rekening gehouden met de nog te ontwikkelen nieuwbouw ten westen. Het onderzoek dat ten grondslag ligt aan de MER kan niet aangeven dat de aanleg van de ontsluitingsweg louter voordelen biedt voor de bewoners.	De zekere plannen zijn meegenomen, dat betekent plannen die zover zijn dat zeker is dat ze gerealiseerd gaan worden. Het akoestisch onderzoek is inmiddels geactualiseerd door de Omgevingsdienst Midden-Holland (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai t.b.v. Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp d.d. 28 augustus 2025). Voor de basis van het model voor dat onderzoek is gebruik gemaakt van de modellen (2024 en 2040) zoals beschreven in het rapport “Akoestisch onderzoek N207-Zuid, Bijlage bij het Provinciaal Inpassingsplan N207-Zuid” d.d. 27 december 2024 opgesteld door Movares met referentie A20-JVE-KA-1906729 / Proj.nr. RM006148. Ook hiervoor is uitgegaan van zekere plannen. Op details is het model aangepast op basis van een notitie van Goudappel “Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025” met referentie 021291.N2.04. Zie voor toelichting op de noodzaak van de ZWW de reactie onder 2.1.5. De keuze voor een ontsluitingsweg ten zuidwesten van Hazerswoude-Dorp staat los van eventuele toekomstige uitbreidingsplannen.	
--	---	--

g.	De drukte in de ochtendspits bij de rotonde Weidelanden kan worden verholpen door het paaltje weg te halen tussen de Zilverschoon en Jan van Eijcklaan. Dan hoeft de rotonde niet te worden verplaatst en de ontsluitingsweg niet worden aangelegd. De wijk wordt beter ontsloten en de kosten zijn erg laag.	Zie de reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
h.	In het bestemmingsplan ontbreekt het aan een overzicht van te nemen verkeersmaatregelen en verkeersbesluiten. Ruimtelijk is niet vastgelegd op welke wijze de verkeersveiligheid wordt gediend. De wegen zijn te smal voor het beoogde gebruik. Er is geen aandacht besteed aan de belangen van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals	In een bestemmingsplan worden geen verkeersbesluiten opgenomen. In het conceptontwerp dat onderdeel is van het bestemmingsplan, is een verkeersveilige inrichting het uitgangspunt. Ook zijn hierin verkeersmaatregelen meegenomen zoals het aanbrengen van plateau's. De 30 km en 50 km tracé's zijn ontworpen conform de richtlijnen van de CROW en duurzaam veilig. Wat betreft verkeersveiligheid in de wijk is aanvullend onderzoek gedaan. Zie voor een toelichting op de verkeersveiligheid en verkeersmaatregelen de reacties onder 2.1.9 en 2.1.10. (verkeersveiligheid), 2.1.17 (vracht- en landbouwverkeer) en 2.1.18 (paaltje Zilverschoon). Alle (toekomstige) wegen worden zo nodig ingericht conform de afmetingen zoals opgenomen in de ASVV. Deze zijn vastgelegd voor de diverse wegcategorieën en houden zo optimaal mogelijk rekening met de diverse	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	schoolgaande kinderen, ouderen, fietsers, voetgangers.	verkeersdeelnemers en intensiteiten. De totale inrichting voldoet aan het principe duurzaam veilig.	
i.	Dat door het verleggen van de rotonde Weidelanden er minder verkeer door de wijk gaat rijden is onjuist. Het verkeer dat nu gebruik maakt van de rotonde is bestemmingsverkeer en moet hier sowieso zijn.	Zie de reactie onder 2.1.19.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
j.	Variant 3 komt beter uit de onderzoeken dan variant 5 en toch wordt hier niet voor gekozen. Waarom is dat?	De keuze voor variant 5 is een politieke keuze: in variant 3 wordt de groenzone aan de Zuidoost aangetast, in variant 5 niet. Variant 3 was opgenomen in het concept ontwerp PIP dat in 2020 met vooroverleginstanties is afgestemd, en in participatiebijeenkomsten aan bewoners is gepresenteerd. Variant 3 leidde tot verzet van inwoners van Hazerswoude-Dorp, vanwege de doorsnijding van de groenzone bij de Zuidoost midden in het dorp. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft daarom besloten op 18 februari 2021 een aanpassing van Maatregelpakket N207 Zuid te laten onderzoeken. Daar is uiteindelijk variant 5 uit gekomen. Uit het onderzoek 'Varianten voor Hazerswoude-Dorp' (bijlage 3 bij het ontwerp bestemmingsplan) blijkt inderdaad dat variant 3 de beste resultaten geeft van de optimalisatievarianten. Variant 3 geeft het beste resultaat als het gaat om doorstroming op het kruispunt, en er is bijvoorbeeld minder ruimte nodig op het kruispunt. Maar dat is niet het enige waarnaar wordt gekeken, het gaat om meer dan doorstroming. In variant 5 kunnen in de avondspits nog lange wachtrijen ontstaan die de noordelijke rotonde	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		blokkeren. Maar ook in variant 5 is de wachtrijlengte veel korter dan in de referentiesituatie en is de verkeersafwikkeling op het kruispunt en de rotondes verder goed. Uit het onderzoek 'Varianten voor Hazerswoude–Dorp' blijkt dat ook variant 5 aanzienlijke verbeteringen in de verkeersafwikkeling rond Hazerswoude–Dorp geeft. De raad vindt het behoud van de groenzone aan de Zuidoost zwaar wegen en heeft daarom voor variant 5 gekozen als voorkeursvariant. De provincie Zuid–Holland heeft met deze keuze ingestemd. Een en ander blijkt ook uit de motivering van de voorkeursvariant in de toelichting van het bestemmingsplan. Zie ook de algemene toelichting onder 2.1.1.	
k.	De provincie is tegen het uitbreiden van het stedelijke gebied Hazerswoude–Dorp, zodat de gewenste uitbreiding van HWD geen reden kan zijn tot de aanleg van de ontsluitingsweg. Door de bestemming verkeer en groen toe te voegen ontstaat juist niet een scherpe afbakening van het stedelijk gebied met het groene gebied maar een verrommeling en	De ZWW is onderdeel van een maatregelpakket ter verbetering van de doorstroming, de bereikbaarheid en de leefbaarheid o.a. in Hazerswoude–Dorp. Om te komen tot een keuze voor dit pakket, zijn diverse varianten onderzocht in een MER en belangen afgewogen. Dit is beschreven in paragraaf 2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan. De noodzaak van de ZWW blijkt o.a. ook uit het rapport Uitwerking Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg Hazerswoude–Dorp (Goudappel, bijlage 4 bij toelichting bestemmingsplan). Zie voor meer informatie over de keuze voor de aanleg van de ZWW de reactie onder 2.1.5. De ligging en noodzaak van de zuidwestelijke ontsluitingsweg staat geheel los van eventuele toekomstige uitbreidingsplannen. De weg wordt in overleg met de huidige bewoners zo goed mogelijk ingepast in de bestaande situatie.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	verdichting bewaterkstelligt.	De bestaande gebiedsidentiteit wordt niet aangetast, doordat de wegen reageren op de omgeving en zo rustig en continue mogelijk worden vormgegeven, zodat de aantasting van het open landschap zo minimaal mogelijk is en er geen visuele barrière ontstaat. Hierdoor wordt ook de bufferfunctie niet onevenredig verstoord. Door het opnemen van de bestemming Groen voor de tussenzone, kan deze zone (vooralsnog) niet gaan dienen voor andere (grootschalige) stedelijke voorzieningen. De bouw- en gebruiksregels voor de bestemming Groen, aangeduid met 'specifieke vorm van groen – dorpsrand' en 'tuin', moeten verrommeling van de gronden voorkomen. Zie voor meer informatie over de ligging in de groene buffer de reactie onder 2.1.8.	
25.	2953657		
a.	Makelaar en gemeente hebben bij de aankoop van onze woning aangegeven dat er geen bebouwing of weg zou komen achter onze woning.	Wij kunnen niet helemaal plaatsen waarom meegedeeld zou zijn dat er geen bebouwing of weg achter de woning zou komen. Voorzover we kunnen nagaan is de woning in 2017 door de indieners van de zienswijze gekocht. Op 14 december 2017 heeft de raad in het kader van Planstudie 2^e fase N207 Zuid besloten om in te stemmen met o.a. de volgende lokale infrastructurele maatregel: – meerdere zuidwestelijke wegverbindingen vanuit bestaande bebouwing op een weg rond Weidelanden, en om dit –ruimtelijke– verder uit te werken en de benodigde ruimtelijke procedures op te starten. Een ZWW met meer aansluitingen was eind 2017 dus in ieder geval al wel in beeld.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		Los hiervan kan het zijn dat inzichten wijzigen en er toch plannen ontstaan voor een ontwikkeling in een gebied.	
b.	Door deze plannen is er sprake van een verslechtering van luchtkwaliteit en de akoestische situatie.	De aanleg van de ZWW heeft wat effecten op geluid en luchtkwaliteit voor de woningen die grenzen aan de gronden waar de weg komt. Voor het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. Hieruit blijkt dat voor de woningen in Weidelanden de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Ook wat betreft luchtkwaliteit wordt aan de daarvoor geldende normen voldaan. De rapporten zijn inmiddels geactualiseerd door de Omgevingsdienst Midden-Holland ("Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952); "Inventarisatie gevelmaatregelen Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952); "Rapport Luchtkwaliteit Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952)). De effecten ter plaatse van de woningen Boterbloem ten oosten van de ZWW zijn onderzocht. Uit deze rapporten blijkt dat de effecten ter plaatse van deze woningen zeer beperkt zijn. Zie figuur 8 uit de rapportage van de ODMH "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952). De raad vindt daarom in de afweging de effecten van de weg op geluid en luchtkwaliteit acceptabel zijn afgewogen tegen het doel/ resultaat waarvoor de weg wordt aangelegd.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

c.	De variant 'Maatregelpakket N207 Zuid', zonder zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, voldoet ook prima en is wat betreft akoestiek het meest gunstig.	De keuze voor variant 5 is een politieke keuze: in variant 3 wordt de groenzone aan de Zuidoost aangetast, in variant 5 niet. Variant 3 was opgenomen in het concept ontwerp PIP dat in 2020 met vooroverleginstanties is afgestemd, en in participatiebijeenkomsten aan bewoners is gepresenteerd. Variant 3 leidde tot verzet van inwoners van Hazerswoude-Dorp, vanwege de doorsnijding van de groenzone bij de Zuidoost midden in het dorp. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft daarom besloten op 18 februari 2021 een aanpassing van Maatregelpakket N207 Zuid te laten onderzoeken. Daar is uiteindelijk variant 5 uit gekomen. Uit het onderzoek 'Varianten voor Hazerswoude-Dorp' (bijlage 3 bij het ontwerp bestemmingsplan) blijkt inderdaad dat variant 3 de beste resultaten geeft van de optimalisatievarianten. Variant 3 geeft het beste resultaat als het gaat om doorstroming op het kruispunt, en er is bijvoorbeeld minder ruimte nodig op het kruispunt. Maar dat is niet het enige waarnaar wordt gekeken, het gaat om meer dan doorstroming. In variant 5 kunnen in de avondspits nog lange wachtrijen ontstaan die de noordelijke rotonde blokkeren. Maar ook in variant 5 is de wachtrijslengte veel korter dan in de referentiesituatie en is de verkeersafwikkeling op het kruispunt en de rotondes verder goed. Uit het onderzoek 'Varianten voor Hazerswoude-Dorp' blijkt dat ook variant 5 aanzienlijke verbeteringen in de verkeersafwikkeling rond Hazerswoude-Dorp geeft. De raad vindt het behoud van de groenzone aan de Zuidoost zwaar wegen en heeft daarom voor variant 5 gekozen als voorkeursvariant. De provincie Zuid-Holland heeft met deze keuze ingestemd. Een en ander blijkt ook uit de motivering van de voorkeursvariant in de toelichting van het bestemmingsplan. Zie ook de reactie onder 2.1.2.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
----	--	--	--

d.	Het verwijderen van het paaltje in de Jan van Eycklaan maakt dat de ontsluitingsweg niet nodig is. Tevens ontstaat een tweede ontsluiting van de wijk en gezien de grote van de wijk is dat noodzakelijk.	Zie reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
26.	2953740		
	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22. Aanvullend zijn de volgende opmerkingen gemaakt:	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.
a.	Ophogen van gronden is nodig voor noordelijke rotonde. Dit is bouwtechnisch en verkeerstechnisch nauwelijks haalbaar.	Deze zienswijze heeft betrekking op een onderdeel van het PIP en is voor het bestemmingsplan niet relevant. In de Nota van beantwoording zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER is de volgende reactie gegeven: Het ophogen van grond is goed mogelijk, de wijze van uitvoering moet worden aangepast op de lokale bodemgesteldheid.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan en is daarmee ongegrond.
b.	De keerrotondes zullen een belemmering betekenen aangezien verkeer hier voorrang moet geven. Files verplaatsen zich van de kruising met de	Deze zienswijze heeft betrekking op een onderdeel van het PIP en is voor het bestemmingsplan niet relevant. In de Nota van beantwoording zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER is de volgende reactie gegeven: De capaciteit van de rotonde past bij de hoeveelheid verkeer. Er worden geen files verwacht bij de rotondes.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Dorpsstraat naar de keerrotondes.		
c.	Niet alleen verkeer uit Dorpsstraat maar ook lokale verkeer uit Ridder van Montfoortlaan en Burgemeester Warnarkade wordt met afsluitingen opgeofferd aan veronderstelde betere doorstroming interlokale verkeer. Voorstel voor aansluiting Ridder van Montfoortlaan en Burgemeester Warnarkade aan westzijde.	De wegafsluitingen zijn niet opgenomen met het oog op een betere doorstroming, maar om de verkeersveiligheid te verbeteren. Verkeer vanuit de Burgemeester Warnarkade wordt op een goede manier ontsloten via de noordelijke rotonde. Wat betreft de aansluiting op de Ridder van Montfoortlaan, hier is sprake van een ‘halve aansluiting’: autoverkeer kan de Ridder van Montfoortlaan niet in vanuit het noorden. Autoverkeer kan er wel uit richting noorden. Richting zuiden moet het autoverkeer vanuit de Ridder van Montfoortlaan omrijden via de noordelijke rotonde. Voor deze oplossing is ook gekozen vanwege verkeersveiligheid, de in- en uitvoegstrook zit namelijk te dicht bij het kruispunt. In 2023 hebben de provincie Zuid-Holland en gemeente Alphen aan den Rijn samen met omwonenden en bedrijven gewerkt aan het ontwerp van het parkeerterrein en kruispunt Dorpsstraat-N209 in Hazerswoude-Dorp. Binnen de bestaande ruimte is gezocht naar mogelijke verbeteringen van het ontwerp. De inrit tot het parkeerterrein voor personenauto's komt als vijfde tak aan het kruispunt. Deze is nodig voor bezoekersverkeer vanuit het noorden. De inrit voor vrachtverkeer komt bij de Ridder van Montfoortlaan. Vrachtverkeer vanuit het noorden moet keren bij rotonde Weidelanden en mag geen gebruik maken van de vijfde tak vanwege verkeersveiligheid op de parkeerplaats. Voor meer informatie met een plaatje wordt verwezen naar de reactie onder 2.1.16	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
27.	2953894 VVE ITC,		
	Deze zienswijze van de Bedrijvenvereniging ITC-	De zienswijze is doorgestuurd naar de provincie Zuid-Holland.	

	Hazerswoude–Dorp heeft betrekking op het Inpassingsplan N207 Zuid.		
28.	2954118 Oasen drinkwater, Postbus 122, 2800 AC, Gouda		
	Deze zienswijze heeft betrekking op het Inpassingsplan N207 Zuid.	De zienswijze is doorgestuurd naar de provincie Zuid–Holland.	
29.	2954138 RK basisschool St. Michael, Vincent van Goghstraat 18, 2391 VB, Hazerswoude–Dorp		
a.	Bij dit plan is geen rekening gehouden met de ligging van de basisschool. Door de plannen zien we een toename in verkeer op de Dorpsstraat – Vincent van Goghstraat – Ferdinand Bolstraat en Frans Halsstraat. We zien graag een oplossing voor de problematiek waarin er een afname is te zien in de verkeersveiligheid	Deze zienswijze is beantwoord onder 2.1.10.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	rondom de school en op de route naar de Landvliethal.		
b.	Het plan heeft milieutechnische nadelige gevolgen zoals geluid, stank en luchtvervuiling nabij de school.	In het kader van het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude Dorp zijn de milieueffecten op de school niet onderzocht. Door de maatregelen in het PIP wordt het rustiger op de Dorpsstraat West. Dit heeft een positief effect op geluid en de luchtkwaliteit.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
30 + 31	2954130 en 2954328 Das Rechtsbijstandverzekering , Mr J. de Vet dossiernr. 2GP.2.21.015414		
a.	Cliënten vrezen voor geluidsoverlast en aantasting van de luchtkwaliteit. Ook de beleving van de huidige aansluiting van het woonperceel op het groene buitengebied gaat verloren.	De aanleg van de ZWW heeft wat effecten op geluid en luchtkwaliteit voor de woningen die grenzen aan de gronden waar de weg komt. Voor het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. Hieruit blijkt dat voor de woningen in Weidelanden de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Ook wat betreft luchtkwaliteit wordt aan de daarvoor geldende normen voldaan. De rapporten zijn inmiddels geactualiseerd door de Omgevingsdienst Midden-Holland ("Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952); "Inventarisatie gevelmaatregelen Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952); "Rapport Luchtkwaliteit Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952)).	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

		De effecten ter plaatse van de woningen Boterbloem ten oosten van de ZWW zijn onderzocht. Uit deze rapporten blijkt dat de effecten ter plaatse van deze woningen zeer beperkt zijn. Zie figuur 8 uit de rapportage van de ODMH “Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude–Dorp” d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952). De raad vindt daarom in de afweging de effecten van de weg op geluid en luchtkwaliteit acceptabel zijn afgewogen tegen het doel/ resultaat waarvoor de weg wordt aangelegd. Voor belanghebbenden die van mening zijn dat er sprake is van waardevermindering van onroerende zaken of inkomstenderving, bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van planschade. Een verzoek kan na vaststelling van het bestemmingsplan worden ingediend.	
b.	Een ondertunneling van de N209 nabij het kruispunt met de Dorpsstraat is een betere optie. Is voorgaande besluitvorming hierover nagegaan of eerdere conclusies hierover inmiddels niet verouderd zijn.	Zie de reactie onder 0.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
c.	Voordelen voor verkeer wegen niet op tegen nadelen voor de	De provincie en gemeente zijn tot de gekozen oplossing gekomen na afweging van alle relevante belangen, waaronder de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Het is met elke gekozen oplossing onmogelijk dat de situatie	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing

	woonsituaties van alle bewoners in HWD. Ervaring leert dat het aanpakken van bottlenecks in het verkeer uiteindelijk slechts een verplaatsing van het probleem is. En door de aantrekkingskracht van de N209 nog meer sluipverkeer zal aantrekken.	overal in Hazerswoude–Dorp verbetert. Er zijn altijd wegen waar de situatie verslechtert. De verslechtering is echter nergens zodanig, dat er een onaanvaardbare situatie ontstaat. De raad meent dat de nut en noodzaak van het project N207 Zuid voldoende onderbouwd zijn. Zie voor informatie over nut en noodzaak van het project N207 Zuid de reactie onder 2.1.1. Zie voor meer informatie over de gekozen variant de reactie onder 2.1.2. Zie voor meer informatie voor de keuze van de ZWW de reactie onder 2.1.5	van het bestemmingsplan.
d.	Cliënten zijn van mening dat de besluiten over de plannen niet zorgvuldig zijn voorbereid – effecten van stikstofdepositie – of de belangen onvoldoende zijn gewogen.	Zie over onderzoek naar de effecten van stikstofdepositie de reactie onder 2.1.21. Zie over de afweging van belangen voor het gekozen maatregelenpakket de reacties onder 2.1.1. en 2.1.2.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
e.	Cliënten vrezen dat er in de woonkern Hazerswoude–Dorp onaanvaardbare verkeersdruk zal ontstaan door de aanleg van de ontsluitingsweg. In het verkeersonderzoek is dit onvoldoende onderkend en gedane	Uit gedane verkeersonderzoeken blijkt dat het verkeer in Hazerswoude–Dorp west zich juist meer gaat spreiden over het netwerk. De enige weg waar de drukte werkelijk toeneemt is de Jan van Eycklaan. Dit is een logisch geval omdat deze nu doodlopend is en in de toekomst een directe aansluiting krijgt op de wijkontsluitingsweg. De verkeersonderzoeken zijn gebaseerd op tellingen die op verschillende momenten in de afgelopen jaren zijn gehouden. Daarnaast is het verkeersmodel verfijnd naar de kern van Hazerswoude–Dorp. Uw uitspraak	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	tellingen zijn niet op representatieve tijdstippen uitgevoerd.	dat tellingen zijn uitgevoerd op niet representatieve tijdstippen weerleggen wij daarmee.	
f.	De Breitnerlaan en de achterliggende straten zijn niet geschikt voor het voorziene verkeer. Daarnaast is de Jan van Eycklaan ingrijpend gewijzigd en is de vraag of deze straat voor de toekomst voldoet.	Berekeningen in het verkeersmodel laten zien dat het verkeer zich gaat verdelen over het netwerk van Hazerswoude-Dorp west. Over het algemeen worden wegen niet drukker, maar rijdt een deel van het verkeer dat nu in de ochtendspits naar de Dorpsstraat rijdt in de nieuwe situatie naar het zuiden, naar de wijkontsluitingsweg. In de avondspits draait deze beweging zich om. Het verkeer naar de wijkontsluitingsweg rijdt via de Breitnerlaan of Jan van Eycklaan en daarmee vindt een natuurlijke verdeling plaats. Het verkeersmodel laat zien dat de Jan van Eycklaan hierbij meer verkeer aantrekt dan de Breitnerlaan. Dit is de reden waarom de Jan van Eycklaan opnieuw wordt ingericht zodat deze straat het verkeer kan verwerken. Overigens blijven de intensiteiten onder de 3.000 mvt per etmaal.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
g.	Het is gerechtvaardigd om het paaltje van de Jan van Eycklaan te verwijderen zodat Weidelanden een tweede ontsluiting krijgt.	Zie reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.
h.	Groenbuffer tussen woningen en weg z.s.m. aanpakken nadat het bestemmingsplan in werking is getreden tot dat de groenstrook effectief is, zal moeten worden nagedacht over een tijdelijke oplossing.	De groene inrichting maakt onderdeel uit van het totale project. In de praktijk zal een en ander volgtijdelijk en zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Hierbij rekening houdend met het plantseizoen.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

i.	Cliënten willen betrokken zijn bij de uiteindelijke inrichting van de groenstrook. Van groot belang is dat er geen voetpad/ fietspad achter hun woning komt. Dit in verband met privacy en veiligheid.	De aanleg van het voetpad was onderdeel van de inpassing van de weg, en zou bijdragen aan de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde van het gebied. In het ontwerp bestemmingsplan was de bedoeling om de drie groene deelzones langs de wijkontsluitingsweg te gaan inzetten als een doorlopende natuurlijk ingerichte recreatieve zone, die over de volle lengte door een wandelpad wordt ontsloten. Naar aanleiding van een aantal zienswijzen van bewoners uit de wijk Weidelanden met betrekking tot privacy komt het wandelpad ten westen van deze wijk te vervallen. In de overige twee deelgebieden blijft wel ruimte voor een wandelpad. Hier speelt privacy minder een rol. De toelichting wordt hierop aangepast. Zie voor meer informatie over de inrichting van de groenstrook de reactie onder 2.1.7.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.
j.	De optie tot grondverkoop aan cliënten moet verder worden uitgewerkt. Nu is nog niet duidelijk wat de m2 prijs wordt. Overigens valt te overwegen de grond om niet beschikbaar te stellen als voorschot op de naar verwachting te betalen planschade.	De gemeente is nog met de eigenaars van de betrokken percelen in overleg over eventuele verkoop van de grond om de tuin mee te verlengen. Zie voor meer informatie hierover de reactie onder 2.1.7.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
k.	Cliënten verwachten een alternatief voor omwonenden als de grond uiteindelijk niet	Het alternatief voor deze strook is een groene inrichting. Deze wordt dan verder met bewoners afgestemd. Zie hiervoor de reactie onder 2.1.7.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de regels van het bestemmingsplan.

	door hen kan worden verworven.	De strook is bestemd voor Groen. Hierbinnen zijn onder andere groenvoorzieningen, water, voet- en fietspaden en een aantal bouwwerken toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'tuin' zijn de gronden bestemd voor tuinen. In de regels zal worden verduidelijkt dat ter plaatse van de aanduiding 'tuin' behalve gebruik voor tuin ook andere doeleinden binnen de bestemming Groen zijn toegestaan. Aan art. 3.1 sub j wordt daartoe toegevoegd: 'uitsluitend' ter plaatse van de aanduiding 'tuin' tevens voor tuinen. De strook is ook aangeduid voor 'specifieke vorm van groen – dorpsrand'. Deze strook is mede bestemd voor de ontwikkeling en instandhouding van een nieuwe groene dorpsrand, dat open van karakter dient te zijn en mogelijkheden voor natuurontwikkeling maximaliseert. Aanvullend wordt de mogelijkheid van speel- en ontmoetingsplekken ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen – dorpsrand' uit de bestemming Groen gehaald. Het is niet de bedoeling dat hier speel- en ontmoetingsplekken komen.	
32	2954491 DAS Rechtsbijstandverzekering , Mr Santokhi, Dossiernr. 2GB.5.22.073380		
a.	Bij de reconstructie van Plan Zuid II in 2026 worden diverse straten versmald van 6.00 meter naar 4.80 meter. Het bestemmingsplan houdt geen rekening met het herinrichtingsplan	De reconstructie van Plan Zuid II zorgt er niet voor dat de wegen in het plan minder verkeer kunnen afwikkelen. In Plan Zuid II worden zeker niet alle wegen versmald. Op de Breitnerlaan komen aparte parkeerstroken waar nu vaak op de weg geparkeerd wordt. Hiermee is de effectieve breedte groter geworden (4,80 m). Een breedte van 4,80 m is een breedte waarbij 2 personenauto's elkaar goed kunnen passeren. Een breedte van 6,00 m of 4,80 m heeft dan ook weinig invloed op de capaciteit van de weg. Verder zal het verkeer in de wijk zich met de aanleg van ZWW meer verspreiden en is de	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	bijvoorbeeld voor wat betreft de gewijzigde verkeersstromen.	toelaatbare intensiteit van de woonstraten ruim voldoende voor het aantal te verwachten verkeersbewegingen. Het is daarmee niet nodig om opnieuw berekeningen uit te voeren.	
b.	De afwegingen en breedtes die een rol hebben gespeeld om de verkeersintensiteit per wegvak te berekenen is onjuist. De wegen variëren in breedte. Gevraagd wordt om aanvullend onderzoek waarin de totale breedte van de Zilverschoon en doorgang Breitnerlaan/ Hobbemastraat naast elkaar wordt gelegd.	In de nieuwe situatie na de reconstructie Plan Zuid II hebben de wegen de volgende breedte: – Zilverschoon: rijweg is 4,50 m tot 4,70 m breed, aan een kant zijn langsparkeervakken en aan beide kanten een trottoir; – Hobbemastraat thv huisnummer 25 – 64: rijweg is 6,90 m breed, auto's kunnen aan beide kanten parkeren en aan beide kanten is een trottoir van 1,50 m breed. – Hobbemastraat thv huisnummer 41 – 51: rijweg is 6,30 m breed, auto's kunnen aan een kant parkeren en er is een trottoir aan de woningen kant van 1,80 m breed. – Breitnerlaan: heeft verschillende profielen maar de rijweg is overal 4,80 m breed. Zowel de Hobbemastraat als de Zilverschoon zijn wegen bedoeld voor met name 'eigen' verkeer. Dit laat de smalle rijweg zien. De Breitnerlaan is een wijkontsluitingsweg, daar waar het verkeer uit de wijk op samen komt. Dit maakt dat de functies van de wegen anders zijn. Zie voor meer informatie over de doorgang bij de Breitnerlaan de reactie onder 2.1.11. Zie voor meer informatie over de Zilverschoon de reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
c.	Niet duidelijk is op welke wijze rekening is gehouden met de opdracht in het amendement van 18 februari 2021 om bij de uitwerking waar mogelijk	Naar aanleiding van het amendement is de variant verder geoptimaliseerd tot de variant 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209– Dorpsstraat' (de '5 ^e variant'), waarbij gekozen is voor het toevoegen van een noord–west afslag op het kruispunt (wens van de raad), het verplaatsen van de rotonde bij Weidelanden in zuidelijke richting zodat er minder verkeer door Weidelanden heen hoeft, en een zuidwestelijke wijkontsluitingsweg met twee aantakkingen (bij Jan van Eycklaan en Breitnerlaan/ Hobbemastraat). Zie	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	het plan verder te optimaliseren of rekening te houden met actuele ontwikkelingen op de verkeersintensiteit.	voor meer informatie over de gemaakte keuzes de reactie onder 2.1.2, paragraaf 2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan, en de rapporten van Goudappel 'Varianten voor Hazerswoude-Dorp' (bijlage 3 toelichting bestemmingsplan), 'Uitwerking Zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp' (bijlage 4 toelichting bestemmingsplan), 'Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025' (bijlage 21 toelichting bestemmingsplan).	
d.	Er ontbreekt duidelijk onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking van de N209 en het extra verkeer dat hierdoor naar de ontsluitingsweg gaat.	De maatregelen die worden getroffen op de N209 hebben tot doel om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Modelstudies laten zien dat alle maatregelen tezamen dit bewerkstelligen. Hiermee is de kans dat verkeer door de wijk gaat sluipen klein. Mocht zich een calamiteit voordoen, dan zoekt verkeer haar eigen weg. Op dat moment kan de route door de wijk aantrekkelijk worden. Echter dit is enkel bij een calamiteit het geval. Het hangt op dat moment af van de aard en locatie van de calamiteit en wat dan mogelijke alternatieve routes zijn. Bij een calamiteit, bijvoorbeeld rond de N11 liggen andere alternatieve routes meer voor de hand dan die via van Hazerswoude-Dorp west, omdat hier de capaciteit van de wegen laag is en er daardoor sprake zal zijn van lange reistijden.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
e.	Met de aantakking op de Hobbemastraat is sprake van een nieuwe aansluiting op een nieuwe weg. Hiermee is sprake van 3 aantakkingen en wordt afgeweken van de Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp, waarin een weg met twee	Met een derde aansluiting werd in de notitie 'Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp' bedoeld een ontsluiting bij de Rubenslaan, naast een ontsluiting bij de Breitnerlaan/ Hobbemastraat en bij de Jan van Eycklaan. Er komt geen ontsluiting bij de Rubenslaan. De Hobbemastraat wordt in eenrichting aangesloten. Dit laatste ter ontsluiting van de woningen gelegen aan de parallelstructuur, in overleg met de bewoners. Dit is ook meegenomen bij de uitwerking van de varianten van de ZWW in de notitie 'Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp'.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	aantakkingen wordt genoemd.		
33.	2954553		
a.	Wij stellen voor om vanaf de nieuwe rotonde op de provinciale weg enkel het 50 km/h gedeelte van de ontsluitingsweg aan te leggen en deze te verbinden met de Jan van Eycklaan. Alle straten in Hazerswoude-Dorp west en zuid zijn dan voor al het verkeer gemakkelijk bereikbaar.	Het enkel aanleggen van de wijkontsluitingsweg in aansluiting met de Jan van Eycklaan zorgt ervoor dat de verkeersstromen in Hazerswoude-Dorp west allen naar de Jan van Eycklaan worden getrokken. Het verkeer verdeelt zich minder over het netwerk dan met twee aansluitingen op de wijkontsluitingsweg.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
b.	Wij zijn tegen de aanleg van het 30 km/h gedeelte van de ontsluitingsweg, omdat – De aansluiting met de Breitnerlaan heeft een onmogelijke bocht die gevaarlijk is voor doorgaand verkeer en de bewoners 22 en 24 – Bewoners kunnen niet veilig hun auto uit de garage rijden	Indieners van de zienswijze hebben geen direct belang bij een deel van de genoemde aspecten, aangezien hun perceel niet direct grenst aan de aansluiting bij de Breitnerlaan op de nieuwe ontsluitingsweg en het gaat over overlast voor bewoners ter plaatse van de aansluiting. In het conceptontwerp zoals dit nu voorligt is de verkeersveiligheid gewaarborgd, zowel in de bocht als bij de uitrit van de parkeergarage. Zie over verkeersveiligheid bij de Breitnerlaan verder de reactie onder 2.1.11.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	– Bewoners hebben last van lichtinval door de aanleg van de ontsluitingsweg – Bewoners wordt niet tegemoetgekomen met eenrichtingsverkeer		
c.	Bij de reconstructie van Plan Zuid II in 2026 worden diverse straten versmald van 6.00 meter naar 4.80 meter. Het bestemmingsplan refereert hier niet aan en houdt geen rekening met veranderende verkeersstromen. In het ontwerp bestemmingsplan staat ook dat de wegen geschikt moeten zijn voor doorgaand landbouwverkeer en vrachtverkeer. Bij doorvoeren van de versmalling zullen de wegen daar niet geschikt voor zijn. Wij willen dat er	De reconstructie van Plan Zuid II zorgt er niet voor dat de wegen in het plan minder verkeer kunnen afwikkelen. Het is daarmee niet nodig om opnieuw berekeningen uit te voeren. Het is verder niet de bedoeling dat vracht- en landbouwverkeer door de wijk gaat rijden. Zie voor verdere toelichting de reactie onder 2.1.17.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	nieuwe berekeningen worden gemaakt de normen zoals in 2026 gaan gelden.		
34.	2955104		
a.	De verkeersintensiteiten op de Dorpsstraat-oost nemen in variant 5 toe naar 6.000 mvt/etmaal. Terwijl slechts 3.000 mvt/etmaal toelaatbaar zijn. Dit is wel een zeer grote overschrijding van het aantal intensiteiten.	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.15.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
b.	Indien variant 5 wordt uitgevoerd dan verzoeken wij u om voldoende aandacht te besteden aan de participatie ten aanzien van de verdere inrichting van de weg en voorziene groenstrook waarbij rekening gehouden dient te worden voor de privacy van bewoners.	Zie over de inrichting van de groenstrook de reactie onder 2.1.7.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
35.	2954582 Bewonersvereniging Het Rietveld, Rietveld 20,		

	2391 NJ, Hazerswoude-Dorp		
a.	De bewonersvereniging Het Rietveld dient dezelfde zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp als op het Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid. De plannen vormen feitelijk één samenhangend geheel. Betreft de volgende punten:	De door de bewonersvereniging aangegeven punten hebben niet direct betrekking op de in het bestemmingsplan geregelde lokale maatregelen. Omdat het bestemmingsplan inderdaad samenhangt met het PIP en onderdeel is van het project N207 Zuid, wordt hieronder op de zienswijzen ingegaan. Hiervoor wordt aangesloten bij de reactie die is gegeven in de Nota van beantwoording zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER (bijlage 28 bij de toelichting van het bestemmingsplan).	
b.	Barrièrewerking van de N209 wordt door alle bewoners als hoogst ongewenst ervaren en moet in ieder geval worden opgelost. Dit knelpunt wordt niet opgelost maar door de maatregelen versterkt.	Verkeerskundig wordt de barrièrewerking (hinder door obstakels) minder. Dit zorgt voor betere oversteekbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Landschappelijk gezien wordt de barrièrewerking iets slechter.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
c.	Maatregelen om de verkeersstromen door	Zie hiervoor de informatie onder 2.1.1 en 2.1.13.	

	Hazerswoude–Dorp te reduceren worden gemist.		
d.	De N207 Zuid genereert extra verkeer en alles is er met het Inpassingsplan op gericht om al het verkeersaanbod te accommoderen.	Het Inpassingsplan is erop gericht om het extra verkeer, het huidige verkeer en de autonome groei te regelen. De maatregelen van het project N207 Zuid zijn de eerste stap om de regionale knelpunten aan te pakken. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in het Inpassingsplan N207 Zuid. Overigens heeft nieuwe infrastructuur altijd een aantrekkende werking voor verkeer.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
e.	De aanleg van de N207 Zuid vormt een inbreuk op de natuurfunctie en waterhuishouding in het Bentwoud.	In het ontwerp is rekening gehouden met het waarborgen van de waterhuishouding en het in stand houden van het watersysteem. De grondwal aan de westzijde van de nieuwe weg vermindert de lichtvervuiling.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
f.	Het PIP wordt ter inzage gelegd op een moment waarop onderzoek voor de langere termijn in Hazerswoude en Boskoop voor de te treffen maatregelen nog gaande is. Er dient eerst duidelijkheid te zijn over deze langere termijn, zo maakt het bijvoorbeeld een groot verschil of een oeververbinding bij Boskoop kan komen of niet. De nu voorgestelde maatregelen in	De N207 Zuid–maatregelen in Hazerswoude–Dorp maken eventuele toekomstige Beter Bereikbaar Gouwe–maatregelen niet onmogelijk. Het BBG is inmiddels afgerond en er volgen geen verkeersmaatregelen uit. Juist daarom is het van belang dat op korte termijn maatregelen worden genomen die in het project N207 Zuid zitten. Voor meer informatie wordt verwezen naar de reactie onder 0.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Hazerswoude–Dorp kunnen adequate oplossingen in de toekomst in de weg staan. De onzekerheid over de langere termijn vergroot daarnaast de verwarring en vergroot onnodig tegenstellingen in het dorp o.a. doordat partijen het eigen straatje schoon blijken te vegen. Gevraagd wordt om besluitvorming over het PIP op te schorten totdat duidelijk is van welk lange termijnplan deze oplossingen deel uitmaken.		
38	2955858 TeekensKarstens advocaten – Mr Lagrouw en de Lange namens Stichting "Het kan anders" en de vereniging "Vrienden van het Bentwoud", vereniging tot "Behoud van Landelijk Waddinxveen"		

a.	De tekst op pag. 7 van de toelichting is niet duidelijk. Enerzijds is aangegeven dat de raad op 14 december 2017 een besluit nam dat afweek van het uitvoeringsbesluit. Anderzijds is aangegeven dat de variant waarvoor gekozen is, past binnen het uitvoeringsbesluit.	Er is in de toelichting niet aangegeven dat ‘de variant waarvoor gekozen is’ past binnen het oorspronkelijke uitvoeringsbesluit, maar dat ‘deze vereenvoudigde, zogenaamde Alphense variant’ ook past binnen het oorspronkelijke Uitvoeringsbesluit. Deze tekst op pag. 7 van de toelichting is inderdaad verwarrend en wordt daarom aangepast. In het besluit Planstudie 2^e fase N207 Zuid van 14 december 2017 heeft de raad besloten om de verbetermaatregel ‘X Robuust’ uit het Uitvoeringsbesluit te onderschrijven, maar dan in een aangepaste, vereenvoudigde vorm. De raad heeft zelf nooit een Uitvoeringsbesluit genomen. Naar aanleiding van het besluit van de raad hebben Gedeputeerde Staten en vervolgens Provinciale Staten in een aangepast uitvoeringsbesluit ermee ingestemd om zowel de variant X Robuust, als de Alphense variant verder te onderzoeken. Dit is verder duidelijk beschreven en toegelicht in de toelichting in paragraaf 1.2. Overigens is in het proces uiteindelijk nog weer een andere variant gekozen als voorkeursvariant, die in het PIP en bestemmingsplan is geregeld. Dit is verder toegelicht in paragraaf 1.3 van de toelichting.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.
b.	In strijd met vaste jurisprudentie zijn niet alle mogelijke voor- en nadelen van alternatieve locaties meegewogen: ondertunneling is onvoldoende meegewogen.	Ondertunneling is een mogelijke maatregel, die is onderzocht in de studie Beter Bereikbaar Gouwe. In deze studie worden maatregelen onderzocht voor de middellange en lange termijn. In het PIP en bestemmingsplan is gezocht naar een oplossing voor de korte termijn. Zie voor meer informatie over het alternatief van ondertunneling (en andere alternatieven) de reactie onder 0.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

c.	Nog onduidelijk is hoe de landschappelijke inpassing van de parallelweg Sportparklaan (deelgebied 1) wordt uitgewerkt. De op grond van art. 6.9a van de Omgevingsverordening Zuid-Holland vereiste motivering is daarom onvoldoende. Voor deze ontwikkeling is daarom onvoldoende gemotiveerd dat de openheid en het groene karakter van het landschap niet onevenredig wordt aangetast, waarom gekozen is voor een locatie buiten bestaand stads- en dorpsgebied, en hoe bepaalde ruimtelijke kwaliteiten daarbij zijn betrokken (vereisten van art. 6.9a van de Omgevingsverordening Zuid-Holland).	Op grond van art. 6.9a van de Omgevingsverordening Zuid-Holland moet inderdaad gemotiveerd worden dat de openheid en het groene karakter van het landschap door de ontwikkeling niet onevenredig wordt aangetast, waarom gekozen is voor een locatie buiten bestaand stads- en dorpsgebied, en hoe bepaalde ruimtelijke kwaliteiten daarbij zijn betrokken. De parallelweg Sportparklaan is onderdeel van een pakket aan maatregelen (5^e variant). Deze weg wordt parallel aan de Sportparklaan, nu alleen een fietspad, aangelegd. De weg wordt aangelegd zodat de aansluiting van de Katjesweg op de N209 kan worden opgeheven. Zie voor een toelichting op de keuze voor de 5^e variant de reactie onder 2.1.1. Er wordt zorggedragen voor een goede landschappelijke inpassing. Zie hiervoor de reactie onder 2.1.6. De raad meent dat de inrichtingsprincipes/ randvoorwaarden met de in de toelichting opgenomen tekst voldoende duidelijk zijn. Nu de gemeente de realisatie zelf juridisch en feitelijk in haar macht heeft, is de borging van de landschappelijke inpassing voldoende. Een verdere uitwerking voor vaststelling van het bestemmingsplan en een voorwaardelijke verplichting zijn niet nodig.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
----	--	--	--

d.	Ook voor deelgebied 2 is de motivering met betrekking tot de landschappelijke inpassing onvoldoende. De motivering beperkt zich tot het uitgangspunt dat de drie groene deelzones worden ingezet als een doorlopende natuurlijk ingerichte recreatieve zone, en dat hiermee een rondje buitenom ontstaat, wat een toevoeging is voor de woonomgeving. Dit is niet geborgd in het plan en de afweging m.b.t. de landschappelijk inpassing is onduidelijk.	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.7.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
e.	Uit de toelichting valt op te maken dat de raad de uitgifte van gronden voor de verlenging van tuinen noodzakelijk acht voor een goede ruimtelijke ordening. Nu geen zicht is op de uitgifte en afname van de gronden,	In de toelichting is niet bedoeld aan te geven dat de uitgifte van gronden en verlenging van de tuinen noodzakelijk is voor een goede landschappelijke inpassing. Bedoeld is dat als de gronden worden uitgegeven voor de verlenging van tuinen, extra aandacht nodig is voor de invulling van de gronden, zodat de belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde voldoende gewaarborgd worden. Daarom zijn in de regels voor deze gronden specifieke bouwregels en gebruiksregels opgenomen, om te borgen dat het open en groene karakter van de gronden behouden blijft.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	kan hiermee niet onderbouwd worden dat sprake is van een goede landschappelijke inpassing.		
f.	Omdat de groene tussenzone in de 'derde slag' bestemd is als Verkeer, is de groene invulling hier onvoldoende geborgd.	Het gaat in de 'derde slag' om een smallere groenstrook dan in de eerste twee slagen. Met bewoners is inmiddels in een participatietraject gekeken naar de inrichting. Zie voor meer informatie hierover de reactie onder 2.1.7. De gekozen variant moet verder uitgewerkt worden naar wat technisch mogelijk is. Daarbij moet aangesloten worden op de verdere uitwerking van de weg en watergang. Het realiseren van de groenstrook is mogelijk binnen de bestemming Verkeer. Om extra te borgen dat de groenstrook tussen de woonwijk en de weg wordt gerealiseerd, wordt de groenstrook bestemd als Groen. De borging van de landschappelijke inpassing is dan voldoende nu de gemeente de realisatie zelf juridisch en feitelijk in haar macht heeft.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
g.	Uit de ecologische quickscan blijkt dat nader onderzoek gedaan moet worden naar de platte schijfhoren, en dat mogelijk een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is. Zonder het nader onderzoek is onvoldoende duidelijk of het bestemmingsplan uitvoerbaar is.	Inmiddels is onderzoek gedaan (Soortgericht onderzoek Platte schijfhoren in Hazerswoude, Staring Advies, 26 augustus 2022). Daaruit blijkt dat in diverse delen van watergangen binnen het plangebied eDNA van de platte schijfhoren is aangetroffen. Indien hier ingrepen worden gedaan, moet voordat een vergunning voor de ingrepen kan worden verleend een ontheffing van de Wet natuurbescherming worden verkregen. Voor de uitvoering zullen wij het onderzoek (uit 2022) nog actualiseren en zonodig ontheffing vragen. De toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast. Het onderzoek is als bijlage 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

h.	In de toelichting is met betrekking tot cultuurhistorie aangegeven dat door de ingreep in deelgebied 1 een groot deel van de in het gebied aanwezige percelering verloren gaat, de overgebleven percelering wordt doorsneden en het gebied zijn historisch kenmerkende uitstraling verliest. De raad heeft dit onvoldoende meegewogen.	De beschreven inbreuk op de cultuurhistorische waarden blijkt inderdaad uit de achtergrondrapporten bij het PIP en MER met betrekking tot landschap en cultuurhistorie. Afweging is geweest dat er onvermijdelijk landschappelijke cultuurhistorische waarden verloren gaan. Daarbij is gezocht naar een zo beperkt mogelijk impact. Voorzover het de ingreep in deelgebied 1 betreft wordt de oorspronkelijke kavelstructuur volledig gevolgd en blijft deze daarmee intact.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
i.	Veel onderzoeken die ten grondslag liggen aan het ontwerpbestemmingsplan , liggen ook ten grondslag aan het provinciaal inpassingsplan. De op het provinciaal inpassingsplan ingediende zienswijze (als bijlage bijgevoegd) kan hier daarom als herhaald en ingelast worden beschouwd.	Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar de Nota van beantwoording Inpassingsplan N207 Zuid en MER, opgenomen in bijlage 28 bij de toelichting van het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp. Het betreft de zienswijzen en beantwoording bij indiener 86.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

40.	2961238		
a.	Impact op leefgenot kan worden opgelost door tuin te vergroten met minimaal 20m en een waterplas van 10m zodat er een bufferzone ontstaat tussen huis en rondweg. Verzoekt om geluidsmeting m.b.t. de impact en in het onderzoek meenemen of er nog sprake is van een goed leef- en woonklimaat (vgl CLO:NL:RVS:2018:1967)	Zie over het verlengen van tuinen de reactie onder 2.1.7. Voor het ontwerpbestemmingsplan zijn o.a. een geluidonderzoek gedaan (bijlage 5) en een onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 6). In de onderzoeken is gekeken naar de gevolgen van de weg voor de geluidbelasting op de gevel en luchtkwaliteit bij de woningen. Inmiddels zijn de rapporten geactualiseerd. In de actualisatie van het akoestisch onderzoek ("Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp" d.d. 28 augustus 2025 (referentie 2025-00004952) is een check uitgevoerd bij alle grondgebonden woningen of een geluidsluwe gevel en buitenruimte aanwezig is. Uit figuur 11 van de rapportage blijkt dat alle grondgebonden woningen beschikken over een geluidsluwe gevel met buitenruimte. Er is sprake van een geluidsluwe gevel wanneer de totale geluidsbelasting van alle wegen samen lager of gelijk is aan 48 dB. Deze toets is in overeenstemming met het hogere waarden beleid van de gemeente Alphen aan den Rijn.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van een bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan.
b.	Aanleg van rondweg is in strijd met de provinciale verordening. De groene bufferzone wordt verstoord en dit heeft mogelijk consequenties tot inbreuk tot onze privacy.	Zie hiervoor de reactie onder 2.1.8.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

c.	Vergunningsvrije bouwwerken zijn niet toegestaan in de tuinen, maar bestemming groen en verkeer laten wel bouwwerken toe. Deze bouwwerken tasten toch ook de openheid aan.	Openheid hoeft niet te betekenen dat er geheel geen bebouwing is toegestaan. Ook voor de tuinen zijn beperkte bouw mogelijkheden opgenomen. In verband met behoud van het open karakter zijn we zoveel mogelijk terughoudend bij het oprichten van bouwwerken. We richten alleen de voor het verkeer hoogstnoodzakelijke bouwwerken op als lichtmasten, verkeersborden, straatmeubilair. Veel infrastructurele/openbare bouwwerken zijn vergunningvrij (ook volgens het Bbl), maar daarvoor geldt dat de gemeente in de hand heeft wat wordt opgericht. Wel wordt voor de zone 'specifieke vorm van groen – dorpsrand' de mogelijkheid voor het oprichten van speel- en ontmoetingsvoorzieningen in de regels nader beperkt.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d.	Eén ontsluiting van Weidelanden is onvoldoende: alternatief is om een uitgang te maken via Zilverschoon en Jan van Eycklaan.	Zie reactie onder 2.1.18.	De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.
41.	2961249		
	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22.	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.
42.	2961249		
	Dit betreft eenzelfde zienswijze als bedoeld onder 2.1.22.	De zienswijze is beantwoord onder 2.1.22.	Zie de beantwoording onder 2.1.22.

Bijlage 27 Notitie Goudappel Beantwoording zienswijzen ZW W

Opdrachtgever	Gemeente Alphen aan den Rijn
Datum	22 september 2025
Kenmerk	021291.N03.03
Status	Concept

Beantwoording zienswijzen n.a.v. Zuidwestelijke Wijkontsluitingsweg – Hazerswoude-Dorp

(Deze notitie is een actualisatie van de notitie 011349 van 24 oktober 2022)

1. Aanleiding

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft voor de beantwoording op de zienswijze voor de BP zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (ZWW) aan Goudappel gevraagd om een aantal van de vragen in een aparte memo te beantwoorden. Het betreft de volgende punten:

1. *Verkeersveiligheid ter hoogte van de garage Breitnerlaan 26 bij het aantal te verwachten mvt en hieraan gekoppeld de breedte van de weg 4.80 ipv 5.80. Wanneer kies je waarvoor?*
2. *Verkeersveiligheid op de schoolroute door de veranderende verkeersstromen. Het gaat dan over de Breitnerlaan – F. Bolstraat – F. Halsstraat – fietstunneltje en dezelfde route naar de Vincent van Goghstraat naar de st. Michaelschool*

Bij de beantwoording van de eerste vraag spitsen wij het antwoordt op in twee deelvragen, de gekozen rijbaanbreedte (a) en de veiligheid thv. huisnummer 26 (b).

1a. Keuze rijbaan nieuwe ontsluitingsweg nabij Breitnerlaan

Bij het bepalen van een type weg en de daaruit vloeiende maatvoering kijkt men naar de samenhang van locatie, functie van de weg, de soort weggebruikers en de hoeveelheid weggebruikers en het gedrag (snelheid). Bij de nieuwe wijkontsluiting aan de zuidkant van Hazerswoude-Dorp is met behulp van een verkeersmodel (bij benadering) de hoeveelheid verkeer berekend. Op basis van de hoeveelheid huizen in een gebied en ligging ten opzichte van hoofdwegen is te bepalen hoeveel verkeer op welk stuk weg zal gaan rijden.



Figuur 1: Verkeersprognose (mvt/werkdagetaal) RVMH 4.1 voor 2040, scenario Hoog, inclusief correcties

Uit het verkeersmodel komt een te verwachten intensiteit van 1.600 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal, twee richtingen). Dit is een verkeersintensiteit die past bij een rustige woonstraat (dit is ongeveer de hoeveelheid verkeer wat nu ook op de Breitnerlaan rijdt). Een dergelijke rustige woonstraat valt in de verkeerskundige categorie "erftoegangswegen binnen de bebouwde kom" (ETW Bibeko), waarbij een maximum snelheid geldt van 30 km/u.

Wanneer we naar de ligging in het netwerk kijken is een grote hoeveelheid fietsers niet te verwachten. Er is geen (middelbare)school of groot bedrijf op- of nabij deze route aanwezig wat een aparte fietsvoorziening kan vragen. Gemengd verkeer (fietsers op de weg) is dus mogelijk.

Een andere soort weggebruiker die bepalend kan zijn voor de wegbreedte zijn grote voertuigen zoals vrachtwagens en/of landbouwverkeer. In een woonwijk zal altijd (incidenteel) vrachtverkeer aanwezig zijn zoals een vuilniswagen, verhuishwagen en brandweervoertuigen. Aangrenzend aan dit wegvak zit maar één landbouwperceel, grote hoeveelheden landbouwverkeer is hier niet te verwachten. Omdat het hier gaat over incidenteel verkeer gaat, hoeft de weg een passage niet te faciliteren met een gegarandeerde rijnsnelheid, maar is het voldoende als de doorgang fysiek mogelijk is, wellicht met aangepaste snelheid.

Wanneer alle factoren bij elkaar worden opgeteld kan het deel van de nieuwe ontsluitingsweg nabij de Breitnerlaan worden uitgevoerd als minimale erftoegangsweg. De ETW's kennen in Nederland twee breedtes 4,80m en 5,80m. Deze maten zijn bepaald op basis van de hoeveelheid verkeer dat elkaar ontmoet en de fysieke ruimte die daarbij nodig is zonder dat er twijfel ontstaat of er voldoende ruimte is. Tot 2500 mvt/etm, met incidenteel vrachtverkeer, volstaat een wegbreedte van 4,80m.

1b. Veiligheid thv huisnummer 26

In de huidige situatie grenst de garage van Breitnerlaan 26 direct aan op de rijbaan van de openbare weg. De Hobbemastraat is een rustige woonstraat met weinig verkeer. In het voorliggende ontwerp sluit de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg aan op de Breitnerlaan ter hoogte van huisnummer 26. Hierdoor zal er meer verkeer langs de woning komen. Met behulp van het verkeersmodel is berekend dat in de nieuwe situatie hier ongeveer 1.600 mvt per etmaal komen te rijden. Bij deze aantallen spreken we nog steeds van een rustige woonstraat (zie ook vorig hoofdstuk). Door het toevoegen van een trottoir aan de westzijde van de rijbaan vergroot de afstand tussen de rijbaan en de garage. Hiermee is er voldoende ruimte om veilig de garage uit te rijden en naderende weggebruikers waar te nemen en voorrang te geven.



Figuur 2: luchtfoto van de huidige situatie, met in de rode cirkel de locatie van de garage aan Breitnerlaan 26

2. Verkeersveiligheid op de schoolroute

Door de aanpassingen op het kruispunt N209 – Dorpsstraat en het toevoegen van de ZWW gaan de verkeersstromen in de hoek tussen de Dorpsstraat-west en N209 (zuid) veranderen. De totale hoeveelheid verkeer in dit gebied in het woongebied van Hazerswoude-Dorp zuidwest blijft vrijwel gelijk.

De routes die automobilisten rijden gaat wel veranderen. In de huidige situatie gaat het grootste deel van het verkeer in de ochtendspits richting de Dorpsstraat. In de avondspits komt al het verkeer vanaf de Dorpsstraat de woonstraten in. Met het toevoegen van de zuidelijke ontsluitingsweg 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 Dorpsstraat afnemen en zuidelijker in de wijk mogelijk iets toenemen. Wij gaan er dan ook vanuit 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 de verkeersveiligheid afneemt.

In de oorspronkelijke studie (Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp, 011349.R1.09 van april 2022) 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 straat. Dit betreft aansluitingsvarianten van de ZWW op de bestaande structuur in Hazerswoude-Dorp zuidwest.

De toelaatbare intensiteit van de bestaand woonstraten 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 auto verkeer blijft op de genoemde straten aldoor onder de 1000 mvt/etm, zie notitie 'Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025' (Goudappel 021291.N2.02, dd 25 augustus 2025).

Conclusie is dat voor de centrale fietsroutes door Hazerswoude-Dorp zuidwest zeker geen afname van de verkeersveiligheid wordt verwacht.

Bijlage 28 Nota van beantwoordeings zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER



Ruimte. Mensen. Toekomst.

Nota van beantwoording zienswijzen
Inpassingsplan N207 Zuid en MER
Definitief

colofon

projectnaam
Nota van beantwoording zienswijzen

datum
28 november 2025

projectnummer
P01260

opdrachtgever
Provincie Zuid-Holland

Movares | BRO Adviseurs B.V.
projectleider
MvDn

projectteam
JvdA, HVI

bron kapt
Movares | BRO Adviseurs B.V.

review
MvDn

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

movares  smart
urban
engineering



Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	5
2. BEHANDELING ZIENSWIJZEN N207 ZUID en MER	17
2.1 Zienswijzen Project N207 Zuid (geheel)	17
Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid	18
Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid	36
Thema 3: Ruimtelijk beleid Project N207 Zuid	53
Thema 4: MER en enkele onderzoeken (stikstof, geluid, water, bodem, aardkundige waarden) Project N207 Zuid	56
Thema 5: Rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019 (bijlage V bij MER, deel A)	61
Thema 6: Achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer' (bijlage 4 bij het inpassingsplan)	67
Thema 7: Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï (bijlage 5 bij het PIP)	73
Thema 8: Rapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209- Dorpsstraat (bijlage 27 bij het PIP)	79
Thema 9: Natuur Project N207 Zuid	82
Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid	84
Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid	95
Thema 12: Planschade en nadeelcompensatie Project N207 Zuid	109
Thema 13: Eigendom Project N207 Zuid	113
2.2 Zienswijzen Hazerswoude-Dorp	115
Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp	115
Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp	131
Thema 16: Landschappelijke inpassing Hazerswoude-Dorp	144
Thema 17: Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, trillingen, lichthinder in Hazerswoude-Dorp	146

Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp	150
2.3 Zienswijzen (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan	163
Thema 19: Voorkeursvariant Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan	164
Thema 20: Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan	167
Thema 21: Landschappelijke inpassing Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan	175
Thema 22: Ecologische verbindingszone / Natuur Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan	177
Thema 23: Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid en externe veiligheid	185
Thema 24: Landbouw Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan	187
Thema 25: Bentwoud	192
Thema 26: Water Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan	198
 3. OVERZICHT WIJZIGINGEN	 200
3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	200
3.2 Ambtshalve wijzigingen	201
 BIJLAGEN	
Bijlage 1: Begrippen en afkortingenlijst	
Bijlage 2: Het verkeersmodel en Burgemeester Warnaarke Hazerswoude-Dorp	

1. INLEIDING

Algemeen

Van 31 mei 2022 tot en met 12 juli 2022 heeft het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N207 Zuid ter inzage gelegen. Iedereen kon in deze termijn reageren door een zienswijze in te dienen. Op het Ontwerp PIP N207 Zuid zijn binnen de zienswijzentermijn 688 zienswijzen binnengekomen. In deze zogeheten 'Nota van beantwoording zienswijzen' zijn deze zienswijzen samengevat en van een antwoord voorzien.

Zienswijzen zijn anoniem gemaakt

Alle zienswijzen zijn anoniem opgenomen in dit document. Volgens de *Wet Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)* is het verboden de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. Daarom staan er geen namen van personen in dit document. De namen van verenigingen of stichtingen die een zienswijze hebben ingediend zijn blijven staan, omdat dit wettelijk ook mag.

In dit document spreken we over 'de indiener' van de zienswijze. Soms is de indiener een gemachtigde, die namens één of meerdere cliënten een zienswijze heeft ingediend. Ook als er meerdere indieners zijn, wordt in het algemeen gesproken over de 'indiener'.

Elke zienswijze een uniek nummer of kenmerk

De ontvangen zienswijzen zijn geregistreerd. Elke indiener heeft een uniek nummer of kenmerk gekregen. Heeft u een zienswijze ingediend, dan bent u per e-mail of post geïnformeerd over welk nummer of kenmerk uw zienswijze heeft. Het antwoord op uw zienswijze kunt u als volgt terugvinden in dit document:

- De antwoorden op de zienswijzen staan in tabellen (zie kopje *Leeswijzer*).
- In de tweede kolom van de tabel staan de nummers of kenmerken van alle indieners, dus ook die van u.
- Als u één zienswijze met meerdere inhoudelijke punten heeft ingediend komt uw nummer of kenmerk terug bij de verschillende onderwerpen (thema's).

Uitzonderingen op het bovenstaande zijn:

- **Zienswijze Dorpsoverleg Hazerswoude-Dorp – kenmerk AA:** Zienswijze met kenmerk AA betreft de zienswijze van Dorpsoverleg Hazerswoude-Dorp. Er zijn vele indieners die zich aansluiten bij deze zienswijze. Al deze indieners kunnen bij kenmerk AA de antwoorden zien op hun zienswijze. Heeft u een inhoudelijke aanvullende opmerking (zienswijze) geplaatst bij deze standaard zienswijze van het Dorpsoverleg Hazerswoude-Dorp? Dan heeft u per e-mail of post een eigen uniek nummer ontvangen.

- **Stichting het Kan Anders / Molenberaad – nummer 86:** De zienswijze van de Stichting het Kan Anders / Molenberaad is aangeduid met nummer 86. Indieners die zich aansluiten bij deze zienswijze kunnen de beantwoording vinden onder nummer 86.

Zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N207 Zuid maar inhoudelijk betrekking hebben op het Bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' worden behandeld in de Nota van Beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp'.

Leeswijzer Nota van Beantwoording

In deze Nota van Beantwoording zienswijzen zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van een antwoord voorzien. De zienswijzen hebben we ingedeeld naar thema (zie ook kopje 'Thema's'). Dat is gedaan, omdat het aantal inhoudelijke punten in de zienswijzen groot is. Daarbij zijn er veel zienswijzen die inhoudelijk overeenkomen. In dat geval zijn deze zoveel mogelijk gelijk beantwoord en staan er meerdere nummers bij de zienswijze.

Aan het begin van de meeste thema's is een algemene inleiding opgenomen. Met deze inleiding worden delen van zienswijzen al beantwoord. De antwoorden op de zienswijzen staan vervolgens in een tabel die bestaat uit vier kolommen:

1. **Nummer zienswijze:** de eerste kolom geeft het nummer aan van elk inhoudelijk punt uit de zienswijzen. Dat nummer bestaat uit een cijfer en een letter. Het cijfer is gekoppeld aan het thema. De letter staat voor elk inhoudelijk punt. Dit maakt het eenvoudig om te zoeken en verwijzen naar een specifiek inhoudelijk punt.
2. **Nummer of kenmerk indiener:** in de tweede kolom zijn de nummers of kenmerken van de indieners opgenomen die over dit inhoudelijke punt een zienswijze hebben ingediend.
3. **Onderdeel:** in de derde kolom staat (meestal) allereerst de algemene inleiding en vervolgens of het een zienswijze is of een antwoord.
4. **Onderwerp:** in de vierde kolom is de zienswijzen samengevat en van een antwoord voorzien.

We gebruiken meerdere afkortingen en begrippen. In bijlage 1 is een lijst toegevoegd, waarin alle afkortingen staan uitgeschreven en begrippen hebben toegeelicht.

Thema's zienswijzen

De thema's die in de zienswijzen aan de orde komen zijn:

	Project N207 Zuid (geheel)	Nummer of kenmerk
1.	Nut en noodzaak	1, 22, 23, 32, 35, 40, 84, 85, 86, 134, 154, 169, 170, 177, 23a, B182, B183, B69, B70, B74, B75, B93, B96
2.	Alternatieven	4, 21, 22, 30, 31, 32, 36, 39, 41, 42, 63, 79, 81, 84, 85, 86, 101, 102, 135, 154, 162, 164, 168, 169, 170, 173, 177, 178, 180, 57a, AA, B104, B105, B157, B163, B182, B183, B2, B24, B28, B3, B47, B62, B65, B66, B68, B69, B70, B74, B90, B92, B93, D76, D87
3.	Ruimtelijk beleid	37, 84, 85, 86, 134
4.	MER en enkele onderzoeken (stikstof, geluid, water, bodem, aardkundige waarden)	B47, D70, B69, B74, D76, B93, 154, 169, 170, 178
5.	Rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' (bijlage V bij MER, deel A)	D76, 84, 85, 86, 134, 157
6.	Achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer' (bijlage 4 bij het inpassingsplan)	B21, 38, 84, 85, 86
7.	Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï' (bijlage 5 bij het PIP)	B21, 38, B56, 84, 85, 86, 157, 178
8.	Rapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209- Dorpsstraat' (bijlage 27 bij het PIP)	84, 85, 86
9.	Natuur	B53, 84, 85, 86
10	Wijze van bestemmen	B70, B74, B93, B182, B183, 84, 85, 86, B72, 32, 153, 169, 170, B50, B51, B69, D90
11	Gevolgte procedure	1, 4, 13, 32, 35, 38, 39, 40, 84, 85, 86, 96, 134, 154, 159, 160, 161, 163, 165, 169, 170, 173, 177, B21, B16, B17, B182, B183, B19, B25, B47, B52, B55, B63, B64, B69, B70, B74, B80, B89, B91, B93, B98, B99, D76

	Project N207 Zuid (geheel)	Nummer of kenmerk
12	Planschade en nadeelcompensatie	1, 84, 85, 96, 153, 161, B63, B89, B55, 151, 152
13	Eigendom	151, 38, B21, B53

	Hazerswoude-Dorp	Nummer of kenmerk
14	Voorkeursvariant	1, 3, 4, 19, 22, 28, 30, 39, 42, 83, 130, 138, 139, 140, 152, 154, 169, 170, 173, 177, 178, 180, 181, 185, B50, B51, B138, B139, B140, B141, B142, B143, B146, B148, B150, B152, B154, B157, B167, B171, B173, B182, B183, B20, B42, B49, B60, B69, B70, B74, B79, B93, C163, D77, D86
15	Verkeer en veiligheid	1, 3, 4, 8, 22, 30, 31, 32, 35, 36, 40, 41, 42, 63, 84, 85, 86, 101, 154, 168, 173, 175, 177, 178, 180, 181, 57A, AA, B14, B145, B147, B149, B166, B168, B7, B172, B178, B18, B24, B47, B56, B60, B62, B79, C162, D70
16	Landschappelijke inpassing	11, 20, 23, 32, 134, 165, 169, 170, 23a, B69, B70, B74, B93
17	Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid en lichthinder	AA, 6, 31, 41, 42, 162, 173, 177, 178, 180, 181, 106, B7, B50, B51, B56, B60
18	Parkeerterrein nabij de Albert Heijn, bushalte en tankstation	3, 22, 30, 31, 34, 38, 41, 59, 135, 152, 162, 164, 168, 173, 175, 177, 178, 180, 181, AA, B166, B21, B22, B52, B7, B144, D73, D91

	(Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan	Nummer of kenmerk
19	Voorkeursvariant	2, 5, 12, 85, B81, 153, 165
20	Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid	23, 32, 33, 84, 85, 136, 153, 157, 159, 163, 165, 172, 23a B53, B55, B64, B90, B91, B96, B98, B99, D76
21	Landschappelijke inpassing	11, 23, 23a, 32, 169, 170, B69, B70, B74, B93, 20, 134, 165
22	Ecologische verbindingszone / Natuur	153, 157, 159, 160, 163, 165, 167, 172, 179, B53, B55, B64, B75, B85, B91, B98, B99
23	Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid en externe veiligheid	1, 18, 22, 23, 32, 35, 84, 96, 157, 161, 165, 167, 23a, B63, B89
24	Landbouw	84, 85, 96, 153, 161, B63, B89, B12, B55
25	Bentwoud	5, 18, 23, 32, 35, 40, 84, 159, 163, 169, 170, 23a, B64, B69, B70, B74, B75, B85, B90, B91, B93, B96, B98, B99
26	Water	84, 85, 86, B13

Indiener	Vindt antwoorden in
1	1l, 1p, 11n, 12a, 14i, 14j, 14q, 15c, 23c
2	19a
3	14g, 14h, 15b, 15j, 15k, 18a, 18f
4	2f, 11g, 14a, 14m, 14s, 15e, 15f, 15q
5	19c
6	17j
8	15f, 15i
11	21a
12	19a

Indiener	Vindt antwoorden in
13	11a, 11b
18	23a, 25a, 25k, 25m
19	14k, 14l
20	21c
21	2p
22	1l, 1p, 2p, 14i, 15c, 15f, 15g, 15i, 18a, 18f, 18h, 23c
23	1r, 20a, 21b, 23a, 25f, 25k, 25n
23a	1r, 20a, 21b, 23a, 25f, 25k, 25n
28	14b
30	2t, 14b, 15b, 15n, 18c
31	2m, 2q, 15a, 15b, 15h, 15i, 15j, 15k, 17a, 18a, 18c
32	1a, 1b, 1m, 2l, 2ad, 10k, 11c, 11d, 11k, 15j, 20b, 21b, 23a, 25n
33	20c, 20d, 20e, 20f
34	18j
35	1s, 11e, 15f, 23b, 25c, 25d, 25k
36	2m, 2r, 2s, 15l
37	3d, 17h
38	6f, 7a, 7b, 7c, 7d, 7e, 11v, 13b, 18a, 18b, 18f, 18g, 18i, 18l, 18m, 18o
39	2ag, 2ah, 14ad
40	1k, 11m, 15a, 15o, 25f
41	2m, 2q, 15a, 15b, 15h, 15i, 15j, 15k, 17a, 18a, 18c
42	2p, 14g, 15r, 17e
57a	2m, 2r, 2s, 15l
59	18k
63	2g, 15b, 15d, 15q, 15s, 15t, 15u
79	2u
83	14t, 16b, 16c, 16d

Indiener	Vindt antwoorden in
84	1g, 1h, 1i, 1j, 2a, 2b, 2c, 2d, 2j, 3b, 3c, 3d, 3e, 3f, 3g, 4a, 4b, 4c, 4d, 4e, 4f, 4h, 4j, 4k, 4l, 5b, 5c, 5d, 5e, 5f, 5g, 5h, 5i, 5j, 5k, 5m, 5n, 6a, 6b, 6c, 6d, 6e, 7d, 7e, 8a, 8b, 9a, 9b, 10d, 10e, 10f, 10g, 10h, 10i, 11k, 11l, 11p, 11u, 12b, 15z, 15aa, 15ab, 20g, 22l, 23h, 24c, 24g, 25o, 26a, 26b
85	1g, 1h, 1i, 1j, 2a, 2b, 2c, 2d, 2j, 3b, 3c, 3d, 3e, 3f, 3g, 4a, 4b, 4c, 4d, 4e, 4f, 4h, 4j, 4k, 4l, 5b, 5c, 5d, 5e, 5f, 5g, 5h, 5i, 5j, 5k, 5m, 5n, 6a, 6b, 6c, 6d, 6e, 7d, 7e, 8a, 8b, 9a, 9b, 10d, 10e, 10f, 10g, 10h, 10i, 11k, 11l, 11p, 11u, 12b, 15z, 15aa, 15ab, 19d, 20g, 24h, 24i, 26a, 26b
86	1g, 1h, 1i, 1j, 2a, 2b, 2c, 2d, 2j, 3b, 3c, 3d, 3e, 3f, 3g, 4a, 4b, 4c, 4d, 4e, 4f, 4h, 4j, 4k, 4l, 5b, 5c, 5d, 5e, 5f, 5g, 5h, 5i, 5j, 5k, 5m, 5n, 6a, 6b, 6c, 6d, 6e, 7d, 7e, 8a, 8b, 9a, 9b, 10d, 10e, 10f, 10g, 10h, 10i, 11k, 11l, 11p, 11u, 15z, 15aa, 15ab, 26a, 26b
96	11h, 12b, 23c, 23d, 24a
101	2m, 2r, 2s, 15l
102	2e
106	17c
130	14e
134	1c, 3a, 5a, 10a, 10b, 11i, 11qq, 21d
135	2m, 2n, 2r, 2s, 2v, 2w, 18c
136	20h
138	14a, 14g
139	14c
140	14d
151	12d, 13a
152	12e, 14a, 18a, 18c, 18e
153	10o, 10p, 12f, 19e, 20s, 22o, 24j
154	1a, 1b, 1n, 2h, 2o, 2ad, 4i, 10c, 10k, 11c, 11k, 11r, 14b, 14u, 15b, 15ad, 17b, 21b, 25n
157	5l, 7j, 7k, 20i, 22a, 22b, 23e
159	11q, 20l, 20m, 22a, 22b, 22c, 22e, 22f, 25e, 25f, 25g, 25h, 25l
160	11t, 22n
161	11h, 12b, 23c, 23d, 24a, 24b
162	2m, 17a, 18a, 18c

Indiener	Vindt antwoorden in
163	11q, 20l, 22c, 25e, 25f, 25h, 25l
164	2m, 18a, 18c
165	11j, 19b, 20j, 21e, 22g, 22h, 23g
167	22i, 23f
168	2x, 2z, 15b, 18a
169	1a, 1b, 1n, 2h, 2l, 2o, 2ad, 4i, 10c, 10k, 11c, 11k, 11r, 14b, 17b, 21b, 25n
170	1a, 1b, 1n, 2h, 2l, 2o, 2ad, 4i, 10c, 10k, 11c, 11k, 11r, 14b, 17b, 21b, 25n
172	20k, 22j
173	2q, 2aa, 10c, 11qq, 14g, 15a, 15b, 15q, 17a, 17b, 18a, 18c, 18d
175	15a, 15i, 16a, 18a, 18e, 18f
177	1n, 2q, 11r, 14m, 15a, 15b, 15i, 15q, 17a, 18a, 18c
178	2q, 4m, 7g, 7h, 14b, 15a, 15b, 15h, 15i, 15j, 15k, 15l, 15q, 17a, 18a, 18b, 18c
179	22k
180	2q, 14g, 15a, 15b, 15i, 15j, 15k, 15l, 17a, 17b, 18a, 18e
181	2q, 14g, 15a, 15b, 15i, 15j, 15k, 15l, 17a, 17b, 18a, 18e
185	14b
AA	2m, 2q, 15a, 15b, 15h, 15i, 15j, 15k, 15l, 17a, 18a, 18c, 18f
B104	2f
B105	2f
B12	24c, 24d, 24e
B13	26c
B138	14m
B139	14m
B140	14m
B141	14m
B142	14m
B143	14m
B144	18d

Indiener	Vindt antwoorden in
B145	15g, 15v
B146	14b
B147	15v
B148	14g
B149	15w
B150	14c
B152	14m
B154	14m
B157	2f, 14c
B16	11a
B163	2f
B166	15v, 18h
B167	14n
B168	15x
B17	11a
B171	14c
B172	15v
B173	14o
B178	15f
B18	15m
B182	1a, 1b, 1n, 2h, 2o, 2ad, 4i, 10c, 10k, 11c, 11k, 11r, 14b, 17b, 21b, 25n
B183	1a, 1b, 1n, 2h, 2o, 2ad, 4i, 10c, 10k, 11c, 11k, 11r, 14b, 17b, 21b, 25n
B19	11a
B2	2x
B20	14b
B21	6f, 7a, 7b, 7c, 7d, 7e, 11v, 13b, 18a, 18b, 18f, 18g, 18i, 18l, 18m, 18o
B22	18a, 18f, 18i
B24	2m, 15a, 15l

Indiener	Vindt antwoorden in
B25	11a
B28	2m
B3	2p
B42	14f
B47	2ab, 4g, 11k, 11o, 15l
B49	14m
B50	1t, 10n, 14v, 14w, 14x, 14y, 14z, 14aa, 14ab, 14ac, 17g
B51	1t, 10n, 14v, 14w, 14x, 14y, 14z, 14aa, 14ab, 14ac, 17g
B52	11f, 18c
B53	9c, 13c, 20q, 22d
B55	11w, 12c, 20g, 22l, 24f
B56	7f, 7i, 15l, 15y, 17f
B60	14c, 14r, 15g, 17d
B62	2ac, 15j, 15s
B63	11h, 12b, 23c, 23d, 24a
B64	11s, 20l, 22c, 22m, 25e, 25f, 25h
B65	2m, 2y
B66	2m, 2r
B68	2af, 15ac, 16d,
B69	1a, 1b, 1n, 2h, 2l, 2o, 2ad, 4i, 10c, 10k, 11c, 11k, 11r, 14b, 21b, 25n
B7	15ae, 17i, 18q
B70	1a, 1b, 1n, 2h, 2l, 2o, 2ad, 4i, 10c, 10k, 11c, 11k, 11r, 14b, 17b, 21b, 25n
B72	10j
B74	1a, 1b, 1n, 2h, 2l, 2o, 2ad, 4i, 10c, 10k, 11c, 11k, 11r, 14b, 17b, 21b, 25n
B75	1d, 1e, 1f, 1q, 22c, 25e, 25f, 25h, 25i, 25k
B79	14b, 15p, 15q
B80	11a
B81	19a

Indiener	Vindt antwoorden in
B85	22c, 25e, 25f, 25h
B89	11h, 12b, 23c, 23d, 24a, 24b
B90	2i, 2k, 20n, 25a, 25b
B91	11q, 11s, 20l, 22c, 25e, 25f, 25h, 25l
B92	2q, 2r
B93	1a, 1b, 1n, 2h, 2l, 2o, 2ad, 4i, 10c, 10k, 11c, 11k, 11r, 14b, 17b, 21b, 25n
B96	1o, 20o, 20p, 25j
B98	11q, 20l, 22c, 25e, 25f, 25h, 25l
B99	11q, 20l, 22c, 25e, 25f, 25h, 25l
C162	15g, 15v
C163	14c
D70	15g
D73	18n
D76	2ae, 4a, 5a, 5b, 5e, 11p, 20r
D77	14ae
D86	14af
D90	10l, 10m
D91	18p

Wijzigingen van het Ontwerp PIP 207 Zuid

Aan het einde van elk thema staat een conclusie. Hierin wordt aangegeven of de zienswijzen leiden tot een wijziging van het Ontwerp PIP 207 Zuid.

In hoofdstuk 3 zijn alle wijzigingen ten opzichte van het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid op een rij gezet vanwege de ingediende zienswijzen (paragraaf 3.1). Hier staan ook de wijzigingen die losstaan van de zienswijzen; de zogenaamde ambtshalve opmerkingen (paragraaf 3.2).

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de toelichting, de regels en de verbeelding. De regels en verbeelding zijn juridisch bindend. De wijzigingen daarin zijn nauwkeurig omschreven. De toelichting is niet bindend. De redactionele (niet inhoudelijke) wijzigingen in de toelichting worden niet genoemd. De inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van het Ontwerp PIP N207 Zuid zijn wel (globaal) op een rij gezet.

Vervolg proces PIP N207 Zuid

Deze Nota van Beantwoording is een onderdeel van de besluitvorming van het PIP. De wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen zijn verwerkt in de volgende versie van het PIP inclusief de bijlagen.

Eén van die bijlagen van het PIP is het milieueffectrapport (MER). De Commissie m.e.r. heeft in oktober 2022 een voorlopig toetsingsadvies gegeven over het MER. De Commissie m.e.r. heeft geconstateerd dat de MER een gedegen verkeersberekening en onderzoek naar milieueffecten (behalve stikstof) bevat. Ondanks dat signaleert de Commissie dat essentiële informatie ontbreekt om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de Planstudie N207 Zuid. De Commissie m.e.r. adviseert om eerst de informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en daarna pas een besluit te nemen over de planstudie N207 Zuid. Door dit advies is het 'Aanvullingsrapport MER' opgesteld. Dit rapport is als een bijlage bij het PIP gevoegd. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 5.4 van de toelichting van het PIP.

Het volledige (aangepaste) PIP wordt samen met de Nota van Beantwoording zienswijzen voorgelegd aan Provinciale Staten. Vervolgens stellen Provinciale Staten het definitieve PIP vast in een zogenoemd Vaststellingsbesluit. Gedeputeerde Staten leggen hierna dit Vaststellingsbesluit met bijbehorende stukken ter inzage. Naar verwachting is dit in januari 2026. Vanaf dan is het voor betrokken personen, bedrijven en organisaties (en eenieder die een zienswijze heeft ingediend) mogelijk om in beroep te gaan tegen het Vaststellingsbesluit.

2. BEHANDELING ZIENSWIJZEN N207 ZUID en MER

2.1 Zienswijzen Project N207 Zuid (geheel)

	Project N207 Zuid (geheel)
1.	Nut en noodzaak
2.	Alternatieven
3.	Ruimtelijk beleid
4.	MER en enkele onderzoeken (stikstof, geluid, water, bodem, aardkundige waarden)
5.	Rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019 (bijlage V bij MER, deel A)
6.	Achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer' (bijlage 4 bij het PIP)
7.	Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaai (bijlage 5 bij het PIP)
8.	Rapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209- Dorpsstraat (bijlage 26 bij het PIP)
9.	Natuur
10.	Wijze van bestemmen
11.	Gevolgde procedure
12.	Planschade en nadeelcompensatie
13.	Eigendom

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
		Algemeen	<u>Nut en noodzaak project N207 Zuid</u> De N207 is de langste provinciale weg in Zuid-Holland. Deze weg 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. In het zuidelijke deel van de corridor tussen Alphen aan den Rijn en Waddinxveen, is sprake van een ruimtelijk complex en intensief gebruikt gebied. Er is hier sprake van een structuurprobleem. Zo liggen de woonkernen en bedrijven in Boskoop en Waddinxveen 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. Deze hefbruggen gaan regelmatig open en dat levert regelmatig opstoppen en knelpunten op. Daarnaast groeit de (vracht)verkeersstroom binnen Greenport Boskoop en bestaan er knelpunten op het Noordeinde in Waddinxveen en op de N209 in Hazerswoude-Dorp. De hele situatie heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid, de doorstroming en de leefbaarheid in dit deelgebied. Om het gebied aantrekkelijk en leefbaar te houden, zijn maatregelen aan de verkeersstructuur in het projectgebied N207 Zuid onvermijdelijk. Zonder 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.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			Om te kunnen besluiten welke maatregelen het beste zijn, is uitgebreid onderzoek gedaan en zijn alle belangen afgewogen. Uiteindelijk hebben Gedeputeerde Staten in 2017 het ‘Uitvoeringsbesluit N207 Zuid: Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude-Dorp’ genomen. Voor meer achtergrondinformatie over deze keuze wordt verwezen naar paragraaf 1.3. van het PIP. Dit besluit is gebaseerd op het MER 2015 van Tauw. Op 25 april 2018 hebben Provinciale Staten hier mee ingestemd. Met dit besluit als uitgangspunt heeft Movares voor het PIP het MER 2022 opgesteld. Hierin zijn de doelen, knelpunten en ambities van het MER 2015 Tauw getoetst. Het doel van het project N207 Zuid is om de doorstroming, de bereikbaarheid, de robuustheid van het wegennetwerk en de leefbaarheid in het zuidelijk deel van de corridor N207 te verbeteren. Daarnaast is er een ambitie om natuur en recreatie te versterken. Uit het MER blijkt dat het project N207 Zuid (met voor Hazerswoude-Dorp het maatregelenpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat) een positieve bijdrage levert aan bijna alle doelen die 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 door de realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan dat een nieuwe 80 km/uur ontsluitingsweg wordt. In Hazerswoude-Dorp verbetert de verkeersveiligheid door een nieuwe fietsbrug en een lagere snelheid bij de nieuwe rotondes. Alleen het doel om de verkeersintensiteit op de N209 in Hazerswoude-Dorp te verminderen wordt in verschillende varianten niet bereikt. Er blijft echter sprake van een goede doorstroming op de N209. De geluidbelasting op de omliggende woningen is neutraal; plaatselijke af- en toename van -2 tot +2 dB. Voor meer achtergrondinformatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.3 en 5.2.2 van de toelichting van het PIP en naar paragraaf 10.2 uit het MER (deel A). Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is ook een aanvullingsrapport

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			MER opgesteld. Het advies van de Commissie m.e.r. is als bijlage 29 bij de toelichting van het PIP gevoegd. In het aanvullingsrapport MER wordt onder andere het oplossingsvermogen van het project N207 Zuid nader toegelicht. Dit rapport is als bijlage 30 bij het PIP gevoegd. Met het MER is nut en noodzaak van het project N207 Zuid in voldoende mate aangetoond. Het project N207 Zuid is zeker geen plan uit het verleden dat ongeschikt is voor de toekomst. Hoewel het laatste uitvoeringsbesluit in 2018 werd genomen, tonen het MER en de onderzoeken aan dat het project nog steeds veel van de gewenste doelen bereikt en noodzakelijk is voor het veilig stellen van de bereikbaarheid, de doorstroming en de leefbaarheid in het zuidelijke deel van de corridor tussen Alphen aan den Rijn en Waddinxveen.
1a	32, 169, 170, B69, B70, B74, B93	Zienswijze	De Provincie is al 10 jaar bezig, zonder ooit verkeerskundig de noodzaak te hebben aangetoond. ‘Het Molenberaad’ bepleit de Bodegravenboog als de meest effectieve verbinding van de A20 en N11 en hebben aangetoond (met cijfers en het rekenmodel van provincie) dat daarmee geen doorgaand verkeer het Groene Hart wordt ingetrokken. Provincie en gemeente hebben dit nooit weerlegd, maar genegeerd.
		Antwoord	Wat betreft nut en noodzaak wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. De noodzaak van het project N207 Zuid is zowel aangetoond in het MER 2015 van Tauw als in het MER dat bij het PIP hoort dat nu voorligt. De Bodengravenboog is een maatregel die mogelijk op de lange termijn kan worden gerealiseerd. Deze maatregel is als onderdeel van Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) meegenomen. De maatregel is door de regio gewenst. De verantwoordelijke overheid (het Rijk) is echter nog niet bereid hierin te investeren. Bovendien geeft de Bodegravenboog geen afdoende oplossing voor de geconstateerde en voorziene verkeersknelpunten. Verder wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
1b	32, 154, 169, 170, B69, B70, B74, B93, B182, B183	Zienswijze	Het is aan provincie/gemeente om de aangedragen alternatieven voor de N209 door externe deskundigen en de lokale bevolking te laten onderzoeken en een ervan op korte termijn te realiseren. Het geld is er, als de aangetoonde knelpunten in Hazerswoude-Dorp en Boskoop prioriteit krijgen boven de aanleg van de N207 Zuid. Deze N207 Zuid lost, aangetoond door de verkeerskundigen van het Molenberaad, niets op voor het knelpunt Boskoop en maakt het knelpunt Hazerswoude-Dorp alleen maar groter. De verkeerskundig aangetoonde noodzaak voor Boskoop of als deel van een samenhangende infrastructuur in het Groene Hart tussen Bodegraven, A12, Zoetermeer/ Den Haag, A4 Den Haag-Leiden en N11 is nooit aangetoond.
		Antwoord	Wat betreft het alternatievenonderzoek wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2. Zie daarnaast ook de antwoorden die zijn gegeven op de zienswijzen 1a en 2h. Het klopt dat naast de autonome verkeersgroei er ook door de aanleg van de (verlengde) Beethovenlaan extra verkeer komt in Hazerswoude-Dorp. De maatregelen in Hazerswoude-Dorp zijn bedoeld om ook dat extra verkeer goed te kunnen verwerken. Binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) zijn alternatieven onderzocht, zoals een aquaduct. Dit zijn echter geen oplossingen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden voor bestaande knelpunten.
1c	134	Zienswijze	De noodzaak tot het uitvoeren van het volledige plan van de N207 Zuid (de weg met bijbehorende maatregelen) wordt aangegeven. Dit heeft namelijk nadrukkelijk onderdeel uitgemaakt van de besluitvorming en betekent ook een verbetering van de groen- en fietspadenstructuur aan de westzijde van Waddinxveen. In de nota vooroverleg is aangegeven hiervoor in de planregels een voorwaardelijke verplichting op te nemen. Deze ontbreekt echter nog. Verzocht wordt deze verplichting alsnog toe te voegen.
		Antwoord	Verwezen wordt naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 10.
1d	B75	Zienswijze	De provincie vertegenwoordigt het 'algemeen belang' / 'belang goede ruimtelijke ordening' en moet dit onderbouwen en waarmaken. Dit kan niet enkel en alleen op basis van (verkeer-)economische belangen zoals die werden gezien in 2012 of daarvoor. Los van de vraag of het PIP wel een goed antwoord geeft op de verkeersproblematiek: dit moet evenwichtig én tevens op grond van ecologische belangen, waaronder het terugdringen van (onnodig) wegverkeer. Een goede en kenbare

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			én evenredige afweging tussen economische vitaliteit en ecologische vitaliteit, geldend in het huidige tijdsgewricht, ontbreekt echter. Nu zijn de belangen van natuur, recreatie en terugdringing van vervuiling (stikstof, CO₂, fijnstof, geluid) ruimschoots onderwogen, mede gezien het feit dat het oorspronkelijke plan al uit 2012 (of eerder) dateert en dus allang heroverwogen had moeten zijn.
		Antwoord	Het project N207 Zuid is onderdeel van een breder programma van maatregelen. Het plan N207 Zuid richt zich vooral op autoverkeer. Daarnaast is er provinciaal beleid dat gericht is op groei van het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en het transport over water. De provincie investeert daar ook in. Denk aan: • Meer treinen op het spoor Alphen aan den Rijn – Gouda • Extra fietsvoorzieningen als onderdeel van het project N207 Zuid • Een treinstation in Hazerswoude-Rijndijk • Subsidie van de provincie voor de aanleg en verbetering van fietsinfrastructuur • Een doorfietsroute Gouda-Bodegraven • Kleinschalig goederenvervoer over water. Maatregelen aan de (auto)verkeersstructuur in het projectgebied N207 Zuid zijn noodzakelijk om het gebied aantrekkelijk en leefbaar te houden. Voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. De effecten van het project N207 Zuid op natuur, recreatie, stikstof, CO₂, fijnstof en geluid zijn beschreven in het MER en in het PIP. Deze effecten zijn meegewogen bij de uiteindelijke keuze van de voorkeursvariant. Op de genoemde gebieden zijn soms positieve en soms negatieve effecten. Onderzocht is of de negatieve effecten door het nemen van maatregelen kunnen worden verlicht of gecompenseerd. De maatregelen die mogelijk en verantwoord zijn, staan in het PIP.
1e	B75	Zienswijze	Een overheid moet haar stellingen (ten dienste van een kennelijk bepaald belang) afdoende bewijzen, daarom stelt indiener de volgende vragen: 1. Welke belangen zijn in de afwegingen betrokken (en welke niet)?

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			2. Waar is de evenwichtige belangenafweging? Dit is slechts een doorzetten van een oud plan. Welke alternatieven zijn serieus en indringend hiertegen afgewogen? 3. Wat was het proces van de belangenafweging in termen van nut, noodzaak en nadelen? 4. Wiens belangen (gemeenten, omwonenden, bedrijven, gebruikers Bentwoud) heeft de provincie afgewogen (behartigd), vanuit wiens perspectief en in welke verhouding? 5. Voor wie wordt de weg eigenlijk gebouwd; wie ervaren de voordelen; wie de nadelen; wie draagt in werkelijkheid de kosten? 6. Hoe is de uitkomst van de belangenafweging evenwichtig en evenredig; d.w.z. voldoet die aan artikel 3:4 Awb; geschiktheid, transparantie, zorgvuldigheid, proportionaliteit. 7. Zijn de nieuwste ABRvS-uitspraken over evenredige afweging (2022) in acht genomen?
		Antwoord	1. Alle belangen die zijn onderzocht, staan in de eerste kolom van tabel 5.3 in de toelichting van het PIP. 2. Hiervoor wordt verwezen naar onderdeel algemeen aan het begin van thema 1 en onderdeel algemeen aan het begin van thema 2. 3. Gekozen is voor het volgen van een MER-procedure. 4. Alle belangen zijn afgewogen. Hiervoor wordt verwezen naar het MER. 5. De weg wordt aangelegd voor het algemeen belang. Het is onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling. Maatregelen aan de verkeersstructuur zijn onvermijdelijk om het gebied aantrekkelijk en leefbaar te houden. Zonder maatregelen raken de wegen meer en meer verstopt. De knelpunten worden gezamenlijk aangepakt. Tegelijkertijd worden de kansen gegrepen op het gebied van ecologie, water en recreatie. Zo ontstaat een win-winsituatie waar bewoners, bedrijven en gebruikers van het gebied van kunnen profiteren. 6. Door het volgen van de MER-procedure. 7. Absoluut.
1f	B75	Zienswijze	De Verlengde Bentwoudlaan is een plan uit het verleden dat totaal ongeschikt is voor de toekomst. Voordelen en nuttige opbrengst wegen niet op tegen de nadelen en de kosten. Indiener dringt nadrukkelijk aan op een werkelijke, zichtbare, evenredige en volledige afweging van alle belangen in het tijdsgewricht van het heden en derhalve op definitieve schrapping van het

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			plan voor de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan. Hierbij wordt verwezen naar recente uitspraken hierover van de ABRvS (ECLI:NL:RVS:2022:285; ECLI:NL:RVS:2022:334 en ECLI:NL:RVS:2022:335). Sinds dit drietal uitspraken van 2 februari 2022 zal de bestuursrechter bij het toetsen van een overheidsbesluit aan het evenredigheidsbeginsel onderscheid maken tussen: 1) de geschiktheid, 2) de noodzakelijkheid 3) en de evenwichtigheid. Als daarvoor aanleiding is, toetst de bestuursrechter (1) of het besluit geschikt is om het doel te bereiken, (2) of het een noodzakelijk besluit is of dat met een minder vergaand besluit kan worden volstaan en (3) of de maatregel in het concrete geval evenwichtig is. Het PIP zal geen van deze toetsen van de bestuursrechter kunnen doorstaan; ook niet met mitigerende maatregelen voor als de provincie de aanleg toch doorzet.
		Antwoord	Volgens de provincie is sprake van een zorgvuldige besluitvorming. Om de doelstellingen te kunnen bereiken, is zowel gekeken naar de noodzaak als naar de geschiktheid van de maatregelen. Vervolgens zijn de relevante effecten in beeld gebracht. Mede op basis daarvan zijn alle belangen zorgvuldig afgewogen. Voor het overige wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en naar het onderdeel algemeen van thema 2.
1g	84, 85, 86	Zienswijze	Uit de resultaten van het onderzoek van Goudappel Coffeng van 13 maart 2019 (bijlage V bij het MER deel A) blijkt dat op de aansluitende wegen van de Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan sprake is van een toename van verkeer. Dit geldt vooral voor de toegangswegen naar Hazerswoude-Dorp: de N209 en de Voorweg. Hieruit blijkt duidelijk dat de ontwerp PIP niet aan de doelstellingen voldoet: het knelpunt voldoet in beide varianten niet aan de belofte dat de situatie ten opzichte van de huidige situatie niet mag verslechteren. Dit wordt ook met zoveel woorden genoemd op pagina 18. Het doel van de weg is een substantiële hoeveelheid verkeer te trekken. Aangenomen mag worden dat hiermee wordt beoogd elders de verkeersdruk te verlagen en de leefbaarheid te vergroten. Het is echter de vraag in hoeverre dit wordt bereikt. Er is slechts op enkele wegen sprake van een afname van verkeersintensiteiten (p. 18 van het rapport). Het is de vraag of dit opweegt tegen de toename van op andere, reeds overbelaste punten.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
		Antwoord	Op sommige wegen in Hazerswoude-Dorp neemt het verkeer toe. Op andere wegen wordt het (een stuk) rustiger. De belofte dat de situatie niet mag verslechteren vergeleken met de huidige situatie, is de provincie niet bekend. Er is een bestuurlijke uitspraak gedaan dat de leefbaarheid in Hazerswoude-Dorp niet mag verslechteren. Deze uitspraak heeft betrekking op de referentiesituatie, dus niet op de huidige situatie. Wel moet rekening gehouden worden met de doelstellingen van het project. Die doelstellingen gaan over het verbeteren van bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid in de kern. Verschillende aspecten spelen daarbij een rol. Enerzijds verbetert bijvoorbeeld de bereikbaarheid van het dorp door de komst van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en de verkorte noord-oostelijke wijkontsluitingsweg. Ook verbetert de verkeersafwikkeling op het kruispunt Dorpsstraat – N209 (zie tabel 5.4 toelichting PIP). Anderzijds zijn er wegen waar het verkeer toeneemt. De toename van het verkeer op de N209 komt voor een deel door autonome groei van het verkeer; de komende jaren neemt de hoeveelheid verkeer hoe dan ook toe. Daarnaast komt de groei door de aanleg van de Bentwoudlaan en de Verlengde Bentwoudlaan. Daarom komen er verkeerskundige maatregelen in Hazerswoude-Dorp. Deze maatregelen zorgen voor een verbeterde doorstroming op de N209 en de Dorpsstraat-West. Datzelfde geldt voor de lokale bereikbaarheid van beide wegen. Wordt het project niet gerealiseerd en al het toekomstige verkeer blijft over het huidige N209 rijden, dan verslechtert de verkeerssituatie en de leefbaarheid in het dorp. De mogelijkheden worden onderzocht om de toename van het verkeer te verminderen op de Dorpsstraat Oost en de Voorweg vanwege het project N207 Zuid. • Uit berekeningen blijkt dat een verkeersremmende maatregel op de Voorweg de hoeveelheid verkeer sterk verminderd. Doorgaand verkeer kiest dan een route over de provinciale wegen. • Maatregelen passen binnen de huidige bestemming en worden dus niet in het PIP opgenomen. • Maatregelen zullen niet eerder worden genomen dan dat in de praktijk ook blijkt dat de drukte onacceptabel is toegenomen (bijvoorbeeld vanwege drukte op kruising N209/Dorpsstraat, vanwege verkeersveiligheid of leefbaarheid). • Wegbeheerders van gemeente en provincie bepalen gezamenlijk welke maatregelen het meest geschikt zijn en wanneer deze worden gerealiseerd.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			Voor meer informatie over de consequenties voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 15 en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 17. Na zorgvuldig afwegen en alles overziend is de provincie van mening dat de doelstellingen van het project voldoende worden bereikt door de voorgestelde maatregelen. Dit ondanks het feit dat op sommige wegen meer verkeer komt.
1h	84, 85, 86	Zienswijze	In paragraaf 5.2 van het onderzoek van Goudappel Coffeng van 13 maart 2019 (bijlage 5 MER deel A) worden de effecten op de oeververbindingen in kaart gebracht. De conclusie is dat er nauwelijks een planeffect optreedt. Ook deze doelstelling van het ontwerp PIP (het oplossen van de knelpunten rond de (hef)bruggen) wordt dus niet bereikt.
		Antwoord	Het effect op de verkeersdruk op de hefbruggen is beperkt. Het project zorgt echter wel voor een alternatief voor het verkeer ten westen van de Gouwe richting A12. Als de (verlengde) Bentwoudlaan is aangelegd, ontstaat voor vrachtverkeer een goede route richting A12 en vermindert de hoeveelheid vrachtverkeer op de Zijde. De Zijde is een gemeentelijke weg. Het besluit om eventuele aanvullende verkeersbeperkende maatregelen op de Zijde te nemen, is aan de gemeente. Omdat er een alternatief ontstaat voor (zwaar) vrachtverkeer, wordt het ook mogelijk om voor de Zijde aanvullende maatregelen te nemen. De mogelijkheid om aanvullende maatregelen te nemen en het effect ervan blijft beperkt. Er wordt op dit moment samen met bewoners en bedrijven gekeken welke aanvullende infrastructurele en gedragsmaatregelen mogelijk zijn om de veiligheid en leefbaarheid op de Zijde te verbeteren. De verwachting is niet dat dit meteen veel effect zal hebben op de routekeuze, wel op de oversteekmogelijkheden en verkeersveiligheid ter plaatse van de Zijde.
1i	84, 85, 86	Zienswijze	Op p. 27 van het Achtergrondrapport Verkeer en Vervoer (Bijlage 4 bij het inpassingsplan) staat dat in de referentiesituatie hoge groei - dus zonder de maatregelen van het ontwerp PIP - op geen van de trajecten de streefwaarde voor een acceptabele reistijd wordt overschreden. Op pagina 28 staat dat in de referentiesituatie hoge groei ook nergens sprake zal zijn van een structureel knooppunt in de doorstroming. In tabel 22 (pag. 31) is de verkeersafwikkeling op de kruispunten in kaart gebracht in de referentiesituatie hoge groei. Er is op verschillende punten sprake van een niet optimale verkeersafwikkeling. Het

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			is echter niet duidelijk met welke situatie precies is vergeleken. Bovendien blijkt dat slechts op twee punten (bij de hefbruggen) sprake is van een onvoldoende situatie. Het is echter onduidelijk hoe tot deze conclusie is gekomen, omdat in de tekst staat dat uit het statische model blijkt dat de varianten zorgen voor een afname op de bruggen. Op pagina 42 staat dat de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan leidt tot extra doorgaand verkeer op de N209 in Hazerswoude-Dorp. Het ontwerp PIP leidt dus tot een verslechtering tot opzichte van de huidige situatie. Dat het ontwerp PIP leidt tot een substantiële toename van het verkeer, is weliswaar het doel van het ontwerp PIP, maar tegelijkertijd mag de leefbaarheid en doorstroming in Hazerswoude-Dorp niet verslechteren. Het ontwerp PIP voorziet ten onrechte niet in maatregelen (bijvoorbeeld een tunnel) om de negatieve effecten van de verkeerstoename op te vangen. In figuur 18 zijn de verkeersintensiteiten op verschillende punten in het studiegebied weergegeven. Daaruit blijkt dat op de N209 ten noorden en ten zuiden van Hazerswoude-Dorp de intensiteiten substantieel toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Op de Voorweg, de Roemer en de N455 ten westen van de Zijde nemen de intensiteiten fors toe ten opzichte van de referentiesituatie. Hieruit volgt dat het ontwerp pip geen nut en noodzaak heeft, althans niet voor de genoemde knelpunten. Op pagina 84 is de eindconclusie weergegeven: Van de zeven criteria binnen het thema bereikbaarheid en verkeersafwikkeling hebben zes criteria een neutraal of licht positief effect. Alle varianten hebben problemen met de verkeersafwikkeling van verschillende kruispunten, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het ontwerp PIP. De scores rondom verkeersveiligheid zijn voor alle varianten neutraal of licht positief. Gelet op de doelstellingen van het ontwerp PIP, kunnen geen van de vier onderzochte varianten de knelpunten wegnemen. Nut en noodzaak zijn dan ook niet aangetoond.
		Antwoord	De indiener van de zienswijze heeft gelijk als het gaat om verliestijden en IC-waarden in de referentiesituatie hoge groei. Daarom zijn beide niet benoemd als knelpunten om op te lossen met het project N207 Zuid.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			In het achtergrondrapport Verkeer en Vervoer (bijlage 4 van het PIP, hoofdstuk 3.1.1) is de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling beoordeeld op verschillende aspecten voor de referentiesituatie; dus de situatie waarbij geen maatregelen worden genomen met het project N207 Zuid. Uit de analyse blijkt onder meer dat de streefwaarde voor een acceptabele reistijd voor de gedefinieerde trajecten nergens wordt overschreden. Daarnaast is er geen sprake van structurele knelpunten in de doorstroming van verkeer op wegvakniveau (delen van een weg tussen kruispunten in). Verder is de verkeersafwikkeling op de kruispunten beschouwd. Hieruit blijkt dat op verschillende kruispunten de verkeersafwikkeling niet optimaal is. Deze beoordeling en de conclusie daarvan gelden voor de referentiesituatie. In deze beoordeling wordt in eerste instantie geen vergelijking gemaakt met een andere situatie. Voor de kruispunten bij de hefbruggen in Waddinxveen en Boskoop is geen berekening van de kruispuntafwikkeling uitgevoerd voor de referentiesituatie. Wel is de conclusie dat de kruispuntafwikkeling in de referentiesituatie onvoldoende is. De verkeersafwikkeling op deze kruispunten is namelijk onvoldoende voor de maatregelvarianten. Verder blijkt uit het statisch verkeersmodel dat er sprake is van een afname van verkeer op deze kruispunten voor de maatregelvarianten. In de referentiesituatie is dus sprake van meer verkeer op deze kruispunten waardoor de verkeersafwikkeling slechter scoort vergeleken met de maatregelvarianten. Zodoende is de conclusie dat de verkeersafwikkeling op deze kruispunten in de referentiesituatie slechter scoren dan de maatregelvarianten. Bovendien is de verkeersafwikkeling in de referentiesituatie ook onvoldoende. Kortom: het voorkeursalternatief in het PIP, levert een verbetering op voor de kruispuntafwikkeling bij de hefbruggen in Waddinxveen en Boskoop. Dit is gebaseerd op het feit dat uit het statische verkeersmodel blijkt dat er minder verkeer op deze kruispunten is in het voorkeursalternatief. Voor een toelichting op het gebruik van het dynamische model wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 6a. Voor meer achtergrondinformatie over het gebruik van het statische en dynamische model wordt verwezen naar het aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			Voor meer informatie over de gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 15 en bij het kopje algemeen aan het begin van het thema 17. Het PIP heeft wel degelijk nut en noodzaak. Ook als gaat om de maatregelen in Hazerswoude-Dorp. Deze maatregelen lossen namelijk andere knelpunten op. Voor meer achtergrondinformatie over hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. Voor het alternatief van een ondertunneling in Hazerswoude-Dorp wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2 Alternatieven.
1j	84, 85, 86	Zienswijze	In tabel 5.1 (p. 13) van het MER- Deel A staan de knelpunten in de huidige situatie beschreven. Knelpunt 2 wordt niet opgelost, aangezien hier slechts 1% vermindering optreedt als gevolg van het ontwerp PIP. Ten aanzien van knelpunt 4 wordt opgemerkt dat ook zonder het ontwerp PIP maatregelen kunnen worden genomen ter verbetering van de doorstroming bij de hefbrug Waddinxveen en Boskoop. Het BBG-onderzoek zal mogelijke maatregelen uitwerken. Knelpunt 5 wordt evenmin verbeterd. In 2025 zal de situatie richting het zuiden verbeteren door de aanleg van de verbinding A13-A16. Het BBG-onderzoek doet nader onderzoek naar de hefbruggen. Het zesde knelpunt wordt evenmin opgelost want het verkeer op de Zijde als de Kerkweg-oost wordt slechts fractioneel minder. Knelpunt 7, de leefbaarheid op de passage in Hazerswoude-Dorp, wordt niet opgelost. Het verkeer neemt toe en de oost-west interactie wordt slechter door het faciliteren van doorgaand verkeer. In en uit Hazerswoude-Dorp komen wordt bemoeilijkt. De maatregelen die het moeilijker maken om te parkeren bij de supermarkt helpen evenmin de leefbaarheid te verbeteren. Knelpunt 8 betreft het Noordeinde. Dit is een van de rustigste provinciale wegen van Zuid-Holland. Door het ontwerp PIP wordt de weg circa 40% rustiger. De weg zou nu een erftoegangsweg zijn maar is het feitelijk niet. De gedachte dat dit daarmee een erftoegangsweg kan worden, is onjuist. De lay-out. het tweezijdig bereden vrij liggende fietspad. de intensiteit en het gebruik door niet aanwonenden wijst nu en in de toekomst op een wijkontsluitingsweg. Tegenover de reductie van het ver-

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			keer staat dat agrariërs aan het Noordeinde van grote stukken land worden afgesneden. Zij moeten met hun zware landbouwvoertuigen over het Noordeinde, de Verlengde Beethovenlaan, via de rotonde de N207 Zuid kruisen om op de parallelweg te komen naar hun land. Dit zal vooral in de oogsttijd een zware belasting geven op de genoemde wegen. Hier is ten onrechte geen onderzoek naar gedaan. Ten aanzien van knelpunt 9 wordt opgemerkt dat het ontwerp PIP hier niet wezenlijk tot een verbetering zal leiden, in tegenstelling tot een tweede oeververbinding. Dit wordt nader onderzocht in het BBG-onderzoek. Het Achtergronddocument variant 5 (bijlage 27 bij het inpassingsplan) toont op p. 17 dat ook in deze variant de intensiteiten op de N209 ten noorden en ten zuiden van Hazerswoude-Dorp substantieel toenemen ten opzichte van de (al overschatte) referentiesituatie. Op de Voorweg (95%) en de Roemer (24%) is sprake van een zeer forse toename van verkeer dat door Hazerswoude zal rijden. Figuur 5.1 van het Achtergronddocument variant 5 toont de toenames ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is niet in overeenstemming met de doelstellingen van het ontwerp PIP. Ook deze variant heeft problemen met de verkeersafwikkeling van verschillende kruispunten, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het ontwerp PIP. Er is geen wezenlijk verschil ten opzichte van de overige varianten, die ook niet voldeden aan de doelstellingen van het ontwerp PIP. Variant 5 scoort beperkt positief.
		Antwoord	Het project N207 Zuid wil de problemen met bereikbaarheid en veiligheid rondom Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp op de korte termijn oplossen. Aan de westkant van Waddinxveen en Boskoop gebeurt dat met de komst van de (Verlengde) Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan. In Hazerswoude-Dorp gebeurt dat onder andere door aanpassingen aan de N209. Deze maatregelen hebben samen positieve effecten voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in het projectgebied. Het PIP lost niet alle knelpunten (helemaal) op. Het is wel een 'noodzakelijk' begin. Om de knelpunten die niet (helemaal) opgelost worden te onderzoeken, is het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) uitgevoerd. Voor meer informatie over de relatie tussen dit PIP en BBG wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			Voor meer informatie over de leefbaarheid in Hazerswoude-Dorp wordt verwezen naar onderdeel algemeen aan het begin van thema 17. Voor meer informatie over het parkeren bij de supermarkt wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18. Inderdaad zullen in de oogsttijd agrariërs over de Noordeinde en de Verlengde Beethovenlaan moeten rijden met hun zware landbouwvoertuigen om bij hun kavels aan de andere zijde van de Bentwoudlaan te komen. Het gaat hier om een piekbelasting op wegen die door het project N207 Zuid minder verkeer zullen behoeven te verwerken. Mede daardoor kunnen deze wegen die pieken in de oogsttijd aan.
1k	40	Zienswijze	De N207 Zuid genereert extra verkeer en alles is er met het Inpassingsplan op gericht om al het verkeersaanbod te accommoderen.
		Antwoord	Een Inpassingsplan is erop gericht om het extra verkeer, het huidige verkeer en de autonome groei te regelen. De maatregelen van de N207 Zuid zijn de eerste stap om de regionale knelpunten aan te pakken. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in het Inpassingsplan N207 Zuid. Overigens heeft nieuwe infrastructuur altijd een aantrekkende werking voor verkeer.
1l	1, 22	Zienswijze	De N209 en N455 zijn niet alleen gebiedsontsluitingswegen maar ook erftoegangswegen naar boerderijen, woningen en landerijen. In het PIP wordt de functie als erftoegangswegen onvoldoende onderkend. Verzocht wordt de snelheid te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u voor de wegdelen N209 tussen N11 en A12 en de N455 tussen Waddinxveen en aansluiting op N209. Voordeel daarbij is dat het snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en overig verkeer afneemt, wat leidt tot minder inhaalacties en minder risico bij afslaan van voertuigen.
		Antwoord	De genoemde wegen zijn provinciale gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen kennen ook directe aansluitingen voor de aangrenzende woningen en bedrijven. In Nederland bestaat vanuit de verkeersregels een systeem van algemene maximum snelheden van 50 km/h binnen de bebouwde kom en 80 km/h buiten de bebouwde kom. Alle afwijkende snelheden dienen expliciet met verkeersborden aangegeven te worden. Bij het plaatsen van verkeersborden moet de provincie zich als wegbeheerder houden aan de geldende wet- en regelgeving, net zoals weggebruikers zich moeten houden aan de verkeersregels van het RVV 1990. Voor het plaatsen

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			van verkeersborden gelden de wettelijke regels van de 'Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens'. Het bord A1 60 km/h mag volgens de Uitvoeringsvoorschriften BABW op wegvakken buiten de bebouwde kom slechts worden toegepast als wordt voldaan aan de eis dat de weg voornamelijk een verblijfsfunctie heeft. Om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van gemotoriseerd verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast. De N209 en de N455 Hoogeveenseweg hebben voornamelijk een verkeersfunctie. Ze vervullen die rol als gebiedsontsluitingsweg ook in het wegennet van Zuid-Holland. Deze wegen hebben buiten de bebouwde kom een niet al te hoge bebouwingsdichtheid. Daarmee voldoen ze niet aan de gestelde eisen in de Uitvoeringsvoorschriften BABW en komen niet in aanmerking voor een snelheidslimiet van 60 km/h.
1m	32	Zienswijze	De provincie en gemeentebesturen van Zoetermeer en AadR doen al jaren niets aan de ontsluiting van de Australiëweg in Zoetermeer en aangesloten wijken naar de A4. Waardoor de N209 zwaar wordt overbelast met sluipverkeer.
		Antwoord	De N209 is een regionale weg vanaf Rotterdam naar het noorden naar de N11. Daarmee is het een belangrijke bouwsteen in het regionale verkeersnetwerk om verkeer af te wikkelen. Het gaat hier daarom niet om sluipverkeer. De genoemde problematiek is onderdeel van het parallelproject N206 – N209. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
1n	154, 169, 170, 177, B69, B70, B74, B93, B182, B183	Zienswijze	De Provincie heeft de nieuwbouw in het oostelijke stadsdeel van Zoetermeer en het bedrijventerrein Prisma toegestaan zonder voldoende capaciteit naar de A4 via de N206 of alternatief te eisen en staat lozing van sluipverkeer via de Australiëweg op de N209 toe. De N209 wordt hierdoor overbelast met sluipverkeer dwars door Hazerswoude-Dorp naar Amsterdam via de N11. Nu wordt op gewiekste wijze, met het voornemen tot de overbodige de aanleg van de N207 Zuid als motief, geprobeerd de capaciteit van de N209 op de kruising met Hazerswoude-Dorp te verbreden. Wat de Provincie bij Zoetermeer naliet of niet lukte, mag het bestuur van de gemeente Alphen aan den Rijn, dat de Provincie belangrijker vindt dan haar inwoners, opknappen.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
		Antwoord	Provincie en gemeente herkennen zich niet in de stelling in dit deel van de zienswijze. De genoemde problematiek is onderdeel van het parallelproject N206 – N209. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
1o	B96	Zienswijze	De provincie wil een weg aanleggen in nabijheid van het Bentwoud. Doel van de weg is de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in het gebied verbeteren. Indiener heeft gelezen dat zonder de aanleg van die weg de reistijd in de avondspits tot 2035 10,5 % hoger zal zijn dan nu. Indiener veronderstelt dat daarmee de reistijd van Hazerswoude-Dorp naar Waddinxveen wordt bedoeld, een autoritje van een kwartier: de aanleg van de weg betekent dus een tijdswinst van 1,5 minuut. Dat voor een dergelijke tijdswinst voor automobilisten een nieuwe weg dwars door een natuurgebied wordt aangelegd met alle nadelige gevolgen van dien vindt indiener reden om van het plan af te zien.
		Antwoord	Er zijn veel meer en belangrijkere redenen om de weg aan te leggen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. Voor het overige wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 25.
1p	1, 22	Zienswijze	Meer wegen leidt tot meer verkeer i.p.v. het verbeteren van de doorstroming. Gepleit wordt de Bentwoudlaan en de Verlengde Bentwoudlaan niet aan te leggen vanwege de verwachte toename aan verkeer op de N209 en N455. Bewoners zitten daar niet op te wachten, tenzij besloten wordt om de nieuwe weg te vervolgen tussen Hazerswoude-Dorp en Boskoop door naar de N209 ten noorden van Hazerswoude-Dorp.
		Antwoord	De N455 is geschikt voor het extra verkeer. De bestaande N209 en N455 kunnen het extra verkeer op de wegvakken aan. Dit wordt berekend met een IC-factor. Hierbij wordt de intensiteit vergeleken met de capaciteit van een wegvak. Voor de gevolgen voor de ontsluiting van aangrenzende percelen, wordt verwezen naar het antwoord op de zienswijze 1l. Voor het alternatief wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
1q	B75	Zienswijze	1) De verlenging van de Bentwoudlaan is volstrekt onnodig, economisch ondoelmatig en onevenredig schadelijk voor mens en natuur.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			2) De Verlengde Bentwoudlaan biedt geen oplossing voor de werkelijke verkeersknelpunten in de regio, maar verergert die juist, o.a. omdat de weg meer verkeer het gebied inbrengt dat er geen bestemming heeft maar wel nieuw verkeer aanzuigt en dus meer vervuiling en andere overlast veroorzaakt. 3) Bovendien zal de temperatuur boven en naast de weg nog eens aanzienlijk oplopen; extra hitte die met de overwegend westelijke stroming over Boskoop wordt uitgestort. 4) Het onduidelijke belang voor het zakelijk (vracht- en auto-)verkeer, weegt op geen enkele wijze zwaarder. 5) Sterker: het PIP zal nog meer druk leggen op het toch al onverantwoordelijk drukke verkeer door Boskoop (Zijde) en Hazerswoude-Dorp (kruispunt). In een tijd van klimaatcrisis en boerenprotest mag dit met recht contraproductief gekkenwerk heten.
		Antwoord	1) De noodzaak, de doelmatigheid en de effecten op mens en natuur zijn onderzocht in het MER. Hieruit blijkt dat de Bentwoudlaan wel noodzakelijk en doelmatig is. In het onderzoek zijn de effecten op mens en natuur vergeleken met de referentie-situatie waarin de (Verlengde) Bentwoudlaan niet wordt aangelegd. Voor het overige wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. 2) Nieuwe infrastructuur heeft altijd een aantrekkende werking voor verkeer. Desondanks zorgt het plan voor verlichting van verkeersknelpunten. Zie verder het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. 3) In Hazerswoude-Dorp verandert de situatie niet als het om hitte gaat. De hoeveelheid verharde wegoppervlakte in het dorp zelf blijft ongeveer gelijk. Wel worden op het kruispunt in Hazerswoude-Dorp enkele bomen gekapt tussen de N209 en de parkeerplaats. In het ontwerp is ruimte rond het kruispunt om bomen terug te planten. Dit is echter in deze fase nog niet uitgewerkt. Bij de noordelijke rotonde en de rotonde Weidelanden worden ook enkele bomen gekapt. Ten noorden van het dorp is wel extra wegverharding. Dit is echter op een voldoende afstand van woningen, zodat de impact van hitte hier beperkt is. De (Verlengde) Bentwoudlaan en Beethovenlaan liggen ook in een gebied waar nauwelijks woningen staan. Ook hier is de impact van hitte die van de weg afkomt beperkt. 4) Bereikbaarheid is belangrijk voor de provincie Zuid-Holland. Dat geldt voor zakelijk verkeer (vracht en personen) en voor het overige verkeer. Dit is een onderdeel van het beleid van de provincie.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 1: Nut en Noodzaak project N207 Zuid
			5) Voor de Zijde geldt dat het effect van de verkeersintensiteit van het project N207 Zuid neutraal is. Het kruispunt in Hazerswoude-Dorp zal wel beter doorstromen als gevolg van de maatregelen.
1r	23, 23a	Zienswijze	De verkeersdrukte is voor een deel afkomstig van logistiek op het ITC en PTC terrein. Als daar vandaan een verbinding komt die Boskoop en Hazerswoude mijdt, is dat een deel van de oplossing. Vanaf de Duitslandlaan naar de verbrede Roemer, aansluitend op de Loeteweg, bij spoorwegovergang Paddengat naar rechts en via de Oude Wijk. Richting Gouwe zou een nieuwe weg door een weidegebied aangelegd kunnen worden. Dit weidegebied heeft geen bijzondere natuurwaarde en er is nauwelijks bebouwing. Bij de Gouwe ten zuiden van de rotonde Halve Raak een aquaduct (geen brug) en het deel van de N207 oost verbreden om een 'flessenhals' te voorkomen. Maak van de Zijde een 30 km weg met enkel lokaal bestemmingsverkeer. Als de (doorgaande) fietsroutes ten noorden en/of zuiden worden gemaakt, zullen gevaarlijke situaties op de Zijde verminderen. Als dan meteen de Bodegravenboog wordt aangelegd en de N11 wordt A11 (financieel gunstig voor de provincie), dan zijn problemen snel minder. Met de verwachte klimaatcrisis, minder verkeer, snelfietspaden, zal de leefbaarheid en mobiliteit in dit gebied sterk verbeteren.
		Antwoord	De maatregelen die in deze zienswijze beschreven worden, maken geen deel uit van de maatregelen N207 Zuid en het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid. In Beter Bereikbaar Gouwe zijn diverse vervolgmaatregelen onderzocht voor fietspaden, wegen en maatregelen op of aan het water. Verder wordt verwezen naar het onderdeel algemeen bij thema 2 Alternatieven.
1s	35	Zienswijze	Waarom geen fietssnelweg om het woon-werkverkeer meer te stimuleren op de fiets i.p.v. een snelweg.
		Antwoord	De Bentwoudlaan wordt geen snelweg. Het wordt een provinciale weg. In het regionaal verkeers- en vervoersplan wordt ook een aantal fietsmaatregelen genoemd, zoals snelfietsroutes en doorfietsroutes, opheffen van hinderlijke obstakels voor fietsers en de ontwikkeling van een recreatief fietsnetwerk. Ook in het programma Beter Bereikbaar Gouwe zijn fietsverbindingen tussen Gouda en Alphen aan den Rijn onderzocht. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 1d.
1t	B50, B51	Zienswijze	U heeft onderzoek moeten doen naar het nut en de noodzaak van de rotonde Weidelanden, in samenhang gezien met de nieuwe ontsluitingsweg. Die samenhang ontbreekt in uw onderzoek.
		Antwoord	De noodzaak van het project N207 Zuid is zowel aangetoond in het MER 2015 van Tauw als in het MER dat bij het PIP hoort dat nu voorligt. Wat betreft nut en noodzaak wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van het thema 1.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
		Algemeen	<u>ProjectMER 2015 Tauw en MER 2022 Movares</u> In paragraaf 1.3 van de toelichting van het PIP staat beschreven dat in de periode 2014-2016 een planstudie N207 Zuid fase 1 heeft plaatsgevonden. Vanwege deze planstudie zijn ontwerpen, ramingen, een Milieueffectrapportage (MER 2015 Tauw) en een verkenning maatschappelijke effecten opgesteld. De conclusie van het MER 2015 Tauw is dat alle alternatieven/varianten een bijdrage leveren aan het bereiken van de doelen. Echter, bij geen van de alternatieven/varianten worden alle doelen volledig bereikt. 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. Dit is het zogenaamde Voorkeursbesluit Planstudie N207 Zuid fase 1. Het VKA is een eerste stap om de doelen in de regio te bereiken. Tegelijkertijd is afgesproken dat er ook een verbetering moet komen voor de situatie op en rond de N209 in Hazerswoude-Dorp. Bovendien moet er een lange termijn verkenning worden gedaan naar volgende stappen om de regionale verkeers- en leefbaarheidsproblemen op te lossen. 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 uitgewerkt. Deze 2e fase leverde het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid op. Dit besluit is door Gedeputeerde Staten op 29 augustus 2017 genomen. Op 25 april 2018 hebben ook Provinciale Staten hier mee ingestemd. De eerste keuze voor de (Verlengde) Bentwoudlaan is in 2016 genomen. Dit gebeurde na afweging van verschillende alternatieven in het MER 2015 Tauw. De keuze is nog een keer bevestigd 2017 (door GS) en in 2018 (door PS). Het MER 2015

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
			Tauw is als bijlage VII bij deel A van het MER 2022 Movares gevoegd. Zie de volgende link https://www.commissie-mer.nl/projectdocumenten/00004575.pdf vanaf blz. 291. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat na het opstellen van het MER 2015 Tauw een tweede fase project MER zou worden opgestart binnen dezelfde m.e.r.-procedure. Om verschillende redenen is in 2019 besloten een nieuwe m.e.r.-procedure te starten voor het project N207 Zuid. Dit is het MER 2022 Movares. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 12.5 van dit MER (deel A). In het MER 2022 Movares dat in 2019 is gestart, zijn de doelen, knelpunten en ambities van het MER 2015 Tauw getoetst. Hieruit blijkt dat de eerder geconstateerde knelpunten nog steeds bestaan en dat de maatregelen uit het plan N207 Zuid hiervoor oplossingen of verlichting bieden. In het MER 2022 Movares worden daarom dezelfde doelen gehanteerd als in het MER 2015 Tauw. Hierbij is bekend dat het project N207 Zuid een bijdrage levert aan al deze doelen maar enkele doelen niet volledig zal bereiken. Het MER 2022 Movares heeft de alternatieven voor de (Verlengde) Bentwoudlaan die al onderzocht zijn in het MER 2015 Tauw, niet nog een keer onderzocht. De keuze voor deze weg staat niet meer ter discussie sinds de besluitvorming hierover in 2018. Wel is in het MER 2022 Movares gekeken naar mogelijkheden en alternatieven om (negatieve) effecten op de omgeving te verminderen. Dit proces liep parallel aan het verder uitwerken van het wegontwerp van de (Verlengde) Bentwoudlaan en het opstellen van de achtergrondrapporten. Mitigerende (verzachtende) maatregelen zijn in het wegontwerp verwerkt om de negatieve effecten te verminderen. Verder is naar aanleiding van de besluitvorming in 2018 nader onderzoek gedaan naar alternatieven in Hazerswoude-Dorp. Uiteindelijk zijn vijf varianten nader onderzocht in het MER 2022 Movares.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
			Gelet op het advies van de Commissie m.e.r. kan deze instemmen met deze aanpak. <u>Project N207 Zuid en Beter Bereikbaar Gouwe (BBG)</u> Het Project N207 Zuid richt zich op het aanpakken van problemen voor de bereikbaarheid en veiligheid rondom Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp. De maatregelen van het project N207 Zuid zijn een eerste stap en richten zich op de uitvoering op korte termijn. Aan de westkant van Waddinxveen en Boskoop gebeurt dat met de (Verlengde) Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan. In Hazerswoude-Dorp worden verschillende verkeersmaatregelen genomen. Deze aanpassingen leiden tot positieve effecten voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Voor Hazerswoude-Dorp is in het kader van het project N207 Zuid gekozen voor een variant met maatregelen die zowel door de gemeente Alphen aan den Rijn als provincie Zuid-Holland wordt gedragen. Oplossingen voor de (middel)lange termijn zijn onderzocht in de studie / het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG). In BBG hebben de gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, Waddinxveen, Hoogheemraadschap Rijnland, Regio Midden-Holland en Provincie Zuid-Holland nauw samengewerkt. Zij hebben een gebiedsgericht pakket maatregelen onderzocht voor de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond de Gouwe. De maatregelen van de N207 Zuid waren een autonome (onafhankelijke) ontwikkeling in de BBG-onderzoeken. Het BBG-onderzoek is inmiddels afgerond. Provinciale Staten hebben bij deze afronding in 2024 besloten om fietspaden en watermaatregelen aan te leggen en verder te studeren naar fietsmaatregelen nabij de verbinding N11-A12 (Knooppunt Bodegraven). Dit wordt via nieuwe projecten aangepakt. Eventuele planologische procedures voor deze nieuwe projecten lopen separaat en niet via het PIP N207 Zuid. Hazerswoude-Dorp kent in de referentiesituatie knelpunten in de structuur en de doorstroming. De analyse wijst uit dat voor Hazerswoude-Dorp ook op de korte termijn verbetering nodig is. Voor de toekomst (2035) wordt een forse verkeersgroei van circa 50% verwacht op de N209. Het grootste deel (40%) komt door autonome ontwikkelingen. Denk aan autonome verkeersgroei, de realisatie van de A16 Rotterdam en ruimtelijke ontwikkelingen in bijvoorbeeld Zoetermeer en omstreken. De

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
			resterende 10% komt door de realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan. Met deze verkeersgroei vormt het kruispunt N209 – Dorpsstraat een groot probleem. Zonder aanpassing vormen zich tijdens de spitsen lange wachtrijen en daardoor worden de leefbaarheidsproblemen en verkeersveiligheidsrisico's verder vergroot. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de onoverzichtelijke directe aansluitingen van de Katjesweg en de Burgemeester Warnakade op de N209. Kortom, met het project N207 Zuid wordt de doorstroming en veiligheid op de N209 in Hazerswoude-Dorp verbeterd. Datzelfde geldt voor de lokale bereikbaarheid in de kern. Zonder maatregelen zou het kruispunt N209-Dorpsstraat vastlopen in de spits vanwege de autonome groei (+40%). Dan zou Hazerswoude-Dorp niet meer bereikbaar zijn en zou het verkeer het dorp ook niet meer uit kunnen. Voor Hazerswoude-Dorp leiden de maatregelen dus tot verkeerskundige voordelen. Tenslotte wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van het Aanvullingsrapport MER dat als bijlage bij de toelichting van het PIP is gevoegd. <u>Alternatief Bodegravenboog (Molenberaad)</u> De provincie heeft het plan van Het Molenberaad bestudeerd en erop gereageerd. Het plan van het Molenberaad gaat uit van verschillende maatregelen. De N207 Zuid-maatregelen maken daar echter geen onderdeel van uit. Het plan van Het Molenberaad strookt namelijk niet met de al genomen (uitvoerings)besluiten door Provinciale Staten. Voor provincie en gemeenten zijn de N207 Zuid-maatregelen de eerste stap voor de aanpak van de regionale knelpunten. De gewenste, benodigde en haalbare vervolgmaatregelen zijn gezamenlijk onderzocht via Beter Bereikbaar Gouwe. In dit onderzoek zijn ook de maatregelen uit het plan van Het Molenberaad meegenomen. De besluitvorming over Beter Bereikbaar Gouwe vond in 2024 plaats. <u>Alternatief Ondertunneling Hazerswoude-Dorp</u> Een MER moet omschrijvingen bevatten van redelijke alternatieven. Een ondertunneling kan om meerdere redenen gezien worden als niet-redelijk alternatief. De belangrijkste redenen zijn de kosten en het gebrek aan ruimte. Toch is de tunnel heroverwogen in het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Mocht daar op termijn alsnog voor worden gekozen, dan moet daarvoor een nieuwe ruimtelijke procedure worden gevolgd. Het project N207 Zuid maakt een ondertunneling niet onmogelijk.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
			De belofte is niet gedaan dat de N209 ter hoogte van de Dorpsstraat op korte of lange termijn ondertunneld wordt. Wel is beloofd dat er opnieuw een onderzoek komt naar de tunnelvariant. Daarnaast is beloofd dat de maatregelen die nu worden getroffen de aanleg van een tunnel niet onmogelijk maken. Aan deze beloften is voldaan. <u>Alternatieven tussen Hazerswoude-Dorp en Boskoop</u> De optie van een nieuwe weg tussen Hazerswoude-Dorp en Boskoop (alternatief W18) is enkele keren onderzocht. De laatste keer met het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Deze optie is in de besluitvorming rondom Beter Bereikbaar Gouwe afgefallen. Dat gebeurde met name vanwege de impact op het landschap en het doorsnijden danwel direct raken van de natuurgebieden Spookverlaat en Klein Giethoorn. Het alternatief van de oostelijke randweg Hazerswoude-Dorp (W18b) heeft de raad van de gemeente Alphen aan den Rijn niet geaccepteerd. Dit heeft te maken met het mogelijk beïnvloeden van natuurgebieden Spookverlaat en Klein Giethoorn. <u>Onderzoek N206-N209 (parallel project)</u> De gemeenten Zoetermeer, Alphen aan den Rijn en Zoeterwoude ondervinden dagelijks nadelige effecten van verkeer op de N206 en de N209. De problemen liggen vooral op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Naast deze huidige problemen ligt er een forse verstedelijkingsopgave. Dit maakt de druk op het wegennet naar verwachting groter. De provincie Zuid-Holland en de gemeenten Alphen aan den Rijn en Zoetermeer hebben gezamenlijk onderzoek laten doen naar de genoemde problematiek, de achterliggende oorzaken en mogelijke oplossingen. Dit leidde tot de studie N206-N209. In de studie zijn diverse maatregelen onderzocht, waaronder het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer en het aanpassen en/of nieuw aanleggen van infrastructuur. Ook voor deze studie geldt dat er verder gewerkt wordt aan knelpunten die overblijven na de uitvoering van het project N207 Zuid. <u>Belangenafweging</u>

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
			De belangenafweging voor de aanleg van de (verlengde) Bentwoudlaan en de verlengde Beethovenlaan heeft al plaatsgevonden in het kader van het voorkeursbesluit in 2016 gebaseerd op het MER (Tauw 2015). Het MER 2022 van Movares is de basis voor de belangenafweging voor de voorkeursvariant in Hazerswoude-Dorp. In dit MER zijn de volgende belangen bekeken en afgewogen: verkeer, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, landschap, cultuurhistorie, archeologie, aardkunde, recreatie, ruimtegebruik, natuur, bodem, water, duurzaamheid en klimaat.
2a	84, 85, 86	Zienswijze	Voor de alternatieven die in een MER moeten worden onderzocht geldt dat deze technisch haalbaar en vergunbaar dienen te zijn. Het is in dit geval onduidelijk waarom in het MER niet de variant is onderzocht met een onderdoorgang of tunnelbak in Hazerswoude-Dorp, mede gelet op het feit dat de studie N206-N209 vermeldt dat de (on)mogelijkheden van de tunnelbak nader moeten worden onderzocht (zie pagina 23 van het MER – Deel A). In beginsel geldt dat een ruim alternatievenonderzoek plaats moet vinden in een plan-MER. Het alternatief met onderdoorgang of tunnelbak had als alternatief moeten worden onderzocht.
		Antwoord	In het MER 2015 van Tauw was het alternatief van een onderdoorgang of tunnelbak al afgefallen vanwege de kosten en het gebrek aan ruimte. Dit is onderdeel van het voorkeursbesluit (2016) en uitvoeringsbesluit (2017) van GS. Waarmee PS in 2018 heeft ingestemd. Daarom is dit alternatief in het MER 2022 niet meer onderzocht. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2. Maatregelen voor de middellange en lange termijn waren onderdeel van de studie Beter Bereikbaar Gouwe. In BBG is op-nieuw ondertunneling onderzocht. Ook is gekeken naar een nieuwe weg om Hazerswoude-Dorp heen. Mocht daar op termijn voor worden gekozen, dan wordt daarvoor een nieuwe ruimtelijke procedure gevolgd.
2b	84, 85, 86	Zienswijze	Uit de “Planstudie N207 Zuid (fase 1)” volgt dat het voorkeursalternatief de Verlengde Bentwoudlaan betreft. De redenen zijn hier niet helder voor, de reden dat het alternatief van een verdiepte weg niet gekozen is zouden de kosten zijn. Dit standpunt is echter op geen enkele wijze onderbouwd. Bij omvangrijke projecten waarbij vele varianten een rol spelen, is een zekere trechtering gedurende het besluitvormingsproces weliswaar onvermijdelijk en noodzakelijk, maar in het onderhavige geval is geheel niet gemotiveerd waarom de verdiept liggende variant niet is meegenomen. Gesteld wordt, dat het betreffende alternatief bijdraagt aan het beoogde doel. De doelstelling van het project is immers het verbeteren van de doorstroming, bereikbaarheid, robuustheid en leefbaarheid. Kosten kunnen een afweging vormen om een

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
			alternatief buiten beschouwing te laten, evenwel dient wel beoordeeld te worden of deze kosten niet bijdragen aan de te realiseren doelstelling. Blijkens het oude MER van Tauw draagt de variant met een verdiepte ligging wel degelijk bij aan de doelstellingen van het ontwerp pip. Tevens is onduidelijk of de toename in kosten niet in een redelijke verhouding staat tot de bijdrage aan de doelstellingen van het ontwerp PIP. Er had dan ook niet zonder nadere onderbouwing afgezien kunnen zien van het onderzoeken van het verdiepte alternatief.
		Antwoord	De verdiepte ligging van de weg in Hazerswoude-Dorp is als variant meegenomen in het MER 2015 (Tauw). Hiervoor is uiteindelijk niet gekozen vanwege kosten en gebrek aan ruimte. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 2a.
2c	84, 85, 86	Zienswijze	De nieuwe MER had op grond van artikel 7.25, eerste lid aanhef en onder d van de Wm een beschrijving van de redelijke alternatieven moeten bevatten en de opgave van de belangrijkste motieven voor de gekozen optie, in het licht van de milieueffecten van de activiteit. Het is onduidelijk waarom in Hazerswoude-Dorp niet gekozen is voor de ondertunneling als alternatief om te beoordelen.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en het antwoord op zienswijze 2a.
2d	84, 85, 86	Zienswijze	Alleen een ongelijkvloerse oplossing (tunnel of onderdoorgang) is in staat om de situatie in Hazerswoude-Dorp significant te verbeteren. Alle nu voorgestelde maatregelen staan vooral in het teken van doorstroming van het verkeer op de N209, dat ten opzichte van de huidige situatie met 40% toeneemt (waarvan een kwart wordt veroorzaakt door de aanleg van de VBL). De inwoners van Hazerswoude-Dorp zijn echter gebaat bij minder omrijdbewegingen, betere oversteekvoorzieningen voor fiets en voetganger, ruimere parkeergelegenheid bij de winkels, meer verkeersveiligheid, kortom minder hinder van de doorgaande route. Het handhaven van de bushalte richting noord op de huidige locatie zou daar in elk geval een enorme bijdrage aan kunnen leveren. Dat dit tot de oplossingsmogelijkheden behoort wordt aangetoond in het rapport van BuroDB (bijlage 5 bij zienswijze van indiener 86).
		Antwoord	Allereerst wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2 en het antwoord op zienswijze 2a. Met het maatregelenpakket in het inpassingsplan wordt de doorstroming verbeterd. Dat geldt ook voor de lokale bereikbaarheid. Zie ook het onderdeel algemeen aan het begin van thema 1.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
			Wat betreft de omrijdbewegingen, oversteekmogelijkheden en verkeersveiligheid wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 15. Wat betreft parkeren en bushalte wordt verwezen naar thema 18.
2e	102	Zienswijze	Alternatief: klop bij het Rijk aan en maak van de HSL tussen Rotterdam en Amsterdam een autosnelweg.
		Antwoord	Deze maatregel is geen onderdeel van het plan N207 Zuid. Voor de bereikbaarheid van Zuid-Holland zijn wegen en openbaar vervoer beide belangrijk. Vandaar dat er geen sprake is van het ombouwen van een spoorverbinding naar een wegverbinding.
2f	4, B104, B105, B157, B163	Zienswijze	Leg een nieuwe ontsluitingsweg langs de HSL. Gebruik infrastructuurgebied om meer benodigd infrastructuur aan te leggen.
		Antwoord	Met het oog op het landschap is het ongewenst om hier een doorgaande weg aan te leggen. Deze variant is bovendien in BBG verband eerder afgefallen.
2g	63	Zienswijze	Waarom geen groter verkeersplan dat regulerend werkt t.a.v. doorgaand verkeer vanaf omgeving Bleiswijk naar de N11.
		Antwoord	In BBG zijn oplossingen gezocht voor de lange termijn. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
2h	169, 170, B69, B70, B74, B93	Zienswijze	Gezien de meetbare en zichtbare knelpunten in het Oost-Westverkeer binnen Boskoop, waarbij de verkeerskundigen van het Molenberaad hebben aangetoond dat 60% van het verkeer in Oostelijke richting naar het Noorden richting de N11 afslaat en een bescheiden percentage naar het Zuiden richting A12 en de noodzaak van de N207 Zuid de afgelopen 10 jaar niet is aangetoond, is indieners zienswijze dat de beschikbare gelden voor de N207 Zuid besteed moeten worden aan een aquaduct ter hoogte van de Halve Raak in Boskoop en een van de alternatieven voor de N209 in Hazerswoude-Dorp. Het materiaal en de deskundigen waarmee kan worden aangetoond dat beide projecten kunnen worden gefinancierd uit het budget voor de N207 Zuid is beschikbaar.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
		Antwoord	Een aquaduct onder de Gouwe is onderzocht in de studie Beter Bereikbaar Gouwe. Het is geen oplossing die op korte termijn kan worden gerealiseerd voor bestaande knelpunten. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
2i	B90	Zienswijze	Nieuwe wegen lopen dwars door en langs de dorpen (Waddinxveen, Boskoop, Hazerswoude). Dit betekent dat het verkeer in de dorpen extra vast gaat lopen, de luchtkwaliteit nog verder zal verslechteren, er veel geluidsoverlast zal komen en er hard gaat worden gereden in het dorp. Geenszins een verbetering dus. Als deze weg écht doorgang zou moeten vinden, pleit indiener om gebruik te maken van tunnels ter hoogte van het Bentwoud en tunnels langs de woonwijken.
		Antwoord	De (verlengde) Bentwoudlaan is een alternatief voor verkeer dat nu door Waddinxveen en Boskoop rijdt. Geluidsoverlast in Waddinxveen en Boskoop neemt af, de luchtkwaliteit zal hier verbeteren en de verkeersveiligheid neemt toe. Een tunnel is niet nodig om dit effect te bereiken Wat betreft ondertunneling in Hazerswoude-Dorp wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit bij thema 2 en het antwoord op zienswijze 2a. Een ondertunneling van het Bentwoud is om meerdere redenen geen redelijk alternatief. De belangrijkste reden zijn de hoge kosten die maatschappelijk gezien onverantwoord zijn.
2j	84, 85, 86	Zienswijze	Door cliënten is meermaals een alternatief voorstel gedaan (bijlage 6 met addendum en bijlage 7 van de zienswijze), dat tot aanmerkelijk minder bezwaren leidt en tot een betere oplossing van de knelpunten. Elementen van dit voorgestelde alternatief (hierna; het Alternatief) zullen worden meegenomen in het BBG-onderzoek. Achterliggende visie is dat doorgaand verkeer niet in de regio hoort maar op de snelwegen. Het ontwerp PIP zal juist zorgen voor een aantrekkende werking op doorgaand verkeer, terwijl de bestaande knelpunten blijven bestaan of zelfs verergeren. De N207 Zuid is dan ook geen eindoplossing, maar er zullen dure vervolgstappen nodig zijn. De knelpunten zullen worden opgelost door de maatregelen uit het BBG- onderzoek. Dit alternatief is ten onrechte niet onderzocht in het kader van het inpassingsplan.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en het antwoord op zienswijze 1j.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
2k	B90	Zienswijze	Het plan dient om de bereikbaarheid te verbeteren. Er zijn al diverse mogelijkheden om het dorp te verlaten (in tegenstelling tot veel andere dorpen): via de A12, de Coenecoopboog, de 2 hefbruggen, Hazerswoude N11 en Zoetermeer (en OV). Nóg een extra weg gaat hiervoor echt niet de doorslag geven. Tevens tonen onderzoeken al jaren aan dat de aanleg van nog meer wegen niet de oplossing is voor het alsmaar toenemende verkeersprobleem. De aanleg van deze weg betekent slechts een verschuiving van het probleem en zal de reistijden niet dusdanig verlagen. We moeten ons gezamenlijk bezig houden met lange termijn oplossingen: hybride werken, zelfrijdende auto's, promotie van het OV.
		Antwoord	De hefbruggen vormen een knelpunt omdat deze vaak openstaan. Een ontsluiting aan de westzijde is daarom noodzakelijk. Nieuwe infrastructuur heeft altijd een aantrekkende werking voor verkeer. Desondanks zorgt het voor een verbetering van een aantal knelpunten. Zie voor meer informatie het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en het antwoord op zienswijze 1j. De provincie investeert ook in bereikbaarheid met OV en fiets. Zie voor meer informatie hierover het antwoord op zienswijze 1d.
2l	32, 169, 170, B69, B70, B74, B93	Zienswijze	De zogenaamde Bodegravenboog die de N11 met de A12 bij Bodegraven in Westelijke richting verbindt biedt in alle opzichten een betere ontsluiting van de A20 uit Rotterdam met de A4 zonder verdere aantasting van het Groene Hart. Het doortrekken van de A16 naar de A13 ten Noorden van de huidige A20 bij Rotterdam is binnen 2 jaar afgerond. Daarmee krijgt Boskoop via de N455/N209 een snelle, filevrije verbinding met Europoort en de Ferryterminal in Vlaardingen. Het doortrekken van de N207 Zuid naar Alphen aan den Rijn lost NIETS op voor de bedrijven in Boskoop, maar veroorzaakt heel veel problemen voor de bedrijven, gevestigd tussen Boskoop en de N11.
		Antwoord	De Bodengravenboog en het doortrekken van de Bentwoudlaan zijn geen oplossingen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Ze zijn wel onderzocht als oplossing voor de lange termijn in het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Zie voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
2m	AA, 31, 36, 41, 57a, 101, 135, 162, 164, B24, B28, B65, B66	Zienswijze	De oplossing om te voorkomen dat Hazerswoude-Dorp in tweeën wordt gesplitst is een tunnel. Een tunnel zou een betere oplossing zijn voor de doorstroming, de bereikbaarheid en leefbaarheid van Hazerswoude-Dorp.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en het antwoord op zienswijze 2a.
2n	135	Zienswijze	In de raadsvergadering van 16 december 2021 is het College van B&W AadR opgedragen om middelen, nodig voor de aanleg van een tweede oeververbinding in Boskoop en een tunnel in Hazerswoude-Dorp, te regelen. Er wordt geen genoegen mee genomen dat deze 2 maatregelen nu niet in de plannen voorkomen.
		Antwoord	De raadsvergadering waarnaar verwezen wordt, ging over BBG-maatregelen. De financiering voor een 2e oeververbinding die in die raadsvergadering aan de orde kwam, heeft geen betrekking op het project N207 Zuid. De mogelijke maatregelen zijn meegenomen in de studie Beter Bereikbaar Gouwe. Het zijn mogelijke maatregelen die op lange termijn gerealiseerd kunnen worden. Het BBG-onderzoek is inmiddels afgerond. Zie voor meer informatie hierover naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
2o	154, 169, 170, B69, B70, B74, B93, B182, B183	Zienswijze	Ter vermijding van kapitaalvernietiging dient de Noordelijke rotonde zover mogelijk naar het noorden te worden gelegd zodat een tunnelbak altijd mogelijk blijft.
		Antwoord	De locatie van de noordelijke rotonde is zo bepaald dat het vanuit het noorden (buiten de bebouwde kom) met 80 km/uur en vanuit het zuiden (binnen de bebouwde kom) met 50 km/uur bereikt kan worden. Hierbij is onder andere rekening gehouden met bepaalde technische aspecten van het ontwerp. Denk hierbij aan de benodigde bochtstralen en de bestaande hoogteverschillen. Bovendien wordt met de gekozen locatie een directe aansluiting voor het fiets- en autoverkeer op een veilige manier mogelijk. De maatregelen die nu worden getroffen, maken de eventuele aanleg van een tunnel in de toekomst niet onmogelijk.
2p	21, 22, 42, B3	Zienswijze	Leg de doorgaande weg (N209) niet dwars door het dorp maar om het dorp heen.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
2q	AA, 31, 41, 173, 177, 178, 180, 181, B92	Zienswijze	Aangegeven wordt dat er een bredere oplossing van de verkeersproblemen in de Gouwe regio opgelost moeten worden buiten het dorp om / waar de drukte ontstaat, ten oosten van Hazerswoude-Dorp. Daar moet het verkeer naar de N11 respectievelijk de A12 worden geleid en niet door Hazerswoude-Dorp (met als eventuele alternatieven het verkeersluw maken van de N209 en/of een tunnel).
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
2r	36, 57a, 101, 135, B66, B92	Zienswijze	Het plan wordt gezien als een oplossing voor korte/middellange termijn. Liever een structurele en goede oplossing in plaats van halfzachte maatregelen die leiden tot meer doorgaand verkeer in Hazerswoude-Dorp en alleen maar nadelen veroorzaken voor inwoners.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
2s	36, 57a, 101, 135	Zienswijze	Een 2 ^e oeververbinding in Boskoop is de oplossing voor afhandeling van de toegenomen verkeersdruk na aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan. Deze kan verkeer uit Hazerswoude-Dorp weghouden.
		Antwoord	Deze maatregel is meegenomen in de studie Beter Bereikbaar Gouwe.
2t	30	Zienswijze	Zolang er geen tunnel aangelegd is, is het beter om de N207 om te vormen in een 60km/u weg. Noord/zuid verkeer wordt zo niet aangemoedigd deze route te kiezen.
		Antwoord	De huidige N207 aan de oostzijde van de Gouwe is ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Hier hoort een maximumsnelheid van 80 km/uur bij. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op de zienswijze 1l.
2u	79	Zienswijze	N209 van rotonde Bentwoud tot rotonde bij N11 30 of 50 km/u zone, hiermee worden alle problemen opgelost
		Antwoord	Op hoger schaalniveau hebben deze wegdelen een belangrijke doorstromingsfunctie. Het zijn daarom provinciale gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Bij een verlaging van de maximumsnelheid vermindert de doorstroming sterk. Dit heeft grote (negatieve) gevolgen voor het hele verkeerssysteem in deze regio. Dat is niet acceptabel.
2v	135	Zienswijze	Er zijn inmiddels genoeg alternatieve plannen bekend (b.v. van Molenberaad) om tot een betere oplossing te komen van de doorstroming van het verkeer zonder dat dit extra geld kost.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
2w	135	Zienswijze	Wacht op de uitvoering van de maatregelen in Boskoop en Bodegraven dan nu de kruising in Hazerswoude-Dorp overhoop te halen.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
2x	168, B2	Zienswijze	Laat het kruispunt zoals het is (168). Het kruispunt is maar 2x per dag druk en verder prima, verbied zwaar verkeer uit de Dorpsstraat (B2)
		Antwoord	Op dit moment is de drukte op het kruispunt voor veel mensen acceptabel. De komende jaren zal de drukte flink groter worden door de autonome groei (+40%) en de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan (+10%). Aanpassingen aan het kruispunt zijn daarom noodzakelijk. Hiervoor zijn vele varianten onderzocht. Na afweging van alle belangen is voor een variant gekozen die door gemeente Alphen aan den Rijn en provincie Zuid-Holland samen wordt gedragen. De verwachting is dat door de aanpassingen aan het kruispunt een deel van het verkeer voor een andere route gaat kiezen. Aangezien de routes zuidwest, westzuid en oostzuid niet meer mogelijk zijn. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 15.
2y	B65	Zienswijze	Een brug (of tunnel) zodat het verkeer van de Dorpsstraat onder het doorgaande verkeer van de Gemeneweg door kan rijden zou de enige juiste oplossing zijn.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin dit thema en het antwoord op zienswijze 2a.
2z	168	Zienswijze	In de regio zijn de N11 en A12 adequate O-W verbindingen. Het manco zit hem in de N-Z wegen. Tussen de A4 en A1 zijn er alleen 3 N wegen: N204, N209, N207, die voldoen alle drie niet voor een goede doorstroming. Daarvoor zou een A-weg tussen Zoetermeer en de A4 een oplossing zijn, of het aloude A3 plan, waarvoor reeds de Maxima-brug en de Verlengde Bentwoudlaan onderdelen vormen. Schakel vooral niet opnieuw een commercieel adviesbureau in, bij Provinciale Waterstaat c.q. Rijkswaterstaat is er genoeg expertise om u te adviseren.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
2aa	173	Zienswijze	Ten (zuid)westen van Hazerswoude-Dorp zou het verkeer afkomstig vanuit de richting Zoetermeer moeten worden omgeleid naar de A4.
		Antwoord	Het alternatief heeft betrekking op een parallelproject N206 – N209. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het algemeen aan het begin van dit thema.
2ab	B47	Zienswijze	De enige maatregelen die knelpunten echt kunnen oplossen zijn de aanleg van de Bodegravenboog, een onderdoorgang in Hazerswoude-Dorp en een oeververbinding bij Boskoop. Deze zijn nu in studie bij de BGG.
		Antwoord	Inderdaad zijn deze maatregelen in studie geweest Beter Bereikbaar Gouwe. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
2ac	B62	Zienswijze	Een tunnel trekt toch weer doorgaand verkeer aan, deze moet alsnog in de ijskast en prioriteit moet liggen bij het weren van doorgaand verkeer. Bevoorrading voor de lokale winkels met minder milieu belastende voertuigen (op termijn zoveel mogelijk elektrisch).
		Antwoord	Een tunnel is geen onderdeel van het inpassingsplan. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. De N209 maakt deel uit van het provinciale wegennet. Dit wegennet is ook bedoeld voor doorgaand verkeer. Het doorgaand verkeer zal er dus niet worden geweerd. Elektrificeren valt buiten de reikwijdte van het project N207 Zuid. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 1d.
2ad	32, 169, 170, B69, B70, B74, B93	Zienswijze	Een noordelijk aquaduct in Boskoop heeft prioriteit boven de aanleg van de N207 Zuid. Verkeerskundig is voorgerekend (door het Molenberaad) dat een aquaduct aan de noordzijde van Boskoop een 40% reductie van verkeer op de Zijde oplevert en de N207 Zuid slechts enkele procenten binnen de onzekerheidsmarge van het rekenmodel. Ten zuiden van Boskoop betekent een aquaduct ernstige aantasting van een vogelrijk veenweidegebied en het Gouwebos die alleen zin heeft bij een overbodige N207 Zuid.
		Antwoord	Een aquaduct is op korte termijn geen oplossing voor een groot deel van de lokale knelpunten. In het programma Beter Bereikbaar Gouwe is een aquaduct wel meegenomen als één van de mogelijke oplossingen voor de lange termijn. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
2ae	D76	Zienswijze	Misschien moet de vraag gesteld worden of de locatie van de 'Verlengde Beethovenlaan' wel geschikt is. Vanuit Boskoop (Snijdelwijk) zal het Noordeinde gebruikt gaan worden om via de ontsluitingsweg 'Verlengde Beethovenlaan' de rondweg Bentwoudlaan te bereiken, een scenario die niet zichtbaar wordt uit de verkeersberekening. Met de toenemende verkeersintensiteit van de Wadde er bij opgeteld ontstaat er een onwenselijke situatie. Om de toenemende verkeersintensiteit op het Noordeinde in Waddinxveen te verlagen, zeker tussen de Wadde en de Beethovenlaan adviseer ik u om bij Boskoop, vanuit de Snijdelwijk een eigen aansluiting te realiseren met de Verlengde Bentwoudlaan.
		Antwoord	De afweging voor de aanleg van de (verlengde) Bentwoudlaan en de verlengde Beethovenlaan heeft al plaatsgevonden in het kader van het voorkeursbesluit in 2016 gebaseerd op het MER (Tauw 2015). Onderzoek naar alternatieven heeft al eerder plaatsgevonden in het kader van het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid (2018). Het project N207 Zuid wil de problemen met bereikbaarheid en veiligheid rondom Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp op de korte termijn oplossen. Aan de westkant van Waddinxveen en Boskoop gebeurt dat met de komst van de (Verlengde) Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan. In Hazerswoude-Dorp gebeurt dat onder andere door aanpassingen aan de N209. Deze maatregelen hebben samen positieve effecten voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in het projectgebied. Het PIP lost niet alle knelpunten (helemaal) op. Het is wel een 'noodzakelijk' begin. Om de knelpunten die niet (helemaal) opgelost worden ook aan te pakken, is het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) uitgevoerd. Voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en het antwoord op zienswijze 1j.
2af	B68	Zienswijze	Variant 3 komt beter uit de onderzoeken dan variant 5 en toch wordt hier niet voor gekozen. Waarom is dat?
		Antwoord	De keuze voor variant 5 is een politieke keuze: in variant 3 wordt de groenzone aan de Zuiddijk aangetast, in variant 5 niet. Variant 3 was opgenomen in het concept ontwerp PIP dat in 2020 met vooroverleginstanties is afgestemd, en in participatiebijeenkomsten aan bewoners is gepresenteerd. Variant 3 leidde tot veel verzet van de inwoners van Hazerswoude-Dorp, vanwege de doorsnijding van de groenzone bij de Zuiddijk midden in het dorp.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
			De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft daarom besloten op 18 februari 2021 een aanpassing van Maatregelpakket N207 Zuid te laten onderzoeken. Daar is uiteindelijk variant 5 uit gekomen. Uit het onderzoek 'Varianten voor Hazerswoude-Dorp' (bijlage 3 bij het ontwerp bestemmingsplan) blijkt inderdaad dat variant 3 de beste resultaten geeft van de optimalisatievarianten. In deze variant is bijvoorbeeld minder ruimte nodig op het kruispunt. En in variant 5 kunnen in de avondspits nog lange wachtrijen ontstaan die de noordelijke rotonde blokkeren. Maar ook in variant 5 is de wachtrijlengte veel korter dan in de referentiesituatie en is de verkeersafwikkeling op het kruispunt en de rotondes verder goed. Uit het onderzoek 'Varianten voor Hazerswoude-Dorp' blijkt dat ook variant 5 aanzienlijke verbeteringen in de verkeersafwikkeling rond Hazerswoude-Dorp geeft. De raad vindt het behoud van de groenzone aan de Zuidoost zwaar wegen en heeft daarom voor variant 5 gekozen als voorkeursvariant. De provincie Zuid-Holland heeft met deze keuze ingestemd. Een en ander blijkt ook uit de motivering van de voorkeursvariant in de toelichting van het bestemmingsplan.
2ag	39	Zienswijze	Het verwondert dat binnen het project "Beter bereikbaar Gouwe" het onderzoek naar een tunnel(bak) is opgenomen in het maatregelenpakket. Tijdens de diverse informatieavonden is indieners ter oren gekomen dat dit de lange termijn oplossing zou kunnen betreffen. Dit insinueert dat er voor korte termijn veel maatschappelijk geld uitgegeven gaat worden waarbij de problemen in Hazerswoude-Dorp groter worden (m.n. Dorpstraat) om deze vervolgens weer op te lossen met een tunnel(bak) of andere vormen van een ongelijkvloerse kruising. Het lijkt indieners maatschappelijk verantwoord om het voorziene budget voor maatregelen N207 Hazerswoude-Dorp te investeren in een definitieve duurzame oplossing met meer maatschappelijke draagkracht. Dat de doorlooptijd hiervan iets langer is, zullen velen voor lief nemen.
		Antwoord	Een ondertunneling kan om meerdere redenen gezien worden als niet-redelijk alternatief. De belangrijkste redenen zijn de kosten en het gebrek aan ruimte. Toch is de tunnel heroverwogen in het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Mocht daar op termijn alsnog voor worden gekozen, dan moet daarvoor een nieuwe ruimtelijke procedure worden gevolgd. Het project N207 Zuid maakt een ondertunneling niet onmogelijk.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 2: Alternatieven project N207 Zuid
			De belofte is niet gedaan dat de N209 ter hoogte van de Dorpsstraat op korte of lange termijn ondertunneld wordt. Wel is beloofd dat er opnieuw een onderzoek komt naar de tunnelvariant. Daarnaast is beloofd dat de maatregelen die nu worden getroffen de aanleg van een tunnel niet onmogelijk maken. Aan deze beloften is voldaan.
2ah	39	Zienswijze	Indien er op korte termijn iets gedaan zou moeten worden, zou dit idealiter variant 3 kunnen zijn omdat dit het meest positieve effect heeft op verkeersintensiteit, verliestijd en wachtrij in tegenstelling tot variant 4 en 5 die op diverse vlakken resulteren in een extreme verslechtering. Dit blijkt ook uit de beoordelingscriteria van verkeerskundige analyse. Evenzo kan variant 3 in tegenstelling tot variant 4 en 5 beter fungeren als tijdelijke oplossing in relatie tot het project “Beter bereikbaar Gouwe”. Voor overige tijdelijke en of snel uitvoerbare oplossingen kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan een intelligente verkeersregelininstallatie. Volgens hetzelfde onderzoeksbureau ‘Goudappel’ zijn hiermee optimalisaties te verkrijgen tot een reductie van 30% van de verliestijd.
		Antwoord	Wat betreft nut en noodzaak van de in het PIP opgenomen maatregelen voor de korte termijn wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 1. Voor de afweging van de voorkeursvariant ten opzichte van variant 3 wordt verwezen naar de beantwoording in onderdeel 2f.
2ai	D87	Zienswijze	Het hele traject heeft waarschijnlijk al zoveel geld gekost, dat u achteraf bezien beter had kunnen investeren in een tunnel.
		Antwoord	Een ondertunneling kan om meerdere redenen gezien worden als niet-redelijk alternatief. De belangrijkste redenen zijn de kosten en het gebrek aan ruimte. Voor meer informatie over nut en noodzaak van de in het PIP opgenomen maatregelen wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 1.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 3: Ruimtelijk beleid Project N207 Zuid
3a	134	Zienswijze	In de RES 1.0 wordt de keuze gemaakt voor o.a. Zon langs Infra. Daarbij wordt gedacht aan zonnepanelen in taluds en in geluidswallen. De zoekgebieden zijn nu getekend langs bestaande wegen niet langs nieuwe infrastructuur zoals de wegen binnen het N207 Zuid. Er wordt een mooie koppelkans gezien bij de aanleg de N207 Zuid. Graag wordt gezien dat in de tweede versie van het Ontwerp PIP N207 Zuid de mogelijkheden worden onderzocht voor de functie 'opwekken duurzame energie' langs delen van de (Verlengde) Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan. Hiermee wordt voorkomen dat bij de totstandkoming van de RES 2.0 de planologische procedure opnieuw moet worden belopen.
		Antwoord	GS hebben een positieve grondhouding ten aanzien van het planologisch mogelijk maken van zonnepanelen op de (oostelijke) grondwal langs de Verlengde Bentwoudlaan ter hoogte van het Bentwoud. De voorwaarden waaronder de zonnepanelen kunnen worden geplaatst, worden nog uitgewerkt. GS zullen het onder voorwaarden toestaan van zonnepanelen op die locatie via het vaststellingsbesluit inzake het definitieve Provinciaal Inpassingsplan aan PS voorleggen.
3b	84, 85, 86	Zienswijze	In het Dorpsplan Hazerswoude-Dorp 2018-2022 wordt het verbeteren van de infrastructuur en bereikbaarheid als speerpunt genoemd. Het doel van het speerpunt is het verbeteren van de doorstroming, de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en de verbinding in het dorp. De kruising Dorpsstraat/N209 en de hele verkeersafwikkeling in het dorp is een permanente bron van zorg. Uit de resultaten van de verschillende uitgevoerde verkeersonderzoeken en de beide delen van het MER blijkt dat het ontwerp PIP niet bijdraagt aan genoemd speerpunt. Het ontwerp PIP is daarom in strijd met het gemeentelijk beleid.
		Antwoord	Door het uitvoeren van de maatregelen genoemd in de PIP en het BP Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp, verbetert de doorstroming op de kruising Dorpsstraat/N209. Doordat enkele richtingen van het kruispunt worden verwijderd, krijgen de richtingen die blijven behouden meer groentijd. Hierdoor verbetert de doorstroming. Er is ook extra aandacht besteed aan de oversteek voor voetgangers en fietsers in de verbinding oostwest. Daarnaast vindt een verdeling van het verkeer plaats door de aanleg van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Dat gebeurt op zo'n manier dat alle wegen het verkeer goed kunnen verwerken. Onderzoek toont aan dat de verkeersveiligheid hierbij niet in het geding komt. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 15.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 3: Ruimtelijk beleid Project N207 Zuid
3c	84, 85, 86	Zienswijze	Op basis van de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 dat in het Bentwoud geen nieuwe (ruimtelijke en niet-ruimtelijke) ontwikkelingen toegestaan zijn 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. Het feit dat ten tijde van het ontwikkelen van het Bentwoud inzichtelijk was dat een mogelijkheid bestond dat het Bentwoud zou worden doorkruist door infrastructuur, maakt nog niet dat geen sprake is van mogelijke reële alternatieven. In zoverre berust het besluit dan ook niet op een zorgvuldige vaststelling van de feiten.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 25.
3d	37, 84, 85, 86	Zienswijze	Op grond van artikel 6.9d, eerste lid, van de Omgevingsverordening Zuid- Holland mag een bestemmingsplan voor een locatie binnen groene buffers, slechts voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling voor zover dit geen grootschalige ontwikkelingen behelzen en de bufferfunctie blijkens een afdoende motivering niet onevenredig is verstoord. Deze motivering dient in ieder geval de in artikel 6.9d, tweede lid, van de Omgevingsverordening bedoelde kwaliteiten te bevatten. In dit geval is onduidelijk wat de motivering is voor de rotonde aan de zuidzijde van Hazerswoude-Dorp. Er is geen aandacht besteed aan de bufferfunctie die daarmee doorkruist wordt.
		Antwoord	Naar aanleiding van deze zienswijze is paragraaf 6.3.2 aangevuld.
3e	84, 85, 86	Zienswijze	Op grond van artikel 6.9c van de Omgevingsverordening Zuid-Holland, mogen ruimtelijke ontwikkelingen slechts plaatsvinden voor zover de ontwikkeling geen significante aantasting tot gevolg heeft van de wezenlijke kenmerken en waarden van het weidevogelgebied. De afstand tussen de begrenzing van het ontwerp pip en het belangrijk weidevogelgebied (ten noord oosten van Hazerswoude-Oord is aanmerkelijk kleiner dan 200 meter, als gesteld in de toelichting. Het is onduidelijk of de beperkte toename van 1dB(A) niet leidt tot significante verstoringen, mede gelet op het feit dat er een toename van verkeer is langs het weidevogelgebied, hoewel deze toename buiten de begrenzing van het ontwerp pip valt, is deze toename wel een gevolg daarvan.
		Antwoord	Naar aanleiding van deze zienswijze is paragraaf 6.3.2 aangevuld.
3f	84, 85, 86	Zienswijze	Zoals ook reeds opgemerkt is ten aanzien van de cultuurhistorische waarden, geldt dat op grond van artikel 6.9a van de Omgevingsverordening Zuid-Holland de motivering waarom aantasting van het karakter van landschap plaatsvindt, en dit niet

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 3: Ruimtelijk beleid Project N207 Zuid
			onevenredig wordt aangetast in ieder geval de opsomming als bedoeld in artikel 6.9a, tweede lid van de Omgevingsverordening Zuid-Holland moet bevatten. De motivering bevat thans niet voldoende om te concluderen dat het landschap niet onevenredig wordt aangetast. Daarbij dient ook nog in beschouwing te worden genomen dat de gemeente Waddinxveen nog werkt aan een landschappelijke inpassing. In zoverre is de afwijking van de Omgevingsverordening Zuid-Holland onvoldoende gemotiveerd.
		Antwoord	Naar aanleiding van deze zienswijze is paragraaf 6.3.2 aangevuld.
3g	84, 85, 86	Zienswijze	Op grond van de toelichting op het PIP en artikel 6.9 e, vierde lid van de Omgevingsverordening Zuid-Holland dient het NNN gebied te worden gecompenseerd. Het is onduidelijk waar deze compensatie plaatsvindt en hoe dit is geborgd. Voorts geldt dat op grond van artikel 6.51 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland geen reële alternatieven bestaan. Het is onduidelijk of reële alternatieven zijn overwogen en of die er zijn.
		Antwoord	Naar aanleiding van deze zienswijze is paragraaf 6.3.2 aangevuld.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven aanleiding tot een aanvulling van paragraaf 6.3.2 Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland van het PIP (toets aan de Provinciale Verordening).

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 4: MER en enkele onderzoeken (stikstof, geluid, water, bodem, aardkundige waarden) Project N207 Zuid
4a	84, 85, 86, D76	Zienswijze	Op pagina 25 van het MER-rapport Deel A wordt gepoogd de referentiesituatie te beschrijven. Het is echter onduidelijk welke projecten in de autonome ontwikkeling zitten en welke niet. Er worden voorbeelden genoemd van huidige en toekomstige ontwikkelingen, maar hierbij wordt niet aangegeven of ze in de autonome ontwikkeling zitten.
		Antwoord	Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 2 van bijlage 03A V bij MER deel A - Rapport Verkeersberekeningen N207 Zuid 2019. Daar wordt ook verwezen naar de technische rapportage bij RVMH 3.1. Dat rapport is te downloaden via: https://www.odmh.nl/publish/pages/118/regionaal_verkeersmodel_midden-holland_rvmh_3_1.pdf
4b	84, 85, 86	Zienswijze	De referentiesituatie bevat het Scenario hoog, dat wil zeggen ook projecten waarover nog geen finale besluitvorming heeft plaatsgevonden, zijn meegenomen. De referentiesituatie dient echter uit te gaan van vastgestelde plannen, en onzekere toekomstplannen mogen hierin dus niet worden meegenomen. Als onduidelijkheid bestaat over de referentiesituatie, dient te worden gewerkt met twee referentiesituaties: één met de zekere plannen en één met de voorgenomen, maar nog niet zekere plannen. Dit is ten onrechte achterwege gebleven.
		Antwoord	Mede naar aanleiding van het voorlopig advies van de Commissie m.e.r. is een aanvullingsrapport MER opgesteld. In dit aanvullingsrapport MER wordt ook ingegaan het gebruik van de scenario's 'Zekere plannen' en 'Hoog scenario'. Voor het bepalen van nut en noodzaak is het scenario 'Zekere plannen' gebruikt. Het 'Hoog scenario' is gebruikt voor het bepalen van de milieueffecten. Voor meer informatie wordt verwezen naar het aanvullingsrapport MER dat als bijlage 30 bij het PIP is gevoegd.
4c	84, 85, 86	Zienswijze	In de verkeersmodellen en in het achtergrondrapport Verkeer en Vervoer van 21 januari 2022 (bijlage 4 bij het inpassingsplan) wordt van het scenario hoge groei uitgegaan. Ook hier wordt dus gewerkt met een sterke toename van verkeer, ook als gevolg van plannen die nog niet zeker zijn. Hierdoor ontstaat een te negatief beeld van de referentiesituatie. Het nut en de noodzaak van de ontwerp pip worden hierdoor overschat. Om een realistisch beeld te krijgen van nut en noodzaak van de weg, dient (ook) een vergelijking te worden gemaakt met het Scenario zekere plannen.
		Antwoord	Nut en noodzaak van de maatregelen is bepaald op basis van het scenario 'Zekere plannen'. Voor meer informatie wordt verwezen naar het aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij het PIP is gevoegd.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 4: MER en enkele onderzoeken (stikstof, geluid, water, bodem, aardkundige waarden) Project N207 Zuid
4d	84, 85, 86	Zienswijze	In hoofdstuk 3 van deel A van het MER worden de ambities, knelpunten en doelen geformuleerd. Deze zijn echter gebaseerd op het oude MER van Tauw uit 2015 en het rapport van Goudappel Coffeng van maart 2019. Gelet op de beschreven gebreken die aan beide rapporten kleven, kunnen de doelstellingen van het huidige MER daarop niet gebaseerd worden.
		Antwoord	De doelen, knelpunten en ambities uit het MER van Tauw uit 2015 zijn voor dit PIP getoetst. Dit is onder andere terug te vinden in het rapport van Goudappel Coffeng van maart 2019 (bijlage V bij het MER deel A). Hieruit blijkt dat de eerder vastgestelde knelpunten nog steeds bestaan. De maatregelen uit het plan N207 Zuid bieden hiervoor nog steeds oplossingen of verlichting.
4e	84, 85, 86	Zienswijze	Bij het beoordelen van het ruimtegebruik van de voorkeursvariant wordt in het MER- Deel A tabel 7.2 geen verschil aangegeven terwijl in de teksten (p. 27) dit wel nadrukkelijk wordt vermeld.
		Antwoord	Het klopt dat er verschillen bestaan tussen de 5 varianten waar het gaat over het ruimtegebruik in Hazerswoude-Dorp. Voor het project als geheel zijn deze onderlinge verschillen op het ruimtebeslag echter beperkt van omvang. Omdat de verschillen tussen de effecten van de varianten dusdanig klein zijn, vallen ze in deze tabel onder dezelfde boordeling. Ook al zijn de effecten in beperkte mate inhoudelijk verschillend van aard.
4f	84, 85, 86	Zienswijze	Bij de beoordeling van de voorkeursvariant wordt bij 7.3.1 (MER deel A) vermeld dat het verkeer goed wordt afgewikkeld terwijl elders in de rapportage melding wordt gemaakt van regelmatige verstopping van rotonde noord met terugslageffecten en ook en veel te hoge intensiteit op de Dorpsstraat oost en west en enkele andere woonstraten in Hazerswoude-Dorp (bijl. 22). De kwaliteit van de oplossing wordt aantoonbaar veel te rooskleurig beoordeeld.
		Antwoord	In paragraaf 7.3.1 (MER deel A) staat dat het verkeer op de kruising N209 - Dorpsstraat goed wordt afgewikkeld. In bijlage 27 van het PIP staat aangegeven dat de verkeersafwikkeling op de noordelijke rotonde goed is en er geen knelpunten zijn (pagina 22). Voor meer informatie over de hogere intensiteiten op verschillende wegen in Hazerswoude-Dorp, wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 15.
4g	B47	Zienswijze	Indiener wil dat de provincie ageert om de hoeveelheid verkeer te verminderen als mocht blijken dat de stikstofbelasting voor het Groene Hart met haar veenweidegebieden te hoog wordt.
		Antwoord	Er is een passende beoordeling uitgevoerd om de effecten van de stikstofbelasting te beoordelen. Hieruit blijkt dat de stikstofbelasting als gevolg van N207 Zuid op Natura2000-gebieden niet te hoog wordt.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 4: MER en enkele onderzoeken (stikstof, geluid, water, bodem, aardkundige waarden) Project N207 Zuid
4h	84, 85, 86	Zienswijze	Het Bentwoud dient meegenomen te worden in het stikstofonderzoek. Hoewel dit gebied niet als Natura-2000 gebied is aangewezen, dienen de effecten van stikstof op het Bentwoud toch in kaart gebracht te worden, mede gelet op het belang dat door de provincie wordt gehecht aan de ontwikkeling van biodiversiteit en natuur
		Antwoord	Volgens provinciaal beleid is voor de toetsing van de stikstofdepositie in eerste instantie aangesloten bij de door Europa aangewezen Natura2000-gebieden. Het Bentwoud is geen Natura2000-gebied, maar een recreatiegebied. Daarom hoeft dit officieel niet te worden onderzocht. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen van thema 11.
4i	154, 169, 170, B69, B70, B74, B93, B182, B183	Zienswijze	Een grondig onderzoek als onderdeel van het MER wordt geëist of de huidige uitstootmetingen en geluidsmetingen van het wegverkeer over de Zijde in Boskoop voldoen aan de wettelijke eisen terzake van alle uitstoot en geluid 7/24 voor alle omwonenden.
		Antwoord	Metingen van uitstoot en geluid zijn momentopnamen. Momentopnamen geven geen nauwkeurig en compleet beeld. Met deze metingen kun je ook niet verantwoorden of de gegevens op verschillende locaties onder dezelfde omstandigheden zijn verzameld. Volgens de wet wordt een MER opgesteld met van berekeningen en modellen. Daarnaast is het doel van het MER niet het toetsen van de huidige situatie, maar van de referentiesituatie waarbij het project N207 zuid niet wordt uitgevoerd. Om die reden wordt daarom geen nader onderzoek uitgevoerd zoals de indiener van deze zienswijze eist.
4j	84, 85, 86	Zienswijze	Het is thans op basis van Achtergronddocument Water (bijlage 18 bij de toelichting) volstrekt onduidelijk wat de gevolgen zijn voor de toestand van het water respectievelijk een goed ecologisch potentieel en een goede chemische toestand van dat water. Dat geldt niet alleen voor oppervlaktewater maar ook voor grondwater. De genoemde onderzoeken ontbreken ten onrechte bij het ontwerp PIP. Indiener verwijst naar uitspraken van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 28 mei 2020 (zienswijze 3.116), van 5 mei 2022 (zienswijze 3.120), van 1 juli 2015 (zienswijze 3.122) en naar de Kaderrichtlijn Water (zienswijze 3.117) Uit het Achtergrondrapport Water blijkt dat als gevolg van de aanleg effecten op de grondwaterkwaliteit zijn te verwachten. Zoals blijkt uit het arrest van het Hof van 5 mei 2022, dient elke achteruitgang te worden voorkomen en duidelijk te worden gemaakt waarom dit onder een van de uitzonderingsbepalingen valt. Voorts kan als gevolg van gebruik van de weg diverse stoffen in de bodem infiltreren hetgeen van invloed kan zijn op de chemische kwaliteit van het grondwater.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 4: MER en enkele onderzoeken (stikstof, geluid, water, bodem, aardkundige waarden) Project N207 Zuid
			In zoverre berust het ontwerp PIP dan ook niet op een deugdelijke motivering-
		Antwoord	Door afstroming van water over de berm, blijft het gros van de vervuiling achter op het talud. Dit komt niet in het oppervlaktewater. Bovendien blijft bij infiltratie van water op het talud de vervuiling achter in de bodem. De hoeveelheid uitspoeling van vervuiling naar het grondwater is te verwaarlozen. Bij het gebruik van kolken die zijn uitgerust met een zandvang, wordt verontreiniging ook afgevangen voor lozing op het oppervlaktewater.
4k	84, 85, 86	Zienswijze	PS kunnen een plan niet vaststellen indien op voorhand in redelijkheid had moeten worden ingezien dat de aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. In het achtergrondrapport Bodem (bijlage 17 bij het inpassingsplan) wordt op pagina 35 en 37 aangegeven dat er locaties zijn met bodemverontreiniging binnen deelgebied 1 en 2. Binnen deelgebieden 3 en 4 zouden geen bekende locaties aanwezig zijn. Het Achtergronddocument bodem kan dan ook niet ten grondslag worden gelegd aan het ontwerp pip, omdat nog onduidelijk is wat de omvang van de bodemverontreiniging is. Te meer, nu bermen doorgaans sterk vervuild zijn. Het is dan ook niet duidelijk of het ontwerp pip op dit aspect uitvoerbaar is. In zoverre is onvoldoende onderzoek gedaan naar mogelijke verontreinigingen in het kader van de uitvoerbaarheid.
		Antwoord	Het achtergrondrapport Bodem heeft als doel om het milieueffect van de beoogde ontwikkeling vast te stellen. Het uitgevoerde onderzoek hiernaar, gebeurt volgens de wettelijk vereiste normering. Daarmee voldoet het rapport aan de doelstelling. Inderdaad moet er volledige duidelijkheid zijn over de uitvoerbaarheid bij de vaststelling van het inpassingsplan. In paragraaf 7.4.8 van de toelichting wordt hier op ingegaan. Gelet op de toekomstige ontwikkeling wordt verwacht dat geen of slechts minimaal (extra) fysiek bodemonderzoek nodig is. Voorafgaand aan de vergunningaanvraag en uitvoering van de werkzaamheden, wordt een de actuele stand van zaken van de beschikbare bodeminformatie op dat moment vastgesteld. Dit moet voorkomen dat tijdens de vergunningaanvraag en/of de uitvoering van de werkzaamheden vertraging en/of blootstellingsrisico's plaatsvinden door eerder 'gemiste' bodeminformatie. Mocht sanering noodzakelijk zijn, dan zijn hiervoor gelden gereserveerd. Daarmee is ook de economische uitvoerbaarheid van het inpassingsplan geborgd.
4l	84, 85, 86	Zienswijze	In het Achtergrondrapport Aardkundige waarden van 27 augustus 2021 (bijlage 13 bij het inpassingsplan) is op p. 47 opgenomen dat het projectgebied zich bevindt binnen het morfopatroon 'droogmakerijen' binnen het morfocomplex West-Nederlands

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 4: MER en enkele onderzoeken (stikstof, geluid, water, bodem, aardkundige waarden) Project N207 Zuid
			laagveenlandschap. Daarin staat dat morfo-element foge veenrest-dijk (4K55) is geclassificeerd als zeldzaam, omdat het een oppervlak tussen 1 en 5% inneemt binnen het morfapatroon 'droogmakerijen'. Er bestaat geen landelijke wetgeving met betrekking tot aardkundige waarden, maar de provincie Zuid-Holland heeft in de BodemVisie Zuid-Holland neergelegd, dat binnen de provincie Zuid-Holland de (inter)nationale aardkundige waarden behouden dienen te worden. Het morfo-element van een lage veenrest-dijk (4K55) wordt aangetast. Het is onduidelijk waarop de conclusie gebaseerd wordt dat dit morfo-element aardkundig weinig waardevol is en een negatief beperkt effect heeft, gelet op het feit dat de lage veenrestdijk (4K55) zeldzaam is. Er wordt gesteld dat dit weinig waardevol is en geen mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden. Het ontwerp pip is op dit punt niet concludent, en tast een kernkwaliteit aan.
		Antwoord	Het morfo-element 'hoge veenrestdijk' is aangegeven als zeldzaam. Dit moet gelezen worden als 'weinig voorkomend'. Dat een morfo-element weinig voorkomt, betekent niet dat deze waardevol of beschermd is. Zoals de zienswijze correct benoemd, is er geen landelijke wetgeving met betrekking tot aardkundige waarden. De classificering 'negatief beperkt effect' is een MER-beoordelingspunt. Dit betekent dat er effecten zijn waardoor het aardkundig onderdeel wordt beïnvloed. Het wordt niet doelmatig verbeterd of in stand gehouden. Dit aardkundig element is geen kernkwaliteit en wordt niet aangetast zoals geschetst in de zienswijze. Het ontwerp PIP is afdoende omdat er geen eis is om mitigerende (verzachtende) maatregelen te treffen en er geen 'kernkwaliteit wordt aangetast'. In de Bodemvisie Zuid-Holland staat namelijk dat op basis van de Bodem-atlas wordt vastgesteld welke morfo-elementen beschermd worden. Het patroon in kwestie is hier geen onderdeel van.
4m	178	Zienswijze	Er wordt nergens in de plannen iets gedaan aan de handhaving van de snelheid. Het verkeer houdt zich niet aan de 50km/h, zeker niet wanneer de verkeerslichten op oranje/rood springen. Dan wordt er extra gas gegeven, waarbij 80-100km/h geen uitzonderingen zijn.
		Antwoord	De maximumsnelheid en handhaving daarvan worden niet in het PIP geregeld. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op de zienswijze 14f.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 5: Rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019 (bijlage V bij MER, deel A)
		Algemeen	<u>Verkeersmodel</u> In het MER en de daarbij behorende onderzoeken én in de onderzoeken die horen bij het PIP, is gerekend met het Regionaal Verkeers- en milieumodel Midden-Holland (RVMH) 3.1. De reden hiervoor is dat dit model bij de start van het MER in 2018 beschikbaar was. Sinds september 2019 is RVMH 3.2 beschikbaar. Daar is geen gebruik van gemaakt. Soms wordt hier in rapporten wel naar verwezen. Dat is echter een verschrijving. In het verleden werd het verkeersmodel regelmatig geactualiseerd. Daardoor is het onvermijdelijk dat aan het eind van een ruimtelijke procedure er een actuelere versie is dan waarmee het plan werd gestart. Er heeft een gevoeligheidsanalyse plaatsgevonden volgens het nieuwe verkeersmodel RVMH 4.1. Deze gevoeligheidsanalyse is opgenomen in het rapport Aanvulling milieueffectrapportage N207 Zuid, opgenomen als bijlage 30 bij het PIP. Geconcludeerd wordt dat er op basis van de nadere analyses, geen andere conclusies getrokken worden. 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 en Luchtkwaliteit die gebruik maken van dezelfde verkeersgegevens.
5a	134, D76	Zienswijze	Met de rapportage 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019 wordt een onjuiste verkeersintensiteit gehanteerd. In bijlage 03A (bijlage V uit MER deel A) worden de verkeersberekeningen N207 Zuid gepresenteerd. Deze cijfers dienen als basis om het doelbereik van het N207 Zuid te toetsen. Als basisjaar wordt 2017 genomen en de prognose jaren worden verhoogd naar 2040. Sinds 2017 is de planvorming in Waddinxveen (en de regio gemeenten) hard gegaan waardoor veel cijfers niet meer kloppend zijn. Zo wordt in het nieuwe scenario 2040 geschetst dat Waddinxveen 33.700 inwoners heeft terwijl dat met de zekere plannen al oploopt naar 40.000 in de komende jaren. Derhalve wordt verzocht om te kijken of de gebruikte cijfers in de verkeersmodellen kunnen geijkt worden aan actuele cijfers en te toetsen of de genoemde verkeersbewegingen nog extra mitigerende maatregelen behoeven. Graag zien we hiervan een uitwerking in de tweede versie van de Ontwerp PIP N207 Zuid.

		Antwoord	Het scenario met 33.700 inwoners is van toepassing op het oorspronkelijke planjaar van het verkeersmodel. Voor de modelscenario's van 2035 en 2040 zijn de groeicijfers uit de nationale verkeersmodellen (NRM) gebruikt voor RVMH 3.1. Dat betekent dat de verkeersgroei die hoort bij doorgaande ruimtelijke ontwikkelingen is verwerkt in de cijfers. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 3A, MER deel A, paragraaf 2.1 (bijlage 3 bij het PIP) en bijlage 4, Achtergrondrapport MER Verkeer en vervoer, paragraaf 2.3 bij het PIP. Er is een gevoeligheidsanalyse met het nieuwe verkeersmodel (RVMH 4.1) uitgevoerd. Voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.																																										
5b	84, 85, 86, D76	Zienswijze	In het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' wordt uitgegaan van verouderde gegevens omtrent het inwoneraantal van Waddinxveen. Het inwoneraantal 2035 is veel te laag in het model RVMH 3.1 meegenomen. Het gebruikte model gaat uit van een inwoneraantal in 2035 in Waddinxveen van ca 32.600. Zelf rekent de gemeente dat er in 2035 circa 38.000 inwoners zullen zijn. De website gemeen Waddinxveen.incijfers.nl bevestigt de cijfers, zoals ook is vastgesteld in de gemeentelijke commissievergadering van 29 juni 2022. Tevens is dit mede aanleiding tot amendement in gemeenteraad van Waddinxveen van 6 juli 2022, tot ijkking van de gebruikte data in het ontwerp pip. Dit aantal is niet verwerkt in de verkeerscijfers. Per april 2022 was het inwoneraantal voor Waddinxveen 31.668 dus al op het niveau 2030H (uit onderstaande tabel (bijlage 1 rapport Goudappel Coffeng, p. 6). <table><tr><th>inwoners</th><th>2017</th><th>2030 ZP</th><th>2030 H</th><th>2035 ZP</th><th>2035 H</th><th>2040 H</th></tr><tr><td>Gouda</td><td>71.200</td><td>74.100</td><td>76.100</td><td>77.100</td><td>79.200</td><td>82.300</td></tr><tr><td>Zuidplas</td><td>40.800</td><td>49.300</td><td>76.200</td><td>51.600</td><td>79.900</td><td>83.500</td></tr><tr><td>Waddinxveen</td><td>26.100</td><td>29.700</td><td>31.500</td><td>30.700</td><td>32.600</td><td>33.700</td></tr><tr><td>Bodegraven-Reeuwijk</td><td>33.400</td><td>35.600</td><td>36.000</td><td>36.100</td><td>36.600</td><td>37.100</td></tr><tr><td>Krimpenerwaard</td><td>54.600</td><td>55.000</td><td>58.400</td><td>55.200</td><td>58.700</td><td>58.900</td></tr></table>	inwoners	2017	2030 ZP	2030 H	2035 ZP	2035 H	2040 H	Gouda	71.200	74.100	76.100	77.100	79.200	82.300	Zuidplas	40.800	49.300	76.200	51.600	79.900	83.500	Waddinxveen	26.100	29.700	31.500	30.700	32.600	33.700	Bodegraven-Reeuwijk	33.400	35.600	36.000	36.100	36.600	37.100	Krimpenerwaard	54.600	55.000	58.400	55.200	58.700	58.900
inwoners	2017	2030 ZP	2030 H	2035 ZP	2035 H	2040 H																																							
Gouda	71.200	74.100	76.100	77.100	79.200	82.300																																							
Zuidplas	40.800	49.300	76.200	51.600	79.900	83.500																																							
Waddinxveen	26.100	29.700	31.500	30.700	32.600	33.700																																							
Bodegraven-Reeuwijk	33.400	35.600	36.000	36.100	36.600	37.100																																							
Krimpenerwaard	54.600	55.000	58.400	55.200	58.700	58.900																																							
		Antwoord	Bij de start van de studie in 2018 was versie 3.1 van Het RVMH de meest actuele versie. In dit model is 2017 het basisjaar. De gemeenten hebben in het planjaar de verwachte ontwikkeling opgegeven voor het aantal inwoners voor het scenario 'Zekere Plannen' en 'Hoog'. Deze verwachte ontwikkeling is vervolgens vergeleken met de verwachting van de provincie. Waddinxveen verwachtte in 2017 als gemeente 29.651 (Zekere Plannen) of 31.526 (Hoog) inwoners te hebben. Voor het MER en																																										

			PIP N207 Zuid zijn de prognosejaren op het planjaar 2035 gesteld. Daarbij is de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Waddinxveen opgehoogd. Dit laat onverlet dat de groei van Waddinxveen hard is gegaan; harder dan in 2017 werd verwacht. Voor meer informatie over de werkwijze wordt verwezen naar bijlage 03A V, paragraaf 2.1 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 Zuid (bijlage V bij MER deel A) en bijlage 1 uit dit rapport.
5c	84, 85, 86	Zienswijze	In het rapport van Goudappel Coffeng (13 maart 2019) is de verlaging van de snelheid van 120/150 naar 100 km/u niet verwerkt in het model. Effect van de verlaging is dat het verkeer sneller provinciale wegen zal kiezen omdat de tijdswinst op snelwegen is verminderd. Dat zal effect hebben op de geluidsbelasting bij de nieuwe wijk 't Suyt 11 dat nu al knelt.
		Antwoord	Dit klopt voor de A12. Dit klopt niet voor de A4 en de N11. In de gevoeligheidsanalyse is dit meegenomen. Voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
5d	84, 85, 86	Zienswijze	Op pagina 5 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' staat dat voor dit specifieke project is gekozen voor een ophoging van alle referentiesituaties en varianten naar 2035, globaal 10 jaar na realisatie. Het college heeft echter steeds in de aanloop naar de gevolgde procedure tot nu toe gezegd dat de huidige knelpunten, meer in het bijzonder in Hazerswoude-Dorp, in de toekomst niet mag verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Een vergelijking met de actuele, huidige situatie - dus zonder autonome ontwikkelingen en actueel zichtjaar - ontbreekt ten onrechte.
		Antwoord	De belofte dat de situatie vergeleken met de huidige situatie niet mag verslechteren, is de provincie niet bekend. Bestuurlijk is de uitspraak gedaan dat de leefbaarheid in Hazerswoude-Dorp niet mag verslechteren. Deze uitspraak gaat over de referentiesituatie als het project N207 Zuid niet wordt uitgevoerd, dus niet over de huidige situatie. Metingen van uitstoot en geluid zijn momentopnamen. Momentopnamen geven geen nauwkeurig, geheel beeld. Met metingen kan niet worden verantwoord of gegevens op verschillende locaties onder dezelfde omstandigheden zijn verzameld. Een MER wordt volgens de wet opgesteld met berekeningen en modellen. Daarnaast is het doel van het MER het toetsen van de referentiesituatie in 2035. Het doel is dus niet het toetsen van de huidige situatie. Bij het toetsen van de referentiesituatie is het uitgangspunt gebruikt dat de leefbaarheid in Hazerswoude-Dorp niet slechter wordt dan in de referentiesituatie in 2035.
5e	84, 85, 86, D76	Zienswijze	Op pagina 4 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' staat dat de plannen worden vergeleken met twee scenario's: Scenario zekere plannen en Scenario hoog. Het is niet duidelijk welke zekere plannen zijn meegenomen in het Scenario zekere plannen (mede gelet op de totstandkomingdatum van dit rapport en het verschil met het MER van maart 2022) en in het Scenario hoog. Dit dient in verband met de verifieerbaarheid te worden opgehelderd.

		Antwoord	Voor meer informatie wordt verwezen naar de technische rapportage van het model RVMH 3.1. Het rapport is te downloaden via: https://www.odmh.nl/publish/pages/118/regionaal_verkeersmodel_midden-holland_rvmh_3_1.pdf
5f	84, 85, 86	Zienswijze	Op pagina 10 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' staat dat de verkeersproductie groeit met 20-30%. Het is niet duidelijk waar deze getallen op gebaseerd zijn. Uit bijlage 6 volgt dat er op de verschillende punten sprake is van een groei van respectievelijk 15, 20, 9, 52, 20 en 16%.
		Antwoord	Verkeersproductie in een bepaald gebied is wat anders dan intensiteiten op wegvakken. Onduidelijk is wat in deze zienswijze met de genoemde bijlage 6 wordt bedoeld.
5g	84, 85, 86	Zienswijze	In paragraaf 3.3 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' wordt de verkeersafwikkeling beschreven. De conclusie is dat het aantal overbelaste kruispunten in het Scenario zekere plannen in de spits ten opzichte van de situatie in 2017 toeneemt van 4 naar 8 en in het Scenario hoog van 4 naar 12. Op pagina 11 staat echter dat met de statische verkeersmodellen een globaal beeld kan worden gegeven van de verkeersafwikkeling. Er zijn echter veel meer kruispunten dan de (onderzochte) wegvakken maatgevend voor de verkeersafwikkeling, zo staat op pagina 11. Ook wordt genoemd dat geen rekening is gehouden met langzaam verkeer en brugopeningen, terwijl dat wel van grote invloed is. Kruispuntanalyses zijn nodig, zo staat duidelijk in het rapport. Hieruit volgt duidelijk dat geen (betrouwbare) conclusies worden getrokken ten aanzien van de verkeersafwikkeling.
		Antwoord	Voor meer achtergrondinformatie over het gebruik van het statische en dynamische model wordt verwezen naar het aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd.
5h	84, 85, 86	Zienswijze	In paragraaf 3.4 wordt de verliestijd beschreven en gepresenteerd in figuur 5.6 op pagina 14 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019'. Hieruit lijkt te volgen dat de verliestijd groot is: in veel gevallen meer dan een verdubbeling in het Scenario zekere plannen ten opzichte van 2017. Ook hier wordt echter een kanttekening gemaakt; de absolute omvang van de verliestijd is laag. Bovendien is niet duidelijk hoe tabel 3 van bijlage 3 bij het rapport tot stand is gekomen. Het is hierdoor niet controleerbaar.
		Antwoord	De betreffende verliestijden zijn berekend met het statische verkeersmodel. Voor alle varianten is op dezelfde manier gerekend zodat de uitkomsten goed kunnen worden vergeleken.
5i	84, 85, 86	Zienswijze	In hoofdstuk 4 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' worden de varianten X (Alphen, variant 2) en Y (X-robust) vergeleken met de autonome situatie in 2035. Daar waar de planeffecten tussen X en Y vrijwel gelijk zijn, worden

			enkel de effecten van Y getoond. Het is echter de vraag of dit op regionaal niveau wordt bepaald (zie laatste zin pagina 15 van het rapport). Dat zegt immers niets over de verschillende effecten op lokaal niveau.
		Antwoord	Dat klopt. Daarom is voor de verkeerssituatie in Hazerswoude-Dorp gerekend met het dynamische model. Meer informatie hierover staat in bijlage 22 van het PIP. Voor meer achtergrondinformatie over het gebruik van het statische en dynamische model wordt verwezen naar het aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Voor een inhoudelijke analyse wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 5j. Aangezien er met N207 Zuid geen merkbare planeffecten op de A4 zijn, moet worden geconstateerd dat het genoemde doorgaande verkeer zich al vrij in het gebied begeeft. Bijvoorbeeld via de N207.
5j	84, 85, 86	Zienswijze	Paragraaf 4.3 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' toont de verkeersafwikkeling, meer in het bijzonder het aantal overbelaste kruispunten in de ochtend- en avondspits. Hieruit blijkt dat het aantal overbelaste kruispunten na ontwikkeling van het ontwerp pip toeneemt van 12 naar 14, in beide varianten. Hierbij wordt overigens enkel een vergelijking gemaakt met het Scenario hoog. Ten onrechte is niet in beeld gebracht wat het negatieve effect is van het aantal overbelaste kruispunten ten opzichte van het Scenario zekere plannen. Hetzelfde geldt voor de verliestijd.
		Antwoord	De verkeerssituatie in het scenario 'Zekere plannen' is beschreven in hoofdstuk 3 van het rapport van Goudappel Coffeng. Omdat besloten is maatregelen te nemen, gebruikt de provincie altijd het scenario 'Hoog'. Dit levert namelijk maatgevende intensiteiten op waardoor robuuste maatregelen nodig zijn; zowel infrastructureel als om de effecten te matigen.
5k	84, 85, 86	Zienswijze	In hoofdstuk 5 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' is het effect op het doorgaand verkeer en de oeververbindingen getracht in beeld te brengen. In paragraaf 5.1 wordt op onnavolgbare wijze geconcludeerd dat de N207 zuid geen verkeer trekt van de A4 maar wel van andere grote wegen in de omgeving. Het is echter totaal onduidelijk hoe deze berekeningen en conclusie tot stand zijn gekomen.
		Antwoord	Hoofdstuk 5 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' bevat een vergelijking van de intensiteiten op verschillende wegen op een oostwest doorsnede. De vergelijking is gemaakt voor de autonome situatie en voor de plansituatie. Hieruit blijkt dat de volgende verschuivingen zich voordoen: 0% op de A4 en een afname van 10% op de N207.
5l	157	Zienswijze	In het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' wordt gesteld dat de N207 Zuid geen verkeer trekt van de A4 maar wel van andere wegen in de omgeving, niet is duidelijk welke wegen worden bedoeld en hoe men tot deze conclusie komt. In het MER N207 Deel B uit 2015 staat: <i>'de Verlengde Bentwoudlaan is een schakel in de doorgaande verbinding tussen oostflank van de Rotterdamse regio en de A4-Noord. Met de verbinding Moordrechtboog-Vredenburglaan-Bentwoudlaan-Verlengde Bentwoudlaan ontstaat een snelle route tussen het oostelijk deel van de Rotterdamse agglomeratie en de A4/Schiphol/Amsterdam.'</i>

			Dit is in tegenspraak met elkaar, een onderbouwde verduidelijk is noodzakelijk.
		Antwoord	In het rapport van Goudappel van 13 maart 2019 wordt in figuur 5.1 en tabel 5.1 aangegeven op welk cordon de verkeerseffecten zijn getoetst. Hieruit blijkt dat procentueel geen effect merkbaar is op de A4. Het MER N207 Deel B (2015) van Tauw is opgesteld voor de berekeningen uit het rapport van 2019. Dat betekent dat dit MER achterhaald is.
5m	84, 85, 86	Zienswijze	Het huidige MER is niet gebaseerd op actuele onderzoeksgegevens.. Op pagina 1 van het rapport 'Verkeersberekeningen N207 – Zuid 2019' staat dat het is gebaseerd op - op dat moment - nieuwe verkeersmodel RVMH 3.0. Op pagina 4 staat dat is gebruik gemaakt van het RVMH versie 3.1 van oktober 2018. Dit is dus innerlijk tegenstrijdig en daarmee onzorgvuldig. Daarnaast gaat het rapport uit van een vergelijking met de op dat moment huidige situatie, dat wil zeggen 2017, zo volgt uit pagina 6 van het rapport. Inmiddels zijn vijf jaar verstreken. De gegevens uit dit rapport zijn dus ook niet meer actueel.
		Antwoord	Aan het begin van de studie werd het verkeersmodel RVMH 3.0 geactualiseerd met de versie 3.1. Daarmee is toen overgestapt op deze geactualiseerde versie 3.1. Omdat deze studie een lange doorlooptijd heeft, is inmiddels versie 3.2 verschenen en daarna gevolgd door versie 4.0 en versie 4.1. Voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
5n	84, 85, 86	Zienswijze	Indieners menen dat op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel alsnog onderzoek naar de verkeerseffecten uitgevoerd dient te worden op basis van de meest recente data en modellen.
		Antwoord	Bij de start van de studie is gekozen voor het meest actuele verkeersmodel: RVMH 3.1 Voor meer informatie wordt verwezen naar onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 6: Achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer' (bijlage 4 bij het inpassingsplan)
6a	84, 85, 86	Zienswijze	Er wordt uitgegaan van het verouderde model RVMH versie 3.1. Inmiddels zijn er twee nieuwere verkeersmodellen beschikbaar, te weten RVMH 3.1 (2018) en het actuelere verkeersmodel (RVMH 3.2). Model RVMH 3.2 genereert andere cijfers en daarmee uiteindelijk ook andere gevolgen. Een directe vergelijking tussen de versies is niet bij het ontwerp pip gevoegd. Op p. 24 staat dat de huidige situatie (2017) wordt vergeleken met de referentiesituatie 2035. De gegevens uit dit rapport zijn dus ook niet meer actueel. In het Achtergrondrapport Verkeer en vervoer wordt gewerkt met het (verouderde) statisch verkeersmodel RVMH 3.1 en het dynamische model VISSIM. Het is niet duidelijk waarom met twee modellen wordt gewerkt en wanneer met welk model wordt gewerkt.
		Antwoord	Voor meer informatie over het gehanteerde verkeersmodel wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 5. Als basis is gebruikt gemaakt van het statische model. Bij kruisingen zijn de berekeningen van de verkeersafwikkelingen echter gebaseerd op een dynamisch model. Dit geeft namelijk een beter beeld van de verkeersafwikkeling en doorstroming op kruisingen. Een uitsnede uit het statische model is input voor het dynamische model. Vervolgens worden de juiste kruispuntconfiguratie en de juiste verkeerscirculatie ingevoerd om vervolgens de berekeningen te kunnen maken. Voor meer achtergrondinformatie over het gebruik van het statische en dynamische model wordt verwezen naar het aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd.
6b	84, 85, 86	Zienswijze	Verschillende keren wordt verwezen naar bijlagen, die niet bij het onderzoek zijn gevoegd. Dit is in strijd met 3:11 Awb.
		Antwoord	De bijlagen zijn inmiddels bijgevoegd.
6c	84, 85, 86	Zienswijze	<i>Planvarianten en Vredenburglaan/ (Verlengde) Bentwoudlaan</i>

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 6: Achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer' (bijlage 4 bij het inpassingsplan)
			Op pagina 13 staat dat voor de planvarianten is uitgegaan van de realisatie van de Vredenburglaan en de (Verlengde) Bentwoudlaan. Het is niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld. Wordt hiermee nu bedoeld dat de vier varianten worden vergeleken met de situatie dat geen maatregelen worden getroffen in Hazerswoude-Dorp, maar het Waddinxveense deel van het ontwerp PIP wel wordt aangelegd. Het spreekt voor zich dat de varianten, inclusief aanleg van het Waddinxveense deel, vergeleken dienen te worden met de situatie zonder de maatregelen van het ontwerp PIP. Alleen dan kunnen de effecten van het ontwerp PIP in kaart worden gebracht.
		Antwoord	Het uitvoeringsbesluit 2018 is het uitgangspunt voor de onderzoeken in het kader van het MER. Dit geldt dus ook voor het onderzoek Verkeer en Vervoer. Het uitvoeringsbesluit omvat zowel de maatregelen in Hazerswoude-Dorp als de aanleg van de verlengde Beethovenlaan en de (verlengde) Bentwoudlaan; het project N207 Zuid. Deze maatregelen worden vergeleken met de referentiesituatie 2035. Het MER en de onderzoeken zijn niet bedoeld om alternatieven voor de gemaakte keuze in 2018 te onderzoeken. Dat is al gedaan in het kader van het uitvoeringsbesluit. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2. Mede op verzoek van de gemeente Alphen aan den Rijn is voor het onderdeel Hazerswoude-Dorp naar meerdere varianten gekeken in het MER. In alle varianten is logischerwijs uitgegaan van de aanleg van de verlengde Beethovenlaan en de (verlengde) Bentwoudlaan. Deze gaan namelijk over het andere onderdeel van het uitvoeringsbesluit. De Vredenburglaan is inmiddels gerealiseerd. Deze maakt onderdeel uit van zowel de referentiesituatie als van de varianten. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar tabel 26 van het achtergrondrapport MER Verkeer en Vervoer.
6d	84, 85, 86	Zienswijze	<i>De vele (verschillende) onderzoeken zorgen voor onduidelijkheid</i> In het Achtergronddocument Verkeer en Vervoer zijn variant 3 en 4 toegevoegd aan de onderzochte varianten. In het rapport van Goudappel Coffeng van maart 2019 zijn varianten 1 (X-robuust) en 2 (Alphen) onderzocht. In het Achtergrondrapport Verkeer en Vervoer, opgesteld door Movares in plaats van Goudappel Coffeng, worden hier variant 3 en 4 aan toegevoegd.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 6: Achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer' (bijlage 4 bij het inpassingsplan)
			Het is niet duidelijk of beide onderzoeken dezelfde uitgangspunten en onderzoeksmethoden hanteren. Dit leidt niet alleen tot een onoverzichtelijke situatie, maar ook tot de vraag of de varianten nu wel goed met elkaar vergeleken kunnen worden. Vervolgens wordt op p. 47 van het Achtergronddocument Verkeer en Vervoer verwezen naar een afzonderlijke studie voor de vier varianten in Hazerswoude-Dorp. Het is niet duidelijk welke verkeersstudie hiermee wordt bedoeld, laat staan wat de verhouding is tot de andere uitgevoerde verkeersonderzoeken.
		Antwoord	In alle onderzoeken zijn dezelfde uitgangspunten gebruikt, waaronder hetzelfde verkeersmodel. Alleen dan kunnen de uitkomsten goed worden vergeleken. In de achtergrondrapporten worden steeds 4 varianten beschreven, zo ook in het achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer'. Besloten is om een aparte achtergrondrapportage te maken voor de 5^e variant. Dit kwam echter aan de orde toen alle achtergrondrapporten al waren afgerond. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar bijlage 27 'Achtergrondrapport MER MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat' bij de toelichting. In het MER zelf worden alle 5 varianten met elkaar vergeleken. Om de verkeerseffecten op de kruispunten in Hazerswoude-Dorp nauwkeurig te kunnen bepalen, is een dynamisch verkeersmodel gebouwd. De analyses hiervan staan in het rapport 'Varianten voor Hazerswoude-Dorp'. Hierin is ook de 5^e variant meegenomen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar bijlage 22 bij het PIP. Hieronder een overzicht van alle verkeersrapporten met de betreffende inhoud in het kort: • Verkeersrapport MER N207 Zuid Verkeerseffecten en analyses (Goudappel) - o Ga voor dit rapport naar https://www.commissiener.nl/projectdocumenten/00004575.pdf; vanaf pagina 419. - o Dit rapport beschrijft de onderzochte maatregelen van het MER 2015 (Tauw). • Verkeersberekeningen N207 Zuid 2019 (Goudappel) - o Dat is bijlage V van het achtergrondrapport MER Verkeer en Vervoer. Dit achtergrondrapport is bijlage 4 bij het PIP. - o Dit is een beschrijving van variant 1 en 2.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 6: Achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer' (bijlage 4 bij het inpassingsplan)
			- Achtergrondrapport MER Verkeer en Vervoer (Movares) - Bijlage 4 bij het PIP. - Deze bijlage beschrijft varianten 1 tot en met 4. - Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209-Dorpsstraat (Movares) - Bijlage 27 bij het PIP. - Deze bijlage beschrijft variant 5. - Varianten voor Hazerswoude-Dorp (Goudappel) - Bijlage 22 bij het PIP - Deze bijlage beschrijft variant 1 tot en met 5 op basis van dynamische analyse.
6e	84, 85, 86	Zienswijze	Cliënten menen dat op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel alsnog onderzoek naar de verkeerseffecten uitgevoerd dient te worden op basis van de meest recente data en modellen.
		Antwoord	De verkeersberekeningen in het MER zijn uitgevoerd met verkeersmodel RVMH 3.1. Er heeft een gevoeligheidsanalyse plaatsgevonden op basis van het nieuwe verkeersmodel RVMH 4.1, dat recent beschikbaar is gekomen om te bepalen of de berekeningen in het MER nog geschikt zijn voor besluitvorming. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 5.
6f	38, B21	Zienswijze	Voor verkeer zijn de berekeningen en conclusies gebaseerd op een vergelijking tussen de referentievariant 2035H en de Voorkeursvariant. Dit is in strijd met de verwachtingen die in de aanloop naar het PIP zijn gewekt door uitspraken van de gedeputeerde(n) die meermalen heeft aangegeven dat de situatie in Hazerswoude-Dorp "niet erger mag worden dan nu". De enorme extra hoeveelheid verkeer die de autonome groei met zich meebrengt op de N209 wordt nog eens versterkt door de aanleg van de (verlengde) Bentwoudlaan. Er moeten dus maatregelen worden getroffen om dit extra verkeer (+ ca. 40% t.o.v. 2017) over de kruising met de Dorpsstraat te leiden. De zuidwestelijke wijkontsluitingsweg met een verplaatste rotonde en een noordelijke rotonde die een klein deel van het noordoostelijke kwadrant ontsluit, dragen hieraan bij. Opvallend is dat de kruising met de Dorpsstraat met een extra rijstrook van zuid naar noord en het instellen van enkele afslagverboden dat verkeer kan verwerken. Wat daaraan ook een bijdrage moet leveren is de verplaatsing van de bushalte richting noord. Door deze na de kruising te situeren wordt de capaciteit van de Verkeersregelinstallatie (VRI) beter benut. Dat daarmee een onveilige situatie wordt gecreëerd wordt over het hoofd gezien.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 6: Achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer' (bijlage 4 bij het inpassingsplan)
			De bijbehorende verkeersmaatregelen moeten onlosmakelijk worden verbonden aan het PIP. Deze verkeersmaatregelen heeft indiener niet kunnen terugvinden in het PIP. Uit de gedetailleerde verkeersberekeningen die voor de verkeersafwikkeling op de kruising zijn gemaakt moet blijken dat deze binnen de daarvoor gestelde normen blijft. De basis voor deze berekeningen is afgeleid uit het statisch verkeersmodel RVMH 3.1H, Voorkeursvariant 5. In deze variant zijn evenwel niet de kruising en de verkeerscirculatie gemodelleerd die in het PIP worden beschreven. Dit is een gebrek in het PIP waaraan niet voorbijgegaan kan worden. Deze berekeningen zouden opnieuw moeten worden gedaan, met gebruikmaking van de juiste invoer. Voorts is geconstateerd dat van een verouderde modelversie is gebruik gemaakt. Sinds 2018 is de RVMH 3.2 beschikbaar. Dit wordt wel ingezet om de maatregelen in Beter Bereikbaar Gouwe door te rekenen. Het is dus operationeel en kan op dezelfde wijze als het RVMH 3.1 worden opgewaardeerd naar het prognosejaar 2035. Het argument dat dit tot beperkte verschillen zal leiden is, wanneer het gaat om een zeer kritische verkeerssituatie onvoldoende steekhoudend. De kans dat het dorp gedurende lange tijd wordt opgezaagd met een nieuw en groter verkeersknelpunt is aanwezig. Met nieuwe berekeningen moet worden aangetoond dat het dorp er niet op achteruit gaat op het vlak van bereikbaarheid (o.a. van de supermarkt), oversteekbaarheid van de N209, verkeersveiligheid en leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit en gezondheid).
		Antwoord	Voor meer informatie over extra verkeer op enkele wegen in Hazerswoude-Dorp en de verkeersveiligheid, wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 15. Voor de begrenzing van het PIP en wat wel of niet is opgenomen in het PIP, wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 10. De berekeningen voor de verkeersafwikkeling op de kruising zijn gebaseerd op het dynamische model. Een uitsnede uit het statische model is input geweest voor het dynamische model. Hierbij is in het dynamisch model de configuratie van het kruispunt N209 - Dorpsstraat aangepast. De berekeningen zijn dus gebaseerd op de juiste kruispuntconfiguratie en de juiste verkeerscirculatie. Er is geen aanleiding voor herberekeningen. Voor meer achtergrondinformatie over het gebruik van het statische en dynamische model wordt verwezen naar het aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 6: Achtergrondrapport 'MER Verkeer en Vervoer' (bijlage 4 bij het inpassingsplan)
			De berekeningen voor het PIP N207 Zuid zijn eerder gestart dan die voor Beter Bereikbaar Gouwe. Bij de start van de studie is gekozen voor het meest actuele verkeersmodel RVMH 3.1. Overigens dateert het verkeersmodel RVMH niet uit 2018. Deze is in september 2019 beschikbaar gesteld. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 5.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 7: Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaai (bijlage 5 bij het PIP)
7a	38, B21	Zienswijze	<i>De onderzoeksrapportage is onvolledig en oncontroleerbaar</i> De onderzoeksrapportage Akoestiek (opgenomen als bijlage 5 bij het PIP) is onvolledig en voldoet daarmee niet aan de gestelde eisen. De broninformatie vanuit het bij het onderzoek gehanteerde geluidsmodel is niet opgenomen en daarmee kunnen de in het rapport beschreven uitgangspunten niet worden gecontroleerd. De figuren en afbeeldingen in het rapport zijn 'handmatig' gemaakt met behulp van een GIS-toepassing. Figuren gemaakt met de software van het geluidsmodel ontbreken in het rapport. De invoer van het geluidsmodel kan niet worden gecontroleerd op juistheid en overeenstemming met de in het rapport beschreven uitgangspunten. In verband met het belang van detaillering is dit juist bij de situatie van het kruispunt Hazerswoude-Dorp een relevante omissie.
		Antwoord	Gezien de aard van het gebruikte model, is het niet geschikt om in zijn geheel in een rapportage op te nemen. Inzage in het model is mogelijk. Hiervoor kan een afspraak worden gemaakt met de provincie. Een specialist geeft dan toelichting op het model en de manier waarop het is gebruikt.
7b	38, B21	Zienswijze	<i>Hanteren juiste verkeersgegevens is niet na te gaan</i> Volgens de tekst van het akoestisch onderzoek is bij de berekeningen gebruik gemaakt van verkeerscijfers uit het 'Regionale Verkeersmodel Midden-Holland (RVMH 3.1)'. Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van verkeersgegevens van het jaar 2021 (referentiesituatie) en planjaar 2035 (plansituatie). Opgemerkt wordt dat de gehanteerde aantallen overeenkomen met de verkeersintensiteiten zoals deze zijn opgenomen in het 'Achtergrondrapport Geluid', bijlage bij Milieueffectrapport N207 Zuid. In het Achtergrondrapport geluid van het MER wordt de situatie van 2021 echter niet aangegeven. In het MER wordt een 2035-situatie als referentiesituatie aangehouden. De bron van de verkeerscijfers is met de beschikbare informatie derhalve niet te achterhalen c.q. te controleren. Ook is in het akoestisch onderzoek niet duidelijk omschreven van welke variant voor de plansituatie (2035) is uitgegaan. Bij akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van verkeerscijfers van gemiddelde weekdagen. Bij verkeerskundig onderzoek wordt uitgegaan van verkeerscijfers van gemiddelde werkdagen. In geen van de documenten is duidelijk gemaakt van welke verkeerssituatie en -structuur is uitgegaan en wat hierin de verhouding/het verband is tussen een gemiddelde werkdag en

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 7: Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï (bijlage 5 bij het PIP)
			weekdag. In bijlage 1 van het akoestisch rapport zijn afbeeldingen met wegvaknummers opgenomen. Waarschijnlijk zijn hierbij per abuis afbeeldingen over elkaar heen geprojecteerd. Hierdoor zijn de wegvaknummers van de wegen rondom het kruispunt N209-Dorpsstraat niet leesbaar en daarmee oncontroleerbaar. Ook ontbreken bronvermeldingen in de bijlage.
		Antwoord	De indiener van deze zienswijze doet de onjuiste aanname dat de verkeersintensiteiten uit de prognose 2035 van het Regionale Verkeersmodel al het plan bevatten. Dit is niet het geval. De weekdaggemiddelden uit deze intensiteiten worden als uitgangspunt gebruikt voor de geluidsmodellen. Zoals de indiener stelt, is het wel aangegeven in het MER dat de 2035-situatie als referentiesituatie wordt aangehouden. Er mankeert niets aan bronvermelding en navolgbaarheid. Het MER probeert de impact van het project aan te geven op het moment dat dit wordt uitgevoerd vergeleken met de situatie waarin het project nog niet is uitgevoerd. Omdat het project niet in 2021 is uitgevoerd, is een vergelijking met deze situatie niet relevant. De afbeelding in bijlage 1 van het Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï' is correct weergegeven, inclusief de bijbehorende wegvaknummers. Als de indiener hier verder op in wil gaan of er vragen over heeft, kan het geluidsmodel worden ingezien. Hiervoor kan een afspraak worden gemaakt van de provincie.
7c	38, B21	Zienswijze	<i>Niet uitgegaan van de juiste kruispuntconfiguratie in de plansituatie</i> De wijze waarop de wegen in het geluidsmodel zijn geconfigureerd kan alleen worden gecontroleerd op basis van GIS-kaarten. In het voorkeursmodel van de provincie wordt uitgegaan van een vijfde tak op het kruispunt. In de kaartbeelden van het akoestisch rapport is deze nieuwe aansluiting niet aanwezig. Ook is van deze nieuwe weg geen geluidsbelasting getoetst. Zelfs als deze weg wordt uitgevoerd als (niet gezoneerde) 30 km/weg, dient de te verwachten geluidsbelasting hiervan wel in het onderzoek te worden meegenomen en beoordeeld (in het kader van goede ruimtelijke ordening). Het akoestisch onderzoek schiet hier tekort en is onvolledig.
		Antwoord	De betreffende kruispuntconfiguratie in het geluidsmodel is correct beoordeeld. Aantakkingen zonder doorgaand verkeer of met snelheden lager dan 50 km/uur, hebben geen verwachtingswaarde van een geluidsbelasting van 48 dB of meer. In het kader van de Wet geluidshinder is dit de drempelwaarde voor het beoordelen van geluidsproductie. Als voor een wegvak met een snelheid van 30 km/uur negatieve effecten worden verwacht, dan wordt nader beschreven in het geluidsrapport of dit voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dat is voor het wegvak in kwestie niet het geval.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 7: Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï (bijlage 5 bij het PIP)
7d	38, B21, 84, 85, 86	Zienswijze	<i>Toepassen geluidsreducerend asfalt op kruispunt is niet juist</i> Volgens de beschrijving van het akoestisch onderzoek is voor de plansituatie uitgegaan van een situatie met volledige toepassing van een (sterk) geluidsreducerende asfaltsoort op het gehele tracé van de N209 in Hazerswoude-Dorp. Op wegen met een verkeerssnelheid van minder dan 50 km/uur geeft geluidsreducerend asfalt geen aanvullende geluidsreductie. Ook op het kruispuntvlak en de opstelstroken is bij de geluidsberekeningen uitgegaan van dit zogenaamde Gelders Mengsel SMA-NL 8G+. Hiermee gerekend neemt de geluidsbelasting van de N209, ondanks de forse verkeerstoename, naar verwachting af. In de praktijk is het toepassen van geluidsreducerend asfalt bij kruispunten echter niet gebruikelijk en/of verstandig. In verband met de aanwezige wringingskrachten van het verkeer bij kruispunten wordt het (brozere) geluidsreducerende asfalt snel kapot gereden. In tabel 2.4 van het akoestisch onderzoek wordt dit ook aangegeven (dunne deklagen niet toepassen op kruisingen of rotondes). Uit eigen onderzoek blijkt dat voor het beoogde Gelders mengsel hierop geen uitzondering geldt. Toepassing van dit wegdektype op kruisingsvlakken en opstelvakken bij VRI's is vanwege de zeer lage levensduurverwachting (<6 jaar) geen duurzame oplossing. Dit betekent dat in de praktijk, in de omgeving van het kruispunt in Hazerswoude-Dorp, geen geluidsreductie van het nieuwe wegdek zal optreden. In plaats van een geluidsafname zal bij de woningen langs de N209 in het dorp sprake zijn van een geluidstoename door de verbreding van de weg en de toename van het verkeer. Ten onrechte leidt het plan niet tot een juridische reconstructiesituatie. Het akoestisch onderzoek geeft in deze een onjuist beeld van de planeffecten en leidt tot de verkeerde conclusie(s).
		Antwoord	Geluidsreducerend asfalt wordt niet toegepast op locaties met veel wringend verkeer, zoals kruisingsvlakken, opstelstroken en rotondes. Geluidsreducerend asfalt werkt al wel bij langzamere snelheden; bij 50 km/uur is werking optimaal. Het is dus niet zo dat geluidsreducerend asfalt pas werkt vanaf 50 km/uur zoals de indiener van deze zienswijze aangeeft. Hetzelfde geldt voor de omgeving van een kruispunt. Ook hier is de werking niet optimaal, maar wel aanwezig. Om hiervoor te corrigeren is op 150 meter van geregelde kruisingen in het model extra geluid berekend. De effecten worden niet overschat, er is juist voor gecorrigeerd.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 7: Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaai (bijlage 5 bij het PIP)
			Op de website van InfoMil wordt ieder jaar aangegeven welke typen geluidsreducerend asfalt zijn toegelaten. Eén van die typen asfalt is SMA NL 8 G+. Omdat dit type asfalt verminderd werkt onder 50 km/uur en bij kruisingen en rotondes, is in het verkeersmodel hiervoor gecorrigeerd.
7e	38, B21, 84, 85, 86	Zienswijze	<i>Geen effect/meerwaarde geluidsreducerend asfalt</i> Naast het niet kunnen toepassen van geluidsreducerend asfalt op kruisingsvlakken en opstelstroken is toepassing van geluidsreducerend asfalt op wegen/wegdelen met een rijsnelheid minder dan 50 km/uur niet zinvol. Bij lagere rijsnelheden, zoals in de omgeving van een kruispunt, geeft geluidsreducerend asfalt geen aanvullende geluidsreductie. Bij lage rijsnelheden is het motorlawaaai maatgevend boven het bandenlawaaai. Van de in theorie berekende en aan de geluidsreducerend wegdek toegekende geluidsreductie is in de praktijk geen sprake. Met de toepassing van geluidsreducerend asfalt op het kruispunt N209-Dorpsstraat rekent het onderzoek zich 'rijk' en zijn de conclusies (veel) te positief. De berekende geluidsreductie van het stille wegdek op dit kruispunt is overschat.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord onder 7d.
7f	B56	Zienswijze	Uit het geluidsonderzoek blijkt niet of er onderzoek is gedaan naar wat de effecten zijn van de aanleg van een verlaagde rotonde aan de noordkant van Hazerswoude-Dorp. Het talud van de naastgelegen fietsbrug zal het verkeersgeluid weerkaatsen, waardoor er nog meer geluidsoverlast zal ontstaan. Gevraagd wordt om aanvullend onderzoek te doen naar de geluidseffecten van een verlaagde rotonde.
		Antwoord	In het geluidsonderzoek zijn alle nieuwe en bestaande wegen opgenomen. In het akoestische model is ook de hoogte van de wegen opgenomen.
7g	178	Zienswijze	Gesteld wordt dat de mitigerende maatregel, het toepassen van stiller asfalt, slecht tijdelijk van aard is, dat de levensduur bij een dergelijke situatie slechts 4-5 jaar is en dat de Provincie vast niet van plan is iedere 4/5 jaar het asfalt te vervangen. Daarnaast is het toepassen van stil asfalt op het kruispuntvlak en de opstelstroken van een kruispunt niet realistisch, de berekende geluidsreductie van het wegdek in het Akoestisch onderzoek wordt overschat. Bij een verkeerssnelheid lager dan 50 km/uur is het geluid reducerend effect klein/verwaarloosbaar is. Hierdoor ontstaat ten onrechte geen juridische reconstructie-situatie. In het Akoestisch onderzoek wordt ter plaatse van het kruispunt uitgegaan van een fors geluid reducerend effect van het nieuwe wegdek terwijl kan worden aangenomen dat deze in de praktijk niet zal optreden.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 7: Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaai (bijlage 5 bij het PIP)
		Antwoord	De indiener van deze zienswijze neemt aan dat de vervanging van het geluidsreducerende asfalt niet tijdig zal worden uitgevoerd. Dit komt echter niet voort uit het MER en het Ontwerp PIP. Het vervangen van asfalt is op uitvoering gericht en verder niet ruimtelijk relevant. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord onder 7d.
7h	178	Zienswijze	Aangegeven wordt dat overzichten van items en uitgangspunten uit het bij het Akoestisch onderzoek gebruikte geluidsmodel ontbreken. Uitgangspunten zijn enkel omschreven in de tekst van het rapport en afbeeldingen zijn gegenereerd met behulp van een GIS-module (en dus niet met het geluidsmodel). Informatie uit het geluidsmodel is niet opgenomen in de rapportage en verder (bijvoorbeeld digitaal) ook niet bekend/beschikbaar. Daardoor kan de invoer van het model niet worden gecontroleerd op juistheid en overeenstemming met de in het rapport beschreven uitgangspunten. Met name bij het kruispunt Hazerswoude-Dorp is dit, in verband met de detaillering, wel nodig.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord onder 7a.
7i	B56	Zienswijze	Punten m.b.t. noordelijke rotonde en geluid: - De rotonde naar het noorden verplaatsen, waardoor er ruimte ontstaat om de fietsbrug aan de zuidkant te realiseren. Hierdoor zal de fietsbrug als een natuurlijke barrière / geluidswal fungeren. - Verlaag de snelheid aanvang rotonde naar 50 km/u (i.p.v. 80 km/u), dit zal een positief effect hebben op geluid. Maak gebruik van 'Gelders mengsel' op de rotonde, voor een beter akoestisch effect.
		Antwoord	Direct na de rotondes liggen de rijbanen binnen de bebouwde kom. Daar geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. De rijbaan ten noorden van de rotonde ligt buiten de bebouwde kom. Het past niet bij de functie en de inrichting van de weg om hier een maximumsnelheid van 50 km/uur in te voeren. Op het kaartblad 1 van Bijlage III.2b van het Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai (bijlage 5 bij het PIP) is de snelheid van de toekomstige situatie rond de rotonde weergegeven zoals deze in het geluidmodel staat. De snelheid is 50 km/uur. De rotonde is in het geluidmodel verwerkt als minirotonde. Daarom is voor de berekening een toeslag in rekening gebracht volgens de regels van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, Bijlage III.

Nr. zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 7: Rapport 'PIP Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï (bijlage 5 bij het PIP)
7j	157	Zienswijze	Er is gebruik gemaakt van een verouderd verkeersmodel (RVMH 3.1). Gevolg is dat er bijv. geen rekening is gehouden dat verkeer eerder zal kiezen voor provinciale wegen omdat de tijdswinst a.g.v. de snelheidsverlaging op snelwegen minder is. Verondersteld wordt dat de verkeersaantallen die 't Suyt passeren hoger zullen zijn, waardoor er meer geluidsmaatregelen nodig.
		Antwoord	De verkeersberekeningen in het MER zijn uitgevoerd met verkeersmodel RVMH 3.1. Er heeft een gevoeligheidsanalyse plaatsgevonden op basis van het nieuwe verkeersmodel RVMH 4.1, dat recent beschikbaar is gekomen om te bepalen of de berekeningen in het MER nog geschikt zijn voor besluitvorming. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 5.
7k	157	Zienswijze	De verkeersaantallen op de Bentwoudlaan zullen stijgen, dit zal een geluidverhogend effect hebben. Bij bestemmingsplan t.b.v. Beter Bereikbaar Gouwe(BBG)-maatregelen zal niet meer gekeken worden naar dit deel van de Bentwoudlaan. Een heronderzoek naar de geluidsniveaus met de juiste verkeersmodellen en de effecten van BBG is noodzakelijk. De resultaten dienen te worden gepubliceerd.
		Antwoord	Bij het maken van de plannen voor Beter Bereikbaar Gouwe, wordt rekening gehouden met de maatregelen van N207 Zuid. Alle maatregelen van BBG gaan ervan uit dat de N207 Zuid-maatregelen zijn uitgevoerd. Bij het berekenen van de geluidsbelasting door de BBG-maatregelen, wordt dus ook rekening gehouden met de geluidsbelasting van de N207 Zuid-maatregelen. Het BBG-onderzoek is inmiddels afgerond, voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 8: Rapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209- Dorpsstraat (bijlage 27 bij het PIP)
8a	84, 85, 86	Zienswijze	<i>Verschillende verkeersmodellen</i> Op pagina 14 (van het rapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209- Dorpsstraat (bijlage 27 bij het PIP)) wordt verwezen naar het dynamische verkeersmodel VISSIM, gebaseerd op het intensiteiten uit het statische verkeersmodel RVMH 3.2. In het Achtergrondrapport worden de effecten van variant 5 ten opzichte van variant 4 beschreven, voor zover deze bestaan. Een goede vergelijking tussen varianten 4 en 5 kan echter niet worden gemaakt, aangezien variant 4 is beschreven in het Achtergrondrapport Verkeer, dat is gebaseerd op het verouderde model RVMH versie 3.1. In het Achtergrondrapport Verkeer en Vervoer worden de varianten vergeleken ten opzichte van de verschillen van variant 1 (X-robust), die is beschreven in het concept rapport van Goudappel Coffeng van 13 maart 2019). Dat rapport is weer gebaseerd op verkeersmodel RVMH 3.0 (zie p. 1 van het rapport). Met andere woorden, de varianten worden met elkaar vergeleken, terwijl de studies andere kengetallen, verkeersmodellen en uitgangspunten hanteren. Een goede vergelijking is hierdoor helemaal niet mogelijk, waardoor het ontwerp pip niet zorgvuldig tot stand is gekomen.
		Antwoord	In het MER en de daarbij behorende onderzoeken is gerekend met het Regionaal Verkeers- en milieumodel Midden-Holland (RVMH) 3.1, omdat deze bij de start van het MER in 2018 beschikbaar was. Sinds september 2019 is RVMH 3.2 beschikbaar. Daar is geen gebruik van gemaakt. Soms wordt in rapporten hier wel naar verwezen, zoals in het rapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209- Dorpsstraat'. Maar dat is een beschrijving. De PIP-rapporten Geluid en Luchtkwaliteit zijn in 2025 geactualiseerd met de versie RVMH 4.1. Beide varianten zijn gebaseerd op dezelfde statische variant, maar tegelijk op verschillende dynamische varianten. De varianten zijn hierdoor goed te vergelijken. Voor een toelichting op het gebruik van de dynamische variant wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 6a en naar het aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Voor meer informatie over het gebruikte verkeersmodel wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 5.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 8: Rapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209- Dorpsstraat (bijlage 27 bij het PIP)
8b	84, 85, 86	Zienswijze	<i>Effectbeoordeling variant 5</i> In het ontwerp PIP dient gemotiveerd te worden op welke wijze tot een selectie van alternatieven is gekomen. Bij het bepalen van de alternatieven is de doelstelling van het project in beginsel leidend. De doelstelling van het project is het verbeteren van de doorstroming, de bereikbaarheid, de robuustheid en de leefbaarheid. De effectbeoordeling van variant 5 op deelaspect geluid van leefbaarheid is ten onrechte als beperkt positief beoordeeld. Het effect op het aantal geluidgevoelige woningen en overige geluidgevoelige bestemmingen is 0. Het effect op het aantal gehinderde of ernstig gehinderde personen is beperkt positief (+) en het effect op het geluidbelast oppervlak is negatief (--). Nergens wordt gemotiveerd waarom het totaal van deze scores (0, + en --) zou leiden tot een eindscore van beperkt positief. Waarom een afname van geluidsbelasting op bestemmingen en personen zwaarder zou wegen dan een toename van geluidbelast oppervlak, wordt niet gemotiveerd. Bovendien is deze stelling onjuist, want uit tabel 5.2 van het ontwerp PIP volgt juist dat geen sprake is van een afname van geluidsbelasting op bestemmingen. Deze onjuiste stelling werkt ook door in de totaal beoordeling van de effecten op de leefbaarheid. Op pagina 38 staat dat de variant per saldo beperkt positief scoort, omdat het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting zou worden gereduceerd. Zoals uit tabel 5.2 blijkt, is dit onjuist. Het aantal geluidgevoelige woningen daalt ten opzichte van de referentiesituatie weliswaar met 1,7 %, maar het aantal overige geluidgevoelige bestemmingen stijgt met 6,3 %. Hier kan dan ook niet gesteld worden dat sprake is van een (beperkt) positief effect. Op pagina 51 is per aspect samengevat wat de score is ten opzichte van de referentiesituatie. Van de 16 aspecten scoort variant 5 op 9 aspecten (beperkt) negatief, op 2 aspecten neutraal en op 5 (beperkt) positief. Na het treffen van mitigerende maatregelen verandert dit in 6 negatief, 5 neutraal en 5 positief. Gelet op deze score, is niet gemotiveerd waarom deze score leidt tot de keuze voor variant 5.
		Antwoord	De motivering bestaat uit alle aspecten die in het MER worden beoordeeld. Er is dus niet alleen gekeken naar de plannen die het beste de doelstelling behalen. Dit betekent dat alternatieven met onevenredig veel overlast, niet als voorkeursalternatief

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 8: Rapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209- Dorpsstraat (bijlage 27 bij het PIP)
			worden geselecteerd puur omdat ze het hoofddoel het beste bereiken. Geluidbelast oppervlak zegt iets over de theoretische belasting op ruimte waar geen directe personen zijn aan te wijzen die deze belasting ervaren. Dit zegt vervolgens iets over welke ruimte bijvoorbeeld overblijft om te ontwikkelen. Het zegt niet direct iets over de hoeveelheid oppervlak van huidige woningen waar geluid op uitstraalt. Dat een afname aan gehinderde personen belangrijker is en daarom zwaarder weegt in de beoordeling is begrijpelijk. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd, waarin de verschillen tussen de 5 varianten nog een keer op een rij zijn gezet.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 9: Natuur Project N207 Zuid
9a	84, 85, 86	Zienswijze	Het PIP is niet uitvoerbaar vanwege het ontbreken van een ontheffing op grond van de het soortenbeschermingsregime Wnb. Op p. 5 van het Achtergrondrapport Natuur staat dat zelfs na het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen de effecten op de rugstreeppad niet kunnen worden weggenomen. Daarom dient een ontheffing in het kader van de Wnb te worden aangevraagd. Als onderdeel van de ontheffingsaanvraag dient een activiteitenplan met mitigerende en compenserende maatregelen te worden opgesteld. Daarin dient de instandhouding van de netwerk populatie te worden gegarandeerd. Geenzins is gebleken dat indien de ontheffingsaanvraag aangevraagd wordt deze verleend kan worden. En een plan kan niet worden vastgesteld indien en voor zover op voorhand in redelijkheid had moeten worden ingezien dat het soortenbeschermingsregime aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.
		Antwoord	Volgens de provincie kan een ontheffing voor de rugstreeppad redelijkerwijs worden verleend. De aanvraag voor deze ontheffing staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.
9b	84, 85, 86	Zienswijze	Op pagina 144 van de toelichting wordt gesteld: 'Aangezien de rugstreeppad streng beschermd is onder de Habitatrichtlijn en de effecten op deze soort niet volledig kon worden weggenomen door het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen blijft er enigszins sprake van een negatief effect. Daarnaast zijn nog niet alle onderzoeken voltooid, waardoor niet inzichtelijk is of alle effecten inzichtelijk zijn'. In zoverre is het plan dan ook nog onvoldoende onderbouwd en is niet duidelijk of een ontheffing op basis van de Wnb verleend kan worden.
		Antwoord	Uit eerder uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er een ontheffing verleend moet worden voor de rugstreeppad. Sommige van deze onderzoeken zijn verouderd. Daarom wordt momenteel gewerkt aan een allesomvattende quickscan. De al uitgevoerde ecologische onderzoeken zijn hierin meegenomen. Uit deze allesomvattende quickscan zal blijken of er ook ontheffingen moeten worden verleend voor andere soorten. Bij de vaststelling van het PIP door Provinciale Staten zijn de natuuronderzoeken afgerond en is er een overzicht welke ontheffingen verleend moeten worden. Ook is dan getoetst of alle ontheffingen redelijkerwijs verleend kunnen worden.
9c	B53	Zienswijze	Indiener is van mening dat met een mix van wonen, groen en water de ecologische kwaliteit langs deze weg nog veel meer vergroot zou kunnen worden. Indiener heeft ideeën voor dit gebied waar deze ontwikkelingen in meegenomen kunnen worden én gerealiseerd kunnen worden, maar dan wel in combinatie met woningbouwontwikkeling. Hiermee zouden dan meerdere overheidsdoelstellingen haalbaar en gecombineerd kunnen worden. De ambities op het gebied van groen, water en

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 9: Natuur Project N207 Zuid
			recreatie sluiten aan bij de ambities van de gemeente Waddinxveen in dit gebied. Over deze ideeën voor het gebied, op de weg en op de ecologische verbindingszone wisselt indiener graag van gedachte.
		Antwoord	Het PIP heeft als doel om het uitvoeringsbesluit planologisch mogelijk te maken. Woningbouwontwikkelingen liggen buiten de scope en worden dan ook niet bij dit plan betrokken.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
		Algemeen	<u>Voorwaardelijke verplichtingen</u> Het is lang niet altijd noodzakelijk om maatregelen van een project met een voorwaardelijke verplichting te borgen in het PIP. Dat hoeft niet als: 1. de provincie het in haar macht heeft om de maatregelen te kunnen nemen. Dat is het geval als de gronden in eigendom zijn van de provincie of als de gronden via onteigening verkregen kunnen worden. 2. er geen belemmeringen zijn om een en ander aan te leggen. Dat is het geval als het inpassingsplan uitvoerbaar is, omdat het inpassingsplan de maatregel planologisch mogelijk maakt. Ook moet het bijvoorbeeld redelijkerwijs aannemelijk zijn dat een ontheffing van Wet natuurbescherming kan worden verleend. 3. de noodzakelijke gelden voor realisatie onderdeel zijn van de exploitatie (uitvoering) en ook zijn gereserveerd. Het plan moet economisch uitvoerbaar zijn. 4. provincie (bij de rechter) duidelijk kan maken dat de maatregelen onderdeel zijn van het N207 Zuid en dus worden uitgevoerd. 5. er geen enkele aanleiding is om te veronderstellen dat maatregelen niet worden uitgevoerd. (Zie ook: ABRvS 6 augustus 2014, nr. 201206568/1/R1). Als er geen juridische redenen zijn voor een voorwaardelijke verplichting, is het toch mogelijk om deze op te nemen. Dat kan meer zekerheid geven voor belanghebbende bewoners, bedrijven en andere belangengroeperingen. Bovendien leidt extra zekerheid tot meer draagvlak. Meerdere indieners vragen om het opnemen van extra voorwaardelijke verplichtingen. Vanwege jurisprudentie, is de provincie van mening dat het niet noodzakelijk is om meer voorwaardelijke verplichtingen op te nemen. Om extra zekerheid te bieden zijn desondanks toch de volgende voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd aan de regels voor: 1. de aanleg van langzaamverkeersvoorzieningen; 2. de landschappelijke inpassing, een grondwal bij het Bentwoud en herplant;

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
			<u>Verantwoording begrenzing PIP</u> Provinciale Staten komen beleidsruimte toe bij het bepalen van de grenzen van een inpassingsplan. Deze ruimte strekt echter niet zo ver dat de Staten een begrenzing kunnen vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarvan zou sprake kunnen zijn als tussen delen van het plangebied en daarbuiten gelegen gronden zodanige ruimtelijke samenhang bestaat dat ze ruimtelijk onlosmakelijk zijn. Het grootste deel van het project N207 Zuid is opgenomen in het PIP. 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 zijn wel nauwkeurig op elkaar afgestemd zowel qua inhoud als qua proces. Het project N207 Zuid is de basis geweest voor de begrenzing van het PIP (en van het door de gemeente Alphen aan den Rijn opgestelde bestemmingsplan). Natuurlijk hebben maatregelen uit het project N207 Zuid gevolgen voor de omgeving van het plangebied. Die effecten zijn voldoende in beeld gebracht. De gemeente Alphen aan den Rijn en Waddinxveen onderzoeken nog of het mogelijk en gewenst is extra maatregelen te nemen buiten het plangebied ten gunste van het woon- en leefklimaat, ter verbetering van de verkeersveiligheid, etc. Er zullen nog aanvullende besluiten moeten worden genomen, zoals verkeersbesluiten. Het gaat hier om uitvoeringsbesluiten die uiteindelijk gerealiseerd kunnen worden binnen de geldende bestemmingsplannen en waarvan de financiering voldoende is verzekerd. <u>Verantwoording ruime bestemming Verkeer</u> De meeste gronden in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen, waarbij in beginsel is uitgegaan van de buitengrenzen van het wegontwerp. Op deze gronden is sprake van maatregelen aan de infrastructuur, inclusief de daarbij

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
			behorende voorzieningen zoals bermen, taluds, sloten en paden. Er is gekozen voor deze ruime bestemming om de mogelijkheid te houden bij de nadere uitwerking de exacte inrichting op detailniveau te wijzigen. De aannemer krijgt zo flexibiliteit om op detailniveau nog wijzigingen aan te brengen mocht dat om allerlei redenen gewenst zijn. Het wegontwerp is overigens al tot op grote hoogte uitgekristalliseerd. Heel veel schuifruimte is er niet. Dat is ook goed te zien op de verbeeldingen.
10a	134	Zienswijze	Artikel 5.3.3. is niet voldoende in lijn met de Wet geluidhinder. Verzocht wordt dit te ondervangen door onderstaande tekst te verwerken: <i>a. Op het moment van oplevering van (delen van) wegen behorende bij het maatregelenpakket N207 Zuid dient voldaan te worden aan de voorkeursgrenswaarden, voor wegverkeerslawaaï, uit de Wet geluidhinder van 48 dB, of aan voor de betreffende woning vastgestelde hogere grenswaarden inclusief de voorwaarden waaronder de hogere waarden zijn verleend.</i> Daarnaast is er tot nu toe geen borging opgenomen voor uitvoering gevelwering onderzoek. De bronbeheerder dient voor de woningen, waarvoor in het kader van dit Inpassingsplan een hogere waarde Wet geluidhinder is vastgesteld, zorg te dragen dat de binnenwaarde in de betreffende woningen niet hoger is dan 33 dB. Verzocht wordt de borging hiertoe toe te voegen in de regels.
		Antwoord	Met het tekstvoorstel kan ten dele worden ingestemd. De regel is als volgt gewijzigd. <i>Op het moment van oplevering van (delen van) wegen behorende bij het maatregelenpakket N207 Zuid dient, in geval van de aanleg en/of reconstructie van een weg, voldaan te worden aan de voorkeursgrenswaarden voor wegverkeerslawaaï uit de Wet geluidhinder van 48 dB, of aan voor de betreffende woning vastgestelde hogere grenswaarden inclusief de voorwaarden waaronder de hogere waarden zijn verleend.</i> Voor diverse woningen rondom het plangebied van het PIP is een hogere grenswaarde verleend. Op grond van dit besluit komen de betrokkenen van de betreffende woningen in aanmerking voor onderzoek naar de geluidwerendheid van de gevel. Het doel van een dergelijk onderzoek is om te zorgen dat de binnenwaarde niet meer bedraagt dan 33 dB. Uit het onderzoek binnenwaarde moet blijken of de gestelde binnenwaarde van 33 dB haalbaar is. Als uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een overschrijding van de binnenwaarde van 33 dB, dan voert de provincie de benodigde maatregelen uit en neemt kosten

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
			hiervoor op zich. In overleg met betrokkenen heeft de provincie de uitvoering van nader onderzoek en het treffen van maatregelen zelf in de hand. Bovendien is hier budgettair rekening mee gehouden. Daarom is het opnemen van een voorwaardelijke verplichting niet noodzakelijk. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen bij dit thema over voorwaardelijke verplichtingen.
10b	134	Zienswijze	Archeologie is niet in lijn met het gemeentelijk parapluplan Archeologie en parkeren. In artikel 11.2.1. is een dieptemaat van 2,5 cm opgenomen. Dit is niet in lijn met het gemeentelijke parapluplan. De gemeenteraad verzoekt u in artikel 11.2.1. de diepte van 2,5 cm te vervangen door 2,5 meter. In artikel 11.3.1. is een dieptemaat van 30 cm opgenomen. Dit is niet in lijn met het gemeentelijke parapluplan. De gemeenteraad verzoekt u in artikel 11.3.1. de diepte van 30 cm te vervangen door 2,5 meter. Daarnaast verzoekt de gemeenteraad u in artikel 10.3.5 en artikel 11.3.5 toe te voegen dat het overleggen van een archeologisch rapport niet nodig is indien naar oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarde van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld.
		Antwoord	In de artikelen 11.2.1 en 11.3.1 zijn per abuis de verkeerde dieptematen opgenomen. Dit wordt aangepast. De zienswijze is in zoverre gegrond. De voorgestelde toevoeging aan artikelen 10.3.5 en 11.3.5 kan worden gevolgd. Deze artikelen worden aangevuld.
10c	154, 169, 170, 173, B69, B70, B74, B93, B182, B183	Zienswijze	Verzocht wordt om een bevestiging dat provincie een voorwaardelijke verplichting op zich neemt dat de wegindeling, de afslagen, rotondes, de parkeerplaatsen voor de winkels, de bushalte en wat er verder op en langs de N209 in de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp ligt, wordt verbonden aan het bestemmingplan verkeer van de provincie en gemeente. Zodat de zienswijze niet op juridische gronden kan worden afgewezen.
		Antwoord	Allereerst wordt voor meer informatie verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema over voorwaardelijke verplichtingen. Er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de gekozen maatregelen niet worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor de parkeerplaatsen voor de winkels. Die liggen buiten het inpassingsplan. De herinrichting is mogelijk conform de daar geldende beheersverordening 'Hazerswoude-Dorp 2017', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn op 25 januari 2018. Met deze beheersverordening zijn de onderliggende bestemmingsplannen voor een nieuwe periode van toepassing verklaard.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
			De gemeente heeft de meeste gronden in eigendom. Er is één andere eigenaar. De gemeente streeft er naar om een plan te maken waaraan deze eigenaar ook meewerkt. Er zijn dus geen belemmeringen om een en ander aan te leggen. De noodzakelijke gelden zijn door de gemeente gereserveerd. En de gemeente is ook zeker van plan de herinrichting te gaan uitvoeren. Een extra borging via een voorwaardelijke verplichting wordt niet noodzakelijk geacht.
10d	84, 85, 86	Zienswijze	In de toelichting bij het ontwerp PIP staat dat verschillende onderdelen en maatregelen moeten worden verwezenlijkt voor de landschappelijke Inpassing van de N209 in Hazerswoude-Dorp. Daarbij is als doel dat de bestaande kwaliteiten worden behouden en versterkt, waaronder de noordelijke entree, zo staat op p. 48-49. In de regels bij het ontwerp PIP is echter niet geborgd dat de uiteindelijke uitvoering ook conform het landschapsplan moet plaatsvinden. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen dat nog niet alle gronden waar het ontwerp PIP ziet, in eigendom zijn bij de provincie.
		Antwoord	De uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing zijn beschreven in het landschapsplan voor Hazerswoude-Dorp en de plantoelichting. Het landschapsplan voor Hazerswoude-Dorp is opgenomen in de bijlagen van de plantoelichting. Het klopt dat landschappelijke inpassing noodzakelijk is. Het landschapsplan in de bijlagen is daarvoor richtinggevend. De nieuwe inrichtingsmaatregelen die in dit plan zijn opgenomen, liggen binnen het plangebied van het PIP of binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp'. De maatregelen zijn binnen de opgenomen bestemmingen zonder meer mogelijk. Het borgen van deze landschappelijke inpassings-/inrichtingsmaatregelen met een voorwaardelijke verplichting is niet noodzakelijk. Desondanks is toch een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de overwegingen onder het onderdeel algemeen bij thema 10 over voorwaardelijke verplichtingen.
10e	84, 85, 86	Zienswijze	Voor de landschappelijke inpassing van de Bentwoudlaan geldt dat in november 2020 een landschapsplan is opgesteld. Hierbij zijn verschillende eisen gesteld aan de inpassing. Deze eisen zijn evenmin geborgd. Zoals de ABRvS meermaals heeft overwogen geldt dat indien een goede landschappelijke inpassing vereist is, de realisatie van het project afhankelijk dient te worden gesteld van het voldoen aan een voorwaardelijke verplichting

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
			Daarnaast blijkt ook dat op de verbeelding het bestemmingsvlak "Verkeer" op verschillende plaatsen aanzienlijk breder is dan het standaardruimtebeslag. Daarmee maakt het ontwerp PIP meer mogelijk dan met het landschapsplan wordt beoogd. PS kunnen niet zonder een voorwaardelijke verplichting op te nemen het PIP als zodanig vaststellen
		Antwoord	De uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing zijn beschreven in het landschapsplan voor de (Verlengde) Bentwoudlaan en de plantoelichting. Het landschapsplan voor de (Verlengde) Bentwoudlaan is opgenomen in de bijlagen van de plantoelichting. Het klopt dat landschappelijke inpassing noodzakelijk is. Het landschapsplan in de bijlagen is daarvoor richtinggevend. In dit plan zijn nieuwe inrichtingsmaatregelen genomen die binnen het plangebied van het PIP liggen. Deze maatregelen zijn binnen de opgenomen bestemmingen zonder meer mogelijk. Het borgen van deze landschappelijke inpassings-/inrichtingsmaatregelen met een voorwaardelijke verplichting is niet noodzakelijk. Desondanks is toch een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar onze overwegingen in het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema over voorwaardelijke verplichtingen. Het klopt dat de bestemming 'Verkeer' in het PIP breder is dan het wegontwerp alleen. Dit maakt het mogelijk om kleine correcties in de uitvoering en verdere detailuitwerking aan te brengen. Hierbij is van belang dat ook taluds, bermen en dergelijke binnen deze bestemming moeten worden gerealiseerd. Hierdoor is de schuifruimte beperkt. Er is dan ook geen wezenlijk ander plan mogelijk dan dat waarvan in het landschapsplan is uitgegaan. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar onze overwegingen in het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
10f	84, 85, 86	Zienswijze	Op pagina 37 van de toelichting bij het ontwerp PIP staat, dat het nodig is hier een aantal richtingen weg te halen ten opzichte van de huidige situatie om tot een acceptabele verkeersafwikkeling en verkeersdoorstroming van het kruispunt N209-Dorpsstraat te komen. PS kunnen niet tot vaststelling van het PIP overgaan zonder dat deze concrete maatregelen ook geborgd zijn in de regels. De uitvoering van deze maatregelen is noodzakelijk voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het inpassingsplan en de uitvoering van de maatregelen is onvoldoende verzekerd. Volgens de milieueffectrapportage van 17 maart 2022, pagina 70 is het verbeteren van doorstroming op het kruispunt van de N209 met de Dorpsstraat een belangrijke doelstelling van het project. Een linksafverbod op het kruispunt draagt hier in sterke mate aan bij. Hieruit volgt duidelijk dat te nemen verkeersbesluiten noodzakelijk zijn in het kader van de goede ruimtelijke

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
			ordening. In zoverre moeten de verkeersmaatregelen geborgd worden in het PIP, zodat de uitvoering daarvan is verzekerd. De borden dienen immers geplaatst te worden middels een verkeersbesluit, waarbij dit verkeersbesluit op een ander toetsingskader berust. Daarbij zijn ook niet alle gronden in eigendom van de provincie waardoor de verkeersmaatregelen niet geborgd zijn.
		Antwoord	De door de indiener van deze zienswijze beschreven noodzakelijke maatregelen gaan over de uitvoeringsmaatregelen waarvoor een verkeersbesluit wordt genomen. Dit gaat over aparte besluitvorming in een ander kader. De Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State heeft eerder nadrukkelijk overwogen dat het treffen van verkeersmaatregelen een uitvoerings-aspect is. Daarom kunnen verkeersmaatregelen niet in een PIP worden opgenomen (ABRvS 20 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1072 en ABRvS 31 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1451). Aangetoond is dat door het nemen van deze maatregelen het PIP op een verkeersveilige manier uitvoerbaar is. Dat niet alle gronden in eigendom zijn van de provincie, verandert daar niets aan. Gemeenten kunnen namelijk een verkeersbesluit nemen voor de betreffende gronden. De zienswijze is ongegrond.
10g	84, 85, 86	Zienswijze	Een andere voorwaardelijke verplichting die ten onrechte niet is opgenomen in het ontwerp PIP, maar op p. 9 van het Tril-lingsonderzoek van MO-GC van 18 november 2021 wel wordt geadviseerd (bijlage 9 bij het ontwerp inpassingsplan), betreft de passage van zwaar vrachtverkeer over de rotonde Noordeinde-Verlengde Beethovenlaan. Daarbij is opgenomen dat over-rijdbare verhoogde rijbaanscheidingen of verdrijvingsvlakken dienen te worden vermeden, gelet op het feit dat dergelijke ver-hoogde obstakels kunnen leiden tot verhoogde trillingen. In het ontwerp PIP is niet geborgd dat dit ook daadwerkelijk uitge-voerd zal worden.
		Antwoord	De maatregel waar de indiener van deze zienswijze naar verwijst, gaat over een advies. Deze maatregel is niet noodzakelijk voor de borging van een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast betreft dit een uitvoeringsaspect. Voor meer informatie hier-over wordt verwezen naar de beantwoording onder 10f. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting is niet noodzake-lijk en niet mogelijk. De zienswijze is ongegrond.
10h	84, 85, 86	Zienswijze	In de toelichting op het ontwerp staat op pagina 118, dat op het gebied van cultuurhistorie diverse negatieve effecten op het gebied van cultuurhistorische geografie worden voorzien: aantasting van historische verkaveling, verplaatsen van bedrijfsbe-bouwing naar de open polder, doorsnijden van kades. In dit geval valt een groot gedeelte van de cultuurhistorische waarden buiten de gronden van het ontwerp PIP. De mitigerende maatregelen moeten worden getroffen door het benadrukken van

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
			watgangen en de mogelijkheid door een dijk te rijden. Dit zijn maatregelen die buiten de begrenzing van het ontwerp PIP vallen en ook maatregelen die op gronden van derden moeten plaatsvinden. Het is dan ook onduidelijk hoe geborgd is dat deze maatregelen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. In zoverre kunnen PS het plan niet vaststellen.
		Antwoord	Het klopt dat mitigerende maatregelen in verband met de cultuurhistorische waarden noodzakelijk zijn. Eén van die mitigerende maatregelen is een zorgvuldig ontworpen harde doorsnijding (coupure) van de Kleikade. Hierdoor ervaren automobilisten dat ze door een dijk rijden. De betekenis van de locatie wordt hiermee bewaard. Dit is onderdeel van het PIP en valt binnen het plangebied. Ook alle aan te leggen watgangen maken onderdeel uit van het plangebied. Het is niet noodzakelijk om deze en de andere mitigerende maatregelen verder te borgen door bijvoorbeeld een voorwaardelijke verplichting. Voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
10i	84, 85, 86	Zienswijze	Het akoestisch onderzoek geluidbelasting in het Bentwoud (bijlage 23 bij het ontwerp inpassingsplan) toont aan dat een groot gedeelte van het Bentwoud, 15,77 hectare, wordt belast door geluid. In de toelichting van het PIP staat dat de geluidsbelasting in het Bentwoud nabij de voorgenomen ingreep zal toenemen. Ook zal visuele verstoring plaatsvinden. Hierdoor zal de recreatieve waarde van het gebied afnemen. Daarnaast is op pagina 131 van de toelichting opgenomen dat noodzakelijk is dat mitigatie plaatsvindt. Dit heeft PS echter niet geborgd in de planregels. Voorts is aangegeven dat een samenwerkingsovereenkomst is gesloten om oppervlakte te realiseren. Volgens vaste jurisprudentie biedt een civielrechtelijke overeenkomst echter onvoldoende zekerheid dat de benodigde voorziening ook daadwerkelijk zal worden gerealiseerd. Als PS in het kader van de goede ruimtelijke ordening het noodzakelijk acht dat het verlies aan oppervlakte wordt gecompenseerd, zal dat aldus in een voorwaardelijke verplichting in de planregels moeten worden opgenomen.
		Antwoord	Inmiddels is besloten een grondwal aan te leggen ten westen van de verlengde Bentwoudlaan. Dit heeft ook een positief effect op de geluidsbelasting in het Bentwoud. De aanleg van de grondwal is een voorwaardelijke verplichting (artikel 5.3.5) Voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 25.
10j	B72	Zienswijze	Door het ontwerp, ter hoogte van de Hoogeveenseweg en ten noorden van de Onderweg, lopen 50kV-kabelverbindingen (zie in zienswijze opgenomen afbeeldingen). De kabelverbinding ter hoogte van de Hoogeveenseweg ligt grotendeels in grond

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
			met de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanning', een klein stuk aan de oostzijde van het ontwerp dat niet bestemd is met deze dubbelbestemming. De kabelverbinding ten noorden van de Onderweg is niet voorzien van een dubbelbestemming waarmee gebruiksbeperkingen worden gesteld aan de grond. Verzocht wordt het ontwerp zodanig aan te passen dat aan alle gronden, waarin de 50kV-kabelverbindingen liggen een dubbelbestemming wordt toegekend, voorzien van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden, ter bescherming van de verbindingen.
		Antwoord	Het opnemen van dubbelbestemmingen voor hoogspanningsverbindingen is alleen aangewezen voor planologisch relevante verbindingen. Doorgaans worden 50 kV-verbindingen niet voorzien van een dubbelbestemming met bijbehorend beschermingsregime. Bij de voorbereiding en de uitvoering van werkzaamheden is een KLIC-melding nodig. Op die manier zijn de belangen van de betreffende verbinding voldoende geborgd.
10k	32, 169, 170, B69, B70, B74, B93	Zienswijze	Het verweer dat 2x2 rijstroken niet in het PIP zit, mag juridisch juist zijn, maar iedere kiezer weet wat er gebeurt als er files komen van voertuigen die slechts via de N11 naar de A4 willen. Het tracé is breed genoeg, zie de vele animaties van de Provincie.
		Antwoord	In de planregels van de bestemming 'Verkeer' is het maximumaantal van 2 rijstroken vastgelegd. Daarmee is het juridisch geborgd. Als er sprake is van 2x2 rijstroken in de toekomst, dan moet daarvoor een nieuwe planologische procedure worden doorlopen.
10l	D90	Zienswijze	Binnen het gebied van het ontwerpbestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' liggen diverse drinkwatertransportleidingen. Het tracé kruist een drinkwatertransportleiding nabij de kruising van de Zesde Tochtweg/Piet Stuurmanweg en het tracé kruist een drinkwatertransportleiding nabij de Hoogeteenseweg. Verzocht wordt rekening te houden met deze drinkwatertransportleidingen. De bescherming van de drinkwaterbelangen bij besluitvorming is een belangrijke eis die door de Drinkwaterwet wordt opgelegd aan bestuursorganen (art. 2 DWW). Om die reden wordt verzocht bij actualisatie van het plan ook de functies voor de drinkwaterdistributie expliciet mee te nemen en te bestemmen. Om drinkwaterleidingen te kunnen handhaven en onderhouden dient de bereikbaarheid van de drinkwaterleidingen gegarandeerd te worden. Verzocht wordt deze drinkwaterleidingen in de plankaart en toelichting op te nemen, daar bij de ontwikkelingen binnen het grondgebied zeker met de aanwezigheid van de drinkwaterleidingen rekening gehouden zal moeten worden. Gezien het belang wordt gevraagd om reclamant op de hoogte te houden van de ontwikkelingen.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
		Antwoord	Op de plankaart behorende bij het ontwerp PIP is ter plaatse van de drinkwatertransportleiding parallel aan de Zesde Tochtweg de dubbelbestemming 'Leiding – Water' opgenomen. In de planregels zijn de bij de dubbelbestemming behorende voorschriften opgenomen, waarmee de bescherming van de drinkwaterleiding wordt geborgd. Per abuis ontbrak in het ontwerpbestemmingsplan één andere planologisch relevante drinkwaterleiding, ten zuiden van de Hoogeveenseweg. Deze is alsnog opgenomen op de verbeelding van het PIP. De ligging van deze leiding zal door de realisatie van het PIP wijzigen. Het toekomstige tracé is nog niet bekend. De provincie is met indiener in overleg hierover. Te zijner tijd zal het omgevingsplan hierop moeten worden aangepast. Ten aanzien van de bestaande leiding wordt in het PIP een passend regime voorzien.
10m	D90	Zienswijze	Geattendeerd wordt op de strookbreedte die behoort bij de drinkwaterleidingen. Doorsnede leiding: 300-500 mm Strookbreedte: 5 m (2,5 m aan weerszijden) Deze strookbreedte is van groot belang en dient dan ook expliciet bestemd te worden als 'Drinkwatervoorzieningen' c.q. 'bestemde leidingstrook t.b.v. drinkwater'. Binnen deze strookbreedte dient bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening te worden gehouden met de drinkwaterleidingen. Tevens mogen er op deze strook geen bebouwing of belemmeringen uit anderen hoofde aanwezig zijn.
		Antwoord	De strook van 5 meter is ook al voorzien in de NEN 7171. In het grootste deel van het voorkeurstracé is deze ruimte beschikbaar, en waar dit niet beschikbaar is wordt met alternatieve technieken zoals gestuurd boren gewerkt. In de dubbelbestemming 'Leiding – Water' wordt per abuis verwezen naar de aanduiding 'Hartlijn leiding – water' op de verbeelding. Deze is echter niet getekend. De regels zijn hierop aangepast.
10n	B50, B51	Zienswijze	De naam van het inpassingsplan is N207. Het plan omvat de rotonde in de N209 bij Hazerswoude-Dorp en de wijziging van de N209 bij de Gemeneweg ten noorden van de Dorpsstraat in de 209. De naamgeving van het ontwerp inpassingsplan is daarom misleidend en onjuist.
		Antwoord	De naam van het inpassingsplan is N207 Zuid. De naamgeving heeft een historische achtergrond: deze is een uitwerking van de Corridorstudie N207 uit 2005. Op figuur 1.2 van de toelichting van het inpassingsplan is aangegeven waar het deelgebied 'N207 zuid' betrekking heeft. De naamgeving van het inpassingsplan is dus niet misleidend en onjuist. Het toepassingsbereik is duidelijk.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 10: Wijze van bestemmen Project N207 Zuid
10o	153	Zienswijze	In hoofdstuk 8, artikel 3 (par. 8.4 van de plantoelichting) wordt sierteelt niet genoemd, terwijl deze wel degelijk in het vigerende bestemmingsplan aanwezig is op het perceel van indiener ten westen van de Bentwoudlaan. Idem voor artikel 4.3.1 strijdig gebruik van de planregels (bestemming 'Natuur').
		Antwoord	De juridische plantoelichting is juridisch niet bindend. De bouw- en gebruiksmogelijkheden worden bepaald door de planregels in combinatie met de verbeelding van het PIP. De mogelijkheid voor sierteelt wordt binnen de bestemming 'Natuur' niet wenselijk geacht. Een dergelijk gebruik verenigt zich niet met de beoogde ecologische verbindingszone ter plaatse.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP. Met de zienswijzen 10a en 10b wordt (gedeeltelijk) ingestemd, de betreffende artikelen worden aangepast. Verder is de formulering van de voorwaardelijke verplichting akoestische maatregelen in bestemming 'Verkeer' (artikel 5.3.3 sub a) gewijzigd. Tot slot is de dubbelbestemming 'Leiding – Water' opgenomen ter plaatse van één planologisch relevante drinkwaterleiding, ten zuiden van de Hoogeveenseweg, alsnog opgenomen en is een correctie doorgevoerd in de planregels van de dubbelbestemming 'Leiding – Water' (zienswijzen 10l en 10m).

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
		Algemeen	<u>Zorgvuldige besluitvorming/overleg met omgeving</u> In het langdurige planproces is op meerdere momenten en in verschillende vormen sprake geweest van overleg en deelname met en door de omgeving. Voorbeelden hiervan zijn: sessies met inwoners, open informatieavonden, talrijke gesprekken met belanghebbenden, bespreking in de gemeenteraden, etcetera. Op deze manier is in het proces alle relevante informatie beschikbaar gekomen. In dit complexe proces is na vaststelling van het voorkeursalternatief en de verwerking daarvan in het ontwerp PIP, een (verdere) belangenafweging gemaakt voor de volgende stap. Hierbij is rekening gehouden met de ingekomen zienswijzen. Dit is een politieke verantwoordelijkheid en waar nodig is daarbij overleg gevoerd met betrokken experts. Na besluitvorming door Provinciale Staten wordt uiteraard de omgeving weer betrokken bij de verdere uitwerking en uitvoering van de besluiten. Samen met vele betrokkenen zoals overheden, volksvertegenwoordigers, belangenorganisaties en inwoners is de afgelopen jaren stap voor stap gewerkt aan het PIP dat er nu ligt. Uit de ingediende zienswijzen valt af te leiden dat betrokkenen in dit proces vast dezelfde ervaringen hebben als de provincie. De zienswijzen laten namelijk zien dat er vele invalshoeken, meningen en verwachtingen zijn over de beste oplossingen voor de geconstateerde problemen. De mening overheerst dat de afgelopen jaren veel is geïnvesteerd in overleg, waaronder ook overleg met inwoners. Vanuit de provincie is zeker sprake geweest van het zoeken van de dialoog. Daarbij wordt altijd gezocht naar de beste oplossing binnen de kaders zoals die met alle betrokkenen zijn afgesproken en die door Provinciale Staten zijn meegegeven. De provincie heeft de plicht om zorgvuldig om te gaan met de inbreng van alle indieners. Uiteraard met het doel het plan waar mogelijk te verbeteren. Alle bevindingen op de vragen en reacties zijn zorgvuldig uitgewerkt en waar nodig verwerkt in het PIP. Ook de bijdragen van inwoners van Hazerwoude-Dorp zijn altijd meegewogen in de besluitvorming. Dit heeft onder andere geleid tot de varianten 3, 4 en 5. Deze zijn allemaal uitgebreid onderzocht, echter de ideeën kunnen niet altijd 1-op-1 worden overgenomen. Ook bij het ontwerp van de (Verlengde) Bentwoudlaan heeft overleg met omwonenden geleid tot aanpassingen in het ontwerp.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
			<u>Onderzoek naar stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden</u> 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).

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
			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 uitspraken¹ 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 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 30 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 Haack. 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

¹ Amercentrale (ECLI:NL:RVS:2024:4909) en Rendac (ECLI:NL:RVS:2024:4923).

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
			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 30 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 7.18.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid																																																				
			<i>Tabel 7.18 Depositie op (naderend) overbelaste delen van habitats in Natura 2000-gebieden.</i> <table><tr><th></th><th></th><th colspan="2">Depositie (mol N/ha/jr)</th></tr><tr><th>Code</th><th>Habitat</th><th>Maxi- maal</th><th>Gemiddeld</th></tr><tr><td colspan="4">Meijendel & Berkheide</td></tr><tr><td>H2120</td><td>Witte duinen</td><td>0,01</td><td>0,01</td></tr><tr><td>H2130A</td><td>Grijze duinen (kalkrijk)</td><td>0,01</td><td>0,01</td></tr><tr><td>H2130B</td><td>Grijze duinen (kalkarm)</td><td>0,01</td><td>0,01</td></tr><tr><td>H2160</td><td>Duindoornstruwelen</td><td>0,01</td><td>0,01</td></tr><tr><td>H2180Abe</td><td>Duinbossen (droog), berken-eikenbos</td><td>0,01</td><td>0,01</td></tr><tr><td>(ZG)H2180Ao</td><td>Duinbossen (droog), overig, inclusief zoekgebied</td><td>0,01</td><td>0,01</td></tr><tr><td>(ZG)H2180C</td><td>Duinbossen (binnenduinrand), inclusief zoekgebied</td><td>0,01</td><td>0,01</td></tr><tr><td colspan="4">Uiterwaarden Lek</td></tr><tr><td>H6120</td><td>Stroomdalgraslanden</td><td>0,01</td><td>0,01</td></tr><tr><td>H6510A</td><td>Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)</td><td>0,01</td><td>0,01</td></tr></table> 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.			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
		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																																																				

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
			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. Vanwege jurisprudentie was het onderwerp stikstof op het laatste moment niet meer actueel en is het uit het MER en PIP gehaald. Het aangepast Aerijs-model zou nog lang op zich laten wachten. Om geen vertraging op te lopen is besloten het PIP wel als ontwerp in procedure te brengen. Het MER, dat al ter visie had gelegen, oordeelde dat er geen significant negatieve gevolgen aan de orde zijn voor nabijgelegen Natura-2000-gebieden. Na het hiervoor beschreven onderzoek in het kader van de vaststellingsfase en overeenkomstig de actuele jurisprudentie blijkt dat deze conclusie standhoudt; zij het met een aanvullende motivering en aanvullende maatregelen. Het PIP wordt daarmee geen 'wezenlijk ander plan' (zie ABRvS 14 februari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:625, r.o. 17.1). Daarom is de provincie van mening dat het niet noodzakelijk is om het ontwerp PIP en/of het MER 2022 nogmaals ter visie te leggen als ontwerp met de nieuwe stukken.
11a	13, B16, B17, B19, B25, B80	Zienswijze	Betrek en luister naar burgers en neem ideeën van hen mee in een plan dat voldoet aan de visie op de lange termijn.
		Antwoord	De omgeving is intensief betrokken bij de planvorming. Dit staat duidelijk beschreven in hoofdstuk 10 paragraaf 2 en bijlage 24 van de toelichting van het PIP. Door de beperkingen die de situatie rondom COVID 19 met zich meebracht, is de omgeving uitvoerig geïnformeerd over de plannen en het proces. Daarbij is iedereen de mogelijkheid geboden om zijn of haar mening hierover te geven. In de plantoelichting is ook beschreven wat met deze input is gedaan. Indieners van deze zienswijze geven niet aan waarom de plannen niet zouden voldoen aan de visie op lange termijn. Ook geven zij niet aan waarom burgers onvoldoende bij de planvorming zouden zijn betrokken of daarover zijn gehoord. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11b	13		Laat het plan niet alleen afhangen van een theoretisch model van een adviesbureau welke niet goed op de hoogte is van de werkelijke situatie ter plekke.
		Antwoord	Bij de totstandkoming van het plan zijn verschillende partijen betrokken geweest. Naast de adviesbureaus waren ook de provincie en de gemeenten betrokken. Hierbij zijn ook diverse personen bij het plan betrokken geweest die de situatie ter

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
			plaatsse in detail kennen. Ambtenaren en adviseurs hebben vele bezoeken ter plaatse gebracht en gesproken met bewoners en ondernemers. Het is onvermijdelijk en juridisch noodzakelijk dat bij de achtergrondonderzoeken voor een inpassingsplan ook theoretische (reken)modellen worden gebruikt.
11c	32, 169, 170, B69, B70, B74, B93	Zienswijze	Van overleg is in Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen nooit sprake geweest, slechts voorlichting over een in beton gegoten plan.
		Antwoord	Voor meer informatie wordt verwezen naar de beantwoording op zienswijze 11a. De provincie herkent zich niet in het beeld dat de indieners van deze zienswijze schetsen. Daarbij wordt opgemerkt dat bij de gepresenteerde plannen logischerwijs al de nodige keuzes zijn gemaakt. Anders zouden geen concrete plannen gepresenteerd kunnen worden. Dat de verschillende varianten 3,4 en 5 zijn ontwikkeld en dat dit leidt tot aanpassingen in het plan, toont juist aan dat wordt geluisterd naar inwoners van Hazerswoude-Dorp. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11d	32	Zienswijze	Het is onduidelijk waarom de aanleg van de wegen (Verlengde Bentwoudlaan, Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan) meegenomen zou moeten worden in combinatie met de maatregelen betr. Hazerswoude-Dorp.
		Antwoord	In hoofdstuk 1 van de plantoelichting is uitvoerig ingegaan op de samenhang van de maatregelen in het PIP binnen het grote geheel én ook op de onderlinge samenhang. In samenwerking met de betrokken gemeenten kiest de provincie voor een integrale aanpak van de bereikbaarheid in het gebied tussen Alphen aan den Rijn en Waddinxveen. Hoewel de dorpen Waddinxveen/Boskoop en Hazerswoude-Dorp elk hun eigen specifieke knel- en zorgpunten hebben, vertonen zij ook overeenkomsten en samenhang. Een integrale, gebiedsgerichte benadering verdient dan ook de voorkeur.
11e	35	Zienswijze	Er is enkel burgerparticipatie gewenst binnen de getekende kaders van de provincie en de alternatieven die zijn voorgelegd bleken toch wel erg sturend te zijn geselecteerd.
		Antwoord	Voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. Aanvullend wordt opgemerkt dat bij de gepresenteerde plannen en alternatieven logischerwijs al de nodige keuzes zijn gemaakt, omdat anders geen concrete plannen gepresenteerd zouden kunnen worden.
11f	B52	Zienswijze	Inwoners van Hazerswoude-Dorp worden genegeerd bij besluitvorming (over verplaatsen bushalte). Er wordt alsmaar gesproken over het betrekken van de inwoners bij de besluitvorming, maar wat heeft dat voor zin als er niet naar geluisterd wordt.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
		Antwoord	In hoofdstuk 10 paragraaf 2 en bijlage 24 van de toelichting van het PIP staat duidelijk beschreven dat de omgeving intensief betrokken is bij de planvorming. Ondanks beperkingen, die de situatie rondom COVID 19 met zich meebracht, is de omgeving uitvoerig geïnformeerd over de plannen en het proces. Daarbij is iedereen de mogelijkheid geboden om zijn of haar mening hierover te geven. In de plantoelichting is ook beschreven wat met deze input is gedaan. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11g	4	Zienswijze	Provincie wijst gemeente Alphen aan den Rijn aan als eisende van de aanpassingen van het kruispunt en vice versa. Het bekende kastje naar de muur spelletje. Het is tekenend voor de besluiteloosheid van beide partijen en de angst het fout te doen wat nu dus ook dreigt te gaan gebeuren!
		Antwoord	Vanaf de start van het project werken provincie en gemeente samen aan het PIP N207 Zuid en in het BP over de verkeersmaatregelen in Hazerswoude-Dorp. De provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen op de N209. De gemeente is verantwoordelijk voor alle lokale wegen. Dit heeft geleid tot een PIP en bestemmingsplan die beide tegelijkertijd worden behandeld en ter inzage zijn gelegd. Met betrekking tot maatregelen op het kruispunt: deze maken onderdeel uit van de totale oplossing. Hier zijn zowel de provincie als de gemeente het over eens. Het klopt dat u voor sommige onderdelen bij de provincie terecht kunt en voor andere bij de gemeente.
11h	96, 161, B63, B89	Zienswijze	De Verlengde Bentwoudlaan komt over percelen van indieners te liggen. Er is nauwelijks overleg gevoerd met indieners als eigenaar en gebruiker. Bij vragen of alternatieve voorstellen komt er geen antwoord, ofwel geen duidelijkheid.
		Antwoord	Bij de start van de MER en Ontwerpfase waren de contacten met de grondeigenaren en hun vertegenwoordigers gericht op een eerste inventarisatie van wensen en mogelijkheden. Er zijn diverse overleggen met eigenaren en vertegenwoordiger van eigenaren gevoerd. Vervolgens is de focus vooral gelegd op de verwerving van de benodigde percelen voor de weg. Dit is een zorgvuldig proces dat op dit moment loopt. Alle grondeigenaren zijn inmiddels benaderd. Hierover doen wij geen uitspraken vanwege privacyoverwegingen en bedrijfsgevoelige informatie.
11i	134	Zienswijze	Polder Achterof: Er is aangegeven dat er overleg wordt gevoerd met betrokken agrariërs en dat er een memo is opgesteld over de inpassingsvisie van de agrarische polder Achterof. Geconstateerd is dat er nauwelijks tot geen overleg is geweest van provincie met betrokken agrariërs, er wordt vanuit gegaan dat dit overleg snel wordt gestart. Tevens wordt verzocht om

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
			de memo. Graag wordt gezien dat ook in de verdere PIP-procedure en het proces van grondverwerving goed wordt geluisterd naar de wensen van de agrariërs, omwonenden en andere belanghebbenden. Zo kan het project, naast verbetering van de bereikbaarheid van Waddinxveen, ook verder bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving.
		Antwoord	De contacten met de grondeigenaren en hun vertegenwoordigers hebben zich bij de start van de MER en de ontwerpfase gericht op een eerste inventarisatie van wensen en mogelijkheden. De focus is daarbij vooral gelegd op verwerving van de benodigde percelen voor de weg. Samen met de gemeente Waddinxveen verkent de provincie momenteel de mogelijke invulling van de agrarische polder Achterof en een efficiëntere verdeling van grondposities. Hierbij worden ook de betrokken grondeigenaren betrokken. Als besloten wordt om bedrijfskavels te verplaatsen worden daarvoor aparte ruimtelijke procedures gevolgd.
11j	165	Zienswijze	Indieners vinden de informatie over het fietspad Kleikade in het plan zeer summier. Ook wordt de overweging gemist naar de omwonenden (en daarmee belanghebbenden), voor wat betreft de voorgenomen aanleg van het betreffende fietspad. Omwonenden zijn op geen enkele manier in de planvorming betrokken. O.a. wordt gevraagd wat de gevolgen zijn voor de paarden en schapen aan de Kleikade en Polderkade.
		Antwoord	De gemeente Waddinxveen en de provincie hebben afgesproken dat er een fietspad langs de Kleikade wordt aangelegd. Dit staat in het Uitvoeringsbesluit van Provinciale Staten uit april 2018. De aanleg van het fietspad is een belangrijk onderdeel van het totaalpakket. Het fietspad is in een Voorlopig Ontwerp uitgewerkt en zo in de verbeelding van het PIP verwerkt. Naar aanleiding van andere zienswijzen is gekeken naar alternatieven. Deze zijn minder optimaal. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 22h. Er is inderdaad geen apart overleg geweest met omwonenden. Wel is overlegd met eigenaren waarvan gronden nodig zijn voor realisatie van de nieuwe infrastructuur. Tijdens de informatieavonden die voor iedereen toegankelijk waren, is ons het signaal niet ter ore gekomen dat de informatie zeer summier was. De aansluiting van het fietspad op de Polderkade wordt in de nadere uitwerking afgestemd met de betrokken bewoners. De begrenzing tussen percelen van overheden en particuliere gronden worden altijd afgeschermd. Meestal is dit een hek of een watergang.
11k	84, 85, 86, 32, 169, 170, B47,	Zienswijze	Het PIP negeert een Motie van Provinciale Staten (motie 1068 Versie 2 Heuvelink D66) die eerst alle door de projectorganisatie Beter Bereikbaar Gouwe fase 2 genoemde tracés in samenhang beoordeeld wil zien, voordat een PIP van de N207

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
	B69, B70, B74, B93		Zuid in behandeling wordt genomen. De Gedeputeerde beweert dat dit allemaal gedaan is maar bewijs / onderzoek en rapportage daarover maakt geen onderdeel uit van deze OPIP. Dit lijkt indiener noodzakelijk om tot een afgewogen oordeel te komen. Indiener ziet dit graag in de OPIP opgenomen om daarop een reactie te geven. Indiener 86 geeft aan, dat GS in een behandelvoorstel aan PS naar aanleiding van motie 1068 hierover hebben aangegeven, dat GS bij het behandelen van het ontwerp PIP inzicht hebben in de effecten van de 5 te onderzoeken varianten BBG. Deze zullen daarom onderdeel zijn van het besluit van GS en onderdeel van de te houden inspraak. Dit is niet het geval. PS hebben op 25 april 2018 ingestemd met een aanpassing van het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid (van 29 augustus 2017) volgens het amendement 609. De uitkomsten van de BBG studie dienen worden gebruikt als onderbouwing van onderhavig PIP evenals een studie naar mogelijke oplossingen voor Hazerswoude-Dorp (leefbaarheid en doorstroming). De resultaten van de studies genoemd in amendement 609 zijn nog niet uitgevoerd, daardoor zijn ze op geen enkele manier gebruikt als onderbouwing voor het PIP. Er wordt gehandeld in strijd met het vertrouwens- en zorgvuldigheidsbeginsel en Amendement 609. In strijd met de procedure van afdeling 3.4 Awb zijn de uitkomsten van BBG en de quickscan naar vijf varianten voor BBG niet ter inzage gelegd. De rechtsbescherming voor een ieder wordt hierdoor opgeknipt in meerdere delen en momenten, met negatieve gevolgen voor belanghebbenden. Deze handelwijze is niet alleen in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, maar door het bewuste karakter ervan neigt het bovendien naar detournement de pouvoir. GS hebben geen enkele verklaring voor het opknippen van de voorbereidingsprocedure in meerdere delen gegeven.
		Antwoord	Onderzoek naar aanleiding van de motie Heuvelink is volledig gerealiseerd omdat met name de verkeerskundige effecten van de 5 opties beschouwd moesten worden. De andere criteria worden bepaald binnen het onderzoeksveld van Beter Bereikbaar Gouwe fase 3a. Onderzoeksresultaten vanuit de motie Heuvelink zijn bij het PIP gevoegd. Voor meer informatie over de relatie tussen dit PIP en BBG wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
			Voor een nadere toelichting op de procedures en de verhouding tussen het project N207 Zuid en BBG wordt verwezen naar de paragrafen 1.3. en 1.4 van de toelichting van het PIP; pagina 16 van het MER deel A en hoofdstuk 4 van het MER deel A. Het verbod van willekeur (détournement de pouvoir) is opgenomen in artikel 3:3 Awb. Dit verbiedt de overheid om de bevoegdheid tot het nemen van een besluit voor een ander doel te gebruiken dan waarvoor die bevoegdheid is verleend. De bevoegdheden die de overheid heeft, zijn met een bepaald doel aan haar toebedeeld. Dit dient de overheid altijd in het achterhoofd te houden bij haar taakuitoefening. Er mag geen misbruik worden gemaakt van de toegekende bevoegdheid. Er is hier geen sprake van willekeur. Er wordt geen misbruik gemaakt van de bevoegdheden die de provincie heeft gekregen. De maatregelen van N207 Zuid zijn een eerste stap in het oplossen van knelpunten in het projectgebied. Dit is een provinciaal belang. Deze maatregelen richten zich op de uitvoering op korte termijn. In het BBG-onderzoek is gekeken naar maatregelen voor (middel)lange termijn. De N207 Zuid-maatregelen maken de BBG-vervolgmaatregelen niet onmogelijk, ongeacht de maatregelen die worden gekozen. Na de keuze van de vervolgmaatregelen, worden ook daarvoor de noodzakelijke (ruimtelijke) procedures doorlopen.
11l	84, 85, 86	Zienswijze	In paragraaf 5.2 In het rapport van Goudappel Coffeng 13 maart 2019 worden de effecten op de oeververbindingen in kaart gebracht. Er wordt nu nog een nader BBG-onderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan dienen betrokken te worden bij het bepalen van de effecten op de oeververbindingen.
		Antwoord	In het rapport van Goudappel wordt beschreven wat het effect van het plan N207 Zuid is op de oeververbindingen. In de nadere Beter Bereikbaar Gouwe-onderzoeken zijn de effecten van N207 Zuid meegenomen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
11m	40	Zienswijze	Het PIP wordt ter inzage gelegd op een moment waarop onderzoek voor de langere termijn in Hazerswoude en Boskoop voor de te treffen maatregelen nog gaande is. Er dient eerst duidelijkheid te zijn over deze langere termijn, zo maakt het bijvoorbeeld een groot verschil of een oeververbinding bij Boskoop kan komen of niet. De nu voorgestelde maatregelen in Ha-

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
			zerswoude-Dorp kunnen adequate oplossingen in de toekomst in de weg staan. De onzekerheid over de langere termijn vergroot daarnaast de verwarring en vergroot onnodig tegenstellingen in het dorp o.a. doordat partijen het eigen straatje schoon blijken te vegen. Gevraagd wordt om besluitvorming over het PIP op te schorten totdat duidelijk is van welk lange termijnplan deze oplossingen deel uitmaken.
		Antwoord	De N207 Zuid-maatregelen in Hazerswoude-Dorp maken eventuele toekomstige Beter Bereikbaar Gouwe-maatregelen niet onmogelijk. Het BBG is afgerond en er volgen geen verkeersmaatregelen uit. Juist daarom is het van belang dat op korte termijn maatregelen worden genomen die in het project N207 Zuid zitten. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
11n	1	Zienswijze	Gezien het stikstofonderzoek ontbreekt, worden burgers gedwongen om extra op de plannen te reageren. Dit is een gemis aan transparante besluitvorming. De provincie zou er goed aan doen om een ontwerpplan aan alle voorschriften te laten voldoen.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11o	B47	Zienswijze	Het onderzoek stikstof ontbreekt. Wanneer de stikstofresultaten bekend zijn zal er dus opnieuw een OPIP ter inzage gelegd moeten worden. Indiener vindt dit een vreemde gang van zaken die alleen kan duiden op de grote haast van G.S. Indiener vraagt zich af of dit is vanwege de Omgevingswet of dat er meer achter zit.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11p	84, 85, 86, D76	Zienswijze	Zowel het PIP als het MER zijn onvolledig nu het stikstofonderzoek ontbreekt.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11q	159, 163, B91, B98, B99	Zienswijze	Het ontbreken van de stikstofparagraaf is strijdig met Awb artikel 3:11. Het ontbreken van de stikstofparagraaf betekent tenminste dat na gereedkomen van de stikstofparagraaf het OPIP opnieuw en integraal moet worden vrijgegeven voor zienswijzen.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11qq	134, 173	Zienswijze	Verzocht wordt om eerst het stikstofonderzoek uit te voeren voordat er een besluit over het PIP wordt genomen. De gemeente Waddinxveen (134) ontvangt graag een tweede versie van het Ontwerp PIP waarin de effecten van het stikstofonderzoek zijn verwerkt en waarbij op nieuw de mogelijkheid wordt geboden tot het indienen van een zienswijze.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 11.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
11r	154, 169, 170, 177, B69, B70, B74, B93, B182, B183	Zienswijze	Geëist wordt dat de Provincie een grondig onderzoek doet naar de Stikstofbelasting van de Natura 2000 gebieden Meijdel&Berkheide, Nieuwkoopse Plassen en De Wilck die alle 3 ruim binnen een straal van 25 km van de N207 Zuid en de N209 liggen en de uitslag van dit onderzoek toe te voegen aan het PIP, voordat een besluit wordt genomen over het PIP N207 Zuid. Geëist wordt dat de Provincie onmiddellijk maatregelen neemt om de hoeveelheid verkeer te verminderen als mocht blijken dat de stikstofbelasting van genoemde gebieden nu al te hoog is.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11s	B64, B91	Zienswijze	Het Bentwoud zal worden bedreigd door meer stikstofdepositie. Wordt het Bentwoud meegenomen in het stikstofonderzoek?
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11t	160	Zienswijze	Er wordt met belangstelling uitgekeken naar de uitkomst van de stikstofberekeningen. Er wordt vanuit gegaan dat extra stikstofdepositie volledig wordt gecompenseerd. Verzocht wordt, indien mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn, er hierover gezamenlijk afspraken worden gemaakt en dat maatregelen worden opgesteld voordat het aangepaste provinciaal inpassingsplan wordt vastgesteld.
		Antwoord	Voor het aspect stikstof is een voortoets en een passende beoordeling uitgevoerd. Voor de extra depositiebijdrage is een ecologische beoordeling uitgevoerd. Daarbij is onderzocht of deze depositiebijdrage significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstelling van de Natura 2000-gebieden 'Meijdel & Berkheide' en 'Uiterwaarden Lek'. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat de extra depositiebijdrage niet kan leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze Natura 2000-gebieden. De rapportage voortoets en passende beoordeling is verwerkt in en als bijlage 35 opgenomen bij het vast te stellen PIP. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
11u	84, 85, 86	Zienswijze	In strijd met de procedure van afdeling 3.4 Awb ontbreken ook de onderzoeksrapporten die horen bij het MER N207 Zuid van Tauw d.d. 5 november 2005 (de oude MER van Tauw). In dit oude MER zijn de effecten van vijf verschillende alternatieven onderzocht en beschreven. De oude MER was de basis voor het Uitvoeringsbesluit van GS op 29 augustus 2017, waarin wordt gekozen voor het voorkeursalternatief de Verlengde Bentwoudlaan en voor Hazerswoude-Dorp maatregelpakket X robuust.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
			Ten onrechte is geen nieuw voorkeursalternatief vastgesteld, dit terwijl op pagina 7 van deel A van het huidige MER staat dat een geheel nieuw MER wordt opgesteld, dat de m.e.r. procedure van begint tot eind doorloopt. Het voorkeursalternatief dat het uitgangspunt vormt van de delen A en B van het huidige MER, is dus gebaseerd op onderzoeksrapporten die niet ter inzage zijn gelegd. Alle onderzoeksresultaten die zijn gebaseerd op verkeerscijfers zijn hierdoor niet controleerbaar. Onderzoeksresultaten ten aanzien van onder andere de doorstroming, capaciteit, verkeersveiligheid, geluid, Lucht, en gezondheid zijn gebaseerd op verkeerscijfers. Bovendien zijn deze onderzoeksgegevens verouderd. Ze zijn ouder dan 2 jaar. En een nadere motivering voor het gebruik van deze gegevens wordt niet gegeven. Dit is in strijd met art. 3.1.1a jo. 1.1.1 lid 2 Bro.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
11v	38, B21	Zienswijze	In het PIP staan diverse zaken benoemd waarover indiener van de gemeente signalen ontvangt dat ze anders worden (voorbeeld de 'vijfde poot' op de kruising). Er zijn nog 'losse eindjes' (o.a. stikstof, indeling parkeerterrein, parkeergelegenheid bewoners N209 oost). Indiener vraagt zich af hoe deze punten nog worden meegewogen en of het PIP opnieuw ter inzage komt?
		Antwoord	Het PIP wordt niet opnieuw ter inzage gelegd. Het vast te stellen PIP is namelijk geen wezenlijk ander plan. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen van dit thema. Voor meer informatie over de indeling van het parkeerterrein en de parkeergelegenheid van de bewoners N209 Oost wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18.
11w	B55	Zienswijze	Indiener zit ongeveer in het midden van de beoogde Verlengde Bentwoudlaan. Er zijn verschillende opties de revue gepasseerd teneinde de percelen ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan te bereiken. In het voortraject is enigszins overleg geweest met verschillende belanghebbenden, maar indiener heeft dit traject als ondermaats ervaren. Er was weinig mogelijkheid tot inspraak en voor zover er al mogelijkheid was om vragen te stellen, werd er (te) algemeen gereageerd. Uiteindelijk is er kennelijk gekozen voor een optie, die indiener pas heeft kunnen achterhalen nadat het ontwerp-PIP ter inzage is gelegd. De redenen waarom voor deze optie is gekozen zijn grotendeels onduidelijk.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 11: Gevolgde procedure Project N207 Zuid
		Antwoord	Onderzoek naar alternatieven heeft al eerder plaatsgevonden in het kader van het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid (2018). Het klopt dat een aantal varianten daardoor niet meer in overweging zijn genomen, zoals een tunnel of brug voor landbouwverkeer. De indiener van deze zienswijze stelt verder dat pas na de inzage van het ontwerp PIP duidelijkheid is gegeven. De provincie herkent zich daar niet in.
11x	39	Zienswijze	Indien er besloten wordt verdere invulling te geven aan oplossing 5 zouden indieners het op prijs stellen dat er ruim voldoende aandacht komt voor de burger participatie ten aanzien van de verdere inrichting van weg en voorziene groenstrook waarbij evenzo rekening gehouden wordt met de privacy van woning en tuin van de bewoners aan de buitenrand van de wijk weidelanden.
		Antwoord	Dit onderdeel van de zienswijze heeft primair betrekking op het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp. Over de inrichting van de weg en groenstrook bij de zuidelijke ontsluitingsweg voert de gemeente Alphen aan den Rijn uitvoerige participatie rondom de vaststelling van het betreffende bestemmingsplan.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 12: Planschade en nadeelcompensatie Project N207 Zuid
		Algemeen	Bij de voorbereiding van het PIP is onderzocht in hoeverre bedrijven en particulieren schade ondervinden door het PIP in de vorm van waardevermindering of inkomstenderving. Zie hiervoor ook paragraaf 9.3 van het PIP. Met de uitkomsten van het onderzoek is rekening gehouden bij de budgettering van het project N207 Zuid. Voor belanghebbenden die van mening zijn dat er sprake is van waardevermindering van onroerende zaken of inkomstenderving, bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een tegemoetkoming van planschade op basis van art. 6.1 Wro. Dit verzoek kan na vaststelling van het PIP worden ingediend. Het verzoek wordt dan door een onafhankelijke schadebeoordelingscommissie beoordeeld.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 12: Planschade en nadeelcompensatie Project N207 Zuid
			De eigenaren/exploitanten van de gronden die nodig zijn voor de uitvoering van het project N207 Zuid, zijn of worden door de provincie benaderd. Financiële nadelen door grondaankoop/onteigening zijn onderdeel van schadeloosstelling volgens de onteigeningswet. Onderhandelingen over grondaankoop met bijbehorende schadevergoeding worden volgens deze uitgangspunten gevoerd.
12a	1	Zienswijze	Indiener kan schade verhalen op de provincie Zuid-Holland in de vorm van vergoeding planschade dan wel nadeelcompensatie. Indiener neemt dit mee in de verkoop van een deel van in eigendom zijnde gronden, welke de provincie nodig heeft voor de aanleg van de te verplaatsen Rotonde Weidelanden.
		Antwoord	Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor het overige wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
12b	84, 85, 96, 161, B63, B89	Zienswijze	De Verlengde Bentwoudlaan komt over percelen van indieners te liggen. Er is nauwelijks overleg gevoerd met indieners als eigenaar en gebruiker. Verzocht wordt niet te starten met de aanpassingen voordat er overeenstemming is bereikt over o.a. bedrijfsvoering, schade, aanpassingskosten en beperking in gebruiksmogelijkheden.
		Antwoord	Voor de uitvoering van het project N207 Zuid moeten gronden van eigenaren/exploitanten worden aangekocht. Zij zijn of worden door de provincie hierover actief benaderd. Naast puur de aankoop van de benodigde grond, zet de provincie zich gedurende de aankooponderhandelingen ook in om de grondposities van de agrarische ondernemers verder te optimaliseren. Hierbij wordt bijvoorbeeld de mogelijkheid tot kavelruil onderzocht. Daarmee kunnen de effecten van het project N207 Zuid zoveel mogelijk worden gecompenseerd. Financiële nadelen door grondaankoop/onteigening zijn onderdeel van schadeloosstelling op basis van de onteigeningswet. Daarbij is een volledige schadeloosstelling het uitgangspunt. Onderhandelingen over grondaankoop met bijbehorende schadevergoeding worden volgens deze uitgangspunten gevoerd. De werkzaamheden kunnen niet starten voordat het werk planologisch mogelijk is gemaakt en voordat de gronden in bezit zijn van de provincie. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en naar de beantwoording van zienswijze 11i.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 12: Planschade en nadeelcompensatie Project N207 Zuid
12c	B55	Zienswijze	Door aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan ondervindt indiener nadelige gevolgen en zullen gedane investeringen waarde-loos worden (o.a. verzwaring van brug over de Eerste Tocht). Wanneer percelen dan enkel bereikbaar worden via de open-bare boerenweg zal dit onvermijdelijk leiden tot meer ongenodigden die zijn perceel betreden. Hiertegen zal indiener een automatisch hek moet plaatsen om zijn oogst te beschermen. Ook wijst indiener op plannen tot realisatie van windmolens. Als de weg wordt aangelegd, zal er minder ruimte ontstaan achterin de polder bij de percelen van cliënt. De beoogde twee windmolens zal hierdoor waarschijnlijk verminderd worden naar één windmolen. Hierdoor zal cliënt ook aanzienlijke inkomsten mislopen.
		Antwoord	Bij de provincie is niets bekend over plannen met windmolens. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
12d	151	Zienswijze	Om de grondwal voor de fietsbrug aan te leggen dient er grond aangebracht te worden. Gezien de bodemkwaliteit vrij zwak is wordt schade verwacht aan de naastgelegen percelen en wellicht ook aangelegen bebouwing.
		Antwoord	In het contract met een aannemer die het werk gaat uitvoeren, worden eisen gesteld aan de maximale zettingen die mogen optreden. Dat geldt zowel voor de aanleg van de zettingen als na 30 jaar (de restzetting). Vooraf aan de realisatie worden een risico-inventarisatie en een monitoringsplan opgesteld. Daarbij is specifiek aandacht voor zettingsgevoelige objecten binnen de invloedssfeer. Van deze objecten wordt een nul- en eindopname gemaakt. Daarnaast moet een ophoging stabiel blijven. Aan de snelheid van ophogen wordt een limiet gesteld op basis van een ophogingsplan en dat wordt gecontroleerd.
12e	152	Zienswijze	Het verlies in bereikbaarheid, omzet, parkeren of andere negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering van winkels in Hazers-woude-Dorp zullen met gebruik van de juridische mogelijkheden worden verhaald op provincie en gemeente.
		Antwoord	De provincie en de gemeente Alphen aan den Rijn zetten zich in om in goed overleg met betrokkenen tot een herinrichting en ontsluiting van het parkeerterrein te komen die acceptabel is voor iedereen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar thema 18. Voor het overige wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
12f	153	Zienswijze	Bestemming van de groenstrook als EHS of NNN geeft negatieve uitwerking op de bedrijfsexploitatie van de overblijvende gronden.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 13: Eigendom (Project N207 Zuid)
13a	151	Zienswijze	Het voorgestelde ruimtebeslag van de noordelijke rotonde wordt niet acceptabel geacht. Gepleit wordt voor een efficiëntere aansluiting en een rotonde dichterbij de provinciale weg. Ook wordt geopteerd voor een tunnel i.p.v. fietsbrug. Door deze voorgestelde aanpassingen zijn er minder m ² van de in indiener eigendom zijnde gronden benodigd.
		Antwoord	Rekening houdend met de benodigde bochtstralen en de bestaande hoogteverschillen kan de rotonde niet dicht bij de Provincialeweg worden geplaatst. Met een fietstunnel moet er vanuit het noorden en/of zuiden eerst omlaag gefietst worden in een waterkerende constructie. Vervolgens moet er via een haakse bocht onderdoor de N209 overgestoken worden. Dit is echter een onoverzichtelijk en onveilige handeling voor de fietsers. In het ontwerp is rekening gehouden met de bestaande situatie, het benodigde ruimtebeslag voor de provinciale weg, de rotonde, het fietspad een veilige ongelijkvloerse kruising voor de fietsers met de N209 en de waterkerende functie van de kade waarop de Gemeneweg zich bevindt. De kadefunctie dient ten alle tijde in stand te blijven. Een fietstunnel maken onder de provinciale weg door is op deze locatie niet haalbaar op een verantwoorde wijze. Zaken die hierbij naast de inpasbaarheid specifiek nog een rol spelen zijn o.a. de sociale veiligheid voor de fietsers en de zeer hoge maatschappelijke kosten van het bouwen van een tunnel in een kadeconstructie.
13b	38, B21	Zienswijze	Om het PIP te realiseren, zijn gronden in Hazerswoude-Dorp (ter plaatse van het parkeerterrein) nodig die onder meer in eigendom zijn van O.A. Beugelsdijk Holding. Er wordt aangegeven dat deze gronden niet worden verkocht noch met een eventueel beperkt zakelijk recht zal laten bezwaren, zolang het PIP niet wordt gewijzigd conform het alternatieve plan dat door BuroDB is ontwikkeld. Zonder deze gronden is het PIP niet uitvoerbaar en in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Mét de gronden is het PIP waarschijnlijk ook niet uitvoerbaar, omdat provincie dan een dermate hoge schadevergoeding zal moeten betalen dat de investering in de oplossing van het verkeersprobleem volkomen disproportioneel zou maken. Verder wordt aangekondigd dat wanneer er gebruik wordt gemaakt van wettelijke bevoegdheden om beschikking te krijgen over de gronden, indiener zich daartegen zal verzetten.
		Antwoord	De provincie en de gemeente Alphen aan den Rijn willen in goed overleg met de eigenaar tot een inrichting en ontsluiting van het parkeerterrein komen die voor iedereen acceptabel is. Voor eventuele planschade zijn reserveringen gedaan. Dat doet niets af aan het recht van de grondeigenaar om bezwaren in te dienen, zich te verzetten en niet mee te werken.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 13: Eigendom (Project N207 Zuid)
			Wat betreft het parkeerterrein wordt voor meer informatie doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 14 en naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18.
13c	B53	Zienswijze	Indiener is als grote grondeigenaar niet geïnformeerd en op geen enkele wijze betrokken bij de planvorming. Ook heeft nog geen enkel overleg inzake eventuele grondverwerving plaatsgevonden, dit terwijl de planvorming wel door gaat. Pas na een signaal hierover van indieners zijde is er een afspraak gepland voor een eerste overleg inzake een eventuele verwerving.
		Antwoord	De indiener van deze zienswijze is onlangs eigenaar geworden van percelen die (deels) nodig zijn voor de toekomstige Bentwoudlaan. Er waren al gesprekken gaande met de vorige eigenaar en taxaties zijn uitgevoerd. Inmiddels zijn de gesprekken opgestart met de nieuwe eigenaar.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

2.2 Zienswijzen Hazerswoude-Dorp

	Hazerswoude-Dorp
14.	Voorkeursvariant
15.	Verkeer en veiligheid
16.	Landschappelijk inpassing
17.	Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid en lichthinder
18.	Parkeerterrein nabij de Albert Heijn, bushalte en tankstation

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
		Algemeen	<u>Keuze voorkeursvariant (5^e variant)</u> De provincie en gemeente Alphen aan den Rijn hebben in de afgelopen jaren vele varianten voor Hazerswoude-Dorp onderzocht. Dit was een lastige opgave vanwege de beperkingen aan beschikbare ruimte en verscheidenheid aan belangen in het gebied. Tijdens het ontwerpproces hebben raads- en statenleden op verschillende momenten via moties randvoorwaarden meegegeven voor de te nemen maatregelen. Bij elke mijlpaal zijn inwoners en stakeholders met ontwerp sessies, informatie-avonden, nieuwsbrieven en klankbordbijeenkomsten bij de plannen betrokken. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft ook een raads werkgroep samengesteld om kritisch mee te denken over de varianten. Er zijn 5 varianten in Hazerswoude-Dorp meegenomen in het MER. De effecten van de voorgenomen ingrepen zijn gepresenteerd in hoofdstuk 9; effecten voor het noordelijk deel Hazerswoude-Dorp. Naar aanleiding van het voorlopig advies van de Commissie m.e.r. is een aanvullingsrapport MER opgesteld. Dit rapport is als bijlage bij het PIP gevoegd. Daarin staan onder andere de effectenbeoordelingen met en zonder mitigerende (verzachtende) maatregelen voor Hazerswoude-Dorp; het noordelijk deel van het project N207 Zuid. Ook zijn in dit rapport nog eens de verschillen van de 5 varianten inzichtelijk gemaakt. Alle informatie is gebruikt bij de keuze voor de voorkeursvariant. Zie voor meer informatie paragraaf 3.3 van de toelichting van het PIP. De conclusie is dat aan de keuze voor de voorkeursvariant een zorgvuldig onderzoeks- en besluitvormingstraject vooraf is gegaan met een zorgvuldige afweging van alle belangen.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
			<u>Proces tot keuze herinrichting kruispunt N209 – Dorpsstraat (onderdeel 5^e variant)</u> Het uitgangspunt bij de verkeersafwikkeling van een kruispunt is een acceptabele cyclustijd. Cyclustijd wil zeggen: de tijdsduur die nodig is om alle richtingen af te wikkelen. De verkeersafwikkeling op het kruispunt N209-Dorpsstraat is in de huidige situatie problematisch. De benodigde cyclustijd is te hoog. Dat betekent dat het kruispunt zwaar overbelast is. Voor de toekomst wordt een forse verkeersgroei op de N209 verwacht. Zonder maatregelen loopt het kruispunt N209-Dorpsstraat vast in de spits vanwege de 40% autonome (onafhankelijke) groei. De totale toename van het verkeer op de N209 komt deels door de autonome groei en deels door de aanleg van de Bentwoudlaan en de Verlengde Bentwoudlaan. Met deze verkeersgroei wordt het probleem groter. Zonder aanpassing vormen zich tijdens de spitsen lange wachtrijen en daardoor worden de leefbaarheidsproblemen en verkeersveiligheidsrisico's verder vergroot. Als onderdeel van het MER en het PIP van het project N207 Zuid is de verkeerssituatie in Hazerswoude-Dorp in zijn geheel bestudeerd en zijn oplossingen getoetst en verder verbeterd. Op basis van de analyse van de oplossingen zijn twee basisvarianten ontwikkeld, namelijk: de X-Robuust en de Alphense variant. De variant X-Robuust is afgefallen. Voor de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn werd de lokale bereikbaarheid in Hazerswoude-Dorp namelijk te veel geschaad. De Alphense variant waarbij alle bewegingen op het kruispunt mogelijk zijn, geeft ook geen afdoende verbetering. De overbelasting bij deze twee varianten gaat gepaard met lange wachtrijen. De conclusie: om het kruispunt N209- Dorpsstraat goed te regelen, moet een aantal bewegingen worden weggehaald of het kruispunt moet aanzienlijk wordt uitgebreid met meerdere opstelstroken op de hoofd- en zijrichtingen. De tweede optie is niet mogelijk vanwege de beperkt beschikbare fysieke ruimte. Daarom is voor de eerste optie gekozen waarbij bepaalde bewegingen opgeheven zijn. Die resulteren vervolgens in wat langere rijroutes. De oorspronkelijke varianten X-Robuust en de Alphense variant leveren geen aanvaardbaar resultaat op. Daarom zijn verbeteringen geformuleerd voor een 3^e, 4^e en 5^e variant. Na afweging van alle belangen is uiteindelijk voor de 5^e variant gekozen. Waarom is opgeschreven in paragraaf 3.3 van de toelichting van het PIP. Met een zorgvuldig ontwerp is er alles aan gedaan om verboden bewegingen maximaal fysiek onmogelijk te maken.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
14a	4, 138, 152	Zienswijze	De toekomstige plannen zijn Hazerswoude-Dorp onvriendelijk. Er is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van (direct) omwonenden en de voorzieningen in het dorp.
		Antwoord	Een zorgvuldige afweging van belangen heeft plaatsgevonden. Voor meer informatie wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
14b	178, 28, 30, 169, 170, 185, B20, B69, B70, B74, B79, B93, B146, B182, B183	Zienswijze	De ingrepen in Hazerswoude-Dorp zijn een tijdelijke oplossing, implementatie heeft grote impact heeft op het dorp, de oplossing is van korte duur. Laat het zoals het is (verkeer gaat dan zelf een andere weg zoeken), zolang er geen structureel en gedragen alternatief is.
		Antwoord	De geplande maatregelen in Hazerswoude-Dorp zorgen volgens het verkeersmodel tot in ieder geval 2035 voor doorstroming en lokale bereikbaarheid. Uit deze berekeningen blijkt ook dat het verkeer in Hazerswoude-Dorp vastloopt als er geen verkeersmaatregelen worden genomen. Dit gebeurt ook zonder de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan. Zonder maatregelen zou het kruispunt N209-Dorpsstraat vastlopen in de spits door de 40% autonome groei. Omdat voor het verkeer weinig alternatieven zijn, zoekt maar een beperkt deel een andere weg.
14c	139, B60, B150, B171, C163 B157	Zienswijze	Geld kan beter besteed worden / Weggegooid geld. Verkwisting van gemeenschapsgeld voor onderzoeken terwijl er niet eens gedegen veldonderzoek wordt verricht.
		Antwoord	De geplande maatregelen in Hazerswoude-Dorp zorgen voor doorstroming en lokale bereikbaarheid. De aanleg en het beheer van het provinciale wegennet is één van de taken van de provincie. De provincie vindt het voor de bereikbaarheid van regio van belang dat het project N207 Zuid wordt uitgevoerd. Om het nut en de noodzaak te bepalen is gedegen onderzoek uitgevoerd, waaronder veldonderzoek. Deze zijn terug te vinden in de bijlagen van het PIP. Voor meer informatie over nut en noodzaak wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 1.
14d	140	Zienswijze	Voor de oostelijke helft van Hazerswoude-Dorp wordt de uitvalsroute richting Zoetermeer en A12 onredelijk slecht bereikbaar, omdat eerst naar de noordelijke rotonde gereden moet worden.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
		Antwoord	Het klopt dat dit verkeer iets moeten omrijden via de noordelijke rotonde. Het gaat hier om een beperkt tijdsverlies. Daarmee wordt de verslechtering als acceptabel gezien. Er is geen sprake van een onredelijk slechte bereikbaarheid. Bovendien zou de wachttijd op het kruispunt N209-Dorpsstraat toenemen als er geen maatregelen worden genomen door de 40% autonome groei van het verkeer. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 15.
14e	130	Zienswijze	Leidt in de spits tot verkeersopstopping want bij drukte staat de rotonde vol en vast.
		Antwoord	De verkeersdoorstroming is getoetst. Naar aanleiding van de uitkomst van deze toets, is een ontwerp opgesteld waarmee er in de reguliere spits geen overbelasting optreedt op de noordelijke rotonde.
14f	B42	Zienswijze	Er wordt te hard gereden bij het kruispunt en op de Dorpsstraat.
		Antwoord	De (nieuwe) wegen en kruispunten worden ingericht volgens de ontwerpuitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dat betekent dat er een inrichting moet komen waarbij vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Het wegbeeld moet kloppen bij de functie van de weg. Weggebruikers weten zo wat van hen wordt verwacht en passen daarmee ook het gedrag automatisch aan. Ook als het gaat om de snelheid waarmee gereden wordt. Als wegbeheerder gaat de provincie niet over verkeershandhaving. In Nederland is dat een bevoegdheid van Politie en Openbaar Ministerie. Het is in eerste instantie aan hen om te bepalen waar en op welke manier verkeershandhaving plaatsvindt.
14g	3, 42, 138, 173, 180, 181, B148	Zienswijze	Er is geen oog voor de lokale bevolking. Er is slechts één doel, en dat is het bevorderen van de doorstroming van het verkeer, er wordt geen rekening gehouden met (directe) bewoners. Geen goede afweging van de nadelen voor de inwoners en de eventuele tijdwinst voor het doorgaande verkeer.
		Antwoord	Voor meer informatie wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
14h	3	Zienswijze	Het plan van de lokale middenstand wordt opzij geschoven en niet serieus genomen.
		Antwoord	Voor meer informatie wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18.
14i	1, 22	Zienswijze	Met de constatering dat er geen provinciale weg om Hazerswoude-Dorp wordt gelegd, wordt verzocht om t.b.v. het kruispunt N209/Dorpsstraat te kiezen voor de Alphense variant.
		Antwoord	Voor Hazerswoude-Dorp zijn vele varianten onderzocht. Er is een variant gekozen die door de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie Zuid-Holland wordt gedragen. Voor meer informatie wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 14 en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
14j	1	Zienswijze	Als gevolg van de aanpassing van het kruispunt N209/Dorpsstraat wordt indiener gedwongen om met het voor bedrijfsvoering noodzakelijke landbouwverkeer (ca. 425 bewegingen per jaar) een andere route te nemen. Dit zijn langere routes (omrijden via noordelijke rotonde) of voor landbouwverkeer ongeschikte routes door woonwijken (naar zuidwestelijke ontsluitingsweg). Dit heeft nadelige gevolgen voor bedrijfsvoering.
		Antwoord	Het is niet de bedoeling dat (doorgaand) vracht- en landbouwverkeer door de wijk gaat rijden. Voor vrachtverkeer is één-richtingsverkeer ingesteld in de Dorpsstraat (van oost naar west). Na realisatie van de rondweg om Weidelanden (zuidwestelijke wijkontsluitingsweg) wordt een verbod op vracht- en landbouwverkeer ingesteld vanaf Dorpsstraat west richting de woonwijk ten zuiden van Dorpsstraat west. Vrachtverkeer en landbouwverkeer met een bestemming ten zuiden van Dorpsstraat west kan deze bestemming dan vanaf de N209 via de nieuwe ontsluitingsweg bereiken. Voor belanghebbenden die vinden dat er sprake is van planschade door vermindering van de bereikbaarheid van hun bedrijf, bestaat de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek tot tegemoetkoming van planschade op basis van art. 6.1 Wro. Dit verzoek kan worden ingediend na vaststelling van het PIP.
14k	19	Zienswijze	Wanneer de N209 wordt aangelegd zoals deze nu voorligt het nimmer meer mogelijk is om een tunnel aan te leggen. Alle politieke partijen van de Gemeente AadR hebben de inwoners van Hazerswoude-Dorp beloofd dat op korte of lange termijn de N209 ter hoogte van de Dorpsstraat ondertunneld gaat worden. Graag wordt vernomen hoe deze werkzaamheden uitgevoerd gaan worden.
		Antwoord	Er is nooit een belofte gedaan dat op korte of lange termijn ondertunneld wordt ter hoogte van de Dorpsstraat de N209. De belofte is wel gedaan dat er opnieuw een onderzoek komt naar de tunnelvariant. Daarnaast is beloofd dat de maatregelen die nu zijn opgenomen in het PIP de eventuele tunnel in de toekomst niet onmogelijk maken. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
14l	19	Zienswijze	Het is niet uit te sluiten dat gezien de uitbreiding van bedrijvigheden en woningbouw in verschillende dorpen en steden rondom Hazerswoude-Dorp heen de N209 verbreed moet worden naar 2 maal 2 rijstroken dat is in het dorp niet mogelijk. Niet als weg maar ook niet als tunnel naast elkaar.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
		Antwoord	Bij het ontwerp van het plan is rekening gehouden met alle bekende plannen voor bedrijvigheid en woningbouw. Hieruit blijkt dat het niet nodig is om de N209 te verbreden naar 2x2 rijstroken. De capaciteit van het ontwerp van de weg zoals opgenomen in het PIP is voldoende. Wel is het nodig om in Hazerswoude-Dorp de kruisingen met de N209 aan te passen voor de doorstroming en de bereikbaarheid van Hazerswoude-Dorp.
14m	4, 177, B49, B138, B139, B140, B141, B142, B143, B152, B154,	Zienswijze	Aangegeven wordt dat de plannen het dorp onleefbaar maken, o.a. doordat de middenstand / essentiële winkelveorzieningen uit het dorp zullen verdwijnen. Er worden zorgen geuit over voortbestaan van bedrijven rondom het kruispunt en de daarmee samenhangende werkgelegenheid in het dorp. Gevraagd wordt rekening te houden de werkgelegenheid in het dorp te behouden.
		Antwoord	De provincie en de gemeente zijn zich er zeer van bewust dat de middenstand en winkelveorzieningen essentieel zijn voor het dorp. Dit zijn daarom belangen die zijn meegewogen bij de planvorming. Voor meer informatie over de herinrichting van het parkeerterrein nabij het kruispunt N209-Dorpsstraat wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18.
14n	B167	Zienswijze	Provinciale problemen, provinciaal aanpakken.
		Antwoord	De provincie werkt aan de bereikbaarheid in de regio en werkt daarin samen met de regionale partners, zoals de gemeenten.
14o	B173	Zienswijze	Hazerswoude-Dorp wordt steeds gevaarlijker.
		Antwoord	Voor meer informatie over de verkeersveiligheid in het Hazerswoude-Dorp wordt verwezen naar thema 15.
14p		Zienswijze	De verkeerslus nabij de Burg. Warnaarkade heeft een onnodig groot ruimtebeslag, is duur en er zijn betere oplossingen mogelijk. Een vuilniswagen zou ook in een insteekhaven kunnen keren, bijvoorbeeld gesitueerd op de locatie van de voormalige brandweerkazerne.
		Antwoord	Voor de ontwerpaspecten zijn de uitgangspunten uit Handboek Ontwerpcriteria Wegen 4.0 en 5.0 van de provincie Zuid-Holland aangehouden. Hierbij is ook rekening gehouden met specifieke uitgangspunten van externe projectpartners zoals Hoogheemraadschap van Rijnland, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard, gemeente Alphen aan den Rijn, gemeente Waddinxveen, Veiligheidsregio Hollands Midden, Staatsbosbeheer, Fietzersbond en Dienst Beheer & Infra (provincie

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
			Zuid-Holland). Het bepalen van de benodigde ruimte voor de keerlus, is onder andere gebaseerd op de bochtstralen (rijcurven) die de huidige vrachtauto's (vuilniswagens) en werkvoertuigen (brandweerwagens) nodig hebben. Hierbij is het belangrijk dat er genoeg ruimte aanwezig is om binnen een korte tijd en zonder al te veel gevaarlijke manoeuvres de Burgemeester Warnaarkade op en af te kunnen. De keerlus nabij de Burgemeester Warnaarkade komt op de locatie van de voormalige brandweerkazerne.
14q	1	Zienswijze	Verzoek tot aanleg van een westelijke landbouwontsluitingsweg (zie onderstaande figuur) om zo de overlast van landbouwverkeer in de woonwijken op te lossen. Dit voorstel is uitgewerkt door MO-GC Rapport landbouw en vrachtverkeer/proj.nr. MN000931/concept/versie 0.4/24 november 2020 hoofdstuk 4.1. Verzocht wordt dit nader te onderzoeken en te bespreken met de gemeente Alphen aan den Rijn. 
		Antwoord	Eerder is inderdaad gekeken naar de mogelijke aanleg van een landbouwontsluitingsweg. Het is echter te kostbaar gebleken om hier alleen een landbouwweg van te maken. De verkenning is daarom stilgelegd.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
			Het landbouwverkeer is een gemeentelijk vraagstuk en wordt als zodanig opgepakt. Vracht- en landbouwverkeer in de Dorpsstraat is voor gemeente Alphen aan den Rijn een belangrijk onderwerp. Hier is al veel aandacht aan besteed. Ook de komende jaren is hier nog veel aandacht voor. Er is al éénrichtingsverkeer voor vrachtwagens ingesteld in de Dorpsstraat (van oost naar west). Na realisatie van de rondweg om Weidelanden (zuidwestelijke wijkontsluitingsweg) wordt een verbod op (doorgaand) vracht- en landbouwverkeer ingesteld vanaf Dorpsstraat west richting de woonwijk ten zuiden van Dorpsstraat west. Vrachtverkeer en landbouwverkeer met een bestemming ten zuiden van Dorpsstraat west kan deze bestemming dan vanaf de N209 via de nieuwe ontsluitingsweg bereiken.
14r	B60	Zienswijze	Kostbare landbouwgrond gaat verloren aan de wegen. Spreiding van het verkeer in de Dorpsstraat en Jan van Eycklaan is voldoende. Haal het paaltje eruit (nabij JvE laan) en verbreed bijvoorbeeld de Zilverschoon. Dit is een korte termijn oplossing en bespaart veel geld.
		Antwoord	Een variant waarbij het paaltje wordt verwijderd en de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg niet wordt aangelegd, zorgt voor een toename van de verkeersintensiteit op de Zilverschoon. Dit is niet gewenst. Voor meer informatie hierover wordt doorverwezen naar het rapport Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp; bijlage 4 bij het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp. Op het wel of niet verwijderen van het paaltje wordt verder ingegaan in de Nota van beantwoording zienswijzen op het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp'.
14s	4	Zienswijze	De geplande fietsbrug t.h.v. de Katjesweg wordt een lastig te overbruggen hobbel voor de fietsers. De brug moet volgens de regels van de RDW een maximale helling van 1,8 graden hebben wat een toevoerlengte van het fietspad van ca. 200 meter noodzakelijk maakt als er een vrije doorrijhoogte van 4,2 meter wordt gehanteerd. De ruimte is er aan de westzijde zeker niet door de aanwezige vaart. Verdiept de N207 aanleggen, inclusief de rotonde, zorgt voor veel problemen in de slappe ondergrond van de polder.
		Antwoord	Ten westen van de rotonde bevindt zich een fietspad op een dijk. Dit fietspad ligt hoger dan de rotonde die zich op het maai-veld bevindt. Aan de noordzijde van de rotonde wordt een fietsbrug ingepast. Deze fietsbrug sluit aan op het fietspad op de dijk en gaat richting het oosten.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
			Het fietspad parallel aan de N209 moet worden verhoogd om de fietsbrug over de N209 te kunnen bereiken. Hiervoor is een lange hellingbaan ingepast waardoor een lager hellingspercentage kan worden aangehouden. Hierdoor ontstaat een vloeiende hellingbaan. Deze overbrugt de hoogte tussen het bestaande fietspad en het nieuwe fietsplateau op een comfortabelere manier. Ter hoogte van het fietsplateau kunnen fietsers via de fietsbrug de N209 oversteken richting het Scholeneiland. Om het hoogteverschil aan de oostzijde van de N209 tussen de fietsersbrug en Scholeneiland te overbruggen, is ook een laag hellingspercentage aangehouden. In het traject tussen de fietsersbrug en het Scholeneiland is bovendien de afstand tot de nieuwe ontsluitingsweg verruimd. Fietsers kunnen zo tijdig snelheid minderen en hebben meer overzicht bij het kruisen. Het verdiept aanleggen van de N209 wordt in dit inpassingsplan niet mogelijk gemaakt.
14t	83	Zienswijze	Geen zorgvuldige voorbereiding en onjuiste keuze variant. De motivering van het inpassingsplan is vooral gebaseerd op de keuze in het MER tussen verschillende opties. Een goede motivering waarom de thans gekozen aanleg van de ontsluitingsweg met ontsluiting van Weidelanden in het zuiden vlakbij de nieuwe rotonde gezien de gevolgen voor het Fluitenkruid en andere wegen in de buurt past in de omgevingsverordening en het landschapsbeleid ontbreekt.
		Antwoord	Voor Hazerswoude-Dorp zijn vele varianten onderzocht. Er is een variant gekozen die door de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie Zuid-Holland wordt gedragen. Voor meer informatie wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 14 en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
14u	154	Zienswijze	Ophogen van gronden is nodig voor noordelijke rotonde. Dit is bouwtechnisch en verkeerstechnisch nauwelijks haalbaar.
		Antwoord	Het ophogen van grond is goed mogelijk, de wijze van uitvoering moet worden aangepast op de lokale bodemgesteldheid.
14v	B50, B51	Zienswijze	Voor de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg worden geen beperkingen van soort of aantal verkeersdeelnemers aangegeven. En er is geen onderzoek geweest naar de gevolgen van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg voor het gebruik van de aansluitende wegen in de wijk.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
		Antwoord	Voor de uitwerking van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het gebruik van de aansluitende wegen in de wijk. In het rapport van Goudappel (Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg, bijlage 4 bij toelichting bestemmingsplan 'Verkeermaatregelen Hazerswoude Dorp') wordt het aantal te verwachten intensiteiten weergegeven op de wegen in Hazerswoude-Dorp west voor verschillende varianten van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Al deze intensiteiten blijven binnen de perken van wat de wegen kunnen verwerken, kijkend naar de inrichting van de wegen. In bijlage 1 bij het genoemde rapport is toegelicht hoe de verwachte verkeersintensiteiten zijn bepaald. Bij de berekeningen is zo goed mogelijk rekening gehouden met de aard van het wegennet en lokale omstandigheden zoals smalle wegen. Dat betekent dat de berekeningen altijd hun onvolkomenheden zullen hebben. Wel is in de berekening gepoogd deze zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de (verwachte) werkelijkheid. Dit is onder andere gedaan door hier telcijfers van de gemeente Alphen aan den Rijn naast te leggen (2018 en 2021). In bijlage 2 bij het rapport is toegelicht hoe Goudappel tot de gewenste maximale intensiteit is gekomen. Hiervoor heeft Goudappel een Wegenscan opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met zaken als: - De breedte van de rijbaan; - Parkeren op of naast de rijbaan; - Woningen aan de rijbaan; - Fietzers en fietsvoorzieningen; - Voetgangers en voetgangersvoorzieningen; - Oversteekbehoefte; - Etc. Inmiddels heeft Goudappel een notitie met een actualisatie bij het rapport gemaakt: 'Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025' (kenmerk 021291.N2.02). Hierin is uitgegaan van het vervallen van het paaltje tussen de Jan van Eycklaan en

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
			Zilverschoon. Ook is gerekend met een actueler verkeersmodel, RVMH 4.1. Ook uit deze notitie blijkt dat de verwachte intensiteiten in Hazerswoude-Dorp zuidwest lager liggen dan de toelaatbare intensiteit op basis van wegbreedte, gebruik (fietsers op rijbaan) en aanwezige functies. Opmerkingen daarbij: – De intensiteiten op de Dorpsstraat west zijn hoger dan gewenst. Overigens zonder de ZWW waren deze intensiteiten ca. 1.500/2.000 mvt/etmaal hoger geweest. – Het verkeersmodel geeft voor de Zuidsingel oost een intensiteit die aanzienlijk hoger ligt dan de telcijfers. Dit is, gezien de breedte van de weg niet waarschijnlijk: doorgaand verkeer zal dan eerder alternatieve routes kiezen zoals de Frans Halsstraat. Daarom is deze intensiteit gecorrigeerd en is de verwachting dat de intensiteiten hier onder de grenswaarde blijven. Beperkingen op wegen worden geregeld middels verkeersbesluiten. Deze worden genomen op het moment dat de uitvoering van de werkzaamheden plaats vinden.
14w	B50, B51	Zienswijze	De Breitnerlaan moet in principe ingericht worden om 2 elkaar passerende vrachtwagens voldoende ruimte te bieden. Het inpassingsplan had een regeling moeten bevatten voor het soort verkeer. Een regeling om zwaar verkeer (vrachtwagens en landbouwvoertuigen) te weren van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, danwel een bepaling moeten bevatten dat vanaf de rotonde op de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg eenrichtingsverkeer geldt.
		Antwoord	Het is niet de bedoeling dat vracht- en landbouwverkeer door de wijk gaat rijden. Hiertoe worden verkeersbesluiten genomen. Dit wordt niet geregeld via het inpassingsplan of bestemmingsplan.
14x	B50, B51	Zienswijze	Sommige bewoners in Hazerswoude-Dorp Zuid West hebben van de gemeente een schrijven ontvangen waarin wordt aangegeven dat in 2026 een reconstructie van de wijk plaatsvindt. In dat herinrichtingsplan wordt genoemd dat diverse straten worden versmald van 6,00 meter naar 4,80. Het ontwerp inpassingsplan houdt geen rekening met dit voornemen en refereert ook niet aan dit besluit of houdt op welke manier dan ook rekening met veranderende verkeersstromen als gevolg van die herinrichting. Ook om deze reden kan de rotonde voor de afslag naar de ontsluitingsweg niet gebruikt worden voor tweerichtingsverkeer
		Antwoord	De reconstructie van de wijk zorgt er niet voor dat de wegen in het plan minder verkeer kunnen afwikkelen.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
			Het is niet zo dat alle straten per definitie allemaal versmald worden. Bij een maat van 4,80 meter kunnen auto's elkaar gewoon passeren dus ze kunnen nog steeds evenveel verkeer afwikkelen. Theoretisch kunnen dit soort wegen meer verkeer afwikkelen dan dat er nu rijdt in de wijk. De versmalling is bedoeld om de snelheid van het verkeer te reduceren omdat er vaak klachten zijn over hardrijden en dus niet om de hoeveelheid verkeer te beperken. Het is verder niet de bedoeling dat vracht- en landbouwverkeer door de wijk gaat rijden (zie voorgaand).
14y	B50, B51	Zienswijze	Er is geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid in de straten (met name de Breitnerlaan) doordat de verkeersstromen veranderen. De Breitnerlaan is niet geschikt om te gaan fungeren als gebiedsontsluitingsweg. Evenwel verhindert het inpassingsplan die functie niet, doordat er geen knip is aangebracht tussen de Breitnerlaan en de nieuwe aan te leggen ontsluitingsweg. De MER en het inpassingsplan schieten om die redenen tekort in het kader van een zorgvuldige voorbereiding en onderzoek naar de gevolgen van de ruimtelijke inpassing van de nieuwe zuidwestelijke ontsluitingsweg.
		Antwoord	Wat betreft verkeersveiligheid is aanvullend onderzoek gedaan naar zowel de schoolroute als de Breitnerlaan. In Bijlage 31 bij de toelichting is een aanvullende notitie van Goudappel opgenomen. Uit het verkeersmodel komt een te verwachten intensiteit van 1.600 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal, twee richtingen). Dit is een verkeersintensiteit die past bij een rustige woonstraat (dit is ongeveer de hoeveelheid verkeer wat nu ook op de Breitnerlaan rijdt). Een dergelijke rustige woonstraat valt in de verkeerskundige categorie "erftoegangswegen binnen de bebouwde kom" (ETW Bibeko), waarbij een maximum snelheid geldt van 30 km/u. Wanneer alle relevante factoren bij elkaar worden opgeteld kan het deel van de nieuwe ontsluitingsweg nabij de Breitnerlaan worden uitgevoerd als minimale erftoegangsweg.
14z	B50, B51	Zienswijze	Het profiel voor vrachtverkeer zou maatgevend moeten zijn. De fysiek benodigde ruimte voor 2 elkaar passerende vrachtwagens is tenminste 6,2 meter, Dat is 2 maal de benodigde ruimte (3,1 m) voor een 30 km/uur rijdende vrachtwagen inclusief koersafwijking (bron: ASVV 2021). Daarbij dient rekening te worden gehouden voor obstakelvrees t.o.v. lichtmasten en verkeersborden, voor 30 km/uur wordt hier 0,6 meter aangehouden. Dat betekent dat, indien de Breitnerlaan ingericht wordt als 30 km/uur zone, de minimaal benodigde ruimte 6,8 meter vrije verkeersruimte moet zijn. Dat is bijna 1 meter breder dan de huidige (maximale) inrichting van de Breitnerlaan

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
		Antwoord	Dit onderdeel van de zienswijze heeft primair betrekking op onderdelen die binnen het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude Dorp vallen'. In de aanvullende notitie van Goudappel in bijlage 31 bij de toelichting is nader beschreven dat de Breitnerlaan zodanig kan worden ingericht dat deze de toekomstige verkeersaantallen kan verwerken.
14aa	B50, B51	Zienswijze	In het plan is geen keuze vastgelegd voor éénrichtingsverkeer, ook is het gebruik van 30 km/h niet ruimtelijk vastgelegd. Dat betekent dat de ontsluitingsweg en de Breitnerlaan geschikt moet worden gemaakt voor de verwerking van het verkeer zoals aangegeven in de ASVV. De Breitnerlaan verhindert op voorhand het gebruik van de nieuwe ontsluitingsweg.
		Antwoord	Dit onderdeel van de zienswijze heeft primair betrekking op onderdelen die binnen het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude Dorp vallen'. In een bestemmingsplan of inpassingsplan wordt de bestemming van de gronden vastgelegd, in dit geval Verkeer. Het instellen van eenrichtingsverkeer of een snelheid van 30 km/h wordt niet geregeld in een bestemmingsplan of inpassingsplan, maar via een verkeersbesluit. Een verkeersbesluit zal te zijner tijd genomen worden. In de aanvullende notitie van Goudappel in bijlage 31 bij de toelichting is nader beschreven dat de Breitnerlaan zodanig kan worden ingericht dat deze de toekomstige verkeersaantallen kan verwerken.
14ab	B50, B51	Zienswijze	In het inpassingsplan ontbreekt het aan een overzicht van de te nemen verkeersmaatregelen en verkeersbesluiten. Ruimtelijk is niet vastgelegd op welke wijze de verkeersveiligheid wordt gediend. De belangen van de bewoners in het zuidwestelijk deel van Hazerswoude-Dorp zijn niet in kaart gebracht en niet afgewogen tegen de belangen die volgens de provincie gediend worden met de nieuwe ontsluiting.
		Antwoord	In een bestemmingsplan of inpassingsplan worden geen verkeersbesluiten opgenomen. Het conceptontwerp dat onderdeel is van het bestemmingsplan en inpassingsplan, is verkeersveilig ingericht. Hierin zijn o.a. verkeersmaatregelen meegenomen, zoals het aanbrengen van plateau's. De 30 km en 50 km tracés zijn ontworpen conform de richtlijnen van de CROW en duurzaam veilig. Wat betreft verkeersveiligheid is aanvullend onderzoek gedaan naar zowel de schoolroute als de Breitnerlaan. In Bijlage 31 bij de toelichting is een aanvullende notitie van Goudappel opgenomen. Bij de uitwerking van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is wel rekening gehouden met de belangen van de bewoners in Hazerswoude-Dorp zuidwest.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
14ac	B50, B51	Zienswijze	De motivering van het bestemmingsplan voor de keuze van de ontsluitingsweg is vooral gebaseerd op de keuze tussen verschillende opties. Maar een goede motivering in het inpassingsplan waarom de thans gekozen aanleg van de rotonde in de N209 ten dienste van de ontsluitingsweg gezien de gevolgen voor de Breitnerlaan en omgeving past in de omgevingsvisie en het verkeersbeleid ontbreekt.
		Antwoord	Door de aanleg van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en de aanpassingen aan het kruispunt N209-Dorpsstraat verspreidt het verkeer uit Hazerswoude-Dorp west zich meer tussen de Dorpsstraat en de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Het verkeer op de Breitnerlaan spreidt zich tussen noord naar de Dorpsstraat en zuid naar de wijkontsluitingsweg. De verschillen tussen de huidige en nieuwe situatie zijn beperkt. De hoeveelheid autoverkeer blijft op de Breitnerlaan onder de 1.000 mvt/etm, terwijl de toelaatbare intensiteit tussen de 3.000 en 4.000 mvt/etm is. Voor het overige wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 14 en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
14ad	39	Zienswijze	Het verwondert dat de gekozen voorkeursvariant helemaal geen verbetering dan wel oplossing lijkt te zijn, maar slechts een maatregelenpakket om enkel de doorstroming door Hazerswoude-Dorp iets aangenamer te maken. Daarentegen wordt het algemene verkeer in Hazerswoude-Dorp verslechterd. Zo wordt de verkeersintensiteit Dorpsstraat oost 6000 of 5800 mvt/etm voor respectievelijk oplossing 4 en 5 terwijl slechts 3000 toelaatbaar is; een overschrijding van tweemaal die geclassificeerd kan worden als 'zeer grote overschrijding'. Dit heeft dus een sterk averechts effect op de doelstelling om de leefbaarheid te verbeteren. E.e.a. blijkt ook uit de rapportage "Varianten voor Hazerswoude-Dorp Varianten voor Hazerswoude-Dorp N209, ref 011348.20220216.R1.02, d.d. 25 april 2022". Uit ditzelfde rapport blijkt dat oplossing 3 de enige variant is die enigszins verlichting geeft maar zelfs die voldoet niet aan de gestelde doelstellingen. Volgens PIP waarin op pagina 33 een toelichting wordt gegeven betreft het hier een keuze op basis van 'draagvlak'. Gezien de ontstane commotie op diverse inspraakavonden berusten oplossing 4 en 5 evenmin op draagvlak. Het bevreemdt dat een dergelijk negatief effect voor het dorp niet is meegenomen in de overwegingen van het PIP in tabel 5.2 waarin de varianten worden getoetst aan de doelstellingen.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
			In het verkeerskundig model wordt tevens uitgegaan van realisatie van waarschijnlijke plannen (paragraaf 2.1). Hierbij is echter de Rijnlandroute met o.a. verbetering A4-A44 en verbeteringen N206 niet vermeld alsmede de potentiële Bodegravenboog (verbinding N11 – A12). Deze oplossingen dragen alle bij aan de globale oplossing en doorstroming rondom het plangebied in plaats van er doorheen.
		Antwoord	De provincie en gemeente Alphen aan den Rijn hebben in de afgelopen jaren vele varianten voor Hazerswoude-Dorp onderzocht. Dit was een lastige opgave vanwege de beperkingen aan beschikbare ruimte en verscheidenheid aan belangen in het gebied. Er heeft een langdurig en zorgvuldig onderzoeks- en afwegingsproces plaatsgevonden, dat heeft geleid tot de voorkeursvariant. In de voorkeursvariant voor Hazerswoude-Dorp zijn diverse maatregelen voorzien, die een samenhangend maatregelenpakket vormen. 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. Deze wijziging heeft gevolgen voor de verkeerssituatie op andere wegen in het dorp. De leefbaarheid in het dorp is in de integrale belangenafweging van zowel de provincie als de gemeente een belangrijke factor geweest. 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. In de toelichting op het PIP is dit ook beschreven. Voor het overige wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 14 en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2. Voor wat betreft de toepassing en uitgangspunten van het verkeersmodel wordt verwezen naar de beantwoording van thema 5.
14ae	D77	Zienswijze	De nieuwe rotonde moet naar het westen worden geplaatst, want aan de oostkant ligt een hoofdwaterleiding langs de kant.
		Antwoord	De ligging van kabels en leidingen is bekend. De hoofdwaterleidingen hebben in het PIP een dubbelbestemming gekregen. De ligging van de hoofdleidingen is op basis van informatie vanuit Oasen in beeld gebracht. De ligging van deze leidingen en andere kabels en leidingen is meegenomen in het ontwerp. Er zijn afspraken gemaakt met de beheerders van de kabels en leidingen.
14af	D86	Zienswijze	Het is erg omslachtig om extra kilometers te maken naar mijn ouders. Dat geldt ook voor toeleveranciers en andere mensen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn voor stikstof en milieu.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 14: Voorkeursvariant Hazerswoude-Dorp
		Antwoord	Het klopt dat een deel van het verkeer iets moeten omrijden, in dit geval wordt vermoed dat wordt gedoeld op verkeer via de noordelijke rotonde. Het gaat hier om een beperkt tijdsverlies. Daarmee wordt de verslechtering als acceptabel gezien. Er is geen sprake van een onredelijk slechte bereikbaarheid. Bovendien zou de wachttijd op het kruispunt N209-Dorpsstraat toenemen als er geen maatregelen worden genomen door de 40% autonome groei van het verkeer. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 15.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
		Algemeen	<u>Verkeersveiligheid algemeen</u> Vanwege de verkeersveiligheid worden enkele aansluitingen op de N209 in Hazerswoude-Dorp afgesloten. Hier komt een verkeersveilige rotonde voor in de plaats aan de noordzijde van het dorp. Ook komt hier een fietsbrug om de oversteek voor fietsers veiliger te maken. Het afsluiten van bestaande aansluitingen zorgt voor beperkte omrijdbewegingen voor mensen die daar nu gebruik van maken. In het kader van het PIP is uitgebreid onderzoek gedaan naar de (verkeers-)veiligheid in Hazerswoude-Dorp. Zie hiervoor onder andere paragraaf 4.3 van het rapport Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat (17 maart 2022). Dit is te vinden als bijlage 27 van het PIP. Het wegontwerp scoort positief ten opzichte van de referentiesituatie omdat het wegontwerp voldoet aan de eisen van Duurzaam Veilig. De verkeersintensiteit (hoeveelheid verkeer) past overal bij de functie van de weg en er ontstaan geen mogelijke veiligheidsknelpunten. De voorzieningen voor het langzaam verkeer scoren positief, bijvoorbeeld door de aanleg van de fietsbrug. <u>Aanvullend onderzoek verkeersveiligheid (waaronder de schoolroute)</u> Op verzoek van omwonenden en scholen is een extra onderzoek uitgevoerd waarbij nader is gekeken naar de verkeersveiligheid op de schoolroute in het dorp. Hier wordt verder op ingegaan in een memo van Goudappel (kenmerk 011349.20221019.M01.01) dat als bijlage 32 bij de toelichting van het PIP is gevoegd. Uit deze memo blijkt het volgende: Door de aanpassingen op de kruising N209 en het toevoegen van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg gaan de verkeersstromen in de hoek tussen de Dorpsstraat-west en N209 (zuid) veranderen. De totale hoeveelheid verkeer in dit gebied blijft ongeveer gelijk. In de studie is per weg bepaald wat de maximaal toelaatbare hoeveelheid verkeer is. Daarnaast is er een telling uitgevoerd en 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 motorvoertuigen per etmaal. 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 motorvoertuigen per etmaal. In dit geval komt dat neer op een verhouding van 0.05 tot 0.25 tussen intensiteit en toelaatbare intensiteit.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
			De routes die automobilisten rijden, veranderen wel. 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, rijdt het verkeer meer gespreid door het gebied. Door deze spreiding neemt het aantal ontmoetingen af tussen auto's en scholieren in de buurt van de Dorpstraat. Zuidelijker in de wijk neemt dit mogelijk iets toe. Wij gaan er vanuit dat de gemiddelde veiligheid gelijk blijft (gemeten naar het aantal ontmoetingen tussen auto's en fietsen). Met de inrichting van de wijk als woongebied en de lage hoeveelheid verkeer is het niet aannemelijk dat hier de verkeersveiligheid afneemt. <u>Oversteekmogelijkheden N209</u> Op het kruispunt N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp kan langzaam verkeer de N209 oversteken via de oversteek direct ten zuiden van de kruising. Voor langzaam verkeer vervalt de oversteek direct ten noorden van de kruising voor een betere verkeersafwikkeling. Bij de noordelijke rotonde wordt een fietsbrug gerealiseerd. Zo kan langzaam verkeer op verkeersveilige manier de N209 oversteken. De oversteken over de N209 ter plaatse van Hazerswoude-Dorp zijn ofwel met verkeerslichten (kruising) ofwel ongelijkvloers (fietsbrug bij noordelijke rotonde). De verkeersveiligheid is daarmee optimaal. <u>Omrijbewegingen</u> In het rapport Varianten voor Hazerswoude-Dorp (Goudappel) zijn in tabel B4.1 de rijtijden vergeleken van de verschillende varianten binnen de kern van Hazerswoude-Dorp. Dit rapport is als bijlage 22 bij het PIP gevoegd. In sommige zienswijzen wordt gesteld dat de uitvalsroute van Hazerswoude-Dorp oost richting zuid onredelijk slecht bereikbaar wordt omdat eerst moet worden omgereden via de noordelijke rotonde. In afstand klopt het dat moet worden omgereden, namelijk 300 meter naar de rotonde en terug. In tijd gemeten blijkt het juist sneller als we dat vergelijken met de referentiesituatie in 2035 zonder maatregelen uit het project N207 Zuid. In de ochtendspits is het 20 seconden sneller dan in de referentiesituatie; 191 in plaats van 211 seconden. In de avondspits is het 14 seconden sneller; 207 in plaats van 221 seconden. Dit is het gevolg van de verbeterde doorstroming op het kruispunt.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
			<u>Drukkere wegen elders in het dorp</u> De binnengekomen zienswijzen op het ontwerp PIP N207 Zuid en het ontwerp BP Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp wijzen op de groei van toekomstige verkeersintensiteiten op enkele wegen in Hazerswoude-Dorp. Gevreesd wordt voor een onaanvaardbare verslechtering van verkeersveiligheid en leefklimaat op en in de nabijheid van deze wegen. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft het voortouw genomen in de keuze van de voorkeursvariant. Dit deden zij na afweging van alle relevante belangen, waaronder de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De provincie Zuid-Holland heeft deze keuze overgenomen. Voor elke variant geldt dat het onmogelijk is dat de situatie overal in Hazerswoude-Dorp verbetert. Er zijn altijd wegen waar de situatie verslechtert. De gekozen variant heeft naast vele voordelen helaas ook nadelen. De verslechtering is echter nergens zodanig, dat er een onaanvaardbare situatie ontstaat. <u>Dorpsstraat-oost, Voorweg en Ridder van Montfoortlaan</u> Bij een aantal wegen (Dorpsstraat-oost, Voorweg en Ridder van Montfoortlaan) liggen de voorspelde intensiteiten hoger dan wat gebruikelijk is voor deze type wegen. Bij ongewijzigde infrastructuur of aanvullende maatregelen ontstaat druk op het bestaande wegennet door externe factoren in de omgeving, zoals drukkere en nieuwe wegen. Dit is een aanwijzing dat er gekeken moet worden naar maatregelen. Bijvoorbeeld om oneigenlijk (sluip)verkeer op deze wegen te verminderen. Gemeente en provincie hebben samen onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de drukte op de Voorweg en Dorpsstraat-oost te verminderen. Het doel is om doorgaand verkeer te ontmoedigen. De gekozen methode is om op de verkeerslichten de groentijd vanuit oostelijk richting te beperken. De groentijd is voldoende om het lokale verkeer op de kruising te laten, maar is niet voldoende als er ook doorgaand verkeer komt. Doorgaand verkeer uit de richting Boskoop wordt daardoor gestimuleerd om een route over de provinciale wegen te nemen. Als dit niet voldoende blijkt, dan heeft de gemeente nog mogelijkheden achter de hand om het doorgaand verkeer verder te ontmoedigen, zoals het verkeer afremmen op de Voorweg. Uit berekeningen blijkt dat een verkeersremmende maatregel op de Voorweg de hoeveelheid verkeer sterk verminderd. Doorgaand verkeer kiest dan een route over de provinciale wegen.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
			Deze maatregelen passen binnen de huidige bestemming en hoeven niet te worden opgenomen in het PIP. Maatregelen zullen niet eerder worden genomen dan dat in de praktijk ook blijkt dat de drukte onacceptabel is toegenomen. (bijvoorbeeld vanwege drukte op kruising N209/Dorpsstraat, vanwege verkeersveiligheid of leefbaarheid) Wegbeheerders van gemeente en provincie bepalen gezamenlijk welke maatregelen het meest geschikt zijn en wanneer deze worden gerealiseerd. <i>Middelweg</i> De verwachting is dat er ongeveer 60 voertuigen per uur gebruik maken van de Middelweg. Dat aantal kan deze weg goed verwerken. <i>Kruispunt Middelweg / Hoogeveenseweg (N455)</i> Door de stijgende verkeersdruk op de Hoogeveenseweg wordt het lastiger om linksaf de Middelweg in of uit te rijden. Goudappel heeft een analyse gemaakt van dit kruispunt met intensiteiten uit de modelversie 2035 Hoog 007921 van 26 oktober 2020. Het kruispunt heeft met de huidige vormgeving voldoende capaciteit om het verkeer te verwerken. Aangenomen is dat ongeveer 60 voertuigen per uur gebruik maken van de Middelweg. In de maatgevende avondspits is de verliestijd voor verkeer vanaf de Middelweg ongeveer 15 seconden. De afwikkeling/wachttijd is hiermee acceptabel. Fietzers hoeven hier alleen de Middelweg over te steken en hebben een geringe wachttijd. Hieruit blijkt dat het kruispunt voldoet, ondanks de toegenomen drukte. <i>Zuidwestelijke wijkonsluitingsweg</i> Eén van de maatregelen van het project N207 Zuid is de aanleg van een zuidwestelijke wijkonsluitingsweg. De weg zorgt voor verbetering van de verkeersstructuur, omdat drukte op de lokale wegen beter wordt verspreid. Dit zorgt voor verbetering van de leefbaarheid. De zuidwestelijke wijkonsluitingsweg zorgt ook voor verbetering van de doorstroming op de N209. Lokaal verkeer voor het zuidwestelijk deel van Hazerswoude-Dorp hoeft namelijk niet meer allemaal via het kruispunt met de Dorpsstraat.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
15a	AA, 31, 40, 41, 173, 175, 177, 178, 180, 181, B24	Zienswijze	Gesteld wordt dat de barrièrewerking van de N209 door de maatregelen alleen maar groter wordt / de tweedeling van het dorp niet wordt opgelost, maar wordt verergerd. De bereikbaarheid van de west- en oostkant (t.o.v. de N209) van Hazerswoude-Dorp verslechterd
		Antwoord	Verkeerskundig wordt de barrièrewerking (hinder door obstakels) minder. Dit zorgt voor betere oversteekbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Landschappelijk gezien wordt de barrièrewerking iets slechter.
15b	AA, 3, 30, 31, 41, 63, 154, 168, 173, 177, 178, 180, 181	Zienswijze	Verkeer vanuit de Dorpsstraat naar het zuiden moet via de noordelijke rotonde rijden. Door de wegaanpassingen moet er omgereden worden. Dit leidt o.a. tot een groter verkeersaanbod, meer kilometers, tijdverlies en onveilige situaties.
		Antwoord	(Vracht)verkeer op de Dorpsstraat-oost dat vanuit oostelijke richting komt, kan op het kruispunt met de N209 rechts afslaan naar het noorden, keren bij de rotonde en rijden naar het zuiden. De afslag richting het zuiden vanaf Dorpsstraat-oost is niet meer mogelijk in de nieuwe situatie. Er zijn vele varianten onderzocht op haalbaarheid. De variant die voorligt in de PIP is daar uitgekomen als meest gewenst. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 14. Bij de uitwerking van de variant speelde onder andere de doorstroming van verkeer op het kruispunt een rol. Als meer richtingen op de kruising mogelijk zijn, leidt dit tot langere wachttijden voor de verkeerslichten. Dat betekent een minder goede doorstroming. Het weglaten van deze richting heeft dus uiteindelijk een gunstig effect op de algehele doorstroming. De capaciteit van de rotonde past bij de hoeveelheid verkeer. Er worden geen files verwacht bij de rotondes. Het is niet duidelijk welke potentieel onveilige situaties bedoeld worden door de indiener van deze zienswijze. In de uitgevoerde milieuonderzoeken en verkeersonderzoeken zijn alle geplande maatregelen meegenomen, ook het rijden via de noordelijke rotonde. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
15c	1, 22	Zienswijze	Is de extra verkeersbelasting en vertragende werking m.b.t. de doorstroming ten gevolge van het verkeer, waaronder ook vracht- en landbouwverkeer dat vanuit de Dorpsstraat naar het zuiden moet via de noordelijke rotonde meegenomen in de verkeersmodellen en onderzoeken?
		Antwoord	In de uitgevoerde milieuonderzoeken en verkeersonderzoeken zijn alle geplande maatregelen meegenomen, ook het rijden via de noordelijke rotonde. De onderzoeken zijn gebaseerd op tellingen waarbij vracht- en landbouwverkeer zijn meegenomen.
15d	63	Zienswijze	Verkeer voor afvoer van milieustoffen van autobedrijf Bos kan bij de voorgestelde maatregelen via 2 routes richting het zuiden rijden: 1) Via de Middelweg, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties 2) Via de N209, daarbij moet eerst de noordelijke rotonde worden genomen voordat vrachtverkeer zuidwaarts kan rijden en leidt o.a. tot meer luchtvervuiling. Voorgesteld wordt om de links afslaande beweging op het kruispunt N209/Dorpsstraat vanaf oost naar zuid te handhaven.
		Antwoord	Het handhaven van de links afslaande beweging op de Dorpsstraat-oost veroorzaakt overbelasting van het kruispunt. De wachttijden voor de verkeerslichten worden in dit geval te lang. Dit kan leiden tot opstoppingen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op de zienswijze 15b. Voor meer informatie over de verkeersveiligheid op de Middelweg en de aansluiting op de Middelweg/N209 wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. Ook als het gaat om luchtvervuiling is het rijden via de noordelijke rotonde meegenomen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 7.3.2 van de toelichting van het PIP en naar thema 17 over de kwaliteit van de leefomgeving.
15e	4	Zienswijze	Omdat toeleveranciers van met name de winkels aan het Ambachtsplein komende vanuit het noorden niet meer linksaf de Ridder van Montfortlaan in mogen rijden moeten zij eerst keren op de zuidelijke rotonde, 2 keer de kruising over, wachten voor de verkeerslichten en daarna een bijna onneembare bocht rechtsaf naar de winkels maken.
		Antwoord	In het kader van verkeersveiligheid en doorstroming is het niet gewenst om de linksafslaande beweging richting de Ridder van Montfortlaan te handhaven. Verkeer vanuit het noorden rijdt inderdaad door naar de rotonde Weidelanden en keert daar.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
			Daarna kan het via de ingang de Ridder van Montfoortlaan bereiken. Deze inrichting blijft gelijk aan de huidige situatie. Zie ook het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18.
15f	4, 8, 22, 35, B178	Zienswijze	De wegaanpassingen, waaronder het verbod om vanuit de Dorpsstraat richting het zuiden te rijden zal leiden tot meer sluipverkeer op o.a. de Middelweg, Voorweg, Westeinde. Deze (en andere) wegen krijgen te maken met meer verkeer. Gewezen wordt hierbij ook op het gevaarlijke kruispunt Middelweg / Hoogeveenseweg.
		Antwoord	Voor informatie over omrijbewegingen wordt verwezen naar onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
15g	22, B60, B145, C162, D70	Zienswijze	Het is onwenselijk dat een rouwstoet vanuit de kruising N209/Dorpsstraat richting het zuiden naar de algemene begraafplaats niet meer mogelijk is. In Hazerswoude-Dorp wordt al jaren lang een begrafenisstoet gevormd vanuit de kerk (een van de 3) naar de begraafplaats die enkel is te bereiken via de N209.
		Antwoord	De bereikbaarheid van de begraafplaats vanuit het oosten gaat via het kruispunt naar het noorden en vervolgens op de rotonde terugrijdend naar het zuiden. Vanuit het westen rijdt de stoet via de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. Het klopt dat hiervoor omrijbewegingen nodig zijn. Na afweging van alle belangen wordt dit acceptabel gevonden.
15h	AA, 31, 41, 178	Zienswijze	Indiener stelt dat autobestuurders niet gewend zijn dat andere bestuurders van motorvoertuigen een rotonde helemaal (360 graden) nemen, waardoor het risico van ongevallen vergroot en wat de doorstroming nadelig zal beïnvloeden. Ook wijst indiener erop dat er risico bestaat dat de nieuwe noordelijke rotonde zal verstopen en hierdoor ook de N209 noordwaarts.
		Antwoord	Bij het benaderen van de rotonde moet altijd voorrang worden verleend aan het verkeer op de rotonde. Daarbij is het voor verkeer toegestaan om deze rotonde 360 graden te nemen. De betreffende rotonde heeft 3 takken. Bestuurders zijn niet per definitie gewend dat verkeer afslaat als het niet is afgeslagen bij de voorgaande tak. Alleen plaatselijk bekende bestuurders weten dat het een rotonde met 3 takken betreft. Plaatselijke bestuurders zijn er echter ook bekend mee dat de rotonde gebruikt kan worden om te keren. Zodoende worden geen bijzondere verkeersveiligheidsrisico's voorzien. Er heeft een toets van de verkeersdoorstroming plaatsgevonden. Hieruit is gebleken dat er in de reguliere spits geen overbelasting optreedt op de noordelijke rotonde.
15i	AA, 8, 22, 31, 41, 175, 177, 178, 180, 181	Zienswijze	Gesteld wordt dat het oversteken van de N209 voor auto, fietser en/of voetganger moeilijker wordt en langer duurt.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
		Antwoord	Op het kruispunt N209 - Dorpsstraat kunnen alle verkeersdeelnemers veilig oversteken bij de verkeerslichten. De cyclustijden lopen op in spijtijden. In sommige gevallen kan het hierdoor langer duren om de oversteek te maken. Cyclustijd betekent: de tijdsduur die nodig is om alle richtingen af te wikkelen. Na afweging van alle belangen wordt dit acceptabel gevonden. De cyclustijd met het verwachte verkeersaanbod in 2035, blijft binnen de gestelde norm. De cyclustijd van de VRI is korter dan de cyclustijd van de VRI in de huidige situatie. Hierdoor wordt ook de verkeersafwikkeling op Dorpsstraat oost en Dorpsstraat west verbeterd.
15j	AA, 3, 31, 32, 41, 178, 180, 181, B62	Zienswijze	Indiener geeft aan dat de drukte op de Dorpsstraat verder zal toenemen. Er wordt meer verkeer over de kruising geleid. (B62) Doordat het plan niet voorziet in het scheiden van fietsers en overig verkeer zal de veiligheid met name voor fietsers in het geding blijven.
		Antwoord	De verkeersintensiteit op de Dorpsstraat ten oosten van het kruispunt is een aandachtspunt. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. Op de Dorpsstraat ten westen van de kruising neemt de verkeersdruk af.
15k	AA, 3, 31, 41, 178, 180, 181	Zienswijze	Indiener is het niet eens met het vervallen van weg- en afslag-opties (bv inrit Ridder van Montfoortlaan op de N209).
		Antwoord	De inrit tot het parkeerterrein voor personenauto's komt als vijfde tak aan het kruispunt. Deze is nodig voor bezoekersverkeer vanuit het noorden. De inrit voor vrachtverkeer komt bij de Ridder van Montfoortlaan. Vrachtverkeer vanuit het noorden moet keren bij rotonde Weidelanden en mag geen gebruik maken van de vijfde tak vanwege verkeersveiligheid op de parkeerplaats. Voor meer informatie met een plaatje wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18.
15l	AA, 36, 57a, 101, 178, 180, 181, B24, B47, B56	Zienswijze	Gesteld wordt dat de voorgestelde maatregelen zorgen voor een verbetering van het doorgaande verkeer, een betere doorstroming en meer wegen en leidt tot meer (doorgaand) verkeer. Indien je de doorstroming niet bevordert ontmoedig je automobilisten en zullen ze kiezen voor een andere route of ander vervoermiddel.
		Antwoord	In het verkeersonderzoek is de situatie in 2035 zonder N207 Zuid maatregelen (referentiesituatie) vergeleken met de situatie met maatregelen. Het blijkt dat in de referentiesituatie de lokale bereikbaarheid van Hazerswoude-Dorp ernstig verslechtert. Het doorgaand verkeer heeft beperkte mogelijkheden om een andere route of vervoermiddel te kiezen.
15m	B18	Zienswijze	Tanken aan de Provincialeweg wordt bijna onmogelijk

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
		Antwoord	Het tankstation bij de kruising Dorpsstraat blijft in dezelfde vorm bereikbaar als in de huidige situatie.
15n	30	Zienswijze	Het is meer dan ongewenst om lokale verkeersstromen door woonwijken om te leiden, waar bovendien ook schoolroutes lopen.
		Antwoord	De wegen in Hazerswoude-Dorp west kunnen de verkeersstromen heel goed afwikkelen. Voor meer informatie over de schoolroute wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. Wat betreft de lokale wegen in Hazerswoude-Dorp oost en de verkeersveiligheid wordt ook verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
15o	40	Zienswijze	Maatregelen om de verkeersstromen door Hazerswoude-Dorp te reduceren worden gemist.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
15p	B79	Zienswijze	Wil indiener vanuit de Hoogeveenseweg bij de woning komen dan zal deze bij de rotonde van de randweg de wijk in moeten en al het verkeer wat in de zijstraten van de Dorpsstraat woont moet door de smalle straten. Het zal veel gevaarlijker worden voor fietsers.
		Antwoord	Door de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is op enkele lokale wegen sprake van een toename van het autoverkeer. Dit is noodzakelijk om de bereikbaarheid van Hazerswoude-Dorp en de doorstroming op de N209 te borgen. Dit betreft lokale verkeersstromen die in alle gevallen gebruik maken van lokale wegen. De ontwikkelingen leiden echter tot andere routekeuzes. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
15q	4, 63, 173, 177, 178, B79	Zienswijze	Dubbele rijstroken vlak voor de kruising om vervolgens erna weer naar een rijstrook te gaan, zal leiden tot gevaarlijke situaties en o.a. filevorming. En is ook weer extra geluid en milieu belastend (178)
		Antwoord	De dubbele rijstrook is noodzakelijk om tot een acceptabele afwikkeling/doorstroming van verkeer te komen. Hiermee wordt filevorming voorkomen. Dit is een algemeen toegepast principe dat niet leidt tot bijzonderheden voor de verkeersveiligheid.
15r	42	Zienswijze	Kortere cyclustijden maken het kruispunt gevaarlijker
		Antwoord	Cyclustijd betekent: de tijdsduur die nodig is om alle richtingen af te wikkelen. Een kortere cyclustijd is positief voor de verkeersveiligheid. Bij een langere cyclustijd staan mensen langer voor een rood licht te wachten. Dat vergroot het risico op het negeren van rood licht. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 15i.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
15s	63, B62	Zienswijze	De fietsbrug is een goed idee, al vraag indiener zich af of de fietsbrug daadwerkelijk gebruikt gaan worden (door jongeren). Schoolgaande en sportende jeugd zal altijd voor de kortste weg kiezen. (63) Als idee wordt aangegeven om de fietsbrug naar het noorden te verplaatsen voor het fietsbestemmingsverkeer naar de scholen en sportvoorzieningen.
		Antwoord	Op de rijbaan (provinciale weg) ter plaatse van de rotonde zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Daardoor is dit geen aantrekkelijk alternatief. Als de fietsbrug verder naar het noorden wordt verplaatst, komt deze juist verder bij de scholen en sportvoorzieningen vandaan te liggen voor fietser vanuit Hazerswoude-Dorp.
15t	63	Zienswijze	Er moet duidelijke bebording komen, die voorkomt dat vrachtverkeer richting het ITC-terrein via de Dorpsstraat-Oost gaat rijden. Het vrachtverkeer dat verkeerd rijdt, leidt tot overlast op de Dorpsstraat.
		Antwoord	Er wordt gekeken naar maatregelen op de Dorpsstraat-Oost. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
15u	63	Zienswijze	Verbeter de verkeerssituatie op de Dorpsstraat-Oost door de inhammen in de weg te verwijderen. Deze leveren gevaarlijke situaties op.
		Antwoord	De maatregelen voor de Dorpsstraat-Oost vallen buiten het PIP. De beleidsadviseur en de beheerder verkeer van de gemeente kijken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid op de Dorpsstraat-Oost te verbeteren. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
15v	B145, B147, B166, B172, C162	Zienswijze	Kruispunt werkt vertragend voor hulpdiensten
		Antwoord	Het kruispunt is zo vormgegeven dat er sprake is van de meest optimale doorstroming binnen de beschikbare ruimte.
15w	B149	Zienswijze	Verkeer rondom St. Michaelschool neemt toe, wat leidt tot gevaarlijke situaties.
		Antwoord	Er heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar de verkeersveiligheid op de schoolroute. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
15x	B168	Zienswijze	Maak van de Gemeneweg (deel N209 ten noorden van kruising N209-Dorpsstraat) een gemeenteweg, maximaal 50m/u en veel controle. Dat zal sluipverkeer terugdringen.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
		Antwoord	Tussen de kruising N209-Dorpsstraat richting het noorden wordt de maximale snelheid 50 km/uur tot aan de noordelijke rotonde.
15y	B56	Zienswijze	Mensen zullen alternatieve wegen zoeken om richting het zuiden te rijden, om daarmee de noordelijke rotonde te vermijden.
		Antwoord	Er zijn inderdaad alternatieven, zoals de Middelweg en de Westzijdeweg. In het verkeersmodel kiezen voertuigen de snelste route. Dat kan de Middelweg of Westzijdeweg zijn. Het model houdt geen rekening met het psychologische effect dat mensen de rotonde mijden omdat het als omrijden voelt terwijl het toch sneller is. Voor meer informatie over omrijbewegingen wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema
15z	84, 85, 86	Zienswijze	Indiener ziet een discrepantie tussen het ontwerp PIP (MER-Deel A, p.31) en de rekenuitskomsten rond de kruising in Hazerswoude-Dorp met de Dorpsstraat en in het noordoostelijk kwadrant van het dorp. Deze zijn besproken op 11 juli 2022 met het projectteam N207 Zuid. Het projectteam heeft aangegeven dat er inderdaad een discrepantie is en aangepast dient te worden. Indiener wijst erop, dat aangepaste invulling van de verkeersmaatregelen in Hazerswoude-Dorp leidt tot andere verkeersstromen. Aanpassing hiervan is dus van invloed op de ruimtelijke onderbouwing van het ontwerp PIP. Voor zover dit verandert, zal het ontwerp opnieuw ter inzage moeten worden gelegd.
		Antwoord	Aangenomen wordt dat de indiener van deze zienswijze doelt op de aansluiting van de Burgemeester Waraarkade op de noordelijke rotonde. In het verkeersmodel bestaat deze aansluiting wel. Dit is een wegdeel waarop volgens het model 567 motorvoertuigen per etmaal rijden. Uiteindelijk is besloten dat deze aansluiting geen onderdeel meer is van het voorkeursalternatief. Vanwege de vastgestelde ongelijkheid tussen het verkeersmodel en het voorkeursalternatief, is door Movares onderzocht welke milieueffecten optreden als dit wordt gecorrigeerd. Relevante aspecten hierbij zijn trillingen, verkeer, lucht, stikstof en geluid. De conclusie is dat de effecten nauwelijks merkbaar zijn en niet leiden tot wijziging van conclusies. Voor het aspect stikstof is het effect niet in te schatten. In de aanvullende stikstofberekeningen wordt gebruik gemaakt van het verbeterde model. Met deze conclusies wordt geen noodzaak gezien om het PIP, MER en de achtergrondrapporten aan te passen. De memo van Movares is als bijlage 2 bij deze Nota van Beantwoording zienswijzen gevoegd.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
15aa	84, 85, 86	Zienswijze	Ten aanzien van verkeersveiligheid wordt gesteld dat het wegontwerp daaraan voldoet, maar ook hier blijven knelpunten onbenoemd, zoals het samenvallen van een invoegende bus op een plaats waar twee rijstroken op de N209 fysiek samenvoegen. Zo ook het ontsluiten van het noordoostelijk kwadrant van het Dorp (inclusief vrachtverkeer) middels een nieuwe inrit naar en over het parkeerterrein.
		Antwoord	Bij het ontwerp van het kruispunt N209 - Dorpsstraat is voortdurend de afweging gemaakt tussen diverse relevante aspecten en alternatieven. De verkeersveiligheid is hierbij één van de belangrijkste. De genoemde punten leiden niet tot noemenswaardige verkeersveiligheidsrisico's ten opzichte van alternatieve opties. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18.
15ab	84, 85, 86	Zienswijze	Een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid wordt toegedicht aan de fietsbrug over de N209 bij de noordelijke rotonde. Opgemerkt wordt op dat de zwaarste fietsverkeerstroam 'blijft' op de kruising van de N209 en de Dorpsstraat omdat de fietsbrug ver buiten het dorp is gesitueerd en dat hier het met 40% toegenomen verkeer moet worden gekruist.
		Antwoord	De genoemde fietsverkeerstroam steekt de N209 over door middel van verkeerslichten, waardoor deze oversteek op veilige wijze gemaakt kan worden.
15ac	B68	Zienswijze	Het doel van de aanleg van de wijkontsluitingsweg is een verbetering van de doorstroming. De aanleg van een voetpad dient dit doel niet maar zorgt wel voor een vermindering van de privacy. Waarom de aanleg van dit voetpad? De speel- en ontmoetingsplekken mogen 5 meter hoog zijn. Vanaf deze hoogte vindt een inbreuk op de privacy plaats.
		Antwoord	Doel is een betere bereikbaarheid van Hazerswoude-Dorp en een robuuster netwerk creëren. De aanleg van het voetpad was onderdeel van de inpassing van de weg, en zou bijdragen aan de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde van het gebied. In het ontwerp bestemmingsplan was de bedoeling om de drie groene deelzones langs de wijkontsluitingsweg te gaan inzetten als een doorlopende natuurlijk ingerichte recreatieve zone, die over de volle lengte door een wandelpad wordt ontsloten. Naar aanleiding van een aantal zienswijzen van bewoners uit de wijk Weidelanden met betrekking tot privacy komt het wandelpad ten westen van deze wijk te vervallen. In de overige twee deelgebieden blijft wel ruimte voor een wandelpad. Hier speelt privacy minder een rol. De mogelijkheid van speel- en ontmoetingsplekken wordt uit de bestemming Groen gehaald.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 15: Verkeer en veiligheid Hazerswoude-Dorp
			De toelichting en regels van het bestemmingsplan worden hierop aangepast. Voor het PIP heeft dit geen gevolgen.
15ad	154	Zienswijze	Niet alleen verkeer uit Dorpsstraat maar ook lokale verkeer uit Ridder van Montfoortlaan en Burgemeester Warnarkade wordt met afsluitingen opgeofferd aan veronderstelde betere doorstroming interlokale verkeer. Voorstel voor aansluiting Ridder van Montfoortlaan en Burgemeester Warnarkade aan westzijde.
		Antwoord	Wat betreft de aansluiting op de Ridder van Montfoortlaan: In 2023 hebben de provincie Zuid-Holland en gemeente Alphen aan den Rijn samen met omwonenden en bedrijven gewerkt aan het ontwerp van het parkeerterrein en kruispunt Dorpsstraat-N209 in Hazerswoude-Dorp. Binnen de bestaande ruimte is gezocht naar mogelijke verbeteringen van het ontwerp. De inrit tot het parkeerterrein voor personenauto's komt als vijfde tak aan het kruispunt. Deze is nodig voor bezoekersverkeer vanuit het noorden. De inrit voor vrachtverkeer komt bij de Ridder van Montfoortlaan. Vrachtverkeer vanuit het noorden moet keren bij rotonde Weidelanden en mag geen gebruik maken van de vijfde tak vanwege verkeersveiligheid op de parkeerplaats. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18.
15ae	B7	Zienswijze	Het gaat drukker worden langs de Hobbemastraat en de Breitnerlaan.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 18, specifiek onder 'dukkere wegen elders in het dorp'.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP. Er is op verzoek van omwonenden en scholen een extra onderzoek uitgevoerd naar de verkeersveiligheid op de schoolroute in het dorp. Dit onderzoek is als bijlage aan de toelichting gevoegd.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 16: Landschappelijke inpassing Hazerswoude-Dorp
16a	175	Zienswijze	Met de huidige voorstellen voor het kruispunt wordt het kruispunt een groot verkeersplein inclusief een bushalte, waarbij de centrale stedenbouwkundige verblijfsruimte midden in het dorp sterk gereduceerd wordt. De aanvullende voorstellen van de gemeente AadR om het verkeersplein in te richten en aan te kleden zijn cosmetisch en niet afdoende; een verkeersplein is immers geen verblijfsruimte. Feitelijk wordt het hart uit het dorp gehaald, dit verkeersplein zal straks een “niemandsland” worden in het midden van het dorp.
		Antwoord	In de huidige situatie is de kruising geen verblijfsgebied. Het is een verkeersgebied. In die zin verandert de situatie niet. Met de term ‘verkeersplein’ wordt overigens meestal een grote rotonde bedoeld. Daarvan is in het ontwerp PIP geen sprake. Door de provincie en de gemeente is oorspronkelijk geprobeerd om een kwalitatieve impuls aan het kruispunt te geven. Het voorstel dat nu voorligt, is een compromis van alle betrokken partijen. Hierbij is telkens gekeken naar wat er mogelijk is binnen de huidige beschikbare ruimte.
16b	83	Zienswijze	Aangezien er een rotonde mogelijk wordt gemaakt voor de inpassing van de zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp, acht indiener het ook op de provincie haar weg liggen om ervoor te waken dat de zuidwestelijke ontsluitingsweg past in het landschapsplan en de omgevingsverordening. Door dit na te laten acht indiener de ruimtelijke inpassing van de rotonde in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
		Antwoord	Er is een landschapsplan opgesteld voor de deelgebieden in Hazerswoude-Dorp die met het PIP mogelijk worden gemaakt, 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 zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een maatregel die wordt geregeld met het bestemmingsplan ‘Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp’ van de gemeente Alphen aan den Rijn. Hier is dus de gemeente Alphen aan den Rijn de initiatiefnemer. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 10. Paragraaf 6.3.2 Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland van het PIP is aangevuld, hierbij wordt ook verwezen naar zienswijze 3d.
16c	83	Zienswijze	De verplaatste (zuidelijke) rotonde komt te liggen ten zuiden van de Eerste Tocht, waardoor deze historische waterloop zijn functie als ultieme grens tussen dorp en open landschap verliest. Hierdoor ontstaat landschappelijk gezien een aantasting van het open gebied dat nu nog buiten de bebouwde kom ligt.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 16: Landschappelijke inpassing Hazerswoude-Dorp
		Antwoord	Bij de verschillende varianten is er een verschil in landschappelijke effecten bij de rotonde Weidelanden. Voor Hazerswoude-Dorp zijn vele varianten onderzocht. Er is een variant gekozen die door de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie Zuid-Holland wordt gedragen. Voor meer informatie wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 14 en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
16d	83, B68	Zienswijze	Onbegrijpelijk dat er wordt gekozen voor de variant waarbij de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg moet worden aangelegd en bovendien de rotonde meer naar het zuiden wordt verplaatst. De zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en de rotonde (deels) komen te liggen in de groene buffer (Omgevingsverordening). Aanleggen van ontsluitingsweg met een voetpad is per definitie een aantasting van de groene buffer. Er wordt een stedelijke functie in een buffer gecreëerd en de huidige buffer wordt verstoord.
		Antwoord	Er is een afweging gemaakt tussen het verbeteren van de bereikbaarheid van het dorp in relatie tot het op een geringe manier toevoegen van de weg, en deze goed landschappelijk inpassen. Binnen de Groene bufferzone uit de Omgevingsverordening zijn ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, maar extra bescherming tegen (grootschalige) stedelijke ontwikkeling is van belang om de schaal en het karakter van deze gebieden in stand te houden. De regels met betrekking tot <i>Artikel 6.9d Beschermingscategorie 2 Groene buffers</i> zien toe op het voorkómen van stedelijke ontwikkeling. Op basis van jurisprudentie is er sprake van een stedelijke ontwikkeling bij 12 woningen of meer, het gaat niet zozeer over infrastructuur. 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. Met de aanleg van een weg geldt dat er sprake is van 'aanpassen' (zie sub b onder lid 5 in artikel 6.9 Omgevingsverordening) wat dus is toegestaan in een groene buffer.

Conclusie

Bovenstaande zienswijze geeft geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 17: Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, trillingen, lichthin-der in Hazerswoude-Dorp
		Algemeen	In de toelichting van het PIP zijn in paragraaf 5.2.4 de effecten van alle 5 de onderzochte varianten op het leefklimaat in Hazerswoude-Dorp samengevat weergegeven. In hoofdstuk 7 van de toelichting van het PIP zijn die effecten voor de in het PIP verwerkte 5^e variant nader uitgewerkt. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is het aanvullingsrapport MER opgesteld. Hierin zijn de effecten van de onderzochte varianten nog duidelijker op een rij gezet voor Hazerswoude-Dorp. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 3.3 en hoofdstuk 4 (aanvullend geluidsonderzoek) van het aanvullingsrapport MER dat als bijlage 30 bij de toelichting van het PIP is gevoegd. Uit het aanvullend geluidsonderzoek blijkt dat na het doorvoeren van een mitigerende (verzachtende) maatregel de effecten voor geluid vanwege de voorkeursvariant beperkt zijn. De maatregel betreft het gebruik van het zogenaamde Gelders Mengsel (geluidsreducerend asfalt) voor de wegen met een maximale snelheid van 50 km/uur of het gebruik van gewoon asfalt in plaats van klinkers voor wegen waar de maximale snelheid 30 km/uur is. Bovendien is er sprake van een duidelijke afname van het aantal woningen met een geluidsbelasting vanaf 50 dB ten opzichte van de referentiesituatie als het project N207 Zuid niet wordt uitgevoerd.
17a	AA, 31, 41, 162, 173, 177, 178, 180, 181	Zienswijze	Indiener stelt dat er meer verkeer gaat passeren wat milieutechnisch nadelige gevolgen heeft voor o.a. geluid, stank, luchtvervuiling, fijnstof, trillingen, enzovoorts.
		Antwoord	De milieuaspecten geluid, luchtkwaliteit (inclusief fijnstof) en trillingen zijn in het kader van het Ontwerp PIP en bijbehorende MER onderzocht. Aan de basis van deze onderzoeken ligt het verkeersmodel waarin rekening wordt gehouden met de nieuwe verkeerscijfers. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
17b	154, 169, 170, 173, 180, 181,	Zienswijze	De doorstroming noord-zuid dwars door het dorp lijkt veel zwaarder te wegen dan de leefbaarheid van Hazerswoude-Dorp. Verzocht wordt om de plannen te herzien en ook de belangen van het Hazerswoude-Dorp mee te wegen.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 17: Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, trillingen, lichthin-der in Hazerswoude-Dorp
	B70, B74, B93, B182		
		Antwoord	In het plan N207 Zuid worden de doorstroming en de lokale bereikbaarheid op de N209 verbeterd. In de referentiesituatie zonder maatregelen, zou het kruispunt N209-Dorpsstraat compleet vastlopen. Dan is Hazerswoude-Dorp niet bereikbaar en kan verkeer het dorp ook niet meer uit. De maatregelen leveren Hazerswoude-Dorp verkeerskundig voordelen op. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema en naar het onderdeel alge-meen aan het begin van thema 14.
17c	106	Zienswijze	Wat is het gevolg van fijnstof uitstoot voor bewoners aan de Dorpsstraat / N209 en hoe wordt deze berekend?
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. Voor de wijze van berekenen wordt verwezen naar bijlage 6 van het PIP (onderzoek naar luchtkwaliteit).
17d	B60	Zienswijze	Indiener eist onderzoek naar stikstof, fijnstof en geluidsbelasting
		Antwoord	De onderzoeken maken onderdeel uit van het definitieve PIP.
17e	42	Zienswijze	Er ontbreekt een studie naar gezondheidseffecten m.b.t. fijnstof.
		Antwoord	Hier is wel onderzoek naar gedaan. Dit is te lezen in bijlage 6 bij het PIP (onderzoek naar luchtkwaliteit). Voor meer informa-tie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
17f	B56	Zienswijze	Indiener ondervindt al last van de weg in Hazerswoude-Dorp, met de komst van de noordelijke rotonde zal de overlast toene-men. Door het verleggen van de weg zal op donkere momenten sprake zijn van meer licht. Verkeer uit noordelijke richting buigt naar linksaf en rijdt naar beneden, dit geeft meer lichtbewegingen
		Antwoord	Er zal inderdaad sprake van zijn van meer lichtbewegingen. Echter, de afstand tussen de weg en de percelen van de indien-ers aan de Burgemeester Wernaarkade (125 meter of meer) is zodanig dat deze extra lichtbewegingen niet leiden tot een woon- en leefklimaat dat niet aanvaardbaar is.
17g	B50, B51	Zienswijze	Indiener woont aan de Breitnerlaan. De rotonde ten zuiden van de wijk Weidelanden dient ter ontsluiting van de zuidweste-lijke ontsluitingsweg die aansluit op de Breitnerlaan. Er zal veel verkeer komen die vanaf de nieuwe weg door de Breitnerlaan

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 17: Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, trillingen, lichthinder in Hazerswoude-Dorp
			zal gaan rijden om naar de Dorpsstraat te gaan, en omgekeerd. Het inpassingsplan kan niet los gezien worden van het ontwerp bestemmingsplan dat ter ruimtelijke inpassing van de ontsluitingsweg ter inzage ligt, zodat ook dit inpassingsplan voor indiener daarom nadelige gevolgen heeft. Het plan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
		Antwoord	De zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een maatregel die wordt geregeld met het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' van de gemeente Alphen aan den Rijn. Hier is dus de gemeente Alphen aan den Rijn de initiatiefnemer. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 10. Voor Hazerswoude-Dorp zijn vele varianten onderzocht. Er is een variant gekozen die door de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie Zuid-Holland wordt gedragen. Voor meer informatie wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 14 en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
17h	39	Zienswijze	Indiener is niet zozeer tegen de rondweg mits dit geen impact heeft op ons leefgenot en de rondweg daadwerkelijk een oplossing is voor iedereen. De impact op het leefgenot kan worden opgelost door de tuin te vergroten met minimaal 20 meter in de diepte en een grote mooie water plas van minimaal 10 meter breed. Zo ontstaat er een bufferzone tussen huis en de rondweg. Een geluidsmeting om de impact te verkleinen is daarbij ook van toegevoegd waarde. In het akoestisch onderzoek zou moeten worden onderzocht of in onze tuinen nog sprake is van een goed leef- en woonklimaat (vgl ECLI:NL:RVS:2018:1967) Echter in de verordening van de provincie staat: Dit zijn de belangrijkste groene gebieden tussen en rond de steden van de zuidelijke Randstad. Ze vormen op de schaal van de provincie een onmiskenbare 'tegenhanger' van de stedelijke dynamiek en verdichting. Behoud van deze ruimtes is van belang voor de identiteit en leef kwaliteit van het stedelijk gebied. Het lijkt indiener dat het aanleggen van een rondweg (ontsluitingsweg) in strijd is met boven genoemde verordening. De groene bufferzone wordt verstoord. De mogelijke consequentie inbreuk op de privacy tot gevolg, al dan niet door aanwezigheid van een nieuw aan te leggen meanderpad.
		Antwoord	Deze zienswijze heeft betrekking op de zuidwestelijke ontsluitingsweg en de daarmee samenhangende inrichtings- en inpassingsmaatregelen. De zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een maatregel waarvan de uitwerking wordt geregeld met het

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 17: Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, trillingen, lichthin-der in Hazerswoude-Dorp
			bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' van de gemeente Alphen aan den Rijn. Hier is dus de gemeente Alphen aan den Rijn de initiatiefnemer. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 10. Voor Hazerswoude-Dorp zijn vele varianten onderzocht. Er is een variant gekozen die door de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie Zuid-Holland wordt gedragen. Voor meer informatie wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 14 en het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
17i	B7	Zienswijze	Ik wil graag rust en uitzicht houden.
		Antwoord	In de Nederlandse wetgeving en volgens vaste rechtspraak bestaat geen recht op (behoud van) vrij uitzicht of een onbelemmerd woon- en leefmilieu. Wel dienen deze belangen te worden meegenomen en afgewogen in het kader van ruimtelijke besluitvorming, zoals onderhavig PIP. Dit is onder meer gebeurd in het MER. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is het aanvullingsrapport MER opgesteld. Hierin zijn de effecten van de onderzochte varianten, onder andere op het gebied van geluid, nog duidelijker op een rij gezet voor specifiek Hazerswoude-Dorp. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 3.3 en hoofdstuk 4 (aanvullend geluidsonderzoek) van het aanvullingsrapport MER dat als bijlage 30 bij de toelichting van het PIP is gevoegd. Er zijn geen onevenredig nadelige effecten op het woon- en leefklimaat van indiener en andere omwonenden aan de orde.
17j	6	Zienswijze	Betrokkene voelt zich erg gedupeerd, omdat deze op slechts 50 meter van het kruispunt het woonhuis heeft.
			Er zijn geen onevenredig nadelige effecten op het woon- en leefklimaat van indiener en andere omwonenden aan de orde. Voor meer informatie over dit onderwerp wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
		Algemeen	<u>Inrichting parkeerterrein nabij de Albert Heijn</u> In 2023 hebben de provincie Zuid-Holland en gemeente Alphen aan den Rijn samen met omwonenden en bedrijven gewerkt aan het ontwerp van het parkeerterrein en kruispunt Dorpsstraat-N209 in Hazerswoude-Dorp. Binnen de bestaande ruimte is gezocht naar mogelijke verbeteringen van het ontwerp. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft het verbeterde ontwerp en de wensen en belangen van omwonenden en ondernemers bekeken. Medio december 2023 heeft het college van de gemeente dit ontwerp van het parkeerterrein vastgesteld. De uitvoerbaarheid van de provinciale en gemeentelijke maatregelen N207 Zuid is hiermee vergroot. Parkeerterrein • De herinrichting is een kans om het gebied beter en aantrekkelijker in te richten. Er rijden nu nog auto's voor de juwelier, supermarkt en bakker. Die mogen daar straks niet meer komen. Deze ruimte blijft wel behouden voor voetgangers en fietsers en wordt mooier gemaakt. De garageboxen blijven bereikbaar voor de bewoners. • De huidige uitrit van het parkeerterrein naar Dorpsstraat-Oost vervalt. Deze uitrit is minder veilig, omdat er o.a. weinig ruimte is tot aan het verkeerslicht en er weinig zicht is op fietsers en auto's op de Dorpsstraat-Oost. Dit is één van de redenen waarom er hier geen inrit komt in de nieuwe situatie. • Op het parkeerterrein komt een 6 meter brede weg. • Er is op het parkeerterrein plek voor gehandicaptenparkeerplaatsen, oplaadpalen, winkelwagens, het transformatorstation en de ondergrondse vuilcontainers. • Er komen 64 parkeerplekken in de nieuwe situatie, waar nu 69 plekken zijn. Dit is niet het maximaal aantal mogelijke plekken. Hier heeft het college van de gemeente voor gekozen in de afweging tussen de belangen van bewoner(s) en het maximaal aantal. • De gemeente gaat met omwonenden en bedrijven kijken naar extra maatregelen, zoals bijvoorbeeld het invoeren van een blauwe zone. Dit zorgt ervoor dat de klanten in de nieuwe situatie de winkels nog steeds goed kunnen bezoeken, ondanks dat er minder parkeerplekken terugkomen dan er nu zijn.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
			Kruispunt Dorpsstraat-N207 • De fietsers en wandelaars krijgen op het kruispunt veilige opstel- en oversteekplaatsen. De fietsers steken aan de zuidkant van de kruising apart van de auto's over. • Door de aanpassingen op het kruispunt hoeven voertuigen, fietsers en voetgangers straks minder lang te wachten voor de verkeerslichten. Dit geldt voor het verkeer op de N209 én het verkeer vanuit de Dorpsstraat. <u>Inrit parkeerterrein</u> Het parkeerterrein krijgt een eenrichtingstoegang via een vijfde tak aan het kruispunt voor het personenverkeer. Deze is nodig voor de bezoekers vanuit het noorden. Hiermee is de bereikbaarheid vanuit alle richtingen gegarandeerd en als goed te beschouwen; ook in vergelijking met de huidige situatie. De inrit loopt achter de bushalte langs. Dit is een veilige en goede inrit vanaf het kruispunt. Mede door een drempel bij de inrit rijden de auto's rustig het parkeerterrein op. Op de inrit is plek voor meerdere auto's, voor het geval er even gewacht moet worden op een auto die inparkeert. Is de inrit naar het parkeerterrein toch even vol, dan is het parkeerterrein ook via de Ridder van Montfoortlaan te bereiken. De volgende opties zijn overwogen en vervallen: • Een U-bocht voor verkeer vanuit het noorden op de kruising en dan de inrit Ridder van Montfoortlaan. Vanuit verkeerskundig opzicht is een U-bocht hier onveilig en daarom onbespreekbaar. • Vanuit het noorden verkeer laten keren bij de rotonde Weidelanden en dan inrit bij Ridder van Montfoortlaan. Dit omrijden maakt de parkeerplaats minder goed toegankelijk en kost de winkeliers bezoekers. De inrit voor vrachtverkeer (bevoorrading) komt bij de Ridder van Montfoortlaan te liggen. Vrachtverkeer vanuit het noorden moet keren bij rotonde Weidelanden en mag geen gebruik maken van de vijfde tak vanwege verkeersveiligheid op de parkeerplaats. Dat betekent dat er geen vrachtverkeer over het parkeerterrein komt. Hiermee wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.



Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
			<u>Ligging van de oostelijke rijbaan van de N209</u> De ligging van de oostelijke rijbaan van de N209 is iets in westelijke richting verschoven ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, waardoor er meer verblijfsruimte komt voor een bushalte, parkeren, etcetera. <u>Bushalte nieuwe locatie</u> Bij het aanpassen van het kruispunt N209-Dorpsstraat komen twee rijstroken van zuid naar noord. Dit wordt gedaan om de doorstroming te verbeteren. Ook komt er een rechtsaffer naar Dorpsstraat-oost. Een halte naast de rechtsaffer past niet meer binnen de beschikbare ruimte op het kruispunt. Ook het invoegen van de bus net voor het kruispunt is verkeerskundig niet gewenst. Daarom wordt de bushalte (aan de oostzijde van de Provincialeweg) verplaatst naar het noorden en komt deze te liggen aan het parkeerterrein. De bushalte komt op de hoek van de Dorpsstraat-Oost en de N209. Het verplaatsen van de bushalte naar het noorden geeft bovendien een betere doorstroming op het kruispunt. De bus kan in het nieuwe ontwerp namelijk meerijden met het doorgaand verkeer. Dit verbetert de doorstroming van alle richtingen, omdat er niet meer apart op de bus hoeft te worden gewacht. Handhaven van de bushalte aan de zuidzijde levert een gevaarlijke situatie op. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.4 uit het aanvullingsrapport MER dat als bijlage 30 bij het PIP is gevoegd. De oversteek op de Dorpsstraat-Oost wordt geregeld met een verkeersregelinstallatie. Dit maakt een veilige oversteek mogelijk voor passagiers. Er komt geen voorziening voor een voetgangersoversteek direct vanaf het parkeerterrein naar de bushalte. <u>Veilig naar de woonwijken</u> • De bestaande in- en uitrit bij de Oude Gemeneweg-Ridder van Montfoortlaan blijft. De bereikbaarheid van de woonwijken blijft hiermee gehandhaafd.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
			De vrachtwagens voor bevoorrading van de winkels rijden via de in- en uitrit bij de Ridder van Montfoortlaan – Oude Gemeneweg van en naar de N209. De vrachtwagens komen niet op het parkeerterrein. De in- en uitrit krijgt wat bredere bochten dan nu het geval is. Dit is veiliger. De maximaal toegestane vrachtwagen lengte wordt wat kleiner, waardoor die makkelijker door de bredere bochten kunnen rijden. <u>Tankstation</u> Aan de ligging en bereikbaarheid van het tankstation verandert niets.
18a	AA 3, 22, 31, 38, 41, 152, 162, 164, 168, 173, 175, 177, 178, 180, 181, B21, B22	Zienswijze	Gesteld wordt dat het parkeren bij winkels moeilijker of onmogelijk wordt. Daarbij wordt momenteel al niet aan de parkeernorm voldaan is er op de drukke dagen vaak al parkeertekort en in de plannen wordt een significant aantal parkeerplaatsen opgeofferd. Maak het parkeerterrein niet kleiner.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
18b	38, 178, B21	Zienswijze	De parkeerhaven aan de Gemeneweg komt te vervallen. Inwoners die langs de N209 wonen (aan de overkant van het parkeerterrein) raken hun inritten en parkeermogelijkheid kwijt. Tijdens een informatieavond werd duidelijk dat zij gebruik dienen te maken van het tegenovergelegen parkeerterrein. Deze (nieuwe) gebruikers zijn niet meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte door de gemeente. De parkeerbehoefte stijgt, terwijl vraag en aanbod nu al niet overeenkomen. Door het verdwijnen van de parkeerhaven aan de Gemeneweg ontstaan nog meer parkeerproblemen.
		Antwoord	In het ontwerp van het PIP blijven de in- en uitrit op de N209 gehandhaafd. De strook die parallel aan de Gemeneweg ligt, is niet bedoeld als parkeerstrook. Hiervoor is deze strook ook niet ingericht, ook al wordt deze nu wel zo gebruikt. Bewoners kunnen in de toekomst gedeeltelijk achter hun huis parkeren. Deels kan er ook aan de oostzijde van de weg worden geparkeerd op de parkeerplaats bij de Albert Heijn. De gemeente Alphen aan den Rijn bekijkt of er eventuele realistische aanvullende maatregelen zijn.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
18c	AA, 30, 31, 41, 135, 152, 162, 164, 173, 177, 178, B52	Zienswijze	Indieners vinden het verplaatsen van de bushalte naar het noorden niet uitlegbaar en gesteld wordt dat veel passagiers een onveilige oversteek moeten maken.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
18d	173, B144	Zienswijze	Wat gebeurt er met de fietsenstalling bij de bushalte? Bij de nieuwe haltelocatie is geen rekening gehouden met fietsenstalling. De huidige locatie van de fietsenstalling blijft dus kennelijk op dezelfde locatie, waardoor de Dorpsstraat moet worden overgestoken.
		Antwoord	In overleg met omwonenden en bedrijven is gewerkt aan het ontwerp van het parkeerterrein en kruispunt Dorpsstraat-N209 inclusief de bushalte. Met de herinrichting heeft de gemeente geprobeerd de fietsenstalling zo dicht mogelijk in te passen nabij de nieuwe bushalte. Er is echter beperkte bestaande ruimte en binnen deze ruimte is gezocht naar mogelijke verbeteringen van het ontwerp. De fietsenstalling komt te liggen aan de zuidzijde van de Dorpsstraat-oost. Met een verkeerslichtinstallatie kunnen passagiers een veilige oversteek maken naar de bushalte.
18e	152, 175, 180, 181	Zienswijze	Het verplaatsen van de bushalte wordt onvoldoende onderbouwd en uitgelegd. Wanneer de bushalte toch wordt verplaatst wordt gevraagd om een onderbouwing waarin de verschillende belangen worden afgewogen.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
18f	AA, 3, 22, 38, 175 B21, B22	Zienswijze	Plannen leiden tot verslechtering van de toegankelijkheid van winkels door invoering van eenrichtingsverkeer op het parkeerterrein en vermindering van het aantal in- en uitritten. Daarnaast is door de gekozen doorgaande route over het parkeerterrein sprake van een minder veilige situatie o.a. door meer verkeer en vrachtverkeer tussen winkelend publiek.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
18g	38, B21	Zienswijze	De publieke ruimte voor de winkels neemt enorm af. Zo goed als alle publieke ruimte voor de winkels wordt opgegeven voor parkeren en doorgaand verkeer. Het sociale aspect, een dorps praatje voor de winkel behoort nauwelijks nog tot de mogelijkheden. Prettig winkelen begint met je welkom voelen, dit criterium verdwijnt volledig.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
18h	22, B166	Zienswijze	Bevoorrading winkels door dorp is gevaarlijk. 22): De bevoorrading van de winkels dient te komen vanuit het noorden, vanaf de rotonde via een verbinding met de keerlus Burgemeester Warnaarkade en vervolgens met een brug over de Noordvaart. Daarmee wordt er een veilige route voor bevoorrading gemaakt buiten het voetgangersgebied en is er meer parkeerruimte. Of de supermarkt wordt verplaatst naar het noorden, tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de achtertuinen van de woningen aan de Burg. Warnaarkade. Dit is een veilige oplossing en hiermee vervalt de druk op het winkelcentrum.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
18i	38, B21, B22	Zienswijze	Uit alternatieve plannen van Buro DB (maart 2022) blijkt dat het mogelijk is om de bushalte (op de huidige plek) aan de zuidzijde te houden zonder dat dit een significant effect heeft op de doorstroming of dienstregeling in vergelijking met de situatie dat de bushalte naar de noordzijde wordt verplaatst. In deze studie wordt een alternatief geboden waarin praktische bezwaren op een werkbare manier worden ondervangen. Verzocht wordt deze oplossing mee te nemen in het definitieve uitvoeringsplan.
		Antwoord	Het in deze zienswijze genoemde alternatieve plan is niet mogelijk. Dit alternatieve plan gaat uit van een ander uitgangspunt, namelijk een bushalte aan de zuidzijde van het kruispunt. De bushalte moet naar de noordzijde verplaatst worden omdat er aan de zuidzijde fysiek onvoldoende ruimte is. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
18j	34	Zienswijze	Tussen de bushalte en het tankstation bevindt zich een ruim bemeten groenstrook. Door de halte enkele meters naar het oosten te verplaatsen, komt er op de N207 voldoende ruimte vrij voor het overige verkeer. Op de meest rechterijstrook kan een kruismarkering worden aangebracht, zodat het naar het noorden rijdende verkeer bij rood licht voldoende ruimte vrijlaat voor de van de halte weggrijdende bus. Hierbij kunnen de parkeerplaatsen behouden blijven.
		Antwoord	Dit leidt tot een onoverzichtelijke situatie. Dat is verkeerskundig ongewenst. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
18k	59	Zienswijze	Bij verplaatsing bushalte, moet - bij groen licht - verkeer (van zuid naar noord) remmen wanneer de bus weg rijdt, wat leidt tot opstopping en kans op kop-staartaanrijdingen.
		Antwoord	De nieuwe positie van de bushalte voldoet aan de 'Ontwerprichtlijn haltes' van de CROW. Handhaven van de bushalte aan de zuidzijde zal een gevaarlijke situatie opleveren.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
18l	38, B21	Zienswijze	Het plan leidt tot forse omrijdbewegingen bij het verlaten van het parkeerterrein in zuidelijke en westelijke richting. De extra omrijdbewegingen zal voor klanten een barrière vormen, wat voor een dalende omzettrend zorgen.
		Antwoord	Het laten vervallen van een aantal bewegingen op het kruispunt leidt tot enkele omrijdroutes. Dit levert voordelen op voor de doorstroming voor alle richtingen. Dat betekent weer een betere bereikbaarheid van de dorpskern en het parkeerterrein.
18m	38, B21	Zienswijze	Indiener heeft een onafhankelijk adviesbureau (Bureau Stedelijke Planning) gevraagd een analyse te maken van de effecten van de aanpassingen aan het kruispunt van de N209 met de Dorpsstraat. De aangekondigde aanpassingen aan de kruising van de N209 met de Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp hebben naar verwachting een grote impact op het functioneren van de Albert Heijn vestiging en daarmee ook op de andere winkels in het dorpshart. Daarnaast is er de vrees dat een volwaardige (Albert Heijn-) supermarkt op deze locatie, met de nieuwe verkeerssituatie niet langer toekomstbestendigheid heeft. Ten grondslag aan deze impact liggen meerdere overwegingen welke staan beschreven in de rapportage 'Memo Albert Heijn Hazerswoude – Effecten aanpassing kruising N209/Dorpsstraat', d.d. 1 juli 2022 Indiener zal alle negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering verhalen op provincie en gemeente met gebruik van de juridische mogelijkheden.
		Antwoord	Als de indiener van deze zienswijze van mening is planschade/nadeelcompensatie te lijden door de verkeersmaatregelen in Hazerswoude-Dorp die met het PIP mogelijk worden gemaakt, dan kan de indiener een gemotiveerd verzoek indienen tot vergoeding van planschade/nadeelcompensatie bij de provincie Zuid-Holland.
18n	D73	Zienswijze	Verplaatst het tankstation richting de N11, levert ruimte op.
		Antwoord	Het klopt dat dit ruimte oplevert. Het voorstel om te verplaatsen is echter niet mogelijk. De herinrichting van het kruispunt moet binnen de huidige beschikbare ruimte vallen.
18o	38, B21	Zienswijze	Indiener heeft een onafhankelijk expertisebureau (BuroDB) wordt ingehuurd om o.a. alternatieven te bedenken. BuroDB heeft een ruimtelijk ontwerp opgesteld (zie onderstaande figuur). Het ontwerpend onderzoek voor het parkeerterrein en bestudering van de varianten voor de positionering van de bushalte en bereikbaarheid van de winkels bieden de mogelijkheid om het verplaatsen van de bushalte te heroverwegen. Het beschreven voorstel leidt tot de juiste mix van een betere en acceptabele doorstroming van het (doorgaande) verkeer op de N209 en een acceptabele capaciteit, bereikbaarheid en inrichting van het parkeerterrein.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
			• Het parkeerterrein omvat 70 parkeerplaatsen; • Zowel via de Dorpsstraat oost als de Ridder van Montfoortlaan is het terrein te bereiken; • Geen vrachtverkeer over het parkeerterrein; • Grote openbare ruimte voor de winkels, exclusief voor fietsen en voetgangers; • Garageboxen ontsloten via het voetgangersgebied; • Ruimte voor winkelwagens en fietsparkeren voor de winkels; • De parkeerplaats is een fysieke scheiding tussen de drukke weg en het verkeersluw winkelfront. Dit verbetert het verblijfsklimaat; • Meer ruimte voor uitgang Dorpsstraat oost vanwege het kunnen weglaten van het trottoir; • Groene uitstraling van het parkeerterrein; • Ruimte voor bomen in het verblijfsgebied;

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
			 Door reclamant als zienswijze ingediend ontwerp.
		Antwoord	De provincie heeft het aangedragen plan van BuroDB bestudeerd. Het belangrijkste bezwaar tegen dit plan is dat hierin de bushalte aan de zuidzijde van de kruising blijft. Voor de provincie is het van belang dat die naar de noordzijde wordt verplaatst. Aan de zuidzijde is namelijk fysiek onvoldoende ruimte voor het handhaven van de bushalte. Hierdoor ontstaat een gevaarlijke situatie. Verder is de door BuroDB geprojecteerde in- en uitrit aan de Dorpsstraat onveilig.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
			Het plan kan daarom niet worden overgenomen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
18p	D91	Zienswijze	Het verplaatsen van de bushalte naar de andere zijde van het kruispunt N209-Dorpsstraat betekent niet alleen een vermindering van parkeerplaatsen voor het publiek maar ook voor meerdere bewoners van het complex van de VvE van indiener. Dit complex bestaat uit 14 maisonnettes. Acht van deze maisonnettes hebben op straatniveau, en bereikbaar vanuit de woonruimte, een inpandige garage waar zij hun auto kunnen stallen. Zes maisonnettes hebben op straatniveau een inpandige berging waar het stallen van een auto niet mogelijk is. Daarom is bij de verkoop van deze zes maisonnettes een alleen voor hen toegankelijke parkeerplaats gereserveerd. De verkopende makelaar(s) hadden deze parkeermogelijkheid ook in hun brochure(s) opgenomen. Vanaf de stichting in 1999 tot heden hebben de onderhavige bewoners deze parkeermogelijkheid kunnen benutten. In de plattegrond van de nieuwe inrichting van het kruispunt N209-Dorpsstraat staan voor de zes bewoners van het complex geen aparte parkeerplaatsen ingetekend die hen bij de verkoop van hun appartement wel is toegezegd. Indiener verzoek met klem hierin alsnog te voorzien. Vanaf 1999 tot 2022 is een tijdsbestek van 23 jaar. Bij een looptijd van minimaal 20 jaar is een dergelijke voorziening gelegaliseerd.
		Reactie	In 2023 hebben de provincie Zuid-Holland en gemeente Alphen aan den Rijn samen met omwonenden en bedrijven gewerkt aan het ontwerp van het parkeerterrein en kruispunt Dorpsstraat-N209 in Hazerswoude-Dorp. Binnen de bestaande ruimte is gezocht naar mogelijke verbeteringen van het ontwerp. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft het verbeterde ontwerp en de wensen en belangen van omwonenden en ondernemers bekeken. Hierbij zijn ook de belangen van de bewoners van het complex van indiener meegenomen. Medio december 2023 heeft het college van de gemeente dit ontwerp van het parkeerterrein vastgesteld. De uitvoerbaarheid van de provinciale en gemeentelijke maatregelen N207 Zuid is hiermee vergroot. Bij de herinrichting zijn onder meer de volgende uitgangspunten gehanteerd.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 18: Parkeerterrein nabij de Albert Heijn en Gemeneweg (westzijde), Bushalte en Tankstation Hazerswoude-Dorp
			- De herinrichting is een kans om het gebied beter en aantrekkelijker in te richten. Er rijden nu nog auto's voor de juwelier, supermarkt en bakker. Die mogen daar straks niet meer komen. Deze ruimte blijft wel behouden voor voetgangers en fietsers en wordt mooier gemaakt. De garageboxen blijven bereikbaar voor de bewoners. - De huidige uitrit van het parkeerterrein naar Dorpsstraat-Oost vervalt. Deze uitrit is minder veilig, omdat er o.a. weinig ruimte is tot aan het verkeerslicht en er weinig zicht is op fietsers en auto's op de Dorpsstraat-Oost. Dit is één van de redenen waarom er hier geen inrit komt in de nieuwe situatie. - Op het parkeerterrein komt een 6 meter brede weg. - Er is op het parkeerterrein plek voor gehandicaptenparkeerplaatsen, oplaadpalen, winkelwagens, het transformatorstation en de ondergrondse vuilcontainers. - Er komen 64 parkeerplekken in de nieuwe situatie, waar nu 69 plekken zijn. Dit is niet het maximaal aantal mogelijke plekken. Hier heeft het college van de gemeente voor gekozen in de afweging tussen de belangen van bewoner(s) en het maximaal aantal. - De gemeente gaat met omwonenden en bedrijven kijken naar extra maatregelen, zoals bijvoorbeeld het invoeren van een blauwe zone. Dit zorgt ervoor dat de klanten in de nieuwe situatie de winkels nog steeds goed kunnen bezoeken, ondanks dat er minder parkeerplekken terugkomen dan er nu zijn. Zoals uit bovenstaande blijkt heeft in overleg met diverse betrokkenen een zorgvuldige en integrale afweging plaatsgevonden over het ontwerp van het parkeerterrein, waarin naar de visie van de provincie een goede balans tussen voldoende parkeercapaciteit, veiligheid en verblijfs- en ruimtelijke kwaliteit is gevonden. Voor de bewoners van het betreffende complex blijft in de toekomstige inrichting voldoende parkeergelegenheid aanwezig. Aanvullend wordt opgemerkt dat een eventuele toezegging van een parkeerplaats door een makelaar niet betekent dat provincie en gemeente deze toezegging gestand moeten houden in het kader van de onderhavige ontwikkeling. Wel dienen de belangen van de betreffende bewoners te worden meegewogen in de besluitvorming. Zoals bovenstaand al is toegelicht, is dit gebeurd.
18q	B7	Zienswijze	S.v.p. bushalte niet verplaatsen.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

2.3 Zienswijzen (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan

	(Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
19.	Voorkeursvariant
20.	Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid
21.	Landschappelijke inpassing
22.	Ecologische verbindingszone / Natuur
23.	Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid en externe veiligheid
24.	Landbouw
25.	Bentwoud
26.	Water

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 19: Voorkeursvariant Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
19a	2, 12, B81	Zienswijze	Met instemming is kennisgenomen van het ontwerp PIP. Het plan wordt gezien als een positieve eerste stap om de noodzakelijke aanpassingen van de infrastructuur in en rond Boskoop uit te voeren. Op prijs wordt gesteld dat de provincie goed geïnformeerd heeft.
		Antwoord	Met instemming is hiervan door de provincie kennisgenomen.
19b	165	Zienswijze	Er wordt gevraagd waarom er een fietspad in het talud van de Kleikade wordt gepland. Gesteld wordt dat dit en welke alternatieven onderzocht zijn niet is aangegeven in het plan. De noodzaak voor een fietspad dient onomstotelijk vast te staan, en bij eventueel aangetoonde noodzaak dienen alle alternatieven in beeld te zijn, zodat in samenspraak met bewoners als belanghebbende onderbouwde keuzes gemaakt kunnen worden.
		Antwoord	Samen met 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 wordt daarom een gedeelte van de ecologische verbindingzone (EVZ) langs de Bentwoudlaan en de Kleikade gerealiseerd. Daarnaast wordt er als onderdeel van het project een natuurvriendelijke oever aangelegd langs de Maaltocht. Ook wordt er een fietspad langs de Kleikade gerealiseerd ter versterking van de recreatieve functie van het gebied. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 11j en 22h
19c	5	Zienswijze	Het huidige voorstel voor het fietspad Sportlaan heeft volgens indiener een aantal negatieve punten. Een openbaar fietspad naast een direct aangrenzende weide waar sportpaarden in lopen, brengt een aantal gevaren met zich mee, de weide is onderdeel van een bedrijf, waar pensionpaarden en sportpaarden een weidegang hebben. a) Mensen kunnen onverhoopt de paarden uit goede bedoeling voeren. Gevolg: deze paarden kunnen ziek worden. b) Als mensen de paarden willen aaien, kunnen zij bijten. Gevolg: verwondingen bij passanten. c) De paarden kunnen schrikken van de fietsers en op hol slaan. Gevolg: paarden zijn vluchtdieren en deze gevolgen en kosten zijn niet te overzien. d) Wanneer de paarden schrikken en op hol gaan, heeft dit een kettingreactie naar de burens (Stal Everse). Hier staan 200 paarden, waarbij aangemerkt moet worden dat er aangrenzende pistes zijn, waar dagelijks van vroeg in de morgen tot in de avond paarden getraind worden. Als deze paarden schrikken en hierdoor gewonden vallen bij ruiters en/of klanten van Stal Everse is het leed niet te overzien.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 19: Voorkeursvariant Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
			Indiener doet een voorstel voor een alternatieve route: Verzocht wordt rekening te houden met bovenstaande in de overweging welke route voor het fietspad gekozen gaat worden. 
		Antwoord	Na het indienen van deze zienswijze is in overleg met de stakeholders en het ingenieursbureau gekeken naar het ingediende alternatief. De extra slingers in het fietspad zijn verkeerskundig minder wenselijk. Dit is echter niet zwaarwegend aangezien het een recreatief fietspad betreft. Het voordeel is dat een particulier perceel door dit alternatief vermeden wordt. Besloten is dit alternatief over te nemen en in het definitieve PIP op te nemen.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 19: Voorkeursvariant Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
19d	85	Zienswijze	Er wordt op gewezen dat het water langs de Kleikade belangrijke waarde heeft voor recreatiemogelijkheden, met name in de winter voor schaatser. Als gevolg van de doorsnijding van de vaart wordt de route onderbroken.
		Antwoord	Het gaat hier om kleinschalige recreatie. De vaart wordt doorsneden maar er blijft nog voldoende water langs de Kleikade aaneengesloten om in de winter op te schaatsen. Het project N207 Zuid streeft ook naar het versterken van recreatie en natuur in het gebied. Er wordt o.a. een fietspad langs de Kleikade gerealiseerd wat bijdraagt aan de versterking van de recreatieve functie van het gebied.
19e	153	Zienswijze	De agrarische sector is in het rapport nauwelijks meegenomen. Verdere uitwerking is nodig op het gebied van omrijden, doorsnijding van percelen, waterhuishouding, zoetwatervoorziening, gevolgen van de bestemming veranderingen, vervuiling van de weg, e.d.
		Antwoord	Deze zienswijze heeft voor indiener betrekking op de voorkeursvariant voor het deel Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan. De belangen van de betrokken eigenaren van de agrarische gronden in en rondom dit deelgebied zijn in de integrale belangenafweging die heeft geleid tot de keuze voor de voorkeursvariant meegenomen.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP. De aansluiting van het fietspad op de Sportlaan is aangepast op de verbeelding van het PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 20: Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
20a	23, 23a	Zienswijze	Het plan lost het verkeersprobleem op de Zijde niet op, een probleem dat enkel groter wordt door de aanleg van nieuwe wijken: Waterrijk en Florisant.
		Antwoord	Dit klopt. Dit plan is geen oplossing voor de drukte op de Zijde vanwege de plannen Waterrijk en Florisant. De gemeente Alphen aan den Rijn is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van deze wijken. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 2.
20b	32	Zienswijze	De metingen verkeersdrukke in Waddinxveen, welke zijn gedaan in aanloop naar dit ontwerp, aantal jaren geleden, zouden nu niet meer van toepassing zijn. Dus nieuwe, actuele metingen lijken gewenst.
		Antwoord	Voor meer informatie over de gebruikte verkeersgegevens (verkeersmodel) wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 5.
20c	33	Zienswijze	Aan de westkant N207 wordt vanaf de rotonde Verlengde Beethovenlaan in noordelijke richting een verhard landbouwpad aangelegd ter ontsluiting van de percelen. Het landbouwpad wordt ongeveer 1,5 km lang en wordt gebruikt door grote en zware voertuigen. Voor het landbouwpad is een goede verharding noodzakelijk, aangegeven wordt dat dit bijvoorbeeld asfalt met aan weerszijden halfverharding kan zijn. Een tekening van het dwarsprofiel van het landbouwpad heeft indiener niet kunnen vinden. Een verhardingsbreedte van 4,00 m met aan weerszijden een halfverharding van 0,40 m volstaat. Graag neemt indiener of dit het breedteprofiel van het landbouwpad wordt.
		Antwoord	De breedte van het landbouwpad bestaat inderdaad uit 4,0 meter asfalt met aan weerszijde een halfverharde berm van 0,40 meter. Op enkele locaties worden verbredingen aangelegd om passeren mogelijk te maken. Dit wordt in de volgende fase van het ontwerp nader uitgewerkt.
20d	33	Zienswijze	De route van Hazerswoude-Rijndijk - Hazerswoude-Dorp - Boskoop - Waddinxveen vormt een belangrijke doorgaande route voor het landbouwverkeer en dient in stand te blijven. Het landbouwverkeer mag niet over de nieuwe Verlengde Bentwoudlaan N457, maar blijft gebruik maken van de bestaande routes. Een goede bereikbaarheid voor het landbouwverkeer van het bedrijventerrein van Hazerswoude-Dorp aan de Hoogeveenseweg N455 is belangrijk, vanwege het daar gevestigde landbouwmechanisatiebedrijf.
		Antwoord	Volgens de ontwerpen van het project N207 Zuid blijven de routes voor het landbouwverkeer in stand. Het industrieterrein blijft bereikbaar voor al het verkeer.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 20: Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
20e	33	Zienswijze	Geconstateerd wordt dat het landbouwverkeer vanuit Benthuisen en Hazerswoude-Dorp over de Hoogeveenseweg N455 kan blijven rijden. Bij de nieuwe rotonde Hoogeveenseweg-Verlengde Bentwoudlaan slaat het landbouwverkeer af richting Boskoop. Indiener verneemt graag of deze constatering juist is en of het landbouwverkeer over de huidige routes mag blijven rijden.
		Antwoord	Deze constatering is juist. De nieuwe hoofdrijbanen van de (verlengde) Bentwoudlaan worden gesloten verklaard voor langzaam verkeer en landbouwverkeer.
20f	33	Zienswijze	Een goede en veilige inrichting van wegen is belangrijk voor de verkeersveiligheid. Aandacht wordt gevraagd voor het feit dat de wettelijke afmetingen van (land)bouwvoertuigen afwijken van reguliere voertuigen. (Land)bouwvoertuigen mogen wettelijk max 3 m breed zijn, zonder dat een ontheffing van de wegbeheerder nodig is. Daarnaast zijn er nog bredere (land)bouwvoertuigen tot 3,50 m breedte. Deze brede landbouwvoertuigen moeten een breedteontheffing hebben van de wegbeheerder. Kenmerkend voor (land)bouwvoertuigen is dat de breedte meestal wordt bepaald door de breedte over de banden. Dit is een aspect waarmee bij de inrichting van wegen waarover (land)bouwvoertuigen rijden rekening gehouden dient te worden.
		Antwoord	Alle wegen in het plan worden ontworpen volgens de van kracht zijnde ontwerprichtlijnen in het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van de provincie en de CROW-richtlijnen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de beantwoording op zienswijze 20c.
20g	B55, 84, 85	Zienswijze	Dagelijks zal indiener B55 met zwaar vracht- en landbouwverkeer over de openbare weg naar de boerenweg en omgekeerd moeten omrijden. Hierdoor zal het verkeer op het Noordeinde aanzienlijk toenemen en de weg zal ook vies worden door de bagger. Dit zal onvermijdelijk tot meer gevaarlijke situaties leiden voor het verkeer op het Noordeinde. Indiener wordt genoodzaakt om niet alleen tijdens de oogst voortdurend de bagger op de weg schoon te maken, maar ook na andere werkzaamheden in het land gedurende het groeiseizoen en in de herfst/winter. Dit is een direct gevolg van het feit dat het perceel van indiener na aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan niet op dezelfde huidige manier bereikbaar blijft. Indiener 84 en 85 geven aan dat zij hun perceel niet meer direct kunnen bereiken waardoor ze moeten omrijden en wat leidt tot extra kosten.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 20: Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
		Antwoord	Er komt wat meer landbouwverkeer op het Noordeinde. Aan de andere kant wordt het totale verkeersaanbod op het Noordeinde sterk verminderd na openstelling van de (verlengde) Bentwoudlaan. In de onderhandelingen voor de grondverwerving wordt een volledige schadeloosstelling bepaald. Hierin worden alle daadwerkelijke schades opgenomen. Zie ook beantwoording zienswijze onder 12b. Voor belanghebbenden die vinden dat er sprake is van planschade door vermindering van de bereikbaarheid van hun bedrijf, bestaat de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek tot tegemoetkoming van planschade op basis van art. 6.1 Wro. Dit verzoek kan worden ingediend na vaststelling van het PIP.
20h	136	Zienswijze	Door het project N207 Zuid gaat de bestaande verbinding via de Kleikade naar de Onderweg richting verloren. Over de dijk staat een nieuw fietspad gepland naar het Bentwoud. Echter, in de nu voorgestelde uitwerking is dit voor wandelaars en fietsers onveilig. Gepleit wordt voor de aanleg van een wandelstrook naast het fietspad Kleikade. Ook wordt gepleit om fiets- en wandelpaden op andere plekken zoveel mogelijk te scheiden omwille van de veiligheid van wandelaars en fietsers.
		Antwoord	Er is geen aparte wandelstrook opgenomen naast het fietspad op de Kleikade. Hier is wel fysieke ruimte beschikbaar. Het PIP maakt de realisatie van een wandelstrook dan ook niet onmogelijk. De provincie en gemeente Waddinxveen gaan nader beschouwen wat de mogelijkheden zijn.
20i	157	Zienswijze	Gesteld wordt dat het Noordeinde een erftoegangsweg is. Indiener stelt dat dit niet zo is en geeft aan dat het een wijkontsluitingsweg is. Dat Noordeinde een erftoegangsweg is moet uit het PIP worden gehaald en er mogen ook geen conclusies aan verbonden worden.
		Antwoord	Het Noordeinde is een 'grijze weg'. Dat betekent dat het niet volledig duidelijk is in welke wegcategorie van Duurzaam Veilig deze behoort. De weg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Hierbij hoort een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het Noordeinde functioneert als een erftoegangsweg vanwege de erfontsluitingen die aanwezig zijn en de maximumsnelheid van 60 km/uur. Voor de beoordeling van het aspect verkeer, valt het Noordeinde daarom in de categorie: erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De tekst in de toelichting hoeft daarom niet aangepast te worden. In de toekomst wil de gemeente deze weg afwaarderen naar een erftoegangsweg. Dat gebeurt nadat de gemeente de weg heeft overgenomen van de provincie.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 20: Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
20j	165	Zienswijze	De Polderkade, Veenkade en Kleikade zijn smalle straten. In het geval van de Veenkade en Polderkade worden deze straten ook nog eens in toenemende mate gebruikt door (sluip)verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Glasparel+ en 't Suyt I. Hiernaast wordt 't Suyt II nog ontwikkeld, wat verder zal bijdragen aan het toenemende (sluip)verkeer. De Polderkade kent geen trottoir, er is sprake van een shared space voor auto's, (brom)fietsers, wandelaars en spelende kinderen. De straat, alsook de Veenkade en Kleikade zijn smalle straten en worden als gevolg van de ontwikkeling van Glasparel+ en 't Suyt I en 't Suyt II in toenemende mate gebruikt door (sluip)verkeer. Indien er sprake zou zijn van een fietspad dat uitkomt op de Polderkade is het niet duidelijk waar dan dit fietspad (middels een brug over de vaart) aansluit. Een fietspad zou aansluiten op een nog geen vier meter brede straat, direct grenzend aan voortuinen. Er is nu al sprake van een verkeersonveilige situatie, die zal dan onacceptabel toenemen. De straten zijn niet ingericht (en ook niet toekomstig in te richten), op grotere verkeersstromen dan nu al het geval is. Integendeel, ze zijn ingericht op kleinere verkeersstromen dan nu al het geval is.
		Antwoord	De Polderkade, Veenkade en Kleikade maken geen onderdeel uit van het verkeersmodel, omdat de intensiteit (verkeersdrukte) op deze wegen te klein is. Dat blijkt uit tellingen naar aanleiding van bestemmingsplan 'T Suyt II (https://www.ruimte-lijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0627.BPtSuyt2-0401/b_NL.IMRO.0627.BPtSuyt2-0401_tb3.pdf). De tellingen laten zien dat op de Kleikade weinig verkeer rijdt, gemiddeld 115 motorvoertuigen per etmaal. Doordat de Onderweg vanwege het project N207 Zuid straks geen doorgaande weg meer is, is de verwachting dat de intensiteit op de Polderkade, Veenkade en Kleikade kleiner wordt.
20k	172	Zienswijze	Als gevolg van de aanleg van de N207 Zuid, zal de verkeersdrukte op de huidige N455 toenemen. De uitrit van de GMVC-locatie op de N455 zal nog onveiliger worden dan in de huidige situatie al is. Gevreesd wordt voor meer ongelukken.
		Antwoord	Het is de bedoeling dat de Goudse Model Vlieg Club (GMVC) ontsloten wordt via de toekomstige recreatieparkeerplaats. Deze parkeerplaats wordt vervolgens weer ontsloten via de turbotronde N455 Hoogeveenseweg/N457Bentwoudlaan. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar antwoord 22j.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 20: Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
20l	159, 163, B64, B91, B98, B99	Zienswijze	Omdat de geplande rotondes onnodig beslag leggen op de ruimte, wordt het aanleggen van een 'ovonde' voorgesteld, i.p.v. de geplande twee rotondes. Een ovonde zorgt ervoor dat oostelijk van het tracé van de Verlengde Bentwoudlaan nieuwe ruimte ontstaat voor toegangsvoorzieningen van het Bentwoud. Vrienden van Bentwoud doet een voorstel voor en ontwerp en geeft de voordelen aan: – de grote turborotonde ligt niet meer in het Bentwoud, dus minder ruimtegebruik, lawaai en lichtvervuiling; – een westelijke aardenwal kan verder doorgetrokken worden; – als er toch een Recreatieconcentratiepunt en/of parkeerplaatsen moeten komen, kan dat via een eenvoudige toegangsweg aan de oostzijde van de Verlengde Bentwoudlaan; – er is ruimte voor een aardenwal langs de sportvelden; – de Finlandlaan kan direct aangesloten worden; – er zijn veel minder verkeers(omrij)bewegingen; – er kan over een langer traject 'stil' asfalt worden toegepast. Verzocht wordt dit voorstel serieus te onderzoeken.
		Antwoord	Het plan voor een ovonde op genoemde locatie is eerder ingediend op 1 april 2021. De provincie heeft het voorstel door het ingenieursbureau Movares laten uitwerken tot een schetsontwerp. Samen met de wegbeheerder van de provincie zijn vervolgens de voor- en nadelen afgewogen. De conclusie is dat deze oplossing een groter ruimtebeslag heeft op het Bentwoud. Daarnaast scoort een ovonde minder goed op doorstroming en verkeersveiligheid dan het ontwerp dat in het PIP is opgenomen. Dit is verwoord in een memo (kenmerk E80-MLI-KA-2100043, versie 4.0, d.d. 21-09-2021). Deze memo is verstrekt aan de reclamant en is op 16 juli 2021 mondeling toegelicht via MS Teams.
20m	159	Zienswijze	Ter hoogte van het Bentwoud bestaat het voornemen stiller asfalt te willen toepassen. Naar indiener begrepen heeft is dit asfalt niet stabiel genoeg om te gebruiken op plekken waarop verkeer moet afremmen en optrekken. Dat is nu juist het geval voor, op en na de turborotonde. Het voorstel is niet doordacht, gevraagd wordt dit te herzien.
		Antwoord	Geluidsreducerend asfalt wordt niet toegepast op locaties met veel wringend verkeer, zoals kruisingsvlakken, opstelstroken en rotondes. Geluidsreducerend asfalt werkt wel bij langzamere snelheden; bij 50 km/uur is de werking optimaal. Hetzelfde

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 20: Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
			geldt voor de omgeving van een kruispunt. Ook hier is de werking niet optimaal, maar wel aanwezig. Om hiervoor te corrigeren is op 150 meter van geregelde kruisingen in het model extra geluid berekend. De effecten worden niet overschat, er is juist voor gecorrigeerd. Eén van de typen geluidsreducerend asfalt is SMA NL 8 G+. Omdat dit type asfalt verminderd werkt onder 50 km/uur en bij kruisingen en rotondes, is in het verkeersmodel hiervoor gecorrigeerd.
20n	B90	Zienswijze	In de nieuwbouwwijk Triangel gaan jonge kinderen opgroeien. De verkeersader gaat rechtstreeks naast deze wijk lopen, wat eerder de veiligheid vermindert dan vergroot. Indiener is benieuwd hoe dat deel van de projectdoelstelling wordt bewerkstelligd. Kinderen zullen in een minder gezonde omgeving kunnen opgroeien door zowel de uitstoot als geluidsoverlast.
		Antwoord	Voor het aspect geluid is voldaan aan de regels en drempelwaarden volgens de Wet geluidhinder. De Triangel zelf ligt niet binnen de scope van het geluidsonderzoek. Daarom is de impact van het verkeer op het wonen in de Triangel niet nader onderzocht. Voor het aspect luchtkwaliteit geldt dat het project niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2.5) zoals deze in de Wet Milieubeheer zijn opgenomen. Daarnaast leidt het project niet tot overschrijdingen van de advieswaarden voor deze stoffen, zoals opgenomen in het Schone Lucht Akkoord.
20o	B96	Zienswijze	Indiener stelt dat de nadelige effecten van de aanleg en aanwezigheid van de nieuwe weg worden gebagatelliseerd. Het lijkt of alleen met het belang van de (toekomstige) automobilisten rekening is gehouden. De provincie kan volgens indiener beter inzetten op afname van het autoverkeer en het promoten van het gebruik van de fiets of het OV. Aan het toenemende auto-gebruik wordt door de aanleg van deze weg niets gedaan. Meer wegen leiden alleen maar tot meer autoverkeer
		Antwoord	In het MER worden alle effecten van de maatregelen onderzocht, beschreven en afgewogen. Van afzwakken van nadelige effecten is geen sprake. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op de zienswijze 1d.
20p	B96	Zienswijze	Compensatie voor de nadelige gevolgen van de aanleg en aanwezigheid van de N207 Zuid in de vorm van een 'stukje fietspad' vindt indiener een gotspe.
		Antwoord	Deze constatering wordt voor kennisgeving aangenomen.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 20: Verkeer, veiligheid en bereikbaarheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
20q	B53	Zienswijze	Indiener maakt zich zorgen om de effecten op de Piet Stuurmanweg. In het verkeersonderzoek is gezien dat de intensiteiten als gevolg van de aanleg van de wegenstructuur met 290% stijgen. Door deze stijging is de vraag of deze intensiteiten nog wel passen binnen de wegcategorisering. In de rapportage wordt los van de afbeelding niet op de werkelijke intensiteiten van de Piet Stuurmanweg en de effecten daarop in gegaan. Omdat we nieuwe ontwikkelingen aan deze weg voorzien ontstaat mogelijk de discussie over wie verantwoordelijk is voor eventuele aanpassingen aan deze weg. Verzocht wordt dit onderwerp nader in beeld te brengen en waar nodig maatregelen aan deze weg te treffen.
		Antwoord	De verkeersintensiteit stijgt in inderdaad tot ongeveer 4.900 motorvoertuigen per etmaal. Dat is inclusief de geplande ontwikkelingen langs deze weg. Deze intensiteit past op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.
20r	D76	Zienswijze	Er dient aandacht besteed te worden aan de situatie Wadde in Waddinxveen en de aanwezigheid van een basisschool en sporthal. Ook dient er aandacht te worden besteed aan meer ontsluitingswegen binnen de gemeente Waddinxveen en de toename aan verkeersintensiteit.
		Antwoord	Maatregelen uit het project N207 Zuid hebben gevolgen voor de omgeving van het plangebied. Die effecten zijn voldoende in beeld gebracht. De gemeente Alphen aan den Rijn en Waddinxveen onderzoeken nog of het mogelijk en gewenst is extra maatregelen te nemen buiten het plangebied ten gunste van het woon- en leefklimaat, ter verbetering van de verkeersveiligheid, etc.
20s	153	Zienswijze	Hoe gaat de ontsluiting van het perceel van indiener er uit zien na uitvoering van de werkzaamheden? Welke voorzieningen worden getroffen? Het is mede vanuit verkeersveiligheid niet gewenst dat we met modder aan de banden terug moeten rijden naar onze huis locatie.
		Antwoord	De ontsluiting van de percelen ten westen van de toekomstige provinciale weg is bereikbaar via het Noordeinde, de toekomstige Verlengde Beethovenlaan en de parallelweg lang de toekomstige provinciale weg. Hoe de aansluiting wordt ingericht, wordt nog nader bepaald. Er komt wat meer landbouwverkeer op het Noordeinde. Aan de andere kant wordt het totale verkeersaanbod op het Noordeinde sterk verminderd na openstelling van de (verlengde) Bentwoudlaan. In de onderhandelingen voor de grondverwerving wordt een volledige schadeloosstelling bepaald. Hierin worden alle daadwerkelijke schades opgenomen.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 21: Landschappelijke inpassing Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
21a	11	Zienswijze	Gevraagd wordt of aan de oostzijde van de Verlengde Bentwoudlaan iets gedaan kan worden om het zicht vanaf de Dorpsstraat (het tracé tussen Verlengde Beethovenlaan en Kleikade) op de weg te verminderen, bijv. een wal, of bosschages van ca. 1,5 meter hoog. Indiener zou daardoor minder hinder ondervinden van het verkeer (zicht en geluid) en het landschap hoeft er niet onder te lijden.
		Antwoord	Het uitgangspunt bij de landschappelijke inpassing van de weg, is dat deze moet opgaan in de omgeving. De agrarische polder Achterof kenmerkt zich door openheid. Deze openheid en de aanwezigheid van ruime doorzichten, moet zoveel mogelijk behouden te blijven. Een grondwal of bosschages passen niet in die visie. Daarom is het geen onderdeel in het Landschapsplan.
21b	23, 23a, 32, 169, 170, B69, B70, B74, B93	Zienswijze	Zorgen om wat er met de strook tussen Noordeinde en Bentwoudlaan gebeurt. Indieners sluiten industrie niet uit, met verdozing van dit gebied als gevolg, of aantrekkende drukte door recreatieve activiteiten (er ligt dan toch een nieuwe weg).
		Antwoord	Met het inpassingsplan is er geen sprake van het realiseren van industrie of bedrijven voor de strook tussen Noordeinde en de (Verlengde) Bentwoudlaan. Dergelijke functies worden niet toegestaan. De strook is bedoeld als bufferzone/overgangszone tussen het open polderlandschap en het meer verstedelijkte landschap. De openheid behouden is belangrijk. Ook in de toekomst. Dat kan onder andere door de randen beleefbaar en onbebouwd te houden. Het Bentwoud heeft als doel om ook in de toekomst de recreatieve vraag op te vangen. Met name vanuit de Randstad.
21c	20	Zienswijze	Verzocht wordt om een aardenwal aan de oostzijde van de Bentwoudlaan tussen de rotonde Beethovenlaan en de Kleikade. De Bentwoudlaan wordt vanuit Waddinxveen hierdoor aan het zicht onttrokken. Het verkeerslawaaï zal hierdoor enigszins beperkt worden, de verstoring door licht van het verkeer wordt minder. Dieren zullen minder de weg kruisen.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 21a.
21d	134	Zienswijze	Langs de Bentwoudlaan ter hoogte van nieuwbouw 't Suyt wordt een geluidsscherm van 3 meter hoogte voorgesteld. Verzocht wordt om bij de uitwerking hiervan te kiezen voor een natuurlijke (groene) uitstraling, passend binnen de vastgestelde visie van het woningbouwproject 't Suyt II.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 21: Landschappelijke inpassing Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
		Antwoord	Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van het geluidsschermbewust gekozen en op geïnvesteerd is. Tevens wordt het van belang geacht dat het bestaande (historische) polderlandschap zoveel als mogelijk intact blijft.
21e	165	Zienswijze	Indiener wil verdere aantasting van het landschap voorkomen omdat dit afbreuk doet aan de kwaliteit van wonen waarvoor bewust gekozen en op geïnvesteerd is. Tevens wordt het van belang geacht dat het bestaande (historische) polderlandschap zoveel als mogelijk intact blijft.
		Antwoord	Bij het opstellen van het Landschapsplan is ook rekening gehouden met het (historisch) polderlandschap en het kenmerkende kavelpatroon. Dat de weg moet opgaan in het landschap is hierbij het hierbij is geweest.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 22: Ecologische verbindingszone / Natuur Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
22a	157, 159	Zienswijze	Ook ten zuiden van de Kleikade is de rugstreeppad aangetroffen en er zullen daar ook mitigerend maatregelen genomen moeten worden.
		Antwoord	Uit het onderzoek dat is uitgevoerd in 2019, is de gehele Kleikade en omgeving onderzocht. De rugstreeppad is alleen ten noorden van de Kleikade aangetroffen. In 2022 zijn inderdaad waarnemingen van de rugstreeppad aan de zuidkant van de Kleikade gedaan. Dit gegeven wordt meegenomen in een allesomvattende quickscan waar momenteel aan wordt gewerkt. Deze quickscan betreft een geactualiseerde veldinventarisatie en een bureauonderzoek. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 9b.
22b	157, 159	Zienswijze	De EVZ in het PIP loopt van niets naar nergens. Gevraagd wordt snelheid te maken met de aanleg van de gehele EVZ (Krimpenerwaard-Bentwoud). De nu voorgestelde EVZ behelst een stuk over de Kleikade en direct langs de Bentwoudlaan, en dus niet meer over het NNN-gebied. De EVZ komt pal langs de drukke weg komt te liggen. Aangegeven wordt dat fysiek ruimtebeslag, barrièrewerking, licht, geluid en stikstofdepositie wordt verwacht in het gebied van de N207 Zuid. Bij regen komt er vervuild water in de EVZ. De score op de aanleg van de N207 zuid op de natuur (bijlage bij PIP 03B) is negatief tot zwaar negatief. Gevraagd wordt de uitwerking van de EVZ sterk te verbeteren.
		Antwoord	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. Deze EVZ heeft een lage prioriteit gekregen. Dat betekent dat het deze alleen gerealiseerd wordt als meekoppelkans bij andere projecten. De MER-scoringsystematiek leidt ertoe dat er negatief wordt gescoord op een nieuw aan te leggen EVZ omdat de zone beleidsmatig al bestaat. Eén van die maatregelen binnen het PIP is namelijk de realisatie van een EVZ langs de Bentwoudlaan en de Kleikade. Dat betekent dat een deel van de beoogde EVZ wordt gerealiseerd ondanks de lage prioriteit. Hiermee wordt bijgedragen aan een verbinding tussen de Krimpenerwaard en het Bentwoud. De EVZ wordt aangelegd voor bepaalde doelsoorten. Bij de inrichting wordt gestreefd naar een samenstelling van de verbindingszone die past bij de locatie en die invulling geeft aan de doelstelling.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 22: Ecologische verbindingszone / Natuur Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
22c	159, 163, B64, B75, B85, B91, B98, B99	Zienswijze	De voorstellen op het gebied van ecologie zijn onvoldoende. De in het OPIP voorgestelde ecologische verbindingszone levert onvoldoende tegenwicht tegen de ecologische schade die wordt veroorzaakt. Vrienden van het Bentwoud (159) pleit voor ook een ecologische én recreatieve verbinding(szone) tussen het Gouwebos en het Bentwoud.
		Antwoord	Het project is hoofdzakelijk gericht op het realiseren van infrastructuur. De aanleg van recreatieve en groene voorzieningen zijn meekoppelkansen die worden opgepakt. Het pad langs de Maaltocht wordt uitgebreid naar een fiets- en wandelpad en de oever wordt hier natuurvriendelijk uitgevoerd. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op de zienswijze 22b
22d	B53	Zienswijze	Indiener is van mening dat de projectie van de ecologische verbindingszone aan de zuidzijde van het tracé van de Bentwoudlaan erg onlogisch is, hierdoor moet de EVZ de Vredenburglaan/Bentwoudlaan 2x kruisen. Wanneer deze aan de noordzijde geprojecteerd zou worden sluit deze beter aan op de EVZ ter hoogte van de voetbalvelden van Be Fair. In het project Glaspapel is de oksel Piet Stuurmanweg - Zesde Tochtweg - Vredenburglaan geheel groen ingericht en is vervolgens ten zuiden van de Vredenburglaan ook een groene zone aangelegd, op het smalste punt is deze circa 25 meter. Deze sluit vervolgens aan op de EVZ zoals gerealiseerd binnen Glaspapel+. Een extra argument is dat nagenoeg het gehele terrein tussen de Zesde Tochtweg (tegenwoordig Polderweg) en de Vredenburglaan bestemd is als bedrijventerrein. Een aansluiting vanuit deze zijde op de geprojecteerde EVZ ligt dus veel minder voor de hand. Dit is op de bestemmingsplankaarten niet of moeilijk te zien, maar in het veld of met gebiedskennis en kennis van de daadwerkelijk realisatie wel. Bij een projectie van de EVZ aan de noordzijde van de Bentwoudlaan kan dit op elkaar worden aangesloten zonder onnodige kruisingen van de provinciale wegstructuur en bijbehorende (dure) kunstwerken (zoals een Ecoduiker ter hoogte van de Zevende tochtweg). Indiener heeft dit gevisualiseerd op onderstaande figuur. Verzocht wordt het plan hierop aan te passen.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 22: Ecologische verbindingszone / Natuur Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
			
		Antwoord	Met de 'noordzijde' in deze zienswijze wordt de westzijde van de Bentwoudlaan bedoeld. Met de 'zuidzijde' wordt de oostzijde bedoeld. In overleg met de stakeholders en het ingenieursbureau is met de inbreng van deze zienswijze bekeken of het een goede aanpassing is om de EVZ te verplaatsen van de oostzijde van de Bentwoudlaan naar de westzijde. Het betreft het deel EVZ tussen de Zesde Tochtweg en de Zevende Tochtweg. Deze aanpassing is als positief beoordeeld en wordt als wijziging doorgevoerd in het PIP.
22e	159	Zienswijze	Het Bentwoud eindigt waar het Gouwebos begint. Voorgesteld wordt naast een ecologische ook een recreatieve verbinding tot stand te brengen tussen beide gebieden. Bijvoorbeeld kan de voorziene onderdoorgang Maaltocht met struinpad en fietspad met enige aanpassingen als faunapassage onder de Verlengde Bentwoudlaan richting Gouwebos fungeren. Dit kan ook gerealiseerd worden zonder aanleg van de N207 zuid.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 22: Ecologische verbindingszone / Natuur Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
		Antwoord	Een ecologische verbinding tussen het Bentwoud en het Gouwebos maakt geen onderdeel uit van het project N207 Zuid. Daarmee is het geen onderdeel van het Ontwerp PIP. Dit geldt ook voor een recreatieve verbinding. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 22b.
22f	159	Zienswijze	Bij de fietsverbinding Schravenwildertpad – Polderkade wordt graag gezien dat er ook een wandelpad wordt gerealiseerd. Zowel fietspad als wandelpad moeten ook worden gerealiseerd als de N207 zuid niet wordt aangelegd.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 20h. Het fietspad Kleikade maakt onderdeel uit van het project N207 Zuid en het PIP. Als de N207 Zuid niet wordt aangelegd, komt het fietspad er ook niet.
22g	165	Zienswijze	De Onderweg zal afgesloten worden voor doorgaand verkeer. Indiener geeft aan dat deze als fietspad, en/of (gedeeltelijk) als landbouwweg (waar tevens fietsers (veilig) gebruik van kunnen maken) ingericht kan worden. Hiermee wordt meer landschap in stand gehouden en wordt meer recht aan de historische kwaliteit van de dijk Kleikade gedaan, tevens wordt gebruik gemaakt van de (reeds lang bestaande) landelijke infrastructuur. Een bijkomend voordeel kan zijn dat de herinrichting van de Onderweg op deze wijze kosten bespaard tegenover het realiseren van een nieuw fietspad. Wel dient er dan een andere oplossing te komen voor de kruising van de Onderweg met de (Verlengde) Bentwoudlaan
		Antwoord	De huidige Onderweg wordt afgesloten ter plaatse van de toekomstige Bentwoudlaan. De nieuwe route van de Onderweg sluit straks aan op de rotonde bij de aansluiting Verlengde Beethovenlaan. De Verlengde Beethovenlaan wordt niet toegankelijk voor fietsers en wandelaars. Zij moeten gebruik maken van het fietsviaduct dat evenwijdig loopt aan de Kleikade. Op de Onderweg blijft dus autoverkeer en landbouwverkeer rijden. Vanwege de vrij smalle weg, is niet ideaal voor de fietsers. Daarom is een vrij liggend fietspad over de Kleikade opgenomen in ons plan.
22h	165	Zienswijze	Een alternatief voor het fietspad Kleikade dat uitkomt op de Polderkade kan zijn om het fietspad ter hoogte van het eind (vanuit perspectief centrum Waddinxveen) van de Kleikade via een brug de vaart te laten kruisen. Of om een eventueel fietspad in te richten aan de zuidkant van de vaart, daarmee gebruik makend van de reeds bestaande brug bij het Schravenwildertpad. Fietsers hebben dan bij het inrijden van de bebouwde kom de keuze uit de Kleikade en de Onderweg om hun traject

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 22: Ecologische verbindingszone / Natuur Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
			te vervolgen. Vooral de Onderweg is dan interessant, omdat er in de nieuwe situatie geen sprake meer zal zijn van door- gaand verkeer op de Onderweg. Bovendien kunnen fietsers direct doorsteken naar de eerder genoemde nieuwbouwwijken. Naast dat dit alternatief de verkeersveiligheid ten goede komt, omdat de verkeersstroom direct over meerdere autoluwe we- gen kan splitsen, zal dit in kosten schelen, er hoeft immers een 400 meter minder fietspad aangelegd te worden. Ten- slotte draagt dit alternatief ook bij aan het zo min mogelijk aantasten van de landelijke en cultuurhistorische omgeving.
		Antwoord	Naar aanleiding van deze ingediende zienswijze is in overleg met de stakeholders en het ingenieursbureau gekeken naar de mogelijke alternatieven, zoals: • een aansluiting van het fietspad over de vaart naar de Onderweg direct ten oosten van de Bentwoudlaan • een aansluiting op de Kleikade ter hoogte van de doorsteek naar de Onderweg • een aansluiting ter hoogte van de Polderkader nummer 6 Op de totaalbeoordeling zijn alle alternatieven als 'minder optimaal' beoordeeld voor aspecten als landschappelijke inpas- sing, verkeerstechnische uitwerking, optimale verbindingen en verkeersveiligheid. De rechte structuur van het fietspad wordt landschappelijk als meest wenselijk gezien. Een aansluiting op de Kleikade ter plaatse van de doorsteek naar de Onderweg komt ongelukkig uit. Het bruggetje komt namelijk ongeveer 50 centimeter hoger uit dan de Kleikade. Een hoogteverschil dat moet worden opgevangen. Fietsers die vanaf de Onderweg omhoog fietsen naar die fietsbrug, moeten dan een groot hoogte- verschil overwinnen. Daarnaast gaan fietsers meer gebruik maken van de weg voor de woningen aan de Kleikade. Die weg is veel te smal. Het ontwerp en het PIP worden op dit onderdeel niet aangepast. De aansluiting van het fietspad op de Pol- derkade wordt in de nadere uitwerking afgestemd met de betrokken bewoners.
22i	167	Zienswijze	Verleng de oostelijke aardenwal noordwaarts tot aan de superrotonde en verder langs de oostzijde van de verbindingsweg tussen de twee rotondes tot aan de Hoogeveenseweg. Deze verlenging geeft sportparkgebruikers dezelfde bescherming tegen overlast als de bewoners van de huizen langs het Noordeinde.
		Antwoord	Naar aanleiding van deze ingediende zienswijze is in overleg met de stakeholders en het ingenieursbureau gekeken naar de mogelijkheden om direct ten westen van de atletiekbaan/sportvelden een grondwal te realiseren. Er is ruimte voor een grond- wal van ongeveer 2 meter. Vanuit de Wet geluidhinder is er geen noodzaak. Een dichte groenblijvende beplanting is ook een

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 22: Ecologische verbindingszone / Natuur Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
			goede optie. Bij de nadere inrichting van het Bentwoud kan hier nadere invulling aan worden gegeven met het landschapsplan. Het PIP maakt realisatie van een grondwal mogelijk. Daarom wordt het PIP op dit punt niet aangepast.
22j	172	Zienswijze	Om de uitrit van GMVC-locatie op de N455 veiliger te maken (zie ook zienswijze 20k) wordt bijv. voorgesteld: 1) Ter hoogte van de afslag vanuit Boskoop een voorsorteervak in de weg aan te brengen, zodat afslaand verkeer vanuit richting Boskoop kan stoppen, op een veilige manier links kan afslaan en het achterop komende verkeer niet zal hinderen. 2) Snelheidsbeperkende maatregelen te treffen ter hoogte van de GMVC-locatie, zodat ook verkeer dat de weg opdraait vanuit deze locatie richting Zoetermeer dit veilig kan doen, en/of 3) Beplanting en de wegaanleg/wegaansluiting zodanig in te richten dat er een ongehinderd zicht voor personen die de GMVC-locatie verlaten én voor alle overige weggebruikers.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de beantwoording op zienswijze 20k.
22k	179	Zienswijze	Er zijn bezwaren tegen de verkeersoplossing voor de nieuwe wijk 't Suyt II. Gesteld wordt dat een belangrijk deel van deze verkeersproblemen kan worden opgelost door een directe aansluiting te maken van deze wijk met de Bentwoudlaan. Gehoopt wordt dat provincie dit voorstel over zal nemen.
		Antwoord	Voor doorstroming en verkeersveiligheid is het streven: zo min mogelijk aansluitingen op de provinciale weg. Dit sluit aan bij het beleid van de provincie dat erop is gericht om zo min mogelijk aansluitingen te realiseren op provinciale wegen. Daarom is dit in het gehanteerde verkeersmodel als uitgangspunt genomen. Een extra aansluiting ter hoogte van 't Suyt is onwenselijk. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.3 onder d van https://waddinxveen.raadsinformatie.nl/document/10801944/1/Bijlage+1+Nota+zienswijzen+%27t+Suyt+II+definitief
22l	84, 85, B55	Zienswijze	De voor- en nadelen van een onderdoorgang voor agrariërs onder de nieuwe weg dienen onderzocht te worden. Hierbij dienen verschillende varianten te worden onderzocht. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de plannen van het waterschap waarbij het gemaal achter Noordeinde 120 wordt gerenoveerd. De plannen rondom het gemaal zijn niet meegenomen in het ontwerp PIP.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 22: Ecologische verbindingszone / Natuur Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
			Een oplossing die niet onderzocht is, maar wel de gevolgen voor indiener aanzienlijk zouden kunnen beperken, is wellicht mogelijk via het viaduct dat al beoogd is voor fietsverkeer ten noorden van watergang de Maaltocht ter hoogte van Noordeinde 120. Hier is namelijk een fietstunnel beoogd, zodat fietsers de beoogde weg veilig kunnen passeren. Als dit viaduct opgehoogd zou worden en landbouw- en vrachtverkeer ten zuiden van de watergang mogelijk zou maken onder de weg door – of met een viaduct boven de weg langs – zou dit veel problemen wegnemen. Indiener kan dan zijn percelen rechtstreeks blijven bereiken. Deze oplossing voorkomt een exponentiële toename van landbouwverkeer op het Noordeinde (minder verkeersonveiligheid). Ten slotte blijft het kavelpad niet bereikbaar voor ongenodigden, omdat het niet wordt ontsloten op de openbare weg (Boerenpad). Het Boerenpad kan dan ook minimaal 360 meter korter worden aangelegd.
		Antwoord	Een fietstunnel in combinatie met landbouwverkeer is verkeerskundig ongewenst. Dit betekent namelijk dat er een veel hogere en bredere onderdoorgang moet komen. De hoogte moet dan 4,20 meter worden. Dat is ongeveer 1,5 meter hoger en dat heeft enorme gevolgen voor de aanleghoogte van de Verlengde Bentwoudlaan en de breedte vanwege de taluds. Dit past niet binnen de grenzen van het PIP.
22m	B64	Zienswijze	De aardenwal aan de westzijde van de weg is een mogelijke oplossing. Indiener bepleit dat er aan de westzijde een geluidsscherm wordt geplaatst en dat Staatsbosbeheer de oorspronkelijke gedachte om bospercelen daar aan te brengen realiseert waardoor overlast van geluid en licht voorkomen wordt.
		Antwoord	De Wet geluidhinder vereist geen geluidswerende voorziening aan weerszijden van de weg in het Bentwoud. In het kader van goede landschappelijke inpassing, hebben Gedeputeerde Staten verzocht de mogelijkheden te onderzoeken naar de inpassing van een grondwal aan de westzijde van de weg. Samen met de stakeholders en het ingenieursbureau is dit onderzoek uitgevoerd. De conclusie is dat een grondwal van 3 meter hoogte een positieve toevoeging is voor de beleving van gebruikers van het Bentwoud. Zij gaan de weg namelijk minder horen en zien. Een geluidsscherm is een vaste constructie en dat past landschappelijk niet in het Bentwoud. De provincie heeft besloten deze grondwal aan te gaan leggen. Een groot deel van deze grondwal is al mogelijk binnen de grenzen van het PIP. De PIP-grens is voor een klein deel aangepast, zodat de hele grondwal nu binnen de plangrenzen ligt. Dit is een ambtshalve wijziging.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 22: Ecologische verbindingszone / Natuur Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
22n	160	Zienswijze	Gevraagd wordt om extra aandacht voor de natuurwaarden van de omgeving van het plangebied. Het is goed dat de versnelde aanleg van een ecologische verbindingszone in dit project wordt meegenomen. De geplande mitigerende maatregelen zijn echter niet genoeg om de negatieve effecten op de natuur volledig te compenseren. Indiener ziet graag dat de natuur er op vooruit gaat, of ten minste de negatieve effecten worden voorkomen of gecompenseerd. Geconstateerd wordt dat de invloed op enkele natuurwaarden nog in (vervolg)onderzoek zijn. Er wordt graag gezien dat deze natuurwaarden er op vooruit gaat, of ten minste de negatieve effecten worden voorkomen of gecompenseerd.
		Antwoord	Het uitgangspunt is dat negatieve effecten voor de natuur zoveel als mogelijk worden voorkomen. Maar met de aanleg van wegen zal er altijd natuur worden aangetast. Deze wordt zoveel mogelijk gecompenseerd conform de geldende wet- en regelgeving.
22o	153	Zienswijze	Er wordt gesproken over de EVZ langs de Bentwoudlaan. Waar begint en eindigt de Bentwoudlaan? Loopt de EVZ tot de Kleikade?
		Antwoord	De EVZ loopt tot aan de Kleikade, vanaf de Zesde Tochtweg. Deze EVZ is verplaatst van de oost- naar de westzijde van de Bentwoudlaan. De gronden ten behoeve van de EVZ hebben de bestemming 'Natuur' gekregen. Hierdoor is duidelijk op welke gronden deze betrekking heeft.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP. De EVZ tussen de Zesde Tochtweg en de Zevende Tochtweg is verplaatst van de oostzijde van de Bentwoudlaan naar de westzijde.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 23: Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid en externe veiligheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
23a	18, 23, 23a, 32	Zienswijze	De weg heeft een (extra) verkeer aanzuigende werking. Bezwaren m.b.t. de toenemende luchtvervuiling door o.a. fijnstof en extra geluids- en lichtoverlast. De N207 Zuid tast de leefbaarheid van Waddinxveen en Boskoop West sterk aan.
		Antwoord	De leefbaarheid op de Kerkweg-Oost en het Noordeinde neemt toe. Dit is het directe gevolg van de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan. De verkeersintensiteiten en het aandeel vrachtverkeer nemen met maximaal 42% af op de drie genoemde wegen. Hierdoor neemt ook de geluidoverlast af op woningen nabij deze wegen. Op de Zijde zijn de effecten van het project N207 Zuid neutraal.
23b	35	Zienswijze	De geluidswal aan de oostzijde van de Verlengde Bentwoudlaan zal het geluid alleen nog maar meer naar de natuurlandzijde uitstralen vanwege de reflectie.
		Antwoord	In het ontwerp staat geen geluidswal aan de oostzijde van de Verlengde Bentwoudlaan. Voor meer informatie over een grondwal aan de westzijde van de Verlengde Bentwoudlaan wordt doorverwezen naar het onderdeel algemeen aan begin van thema 25.
23c	1, 22, 96, 161, B63, B89	Zienswijze	Geen duidelijkheid over stikstof en CO2. Onbegrijpelijk dat er vooraf geen vooronderzoek stikstof is uitgevoerd, maar dat dit tegelijk met terinzagelegging wordt uitgevoerd.
		Antwoord	De onderzoeken maken onderdeel uit van het definitieve PIP. Voor meer informatie over het onderzoek naar stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 11.
23d	96, 161, B63, B89	Zienswijze	Zorgen worden geuit over toenemende geluidsrisico's. Onduidelijk of het MER en geluidssituatie voldoende is onderzocht
		Antwoord	Er is veel onderzoek gedaan naar geluid in het kader van het MER en het PIP. Op advies van de Commissie m.e.r. is een en ander nader uitgezocht in het aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij het PIP is gevoegd.
23e	157	Zienswijze	Het bestemmingsplan Glasporel+ laat toe dat biomassacentrales geplaatst kunnen worden in het gebied vlakbij de Bentwoudlaan en vlakbij woningbouw. In de onderzoeken is niet nagegaan wat het effect is van de biomassacentrales en de N207 Zuid samen op nabijgelegen woningen. Dit onderzoek dient toegevoegd te worden aan het PIP.
		Antwoord	Er zijn nu geen concrete plannen voor het vestigen van biomassacentrales op het betreffende bedrijventerrein. Mocht die plannen er wel zijn, dan moet voor de aanvraag van de noodzakelijke vergunningen onderzocht worden of voldaan wordt aan alle relevante wet- en regelgeving. In dat onderzoek moet het project N207 Zuid als uitgangspunt worden genomen.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 23: Kwaliteit van de leefomgeving: geluid, luchtkwaliteit, gezondheid en externe veiligheid Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
23f	167	Zienswijze	De plannen, o.a. de Verlengde Bentwoudlaan leidt tot toename van fijnstof en is schadelijk voor de sporters op de sportvelden aan de Hooogeveenseweg. Het leidt tot een toename van geluidsoverlast, wat voor de gebruikers van de sportvelden stress veroorzaakt, een ontspannen sportbeoefening verhinderd en het sportplezier aantast. Ook is het onveilig (voor de jeugd) omdat de weg dicht langs het sportpark loopt en er geen afscheiding is tussen sportpark en de weg.
		Antwoord	De functie of bestemming 'sportvelden' zijn volgens de wet geen kwetsbare inrichtingen. Deze hoeven daarom niet getoetst te worden op de onderwerpen fijnstof en geluid. Aan de veiligheid van het ontwerp wordt nader invulling gegeven bij de uitvoeringsfase. Als aan de veiligheid bij dit ontwerp onvoldoende invulling is gegeven, kan tijdens het vergunningentrajec hier inspraak over worden gevoerd. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op 22i.
23g	165	Zienswijze	Een uitgangspunt van de plannen is het verminderen van de overlast voor de bewoners van het Noordeinde. Dat kan niet leiden tot het vermeerderen van de overlast van de bewoners van de Polderkade, Veenkade en Kleikade. Een brug voor de deur van bewoners van de Polderkade geeft onevenredige overlast (naar binnen schijnende verlichting van (brom)fietsers, afname van privacy, toenemende drukte) als de noodzaak niet ontegenzeggelijk duidelijk is. Voor de bewoners van de Kleikade betekent een fietspad tot aan de Polderkade ook een duidelijk afname van de landelijke beleving. Indiener belang is geen onnodige verdere overlast, dat inbreuk maakt op privacy en kwaliteit van wonen.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op de zienswijze 11j en 22h. Hier heeft een afweging van vele belangen plaatsgevonden.
23h	84	Zienswijze	Een ander type schade zijn de opruimkosten en de milieuschade die het afval van de weg veroorzaken. Momenteel is de polder van indiener vrij van afval, indiener wenst dat ook zo te houden. Naast de milieuschade zal het opruimen er van ook tijd en middelen in beslag nemen. De provincie is verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van de weg. Daar hoort ook het vrijhouden van zwerfafval bij, inclusief het voorkomen van de verspreiding daarvan.
		Antwoord	De provincie is inderdaad verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van de weg, daarbij wordt ook zoveel als mogelijk rekening gehouden met het vrijhouden van de weg en bermen van zwerfafval.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 24: Landbouw Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
		Algemeen	Bij de vaststelling van het Uitvoeringsbesluit 'Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude-Dorp' van 28 april 2018 is gesteld dat er onderzoek gedaan moet worden naar maatwerk voor de agrariërs in de Polder Achterof van wie grond nodig is voor de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan. Dit maatwerk kan na aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan leiden tot nieuwe agrarische bouwblokken langs de parallelweg of het parallel lopende boerenpad van de aan te leggen (Verlengde) Bentwoudlaan. De Provincie Zuid-Holland en gemeente Waddinxveen hebben samen onderzoek gedaan naar de ruimtelijk-planologische, juridische en financiële haalbaarheid. De conclusie is dat het ruimtelijk-planologisch, juridisch en financieel haalbaar lijkt om vervangende bouwblokken langs de parallelweg te ontwikkelen. De gemeente is in beginsel (in principe) bereid de ontwikkeling planologisch te faciliteren. Dit is een ontwikkeling die onder voorwaarden ook is toegestaan vanuit provinciaal beleid. Uitgangspunt in dit proces is dat het verplaatsen van een bouwblok van het Noordeinde naar de polder een individuele afweging van de betrokken agrariërs is en volledig voor rekening en risico van de agrariër.
24a	96, 161, B63, B89	Zienswijze	De voorgestelde weg komt te liggen over (landbouw)percelen van indieners, waarbij gronden van betreffende bedrijven worden doorbroken. Een gedeelte van de gronden komt aan de overzijde van de weg te liggen. Door de nieuwe weg moeten werktuigen en machines voor een grotere afstand over de openbare weg (i.p.v. directe bereikbaarheid via de Zevende Tochtweg (96) of Noordeinde (161) in de huidige situatie). Door de beoogde weg worden bedrijven van indieners aanzienlijk kleiner in oppervlakte, wat niet gewenst is. Tevens worden ze geconfronteerd met een drukke provinciale weg naast woning en bedrijf. Gepleit wordt voor een beter alternatief.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt allereerst verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. De provincie zet zich verder in om de schade zoveel mogelijk te beperken. Als er sprake is van vermogens en exploitatieschade, dan wordt deze volledig vergoed in de schadeloosstelling. De weg komt op ruime afstand van de huidige bebouwing te liggen. De verkeersdruk op het Noordeinde neemt af.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 24: Landbouw Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
24b	161, B89	Zienswijze	Zoals eerder aangegeven dient de provincie (samen met gemeente Waddinxveen) te bewerkstelligen dat indiener de mogelijkheid krijgt om aan de nieuwe weg een nieuwe boerderij te bouwen omdat het grootste gedeelte van de landerijen, na inbreuk van de aan te leggen weg, komt te liggen aan deze weg. Hier krijgt indiener geen antwoord op (terwijl voor een andere collega-landbouwer aan het Noordeinde wel medewerking wordt toegezegd).
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
24c	84, B12	Zienswijze	Hoe percelen afsluiten voor onbevoegden? De ontsluiting van de percelen? De parallelweg vanaf de rotonde bij de Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan naar de Onderweg: wordt hier rekening gehouden met de breedte, zodat trekkers met werktuigen elkaar kunnen passeren? Lijkt indiener nu vrij smal. De taluds bij de sloten langs weg bij de Bentwoudlaan en de verlengde Bentwoudlaan in polder Achterhof niet flauw maken i.v.m. gevogelte. Bij indiener 84 bestaan twijfels over de breedte van het Boerenpad in verband met de benodigde breedte voor zwaar landbouwmateriaal en brede voertuigen om elkaar te kunnen passeren. Tevens vraagt indiener zich af of voldoende keermogelijkheden bestaan voor regulier verkeer op het Boerenpad, kan regulier verkeer draaien aan het einde van het Boerenpad?
		Antwoord	Ontsluiting van percelen wil zeggen: de manier waarop het perceel is aangesloten op de openbare weg. De parallelweg is 5,5 meter breed. Dit is voldoende voor de meeste trekkers om elkaar te passeren. Als twee grote trekkers elkaar moeten passeren, kan het af en toe voorkomen dat één van beide trekkers gebruik moet maken van de berm. Indien nodig kunnen hiervoor voorzieningen worden getroffen. De taluds van de sloten kunnen niet te steil worden in verband met stabiliteit en onderhoud. Voor meer informatie wordt ook verwezen naar zienswijze 20c. De parallelweg is 5,5 meter breed, dit biedt voldoende ruimte voor regulier verkeer om te keren. Zoals bovenstaand vermeld kunnen indien nodig voorzieningen getroffen worden voor het passeren van landbouwverkeer. Er worden in ieder geval passeerstroken beoogd. Deze voorzieningen kunnen dan ook gebruikt worden voor het keren door regulier verkeer.
24d	B12	Zienswijze	Indiener vindt het schandalig dat er minimaal over boeren wordt beschreven. Bij vele boeren wordt hun perceel doorsneden. In de plannen is opgenomen dat de boerderij van indiener komt te vervallen, maar vindt het bijzonder dat hier nog steeds geen duidelijke afspraken over zijn gemaakt.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 24: Landbouw Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
		Antwoord	Het klopt inderdaad dat de boerderij van de indiener van deze zienswijze komt te vervallen. Hierover zijn partijen al geruime tijd met de indiener in overleg. Dit heeft nog niet tot duidelijke afspraken geleid. Naast het inpassingsplan maakt de gemeente Waddinxveen een bestemmingsplan voor de geplande nieuwe locatie voor de boerderij. Dit wordt aan de gemeenteraad voorgelegd ter besluitvorming. Het overleg met de betrokken perceeleigenaren is opgepakt. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
24e	B12	Zienswijze	De ecologische verbindingszone bij de kleikade zorgt voor meer dieren die hierdoor ook op de percelen (landbouwgrond) komen en schade veroorzaken. Bijkomend het Natuurnetwerk Nederland (NNN) zoals aangegeven in de PIP bij de Ecologische verbindingszone brengt regels met zich mee, die gaan de bedrijfsvoering van indiener in de weg staan en maakt de toekomst onzeker. Het EVZ kan ook ergens anders waar het minder schadelijk is (beschreven in PIP H7 blz. 141). EVZ wordt gebruikt om Bentwoud te compenseren. Waar is de compensatie van het verlies van agrarische grond?
		Antwoord	De locatie van de EVZ is eerder al bepaald. Dit maakt onderdeel uit van de EVZ Krimpenerwaard – Bentwoud. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 22b. Als er al beperkingen zijn voor het agrarisch gebruik van de gronden door de aanleg van de EVZ, dan worden deze als acceptabel gezien. Er kan een beroep worden gedaan op planschade /nadeelcompensatie. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 12. Het compenseren van verlies van agrarische grond is geen provinciaal beleid. Het is wel beleid om het verlies van agrarische gronden zo klein mogelijk te houden.
24f	B55	Zienswijze	Indiener rijdt dagelijks (ca. 45 keer) met landbouwvoertuigen op en neer van Noordeinde 120 naar zijn landbouwpercelen. De Verlengde Bentwoudlaan doorkruist deze route. Waar indiener zijn gronden nu nog rechtstreeks kan bereiken, over een afstand van ongeveer 1,2 kilometer is, zal indiener door de plannen bij iedere transportbeweging een afstand van ca. 5,5 km moeten afleggen. Met landbouwverkeer wordt dit bijna een onmogelijke opgave en leidt tot meer tijd/arbeid, kosten, slijtage transport voor indiener waardoor de bedrijfsvoering van onvermijdelijk in gevaar komt.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 24: Landbouw Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen van dit thema. Als de indiener van deze zienswijze van mening is planschade/nadeelcompensatie te lijden als gevolg van de aanleg van de Bentwoudlaan, dan kan de indiener een gemotiveerd verzoek indienen tot vergoeding van planschade/nadeelcompensatie bij de provincie Zuid-Holland. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 12.
24g	84	Zienswijze	Indiener heeft grond in eigendom van meer dan 80 hectare. Dit geeft recht op twee jachtaktes. Als gevolg van het ontwerp pip wordt dit verkleind, waardoor er geen jachtaktes meer verleend kunnen worden. De jacht is noodzakelijk is verband met de gewasbescherming wen het bestrijden van schadelijk (duiven/fazanten en ganzen). Daarnaast beperkt het ontwerp pip het schootsveld.
		Antwoord	Indien dit bij de grondverwerving aan de orde is wordt dit meegenomen in de besprekingen.
24h	85	Zienswijze	De Onderweg is na realisering van de weg via de rotonde op de Verlengde Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan en de parallelweg straks veel makkelijker bereikbaar. Hierdoor zal de Onderweg veel meer gebruikt gaan worden als sluiproute. Hiermee is in de verkeersonderzoeken ten onrechte geen rekening gehouden. Daarnaast wordt er gewezen op slechter zicht en passeerproblemen op de Onderweg.
		Antwoord	In de huidige situatie gaat de Onderweg vanuit Moerkapelle rechtdoor naar Waddinxveen en sluit deze aan bij Plasweg/Dorpstraat. In de plansituatie gaat de Onderweg vanuit Moerkapelle via de Parallelweg naar de rotonde bij de verlengde Beethovenlaan. Deze wijziging van de verkeerssituatie is ook in het verkeersmodel opgenomen. Uit de verkeersberekening blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de Onderweg ten westen van de Bentwoudlaan met circa 25% afneemt, van 2.000 naar 1.500 voertuigen per etmaal (verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting 'Achtergrondrapport MER MP N207 Zuid' met NW afslag N209-Dorpsstraat, tabel 4-1, meetpunt W09 Onderweg). De verwachting is daarom niet dat de Onderweg veel meer gebruikt zal gaan worden als sluiptweg. Wanneer er in de toekomst onverhoopt toch sprake is van toename sluiptverkeer, slecht zicht en/of passeerproblemen, dan kan er gekeken worden naar eventuele passende maatregelen.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 24: Landbouw Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
24i	85	Zienswijze	Onduidelijkheid over wijze van uitvoering. Er wordt gewezen op het belang van het intact laten van de stroomvoorziening van de leidingen en de stroomvoorziening op de Onderweg. Een eventuele spanningsdaling kan leiden tot problemen in bedrijfsvoering. Ook onduidelijk of de op de Onderweg aanwezige bokpalen zullen worden vervangen door ondergrondse kabels voor de elektriciteitsvoorziening. Voor zover daarvan sprake is, zal de aantasting van de historische en landschappelijke waarden van de bokpalen onderzocht en beoordeeld dienen te worden.
		Antwoord	In overleg met de nutsbedrijven zijn alle raakvlakken tussen kabels en leidingen en het project geïnventariseerd. Er zullen te allen tijde voorzieningen worden getroffen om de leveringszekerheid te waarborgen. Het kan zijn dat voorafgaand aan het werk van de provincie kabels en/of leidingen worden verlegd, of dat tijdens de werkzaamheden voorzieningen worden getroffen om kabels en/of leidingen te beschermen.
24j	153	Zienswijze	Indiener refereert aan par. 6.3.3 van de plantoelichting (Beleidsvisie Groen, ambitie agrarische structuurversterking). Indiener wenst aanspraak te maken op een bouwblok op het overblijvende eigendom achter de eerste tocht. Dit zou een oplossing voor in lengte van dagen voor beide partijen (provincie en bedrijf van indiener) zijn. Omdat er in het plan ten behoeve van een andere agrarische ondernemer wordt voorzien in een bouwblok, meent indiener hier ook recht op te hebben.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 25: Bentwoud
		Algemeen	Bij de planvorming voor het Bentwoud is altijd rekening gehouden met de komst van de Verlengde Bentwoudlaan. De nieuwe weg komt aan de rand van het Bentwoud te liggen. De gevolgen voor het recreatiegebied zijn daardoor zo beperkt mogelijk en ook voorzien. Om de nadelige gevolgen voor het recreatiegebied te beperken, wordt onder andere stil asfalt gebruikt bij het Bentwoud. <u>Compensatie verlies aan kwaliteit</u> De compensatie vindt niet plaats door uitbreiding van het Bentwoud zelf. Dit zou ten koste gaan van landbouwgrond. Politiek gezien is dit ongewenst vanwege de historie van de ontwikkeling van het Bentwoud. De aanleg van de weg wordt wel gecompenseerd door in de directe omgeving minimaal dezelfde hoeveelheid oppervlakte aan recreatie toe te voegen. Allereerst door de aanleg van de ecologische verbingszone (EVZ) Kleikade. Daarnaast worden bestaande verbindingen zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk geoptimaliseerd. Zo zorgt het nieuwe fiets- en voetpad Maaltocht voor een betere bereikbaarheid van het Bentwoud. De diverse verbindingen en dooradering met langzaamverkeerroutes voor fietsers, wandelaars en ruiters, maken het Bentwoud steeds meer een deel van het omliggende landschap. Zie verder paragraaf 7.4.5 van de toelichting van het PIP onder de titel 'Compensatie aantasting recreatieve waarde Bentwoud'. <u>Aanleg grondwal</u> Ten westen van de weg komt in het Bentwoud een grondwal. Deze maatregel heeft in eerste instantie een landschappelijk doel. De grondwal neemt het zicht weg op de nieuwe weg en daarmee verbetert de visuele waarde. De maatregel is nieuw ten opzichte van het ontwerp PIP. De provincie heeft zelf het initiatief genomen om de mogelijkheden hiervan te onderzoeken en is tot de conclusie gekomen dat deze maatregel de negatieve gevolgen van het project N207 Zuid nabij het Bentwoud verder vermindert. Het is een positieve toevoeging voor de beleving van gebruikers van het Bentwoud om de weg minder te horen en te zien. Bovendien worden zo ook vele zienswijzen hierover gehonoreerd. De provincie heeft daarom besloten een

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 25: Bentwoud
			grondwal toe te voegen aan het project N207 Zuid. Het gaat om een grondwal van 3 meter hoogte die, direct ten westen van de nieuwe weg ligt. Samen met stakeholders, als de gebruikers van het Bentwoud en de beheerders van het Bentwoud, wordt in een later stadium nader gekeken naar de exacte inpassing en inrichting en het mogelijke recreatief gebruik van de grondwal. <u>Bereikbaarheid</u> Bij de aanlegwerkzaamheden blijft de bereikbaarheid van het Bentwoud vanuit Boskoop zoveel mogelijk behouden, hoewel van enige beperkte bereikbaarheid sprake kan zijn. <u>Borging</u> Er is geen noodzaak de te nemen compensatiemaatregelen te borgen via een voorwaardelijke verplichting. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van thema 10. <u>Geluid en luchtkwaliteit</u> Het Bentwoud is een recreatiegebied en geen natuurgebied. Er is onderzoek gedaan naar de effecten van geluid en luchtkwaliteit op het recreatiegebied. Om het effect van geluid te verminderen wordt er stil asfalt aangelegd ter hoogte van het Bentwoud. Ook de grondwal vermindert het effect van geluid. Zie voor meer informatie hierover de reactie op zienswijze 22m. Er is geen groot effect op het Bentwoud als het gaat om luchtkwaliteit. <u>Natuur</u> Met de aanleg van de weg is het onvermijdelijk dat er dieren overreden worden. Er komt wel een barrière (obstakel) voor dieren om de weg te benaderen. Aan de oostkant van de weg komen taluds te liggen die een barrière vormen voor de dieren. Aan de westzijde komt een grondwal.
25a	18, B90	Zienswijze	Het verkeer, met name in de omgeving van het Bentwoud zal leiden tot vele overreden dieren.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 25: Bentwoud
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
25b	B90	Zienswijze	De Verlengde Bentwoudlaan loopt direct langs / deels door het Bentwoud. Drukte naast het Bentwoud, strookt niet met de doelstellingen van dit buitengebied. De rust in het natuurgebied wordt straks overstemd door langsrazende verkeer.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
25c	35	Zienswijze	CO2 overschotten zullen nergens gecompenseerd worden
		Antwoord	Deze zienswijze gaat niet over stikstof maar over CO2. Het project N207 Zuid zorgt inderdaad voor extra CO2-uitstoot. Dit is meegenomen in de politieke afweging over de wenselijkheid van dit project.
25d	35	Zienswijze	Zijn er manieren om de natuurwaarden binnen het Bentwoud te verhogen door meer budget beschikbaar te stellen aan Staatsbosbeheer, Er wordt nog te weinig ingezet op natuurwaarden en de schade die wordt aangericht staat nog niet in verhouding met de middelen van de provincie.
		Antwoord	De wens om natuurwaarden in het Bentwoud te verhogen, valt buiten de scope van het project N207 Zuid.
25e	159, 163, B64, B75, B85, B91, B98, B99	Zienswijze	Een groot gebied wordt aan het Bentwoud onttrokken dat in de oorspronkelijke plannen er integraal onderdeel van uitmaakte, er is geen duidelijke compensatie in nieuw grondgebied voor het Bentwoud gepland. Compensatie aan het Bentwoud ligt voor de hand gelet op eerdere (politieke) beloftes die over de omvang zijn gedaan. Bovendien zou op grond van de beleidsregel 'Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid Holland' dienen te worden gecompenseerd.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
25f	23, 23a, 40, 159, 163, B64, B75, B85, B91, B98, B99	Zienswijze	De gevolgen van de zijn schadelijk voor de gebruikers van het Bentwoud, o.a. door lichtvervuiling en lawaaioverlast. De beleevingswaarde van het Bentwoud wordt ernstig aangetast. De aanleg van de weg is schadelijk voor ontwikkelende natuur (en waterhuishouding) in het Bentwoud.
		Antwoord	In het ontwerp is rekening gehouden met het waarborgen van de waterhuishouding en het in stand houden van het watersysteem. De grondwal aan de westzijde van de nieuwe weg vermindert de lichtvervuiling. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
25g	159	Zienswijze	Vrienden van het Bentwoud stelt als compensatie voor de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan voor het Bentwoud: - uit te breiden tot zijn oorspronkelijke omvang van 1300 hectare.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 25: Bentwoud
			- of zijn natuurkern, aan te wijzen als onderdeel van Natuurnetwerk Nederland.
		Antwoord	De suggesties in de zienswijze van deze indiener vallen buiten de scope van het project N207 Zuid. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema
25h	159, 163, B64, B75, B85, B91, B98, B99	Zienswijze	De plannen voor een parkeerterrein en recreatieconcentratiepunt aan de westzijde van de geplande Verlengde Bentwoudlaan leiden tot onnodig nieuw asfalt in het gebied. Er wordt op gewezen dat er stevige plannen zijn voor een recreatieconcentratiepunt bij Bentwoud Noord. Eén recreatieconcentratiepunt voor het Bentwoud is voldoende. Aan de oostzijde van de weg is voldoende ruimte voor de 20 parkeerplaatsen die nu midden in het Bentwoud worden gesitueerd.
		Antwoord	Er is gekozen voor een duidelijke en logische benadering van de ontsluiting van het Bentwoud. Daarom komt het parkeerterrein aan de westzijde van de Verlengde Bentwoudlaan. Het gebied ten oosten van de weg is niet duidelijk en logisch te bereiken.
25i	B75	Zienswijze	Een argument zoals dat er op dit moment geen “beschermd diersoorten” in het gebied leven, in deze tijd getuigt van gebrek aan kennis en intelligentie. Waar zie je trouwens nog een paartje veldleeuweriken.
		Antwoord	Uit de natuuronderzoeken blijkt dat er wel degelijk beschermd diersoorten aanwezig zijn in het plangebied van het PIP. Dit is echter niet het geval ter hoogte van de Verlengde Bentwoudlaan nabij het Bentwoud. In de onderzoeken wordt getoetst aan de Wet natuurbescherming. Dit is het wettelijke kader voor ecologie. Daarnaast is het altijd een momentopname. Ook voor broedvogels, zoals het paartje veldleeuweriken.
25j	B96	Zienswijze	Door de weg wordt de oostzijde van het Bentwoud geruïneerd, het uitzicht op het bos verpest, de lucht extra vervuild en de rust in het gebied voorgoed verstoord. Gevolgen die in het plan amper aandacht krijgen, of worden weggewoven.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
25k	18, 23, 23a, 35, B75	Zienswijze	Er zal barrièrevorming ontstaan door de weg, de plannen zorgen voor een weg die de toegang naar het Bentwoud afsnijdt voor bewoners aan de oostzijde van de weg. Door tijdelijke afsluiting bij aanleg wordt het Bentwoud moeilijker bereikbaar.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 25: Bentwoud
25l	159, 163, B91, B98, B99	Zienswijze	Opgemerkt wordt dat er in de plannen aandacht is voor een goede inpassing, o.a. het doen van onderzoek naar een aardenwal. Maar in het geheel van de plannen is de schade aan het Bentwoud groot en wordt dit nu nog onvoldoende gecompenseerd. Vrienden van Bentwoud stellen voor dat de aardenwal wellicht zo kan worden ontworpen dat ook wandelaars en hardlopers er gebruik van kunnen maken. Gevraagd wordt dit uit te werken.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.
25m	18	Zienswijze	Mocht de weg onverhoopt toch doorgang vinden, dan stel ik de volgende compenserende maatregelen voor: 1) De oppervlakte die de weg inneemt, compenseren met een evenredige uitbreiding van het Bentwoud. 2) Een snelheidslimiet van 60 km (om geluidhinder en uitstoot van de gezondheids- en de natuur bedreigende stoffen te verminderen). 3) Een adequate geluidswal of -scherm aan de westzijde van de weg t.p.v. het Bentwoud. 4) Een wildraaster aan de westzijde van de weg t.p.v. het Bentwoud, zodat dieren niet de weg kunnen oversteken. 5) Een zodanig slimme verkeerssignalering dat het noord-zuid verkeer (en omgekeerd) evenredig! over de N209, de N207zuid en de N207 wordt geleid.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar onderdeel algemeen aan het begin van dit thema. Voor meer informatie over de snelheidslimiet wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 2u. Over de verkeerssignalering kan het volgende gezegd worden: Bestuurders kiezen zelf hun route afhankelijk van bestemming en reistijd. Een verkeerssignalering heeft hier geen of maar weinig effect op.
25n	32, 169, 170, B69, B70, B74, B93 23, 23a	Zienswijze	De rust en natuur in het oostelijk deel van het Bentwoud wordt ernstig geschaad. Een deel van het Bentwoud (in ontwikkeling) zal worden aangetast en Boskoop grenst niet meer aan het Bentwoud.
		Antwoord	Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar onderdeel algemeen aan het begin van dit thema.

Nr. Ziens- wijze	Indiener	Onderdeel	Thema 25: Bentwoud
25o	84	Zienswijze	Op de detailkaart 1, 2 en 5 en doorsnede F, J en K van landschapsplan Bentwoudlaan wordt meer ruimte dan strikt noodzakelijk ingevuld met asfalt. Het is de vraag waarom de ruimtebeslag zo groot is. aangezien er steeds wordt gezegd (ook richting gemeenteraden en overige informatie) dat een 2 x 1 baans weg zal worden gerealiseerd. Alle bijgaande studies zijn gebaseerd op een 2 x 1 baans weg. Hierdoor meer ruimtebeslag gelegd op de landerijen van de agrariërs dan noodzakelijk.
		Antwoord	Er is gekozen voor een duidelijke en logische benadering van de ontsluiting van het Bentwoud en de daarbij behorende ruimte noodzakelijk voor asfalt. Bij de ovotonde zijn er dubbele oprijstroken benodigd voor een goede doorstroming. Het ontwerp van het gehele wegprofiel, bestaande uit asfaltverharding, half-verharde bermen, grasbermen en watergangen, is ontworpen conform de ontwerprichtlijnen van de provincie. Hierdoor wordt een veilige weg ontworpen die de verwachte verkeersintensiteiten aankan. De weg wordt niet breder ontworpen dan conform de richtlijnen wordt voorgeschreven.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

Nr. Zienswijze	Indiener	Onderdeel	Thema 26: Water Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan
26a	86	Zienswijze	Het tracé van de N207 Zuid is niet toekomstbestendig. Verwachting is dat het weer met meer extremen te maken krijgt. Droge perioden afgewisseld met natte en soms hevige regenbuien. Daarom was het gebied waar de N207 Zuid is gepland eerder voorzien als waterberging. Door de aanleg van de weg is dat niet meer mogelijk. Er is niet onderzocht wat de effecten daarvan zijn. De kans dat de weg blank komt te staan bij extreme buien is wezenlijk. De weg is immers precies geprojecteerd in het laagste deel van de regio.
		Antwoord	Met de komst van de N207 is rekening gehouden met extra waterberging ter compensatie van de versnelde afstroming. Dit is volgens de regels van het waterschap (watertoets). Voor de regionale problemen met water in het gebied, heeft het waterschap plannen voor vergroting van de berging in het gebied.
26b	84, 85, 86	Zienswijze	Er ontbreekt in onderzoek naar kwel in het deel Bentwoudlaan, zoals aangegeven op figuur 2 op pagina 7 van het Waterhuishoudkundig rapport (bijlage 20 bij het ontwerp PIP). Figuur 2 en 9 (pagina 15) geven aan dat alleen gekeken is naar deel Verlengde Bentwoudlaan. Naast de Bentwoudlaan liggen voetbalvelden en woningen. Het deel van de Bentwoudlaan ontbreekt ten onrechte, terwijl bekend is dat kwel daar ook voorkomt.
		Antwoord	De rapportage Waterhuishoudkundig plan N207 is opgenomen als bijlage 20 bij het PIP. Hierin staan meetgegevens die laten zien dat ten westen van Waddinxveen ('Naast de Bentwoudlaan') de stijghoogte lager is dan in de gebruikte gangbare grondwatermodellen. Deze meetgegevens zijn terug te vinden in figuur 10 en tabel 2 op pagina 16-18. In de watergangen voor watercompensatie wordt rekening gehouden met kwel door marge in te passen tegen opbarst-situaties. Dit is terug te zien in figuur 20 op pagina 28.
26c	B13	Zienswijze	Waterkwaliteit door strooizout en zwerfvuil langs de weg bij de percelen? Verkeer kan resulteren in verwaaiing en verschroeiing van vervuild wegwater. Beschikbaarheid zoet water? Dit is er nu voor wel. Maar straks achter de weg ook gewenst. Waterhuishouding/ onderhoud van polder Achterhof. Ontwatering van de perceelsloten? Inlaat vanaf kleikade voor stukje doorstroming 1e tocht dit zorgt voor een betere waterkwaliteit.
		Antwoord	Door afstroming over de berm blijft de meeste vervuiling achter op het talud. Dit komt niet in het oppervlaktewater. Bij het gebruik van kolken die zijn uitgerust met een zandvang, worden verontreinigingen ook afgevangen voor lozing op het oppervlaktewater.

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot wijzigingen van het ontwerp PIP.

3. OVERZICHT WIJZIGINGEN

Dit hoofdstuk geeft de wijzigingen weer in het inpassingsplan (toelichting, verbeelding en regels) die doorgevoerd zijn ten behoeve van de definitieve besluitvorming inzake het project N207 Zuid. Het betreft wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Hieronder ziet u het overzicht van de wijzigingen van het inpassingsplan naar aanleiding van de zienswijzen

Toelichting en bijlagen PIP

1. Paragraaf 6.3.2 Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland, nieuw ingevoegd, getoetst aan artikel 3.9 ruimtelijke kwaliteit van de ZHOV.
2. Er is een onderzoek naar de verkeersveiligheid op de schoolroute in Hazerswoude-Dorp opgenomen als bijlage 32 bij de toelichting van het PIP.
3. In de toelichting van het PIP is de paragraaf 7.2.3 Verkeersveiligheid Hazerswoude-Dorp toegevoegd.

Regels

Artikel	Wijzigingen
5.3.3 sub a	Aanpassing formulering voorwaardelijke verplichting akoestische maatregelen in bestemming 'Verkeer'.

Verbeelding

1. De aansluiting van een aan te leggen fietspad op de Sportlaan in Boskoop is aangepast. Verder is de EVZ verplaatst. Deze lag voor een deel aan de oostzijde van de Bentwoudlaan en is verplaatst naar de westzijde van deze nieuwe weg.

2. Ten zuiden van de Hoogeveenseweg is de dubbelbestemming 'Leiding – Water' opgenomen ter plaatse van de bestaande rioolleiding met bijbehorende belemmeringenstrook.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

Hieronder ziet u het overzicht van de wijzigingen van inpassingsplan naar aanleiding van ambtshalve opmerkingen.

Toelichting PIP

1. Paragraaf 1.2, p. 9 maatregel 11 is aangevuld met tekst over grondwal.
2. Paragraaf 1.6 tekst geactualiseerd.
3. Paragraaf 1.7 figuur 1.4 en 1.5 aangepast naar nieuwe verbeelding.
4. Paragraaf 1.8 aangevuld met termijn terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp'.
5. Paragraaf 1.9 gewijzigd in Beheersverordening Cultuurhistorie - 27 januari 2022.
6. Paragraaf 3.4, p. 37 tekst aangevuld met redenen voor verplaatsing bushalte.
7. Paragraaf 3.4.3, p. 42 aangevuld met tekst over grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan.
8. Paragraaf 3.4.4, p. 47 tekst over EVZ aan oostzijde van de Bentwoudlaan verwijderd.
9. Paragraaf 4.3, p. 52-53 aangevuld met tekst over grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan.
10. Paragraaf 5.3, p. 72-73 aangevuld met tekst over ingebrachte zienswijzen.
11. Paragraaf 5.4, p. 73 aangevuld met tekst over Advies Commissie m.e.r..
12. Paragraaf 6.3.1 tekst aangepast en geactualiseerd.
13. Paragraaf 6.5.1 Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031, 'De Stad van Morgen' verwijderd.
14. Paragraaf 6.5.10 Beheersverordening cultuurhistorische waarden toegevoegd.
15. Paragraaf 7.2.3 Verkeersveiligheid Hazerswoude-Dorp toegevoegd.
16. Paragraaf 7.3.1, p. 120-121 tekst aangevuld met tekst en figuren over grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan.
17. Paragraaf 7.3.2 t/m 7.3.5 tekst aangevuld met tekst over grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan.
18. Paragraaf 7.4.1 t/m 7.4.7 en 7.4.9 , tekst aangevuld met tekst over grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan.
19. Paragraaf 7.4.11 paragraaf Stikstofdepositie in Natura2000-gebieden toegevoegd.
20. Hoofdstuk 8 Juridische toelichting geüpdatet n.a.v. wijzigingen in regels.

21. Paragraaf 10.4 tekst ingevoegd over zienswijzen.
 22. Paragraaf 10.5 tekst ingevoegd over Advies Commissie m.e.r..
 Verder zijn op verschillende figuren geactualiseerd en zijn redactionele wijzigingen doorgevoerd.

Regels

Artikel	Wijzigingen
1	Opnemen van diverse begripsbepalingen die voorkomen in de dubbelbestemmingen 'Waarde – Cultuurhistorie – Bouwwerken – Monumentaal', 'Waarde – Cultuurhistorie – Ensembles' en 'Waarde – Cultuurhistorie – Uitvoeren werk(zaamheden)', alsmede een aantal begrippen ter verduidelijking van enkele in het plan opgenomen bepalingen.
3.1	Aanvullen van artikel 3.1 sub e met een sub 12: 'grondwal nabij het Bentwoud ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan'.
3.1, 3.2, 5.1 en 5.2	Mogelijk maken van zonnepanelen op de grondwal bij het Bentwoud door toevoeging nieuw artikel 3.1 sub h. en 5.1 sub m: voorzieningen ten behoeve van de opwerk van zonne-energie, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch/verkeer – grondwal'. Bijbehorende bouwregels zijn toegevoegd in artikel 3.2 sub d.5 en artikel 5.2 sub e.
4.1	Door verplaatsing van de EVZ van de oostzijde van de Bentwoudlaan naar de westzijde is er geen ecologische verbinding meer nodig onder de Bentwoudlaan. Deze was in het ontwerp PIP geregeld via de aanduiding 'ecologische verbindingzone' in artikel 4.1 sub b. Dit lid is nu geschrapt. De overige leden zijn vernummerd.
5.1	Aanvulling artikel 5.1 sub e.: 'met dien verstande dat parkeervoorzieningen niet toegestaan zijn ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein uitgesloten'.'
5.3.3	Aanpassing/actualisatie artikel 5.3.3 sub b vanwege de tussentijdse vaststelling van het bestemmingsplan 'T Suyt Waddinxveen'.
5.3.3	Tekstuele verduidelijking in artikel 5.3.3 sub c.
5.3.4	Opnemen van een voorwaardelijke verplichting in de bestemming 'Verkeer' voor de tijdige aanleg van voorzieningen voor fietsers, wandelaars en ruiters, die onderdeel uitmaken van het project PIP N207 Zuid.
5.3.5	Opnemen van een voorwaardelijke verplichting in de bestemming 'Verkeer' voor de tijdige realisatie van landschappelijke inpassing (zoals laanbeplanting), incl. de realisatie van een grondwal bij het Bentwoud en de realisatie van een ecologische verbindingzone.

Artikel	Wijzigingen
5.3.5	Opnemen van een verplichting tot herplant van beschermingswaardige bomen bij kap van dergelijke bomen ten behoeve van het project PIP N207 Zuid binnen de bestemming 'Verkeer'.
5.4.1 en 5.4.2	Opnemen van een afwijkingsbevoegdheid om een alternatieve/aangepaste vorm van langzaamverkeersvoorzieningen respectievelijk landschappelijke inpassing te realiseren onder een aantal voorwaarden.
8.1	Tekstuele aanpassing artikel 8.1 sub a.
10.3.5	Tekstuele toevoeging in de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'.
11.2, 11.3 en 11.3.5	Aanpassing drempelwaarde voor vergunningplicht en archeologische onderzoeksplicht en tekstuele toevoeging binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3A'.
16	Opnemen van dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie – Bouwwerken – Monumentaal' met bijlagen
17	Opnemen van dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie – Ensembles' met bijlagen
18	Opnemen van dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie – Uitvoeren werk(zaamheden)' met bijlagen

Verbeelding

1. Herstel van enkele kleine omissies in het ontwerp PIP.
2. Het iets terug leggen van de plangrens nabij enkele silo's aan de Katjesweg.
3. Aanpassen van de plangrenzen ten oosten van de Noordelijke rotonde in Hazerswoude-Dorp vanwege verlagen van de fietsbrug met onderliggende wegen en het verleggen van watergangen.
4. Verleggen van de plangrens bij de aansluiting van de Oude Gemeneweg op de N209, noord van de Ridder van Montfoortlaan.
5. Een aanpassing van de plangrens bij de bushalte naast het parkeerterrein.
6. Een aanpassing ten oosten van de zuidelijke rotonde in Hazerswoude-Dorp om de agrarische gronden bereikbaar te maken.
7. Een aanpassing van de PIP grens ter hoogte van het parkeerterrein Bentwoud.
8. Een aanpassing ten behoeve van de aan te leggen grondwal ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan ter plaatse van het Bentwoud.
9. Struinpad Kleikade opgenomen in het PIP.
10. Aanpassing in verband met aansluiting fietspad Kleikade.
11. Erfontsluiting Verlengde Beethovenlaan.
12. 1 meter strook vanaf insteek bij appartementen zuidelijke rotonde.
13. Optimalisatie parkeerterrein centrum HWD en toevoeging van een aanduiding om parkeervoorzieningen op één perceel uit te sluiten.
14. Beperking onderhoudsstrook 3m bij aansluiting noordelijke rotonde HWD.
15. Correctie slootaansluiting bestaat op nieuw bij aansluiting noordelijke rotonde HWD.
16. Aanpassing plangrens PIP ten behoeve van de bereikbaarheid van het gemaal bij de Maaltocht.
17. Begrenzing huidige zuidelijke rotonde is aangepast.
18. Watergang school opgenomen en enkele delen van de bestemming 'Water' zijn gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'.
19. Opnemen van aanduidingen 'specifieke vorm van agrarisch – grondwal' en 'specifieke vorm van verkeer – grondwal' ter plaatse van de beoogde grondwal (incl. zonnepanelen) bij het Bentwoud.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Begrippen en afkortingenlijst

Bijlage 1 bij Nota van Beantwoording

Begrippen en afkortingenlijst

Begrippen en afkortingen	Definitie
AadR	Alphen aan den Rijn
Aanvullingsrapport MER	Aanvulling Milieu effect rapport naar aanleiding van voorlopig toetsingsadvies Commissie m.e.r.
ABRvS	Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Awb	Algemene wet bestuursrecht
B&W	Burgemeester en wethouders
BBG	Beter Bereikbaar Gouwe
Bro	Besluit ruimtelijke ordening
Commissie m.e.r.	Commissie voor de milieueffectrapportage
dB	Decibel
GS	Het college van Gedeputeerde Staten
HSL	Hogesnelheidslijn
MER	Milieu Effect Rapport - Movares (2022)
NNN	Natuurnetwerk Nederland
OPIP	Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid
OV	Openbaar vervoer
PIP	Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid
Project N207 Zuid	Pakket van (verkeers)maatregelen in Hazerswoude-Dorp (N209) en het gebied ten westen van Boskoop en Waddinxveen
PS	Provinciale Staten
RES	Regionale Energie Strategie
RVMH	Regionaal Verkeers- en milieumodel Midden-Holland
VKA	Voorkeursalternatief
VRI	Verkeersregelinstantie
Wnb	Wet natuurbescherming

Bijlage 2: Het verkeersmodel en Burgemeester Waraarkader Hazerswoude-Dorp

MEMO

AAN	Provincie Zuid-Holland
KENMERK	A30-K-HS-MEMO-22008161
PROJECTNUMMER	RM006148
STATUS	Definitief
VERSIE	1.0
ONDERWERP	Memo milieueffecten foutieve verbinding Burg. Warnaarkade in het verkeersmodel
DATUM	27 oktober 2022

1. Aanleiding en doel

Uit de zienswijzereacties op het Ontwerp PIP en MER N207-Zuid zijn vragen gekomen over de verkeersintensiteiten die voorkomen op de N209, ter plaatse van de noordelijke rotonde in Hazerswoude-Dorp. Deze vragen wezen specifiek op een onterechte verbinding in het statisch verkeersmodel van de voorkeursvariant¹. In het statisch verkeersmodel is de Burgermeester Warnaarkade verbonden met de noordelijke rotonde. Dit komt niet overeen met het VO van de voorkeursvariant en is dan ook een fout in het verkeersmodel. Goudappel heeft na het opmerken van deze fout een inschatting gemaakt van de uitkomsten van het statisch verkeersmodel in het geval deze fout hersteld wordt.

De bevindingen van Goudappel resulteren in gewijzigde intensiteiten. Op basis van expert judgement wordt beoordeeld wat de impact is van deze bijgestelde uitkomsten op de milieueffecten (inhoudelijk) en welke doorwerking dit heeft op de MER, het Ontwerp PIP en bijbehorende achtergrondrapporten. Op basis van deze wijziging in intensiteiten, beoordelen specialisten op het gebied van trillingen, verkeer, lucht, stikstof en akoestiek de effecten voor het betreffende aspect op basis van expert judgement. De andere aspecten die onderdeel zijn van het Ontwerp PIP en MER, worden naar verwachting niet wezenlijk beïnvloed door deze wijziging in wegvakintensiteiten.

2. Uitgangspunten

Op basis van expert judgement is door Goudappel een inschatting gemaakt van de uitkomst van het statisch verkeersmodel in het geval de verbinding Burgermeester Warnaarkade – noordelijke rotonde uit het model gehaald wordt. Bij deze inschatting is aangenomen dat al het verkeer dat op deze verbinding zit gebruik zal maken van de N209 en zich verdeelt over het noordoostelijke kwadrant van Hazerswoude-Dorp. Daaruit is de volgende verdeling van intensiteiten gekomen (zie figuur 1). In figuur 1 staat in de blauwe ballonnetjes aangegeven welke toe- of afname in intensiteiten te verwachten zijn op de verschillende wegvakken.

¹ Voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209-Dorpsstraat.



MEMO

3.2. Verkeer

Voor het aspect verkeer geldt dat de toename van intensiteiten op de N209 relatief klein zijn naar rato van de gehele intensiteit die de N209 verwerkt. Er is in het slechtste geval sprake van een toename van 2,3% op de N209 tussen de noordelijke rotonde en het kruispunt bij de Dorpsstraat. Deze toename is zodanig klein dat dit naar verwachting niet tot andere conclusies voor het aspect verkeer leidt.

Daarbij moet vermeldt worden dat het verkeersnetwerk in het dynamisch verkeersmodel wel correct is uitgevoerd. Het dynamisch model vormt de basis voor de berekeningen van de kruispuntafwikkeling. De fout in het statisch verkeersmodel heeft dus geen invloed op de beoordeling van de kruispuntafwikkeling.

De fout in het model en de correctie hiervan hebben geen noemenswaardige impact op de effecten van het aspect verkeer. De conclusies in het ontwerp PIP en de MER blijven gelijk.

3.3. Lucht

Het aspect lucht wordt apart behandeld van het aspect stikstof en bijbehorende Aerius berekeningen. Voor het aspect lucht zitten de waardes, zoals beschreven in het Ontwerp PIP/MER, royaal onder de grenswaarden. De geschatte wijzigingen in intensiteiten brengen een marginale toename met zich mee. Hierdoor is er sprake van een beperkt negatief effect voor het aspect lucht. Gezien de royale marge ten opzichte van de grenswaarden leidt dit niet tot overschrijding van de grenswaarden. De conclusies voor dit aspect blijven daarmee gelijk.

De fout in het verkeersmodel en de correctie hiervan hebben geen noemenswaardige impact op de effecten van het aspect lucht. De conclusies in het ontwerp PIP en de MER blijven gelijk.

3.4. Stikstof ²

Met betrekking tot stikstof wordt de depositie op Natura2000-gebieden berekend door middel van een Aerius-berekening. Deze berekening werkt niet aan de hand van grenswaarden, maar berekent specifieke hoeveelheden stikstof die neerslaan op Natura2000-gebieden. Gezien kleine veranderingen in de input al kunnen zorgen voor significant andere uitkomsten, behoeft dit aspect nader onderzoek. Op basis van expert judgement is niet te zeggen hoe groot het effect zal zijn.

De fout in het verkeersmodel en de correctie hiervan heeft mogelijk impact op de Aerius berekeningen van de stikstofdepositie. De grootte van de impact moet worden bepaald door het uitvoeren van een nieuwe Aerius berekening met de uitkomsten van het gecorrigeerde verkeersmodel.

3.5. Geluid

Het aspect geluid is afhankelijk van de geluidsproductie die verkeer uitstraalt op de omgeving. Hierin is de verkeersintensiteit ook van belang. De geschatte verschillen ten opzichte van het foutieve model zal maximaal zorgen voor een toename van 0,2 dB.

² Stikstof maakt nog geen onderdeel uit van het Ontwerp PIP

MEMO

Doordat er inhoudelijk een wijziging zal zijn op het aspect geluid, zal dit ook doorwerking hebben op het Ontwerp PIP/MER. Voor de MER is de genoemde toename marginaal en daarmee te verwaarlozen. Voor het Ontwerp PIP is er sprake van een kleine toename daarmee een beperkt negatief effect. Dit resulteert niet in waarden hoger dan reeds aanwezig in het Ontwerp PIP. De conclusies blijven daarmee gelijk.

De fout in het model en de correctie hiervan hebben voor het aspect geluid verwaarloosbare impact op het MER. Voor het ontwerp PIP is er sprake van een beperkt negatief effect. Dit leidt niet tot hogere waarden en daarmee niet tot andere conclusies.

4. Conclusies

Op basis van de geschatte correctie van het verkeersmodel is beoordeeld of relevante milieuaspecten inhoudelijk wijzigen (bijvoorbeeld, grotere of meer effecten zullen hebben). Daarnaast is gekeken welke doorwerking dit heeft op het Ontwerp PIP/MER en achtergrondrapporten. In zijn algemeenheid geldt dat het uitgangspunt wel wijzigt indien het verkeersmodel aangepast wordt. Dit houdt in dat de achtergrondrapporten hierop bijgewerkt moeten worden, ook al leidt het niet tot andere conclusies voor de milieuaspecten.

De conclusies van deze beoordeling zijn hieronder tabelsgewijs weergegeven.

De andere milieuaspecten die niet in de tabel zijn opgenomen worden naar verwachting niet wezenlijk beïnvloed door de geschatte wijzigingen in de wegvakintensiteiten.

Milieu-aspect	Effect (inhoudelijk)	Wijziging in conclusies Ontwerp PIP/MER	Doorwerking in Ontwerp PIP/MER (incl. achtergrond rapporten)
Trillingen	Geen wijziging	Geen wijziging in conclusies	Eventueel kleine aanpassingen
Verkeer	Verwaarloosbare toename intensiteiten	Geen wijziging in conclusies	Eventueel kleine aanpassingen
Lucht	Beperkt negatief, geen overschreden grenswaarden	Geen wijziging in conclusies	Eventueel kleine aanpassingen
Stikstof	Nader onderzoek nodig, aangezien kleine wijzigingen in input, kunnen zorgen voor grote verschillen in output	Nader te bepalen op basis van nader onderzoek	<i>Nog geen onderdeel Ontwerp PIP</i>
Geluid	Beperkt negatief, geen overschreden grenswaarden	Geen wijziging in conclusies	Eventueel kleine aanpassingen

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam

Nachtwachtlaan 20
1058 EA Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

's-Hertogenbosch

Willemssplein 2
5211 AK 's-Hertogenbosch
+31 (0)73 208 91 55

Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info.bro@movares.nl
www.movares.com



bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp – Bijlagen bij toelichting
NL.IMRO.0484.HDverkeersmaatrgIn-VA01
vastgesteld

Bijlage 29 Nota van wijzigingen bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

Bijlage III Nota van wijzigingen

Behoort bij het besluit van de raad van Alphen aan den Rijn van 28 mei 2026 (zaaknummer 3688326)

Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen en nieuwe inzichten wordt het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude–Dorp op een aantal punten (ambtshalve) gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen hebben betrekking op de plantoelichting, regels en verbeelding van het bestemmingsplan. In onderhavige Nota zijn zo veel als mogelijk alle wijzigingen opgesomd, onderverdeeld naar wijzigingen als gevolg van de zienswijzen (één en ander conform de Nota van zienswijzen) en ambtshalve wijzigingen.

Deze Nota is geen uitputtend overzicht van alle wijzigingen. Om exact te weten of sprake is van een wijziging dient het (vastgestelde) bestemmingsplan te worden vergeleken met het ontwerpbestemmingsplan zoals dat op www.ruimtelijkeplannen.nl is gepubliceerd.

WIJZIGINGEN ALS GEVOLG VAN DE ZIENSWIJZEN

	Zienswijze	Locatie	Aanpassing toelichting en/of planregels	Aanpassing verbeelding
	AA		Het Aanvullingsrapport MER met voortoets en passende beoordeling (onderzoek stikstofdepositie) is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd en het resultaat is verwerkt in de paragraaf Ecologie in de toelichting.	
	2, 3, 30/31	Deelgebied zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	In het ontwerp van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg komt de afsluiting met een paaltje tussen de Jan van Eycklaan en Zilverschoon te vervallen. Dit is aangepast in de toelichting. Ook is dit verwerkt in een memo van Goudappel met een actualisatie bij de notitie Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg	

			Hazerswoude–Dorp (bijlage 4 bij toelichting bestemmingsplan): 'Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025' (kenmerk 021291.N2.04). De memo is als bijlage toegevoegd aan de toelichting.	
	4, 11	Deelgebied zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Motivering groene zone rondom zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is aangescherpt in de toelichting.	
	4	Deelgebied zuidwestelijke wijkontsluitingsweg		De plangrens bij de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is aangepast, omdat minder ruimte nodig is voor de watergang langs de weg. De gronden houden de agrarische bestemming in de geldende beheersverordening Buitengebied Rijnwoude 2015 (onderdeel tijdelijk omgevingsplan).
	11	Deelgebied zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Aanpassing landschappelijke inpassing groene zone is verwerkt in de toelichting. O.a. dat wandelpad ten westen van de wijk Weidelanden is vervallen vanwege bezwaren in verband met privacy.	
	11, 24/36, 30/31, 40	Deelgebied zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	In artikel 3.2 is opgenomen dat de mogelijkheid om speel- en ontmoetingsvoorzieningen op te richten niet geldt voor de gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van groen – dorpsrand'.	
	11	Deelgebied zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Geluidonderzoek, bijlage bij de toelichting, is vervangen door geactualiseerd geluidonderzoek. In de toelichting is conclusie met betrekking tot geluidluwe gevel en buitenruimte opgenomen.	
	18	Deelgebied zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Onderzoek Goudappel verkeersveiligheid (021291.N03.03) is opgenomen als bijlage bij de toelichting.	

	30/31	Deelgebied zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Art. 3.1 sub j is aangevuld met: 'uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'tuin' tevens voor tuinen'.	
	38		Op pag. 7 van de toelichting is de passage 'Er is gekozen voor een minimaal maatregelenpakket voor Hazerswoude- Dorp. Deze vereenvoudigde, zogenaamde, Alphense variant past ook binnen het oorspronkelijke Uitvoeringsbesluit' aangepast in: 'Er is gekozen voor een minimaal maatregelenpakket voor Hazerswoude- Dorp, de 'Alphense variant' genoemd'.	
	38			De groene tussenzone in de 'derde slag' is bestemd als 'Groen'.
	38		In de toelichting is de conclusie van het aanvullende onderzoek naar de platte schijfhoren opgenomen, en is aangegeven wat hiermee wordt gedaan.	

AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Indien sprake is van ambtshalve wijzigingen als gevolg van schrijffouten, verkeerde verwijzingen of andere wijzigingen die niet van invloed zijn op de inhoud en uitwerking van het bestemmingsplan, zijn deze wijzigingen niet apart vermeld.

A. TOELICHTING

- Algemeen: afbeeldingen met meest recente ontwerpen geactualiseerd.
- Par. 1.5: Beheersverordening Cultuurhistorie toegevoegd.

- In Hoofdstuk 1 en in Hoofdstuk 4 is opgenomen dat de Omgevingswet op 1 januari 2024 in werking is getreden, en het oude recht nog van toepassing is.
- In hoofdstuk 2 is een paragraaf toegevoegd over grondbeleid.
- Hoofdstuk 3 aangevuld met paragraaf over Aanvullingsrapport MER.
- Par. 4.4 Gemeentelijk beleid geactualiseerd.
- Par. 4.4.1 geschrapt: de structuurvisie De stad van morgen gold niet ter plaatse van het plangebied, maar alleen voor het grondgebied van Oud Alphen. Bovendien is de structuurvisie met de publicatie van de omgevingsvisie 'Groene gemeente met lef!' ingetrokken.
- Par. 5.8 Ecologie aanpassen: voor wat betreft soortenbescherming conclusies uit actuele Quicksan flora en fauna (Staring Advies, 25 juli 2025) verwerkt.
- Par. 5.8 Ecologie aanpassen: voor wat betreft stikstofdepositie Aanvullingsrapport MER met resultaat voortoets en passende beoordeling (onderzoek stikstofdepositie) verwerkt.
- Par. 5.10 Water geactualiseerd.
- Par. 5.12: Passage toegevoegd over Cultuurhistorisch Onderzoek plangebied Hazerswoude–Dorp (RAAP, 19 juni 2023) ten behoeve van het opnemen van de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie – Uitvoeren werk(zaamheden)'.
- Hoofdstuk 6: aanpassingen in de regels verwerkt.
- Par. 7.3.2: Wat opgenomen over de gevoerde zienswijzeprocedure met verwijzing naar de nota van beantwoording zienswijzen.

B. BIJLAGEN TOELICHTING

- In aanvulling op bijlage 4 Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude–Dorp (Goudappel, april 2022) is een notitie met een actualisatie hiervan als bijlage bijgevoegd: Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025' (Goudappel, kenmerk 021291.N2.04).
- Bijlage 5 Akoestisch onderzoek is vervangen door een geactualiseerd akoestisch onderzoek (ODMH, 2025–00004952, versie 3, 28 augustus 2025).
- In vervolg op het nieuwe akoestisch onderzoek is een inventarisatie gemaakt van woningen waarvoor nader gevelonderzoek gedaan zal worden (Rapport inventarisatie gevelmaatregelen, ODMH, 2025–00004952, versie 2, 28 augustus 2025). Deze is als bijlage bijgevoegd.

- Bijlage 6 Onderzoek luchtkwaliteit is vervangen door een geactualiseerd onderzoek (Rapport luchtkwaliteit, ODMH, 2025-00004952, versie 2, 28 augustus 2025).
- Bijlage 7 Ecologische quickscan (ODMH, 14 april 2022) is voor wat betreft de soortenbescherming geactualiseerd in de Quickscan flora en fauna (Staring Advies, 25 juli 2025). Voor wat betreft gebiedsbescherming is de quickscan van de ODMH nog actueel, behalve voor wat betreft stikstof. Beide quickscans zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
- Rapport Cultuurhistorisch Onderzoek plangebied Hazerswoude-Dorp (RAAP, 19 juni 2023) opgenomen als bijlage.
- Bijlage Waterhuishoudkundig Plan PIP N207 Zuid is vervangen door geactualiseerde versie.
- Bijlage Waterhuishoudkundig Plan verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp is vervangen door geactualiseerde versie.

C. REGELS

De planregels zijn als volgt gewijzigd:

Algemeen:

- Dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie – Uitvoeren werk(zaamheden)' toegevoegd conform de regels van de beheersverordening Cultuurhistorie. Daarbij voor de beschrijving van de waarden verwezen naar specifieke overzichten van de cultuurhistorische elementen, die als bijlage bij de regels zijn gevoegd, in plaats van naar de hele cultuurhistorische waardenkaart.

Artikel 1 Begrippen

- Diverse begripsbepalingen opgenomen die voorkomen in de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie – Uitvoeren werk(zaamheden)'.

Artikel 3

- Artikel 3.2.3 is aangepast i.v.m. inwerkingtreding Omgevingswet, de bepaling met betrekking tot vergunningvrij bouwen is geactualiseerd.

Artikel 7

- Afwijkingsbevoegdheid toegevoegd om onder voorwaarden omgevingsvergunning te verlenen voor bouwwerken ten dienste van andere bestemmingen dan de dubbelbestemming Leiding – Riool.

D. BIJLAGEN BIJ DE REGELS

- Catalogus cultuurhistorie en overzicht cultuurhistorische elementen toegevoegd.

E. VERBEELDING

De verbeelding bij het bestemmingsplan is als volgt gewijzigd:

Locatie gebonden wijzigingen

De volgende wijzigingen zijn ambtshalve doorgevoerd.

	Locatie	Wijziging
1	Deelgebied verbindingsweg naar Katjesweg (deelgebied 1)	De bestaande watergang had de bestemming Water. De watergang is nu opgenomen binnen de bestemming Groen. Hiermee wordt voor de watergang dezelfde systematiek toegepast als in het PIP. De bestaande watergang en de voorgenomen verbreding van de watergang passen binnen de bestemming Groen. Door de watergang en verbreding als Groen te bestemmen is het mogelijk om flexibel te zijn in de uitwerking. De bestemming Groen is gehandhaafd, zodat duidelijk is dat deze gronden bedoeld zijn voor een groen/blauwe inrichting, en niet voor verkeer.
2	Deelgebied Verbindingsweg naar Katjesweg (deelgebied 1) en deelgebied Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (deelgebied 2)	Dubbelbestemmingen Waarde – Cultuurhistorie – Uitvoeren werk(zaamheden) opgenomen conform Beheersverordening Cultuurhistorie.
3	Deelgebied Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (deelgebied 2)	Dubbelbestemming Leiding – Riool afgestemd op actuele ligging en breedte op uitgangspunten DALI (handboek openbare ruimte).
4	Deelgebied Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (deelgebied 2)	De sloot voor de woningen aan Pinksterbloem is opgenomen in het plangebied en bestemd als Groen, voor het geval de sloot verlegd moet worden ten behoeve van het verlengen van achtertuinen aan Fluitenkruid.
5	Deelgebied Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (deelgebied 2)	De bestemming Verkeer is in het 50 km/u deel iets verruimd om de mogelijkheid van de aanleg van groene bermen te borgen.
6	Deelgebied Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (deelgebied 2)	De plangrens en bestemmingen zijn afgestemd op het op onderdelen aangepaste ontwerp.



Gemeente Alphen aan den Rijn

Stadhuisplein 1

Postbus 13

2400 AA Alphen aan den Rijn

Telefoon 14 0172

gemeente@alphenaan denrijn.nl

www.alphenaan denrijn.nl