

Planidentificatie: NL.IMRO.0484.HDverkeersmaatrgln-ON01

Planstatus: ontwerp

Datum: 03-05-2022

Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

Planidentificatie: NL.IMRO.0484.HDverkeersmaatrgln-ON01

Planstatus: ontwerp

Datum: 03-05-2022

Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

Onderdelen:



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

Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp Gemeente Alphen aan den Rijn Ontwerp

Rapportnummer:	P01903_5
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.0484.HDverkeersmaatrgIn-ON01
Datum:	3 mei 2022
Opdrachtgever:	Gemeente Alphen aan den Rijn
Projectteam BRO:	JvdA, WdR, MvDn
Concept:	10 maart 2020, 3 augustus 2021
Voorontwerp:	22 oktober 2021
Ontwerp:	3 mei 2022
Vaststelling:	
Bron foto kaft:	BRO
Beknpte inhoud:	Bestemmingsplan ten behoeve van de realisatie van enkele verkeerskundige maatregelen in Hazerswoude-Dorp.

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	5
1.1 Historie N207 Zuid	5
1.2 Hazerswoude-Dorp	7
1.3 Voorkeursvariant	8
1.4 Plangebied	10
1.5 Vigerend bestemmingsplan	14
1.6 Leeswijzer	17
2. PLANBESCHRIJVING	18
2.1 Inleiding	18
2.2 Motivering voorkeursvariant	18
2.3 Maatregelen Hazerswoude-Dorp	24
2.3.1 Deelgebied 1	24
2.3.2 Deelgebied 2	26
2.4 Ruimtelijke effecten	29
3. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	30
3.1 Inleiding en procedure	30
3.2 Het MER	32
3.2.1 Inleiding	32
3.2.2 Doelbereik van de varianten Project N207 Zuid	32
3.2.3 Milieueffecten voor het hele studiegebied	36
3.2.4 Milieueffecten in Hazerswoude-Dorp	37
3.2.5 Mitigerende en compenserende maatregelen	46
4. BELEIDSKADER	49
4.1 Rijksbeleid	49
4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	49
4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	50
4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	50
4.2 Provinciaal beleid	50
4.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland	50
4.2.2 Omgevingsvisie Zuid-Holland	51
4.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland	52
4.2.4 Visie Ruimte en Mobiliteit	57
4.3 Regionaal beleid	58
4.3.1 Regionaal Verkeers- en vervoersplan	58

4.4 Gemeentelijk beleid	58
4.4.1 Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031 'De Stad van Morgen'	58
4.4.2 Omgevingsvisie Alphen aan den Rijn: "Groene gemeente met lef!"	59
4.4.3 Welstandsnota Alphen aan den Rijn	60
4.4.4 Gebiedsvisie 7 dorpen	60
4.4.5 Duurzaamheidsprogramma 2021-2030 Alphen aan den Rijn	61
4.4.6 Groene gemeente met lef – beleidsnotitie bomen 2017	62
5.OMGEVINGSASPECTEN	63
5.1 Verkeer en parkeren	63
5.1.1 Aanleiding en knelpunten	63
5.1.2 Oplossingsrichting	64
5.1.3 Parkeren	66
5.2 Geluid	68
5.2.1 Toetsingskader	68
5.2.2 Onderzoek	70
5.2.3 Conclusie	72
5.3 Luchtkwaliteit	72
5.3.1 Toetsingskader	72
5.3.2 Onderzoek	73
5.3.3 Conclusie	73
5.4 Bedrijven en milieuzonering	74
5.4.1 Toetsingskader	74
5.4.2 Onderzoek	74
5.4.3 Conclusie	74
5.5 Landschappelijke inpassing	74
5.5.1 Visie landschappelijke inpassing Hazerswoude-Dorp	74
5.6 Kabels en leidingen	77
5.7 Externe veiligheid	78
5.7.1 Toetsingskader	78
5.7.2 Onderzoek	78
5.7.3 Conclusie	79
5.8 Ecologie	79
5.8.1 Toetsingskader	79
5.8.2 Onderzoek	80
5.8.3 Conclusie	80
5.9 Bodem	82
5.9.1 Toetsingskader	82
5.9.2 Onderzoek	83
5.9.3 Conclusie	84
5.10 Water	85
5.10.1 Toetsingskader	85

5.10.2 Onderzoek	87
5.10.3 Conclusie	93
5.11 Archeologie	93
5.11.1 Toetsingskader	93
5.11.2 Onderzoek	94
5.11.3 Conclusie	96
5.12 Cultuurhistorie	96
5.12.1 Toetsingskader	96
5.12.2 Onderzoek	97
5.12.3 Conclusie	97
5.13 Trillingen	98
5.13.1 Toetsingskader	98
5.13.2 Onderzoek	98
5.13.3 Conclusie	98
6. JURIDISCHE PLANOPZET	100
6.1 Inleiding	100
6.2 Plansystematiek	100
6.3 Bestemmingen	102
7. UITVOERBAARHEID	104
7.1 Economische uitvoerbaarheid	104
7.1.1 Financieel economische haalbaarheid	104
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	104
7.2.1 Vooroverleg	104
7.2.2 Participatie	106
7.2.3 Vaststellingsprocedure	106
SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Milieueffect Rapport (MER) deel A en B	
Bijlage 2: Achtergrondrapport Verkeer en vervoer (MER, deel B)	
Bijlage 3: Varianten voor Hazerswoude-Dorp	
Bijlage 4: Uitwerking Zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp	
Bijlage 5: Akoestisch onderzoek verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp	
Bijlage 6: Onderzoek Luchtkwaliteit verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp	
Bijlage 7: Quicksan ecologie verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp	
Bijlage 8: Achtergrondrapport Bodem (MER, deel B)	
Bijlage 9: Advies Bodem Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp	
Bijlage 10: Waterhuishoudkundig plan PIP N207 Zuid	
Bijlage 11: Waterhuishoudkundig plan verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp	

- Bijlage 12: Waterparagraaf Maatregelpakket N207 Zuid (PIP)
- Bijlage 13: Waterparagraaf verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 14: Achtergrondrapport Archeologie (MER, deel B)
- Bijlage 15: Achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie (MER, deel B)
- Bijlage 16: Trillingsonderzoek verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 17: Overige bijlagen MER deel B
- Bijlage 18: Leeswijzer vindplaats Achtergrondrapporten en bijlagen MER deel A en deel B
- Bijlage 19: Samenvatting Milieueffect Rapport (MER) deel A en B

Toelichting

1. INLEIDING

1.1 Historie N207 Zuid

Corridorstudie en gebiedsverkenning

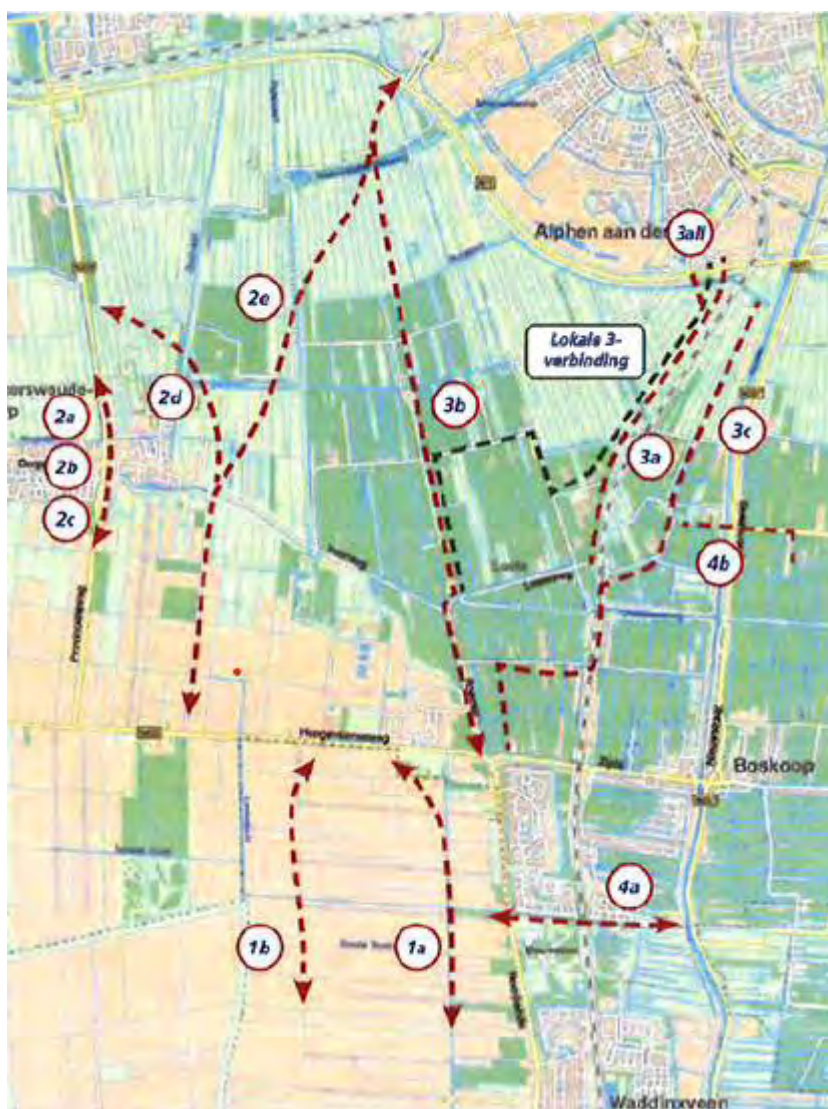
De provincie Zuid-Holland heeft in 2005 de lange termijnstudie voor de N207 opgestart. Deze studie kijkt naar de "corridor" in de vierhoek Gouda, Leiden, Leimuiden, Bodegraven. In 2006 heeft de provincie Zuid-Holland de Corridorstudie N207 opgesteld die aan de basis ligt van het verdere proces. Hierin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

Quick Scan N207 Zuid

In 2013 zijn diverse oplosrichtingen nader onderzocht in de Quick Scan N207 Zuid. Er zijn in totaal veertien varianten en vijf combinaties van deze varianten onderzocht, waaronder drie varianten, die zijn ingebracht door raadsleden / bewoners / bedrijven (zie ook figuur 1.1).

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

- Verlengde Bentwoudlaan (variant 1a).
- Verdiepte weg of open tunnelbak door Hazerswoude-Dorp (variant 2b).
- Randweg om Hazerswoude (variant 2d).
- Lokale ontsluiting Greenport-Boskoop - N11 westelijk van het spoor (variant 3a).
- Lokale ontsluiting Greenport-Boskoop - N11 oostelijk van het spoor (variant 3c).



Figuur 1.1 Varianten Quickscan N207 Zuid

Vredenburglaan/Bentwoudlaan

Begin 2015 zijn de laatste afspraken gemaakt en bevestigd met de gemeente Waddinxveen ten aanzien van de aanleg van de nieuwe provinciale wegen Vredenburglaan en de Bentwoudlaan fase 1 en de nieuwe gemeentelijke weg de Verlengde Beethovenlaan met bijbehorende verantwoordelijkheden, afstemming, risicoverdeling en nog nader uit te werken overeenkomsten voor planschade en overdracht van wegen. De gemaakte en bevestigde afspraken openen de weg voor de besluitvorming door de Staten over de realisatie van de Vredenburglaan en Bentwoudlaan.

Planstudie N207 Zuid- fase 1

In 2014-2016 heeft de planstudie N207 Zuid- fase 1 plaatsgevonden, waarin de 5 alternatieven uit de Quick Scan N207 Zuid verder zijn onderzocht. In het kader van de planstudie zijn ontwerpen, ramingen, een Milieueffectrapportage en een verkenning maatschappelijke effecten opgesteld (Voorkeursbesluit Planstudie N207 Zuid fase 1). In april 2016 hebben Gedeputeerde Staten en de colleges van Alphen aan den Rijn en Waddinxveen de Verlengde Bentwoudlaan als voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld voor de verkeersdrukte in Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen. Tegelijkertijd is

afgesproken dat er ook een verbetering moet komen voor de situatie op en rond de N209 in Hazerswoude-Dorp én dat er een lange termijn verkenning gedaan wordt naar de volgende stappen om de regionale verkeers- en leefbaarheidsproblemen op te lossen.

Uitvoeringsbesluit N207 Zuid

Tijdens de tweede fase van de planstudie is het voorkeursbesluit nader uitgewerkt voor de maatregelen in Hazerswoude-Dorp. In de tweede fase zijn de knelpunten in Hazerswoude-Dorp en de details rond de Verlengde Bentwoudlaan verder zijn uitgewerkt. Deze 2e fase heeft geresulteerd in het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid. Gedeputeerde Staten hebben dit besluit op 29 augustus 2017 vastgesteld. Zie Uitvoeringsbesluit N207 Zuid: Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude Dorp, 29 augustus 2017: https://staten.zuid-holland.nl/DMS_Import/Statencommissie_Verkeer_en_Milieu_VenM/2018/Verkeer_en_Milieu_17_januari_2018/Bespreekstukken/Uitvoeringsbesluit_Planstudie_N207_Zuid/Stuknr_633523876

1.2 Hazerswoude-Dorp

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

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

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

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

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

1.3 Voorkeursvariant

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

De zuidelijke keerrotonde op de Zuiddijk leidde tot veel verzet van de inwoners van Hazerswoude-Dorp. Het aantasten van de groenstrook/ het park op de Zuiddijk was voor hen onacceptabel. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft daarom voorgesteld om het Maatregelenpakket N207 Zuid aan te passen. Dit heeft geresulteerd in de variant Maatregelenpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, waarbij geen zuidelijke keerrotonde meer nodig is bij de Zuiddijk. Ook is de kruising N209 en Dorpsstraat anders vormgegeven, waardoor de noordoostelijke ontsluitingsweg met aansluiting op de Heerenlaan en Gerelaan niet meer noodzakelijk is. Op verzoek van de provincie is deze vierde variant vervolgens in het MER vergeleken met de andere drie varianten.

Op verzoek van de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn is vervolgens nog een vijfde variant in het MER onderzocht: het 'Maatregelenpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat' (inclusief een zuidwestelijke wijkontsluitingsweg). Deze vijfde variant is tenslotte de voorkeursvariant geworden van zowel provincie en gemeente.

Voor Hazerswoude-Dorp betekent dit een nieuwe rotonde ten noorden van het dorp met een aansluiting op het zogenaamde scholeneiland en de Katjesweg. De aansluitingen bij de Ridder van Montfoortlaan en bij de Burgemeester Warnakade veranderen. Ook wordt de kruising met de Dorpsstraat opnieuw ingericht en wordt de bestaande rotonde Weidelanden naar het zuiden verplaatst (met een bypass) en aangesloten op een nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (zie ook figuur 1.2).



Figuur 1.2 Schematische weergave verkeersmaatregelen 5^e variant

De te volgen ruimtelijke procedure

Het maatregelpakket, dat hoort bij het project N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat', is voor een belangrijk deel in strijd met de geldende bestemmingsplannen en overstijgt het bestuurlijk gebied van de gemeente Alphen aan den Rijn. Een belangrijk deel van het project vindt plaats op het grondgebied van de gemeente Waddinxveen. Naast deze gemeenten zijn ook diverse belangenorganisaties betrokken bij de planvorming en realisatie van de maatregelen.

Dit vraagt om een strakke afstemming. Vandaar dat alle betrokken partijen gezamenlijk besloten hebben de regierol over te laten aan de provincie. Daarbij ligt voor de provincie de focus op het bovenlokale schaalniveau en de inzet op regionaal samenwerken. De provincie draagt zorg voor de afstemming tussen de betrokken partijen en is daarmee de regisseur voor het programma. Zij coördineert alle projecten en werkzaamheden en is het aanspreekpunt voor iedereen met vragen.

De beoogde ontwikkelingen kunnen mogelijk worden gemaakt door een herziening van meerdere geldende (gemeentelijke) bestemmingsplannen. In plaats van een bestemmingsplan per gemeente in procedure te brengen, biedt de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ook de mogelijkheid om een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vast te stellen. Zoals een bestemmingsplan door elke gemeente apart wordt voorbereid en vastgesteld, wordt een PIP voorbereid door de provincie en door Provinciale Staten vastgesteld. In goed overleg is gekozen voor de optie van een PIP N207 Zuid. Dit past in de regierol, die de provincie heeft.

De aanpassingen aan de provinciale weg N209 in Hazerswoude-Dorp worden mogelijk gemaakt in het PIP. Op verzoek van de gemeente Alphen aan den Rijn is wel besloten om de nieuwe 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. Beide ruimtelijke procedures worden wel nauwkeurig op elkaar afgestemd zowel qua inhoud als qua proces.

Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

Dit bestemmingsplan voorziet in het planologisch-juridisch kader voor het onderliggend wegennet en kent de volgende deelgebieden;

- Deelgebied 1 ten noorden van Hazerswoude-Dorp. De onoverzichtelijke aansluiting vanaf de Katjesweg op de N209 komt te vervallen. Met onderhavig bestemmingsplan wordt er parallel aan het bestaande fietspad Sportparklaan een nieuwe lokale weg aangelegd. Deze wordt aangesloten op de noordelijke provinciale ontsluitingsweg tussen de nieuwe rotonde in de N209 en het zogenaamde scholeneiland. Dit wordt de nieuwe verbinding tussen de Katjesweg en de N209.
- Deelgebied 2 de zuidwestelijke ontsluitingsweg, ten zuidwesten van Hazerswoude-Dorp. Hier wordt de bestaande rotonde Weidelanden met ca. 110 meter verschoven naar het zuiden. Daar wordt dus een nieuwe rotonde aangelegd met een extra passeerstrook/by-pass in de richting van zuid naar noord. Deze maatregel aan de N209 wordt meegenomen in het PIP. De nieuwe rotonde sluit aan op een nieuw aan te leggen zuidwestelijke wijkontsluitingsweg met meerdere aansluitingen op de Weidelanden en andere in deze hoek van Hazerswoude-Dorp gelegen wijken. Deze weg is in dit bestemmingsplan opgenomen.

In het volgende hoofdstuk komen de geplande wijzigingen uitgebreider aan de orde.

1.4 Plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan bestaat dus uit twee deelgebieden. In de figuren 1.3 en 1.4 is de exacte begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.3 Plangebied deelgebied 1 nabij noordelijke rotonde



Figuur 1.4 Plangebied deel 2 nabij zuidelijke rotonde



Figuur 1.5 Luchtfoto plangebied 1 en omgeving, met globale ligging deelgebied 1

Het plangebied voor deelgebied 1 is momenteel grotendeels in gebruik als agrarische grond voor de veehouderij en/of akkerbouw. Daarnaast komt het nieuwe bestemmingsplan deels over reeds bestaande paden en wegen, groenvoorzieningen en waterlopen te liggen. Het deelgebied bestaat uit de percelen, kadastraal bekend gemeente Hazerswoude, sectie B, nummers (ged.) 2631, (ged.) 3826, (ged.) 3827. Het deelgebied ligt aan de noordzijde van de kern Hazerswoude-Dorp, nabij de middelbare school, de sporthal en de sportvelden.



Figuur 1.6 Luchtfoto plangebied en omgeving, met globale ligging deelgebied 2

Het plangebied voor deelgebied 2 is momenteel grotendeels bestemd als agrarische gronden. Het nieuwe bestemmingsplan sluit aan op de te verschuiven rotonde en er wordt aangesloten op de Wilgenroos, de Jan van Eycklaan, de Hobbemastraat en de Breitnerlaan. Ook komt het bestemmingsplan over bestaande waterlopen te liggen. Het deelgebied bestaat uit de percelen, kadastraal bekend gemeente Hazerswoude, sectie E, nummers (ged.) 3974, 1763, 1760, 1757, 1759, 2000, 2001, 1755, 3969, 3968. Ten noorden en oosten van het plangebied zijn voornamelijk woningen gelegen en ten zuidwesten weilanden.

1.5 Vigerend bestemmingsplan

Beheersverordening Hazerswoude-Dorp 2017

Het noordelijke deelgebied van het plangebied is gelegen binnen de beheersverordening 'Hazerswoude-Dorp 2017', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn op 25 januari 2018. Met deze beheersverordening zijn de onderliggende, verouderde bestemmingsplannen voor een nieuwe periode van toepassing verklaard. Het betreft de plannen:

- Bestemmingsplan Hazerswoude-Dorp, vastgesteld door de raad op 8 maart 2007.
- Zuidhof, vastgesteld door de raad op 27 maart 2003.
- 1e partiële herziening Hazerswoude-Dorp, vastgesteld door de raad op 22 april 2010.

Verder zijn enkele omgevingsvergunningen positief bestemd, niet van toepassing zijnde artikelen geschrapt en is de parkeerbepaling toegevoegd conform het 'Parapluplan Parkeren', dat op 21 september 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld.

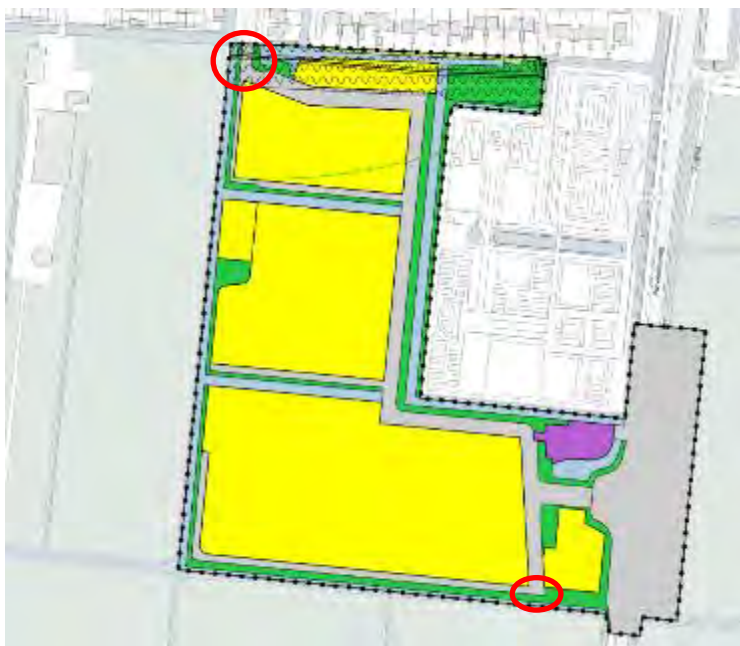
Deelgebied 1 is hiermee gelegen in het bestemmingsplan Hazerswoude-Dorp. De onderstaande figuur toont een uitsnede van de plankaart (verbeelding) van bestemmingsplan 'Hazerswoude-Dorp' ter plaatse van het deelgebied 1. De ontwikkeling bij deelgebied 1 valt grotendeels binnen de bestemming 'Agrarisch'.



Figuur 1.7 Uitsnede Hazerswoude-Dorp met globale ligging deelgebied 1 (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Bestemmingsplan De Weidelanden

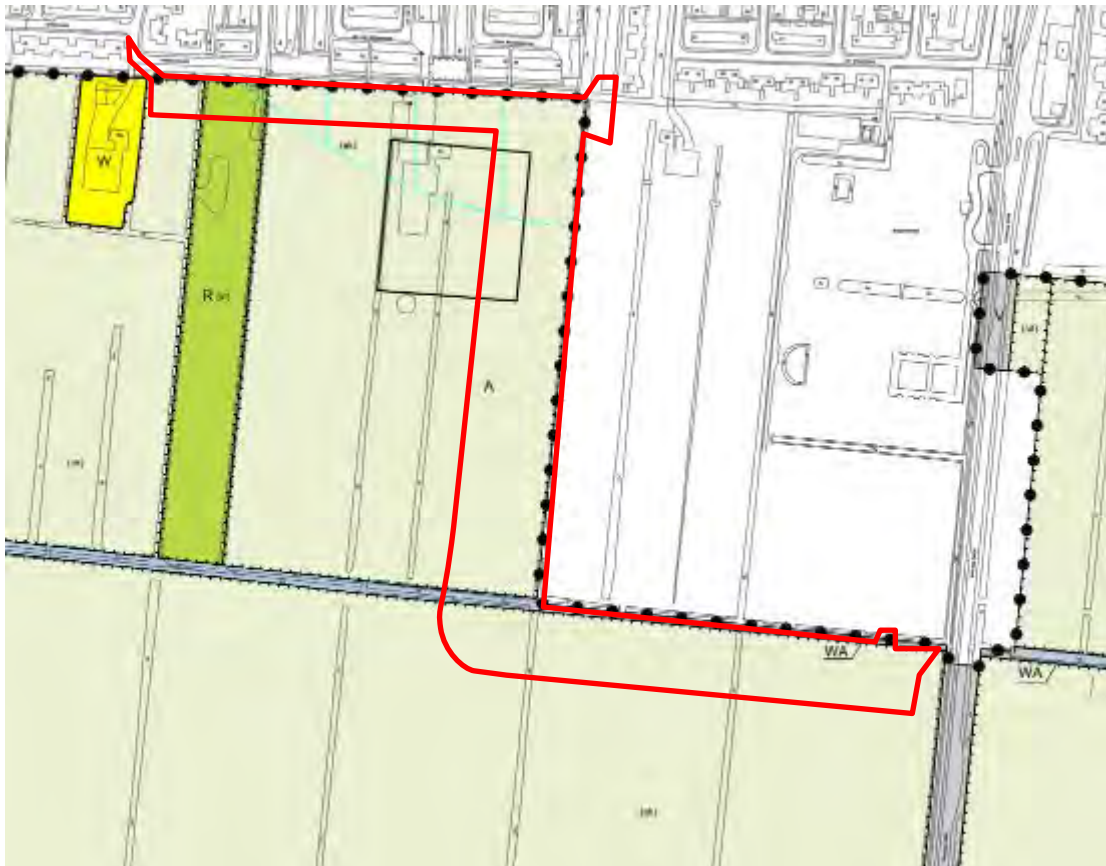
Om de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg te laten aansluiten op de bestaande woonwijk Weidelanden zijn er twee gedeelten van het plangebied gelegen binnen het bestemmingsplan 'Bestemmingsplan De Weidelanden' zoals is vastgesteld op 31 mei 2012 door de voormalige gemeente Rijnwoude, zie figuur 1.8.



Figuur 1.8 Bestemmingsplan De Weidelanden gedeelte deelgebied 2 (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Beheersverordening Buitengebied Rijnwoude 2015

Het westelijke gedeelte van deelgebied 2 van het plangebied is gelegen binnen de beheersverordening 'Buitengebied Rijnwoude 2015', zoals onherroepelijk vastgesteld door de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn op 31 maart 2016. Met deze beheersverordening zijn de onderliggende, verouderde bestemmingsplannen voor een nieuwe periode van toepassing verklaard. De beheersverordening omvat nagenoeg het gehele buitengebied van de voormalige gemeente Rijnwoude. Figuur 1.9 toont een uitsnede van de plankaart (verbeelding) ter plaatse van deelgebied 2.



Figuur 1.9 Uitsnede Beheersverordening Buitengebied Rijnwoude 2015 met globale ligging deelgebied 2 (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Zoals te zien in de figuren 1.8 en 1.9 vigeren voor deelgebied 2 de bestemmingen 'Groen', 'Agrarisch' met functieaanduiding akkerbouw; 'Water'; 'Verkeer-Verblijfsgebied' en 'Recreatie' met functieaanduiding volkstuinen. Tevens geldt voor een klein gedeelte van het plangebied de vrijwaringszone – molenbiotoop 2'.

Grotendeels is de bestemming 'Agrarisch' vigerend binnen het bestemmingsplan. Binnen deze bestemming is de aanleg van de beoogde verkeersvoorzieningen niet voorzien, en de bestaande bestemmingen voor Verkeer bieden niet afdoende ruimte voor de beoogde ontwikkeling. Om de ontwikkelingen mogelijk te maken is derhalve een partiële herziening van de bestemmingsplannen/beheersverordeningen noodzakelijk.

Parapluplannen Archeologie en Parkeren

De parapluplannen Archeologie en Parkeren, respectievelijk vastgesteld op 28 maart 2019 en 21 september 2017, zijn van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Alphen aan den Rijn.

Met het Parapluplan Archeologie wordt het gemeentelijke archeologiebeleid doorvertaald in dubbelbestemmingen archeologie, waarmee een vergunningsplicht geldt voor het verrichten van (bouw)werkzaamheden die een bedreiging kunnen vormen voor de archeologische waarden.

Met het Parapluplan Parkeren wordt het gemeentelijke parkeerbeleid als vastgelegd in de gemeentelijke Parkeernota gekoppeld aan alle bestemmingsplannen. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunning moet nu worden getoetst of wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen.

1.6 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin een beschrijving van het plan is opgenomen. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording van de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. In hoofdstuk 3 wordt de Milieueffectrapportage beschreven. En in hoofdstuk 4 het Rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 5 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die van belang zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. In hoofdstuk 6 is de juridische toelichting op de planopzet gegeven. In het laatste hoofdstuk komt de uitvoerbaarheid aan de orde.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

De problemen met de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid in het projectgebied N207 Zuid nemen de komende jaren verder toe als gevolg van de autonome groei van het wegverkeer. De ambitie voor de N207 Zuid betreft daarom het verbeteren van de knelpunten op het gebied van doorstroming, de bereikbaarheid en de leefbaarheid o.a. in Hazerswoude-Dorp.

Om de knelpunten op te lossen en de ambities te realiseren is een pakket van maatregelen opgesteld onder de naam 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'. Dit is gebeurd nadat vijf verschillende varianten de revue zijn gepasseerd en zijn onderzocht op hun effecten door middel van het doorlopen van de MER-procedure. In hoofdstuk 3 wordt hier verder op ingegaan.

Uiteindelijk is gekozen voor de voorkeursvariant 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'. Waarom voor deze variant is gekozen komt in paragraaf 2.2 aan de orde. In paragraaf 2.3 wordt nader ingegaan op de maatregelen in Hazerswoude-Dorp, die in dit bestemmingsplan worden geregeld.

2.2 Motivering voorkeursvariant

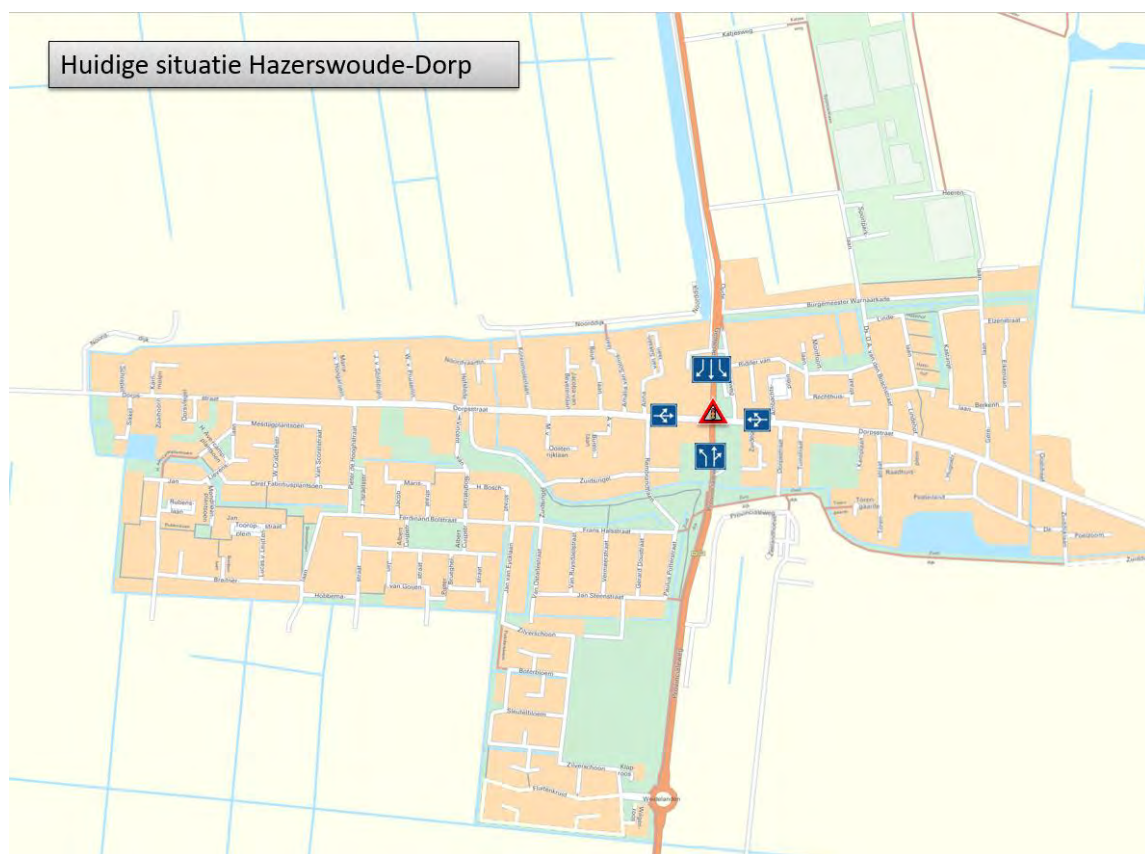
Uitvoeringsbesluit N207 Zuid

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

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

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

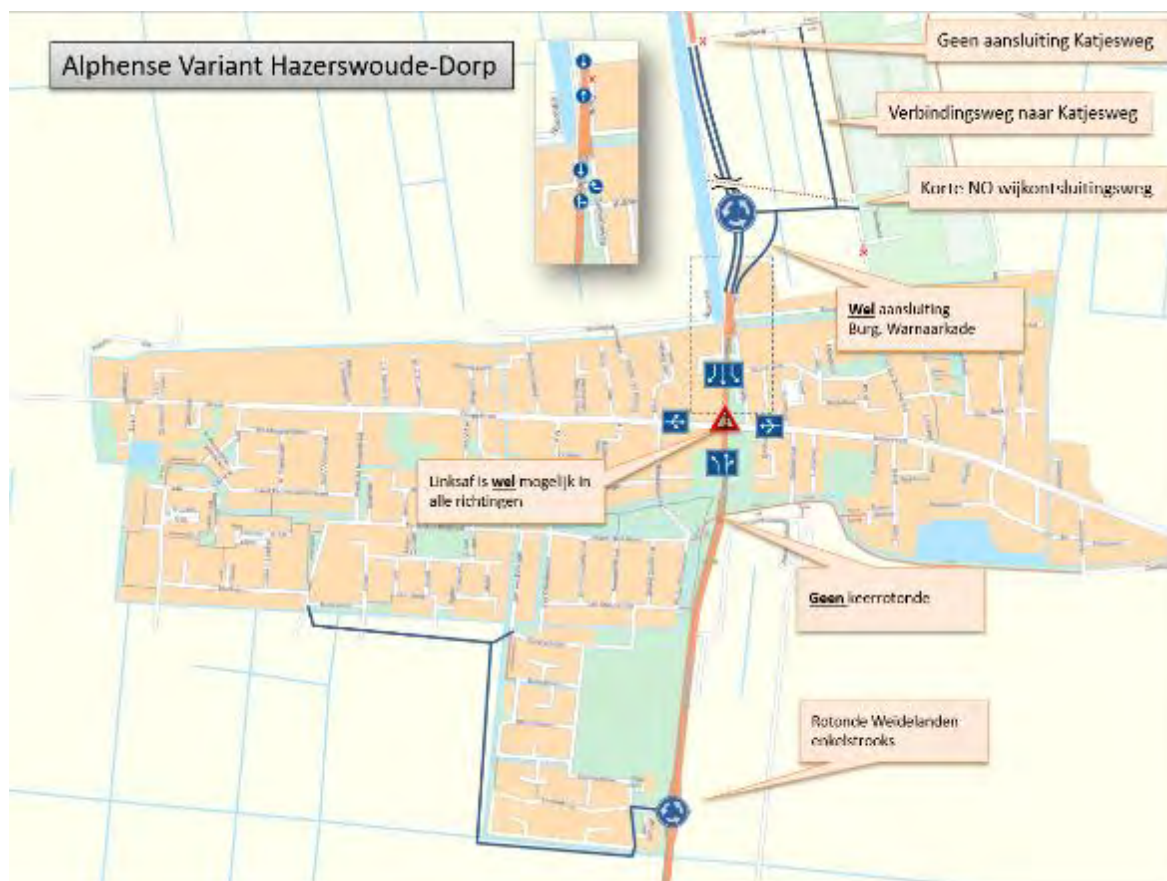
Ter illustratie zijn onderstaande de schematische kaarten van de huidige situatie (figuur 2.1) en de verschillende varianten (figuur 2.2 t/m figuur 2.6) opgenomen.



Figuur 2.1 Huidige situatie Hazerswoude-Dorp



Figuur 2.2 Variant X-Robuust Hazerswoude-Dorp



Figuur 2.3 Alphense Variant Hazerswoude-Dorp



Figuur 2.4 Maatregelenpakket Hazerswoude-Dorp



Figuur 2.5 Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg



Figuur 2.6 Voorkeursvariant: Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat

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

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

Uitkomsten MER

In het MER is allereerst gekeken naar het doelbereik van de maatregelen. Ook zijn de effecten van deze maatregelen getoetst aan de referentiesituatie. Dit is de situatie die in 2035 zal ontstaan als het voorgenomen project niet wordt gerealiseerd. Verwezen wordt naar de paragrafen 3.2.2, 3.2.3 en 3.2.4 in deze toelichting en paragraaf 10.2 in het MER (deel A).

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

Wat betreft de effecten verschillen de varianten alleen bij het aspect verkeer en vervoer en leefbaarheid. Hier scoort de Alphense variant slechter vanwege een slechte doorstroming op de kruising N209-Dorpsstraat, de extra rechtsaf op het kruispunt en het ontbreken van eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat West. Voor het overige zijn voor het project N207 Zuid de verschillen tussen de vijf varianten gering. Dit komt doordat alle varianten een zelfde ontwerp, en dus ook dezelfde effecten hebben voor het deelgebied Bentwoudlaan (zie ook paragraaf 3.2.3).

Wanneer ingezoomd wordt op Hazerswoude-Dorp zijn er nog meer verschillen te benoemen, die ook weer invloed hebben op de effecten. De Alphense variant voldoet niet aan een belangrijke doelstelling van het project omdat het verkeer op het kruispunt N209-Dorpsstraat te lang moet wachten voor het verkeerslicht. Een keuze voor deze variant ligt daarom niet voor de hand. Voor de andere vier varianten geldt dat er geen variant is, die over de hele linie beter scoort dan de andere varianten (zie paragraaf 3.2.4).

Keuze voorkeursvariant

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

Binnen Hazerswoude-Dorp spelen de volgende belangen:

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

Voor de gemeente Alphen aan den Rijn zijn belangrijk:

- a. Behouden lokale bereikbaarheid (voor bewoners, ondernemers, hulpdiensten, etc)
- b. Voorkomen overbelasting van het lokale wegennet
- c. Tegengaan barrièrewerking door N209
- d. Minimale verstoring van de huidige karakteristieken van het dorp
- e. Behouden groenzone ter hoogte van de Zuidoost
- f. Verbeteren van de verkeersveiligheid
- g. Verbeteren van de leefbaarheid
- h. Verbeteren van de verkeersstructuur in Hazerswoude-Dorp

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

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

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

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

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

1. deze variant geen keerrotonde bevat in het centrum van Hazerswoude-Dorp, zoals opgenomen in het Maatregelpakket N207 Zuid, omdat deze niet op draagvlak kon rekenen
2. deze variant aan de noordoostzijde geen doortrekking naar de Dorpsstraat bevat, zoals opgenomen in de varianten X-Robuust en Maatregelpakket N207 Zuid, in verband met genereren van sluipverkeer.
3. de groenzone aan de Zuidijk niet wordt aangetast.

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

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

De keuze voor het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat is dan ook een gezamenlijk besluit van gemeente en provincie en wordt voor een belangrijk deel via het N207 Zuid mogelijk gemaakt. Voor de verkeersmaatregelen in Hazerswoude-Dorp heeft de gemeente Alphen aan den Rijn dit bestemmingsplan opgesteld. (zie ook paragraaf 1.3 van deze toelichting).

2.3 Maatregelen Hazerswoude-Dorp

2.3.1 Deelgebied 1

Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven, bestaat het plangebied uit twee deelgebieden in Hazerswoude-Dorp. Een noordelijk deelgebied, nabij rotonde 1 ten noorden van de kern, en een zuidelijk deelgebied nabij de bestaande rotonde Weidelanden welke wordt verschoven in zuidelijke richting.

Huidige situatie

Deelgebied 1 is gelegen aan de noordzijde van de kern van Hazerswoude-Dorp, aan de oostzijde van de N209. In de huidige situatie vormt dit gebied de overgang van dorp naar landelijk gebied, wat visueel en functioneel tot uiting komt.



Figuur 2.7 Luchtfoto met globale ligging deelgebied 1 (bron: Google Maps)

Het plangebied is in de huidige situatie in gebruik als agrarische grond. Rondom het plangebied zijn een openbaar zwembad, een sportvereniging met voetbalvelden en tennisbanen gelegen, evenals twee basisscholen en een middelbare school, een kindcentrum en een grote en kleine sporthal. Ten oosten van het plangebied loopt de Sportparklaan (fietspad).

Nieuwe situatie

Met het PIP komt de onoverzichtelijke aansluiting vanaf de Katjesweg op de N209 te vervallen. Met onderhavig bestemmingsplan wordt er parallel aan het bestaande fietspad Sportparklaan een nieuwe weg aangelegd, die aangesloten wordt op een nieuwe rotonde ten noorden van het dorp. Dit wordt de nieuwe verbinding tussen de Katjesweg en de N209. Ook komen hier parkeerplaatsen voor gebruikers van de sportvoorzieningen ten westen van het fietspad.

Op figuur 2.8 wordt de nieuwe situatie weergegeven. Het betreft een totaal overzicht van de wijzigingen, die ten noorden van Hazerswoude-Dorp gaan plaatsvinden. Naast de nieuwe aansluiting op de Katjesweg zie je ook de nieuwe rotonde in de N209 met de nieuwe ontsluitingsweg. Deze delen zijn geregeld in het provinciaal inpassingsplan 'N209 Zuid'.



Figuur 2.8 Nieuwe situatie deelgebied 1

2.3.2 Deelgebied 2

Huidige situatie

Deelgebied 2 is gelegen aan de zuidzijde van de kern van Hazerswoude-Dorp en aan de westzijde van de N209. De Wilgenroos in het zuiden met de parallelle waterloop Eerst Tocht vormt de zuidelijke begrenzing van de kern Hazerswoude-Dorp en de wijk De Weidelanden. Het plangebied voor deelgebied 2 bestaat momenteel grotendeels uit agrarische gronden. Rondom het plangebied zijn woningen, agrarische gronden en volkstuinen gelegen.



Figuur 2.9 Luchtfoto huidige situatie met globale ligging deelgebied 2 (bron: Google Maps)

Toekomstige situatie

De bestaande rotonde Weidelanden wordt met ca. 110 meter verschoven naar het zuiden. Daar wordt een nieuwe rotonde aangelegd met een extra passeerstrook/by-pass in de richting van zuid naar noord. Deze maatregel aan de N209 wordt meegenomen in het PIP. De nieuwe rotonde sluit aan op een nieuw aan te leggen zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en deze krijgt meerdere aansluitingen op Hazerswoude-Dorp west via de Wilgenroos, de Jan van Eycklaan, de Hobbemastraat en de Breitnerlaan. De nieuwe weg wordt aangelegd met twee rijstroken.

Op figuur 2.10 wordt de nieuwe situatie aangegeven.

Voor de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg wordt ervan uitgegaan dat het oostelijke deel (van N209 tot Jan van Eycklaan) een 50 km/u weg wordt en het deel ten westen van de Jan van Eycklaan een 30 km/u weg (erftoegangsweg).

Ten zuiden van de Jan Goijenstraat is ter plaatse waar de nieuwe weg is gepland een schuur gepositioneerd. Deze zal worden gesloopt. Er lopen momenteel gesprekken met de eigenaar van deze schuur over een nieuwe locatie.



Figuur 2.10 Nieuwe situatie deelgebied 2

De strook tussen de nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en de wijk Weidelanden krijgt een parkachtige inrichting, met ruimte voor een waterloop met een natuurlijke oever aan de westzijde en een wandelpad.

Daarnaast lopen er gesprekken met de bewoners die met de achtertuin aan de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg grenzen in het gedeelte dat van zuid naar noord loopt, over de mogelijkheid om hun tuinen te vergroten.

2.4 Ruimtelijke effecten

Door de aanleg van de nieuwe rotondes en kruisingsvlakken op de N209 wordt de verkeersstructuur van Hazerswoude-Dorp veranderd. Dit heeft niet alleen effect op de verkeersafwikkeling op de N209, maar ook op de verkeersstromen in het dorp zelf en de manier waarop verkeer van en naar de aangepaste N209 wordt geleid.

Het Maatregelpakket in Hazerswoude-Dorp heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling. Dit wordt nader onderbouwd in paragraaf 5.1. Het aanleggen en herinrichten van wegen brengt een groter ruimtebeslag met zich mee. Aangezien de wegen worden ingericht als 30 km/u-weg en 50 km/u-weg, passend bij de situering in en nabij de dorpskern en de daarmee gepaard gaande functies, is de aanleg van de wegen functioneel acceptabel. De verkeerskundige maatregelen worden landschappelijk ingepast, nader toegelicht in paragraaf 5.5, waarmee de negatieve effecten van het grotere ruimtebeslag tot een acceptabel niveau zijn gebracht.

3. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

3.1 Inleiding en procedure

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

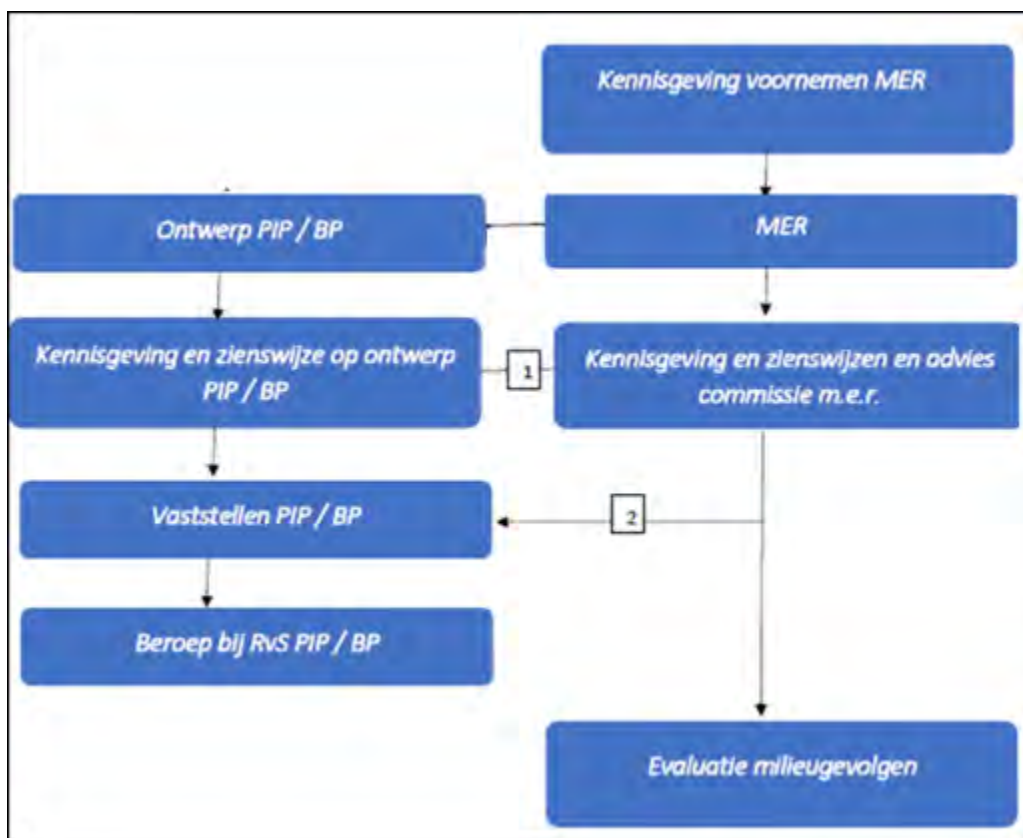
In het MER zijn de effecten onderzocht van het gehele project N207 Zuid en dus inclusief de aanpassingen aan de N209 in Hazerswoude-Dorp en de nieuwe gemeentelijke verbindingswegen in Hazerswoude-Dorp. De aanpassingen aan/langs de N209 maken onderdeel uit van het PIP. De lokale wegen in Hazerswoude-Dorp zijn in dit bestemmingsplan opgenomen. Het MER wordt dus gebruikt voor zowel het PIP als voor dit bestemmingsplan.

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

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

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

De stappen die horen bij de m.e.r. procedure zijn weergegeven in figuur 3.1. Een nadere toelichting op deze stappen is opgenomen in tabel 3.1.



Figuur 3.1 Schematische weergave van de stappen bij de m.e.r. procedure.

Tabel 3.1 Toelichting op de stappen m.e.r. procedure uit figuur 5.1.

Stap	Toelichting
Kennisgeving voornemen MER	Het bevoegd gezag heeft op 18 januari 2019 een mededeling gedaan met daarin de aankondiging dat er een MER en PIP wordt opgesteld voor het project N207 Zuid inclusief de wijze waarop belanghebbenden een reactie kunnen indienen op dit voornemen. De reacties op de kennisgeving zijn beantwoord. Het resultaat hiervan is opgenomen als bijlage bij het MER.
MER	In het MER zijn de effecten van de varianten onderzocht. Het resultaat hiervan is het MER en de bijbehorende samenvatting van het MER.
Ontwerp-PIP / ontwerpbestemmingsplan	Het MER is een bijlage bij het ontwerp-PIP en bij het ontwerpbestemmingsplan.
Kennisgeving en zienswijzen en adviescommissie m.e.r.	De Commissie m.e.r. brengt een onafhankelijk advies uit over het MER. De Commissie toetst het MER mede op basis van de binnengekomen inspraakreacties op het MER. De Commissie m.e.r. geeft het bevoegd gezag vervolgens advies of het MER correct is opgesteld.
Kennisgeving en zienswijzen op ontwerp-PIP en ontwerpbestemmingsplan.	Iedereen kan inspreken op het ontwerp-PIP, het ontwerp bestemmingsplan en het MER.
Vaststellen PIP en bestemmingsplan	Aan Provinciale Staten wordt gevraagd om het PIP vast te stellen. Aan de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn wordt gevraagd om het bestemmingsplan voor de lokale wegen in Hazerswoude-Dorp vast te stellen.

Stap	Toelichting
Beroep bij Raad van State voor het PIP en bestemmingsplan	Een ieder kan in beroep gaan tegen de vaststelling van het PIP en/of bestemmingsplan
Evaluatie milieugevolgen	Na uitvoering van het project worden de milieugevolgen geëvalueerd.

3.2 Het MER

3.2.1 Inleiding

Het MER bestaat uit twee delen: deel A en deel B. Het MER is als bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd. De delen A en B hebben vele bijlagen. Alle bijlagen behorende bij deel A zijn opgenomen in bijlage 1. Om te voorkomen dat het betreffende digitale bestand te groot wordt is besloten de bijlagen bij deel B, de zogenaamde achtergrondrapporten als volgt op te nemen:

1. De achtergrondrapporten, waar in de toelichting van dit bestemmingsplan naar wordt verwezen, zijn als aparte bijlagen bij deze toelichting gevoegd.
2. De overige achtergrondrapporten zijn te vinden in bijlage 17 van deze toelichting *Overige bijlagen MER deel B*.

In het MER wordt regelmatig verwezen naar het PIP; ook als het gaat om de vindplaats van achtergrondrapporten. Hiervoor is gekozen, omdat het MER primair is opgesteld ten behoeve van het besluit van provincie Zuid-Holland over het PIP. De lezer van dit bestemmingsplan kan alle bijlagen van het MER vinden bij dit bestemmingsplan. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van bijlage 18. Die bijlage is een leeswijzer, waarin exact staat aangegeven waar u de bijlagen, waar in het MER naar wordt verwezen, kunt vinden.

Tenslotte kunt u ook de samenvatting van het MER erbij pakken. Deze is als bijlage 19 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

In het MER zijn doelstellingen geformuleerd en zijn vijf verschillende varianten getoetst aan deze doelstellingen. In de volgende paragraaf zal ingegaan worden op het doelbereik van de onderzochte varianten.

Verder zijn in het MER de volgende thema's onderzocht: Verkeer en vervoer, leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid) en ruimtelijke kwaliteit (landschap, cultuurhistorie, archeologie, aardkundige waarden, recreatie, ruimtegebruik, natuur, bodem, water, duurzaamheid en klimaat). In de paragrafen 3.2.3 en 3.2.4 wordt hier verder op ingegaan. In paragraaf 3.2.5 komen tenslotte de te nemen mitigerende en compenserende maatregelen aan de orde.

3.2.2 Doelbereik van de varianten Project N207 Zuid

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

In het MER zijn alle varianten getoetst op het gebied van bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid en vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die in 2035

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

Uit tabel 3.2 blijkt dat het project N207 Zuid een positieve bijdrage levert aan bijna alle doelen die vooraf door de provincie Zuid-Holland zijn gesteld.

Tabel 3.2 Score op de doelstellingen (vergelijking ten opzichte van de referentiesituatie) Bron: MER

Doelstelling	Scorecriterium	X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid + ZW wijkontsluitingsweg	Voorkeursvariant: MP N207 Zuid + NW afslag N209-Dorpsstraat
Doorstroming						
1. Streng Zijde - Roemer - Noordeinde	Verkeersafwikkeling op kruispunt	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)	Verbeterd (Ca. 21% afname van verkeer)
2. Passage N207 Boskoop, gedeelte binnen de bebouwde kom	Verkeersintensiteit op de N207 tussen Boskoop en Waddinxveen	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).	Verbeterd (circa 10% afname van verkeer).
3. Passage N209 Hazerswoude-Dorp	Verkeersafwikkeling op kruispunt	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 60 a 80 seconden)	Slechter dan de norm (cyclustijd > 200 seconden)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 55 a 65 seconden)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 65 a 85 seconden)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 69 a 84 seconden)
4. Zijde, Kerkweg-Oost, hefbruggen en winkelgebied	Verkeersafwikkeling op kruispunt	Lichte verbetering 4% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)
Bereikbaarheid						
5. Greenport Boskoop Noordwest	Bereikbaarheid Greenport	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ontsluitingsweg	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ontsluitingsweg	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ontsluitingsweg	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ontsluitingsweg	Verbeterd vanwege nieuwe 80 km/u ontsluitingsweg
Leefbaarheid						
6. Zijde en Kerkweg-Oost	Functionaliteit o.b.v. etmaalintensiteiten	Lichte verbetering 4% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)
	Verkeersveiligheid	Lichte verbetering 4% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)	Lichte verbetering (3% – 6% afname van verkeer bij hefbruggen)
	Geluidbelasting op omliggende woningen	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)	Verbeterd (Afname 0 tot 2 dB)
7. op de passage N209 in	Functionaliteit	Verslechtert (Toename van 8-9%)	Verslechtert (Toename van 7-13%)	Verslechtert (Toename van 8-10%)	Verslechtert (Toename van 9-10%)	Verslechtert (Toename van 9-10%)

Hazerswoude-Dorp	teit o.b.v. etmaalintensiteiten	verkeer)	verkeer)	verkeer)	verkeer)	name van 8% verkeer)
	Verkeersveiligheid	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheidsreductie door rotondes en weginrichting)	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheidsreductie door rotonde en weginrichting)	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheidsreductie door rotondes en weginrichting)	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheidsreductie door rotonde en weginrichting)	Verbeterd (Nieuwe fietsbrug, snelheidsreductie door rotonde en weginrichting)
	Geluidbelasting op omliggende woningen	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van -2 tot +2 dB)	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van -2 tot +2 dB)	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van -2 tot +2 dB)	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van -2 tot +2 dB)	Neutraal (Plaatselijke toe- en afname van -2 tot +2 dB)
8. Noordeinde	Functionaliteit o.b.v. etmaalintensiteiten	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten), met uitzondering van het traject nabij het Gouwebos.
	Verkeersveiligheid	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vrachtverkeer)	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vrachtverkeer)	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vrachtverkeer)	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vrachtverkeer)	Verbeterd (Ca. 42% afname intensiteiten, ook minder vrachtverkeer)
	Geluidbelasting op omliggende woningen	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)	Verbeterd (afname meer dan 2 dB)
9. Robuustheid	Aanwezigheid van alternatieve routes.	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes	Verbeterd i.v.m. nieuwe routes

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

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

3.2.3 Milieueffecten voor het hele studiegebied

Een samenvatting van de milieueffecten van het project N207 Zuid voor het hele studiegebied per variant is opgenomen in tabel 3.3. Deze staat ook in het MER deel A, paragraaf 7.3). In kolom 2 t/m 5 is het effect beschreven van het ontwerp van de varianten waarin standaard al veel maatregelen zitten om ongewenste milieueffecten te voorkomen. Aanvullend daarop zijn voor de thema's waar dat nodig en mogelijk is voorstellen gedaan voor mitigerende maatregelen. Als deze maatregelen worden toegevoegd aan het ontwerp dan verminderen voor die thema's de milieueffecten en soms ook de effectscore, zie kolom 6 t/m 10. Als in deze kolommen 'n.v.t.' staat dan zijn er geen mitigerende maatregelen voorgesteld.

Tabel 3.3: Samenvatting van de effecten van alle varianten (zie legenda score op volgende pagina)

Thema	X-Robuust	Alphense variant	MP N207 Zuid	MP pakket N207 Zuid met ZW wijkontsluitingsweg	MP N207 zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat	X-Robuust na mitigerende maatregelen	Alphense variant na mitigerende maatregelen	MP N207 Zuid na mitigerende maatregelen	MP N207 Zuid met ZW wijkontsluitingsweg na mitigerende maatregelen	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat na mitigerende maatregelen
Verkeer	+	0	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Geluid	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Luchtkwaliteit	0	0	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Externe Veiligheid	+	+	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gezondheid	+	+	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Landschap	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cultuurhistorie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Archeologie	0	0	0	0	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Aardkunde	-	-	-	-	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Recreatie	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
Ruimtegebruik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Natuur	--	--	--	--	--	-	-	-	-	-
Bodem	++	++	++	++	++	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Water	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
Duurzaamheid	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
Klimaat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

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

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

3.2.4 Milieueffecten in Hazerswoude-Dorp

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

Verkeer

Het verbeteren van de doorstroming op het kruispunt van de N209 met de Dorpsstraat is een belangrijke doelstelling van het project. Een linksaf verbod op het kruispunt draagt hier in sterke mate aan bij. Het recht doorgaande verkeer krijgt in dat geval immers vaker een groen verkeerslicht omdat er veel minder kruisend verkeer is. Dit verbetert de doorstroming op het kruispunt. Bij de Alphense variant is er geen sprake van een linksaf verbod. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de doorstroming bij deze variant daarom onvoldoende is. Bij de andere vier varianten is wel sprake van meerdere linksaf verboden en verbetert de doorstroming sterk ten opzichte van de referentiesituatie. De vier varianten met linksaf verboden voldoen daarbij wel aan de normen voor wachttijden voor het verkeer, de Alphense variant voldoet daar niet aan (zie ook tabel 3.4).

Tabel 3.4 Samenvatting van de verschillen tussen de 5 varianten voor Hazerswoude-Dorp. De gehanteerde kleurtjes zijn een weergave van de onderlinge verschillen tussen de varianten. Groen=beter dan andere varianten. Rood=slechter dan andere varianten. Zwart=het effect is min of meer gemiddeld ten opzichte van de andere varianten.

	Referentie-situatie	Variant X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijkontsluitingsweg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
Bereikbaarheid Dorp: aantal linksaf richtingen op het kruispunt Dorpsstraat-N209	4 richtingen	0 richtingen	4 richtingen	1 richting	2 richtingen	2 richtingen
Bereikbaarheid Dorp: aantal rechtsaf richtingen op het kruispunt Dorpsstraat-N209	4 richtingen	4 richtingen	4 richtingen	2 richtingen	2 richtingen	3 richtingen
Bereikbaarheid Dorp: Extra wijkontsluitingswegen	N.v.t.	2 (ZW en NO lang)	2 (ZW en NO kort)	2 (NO lang en nabij Zuidelijk)	2 (ZW en NO kort)	2 (ZW en NO kort)
Verkeersafwikkeling op kruispunt Dorpsstraat-N209	Slechter dan de norm (cyclustijd > 200 sec.)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 60 a 80 sec)	Slechter dan de norm (cyclustijd > 200 sec)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 55 a 65 sec)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 65 a 85 sec)	Verbeterd en voldoet aan norm (cyclustijd 69 a 84 sec)
Wegen met intensiteit groter dan toelaatbaar	2 wegen	2 wegen	2 wegen	2 wegen	2 wegen	2 wegen
Voertuigkilometers per dag (tov X-Robuust)		0 km	-1.002 km	-847 km	-728 km	-1.249 km

Voor het nauwkeurig bepalen van de verkeerseffecten in Hazerswoude-Dorp is een dynamisch verkeersmodel gebouwd. Uitgangspunt is het regionaal vastgesteld –statisch– verkeersmodel RVMH 3.2. Deze nadere analyses zijn te vinden in het rapport ‘Varianten voor Hazerswoude-Dorp, Verkeerskundig onderzoek naar de passage N209’, opgenomen als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan. In dit onderzoek zijn meerdere varianten vergeleken op een aantal criteria, zoals weergegeven in tabel 3.5.

Tabel 3.5 Wijze van toetsing van de varianten

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

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

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

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

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

Het beschouwen van de optimalisaties leidt tot het navolgend overzicht van de beoordeling, zie tabel 3.6.

Tabel 3.6 Overzicht van beoordeling

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

- Ad A: Voor het kruispunt N209 – Dorpsstraat laten de optimalisaties een goede afwikkeling zien. Variant 3 geeft de laagste cyclustijd en heeft de meeste restcapaciteit op dit kruispunt. De afwikkeling op de rotondes is in alle optimalisatievarianten goed.
- Ad B: De verliestijden op het wegennet in Hazerswoude-Dorp liggen in alle varianten 60 tot 80% lager voor de ochtend- en avondspits.
- Ad C: Hoewel in de varianten het autoverkeer op sommige relaties moet omrijden is de gemiddelde rijtijd 15% tot 25% korter in de spitsen in vergelijking met de Referentiesituatie. Wel is de rijtijd op een aantal situaties groter dan in de Referentiesituatie:
 - Van Hazerswoude-Dorp west naar oost voor variant 3 (ochtend- en avondspits) en variant 4 en 5 (avondspits). De toename is 25% tot 40%.
 - Van Hazerswoude-Dorp west naar noord voor variant 3 (ochtend- en avondspits: +45%) en variant 4 en 5 (avondspits: +55% en 60%).
- Ad D: Bij de robuustheid van de ontsluiting van Hazerswoude-Dorp wordt nagegaan of de diverse delen van het dorp al dan niet met meerdere straten worden aangetakt op de N209, zodat er een alternatieve route is bij het optreden van calamiteiten. De robuustheid is het best gezekeerd in variant 3 met een extra rotonde en de volledige Noordoostelijke ontsluitingsweg. De varianten 4 en 5 scoren licht beter dan de referentiesituatie.
- Ad E: de wachtrijlengten in de varianten veel korter zijn dan in de Referentiesituatie. Toch kunnen zullen ook in variant 4 en 5 regelmatig blokkades optreden van 'stroomopwaarts' gelegen kruispunten. Dit betreft de wachtrij op de noordtak van de N209 voor het kruispunt met de Dorpsstraat die in de avondspits regelmatig tot voorbij de noordelijke rotonde en dat veroorzaakt daar een blokkade.
- Ad F: Op een aantal (woonstraten) in Hazerswoude-Dorp worden de passende intensiteiten overschreden. In variant 5 treedt een dergelijke overschrijding het meest op: o.a. op de Dorpsstraat west en oost.
- Ad G: De nieuwe randwegen, die in de eerste optimalisatievariant zijn opgenomen trekken vrij weinig verkeer: 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal. In variant 4 is het gebruik op het zuidelijk deel intensiever: 4.500 mvt/etmaal en daarmee wordt deze investering op dit deel behoorlijk gebruikt.
- Ad H: In variant 3 wordt een opstelstrook op het centrale kruispunt uitgespaard en ontstaat dus extra ruimte; wel is er in deze variant meer ruimte nodig door een extra zuidelijke rotonde. Variant 4 heeft een even groot ruimtebeslag als de referentiesituatie (0) en in variant 5 is er een opstelstrook meer en dat betekent dat hier andere functies zullen moeten wijken (-).

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

Geluid

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

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

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

Ter illustratie van de verschillen tussen de varianten is tabel 3.7 opgenomen met daarin het aantal (ernstig) gehinderde personen. Deze uitkomsten gelden voor het hele studiegebied maar de verschillen tussen de uitkomsten worden veroorzaakt door de verschillen tussen de varianten in Hazerswoude-Dorp. Hieruit blijkt dat het aantal (ernstig) gehinderde personen iets meer afneemt bij de Alphense variant (met respectievelijk 133 en 66 personen) dan bij dan bij de andere varianten. Het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg resulteert in de kleinste afname (met respectievelijk 103 en 52 personen). De overige varianten zitten daar tussen in.

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

Tabel 3.7 Aantallen (ernstig) gehinderde personen

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

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt vooral bepaald door de al aanwezige achtergrondconcentraties en in mindere mate door de nabijgelegen wegen. De verandering van de luchtkwaliteit als gevolg van het project N207 Zuid is gering (zie paragraaf 7.3) en verschillen tussen de varianten zijn nihil. Specifiek voor Hazerswoude-Dorp geldt dat er een geringe toename van de concentraties is te verwachten bij straten waar het verkeer toeneemt en een geringe afname bij de straten waar het verkeer afneemt. Deze verandering bedraagt voor de onderzochte stoffen maximaal $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dat is een geringe verandering ten opzichte van de wettelijke norm ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Om inzicht te geven in het (geringe) verschil tussen de varianten wordt verwezen naar het criterium 'voertuigkilometers per dag' in tabel 3.4. Daarbij geldt dat meer kilometers in en nabij de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp ook betekent dat de (gemiddelde) concentraties iets hoger zijn. Er is zowel op straatniveau als voor het dorp als geheel geen sprake van grote verschillen tussen de varianten. De concentraties vallen ruim onder de wettelijke norm.

Gezondheid

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

Met betrekking tot het aanwezige groen vinden er geen wezenlijke veranderingen plaats. Ten aanzien van landschap neemt de barrièrewerking van de N209 toe door de voorgenomen maatregelen in Hazerswoude-Dorp, voornamelijk ter hoogte van de Dorpsstraat. De voorgenomen keerrotondes in X-Robuust en Maatregelpakket N207 Zuid zorgen voor een verstoring van de lijnstructuur van de N209 en het dorpse karakter van Hazerswoude-Dorp. Aan de noordzijde van Hazerswoude-Dorp wordt een nieuwe rotonde geplaatst, deze ingrepen zullen een minimaal effect teweeg brengen op het uitzicht vanuit dit gebied. Bij Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag resulteert de verplaatsing van de rotonde bij de Weidelanden in enige verbetering, omdat de grens van de bebouwde kom wat verder van de bebouwing komt te liggen. Ten aanzien van de recreatiemogelijkheden geldt dat voor variant X-Robuust de noordoostelijke verbindingsweg in de huidige situatie de functie fietspad heeft, en wordt vervangen door een weg voor gemotoriseerd verkeer. Fietzers en wandelaars delen daarbij de weg met het autoverkeer. Voor de

Alphense variant blijft het fietspad tussen de sporthal en sportvelden behouden, terwijl bij het Maatregelpakket N207 Zuid, het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluiting en het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat de nieuwe fietsbrug nabij de sportvelden zorgt voor een heldere en overzichtelijke fietsroute welke het fietsgebruik kan stimuleren.

Landschap

Het verschil in effecten op landschap in en nabij Hazerswoude-Dorp heeft vooral te maken met de lokale wijkontsluitingswegen, de zuidelijke keerrotonde en de rotonde bij de Weidelanden. Er is geen significant verschil tussen de varianten voor de noordelijke keerrotonde omdat hiervan bij alle varianten is uitgegaan. De zuidwestelijke wijkontsluitingsweg om de Weidelanden tast het lokale open landschap aan. Deze weg is onderdeel van alle varianten behalve van het Maatregelpakket N207 Zuid. In het noordoosten is bij de varianten X-Robuust en het Maatregelpakket N207 Zuid sprake van een ontsluitingsweg vanaf de nieuwe noordelijke rotonde naar de Dorpsstraat via de Heerenlaan/Gerelaan. Ook deze nieuwe weg leidt tot aantasting van het landschap, vooral nabij de Heerenlaan. Twee varianten hebben een zuidelijke keerrotonde. Bij X-Robuust ligt deze nabij de Provincialeweg maar blijkt hier moeilijk inpasbaar vanwege de nabijheid van de begraafplaats en de woningen langs de Provincialeweg. Bij het Maatregelpakket N207 Zuid ligt de keerrotonde nabij de Zuiddijk. Op deze plek tast de rotonde de groenzone aan.

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

Tabel 3.8 samenvatting van de verschillen tussen de 5 varianten voor Hazerswoude-Dorp voor het thema Landschap. De gehanteerde kleuren zijn een weergave van de onderlinge verschillen tussen de varianten. Rood=veel slechter dan andere varianten. Zwart=het effect is min of meer gemiddeld ten opzichte van de andere varianten.

	Referentie-situatie	X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijkontsluitingsweg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
Aantasting open gebied: nieuwe wijkontsluitingswegen	N.v.t.	2 (ZW en NO)	1 (ZW)	1 (NO)	1 (ZW)	1 (ZW)
Aantasting open gebied: rotonde Weidelanden	Huidige locatie (binnen bebouwde kom)	Huidige locatie (binnen bebouwde kom)	Huidige locatie (binnen bebouwde kom)	Huidige locatie (binnen bebouwde kom)	Buiten de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom

	Referentie-situatie	X-Robuust	Alphense Variant	MP N207 Zuid	MP N207 Zuid met ZW wijk-ontsluitings-weg	MP N207 Zuid met NW afslag N209-Dorpsstraat
Aantasting bebouwde kom: zuidelijke keerrotonde	N.v.t.	Ja, aantasting nabij Provincialeweg	Nee	Ja, aantasting groenzone Zuiddijk.	Nee	Nee

Cultuurhistorie

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

Ruimtegebruik

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

Tabel 3.9 Ruimtebeslag van de verschillende varianten

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

Natuur

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

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

Tabel 3.10 Samenvatting van de verschillen tussen de 5 varianten voor Hazerswoude-Dorp voor het thema Natuur. De gehanteerde kleurtjes zijn een weergave van de onderlinge verschillen tussen de varianten. Rood=veel slechter dan andere varianten. Zwart=het effect is min of meer gemiddeld ten opzichte van de andere varianten.

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

Overige thema's

Voor de overige milieuthema's geldt dat er effecten optreden in en nabij Hazerswoude-Dorp en dat deze effecten (zeer) lokaal kunnen verschillen tussen de vijf varianten. Bijvoorbeeld omdat bij de ene variant iets meer bodenverontreiniging wordt gesaneerd dan bij de andere variant. De verschillen tussen de vijf varianten zijn echter relatief gering. Er wordt daarom verwezen naar de achtergrondrapporten voor meer detailinformatie.

Conclusie

Verkeerskundig leiden alle varianten tot een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Wel is er een verschil waar te nemen tussen de Alphense variant en de andere varianten. Bij de Alphense variant moet het verkeer op het kruispunt N209-Dorpsstraat te lang wachten voor het verkeerslicht. Hierdoor wordt een van de doelstellingen van het project niet gehaald. De Alphense variant voldoet dus niet aan een belangrijke projectdoelstelling om de doorstroming op het kruispunt N209-Dorpsstraat te verbeteren. Een keuze voor deze variant ligt daarom niet voor de hand. Voor de andere varianten geldt dat er lokaal verschillen zijn in de onderzochte effecten, maar er geen variant is die over de hele linie beter scoort dan de andere varianten. Politiek is besloten dat de vijfde variant, het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat de voorkeursvariant is. In paragraaf 2.2 wordt nader ingegaan op de motivering van de voorkeursvariant.

3.2.5 Mitigerende en compenserende maatregelen

Uit de vorige paragrafen blijkt dat er soms sprake is van een negatief milieueffect door de realisatie van het maatregelenpakket. Indien mogelijk zijn in het MER mitigerende en eventuele compenserende maatregelen voorgesteld. Hieronder zijn per (milieu)aspect de mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen, die onderdeel uitmaken van het maatregelenpakket, zoals verwerkt in dit bestemmingsplan.

Landschap

In het ontwerp zijn maatregelen genomen om het landschap te versterken en negatieve effecten op het landschap te voorkomen. Voorbeelden hiervan zijn de aanplant van bomen en de landschappelijke inpassing van de zuidwestelijke ontsluitingsweg. Voor de zuidwestelijke ontsluitingsweg en de inpassing van de nieuwe weg richting de Katjesweg wordt verwezen naar paragraaf 5.5.

Cultuurhistorie

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

- Het iets verschuiven van de nieuwe noordoostelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp, zodat het aantasten van de cultuurhistorische waarde beperkt blijft.
- Het benadrukken van verkavelingsstructuren door middel van beplanting, waterlopen of andere elementen.

Archeologie

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

Recreatie

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

Natuur

Wat betreft Natura 2000-gebieden is nog onderzoek gaande als het gaat om stikstofdepositie. Negatieve effecten op Natuurnetwerk Nederland (NNN) en belangrijke weidevogelgebieden kunnen worden uitgesloten. Aanvullend onderzoek naar platte schijfhoren moet worden uitgevoerd. Na het onderzoek blijkt of de soort kan worden uitgesloten. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 5.8. Bij vaststelling van het bestemmingsplan zal bekend zijn of en zo ja, welke, mitigerende en compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.

Water

Alle ontwikkelingen in Hazerswoude-Dorp in het PIP én het bestemmingsplan leiden tot een netto toename van het verhard oppervlak van circa 16.312 m² en een demping van het wateroppervlak van 2.851 m². De benodigde compensatie komt hiermee op 5.294 m² oppervlaktewater in de desbetreffende peilgebieden, hiermee is er sprake van een overschot aan compensatie van 867 m² (zie ook onderstaande tabellen en paragraaf 5.10.2).

Tabel 3.11 Watercompensatie Maatregelpakket Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat ontsluitingswegen in PIP en Sportparklaan

Hoogheemraadschap van Rijnland (N209 Hazerswoude-Dorp)									
Peilvak	Te compenseren oppervlak [m²]			Compensatie watergangen					
	verhard	dem- pen	subtotaal	ID	l [m]	b [m]	A [m²]	d [m]	talud
WW-25T	7980	1365	-2562	17	233	4,0	932	0,6	1:2
				18	50	4,0	200	0,9	1:2
				19	135	4,0	540	0,6	1:2
				20	214	4,0	856	0,6	1:2
				21	32	4,0	126	0,6	1:2
				22	7	4,0	28	0,9	1:2
				23	25	2,0	50	0,25	bestaand
				subtotaal¹:			2732		
WW-24A	100	0	-15	Te compenseren in peilgebied WW-25T					
WW-25AI	706	126	-232	15	60	2,0	120	0,25	be- staand
				16	159	0,75	119,3	0,40	be- staand
WW-25P	-36	491	-486	14	203	2,5	508	0,25	be- staand
WW-25AA	34	229	-234	13	238	1,0	238	0,25	be- staand
Totaal¹			-3529 m²	3717 m²					

Tabel 3.12 Watercompensatie ontsluitingsweg Heerenlaan

Hoogheemraadschap van Rijnland (N209 Hazerswoude-Dorp)									
Peilvak	Te compenseren oppervlak [m ²]			Compensatie watergangen					
	verhard	dem-pen	subtotaal	ID	l [m]	b [m]	A [m ²]	d [m]	talud
WW-25T	495	370	-444	24	82	4,5	369	0,9	1:1,5
Extra 100 m2 compensatie vanuit watergangen in PIP-gebied									

Tabel 3.13 Watercompensatie ontsluitingsweg Breithnerlaan

Hoogheemraadschap van Rijnland (N209 Hazerswoude-Dorp)									
Peilvak	Te compenseren oppervlak [m²]			Compensatie watergangen					
	verhard	dem- pen	subtotaal	ID	l [m]	b [m]	A [m²]	d [m]	talud
WW-25AI	7014	178	-1230	25	15	greppel			
				26	700	2,5	1750	0,60	1:2
				27	565	greppel			
				28	100	2,5	250	0,60	1:2
				29	67	greppel			
				subtotaal¹:					2732
WW-25AA	19	88	-91	75 m2 extra compensatie in WW-25AI					
Totaal			-1321 m²	2000 m²					

4. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 januari 2023, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Deze is op 11 september 2020 naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. In het kader van de nahanprocedure kunnen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) nog opmerkingen en wensen van de Tweede Kamer worden verwerkt. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

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

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

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

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

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

Doorwerking plangebied

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een nieuwe ontsluitingsstructuur voor de dorpskern. Het initiatief draagt bij aan de verkeersveiligheid en verkeersontsluiting op lokaal niveau. Gezien de

aard en omvang van het initiatief kan worden gesteld dat geen nationale belangen uit de Nationale Omgevingsvisie in het geding zijn.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Conclusie

Het plangebied is niet gelegen in of nabij zones, ruimtereserveringen of gebieden die op grond van het Barro of Rarro zijn aangewezen. Er zijn geen dubbelbestemmingen of gebiedsaanduidingen die op grond van deze regelgeving door moeten werken in het bestemmingsplan. Het plan is niet in strijd met de AMvB Ruimte.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is de zogenaamde ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Artikel 3.1.6 lid 2 Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Conclusie

De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op het voorliggende initiatief voor de aanleg van verkeersvoorzieningen. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro wordt onder stedelijke ontwikkeling verstaan een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De aanleg van infrastructuur valt ook niet onder andere stedelijke voorzieningen. Daartoe wordt verwezen naar de "Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking" van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, waarin staat dat onder "andere stedelijke voorzieningen" accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoorsport en leisure moeten worden verstaan. Dit wordt onderschreven door jurisprudentie.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland

Provinciale Staten hebben op 2 februari 2022 de Herziening 2021 van het Omgevingsbeleid Zuid-Holland vastgesteld. Deze herziening is in werking getreden op 11 maart 2022.

Het gaat om een partiele herziening van:

- de Omgevingsvisie Zuid-Holland
- de Omgevingsverordening Zuid-Holland
- het Omgevingsprogramma Zuid-Holland

De Herziening 2021 Omgevingsbeleid heeft betrekking op meerdere onderwerpen. De belangrijkste onderwerpen zijn: ruimtelijke kwaliteit, bedrijventerreinen, grote ruimtevragers, optimalisatie woningbouwplannen, sociaal en betaalbaar wonen, molenbiotopen, bos en bomen, gezond en veilig, externe veiligheid, recreatiewoningen, mobiliteit, boom- en sierteeltgebied Boskoop en grote buitenstedelijke bouwlocaties.

Het Omgevingsbeleid vervangt alle voorgaande beleidsplannen en verordeningen voor de fysieke leefomgeving. Met het samenbrengen van verschillende beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving tot één integraal Omgevingsbeleid sorteert de provincie voor op de Omgevingswet. De Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

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

4.2.2 Omgevingsvisie Zuid-Holland

De Omgevingsvisie Zuid-Holland bestaat uit verschillende onderdelen. Enerzijds een introductie op het omgevingsbeleid, met kaartbeelden en een beschrijving van de ruimtelijke hoofdstructuur, gevolgd door een ontwikkelrichting met ambities en sturing. Daarnaast is een beschrijving opgenomen van de ruimtelijke omgevingskwaliteit, gevolgd door een set samenhangende beleidskeuzes voor de fysieke leefomgeving.

In de omgevingsvisie heeft de provincie zes richtinggevende ambities geformuleerd onder het motto Slimmer, Schoner, Sterker:

- Naar een klimaatbestendige delta;
- Naar een nieuwe economie: the next level;
- Naar een levendige meerkernige metropool;
- Energievernieuwing;
- Best bereikbare provincie;
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Doorwerking plangebied

Kijkend naar het voorliggende bestemmingsplan, dat ziet op de lokale aanpassing van de infrastructuur ter verbetering van de dorpsontsluiting op het provinciale wegennet, kan worden gesteld dat voornamelijk de provinciale ambitie 'Best bereikbare provincie' relevant is.

Zuid-Holland wil optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra: de best bereikbare provincie van Nederland. Dat vraagt om een moderne, duurzame en gebiedsgerichte aanpak. Zo worden verkeersknelpunten aangepakt. Er liggen grote kansen in verbinding van de mobiliteitsopgaven met de verstedelijkingsaanpak, economische transitie en energie-vernieuwing. De

provincie wil de gehele mobiliteitssector schoner maken en verduurzamen, om de nationale doelstellingen voor klimaat en luchtkwaliteit te halen.

Daarom wordt ingezet op versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Daarnaast moet vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg. Waar vraag naar en aanbod van klassiek openbaar vervoer te kort schieten, zoals in krimpregio's, wordt gezocht naar oplossingen zodat er flexibel, vraaggericht vervoer beschikbaar komt. Zo wordt in de omgevingsvisie gesteld dat goede inpassing van de infrastructuur daarbij een belangrijke kwaliteitsopgave is. Enkele beleidskeuzes uit de visie onderschrijven deze ambities.

Bevorderen van een goede en veilige bereikbaarheid, met een mobiliteitsnetwerk dat keuzevrijheid biedt en aansluit op de behoeften van reizigers en vervoerders.

Deze opgave gaat over de zorg voor een optimale bereikbaarheid voor reizigers en vervoerders, door goed met elkaar verbonden en betrouwbare (inter)regionale netwerken. De behoeften van de mobiliteitsgebruiker staan hierbij centraal, met keuzevrijheid voor verschillende mogelijkheden van vervoer. Het bevorderen van een goede verbinding met de (inter)nationale netwerken is onderdeel van deze opgave. Aandachtspunten hierbij zijn het verbeteren en optimaal benutten van het netwerk van infrastructuur, dat op provinciaal niveau op orde moet zijn.

Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied.

Deze opgave betreft de zorg voor een goede ruimtelijke ontwikkeling, binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied. Onderdeel van deze opgave is het bevorderen van een optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte.

Conclusie

Kijkend naar de provinciale ambities ten aanzien van infrastructuur kan worden gesteld dat het planvoornemen in lijn is met de omgevingsvisie. Het plan draagt bij aan een efficiëntere en veiligere verkeersafwikkeling in de dorpskern van Hazerswoude-Dorp en levert op die wijze daarnaast ook een functionele bijdrage aan de provinciale beleidskeuzes ten aanzien van een efficiënte en duurzame afhandeling van goederenvervoer, duurzame groei van toerisme en een compleet mobiliteitsnetwerk. Ook wordt op lokaal niveau voorzien in nieuwe fietspaden en aansluiting op bestaande fietsnetwerken, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de netwerken van recreatievoorzieningen.

4.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland

De Omgevingsverordening Zuid-Holland (geconsolideerd vastgesteld op 15 maart 2022) vormt de juridisch bindende doorvertaling van de ambities uit de omgevingsvisie. Zo zijn er instructieregels in opgenomen voor gemeenten en waterschappen en zijn er bijvoorbeeld nadere regels gesteld ten aanzien van landbouw, bodembeheer, natuur en milieubeschermingsgebieden. Aan de hand van de kaartbladen behorende bij de verordening is gekeken welke regels uit de omgevingsverordening op het voorliggende plan van toepassing zijn.

Cultureel erfgoed

Deelgebied 2 is voor een klein gedeelte gelegen binnen een molenbiotop. Deze biotop zorgt ervoor dat de wieken van de molen voldoende wind kunnen vangen, door binnen de biotop beperkingen te stellen ten aanzien van bouwhoogtes.



Figuur 4.1 Uitsnede kaart 15 Cultureel erfgoed (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Een bestemmingsplan voor gronden gelegen binnen de molenbiotoop van traditionele windmolens, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 15 in bijlage II, garandeert in voldoende mate de vrije windvang en het zicht op de molen en voldoet aan de voorwaarde dat binnen een straal van 100 tot 400 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, gelden de volgende hoogtebeperkingen voor bebouwing en beplanting:

- voor zover dit gebied is gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte niet meer dan 1/100ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek;
- voor zover dit gebied is gelegen binnen bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte van bebouwing en beplanting niet meer dan 1/30ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek.

In dit bestemmingsplan wordt de aanleg van een weg mogelijk gemaakt op maaiveld. Dit betekent dat de molen niet beperkt zal worden als het gaat om het vangen van wind. Er wordt voldaan aan de regels behorende tot de molenbiotoop. De molenbiotoop zelf is overgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Ruimtelijke kwaliteit

Paragraaf 6.2.2 Ruimtelijke kwaliteit van de Omgevingsverordening bevat bepalingen ten aanzien van bestemmingsplannen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Onderstaand zijn de belangrijkste passages uit de bepaling (6.9 Ruimtelijke kwaliteit) overgenomen die van toepassing zijn op onderhavig bestemmingsplan.

1. Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, mits is aangetoond dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft.
2. Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen wordt in het bestemmingsplan rekening gehouden met de beschermingscategorie, het gebiedstype en de relevante richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit,

zoals vermeld op kaart 14 bijlage II (zie figuur 4.2) en beschreven in de omgevingsvisie beleidskeuze landschap.

3. Bij het beantwoorden van de vraag of bij een beoogde ruimtelijke ontwikkeling de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd kan blijven, wordt de schaalverdeling inpassen, aanpassen en transformeren gehanteerd als bedoeld in het vijfde lid.
4. Een bestemmingsplan kan een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maken, mits een zorgvuldige afweging is gemaakt over de locatiekeuze. De motivering gaat in op de beschreven kenmerken en waarden van het gebied en de effecten van de ontwikkeling daarop. Deze vereisten gelden voor zover het gaat om een ruimtelijke ontwikkeling waarbij:
 - a. een of meer richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit in het geding zijn zoals beschreven in de omgevingsvisie beleidskeuze landschap; of
 - b. sprake is van aanpassen of transformatie als bedoeld in het vijfde lid.
5. Een bestemmingsplan kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling onder de volgende voorwaarden:
 - a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit, waardoor de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft. In dit geval is er sprake van inpassen;
 - b. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar veroorzaakt wijziging op structuurniveau. Een dergelijke ontwikkeling wordt alleen toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van aanpassen;
 - c. de ruimtelijke ontwikkeling past niet binnen de bestaande gebiedsidentiteit. Een dergelijke ontwikkeling wordt uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door een integraal ontwerp. Daarin wordt behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd en wordt ook rekening gehouden met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van transformeren.
6. Specifieke regels voor de gebiedstypen als bedoeld in de artikelen 6.9a, 6.9b, 6.9c, 6.9d, 6.9e, 6.9f en 6.9g, worden in acht genomen tenzij een zwaarwegend openbaar belang hieraan in de weg staat.
7. Om de ruimtelijke kwaliteit per saldo gelijk te houden of te waarborgen kan het nodig zijn om aanvullende maatregelen te nemen bij aanpassen en transformeren. Aanvullende ruimtelijke maatregelen kunnen bestaan uit een combinatie van:
 - a. duurzame sanering van bestaande bebouwing, kassen en boom- en sierteelt;
 - b. wegnemen van verharding;
 - c. toevoegen of herstellen van kenmerkende landschapselementen;
 - d. andere maatregelen waardoor de ruimtelijke kwaliteit verbetert, waarbij
 - i. aanvullende maatregelen worden getroffen binnen het plangebied van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling, tenzij kan worden gemotiveerd dat dat onmogelijk is. In dat geval kunnen ook ruimtelijke maatregelen buiten het plangebied worden betrokken in de motivering;
 - ii. indien aanvullende maatregelen niet volstaan, financiële compensatie wordt toegepast.
8. (...)

9. Een bestemmingsplan voor een gebied met beschermingscategorie 2, zijnde Recreatiegebied, Belangrijk weidevogelgebied of Groene buffer, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II (zie figuur 4.2) , kan in beginsel slechts ontwikkelingen mogelijk maken die vallen onder de noemer inpassen of aanpassen en die in overeenstemming zijn met de artikelen 6.9b, 6.9c of 6.9d.

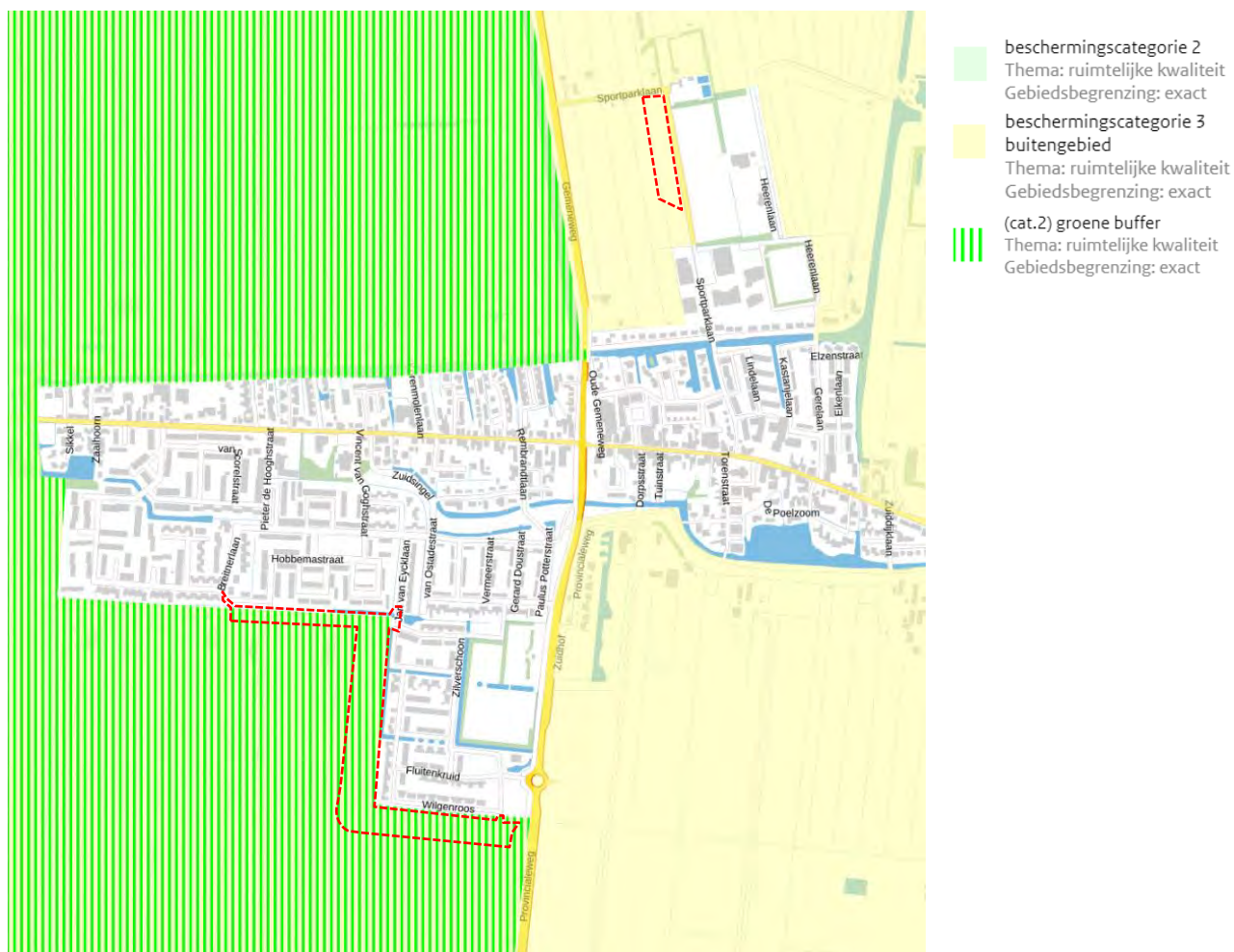
(...)

Artikel 6.9a Beschermingscategorie 3 Buitengebied

1. Een bestemmingsplan voor een locatie binnen buitengebied waarvan de plaats geometrisch is verbeeld op kaart 14 in bijlage II (zie figuur 4.2) kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling mits de openheid en het groene karakter van het landschap niet onevenredig wordt aangetast, blijkens een afdoende motivering die tevens ingaat op de keuze voor een locatie buiten bestaand stads- en dorps gebied.
2. In de motivering worden de volgende kwaliteiten betrokken:
 - a. de openheid en de structuur van het landschap en de vergezichten daarin;
 - b. de relatie tussen stad en buitengebied en het onderscheid daartussen;
 - c. het groene karakter, het type functies en de kenmerkende verschijningsvormen van het landschap;
 - d. de herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van het landschap.

Artikel 6.9d Beschermingscategorie 2 Groene buffers

1. Een bestemmingsplan voor een locatie binnen groene buffers waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II (zie figuur 4.2) kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling voor zover dit geen grootschalige ontwikkelingen behelzen en de bufferfunctie blijkens een afdoende motivering niet onevenredig wordt verstoord.
2. In de motivering worden de volgende kwaliteiten betrokken:
 - a. de functie van het gebied als tegenhanger van de stedelijke verdichting en stedelijke dynamiek;
 - b. de identiteit die het gebied verleent aan de nabij gelegen stedelijke omgeving;
 - c. de bescherming die het gebied biedt tegen grootschalige stedelijke ontwikkeling;
 - d. de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde en de contrastkwaliteit met het stedelijk gebied.



Figuur 4.2 Uitsnede kaart 14 Ruimtelijke kwaliteit en beschermingscategorieën (met de deelgebieden globaal)

Deelgebied 1 in Hazerswoude-Dorp is gelegen in beschermingscategorie 3 buitengebied. Deelgebied 2 in Hazerswoude-Dorp is gelegen binnen de beschermingscategorie 2 – Groene Buffer, zoals weer-
gegeven in figuur 4.2.

Wat betreft de locatiekeuze buiten bestaand stads- en dorpsgebied wordt verwezen naar hoofdstuk 2, waaruit duidelijk dat bij de keuze voor de aanleg van beide wegen er sprake is geweest van een zorg-
vuldige afweging van alle belangen (ook op het hogere schaalniveau van het project N207 Zuid).

Voor beide wegen geldt dat er sprake is van 'aanpassen' (zie sub b onder lid 5 in artikel 6.9). De be-
staande gebiedsidentiteit wordt niet aangetast, doordat de wegen reageren op de omgeving en zo rus-
tig en continue mogelijk worden vormgegeven, zodat de aantasting van het open landschap zo mini-
maal mogelijk is en er geen visuele barrière ontstaat. Hierdoor wordt ook de bufferfunctie niet oneven-
redig verstoord.

Voor deelgebied 2 geldt dat het huidige, oorspronkelijke profiel van de Eerste Tocht volledig blijft ge-
handhaafd. Deze historische lijn blijft intact. Daar waar nieuwe wegen dit water kruisen wordt de conti-
nuïteit ervan zo min mogelijk aangetast.

In het volgende hoofdstuk is een paragraaf 5.5 opgenomen waarin ook wordt ingegaan op de landschappelijke inpassing van de voorgenomen ontwikkeling en maatregelen die de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Daar wordt onder andere de relatie met de stedelijke omgeving bij deelgebied 2 uitgeschreven en de (recreatieve) gebruiks- en belevingswaarde van de geprojecteerde groene zone tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de woonwijk. Door het geven van een bestemming 'Groen' aan deze zone wordt geborgd dat het tussengebied niet kan gaan dienen voor andere (grootschalige) stedelijke ontwikkelingen. Voor de mogelijke verlenging van een aantal aan de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg grenzende achtertuinen is van belang dat met bewoners wordt afgesproken dat de gronden groen en open worden ingericht, zodat de belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde van de stads- en dorpsrand voldoende gewaarborgd worden

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

Conclusie

Rekening houdend met de relevante bepalingen uit de Omgevingsverordening Zuid-Holland kan worden geconcludeerd dat het plan niet in strijd is met de opgenomen bepalingen.

4.2.4 Visie Ruimte en Mobiliteit

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

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

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

Doorwerking plangebied

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

Hoewel de aanpassingen aan de lokale infrastructuur die met dit bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt niet zijn opgenomen in de VRM, ligt de uitvoering wel in het verlengde van de maatregelen aan de N209. De ontsluiting op de nieuwe rotondes is randvoorwaardelijk voor het functioneren van deze nieuwe infrastructuur in Hazerswoude-Dorp. Het plan is daarmee in lijn met de VRM.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Regionaal Verkeers- en vervoersplan

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

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

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

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

Doorwerking plangebied

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

Hoewel de lokale maatregelen in Hazerswoude-Dorp niet in het RVVP zijn opgenomen, liggen ze wel in het verlengde van de ingrepen die wel zijn ondergebracht in het RVVP. Door de beoogde nieuwe infrastructurele aanpassingen worden enkele verkeersonveilige situaties weggenomen en wordt de drukte op de N209 in betere banen geleid. Bovendien voorziet de nieuwe situatie in veiligere situaties voor fietsverkeer en wordt aangesloten op recreatieve fietsroutes. Het plan is hiermee in overeenstemming met de RVVP.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031 'De Stad van Morgen'

De structuurvisie 2031 (vastgesteld 11 juni 2013) is een visie op de ruimtelijke structuur van Alphen aan den Rijn in 2031. Met deze visie geeft de gemeente richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. De gemeente Alphen aan den Rijn zet in haar visie in op de pijlers 'Intense Stad', 'Vitale Dorpen' en 'Waardevol Landschap'. Deze visie is van grote beschrijvende aard. Het geeft enkel richtlijnen en kaders waarbinnen de gemeente zich kan ontwikkelen. Hierin komt een sterk contrast tussen

stedelijkheid, dorpen en buitengebied naar voren. Hierbinnen vormen water en groen de beeldbepalende structuur.

De intense stad is niet van toepassing op voorliggend project. 'Vitale Dorpen' en 'Waardevol Landschap' worden hier kort besproken.

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

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

Doorwerking plangebied

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

4.4.2 Omgevingsvisie Alphen aan den Rijn: "Groene gemeente met lef!"

In januari 2022 is de Omgevingsvisie Alphen aan den Rijn 2021: "Groene gemeente met lef" vastgesteld, De Omgevingsvisie is vastgesteld om te voldoen aan de Omgevingswet.

In de omgevingsvisie wordt de visie op de bescherming én benutting van de fysieke leefomgeving beschreven. Bij bescherming doelt de gemeente op een veilige en gezonde leefomgeving met goede omgevingskwaliteit. Bij benutting doelt de gemeente op het gebruik en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving op basis van maatschappelijke behoeften.

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

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

De centrale waarden zijn:

- Een gemeente van ontmoeten en verbinden
- Duurzame en groene gemeente
- Vitale woon- en leefgemeente

Doorwerking plangebied

De visie en de lagen van de diverse ontwikkelrichtingen komen samen in een omgevingsvisiekaart. Deelgebied 1 is gelegen binnen het gebied Openbaar Groen en deelgebied 2 is gelegen binnen het

gebied Akkerbouw (droogmakerijen). De aanleg van de nieuwe wegen heeft tot doel om Hazerswoude-Dorp beter bereikbaar en veiliger te maken. Het zorgt voor een betere interne (verkeers-)doorstroming en het project zorgt voor kortere verbindingen van en naar de N209.



Figuur 4.3 Uitsnede kaart Omgevingsvisie Alphen aan den Rijn (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De nieuwe ontsluitingswegen gaan gepaard met landschappelijke maatregelen en worden ingepast in het landschap. Hiermee dragen de wegen bij aan een vermindering van verkeersknelpunten en een betere doorstroming waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de landschappelijke structuren.

4.4.3 Welstandsnota Alphen aan den Rijn

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

Doorwerking plangebied

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

4.4.4 Gebiedsvisie 7 dorpen

In de 'Gebiedsvisie 7 dorpen' is ook een visie opgenomen voor Hazerswoude-Dorp. Een van de speerpunten in dit plan is het verbeteren van de infrastructuur en bereikbaarheid. Het doel van dit speerpunt is een verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid (inclusief landbouw en zwaar vrachtverkeer), bereikbaarheid en verbinding in het dorp (oversteken).

De kruising Dorpsstraat/N209 en de hele verkeersafwikkeling in het dorp vormen een permanente bron van zorg. De meeste woningen staan ten westen van de N209, terwijl de meeste voorzieningen zich aan de oostzijde bevinden. Mede door deze wederzijdse afhankelijkheid wordt de N209 als barrière gezien. Nagenoeg het gehele dorp is ingericht als verblijfsgebied met een maximumsnelheid van

30 km/h. Auto's die zich in het oostelijk deel van het dorp begeven, moeten de vaak smalle straten delen met (schoolgaande) fietsers en voetgangers. Daarom is er de wens om de Dorpsstraat en een deel van het oostelijk gebied, met name rond de scholen, autoluwer maken. Dit verbetert de kwaliteit van de leefomgeving en vermindert conflictsituaties tussen fietsers en motorvoertuigen. Voor deze maatregel is een extra ontsluiting aan de noordoostzijde van het dorp een voorwaarde.

Doorwerking plangebied

Na uitgebreid onderzoek en het afwegen van meerdere varianten (met elk hun eigen voor- en nadelen) is door provincie en gemeenten besloten te kiezen voor de zogenaamde 5^e variant. Voor Hazerswoude-Dorp betekent dit allereerst een nieuwe rotonde in de N209 ten noorden van het dorp met een aansluiting op het zogenaamde scholeneiland en de Katjesweg. Deze aansluiting kent een vrij liggend fietspad. Het parkeerterrein behorende bij het scholeneiland is met de auto alleen nog bereikbaar vanaf de nieuwe ontsluitingsweg.

Ter vervanging van de rechtstreekse aansluiting van de Katjesweg op de N209 komt er een nieuwe weg parallel aan het bestaande fietspad Sportparklaan. Deze wordt aangesloten op de noordelijke provinciale ontsluitingsweg tussen de nieuwe rotonde in de N209 en het scholeneiland. Langs deze weg komen ook extra parkeerplaatsen voor de gebruikers van de sportvelden ten oosten van de Sportparklaan

De kruising met de Dorpsstraat wordt opnieuw ingericht. Tenslotte wordt de bestaande rotonde Weidelanden naar het zuiden verplaatst (met een bypass) en aangesloten op een nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg.

De 5^e variant, die in dit bestemmingsplan en het PIP wordt mogelijk gemaakt, leidt tot een betere doorstroming en bereikbaarheid in Hazerswoude-Dorp voor zowel auto als fietser. Dit zorgt voor minder verkeersoverlast wat de leefbaarheid in het dorp ten goede komt. De 5^e variant is dus in overeenstemming met de speerpunten van de gebiedsvisie.

4.4.5 Duurzaamheidsprogramma 2021-2030 Alphen aan den Rijn

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

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

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

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

4.4.6 Groene gemeente met lef – beleidsnotitie bomen 2017

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft de ambitie om zich als 'Groene Gemeente' te presenteren. De gemeente ligt midden in het Groene Hart. Bomen zorgen voor een gezonde leefomgeving. De bomen in de openbare ruimte zijn van groot belang voor de stad Alphen aan den Rijn en voor de andere kernen (Boskoop, HazerswoudeDorp, Hazerswoude-Rijndijk, Koudekerk aan den Rijn, Benthuisen, Aarlanderveen en Zwammerdam). Er is behoefte aan het formuleren van een helder, actueel en inzichtelijk bomenbeleid, een groenstructuurplan en een nota beschermwaardige bomen. De Beleidsnotitie Bomen, aangevuld met relevante bijlagen, heeft tot doel om afspraken en beleidsvoornemens voor de bomen goed vast te leggen. Zo houdt de gemeente haar kwalitatief hoogwaardige groene leefomgeving in stand.

In het Alphense bomenbeleid is aandacht voor kwaliteit en diversiteit van bomen. De gemeente verzorgt, (her)plant en beschermt bomen. In de gemeente staan ongeveer 46.000 bomen. Zij spelen een belangrijke rol bij de groenbeleving van onze inwoners en dragen bij aan een gezonde en fraaie woonomgeving.

Doorwerking plangebied

Op de bomenkaart zijn alle gemeentelijke bomen in de openbare ruimte weergegeven. Voor op de bomenkaart aangeduide beschermwaardige bomen en potentieel beschermwaardige bomen (gemeentelijk en particulier) geldt een vergunningplicht voor kappen. Bij screening van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan komen er in het plangebied geen beschermingswaardige bomen en potentieel beschermwaardige bomen voor.

Voor alle gemeentelijke bomen geldt een herplant-/ compensatieplicht. Als een boom niet wordt herplant, is een bijdrage verschuldigd. Op de bomenkaart zijn binnen het plangebied geen beschermwaardige bomen en potentieel beschermwaardige bomen opgenomen. De overige bomen worden nog nader geïnventariseerd en ingemeten.

5. OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante omgevingsaspecten aangehaald en wordt het plan hieraan getoetst.

5.1 Verkeer en parkeren

5.1.1 Aanleiding en knelpunten

Om de bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid op en rond de N207 te verbeteren, heeft de provincie Zuid-Holland, in samenwerking met andere overheden, rond Gouda en Alphen aan den Rijn diverse projecten uitgevoerd. Inmiddels is het definitieve besluit gevallen om de Vredenburglaan (Parallelstructuur A12 - Plasweg Waddinxveen) aan te leggen. In aansluiting hierop wordt gewerkt aan het completeren van de N207 Zuid (Westelijke Randweg Waddinxveen - Boskoop). Aan de orde zijn de aansluitende wegvakken: (Verlengde) Bentwoudlaan - Verlengde Beethovenlaan en maatregelen bij de passage Hazerswoude-Dorp van de N209. Met deze projecten willen de provincie en andere overheden de verkeers- en leefbaarheidsknelpunten voor de N207 en het gebied ten westen van de N207 oplossen, tot en met de N209.

Voor deze projecten is reeds een Planstudie N207 Zuid en een plan-MER opgesteld. Ten behoeve van het op te stellen project-MER en het provinciale inpassingsplan heeft de provincie een verkeersonderzoek laten uitvoeren. Het achtergrondrapport MER Verkeer en Vervoer is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd. In het achtergrondrapport MER Verkeer en vervoer zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant (tevens de voorkeursvariant) nader onderzocht in het achtergrondrapport *'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'*. In dat achtergrondrapport, dat te vinden is in bijlage 17 bij deze toelichting, is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5^e variant, waaronder voor de aspecten verkeer en vervoer.

Als onderdeel van de MER en PIP van het project N207 Zuid is ook de verkeerssituatie in Hazerswoude-Dorp bestudeerd en zijn oplossingen getoetst en verder geoptimaliseerd. De effecten en oplossingen zijn onderzocht en de resultaten daarvan zijn opgenomen in de rapportage "Varianten voor Hazerswoude-Dorp, Verkeerskundig onderzoek naar de passage N209". Deze rapportage is opgenomen als bijlage 3 bij deze toelichting. Randvoorwaarde voor de oplossingen zijn dat de N209 op de huidige plaats blijft liggen: tunnels of omleidingen van de N209 ter hoogte van Hazerswoude-Dorp zijn in de studie niet meegenomen.

De passage N209 in Hazerswoude-Dorp is een knelpunt: grote verkeersstromen delen het dorp in twee delen en veroorzaken leefbaarheidsproblemen. Ook de verkeersafwikkeling op het kruispunt N209 – Dorpsstraat is problematisch. Voor de toekomst (2035) wordt een forse verkeersgroei op de N209 verwacht van circa 50%. Het grootste deel (40%) komt door autonome ontwikkelingen (autonome verkeersgroei, realisatie van de A16 Rotterdam en ruimtelijke ontwikkelingen in bijvoorbeeld Zoetermeer en omgeving). De resterende 10% is het gevolg van de realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan. Met deze verkeersgroei vormt het kruispunt N209-Dorpsstraat een groot probleem: zonder aanpassing zullen zich tijdens de spitsen vormen lange wachtrijen vormen en daardoor worden de leefbaarheidsproblemen en verkeersveiligheidsrisico's verder vergroot.

Naast de afwikkelingsknelpunten op de N209 kent Hazerswoude-Dorp nog een aantal andere knelpunten:

- Verkeersveiligheid door de directe aansluiting van het dorp op de drukke N209. Door de wachtrijen op dit kruispunt nemen ook zaken als sluipverkeer en roodlichtnegatie¹ toe.
- Een kwetsbare verkeersstructuur met vele smalle wegen en geen geschikte hoofdstructuur. Bovendien zijn de delen van Hazerswoude-Dorp voor de ontsluiting sterk afhankelijk van de ene aansluiting op de N209. Als deze (deels) is geblokkeerd, bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden, ongelukken of omleidingen, dan ontstaan er serieuze bereikbaarheidsproblemen. Ook voor hulpdiensten.

In de huidige situatie kent Hazerswoude-Dorp west de volgende aansluitingen op de N209:

- o Dorpsstraat;
- o Rotonde Weidelanden.

De rotonde Weidelanden functioneert feitelijk alleen voor Weidelanden omdat de Jan van Eycklaan is afgesloten. Daarom 'telt' deze niet mee in het bepalen van de robuustheid.

Hazerswoude-Dorp oost heeft de volgende aansluitingen op de N209:

- o Dorpsstraat;
- o Oude Gemeneweg - Ridder van Montfoortlaan;
- o Burgemeester Warnaarkade.

Deze laatste twee aansluitingen op de N209 zijn niet volwaardig: ze takken aan op smalle woonstraten en worden daarom hier maar voor de helft geteld.

In de referentiesituatie (huidige toestand van het wegennet met autonome groei) kan het kruispunt N209-Dorpsstraat het verkeersaanbod bij lange na niet verwerken. Daarnaast zijn ook de verkeersintensiteiten op het wegennet van Hazerswoude-Dorp inzichtelijk gemaakt en afgezet tegen de toelaatbare intensiteiten voor dat type weg en de hoeveelheid verkeer die in 2035 wordt verwacht als de huidige situatie in stand zou worden gehouden. De Burgemeester Warnaarkade, de Dorpsstraat en de Ridder van Montfoortlaan zouden op deze wijze aanzienlijk overbelast geraken en vragen dus ook om een andere wijze van verkeersafwikkeling in de dorpskern.

5.1.2 Oplossingsrichting

Het voornaamste verkeerskundige knelpunt in Hazerswoude-Dorp wordt gevormd door de kruising N209-Dorpsstraat. In de toekomstige inrichting van deze kruising is door de provincie geopteerd voor een inrichting waarbij een aantal maatgevende richtingen onmogelijk worden gemaakt. Door het beperken van de kruisende verkeersstromen wordt de benodigde wachttijd aanzienlijk teruggedrongen. Om Hazerswoude-Dorp toch op een goede manier te ontsluiten en bereikbaar te houden, zijn op andere plekken aansluitingen nodig op het lokale wegennet. De bestaande ontsluitingen zijn niet voldoende veilig of voldoen niet qua situering en dimensionering.

¹ Roodlichtnegatie is het door een weggebruiker al dan niet bewust negeren van een rood verkeerslicht. Een ontwerper van een verkeersregeling kan roodlichtnegatie voorkomen door te zorgen voor een 'geloofwaardige' regeling en goed zichtbare verkeerslichten. Overbelasting van een kruispunt stimuleert roodlichtnegatie.

Kruispunt N209-Dorpsstraat

In de referentiesituatie (huidige toestand van het wegennet met autonome groei) kan het kruispunt N209-Dorpsstraat het verkeersaanbod bij lange na niet verwerken. Er vormen zich lange wachtrijen die in de spitsen regelmatig de aansluiting N11 en de rotonde Weidelanden zullen blokkeren. Dit vertaalt zich ook in lange reistijden, hoge uitstoot en onveilige situaties. Er worden een aantal maatgevende richtingen onmogelijk gemaakt. De aanpassingen aan het kruispunt zijn als geheel zeer effectief: de cyclustijd komt in de maatgevende avondspits uit op circa 80 seconden en komt hiermee onder de streefwaarde van 90 seconden.

Rotondes

Voor de rotondes langs de N209 Hazerswoude-Dorp zijn de gemiddelde verzadigingsgraden bestudeerd. Hieruit blijkt dat alleen de huidige enkelstrooksrotonde N209-Weidelanden als meerstrooksrotonde zal moeten worden uitgevoerd om het verkeer goed te kunnen verwerken en een robuuste vormgeving te garanderen. Een extra rijstrook van zuid naar noord volstaat om het verkeer acceptabel te verwerken met een gemiddelde verzadiging van 0,56.

Deelgebied 1 Noordoostelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp

Met onderhavig bestemmingsplan wordt er parallel aan het bestaande fietspad Sportparklaan een nieuwe weg aangelegd, die aangesloten wordt op een nieuwe rotonde ten noorden van het dorp. Dit wordt de nieuwe verbinding tussen de Katjesweg en de N209. Ook komen hier parkeerplaatsen voor gebruikers van de sportvoorzieningen ten oosten van het fietspad.

Deelgebied 2 Zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp

Ten behoeve van de zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp is een notitie opgesteld waar de verkeerskundige uitwerking van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is opgenomen, deze notitie "Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp" is opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting. In deze notitie zijn verschillende varianten voor de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en de verkeerseffecten besproken. Vervolgens is er één variant gekozen voor het ontwerp van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg in Hazerswoude-Dorp.

Hazerswoude-Dorp zuidwest wordt momenteel aangesloten via de rotonde Weidelanden. Ter voorkoming van doorgaand verkeer tussen de nieuwbouwwijk Weidelanden en het 'bestaande dorp' is op de Zilverschoon (ter hoogte van de Jan van Eycklaan) de weg afgesloten door middel van een paaltje. Hierdoor heeft de rotonde Weidelanden alleen een functie voor de nieuwbouwwijk en het bestaande dorp wordt ontsloten via de Dorpsstraat.

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de rotonde Weidelanden uitgebreid moet worden met een extra strook (bypass) van zuid naar noord om het verkeersaanbod te kunnen verwerken. De noodzakelijke aanpassing van de rotonde vormde een momentum om stil te staan bij de locatie van rotonde. Nadeel van de huidige locatie van de rotonde bij de aansluiting van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is dat verkeer tussen de N209 en Hazerswoude-West via Weidelanden door het zuidoostelijke deel van de woonwijk moet gaan rijden. Dat betekent extra (doorgaand) verkeer via de woonstraten. Ook komt het appartementengebouw in het uiterste zuidoosten van Weidelanden min of meer op een 'eiland' te staan en worden extra verkeersstromen de wijk ingetrokken, wat onwenselijk is qua milieu en verkeersveiligheid.

Door de rotonde in zuidelijke richting te verschuiven, ontstaat een heldere structuur voor het verkeer dat doorgaand is ten opzichte van Weidelanden. Verkeer met bestemming Weidelanden krijgt dan een eigen aansluiting op de zuidwestelijke ontsluitingsweg via een doortrekking van de Wilgenroos.

Op basis van het overleg met de omgeving en diverse analyses is voor de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg het volgende ontwerp gekozen:

- De rotonde Weidelanden wordt vergroot en verschoven naar het zuiden.
- De nieuwbouwwijk Weidelanden wordt aangesloten door de Wilgenroos (momenteel in aanleg) in zuidelijke richting door te trekken.
- Er wordt uitgegaan van een aansluiting van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg bij de Jan van Eycklaan en de Hobbemastraat en Breitnerlaan.
- Het gedeelte tussen de rotonde tot aan de Jan van Eycklaan wordt aangelegd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h en is niet toegankelijk voor fietsers.
- Het gedeelte tussen de Jan van Eycklaan en de Breitnerlaan wordt gezien de lagere intensiteiten (500 mvt/etmaal) aangelegd als erftoegangsweg (30 km/h) en is toegankelijk voor fietsers.
- Het paaltje in de Zilverschoon wordt vooralsnog gehandhaafd en dat betekent dat er hier een keermogelijkheid moet komen. Op de inzet is het ontwerp weergegeven zonder afsluiting en zonder keermogelijkheid, dit biedt ruimte voor meer groen.
- De Hobbemastraat (n-z) is smal en daarom wordt ervoor gekozen hier eenrichtingsverkeer in te stellen in noordelijke richting.

Figuur 5.1 toont het voorgestelde ontwerp van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg. In de rapportage worden de ontwerputgangspunten uitgebreid besproken en toegelicht.

5.1.3 Parkeren

Het aanleggen van de nieuwe ontsluitingswegen richting de rotondes op de N209 brengt op zichzelf geen parkeervraag met zich mee. Aan de wegen worden in het kader van dit bestemmingsplan ook geen nieuwe functies gerealiseerd. Wel worden er enkele extra parallelle parkeerhavens gerealiseerd aan de nieuwe weg tussen de Katjesweg en de Heerenlaan, ter verlichting van de huidige parkeervoorzieningen van het sportcomplex en scholencluster.



Figuur 5.1 Voorgestelde ontwerp van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg

5.2 Geluid

5.2.1 Toetsingskader

Wegverkeer

Op basis van de Wet geluidhinder (artikel 77 Wgh) dient bij een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als het plan mogelijkheden biedt voor:

- de toevoeging van een nieuwe woning of andere geluidsgevoelige functie binnen de zone van een weg;
- de aanleg van een nieuwe weg;
- de reconstructie van een bestaande weg.

De breedte van de zone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximumsnelheid. In een akoestisch onderzoek kunnen wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt buiten beschouwing worden gelaten.

Tabel 5.1: Breedte geluidszones langs wegen

	Aantal rijstroken	Zone breedte
Stedelijk gebied	1 of 2	200 meter
	3 of meer	350 meter
Buiten stedelijk gebied	1 of 2	250 meter
	3 of 4	400 meter
	5 of meer	600 meter

In de Wgh zijn grenswaarden opgenomen met betrekking tot de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevel is 48 dB en mag in principe niet worden overschreden. Onder bepaalde voorwaarden, als maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en het voldoen aan de grenswaarden onoverkomelijke bezwaren ontmoet van landschappelijke, stedenbouwkundige of financiële aard, mag de geluidbelasting hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor dient middels een ontheffing een hogere waarde te worden vastgesteld.

In het kader van de akoestische toetsing maakt de Wet geluidhinder dus onderscheid tussen verschillende situaties. In dit ruimtelijk plan zijn de volgende akoestisch relevante situaties aan de orde.

Nieuwe wegen

Er zullen nieuwe wegen worden aangelegd. Het effect van de nieuwe weg op de geluidshindersituatie aan de gevels van de bestaande woningen dient inzichtelijk te worden gemaakt. Een gedeelte van de wegen zal gecategoriseerd worden als 50 km/h-weg en een gedeelte van de wegen zal gecategoriseerd worden als 30 km/h-weg. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km/h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd.

Tabel 5.2 Grenswaarden voor woningen bij aanleg van een nieuwe weg

Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde	
		Binnenstedelijk	Buitenstedelijk
Woningen en andere geluidgevoelige gebouwen	48 dB	63 dB	58 dB
Geprojecteerde woning	48 dB	58 dB	53 dB

** geprojecteerde woning of gebouw: nog niet aanwezige woning/gebouw, waarvoor het geldende BP verlening van de omgevingsvergunning toelaat, maar deze nog niet is afgegeven.*

Zoals gesteld zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h of lager op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou voor deze wegen achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn.

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de uiterste grenswaarde uit de Wgh als referentiekader gehanteerd. De uiterste grenswaarde geldt hierbij als maximaal aanvaardbare waarde. Ten gevolge van de nieuwe weg geldt aan de gevels van nieuwe woningen een uiterste grenswaarde van 58 dB en aan de gevels van bestaande woningen een uiterste grenswaarde van 63 dB. Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden.

Reconstructie

Bij reconstructie wordt ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Ingevolge de Wet geluidhinder is sprake van een reconstructie indien als gevolg van fysieke wijzigingen aan een weg de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen met 1,5 dB of meer toeneemt (afgerond 2 dB). Daarbij geldt dat, wanneer de feitelijke heersende geluidsbelasting voor reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, de verhoging moet worden berekend vanaf 48 dB. Onder een fysieke wijziging aan of op de weg wordt onder meer verstaan een wijziging van het profiel of het wegdek, wijziging van de maximumsnelheid of verschuiving van de weg waar de bestaande weg wordt opgeheven. Ook een nieuwe aansluiting op een bestaande weg wordt als reconstructie van die bestaande weg gezien. Een wijziging van alleen de verkeersintensiteiten of de samenstelling van het verkeer is niet aan te merken als reconstructie.

De periode waarover de geluidsbelasting moet worden berekend, is die tussen het jaar vóór de reconstructie en 10 jaar na reconstructie. Alleen indien in deze periode de geluidsbelasting met meer dan 2 dB is toegenomen én indien de geluidsbelasting na reconstructie 48 dB of meer bedraagt, is er sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder.

Als voorkeursgrenswaarde bij een akoestisch te onderzoeken reconstructie dient de geluidsbelasting te worden aangehouden van de situatie één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidsbelasting lager is dan 48 dB, bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB en bedraagt ook de referentiewaarde 48 dB.

Wanneer eerder een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de heersende geluidsbelasting;
- de hogere (vastgestelde) grenswaarde.

De geluidsbelasting mag ten gevolge van de reconstructie in principe niet met meer dan 5 dB toenemen en bij een binnenstedelijke ligging van de woningen mag de uiterste grenswaarde van 63 dB niet worden overschreden.

5.2.2 Onderzoek

In het kader van het MER is er een integraal akoestisch onderzoek uitgevoerd door Movares voor de voorgenomen maatregelen, waaronder de aanpassingen aan de N209 in Hazerswoude-Dorp en bijbehorende reconstructie en aanleg van lokale wegen. Hieruit blijkt onder andere dat het aantal geluidgehinderde personen en gevoelige bestemmingen afneemt en positief scoort, waar de nieuwe aanleg impact heeft op geluidbelast oppervlak en negatief scoort. Het aantal geluidgehinderde personen en gevoelige bestemmingen wordt zwaarder gewogen dan het geluidbelast oppervlak. Op enkele locaties vindt een verslechtering plaats, waarvoor in de volgende fase mitigerende maatregelen worden genomen. Dit onderzoek is bijlage VIII bij het MER deel A (bijlage 1 bij dit bestemmingsplan).

Daarnaast is er ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan door Movares een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van het voornemen tot aanleg van de volgende nieuwe wegen:

1. Noordoostelijke aftakking: een korte ontsluitingsweg die aantakt op de nieuwe rotonde op de N209 aan de noordoostzijde van Hazerswoude-Dorp, en een verbindingsweg van die aantakking naar de Katjesweg. Alleen de verbindingsweg naar de Katjesweg valt binnen dit bestemmingsplan.
2. Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg rond Weidelanden.

Dit akoestisch onderzoek is opgenomen als bijlage 5 bij deze toelichting. Hieronder volgen de belangrijkste bevindingen.

Verbindingsweg noordoost, deelgebied 1

De verkeersintensiteit van de verbindingsweg naar de Katjesweg is dermate laag en de afstand naar omliggende woningen dermate groot dat er geen verdere actie vereist is. De geluidsbelasting ligt ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, deelgebied 2

Voor de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg direct ten zuiden en westen van Weidelanden geldt een maximale snelheid van 50 km/uur en is de situatie getoetst aan de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij de omliggende geluidsgevoelige bestemmingen niet wordt overschreden. Geluidmaatregelen zijn niet nodig. Er is geen verdere actie vereist.

Overige, 30 km/uur wegen

Voor de overige onderzochte nieuwe wegvakken geldt een maximale snelheid van 30 km/uur. Wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur, of wegen op een woonerf, hebben geen geluidzone. De Wet geluidhinder voorziet bij deze wegen dus 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.

De nieuwe wegdelen van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en de reconstructie van de 30 km/uur-wegen waar de nieuwe wegdelen op aansluiten zijn als totaal beoordeeld. Er zijn drie locaties waar de wijkontsluitingsweg aansluit op bestaande wegen.

Locatie 1 – zuidwestzijde bij de rotonde met N209 en de Wilgenroos

De woningen en het appartementencomplex nabij de nieuwe weg van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg naar de Wilgenroos ondervinden een geluidbelasting van maximaal 49 dB. Deze geluidsbelasting is 1 dB hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB. De geluidsbelasting is gezien de aard van het voornemen acceptabel.

Ten aanzien van het appartementencomplex Weidelanden ten westen van de N209 wordt opgemerkt dat het definitieve ontwerp reeds is beoordeeld door de ODMH. Uit deze beoordeling blijkt dat voldaan wordt aan de voorwaarden uit het hogere waarden besluit van 21 april 2020 (ref. 2019678055) omdat er voor de zijde van de appartementen naar de Wilgenroos gericht geen hogere waarde hoefde te worden aangevraagd.

Locatie 2 – noordoostzijde nabij de Jan van Eycklaan

Voor de woningen aan de Jan van Eycklaan nabij de aansluiting op de nieuwe wegstructuur geldt in de huidige situatie dat de geluidsbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In de toekomstige situatie is de geluidsbelasting circa 52 dB. Dit is 4 dB meer dan de voorkeursgrenswaarde. Dat de geluidsbelasting zo hoog is komt door de relatief grote toename van het verkeer (1.097 motorvoertuigen/etmaal in de toekomstige situatie) en het huidige lawaaiige type wegdekverharding van klinkers.

Locatie 3 – ten westen van de aftakking

De woningen ten noorden van het nieuwe wegdeel naar de Breitnerlaan liggen op circa 30 meter afstand. Het betreft de woningen aan de Pieter Breughelstraat, Jan van Goijenstraat en de Hobbe-mastraat waar een geluidbelasting geldt van maximaal 48. De voorkeurswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Er is geen verdere actie vereist.

Verder westelijk sluit de aftakking aan op de Breitnerlaan. Voor de woningen rond deze aansluiting geldt dat de geluidsbelasting toeneemt. De toename hangt af van de woning en de afstand van de woning tot de weg. De grootste toename geldt direct bij nabij de aansluiting:

1. Voor de woning aan de Breitnerlaan 22 neemt de geluidsbelasting met maximaal 4 dB toe. Op de westgevel is de geluidsbelasting in de huidige situatie 51 dB. In de toekomstige situatie 55 dB.
2. Voor de woning aan de Breitnerlaan 24 neemt de geluidsbelasting met maximaal 4 dB toe. Op de westgevel is de geluidsbelasting in de huidige situatie 50 dB. In de toekomstige situatie 54 dB. Op de zuidgevel neemt de geluidsbelasting toe naar 51 dB. Ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is de toename 3 dB.
3. Voor de woning aan de Breitnerlaan 26 neemt de geluidsbelasting met maximaal 5 dB op de oostgevel toe van 50 naar 55 dB.

Dat de geluidbelasting duidelijke toeneemt komt door de aanleg van de nieuw aan te leggen wijkontsluitingsweg dicht bij de woningen en de toename van de verkeersintensiteit op de bestaande 30 km/uur wegen. De geluidsbelasting en de toename van de geluidsbelasting is gezien de aard van het voornemen acceptabel.

De mogelijkheden om maatregelen te nemen zijn beperkt tot het vervangen van de bestaande klinkers waar de nieuwe wegdelen op aansluit door dicht asfalt beton. Hiermee zou de geluidsbelasting voor

de omliggende woningen met 1 tot 2 dB afnemen. Bovendien is het gemeentelijk beleid dat alle 30 km/uur wegen worden uitgevoerd met klinkers. Dit omdat asfalt uitnodigt om met grotere snelheid overheen te rijden. Elders in de gemeente wordt asfalt op 30 km/ uur wegen dan ook vervangen door klinkerverharding. Er zal voor een aantal woningen met de grootste toename van de geluidbelasting onderzocht worden of gevelisolatie kan helpen om het geluidniveau in de woning op aanvaardbaar niveau te krijgen.

5.2.3 Conclusie

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat geluidmaatregelen niet nodig zijn. Voor de zuidwestelijke wijk-ontsluitingsweg geldt ten zuiden en ten westen van Weidelanden een maximale snelheid van 50 km/uur en is de situatie getoetst aan de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij de omliggende geluidsgevoelige bestemmingen niet wordt overschreden. Geluidmaatregelen zijn niet nodig. Er is geen verdere actie vereist.

Voor de overige onderzochte nieuwe wegvakken waaronder de noordoostelijke aftakking ten oosten van de verbindingsweg naar de Katjesweg geldt een maximale snelheid van 30 km/uur. Wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur, of wegen op een woonerf, hebben geen geluidzone. De Wet geluidhinder voorziet bij deze wegen dus 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. Voor de woningen nabij de verbindingsweg naar de Katjesweg in deelgebied 1 en de Pieter Breughelstraat, Jan van Goijenstraat en Hobbemastraat in deelgebied 2 geldt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden.

Voor de woningen die nabij de bestaande 30 km/uur wegen liggen en waar de nieuwe wegdelen op aansluiten geldt een toename van maximaal 5 dB van de geluidsbelasting ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting en de toename van de geluidsbelasting zijn gezien de aard van het voornemen acceptabel.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling

NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM;
- het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (1,2µg/m³).

5.3.2 Onderzoek

Er is door Movares in het kader de MER een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit voor het gehele plangebied project N207 Zuid. Het onderzoek is als een bijlage IX bij deel A van het MER gevoegd (bijlage 1 bij dit bestemmingsplan). Dit onderzoek ziet op alle projectdelen die onderdeel uitmaken van het PIP en de lokale ingrepen in het verlengde van het PIP, waaronder de aanleg en reconstructie van de wegen in Hazerswoude-Dorp. In deze effectbeoordeling is voor het aspect luchtkwaliteit gebleken dat het effect van het project N207 Zuid ten opzichte van de referentiesituatie neutraal is. Er wordt voldaan aan de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit. Er zijn geen mitigerende maatregelen nodig.

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is er verder nog een onderzoek uitgevoerd naar het effect op de luchtkwaliteit binnen Hazerswoude-Dorp als gevolg van de realisatie van de volgende wegen:

1. Noordoostelijke aftakking: een korte ontsluitingsweg die aantakt op de nieuwe rotonde op de N209 aan de noordoostzijde van Hazerswoude-Dorp, en een verbindingsweg van die aantakking naar de Katjesweg;
2. Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg rond Weidelanden plus aansluiting op Fluitenkruid in verband met verplaatsen rotonde richting zuiden.

Het volledige onderzoek is opgenomen als bijlage 6 bij deze toelichting. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Regeling NIBM

De aanleg van de beide wegen is geen zogenaamd standaardgeval NIBM en valt niet zondermeer aan te merken als NIBM. Om deze reden zijn de effecten als gevolg van de aanleg van de wegen op de luchtkwaliteit bepaald ter plaatse van de woningen in de directe omgeving.

Uit het onderzoek blijkt dat de berekende jaargemiddelde immissieconcentraties NO₂ voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³. Uit het onderzoek blijkt dat de berekende jaargemiddelde immissieconcentraties PM₁₀ voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³. En uit het onderzoek blijkt dat de berekende jaargemiddelde immissieconcentraties PM_{2,5} voldoen aan de grenswaarde van 25 µg/m³.

5.3.3 Conclusie

In de achtergrondrapportage luchtkwaliteit in het kader van de MER, is voor het aspect luchtkwaliteit gebleken dat het effect van de maatregelen ten opzichte van de referentiesituatie neutraal is. Een en ander wordt bevestigd door het aanvullende onderzoek naar luchtkwaliteit in het kader van dit bestemmingsplan. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat ter plaatse van de bestaande gevoelige bestemmingen langs de nieuwe wegen wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. Aldus wordt de realisatie van de twee wegen conform Titel 5.2 van de Wet milieubeheer toelaatbaar geacht.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

5.4.1 Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'². In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

5.4.2 Onderzoek

De voorliggende ontwikkelingen betreffen de aanleg van nieuwe ontsluitingswegen en fietspaden. Dit zijn geen milieuhinderlijke of milieugevoelige functies. Uiteraard is het aspect geluid wel relevant in relatie tot de omliggende woningen en overige geluidgevoelige functies. Dit is aan de orde gekomen in paragraaf 5.2.

5.4.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de onderhavige ontwikkelingen.

5.5 Landschappelijke inpassing

5.5.1 Visie landschappelijke inpassing Hazerswoude-Dorp

Landschappelijke inpassing parallelweg Sportparklaan (deelgebied 1)

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 omgeving betrokken wordt.

² 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

Landschappelijke inpassing zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (deelgebied 2)

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 is om de drie groene deelzones te gaan inzetten als een doorlopende natuurlijk ingerichte recreatieve 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.



Figuur 5.2 Voorlopige impressie Inrichtingsschets zuidwestelijke wijkontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp

Voor de inrichting van de groene ruimte in de eerste twee slagen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De inrichting is relatief open van karakter. Een goed zicht op het open polderlandschap vanuit de wijk blijft intact. Dit hoeft echter niet te betekenen dat iedere vorm van opgaand groen taboe is.
- Er wordt gestreefd naar een inrichting die de mogelijkheden voor natuurontwikkeling maximaliseert. Binnen de beperkingen die zoute kwel en potentiële opbarsting met zich meebrengt wordt hiervoor maximaal ingezet op natuurlijke oevers en extensief maaibeheer. Los van de ruimtelijke effecten kan opgaande beplanting ook een verrijking van dit natuurlandschap opleveren.
- Het huidige, oorspronkelijke profiel van de Eerste Tocht blijft volledig gehandhaafd. De historische lijn blijft volledig intact. Daar waar nieuwe wegen dit water kruisen moet de continuïteit ervan zo min mogelijk worden verstoord.
- Bij de eerste slag loopt het wandelpad direct ten zuiden van de Eerste Tocht, dicht bij de woningen en ligt een natte natuurlijke zone daarachter, prominent in beeld voor passerend verkeer. Bij de tweede slag is dat precies andersom: De natuurlijke natte zone vormt een buffer tussen de achtertuinen terwijl het pad dicht bij de weg en juist verder van de woningen af ligt. Deze opzet voorkomt dat wandelaars te dicht langs de tuinen lopen, hetgeen ten koste zou gaan van de privacy aldaar. Bij de eerste slag, met voorkanten naar de groenzone, bestaat dit probleem niet. Het

wisselen van plek tussen water en voetpad maakt dat er op subtiële wijze sprake is van variatie in de zone, die zowel voor wandelaars als passerende automobilisten aantrekkelijk is.

De vormtaal die gebruikt wordt bij de inrichting van de beide zones is op dit moment nog onduidelijk. In de inrichtingsschets is ingezet op vloeiende lijnen die gevoelsmatig goed aansluiten bij het nagestreefde natuurlijke karakter en gemoedelijk overkomen. Als alternatief kan de orthogonale structuur van de polder als uitgangspunt worden genomen. Dit is niet nieuw, want alle woonbuurten in de directe omgeving zijn volgens dit principe opgezet. Het geheel zal wat formeler ogen. Hoewel de natuur zelf het verschil niet zal merken, wordt een - natuurlijke - inrichting met rechte lijnen anders beleefd. Met enige creativiteit is er naast recht en krom nog meer mogelijk.

De kwaliteit van de inrichting van de groenzone zal afhangen van de vraag of een deel van de groenzone langs de tweede slag zal worden uitgegeven ter vergroting van de achtertuinen aldaar. Het getekende model gaat uit van een uitgifte van 12,5 meter. Goed is te zien dat het golvende verloop van het pad en de oevers door de beperkte ruimte minimaal is. Mogelijk moet in dit geval worden uitgegaan van rechte paden en oevers. Omwille van de eenheid zou dat dan ook langs de eerste slag moeten gebeuren. Extra aandacht zal moeten uitgaan naar het goed ontwerpen van de overgang van privé naar openbaar. Het feit dat juist op deze plek de ruimte daarvoor beperkt zal zijn, maakt dat tot een hele uitdaging.

De derde slag vormt een geval apart. Nergens is de confrontatie tussen weggebruikers en het woongebied zo pregnant. Bovendien is er sprake van een achterzijde die nooit als zichtzijde is bedoeld. Nergens is zo weinig ruimte om de overgang goed vorm te geven als hier. In tegenstelling tot bij de twee andere slagen wordt hier gekozen voor een massieve beplanting ter afscherming van schuurtjes die nu het beeld bepalen. Hiervoor worden knotwilgen voorgesteld. Bij het meest oostelijke deel is de sloot wat breder en is het mede door de onhandige ligging van een riool aldaar alleen mogelijk om de bomen direct langs het achterpad bij de schuurtjes te plaatsen. Op zich is dat juist op die plek een goed idee. Het wat bredere water vormt een mooie voorgrond waar de bomen in kunnen spiegelen. Bij het middendeel is de sloot wat smaller en is er meer ruimte aan de zuidzijde. Door de knotwilgen hier aan de andere kant van het water te plaatsen ontstaat meer afwisseling langs de weg, hetgeen passend lijkt bij een 30km/u regime. Het alternatief - alle bomen aan de overzijde - zou een enorme rij bomen opleveren, aangezien langs het meest westelijke deel momenteel al knotwilgen aan de overzijde staan. Overigens is het in beide opties mogelijk de zuidelijke oever bij het smallere deel van de sloot natuurvriendelijk in te richten.

De waterloop zal naar de westzijde iets verbreed worden, zoals in de schets is opgenomen. In de groenzone komt verder een licht slingerend voetpad. De bewoners worden betrokken bij de verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing.

5.6 Kabels en leidingen

Nabij de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een riooltransportleiding gelegen. Hiervoor is in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Leiding – Riool' opgenomen. Verder zijn in en nabij het plangebied geen kabels en leidingen gelegen die in het kader van dit bestemmingsplan een nadere aanduiding of dubbelbestemming dienen te krijgen, of anderszins van invloed zijn op de verdere planvorming.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.

5.7.2 Onderzoek

Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de aanleg van nieuwe wegen ter ontsluiting van de dorpskern op de N209. Een weg is geen (beperkt) kwetsbaar object en geniet in dat opzicht ook geen bescherming tegen risicobronnen. Over de nieuwe wegen zal geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Het plan is daardoor niet van invloed op de hoogte van het groeps- of plaatsgebonden risico op ongevallen nabij bestaande (beperkt) kwetsbare objecten.

5.7.3 Conclusie

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat wat betreft de omgevingsaspect externe veiligheid op voorhand geen bezwaren zijn tegen de beoogde aanleg van de ontsluitingswegen.

5.8 Ecologie

5.8.1 Toetsingskader

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en gebieden de uitvoering van het plan niet in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook in dit kader zijn de provincies het bevoegd gezag.

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een bestemmingsplan in kaart te worden gebracht en beoordeeld.

Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. de noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningplichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden.

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen.

Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn (*artikel 3.1*);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (*artikel 3.5*);
- andere soorten (*artikel 3.10*).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

5.8.2 Onderzoek

Om te bepalen of er met de voorgenomen ontwikkeling sprake is van overtreding van de geldende natuurwet- en regelgeving is er een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Deze quickscan flora en fauna is opgenomen als bijlage 7 bij deze toelichting

In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies opgenomen.

In het plangebied worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

1. Een landbouwschuur wordt gesloopt;
2. Een weg wordt aangelegd op voorheen onverhard terrein;
3. Enkele sloten worden verlegd, gedempt of overbrugd;
4. Enkele bomen worden gekapt/herplant.

5.8.3 Conclusie

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft De Wilck, een Vogelrichtlijngebied. Het Natura 2000-gebied De Wilck is gelegen op 2,3 kilometer ten noordwesten van Hazerswoude-Dorp. De doelsoorten zijn 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.

Externe werking door projecten kan ook optreden door stikstofdepositie. De nieuwe toetsingskaders vragen om een toets of structurele toename van stikstofuitstoot kan optreden. Eenmalige uitstoot van aanlegwerkzaamheden zijn vrijgesteld van vergunningplicht. Als wordt ingezoomd op dit plan gaat het om enkele kleine aanpassingen in de verkeersafhandeling binnen en bij de bebouwde kom die plaatselijk spelen. Het betreft geen grote wijzigingen in verkeersstromen of verkeersaantrekkende werkingen die zich in de buurt van stikstofgevoelige gebieden voordoen. Kwalitatief kan worden gesteld dat de verlegging van enkele honderden meters van een verkeersstroom op een afstand van meer dan 9.900 meter van Nieuwkoopse Plassen en De Haeck geen significant negatief effect zal opleveren. Bovendien is het zo dat de grootste wijzigingen in verkeersstromen worden veroorzaakt door de gehele wijziging van de N209 en N207 Zuid. De provincie heeft in dat kader onderzoek naar stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden en een mogelijke vergunningplicht voor stikstof gedaan. Dit gemeentelijk project veroorzaakt geen negatieve effecten als de provincie ook binnen de normen van stikstofuitstoot de aanleg kan realiseren. Op grond van bovenstaande kan een vergunningplicht voor deze deelprojecten bij de lokale verkeersmaatregelen worden uitgesloten. Wel kan het project nog een kleine bijdrage leveren aan cumulatie bij het grote geheel van werkzaamheden bij de provinciale wegen N209 en N207 Zuid. De provincie heeft reeds onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie, daaruit blijkt dat er binnen 5 kilometer geen gevoelige gebieden zijn en dat een AERIUS-berekening niet noodzakelijk zou zijn. Op basis van recente jurisprudentie blijkt nader onderzoek wel noodzakelijk, omdat naar het oordeel van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State binnen een straal van 25 kilometer onderzoek naar stikstofdepositie noodzakelijk is. En binnen deze straal liggen wel stikstofgevoelige gebieden. Derhalve wordt er alsnog een AERIUS-berekening uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn nu nog niet bekend, het onderzoek zal bij vaststelling gereed zijn en de uitkomsten daarvan zullen in het vast te stellen bestemmingsplan worden verwerkt.

Effecten op Natuurnetwerk Nederland en weidevogelgebieden kunnen worden uitgesloten. Het plangebied is geschikt voor algemene broedvogels, rugstreeppad (na het bouwrijp maken van de tracés), platte schijfhoren en algemeen voorkomende kleine zoogdieren en amfibieën. Werkzaamheden in en bij het plangebied kunnen vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen beïnvloeden.

Voor de platte schijfhoren moet aanvullend onderzoek worden uitgevoerd. Na het onderzoek blijkt of de soort kan worden uitgesloten. Als de platte schijfhoren aanwezig is, dan moet voordat de werkzaamheden in de watergangen en sloten starten een ontheffing worden aangevraagd bij het bevoegd gezag.

Voor algemene broedvogels, vleermuizen, rugstreeppadden en algemeen voorkomende soorten moet gewerkt worden volgens onderstaande aanbevelingen.

Aanbevelingen

Om negatieve effecten op beschermde soorten te voorkomen, is het belangrijk de volgende werkwijze aan te houden:

- Het zoveel mogelijk verjagen van aanwezige dieren voorafgaand aan de werkzaamheden, indien dit niet volledig lukt de dieren weg te vangen (bijvoorbeeld in vallen waarin zij kunnen overleven) en uit te zetten op plaatsen waar zij verder ongestoord verder kunnen leven.
- Het uitvoeren van de graafwerkzaamheden in waterkanten van watergangen in één richting, zodat algemene soorten kunnen vluchten.
- Bij droogleggen van sloten voorafgaand aan demping de aanwezige dieren eruit te vissen en over te zetten naar andere sloten in de buurt.
- Het niet op de kant gooien van waterplanten in sloten die worden gekruist door het wegtracé en water met eventuele waterslakjes verderop in de sloot te pompen, in plaats van weg te laten stromen over akkers/verharding.
- Werk buiten het vogelbroedseizoen (het broedseizoen loopt grofweg van half maart tot half juli), of na inspectie van de locatie op broedende vogels tijdens het broedseizoen.
- Onderneem actie om te voorkomen dat tijdens de werkzaamheden rugstreeppadden de locatie gaan koloniseren. Vestiging van rugstreeppadden kan voorkomen worden door in de periode april-september te voorkomen dat ondiepe plassen ontstaan, waarin deze soort eieren kan afzetten, en te voorkomen dat vergraafbare grond aanwezig is.
- Voer de werkzaamheden uit bij daglicht, om lichtverstoring voor vleermuizen te voorkomen.
- Voorkom het extra verlichten van watergangen langs de nieuw aan te leggen weg.

Deze maatregelen moeten worden opgenomen in een ecologisch werkprotocol, voorafgaand aan de start van de werkzaamheden.

5.9 Bodem

5.9.1 Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. Derhalve is een bodemonderzoek conform de NEN 5740 richtlijnen noodzakelijk.

De Provincie Zuid-Holland en de gemeenten, Alphen aan de Rijn en Waddinxveen worden, voor wat betreft hun taken op het gebied van bodem, ondersteund door de Omgevingsdienst Midden-Holland. De omgevingsdiensten houden o.a. toezicht op de uitvoering van het beleid van de gemeenten voor wat betreft het hergebruik van grond, baggerspecie en bouwstoffen.

De gemeenten Alphen aan de Rijn en Waddinxveen hebben beleid geformuleerd met betrekking tot grondverzet. Dit beleid is vastgelegd in de Bodembeheernota met bijhorende bodemkwaliteitskaarten

van de betreffende gemeenten: Nota Bodembeheer Midden-Holland en Zoetermeer. In de bodembeheernota is gebied specifiek beleid geformuleerd.

5.9.2 Onderzoek

Er is door Movares in het kader van het PIP en de bijbehorende MER een onderzoek naar de effecten van het plan op de bodemkwaliteit uitgevoerd. Dit achtergrondrapport MER bodem is opgenomen als bijlage 8 bij deze toelichting. In hoofdstuk 2 van het onderzoek naar bodem is het wettelijk kader terug te vinden. In het achtergrondrapport MER bodem zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant (tevens de voorkeursvariant) nader onderzocht in het achtergrondrapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'. In dat achtergrondrapport, dat te vinden is in bijlage 17 bij deze toelichting, is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5e variant, waaronder voor het aspect bodem.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven, voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

Het onderzoek is gericht op het inventariseren van de bekende locaties waar is vastgesteld dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Daarnaast zijn van deze locaties de verontreinigingscontouren (grond/grondwater en waterbodem) gerelateerd aan het projectgebied en tracé N207 Zuid.

De inventarisatie is uitgevoerd door een (digitaal) archiefonderzoek van de diverse bodeminformatiesystemen. De relevante informatie is geraadpleegd bij de overheid en bij de volgende beheerders van bodem / milieu-data:

- Bodemloket;
- Atlas Omgevingsdienst Midden-Holland;
- Waterschappen Hoogheemraadschap van Rijnland en Schieland en de Krimpenerwaard;
- Bodembeheernota's en bijhorende kaarten van de gemeenten;
- Omgevingsdienst Midden-Holland (en onderhangende gemeenten, bij doorverwijzing van de omgevingsdienst).

De bodemkwaliteitskaarten geven een indicatie van de bodemkwaliteit van een bepaalde zone. Uitgezonderd zijn percelen die aangemerkt worden als "verdachte locatie" op basis van historische verdachte activiteiten vanuit het oogpunt Wbb en saneringslocaties. Voor deze percelen geldt dat voor de vaststelling van de bodemkwaliteit een bodemonderzoek moet worden uitgevoerd.

In het projectgebied N207 Zuid zijn meerdere bodemkwaliteiten gedefinieerd:

- Hazerswoude-Dorp (historische bebouwing): boven- en ondergrond: Industrie
- Hazerswoude-Dorp (uitbreidingen): boven- en ondergrond: Wonen
- Buitengebied (boven- en ondergrond): Landbouw/natuur

Aan de hand van eerder uitgevoerde onderzoeken en de hierboven beschreven databronnen is de mate van verdenking op bodemverontreiniging geïnventariseerd en zijn de effecten van de aanleg van de weg op de bodemkwaliteit uitgewerkt.

Doordat de Wet bodembescherming van toepassing is op de werkzaamheden die worden verricht aan de locaties waar sterk verontreinigde grond/grondwater aanwezig is, zal door bijvoorbeeld het verwijderen ervan de verontreiniging in het gebied afnemen en de bodemkwaliteit in het gebied verbeteren. Dit effect is vanuit milieukundig oogpunt positief.

Uit het historisch vooronderzoek is gebleken dat plaatselijk ter hoogte van de toekomstige ontsluitingsweg een geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig is. Dit geval is bekend bij het bevoegd gezag Wbb onder code ZH16729085. De rest van de toekomstige ontsluitingsweg is onverdacht met betrekking tot een bodemverontreiniging.

Binnen het project zullen onder andere vrijkomende grond, baggerspecie en bouwstoffen worden hergebruikt. Voor het toepassen en verwerking van grond en bouwstoffen geldt het Besluit Bodemkwaliteit. Het Besluit bodemkwaliteit geeft de mogelijkheid om de bodemkwaliteit af te stemmen op de functie. In de Nota Bodembeheer Midden-Holland en Zoetermeer 2016-2021 is een zogenaamde gebiedsspecifieke toepassingseis opgenomen. Belangrijk uitgangspunt hierbij dat de toepassingseisen niet mogen leiden tot risico's. Daarom is als gebiedsspecifieke toepassingseis in principe de bodemfunctieklassieke gekozen: de functie van de zone is leidend voor de grond die er mag worden toegepast. Hiermee wordt geborgd dat grond altijd voldoet aan de functie en er dus geen risico's zullen zijn. Door te kiezen voor functiegerichte waarden is er een goed uitlegbaar en eenvoudig toetsingskader: in woonwijken mag/moet "woongrond" worden toegepast, op bedrijfsterreinen mag/moet "industriegrond" en in het landelijk gebied mag alleen grond worden toegepast die voldoet aan de klasse Landbouw/Natuur.

5.9.3 Conclusie

De bodemrapportage is beoordeeld door de ODMH. De ODMH heeft hiervoor een adviesnota opgesteld, deze is opgenomen als bijlage 9 bij deze toelichting, tevens zijn de belangrijkste conclusies in deze paragraaf vermeldt.

De bodem ter hoogte van de toekomstige ontsluitingsweg is op basis van het beoordeelde rapport geschikt voor het beoogde doel (infrastructuur). Het plaatselijk aanwezige geval van ernstige bodemverontreiniging (Wbb-code ZH16729085) dient in verband met de herinrichting te worden gesaneerd.

Door de ODMH zijn de volgende aanbevelingen gedaan richting aanvrager/gemeente:

- Op basis van het historisch vooronderzoek is het niet noodzakelijk dat meer milieukundig bodemonderzoek wordt uitgevoerd voordat de omgevingsvergunning kan worden verleend.
- Uit eerder uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat plaatselijk (Hobbemastraat 41-47, Hazerswoude-Dorp) sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Het geval is beschikt als ernstig maar niet urgent (Provincie Zuid-Holland, kenmerk DGWM/2002/7559, d.d. 26 september 2002, Wbb code ZH16729085). In verband met de aanleg van de weg dient hiervoor een saneringsplan of BUS-melding te worden ingediend. Voor meer informatie over het indienen van een saneringsplan of BUS-melding kunt u de website van Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) raadplegen: www.odmh.nl.

Bij werkzaamheden op en/of in de bodem dient rekening te worden gehouden met het volgende:

- Werkzaamheden met (mogelijk) verontreinigde grond moeten plaatsvinden volgens wettelijke regels. Deze zijn opgenomen in de Wet milieubeheer, de Wet bodembescherming, de Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen (Landelijk Meldpunt Afvalstoffen) en het Besluit bodemkwaliteit.

- Richtlijnen voor veiligheid zijn vastgelegd in CROW-publicatie 400: 'Werken in en met verontreinigde bodem'.
- Voor toepassen van grond met kwaliteit boven de achtergrondwaarde binnen het werkgebied van de Omgevingsdienst Midden-Holland dient een melding gedaan te worden (zie Nota Bodembeheer Midden-Holland). De Omgevingsdienst beoordeelt of de partij grond mag worden toegepast op de geplande locatie. Voor het toepassen van meer dan 50 m³ schone grond dient ook een melding te worden gedaan. Beide meldingen kunnen worden ingediend via www.meldpuntbodemkwaliteit.nl. Voor meer informatie kunt u de website van ODMH raadplegen: www.odmh.nl.

De uitgevoerde bodemonderzoeken zijn niet zonder meer rechtsgeldig als bewijsmiddel bij hergebruik van vrijkomende grond. Als vrijkomende grond op een andere locatie, bodemkwaliteitszone of van het erf ter plaatse van weiland/akkerland wordt toegepast dan dient te worden voldaan aan de vereisten zoals opgenomen in de Nota Bodembeheer Midden-Holland of moet de grond worden gekeurd volgens het Besluit bodemkwaliteit. Tevens dient te worden voldaan aan de geldende regels ten aanzien van PFAS.

5.10 Water

5.10.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt.

Bij het thema Water spelen regels en randvoorwaarden een belangrijke rol. De regelgeving en het beleid op het gebied van Water schrijven voor dat projecten de waterhuishouding niet negatief mogen beïnvloeden. In veel gevallen zijn mitigerende en/of compenserende maatregelen noodzakelijk (en verplicht) om negatieve effecten te beperken. Deze randvoorwaarden leiden er dan ook toe dat de uiteindelijke effecten, na mitigatie en compensatie, beperkt zullen zijn.

Relevant beleid, wet- en regelgeving vanuit het Rijk is:

- Nationaal Waterplan;
- Nationaal Bestuursakkoord Water (actueel, 2008) - NBW;
- Kader Afstromend Wegwater - KAW (Ministerie van I&M, 2014);
- Waterwet (waaronder ook Blbi, artikel 3.4 en 3.5);
- Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht);
- Wro/Bro (Wet/Besluit ruimtelijke ordening).

Relevant beleid, wet- en regelgeving vanuit de provincie is:

- Omgevingsverordening Zuid-Holland (Water maakt hier onderdeel van uit);
- Waterplan;

Relevant beleid, wet- en regelgeving voor Hoogheemraadschap van Rijnland is:

- Waterbeheerplannen (2016);
- Watergebiedsplannen, polderplannen;
- Keurkwartet met
 - Keur (2015) voor Rijnland;
 - Algemene- en Beleidsregels;

- Legger voor Oppervlaktewateren en (Regionale) Waterkeringen;
- Peilbesluiten;
- Beleidskader Normering Wateroverlast;
- Nota Waterkeringen, deel 2 beleidsregels;
- Adviesnota grondwater;
- Nota Peilbeheer;

De Keur is het wettelijk kader van de waterschappen voor de bescherming van waterlopen en waterkeringen. De Keur is een afzonderlijke verordening van de waterschappen. De Keur stelt in ieder geval dat het verboden is om op enige wijze:

- De doorstroming in wateren te belemmeren of te stremmen;
- Nieuwe wateren te graven of te hebben;
- Wijzigingen aan te brengen in de loop of afmetingen van de wateren of deze geheel of gedeeltelijk te vernauwen, te verkleinen, te verondiepen of te dempen;
- Werken uit te voeren in waterkeringen.

Mits het belang van een adequate waterbeheersing en goede waterhuishouding niet wordt geschaad, kan aan particulieren of instanties vrijstelling of vergunning worden verleend voor het aanpassen van oppervlaktewater, dijken en kunstwerken.

Op basis van de Keur met Uitvoeringsregels, de Algemene Regels en de Beleidsregels en de Leggers voor Oppervlaktewateren en (Regionale) Waterkeringen beoordeelt het waterschap of ingrepen in de buurt van waterlopen en waterkeringen toegestaan zijn.

Om water goed in te passen bij de inrichting van stad en land is de Watertoets in het leven geroepen. In de startovereenkomst Waterbeleid voor de 21e eeuw (WB21) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) hebben de gezamenlijke overheden bepaald dat 'water een sturend principe moet zijn in de ruimtelijke ordening'. De watertoets is een procesinstrument met als doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen in een vroeg stadium aandacht te besteden aan de inrichting van de waterhuishouding (inclusief grondwater en waterkwaliteit). Het uitvoeren van de watertoets betekent in feite dat de initiatiefnemer en de waterbeheerder samenwerken bij de uitwerking van ruimtelijke plannen. Op deze manier kunnen negatieve effecten van ruimtelijke plannen op het watersysteem in het gebied (zoals wateroverlast, een achteruitgaande waterkwaliteit of verdroging) worden voorkomen en de mogelijke kansen voor het watersysteem worden benut. Het resultaat van de Watertoets is een goede verankering van wateraspecten in een ruimtelijk plan, de waterparagraaf genoemd. De uitwerking van deze samenwerking voor wateraspecten is geborgd in overleggen met de provincie die het afgelopen jaar hebben plaatsgevonden.

Relevant beleid vanuit de gemeenten Alphen aan den Rijn staat beschreven in de Structuurvisie 2031 Alphen aan den Rijn en het Uitvoeringsprogramma 2018-2022.

NBW

Het Rijk, provincies (IPO), gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen hebben in 2003 het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend. Doel van het NBW is een duurzaam en klimaatbestendig beheer van het water ('water moet een sturend principe zijn in de ruimtelijke ordening'). In 2008 zijn de afspraken uit het NBW geactualiseerd. De actuele versie gaat in op klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur. Ook is er meer aandacht voor de implementatie van de Kaderrichtlijn Water waarvoor afspraken zijn gemaakt over

het realiseren van schoon en ecologisch gezond water. Relevante aspecten uit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) zijn:

- Toepassen van de Watertoets als procesinstrument op alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de Watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen;
- Geen afwenteling van problemen richting benedenstroomse gebieden;
- Toepassen van de trits vasthouden - bergen - afvoeren, met als eerste insteek het vasthouden van water;
- Toepassen van de trits schoon houden - zuiveren - schoon maken, met als eerste insteek het voorkomen van vermenging van schoon hemelwater van dakvlakken en afvalwater en het gebruik van bijvoorbeeld een bodempassage voor hemelwater van druk bereden straatvlakken.

KAW

Conform het principe zoals beschreven in het Kader Afstromend Wegwater (Ministerie van I&M, 2014), toepasbaar voor voornamelijk rijkswegen maar ook voor dit project te hanteren, is de voorkeursvolgorde voor het omgaan met afstromend wegwater van wegen en kunstwerken als volgt:

1. Infiltratie in de bodem;
2. Lozing op aangewezen oppervlaktewaterlichaam;
3. Lozing op regenwaterriolering;
4. Lozing op niet-aangewezen oppervlaktewaterlichaam.

Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening Zuid-Holland betreft regels over het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving. De Omgevingsverordening (onderdeel Water) richt zich in de eerste plaats tot de waterschappen en vormt het kader voor de uitoefening van hun taken. De verordening bevat onder andere normen voor regionale waterkeringen, regels voor het grondwaterbeleid en de regelgeving voor de gecoördineerde projectprocedure voor waterstaatswerken, de plannen die nodig zijn voor het beheer van watersystemen, de aanleg en het beheer van waterstaatswerken. In de verordening wordt aangegeven aan welke veiligheidseisen de regionale keringen moeten voldoen. Van belang voor een wegproject zijn vooral de normen voor waterveiligheid, normen voor waterkwantiteit en de beperkingen ten aanzien van handelingen in het watersysteem.

5.10.2 Onderzoek

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan zijn in het kader van het aspect water verschillende onderzoeksrapportages opgesteld:

1. Waterhuishoudkundig plan N207 Zuid bijlage bij het Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid (bijlage 10);
2. Waterhuishoudkundig plan N207 Zuid, Noordoostelijke aftakking en Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (bijlage 11);
3. Waterparagraaf Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat (PIP) (bijlage 12);
4. Waterparagraaf N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat: ontsluitingswegen Hazerswoude-Dorp (bijlage 13).

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeksrapportages vermeldt, voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

1. Waterhuishoudkundig plan N207 Zuid, bijlage bij het Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid

Het waterhuishoudkundig plan bouwt voort op de uitkomsten van de Milieueffectenrapportage (MER). De aanleg van de nieuwe wegen die met het PIP worden gerealiseerd heeft gevolgen voor de waterhuishouding in het gebied. De waterhuishoudkundige effecten als gevolg van het nieuw wegontwerp worden beschreven aan de hand van dempingen van watergangen en toename van verharding in de verschillende peilgebieden. De maatregelen om de waterhuishoudkundige staat binnen de peilgebieden te handhaven zijn beschreven en getoetst op de aspecten watercompensatie, watersysteem, waterkwaliteit en doorsnijding drainagesystemen. Het eindresultaat is een geïntegreerd ontwerp op het gebied van watercompensatie, aan- en afvoer, waterkwaliteit en grondwater. Aan de benodigde watercompensatie wordt voldaan. Het waterhuishoudkundig plan wordt in het kader van de benodigde vergunningen ingediend bij het Hoogheemraadschap Rijnland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.

2. Waterhuishoudkundig plan N207 Zuid

De watertoets geeft inzicht in de invloed van de ruimtelijke ontwikkeling op het watersysteem. De rapportage beschrijft het waterhuishoudkundig plan van de gemeentelijke ontsluitingswegen in Hazerswoudedorp als onderdeel van het Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat.

De waterhuishoudkundige effecten als gevolg van het nieuw wegontwerp worden beschreven aan de hand van dempingen van watergangen en toename van verharding in de verschillende peilgebieden. De maatregelen om de waterhuishoudkundige staat binnen de peilgebieden te handhaven zijn beschreven en getoetst op de aspecten watercompensatie, watersysteem, waterkwaliteit en doorsnijding drainagesystemen.

Het ontwerp ligt in een kwelgevoelig gebied. Uitgangspunt van het ontwerp van nieuwe watergangen is het handboek van de gemeente (DALI). Voor de diepte zal rekening gehouden worden met het opbarstrisico. In het slechtste geval zal als maximale diepte, de diepte van de bestaande watergangen worden aangehouden. De verdere uitwerking van het ontwerp zal in een later stadium in nauw overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland plaatsvinden. Door het minimaliseren van het opbarstrisico wordt ook het risico op brak kwelwater gereduceerd.

Watercompensatie

Voor beide deelgebieden is de gewijzigde waterhuishouding bepaald met een overzicht van de toegenomen verharding en compensatie maatregelen.

Noordoostelijke ontsluitingsweg

- Heerenlaan

In peilgebied WW-25T van de polder Noordplas komt een aansluiting van de Heerenlaan met de N209. De weg heeft een totale breedte van 6,0 m en kan afwateren over de verharding richting het noorden. De nieuwe situatie resulteert grofweg in een compensatieopgave van 450 m². Door de aanleg van de ontsluitingsweg wordt de hoofdwatengang gedeeltelijk gedempt. Dit oppervlak moet volledig worden gecompenseerd en dient verplaatst te worden parallel aan de Heerenlaan. De bestaande diepte van 0,9 m en het bestaande talud van 1:1,5 zijn aangehouden.

- Sportparklaan

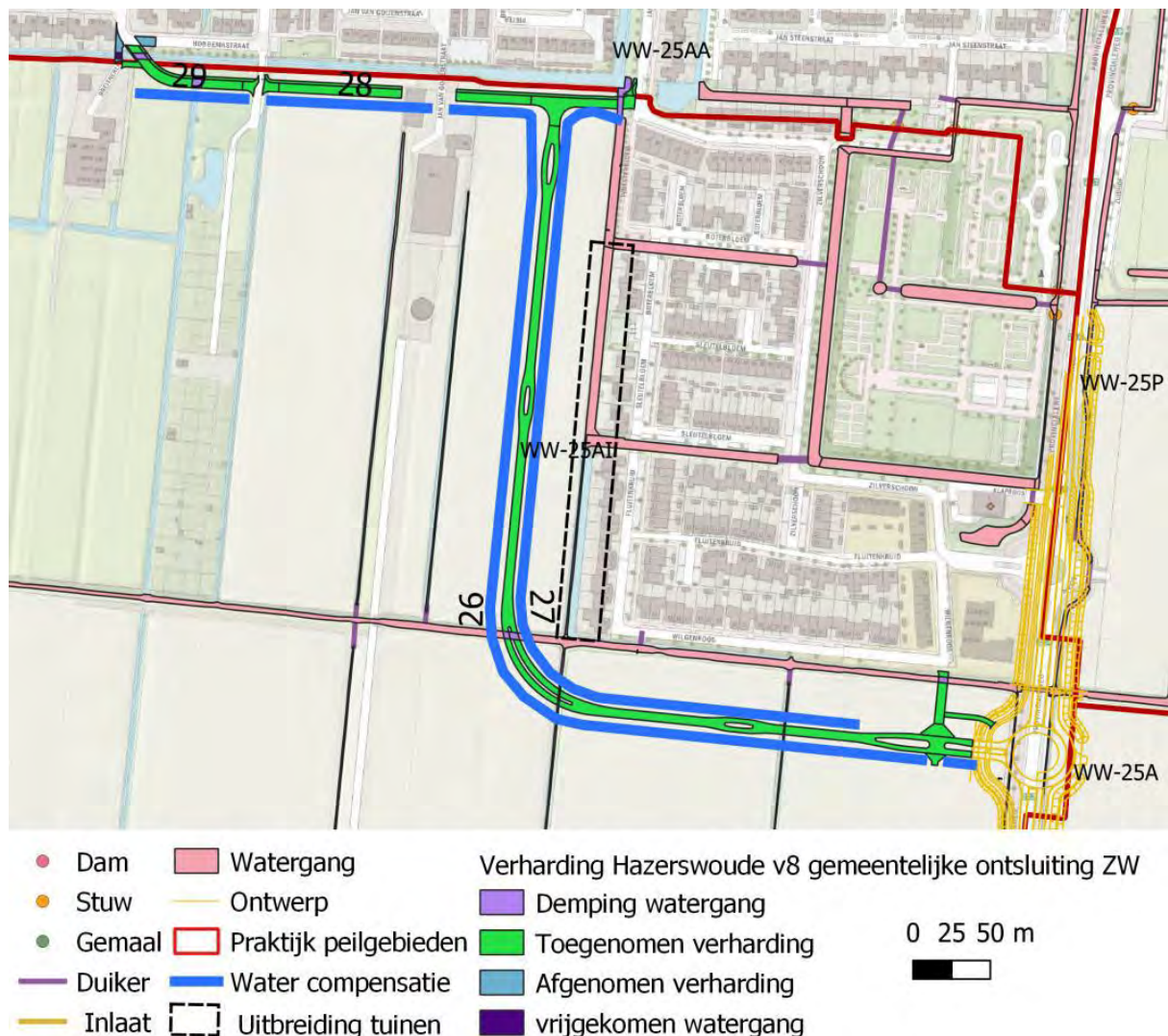
In peilgebied WW-25T van de polder Noordplas bevinden zich parkeervoorzieningen met een aansluiting op de N209. Deze zijstraat is onderdeel van de gemeentelijke bestemmingsplan, maar is reeds

opgenomen binnen het provinciaal inpassingsplan (PIP). De benodigde compensatie als gevolg van een toename in het verhard oppervlak en de demping van de naastgelegen watergang is verwerkt in het waterhuishoudkundig plan van het PIP-gebied.

Zuidwestelijke ontsluitingsweg

- Breitnerlaan

In peilgebied WW-25AI van de polder Noordplas komt de zuidwestelijke aansluiting van de Breitnerlaan met de N209, zie figuur 5.3. De weg bestaat uit twee rijstroken met elk een breedte van circa 3 meter. De weg is opgebouwd met een dakprofiel. De keuze voor het afwateringssysteem is nog niet definitief en kan bestaan uit afstroming over de berm of het plaatsen van kolken met zandvang. De totale lengte van de weg betreft circa 1.000 meter. Op enkele punten is een middengeleider aanwezig en deze bestaat uit een drainerend oppervlak van groen. Door de aanleg van de ontsluitingsweg worden zeven watergangen gedeeltelijk gedempt.



Figuur 5.3 Overzicht verharding en watergangen Breitnerlaan

De nieuwe situatie resulteert grofweg in een compensatieopgave van 1.325 m². Het gedempt oppervlak dient volledig gecompenseerd te worden en dit wordt gerealiseerd door de aanleg van een ove-

rige watergang parallel aan de ontsluitingsweg. Door de minimale afmeting uit de Keur heeft de watergang een breedte van 2,5 meter en een diepte van 0,6 meter. Hiermee wordt ruimschoots aan de compensatieopgave voldaan. Gezien de kwelgevoeligheid van het gebied, wordt in de vervolgfase het ontwerp van de nieuwe watergangen in nauw overleg met het waterschap uitgewerkt.

In afwachting van de keuze van het ontwateringssysteem worden langs het resterende deel van de ontsluitingsweg (stedelijke zijde) greppels aangelegd of kolken met zand afvang om de afwatering te verzorgen. De greppels dragen niet bij aan de compensatieopgave en kunnen daardoor los staan van het waterhuishoudkundig plan.

In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgenomen om een aantal tuinen bij Weidelanden te verlengen (zie Figuur 5.3). Dit heeft als gevolg dat de bestaande watergang achter de tuinen verlegd moet worden, maar heeft geen impact op de geplande compensatie maatregelen. Op basis van de landschappelijke inpassing kan de verlegde watergang eventueel gecombineerd worden met de afwaterende functie van watergang, zie ID27 in figuur 5.3.

Watersysteem

Om het watersysteem in stand te houden zijn duikers aangebracht om de nieuwe watergangen met de bestaande watergangen te verbinden.

Noordoostelijke ontsluitingsweg

- Heerenlaan

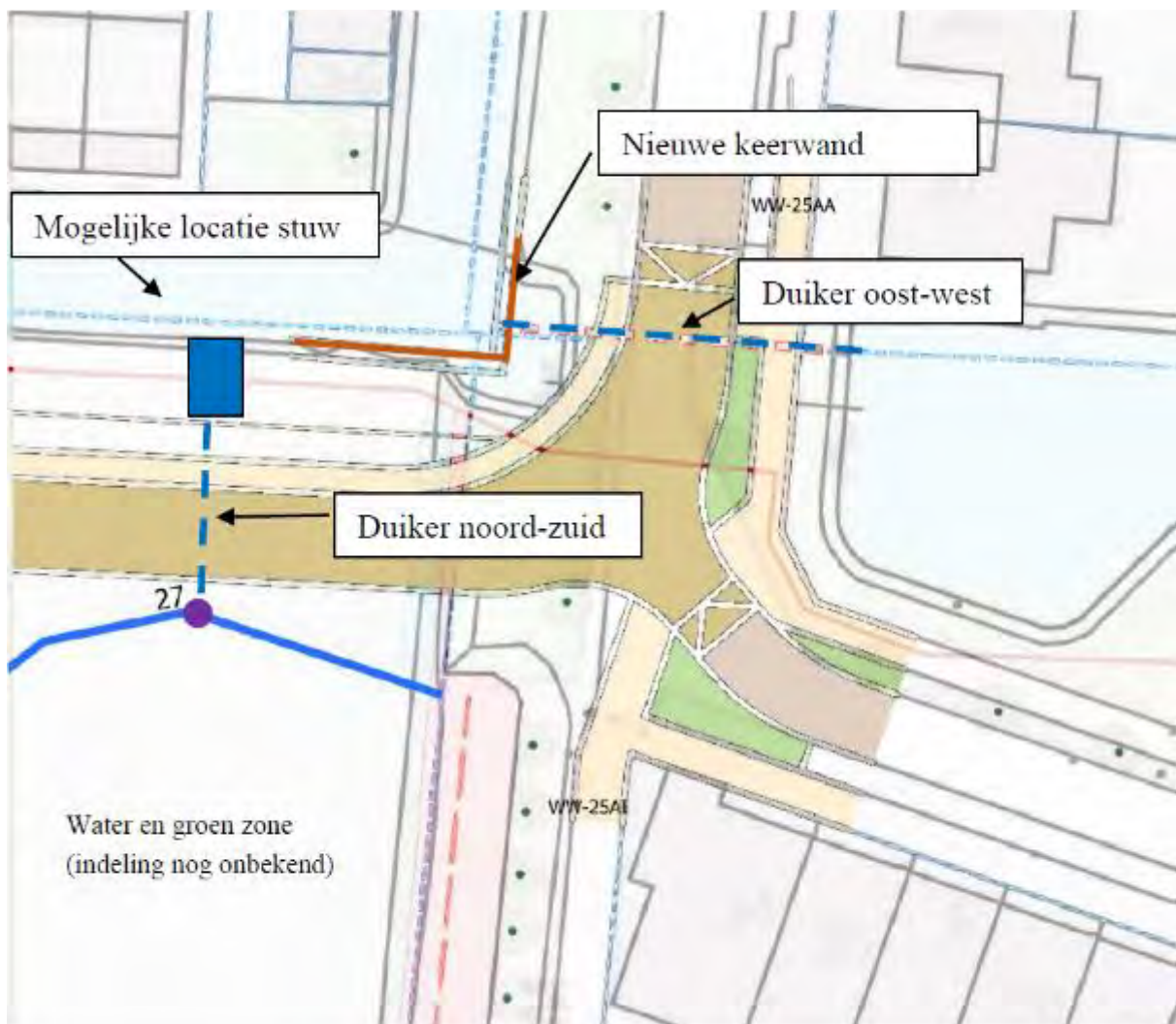
In peilgebied WW-25T dient een duiker aangebracht te worden om de hoofdwatgang te verbinden met het bestaande watersysteem. Deze duiker komt ter hoogte van de Sportparklaan en heeft een diameter van Ø1.200 mm. De nieuwe weg is geprojecteerd op een rioolgemaal ter hoogte van het schoolcomplex. In samenspraak met de gemeente is er voor dit waterhuishoudkundig plan van uitgegaan dat het gemaal niet conflicteert met het nieuwe ontwerp. Het gemaal met bijbehorende leidingen zal moeten worden verplaatst of verdiept aangelegd.

Zuidwestelijke ontsluitingsweg

- Breitnerlaan

De Eerste tocht in peilgebied WW-25AI wordt vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet verlegd. De ontsluitingsweg kruist deze primaire watergang in een bocht en ter hoogte van een wijkontsluitingsweg aan de oostzijde. Op deze twee locaties zullen duikers aangebracht worden om de watergangen met elkaar te verbinden. De wens is uitgesproken dat de duikers een kokerduiker worden die de ruimtelijke doorgaande lijnen van de Eerste tocht zo min mogelijk verstoren.

Als gevolg van het nieuwe wegontwerp bij de aansluiting met de Jan van Eycklaan en Zilverschoon dient in peilvak WW-25AA een duiker voor de oost-west verbinding te worden vervangen en een stuw voor de noord-zuid watergang te worden verplaatst, zie figuur 5.4.



Figuur 5.4 Overzicht situatie kunstwerken bij aansluiting Jan van Eycklaan en Zilver Schoon

Om het stroomprofiel van de oost-west watergang voldoende te behouden dient een keerwand aangebracht te worden naast de nieuwe duiker. De locatie van de nieuwe stuw is nog niet bekend en hangt af van de nieuwe inrichting van de water groen zone tussen de ontsluitingsweg en de bebouwing. Het is mogelijk om de stuw te verbinden met de bestaande noord-zuid watergang of deze aan te sluiten op een watergang parallel aan de ontsluitingsweg (zie ID27 in figuur 5.4).

Bij de aansluiting op de Hobbemastraat wordt, afhankelijk van het ontwerp, de bestaande oost-west watergang langs deze straat 1x of 2x gekruist. Indien dit het geval is dan zullen hier conform het definitieve ontwerp duikers worden geplaatst.

Ter hoogte van de Hobbemastraat ligt in het tracé van de ontsluitingsweg een Bergbezinkbassin (BBB). Dit is een ondergrondse voorziening in het rioolstelsel die behouden moet blijven en ook niet verplaatst kan worden. Ten westen en oosten van het BBB bevinden zich twee watergangen die het wegtracé haaks kruisen:

- De oostelijke watergang heeft aan de noordzijde geen verbinding en kan ingekort worden waardoor er geen aanvullende maatregel anders dan compensatie van het gedempte wateroppervlak noodzakelijk is;

- De aanwezigheid van de kruising met de westelijke watergang is afhankelijk van het ontwerp. Dit is wel een watergang die in stand gehouden moet worden. Voor de kruising zal een duiker van Ø600 mm volstaan.

Daarnaast kruist de ontsluitingsweg twee overige watergangen ter hoogte van de Wilgenroos straat waar duikers worden geplaatst met een diameter van Ø600 mm.

Waterkwaliteit

Hemelwater dat op de weg valt, kan verontreinigd raken als gevolg van de opname van verontreinigde deeltjes, die afkomstig zijn van bijvoorbeeld autobanden. De nieuwe ontsluitingswegen worden uitgevoerd met brede bermen (filtering door bermassage) of met een HWA-systeem waarbij kolken met zand- en slibvang worden gebruikt. Hierdoor worden de verontreinigde slibdeeltjes verwijderd uit het afstromende wegwater en zal de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater niet significant veranderen.

3. Waterparagraaf Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat (PIP)

De conclusies uit deze Waterparagraaf die van toepassing zijn op dit bestemmingsplan zijn onderstaand kort samengevat:

- Alle ontwikkelingen in het PIP én de parallelweg Sportparklaan (deelgebied 1) in Hazerswoude-Dorp leiden tot een netto toename van het verhard oppervlak van circa 8.784 m² en een demping van het wateroppervlak van 2.215 m². De benodigde watercompensatie in Hazerswoude-Dorp N209 bedraagt 3.529 m². De compensatie van de maatregelen resulteert in de aanleg van een minimaal 3.717 m² oppervlaktewater in de desbetreffende peilgebieden, hiermee is er sprake van een overschot aan compensatie van 188 m².
- De ruimtelijke aanpassingen in het plangebied hebben geen negatieve effecten op het gebied van waterveiligheid.
- Het afstromende wegwater kan verontreinigde slibdeeltjes bevatten. Deze bestanddelen blijven achter in de berm (bermassage) of worden, bij gebruik van een HWA-systeem, verwijderd via de zand- en slibvang in de kolken. Hierdoor treedt er geen negatief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater op.

4. Waterparagraaf N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat: ontsluitingswegen Hazerswoude-Dorp

De waterparagraaf beschrijft op welke wijze voor de voorkeursvariant in het plangebied met water en water gerelateerde aspecten wordt omgegaan. De conclusies uit de waterparagraaf die van toepassing zijn op dit bestemmingsplan zijn onderstaand samengevat:

Waterhuishouding

De wegaanpassingen van de N209 in Hazerswoude-Dorp bevinden zich in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De ruimtelijke aanpassingen hebben invloed op de waterhuishouding. Er is een toename van verhard oppervlak voor het aanleggen van de weg, veranderen van verkeersinrichtingen, toevoegen van verkeerspleinen en fietspaden. Conform het vigerend beleid, wet- en regelgeving wordt een compensatiepercentage van 100% voor demping en 15% voor toename van verhard oppervlak gehanteerd.

Deelgebied Breitnerlaan

Voor het deelgebied Breitnerlaan geldt een netto toename van het verhard oppervlak van 7.033 m² en een demping van het wateroppervlak van 266 m². De nieuwe situatie resulteert grofweg in een compensatieopgave van 1.325 m². De compensatie van de maatregelen resulteert in een watercompensatie die ruim voldoet aan de benodigde minimale opgave

Deelgebied verbindingsweg met parkeervoorzieningen parallel aan Sportparklaan

De waterhuishoudkundige gevolgen zijn beschreven in het waterhuishoudkundig deel van het Provinciaal Inpassingsplan N207.

Watergangen

Het project ligt in een kwelgevoelig gebied. Daarom zal in later stadium het ontwerp van de nieuwe watergangen en de aanpassingen van de bestaande watergangen in nauw overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland plaats vinden. Door het minimaliseren van het opbarstrisico wordt ook het risico op brak kwelwater gereduceerd.

Oppervlaktewater, kwaliteit

Het afstromende wegwater kan verontreinigde slibdeeltjes bevatten. Deze bestanddelen blijven achter in de berm (bermpassage) of worden, bij gebruik van een HWA-systeem, verwijderd via de zand- en slibvang in de kolken. Hierdoor treedt er geen negatief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater op. De aanleg of verbreding van watergangen leidt niet tot opbarsten van de deklaag, hierdoor wordt het risico op brak kwelwater (hetgeen invloed heeft op de kwaliteit van het oppervlaktewater) in belangrijke mate gereduceerd.

Grondwater, kwantiteit en kwaliteit

Het project ligt in een kwelgevoelig gebied. Bij het ontwerp van de nieuwe watergangen wordt rekening gehouden met het opbarstrisico van de deklaag. Hierdoor wordt de toestroming van (brak) kwelwater in belangrijke mate gereduceerd.

Waterveiligheid

Er is geen sprake van negatieve effecten op de waterveiligheid omdat in de deelgebieden geen waterkeringen aanwezig zijn.

5.10.3 Conclusie

Indien rekening wordt gehouden met de bovenstaande compenserende en mitigerende maatregelen kan worden gesteld dat het aspect duurzaam waterbeheer op afdoende wijze is ingevuld en geen belemmeringen bestaan voor het planvoornemen.

5.11 Archeologie

5.11.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die naar

verwachting in 2023 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2023 een overgangsregeling opgenomen.

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van “de verstoorder betaalt” uit het verdrag van Valletta worden meer archeologische resten in situ behouden.

De plangebieden binnen de gemeente Alphen aan den Rijn, bevinden zich binnen het ‘Parapluplan Archeologie’, dat op 28 maart 2019 is vastgesteld. Binnen dit bestemmingsplan valt het plangebied binnen de archeologische dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 5 en Waarde – Archeologie 6. Volgens de bijbehorende planregels is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij bodemingrepen groter dan respectievelijk 10.000 en 1.000 m² en dieper dan respectievelijk 30 en 250 cm -mv. De archeologische dubbelbestemmingen binnen dit bestemmingsplan zijn gebaseerd op de geactualiseerde beleidskaart van de gemeente Alphen aan den Rijn, waarin het archeologiebeleid van de voormalige gemeenten Alphen aan den Rijn, Boskoop en Rijnwoude zijn samengebracht.

Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken.

5.11.2 Onderzoek

Er is door Movares in het kader van het PIP en de daarbij behorende MER onderzoek naar de archeologische verwachtingswaarde uitgevoerd. Het achtergrondrapport Archeologie is als bijlage 14 bij deze toelichting opgenomen. In het achtergrondrapport Archeologie zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant (tevens de voorkeursvariant) nader onderzocht in het achtergrondrapport ‘Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat’. In dat achtergrondrapport, dat te vinden is in bijlage 17 bij deze toelichting, is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5e variant, waaronder voor het aspect archeologie.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven, voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen.

Het doel van het bureauonderzoek is om een antwoord te vinden op de vraag wat de gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied is. Om deze vraag te beantwoorden is een inventarisatie gemaakt van bekende aardwetenschappelijke, archeologische en (cultuur)historische gegevens. Aan de hand deze inventarisatie is het gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel opgesteld.

In het onderzoek zijn de verscheidene plandelen getoetst op vier onderdelen, te weten AMK-terreinen, eerder uitgevoerde onderzoeken, archeologische vondsten en archeologische verwachtingen (zie ook tabel 5.3).

Tabel 5.3 Criteria archeologie (bron: achtergrondrapport archeologie)

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

Resultaten onderzoek

Voor het eerste criterium (AMK-terreinen) geldt een neutraal effect.

Voor het tweede criterium (onderzoeksmeldingen) geldt voor een zone ter hoogte van de Ridder van Montfoortlaan een beperkt negatief effect bij ingrepen dieper dan 30 cm -mv. Dit is gebaseerd op de hoge verwachting die op basis van een archeologische inspectie aan dit deel van het projectgebied is toegekend. Voor het overige deel van het projectgebied geldt een neutraal effect.

Voor het derde criterium (archeologische vondstlocaties) geldt dat in een zone ter hoogte van de Ridder van Montfoortlaan een negatief effect geldt bij ingrepen dieper dan 100 cm -mv. Dit is gebaseerd op het aantreffen van puinlagen vanaf het begin van de Nieuwe tijd tijdens een archeologische inspectie.

Wat betreft het vierde criteria geldt het volgende.

De aanpassing van de verkeersstructuur binnen de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp vinden grotendeels binnen de historische dorpskern van Hazerswoude-Dorp. Hiervoor geldt een beperkt negatief effect bij ingrepen dieper dan 30 cm -mv. Een beperkt negatief effect houdt in dat bodemingrepen leiden tot een vermoedelijke verstoring van archeologische waarden. De zone buiten de historische dorpskern maar binnen de huidige bebouwde kom (zuiden) valt binnen een zone waar archeologische resten uit de steentijd verwacht worden in de top van de oeverafzettingen van de Waddinxveen stroomgordel, dieper dan 2,5 m -mv. Hier geldt een beperkt negatief effect bij ingrepen dieper dan 250 cm -mv. De effecten voor de verschillende projectdelen worden weergegeven in onderstaande figuren.

Zuidwestelijke ontsluitingsweg HWD (in figuur 5.2: projectdeel 5)

Op de locatie waar fossiele stroomgordels in de ondergrond worden verwacht, kunnen archeologische vindplaatsen dieper dan 2,5 m -mv aanwezig zijn. Hiervoor geldt bij ingrepen dieper dan 2,5 m -mv een beperkt negatief effect. Een beperkt negatief effect houdt in dat bodemingrepen leiden tot een vermoedelijke verstoring van archeologische waarden. Voor de zones met een lage archeologische verwachting geldt een neutraal effect.

5.11.3 Conclusie

Indien er niet dieper wordt verstoord dan de 0,3 en 2,5 meter die op basis van de dubbelbestemmingen gelden als drempelwaarde, kan worden gesteld dat er geen negatieve effecten zijn op de archeologische waarden. Indien diepere verstoring toch noodzakelijk blijkt te zijn, dient archeologisch verkennend booronderzoek te worden uitgevoerd. Vanuit het aspect archeologie bestaan geen verdere belemmeringen.



Figuur 5.5 Effecten projectdeel 5: Zuidwestelijke ontsluitingsweg HWD

5.12 Cultuurhistorie

5.12.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a Bro) dient in het plan rekening gehouden te worden met cultuurhistorie. Cultuurhistorie heeft onder andere betrekking op de historische stedenbouwkundige en historisch geografische waarden in het gebied. In het plan moet beschreven worden hoe met de in het gebied aanwezige waarden en de aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan.

De Erfgoedwet bevat de wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Het is op basis hiervan verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Het beleid van de provincie Zuid-Holland sluit aan op het nationale beleid voor de archeologische monumentenzorg. De provincie richt zich op de bescherming van objecten en de bescherming, benutting en ontwikkeling van structuren en ensembles van een grotere schaal.

5.12.2 Onderzoek

Er is door Movares in het kader van het PIP en de bijbehorende MER een onderzoek naar de effecten van het plan op cultuurhistorie uitgevoerd. Het achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie is als bijlage 15 bij deze toelichting opgenomen. In het achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie zijn de effecten van de eerste vier varianten beschreven. Na de uitwerking van Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is een vijfde variant (tevens de voorkeursvariant) nader onderzocht in het achtergrondrapport 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'. In dat achtergrondrapport, dat te vinden is in bijlage 17 bij deze toelichting, is een beschrijving opgenomen van de milieueffecten van deze 5e variant, waaronder voor de aspecten landschap en cultuurhistorie.

De effecten zijn voor de volgende punten beoordeeld:

Historische Bouwkunde:

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

Historische stedenbouwkunde:

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

5.12.3 Conclusie

Deelgebied 1 Noordoostelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp

Door de voorgenomen ingreep gaat een groot deel van de in het gebied aanwezige percelering verloren. Daarnaast wordt de overgebleven percelering doorsneden. Hierdoor verliest het gebied zijn historisch kenmerkende uitstraling. Andere cultuurhistorische elementen zijn niet aanwezig of worden niet aangetast.

Deelgebied 2 Zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp

Door de voorgenomen ingreep wordt de kenmerkende percelering deels aangetast, inclusief bijbehorende watergangen. Dit is slechts een klein deel van de volledige polder en wordt zodoende als verwaarloosbaar gezien. De eerste Tocht wordt deels aangetast door de nieuwe ligging van de rotonde Weidelanden en wordt volledig ingekapseld in de structuur van het dorp. De cultuurhistorische (steden)bouwkundige structuren in het gebied worden niet aangetast. De zuidelijke uitbreiding van Ha-

zerswoude-Dorp heeft er reeds voor gezorgd dat de historische vorm van het dijkdorp verloren is gegaan. De eerste tocht vormt niet de historische grens van het dorp, wel de huidige. Op het gebied van cultuurhistorie heeft de aanleg van de rotonde en de weg zodoende geen effect.

5.13 Trillingen

5.12.1 Toetsingskader

Tot op heden zijn richtlijnen voor trillinghinder nog niet vastgelegd in wetgeving, zoals dat bijvoorbeeld voor geluidhinder wel het geval is. Bij het beoordelen van trillingen in het kader van ruimtelijke procedures wordt in Nederland doorgaans de SBR-richtlijn (Meet- en beoordelingsrichtlijn voor trillingen) gehanteerd.

5.12.2 Onderzoek

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek naar trillingen uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 16 bij deze toelichting opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven.

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

5.12.3 Conclusie

Uit het trilling onderzoek volgt dat:

- 1) Gezien de wegconstructie, het weggebruik, de bodem, de constructie van de omliggende panden en de afstand tot de weg, wordt geen trillingsschade verwacht in panden langs de weg als gevolg van de exploitatie van de nieuwe ontsluitingswegen: de kans op schade is kleiner dan 1%. Bij de bestaande wegen nemen de maximale trillingen, en dus de kans op een overschrijding van de grenswaarden, niet toe. Tijdens de aanlegfase is trillingsschade met conventionele werkmethodes niet overal uit te sluiten. Wij adviseren daarom om op locaties in de nabijheid van heiwerkzaamheden, waar een kans op trillingsschade is (binnen 30 meter van heiwerkzaamheden), trillingsarme bouwmethodes toe te passen (palen boren i.p.v. heien). Verder adviseren wij om zwaar bouwverkeer op korte afstand van de woningen te vermijden, of in ieder geval zorg te dragen voor vlakke werkwegen om hoge trillingen te vermijden.
- 2) Ten aanzien van trillingshinder geldt dat de trillingen van het wegverkeer vrijwel nergens zullen leiden tot een overschrijding van de streefwaarden voor trillingshinder in de bebouwing. Alleen bij de aansluiting bij de Jan van Eycklaan en bij de kruising in de Wilgenroos, waar verkeersplateaus zijn voorzien, zijn overschrijdingen van het beoordelingskader voor trillingshinder mogelijk. Zwaar wegverkeer kan hier voor voelbare trillingen zorgen, afhankelijk van de uitwerking van het plateau. We adviseren om de plateaus op deze locaties uitsluitend visueel uit te voeren, gebruik te maken

van een licht verhoogde punaisdrempel midden op het kruispunt of anders het plateau met een beperkte hoogte en lage hellingsgraad uit te voeren om de trillingen zoveel mogelijk te beperken.

- 3) Ten aanzien van verstoring van trillingsgevoelige apparatuur geldt dat er geen bedrijven zijn waar gewerkt wordt met trillingsgevoelige apparatuur in de invloedzone van trillingen van de weg.

Er zijn verder geen aanvullende maatregelen nodig om te voldoen aan het beoordelingskader voor trillingen. Het aspect trillingen vormt geen belemmering.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

In dit hoofdstuk wordt de juridische opzet van het bestemmingsplan ‘Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp’ beschreven.

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is een juridisch bindend plan dat bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan, waarbij de regels de gebruiks- en bouwmogelijkheden van de gronden regelen en de verbeelding de rol heeft van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave, verantwoording en onderbouwing van het bestemmingsplan en als uitleg bij de verbeelding en regels.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat het bestemmingsplan langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld. Dit brengt met zich mee dat het bestemmingsplan digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze moet worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan het bestemmingsplan moet voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP 2012 kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvoi. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de SVBP 2012 en wordt op de voorgeschreven wijze digitaal beschikbaar gesteld.

6.2 Plansystematiek

Dit bestemmingsplan is opgesteld met als doel om op twee locaties in Hazerswoude-Dorp de nieuwe wegen en verkeeraansluitingen richting de N209 te realiseren. Het gaat om de volgende twee locaties:

- Deelgebied 1, nabij rotonde 1 (de noordelijke rotonde). Met het PIP wordt een nieuwe rotonde aangelegd en de Heerenlaan langs de sporthal en de school wordt aangesloten op deze rotonde op de N209. Met onderhavig bestemmingsplan wordt er parallel aan het fietspad Sportparklaan een nieuwe weg aangelegd. Deze nieuwe weg vormt de verbinding tussen de Heerenlaan en de Katjesweg.
- Deelgebied 2, nabij rotonde 2 (de zuidelijke rotonde). Hier wordt een nieuwe wijkontsluitingsweg vanaf de te verschuiven rotonde richting het westen aangelegd. Ten zuiden van de bestaande weg Wilgenroos en de waterloop Eerste Tocht wordt een nieuwe weg gerealiseerd, welke vervolgens om de bestaande woonwijk De Weidelanden richting het noorden loopt en aansluit op de Jan van Eycklaan. Richting het westen loopt het traject vervolgens nog circa 320 meter door ten zuiden van de sloot en sluit vervolgens aan op de Breitnerlaan.

De begrenzing van het plangebied sluit aan op de benodigde ruimte voor het realiseren van deze infrastructuur en een aantal daarmee gepaard gaande werkzaamheden en maatregelen. Daar waar mogelijk is een geringe flexibiliteitsmarge in de begrenzingen opgenomen, welke bij de nadere (technische) uitwerking van het wegontwerp in acht kan worden genomen.

De regels en de verbeelding zijn zodanig opgesteld dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden daarvoor een juridisch kader bieden.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

1. inleidende regels;
2. bestemmingsregels;
3. algemene regels;
4. overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1: inleidende regels

Dit hoofdstuk bestaat uit de begripsbepalingen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2). In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van diverse in het bestemmingsplan gebruikte begrippen/termen. De begripsbepalingen zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Artikel 2 bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlakten, percentages, hoogte, diepte, breedte en dergelijke. Hiermee kan op een eenduidige manier toepassing worden gegeven aan de regels.

Hoofdstuk 2: bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen opgenomen (enkel- en dubbelbestemmingen). De opbouw van de bestemmingen is als volgt (met dien verstande dat een specifieke bestemming niet alle genoemde elementen hoeft te bevatten):

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- wijzigingsbevoegdheid.

De in het plangebied aanwezige bestemmingen zijn met bestemmingsvlakken op de verbeelding aangegeven. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Ook kunnen aanduidingen die betrekking hebben op het gebruik (functieaanduidingen) zijn opgenomen. Middels deze functieaanduidingen is een specifiek gebruik ter plaatse bestemd of uitgesloten. Daarnaast wordt in de regels per bestemming bepaald waar en onder welke voorwaarden gebouwen mogen worden gebouwd. Dit wordt eventueel met een bouwvlak en aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering (maximale goot- en of bouwhoogte, bebouwingspercentage) op de verbeelding aangeven. In de volgende paragraaf worden de in het plan opgenomen bestemmingen per bestemming nader beschreven.

Hoofdstuk 3: algemene regels

Algemene regels zijn regels die gelden voor meerdere bestemmingen, dan wel een algemene strekking hebben. Deze bestaan uit de volgende onderdelen:

- anti-dubbeltelregel: deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een

bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

- algemene bouwregels: hier zijn algemene regels ten aanzien van het ondergronds bouwen opgenomen met bijbehorende maatvoering
- algemene gebruiksregels: in deze regels is opgenomen welke vormen van gebruik in ieder geval als strijdig gebruik worden beschouwd.
- algemene aanduidingsregels: hier zijn regels opgenomen, die van toepassing zijn ter plaatse van een in het plan opgenomen gebiedsaanduiding. Dit betreft de molenbiotoop, waarin deelgebied 2 gelegen is. In deze aanduiding worden beperkingen gesteld ten aanzien van de maximale hoogten van bouwwerken.
- algemene afwijkingsregels: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van niet-ingrijpende gebruiks- en/of bouwactiviteiten. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- algemene wijzigingsregels: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat het voor elk bestemmingsplan verplichte overgangsrecht voor bouwen en gebruik en de slotregel met daarin de citeertitel van de planregels.

6.3 Bestemmingen

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit de volgende (enkel)bestemmingen.

Groen

De bestemming 'Groen' is opgenomen:

- a. ten westen van de nieuw aan te leggen verbindingsweg met de Katjesweg in het noorden van Hazerswoude-Dorp.
- b. tussen de Weidelanden en de nieuwe westelijke ontsluitingsweg.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. De gronden zijn bestemd voor onder meer groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, erfontsluitingen, extensieve dagrecreatie en watergangen en waterhuishoudkundige voorzieningen.

In het kader van een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe westelijke ontsluitingsweg zal een nieuwe, brede, en groene overgangszone worden ontwikkeld, dat zo open mogelijk van karakter dient te zijn en mogelijkheden voor natuurontwikkeling maximaliseert. Deze nieuwe dorpsrand is als zodanig op de verbeelding met een aanduiding weergegeven. Op de verbeelding is binnen deze zone ook een aanduiding 'Tuin' opgenomen. Dit op verzoek van de aanwonenden, die zo hun tuin kunnen vergroten. Deze tuin maakt onderdeel uit van groene overgangszone van de nieuwe dorpsrand. Hier passen geen gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, die het open karakter verstoren. Gelet op het landschappelijke doel is hier geen sprake van een erf in de zin van artikel 1 van bijlage II behorende bij het Besluit omgevingsrecht. Hier mag dan ook niet vergunningsvrij worden gebouwd.

Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is opgenomen ter plaatse van de nieuwe infrastructuur binnen het plangebied, inclusief een smalle zone aan de buitenranden daar waar mogelijk. De gronden zijn bestemd voor onder meer gebieds- en erfontsluitingswegen (maximaal 2 rijstroken) met bijbehorende voorzieningen zoals op- en afritten, duikers, bruggen, bermen en wegmeubilair, alsmede voor voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en kunstwerken. Gekozen is voor een brede bestemming, waarbinnen nadere uitwerking van het ontwerp en de inrichting mogelijk is.

Binnen de bestemming zijn uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen, alsmede bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. De maximale bouwhoogten zijn in de bouwregels vermeld.

Water

Deze bestemming is opgenomen ten westen van de nieuwe verbindingsweg met de Katjesweg ten noorden van Hazerswoude-Dorp.

Ook ligt de bestemming ter plaatse van de A-watergang op de zuidelijke grens van de Weidelanden. De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen (ontvangen, bergen en afvoeren van water), overkluizingen en vlonders

Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, zoals overkluizingen in de vorm van bijvoorbeeld een brug.

Dubbelbestemmingen

Naast de enkelbestemmingen liggen ook vier dubbelbestemmingen binnen het plangebied. Het gaat om twee dubbelbestemmingen 'Archeologie' die bedoeld zijn voor het behoud en bescherming van archeologische waarden. Verder is er een dubbelbestemming 'Leiding – Riool'.

7. UITVOERBAARHEID

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Dit hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid, waarbij eerst de economische uitvoerbaarheid aan bod komt en vervolgens de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

7.1 Economische uitvoerbaarheid

7.1.1 Financieel economische haalbaarheid

Op grond van afdeling 6.4. van de Wro geldt voor de gemeente de verplichting tot kostenverhaal in de gevallen die zijn aangewezen in het Bro. Het Bro stelt kostenverhaal verplicht in geval er sprake is van een van de volgende bouwplannen:

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de aanleg van weginfrastructuur. Er is derhalve geen sprake van een of meerdere bouwplannen als bedoeld in het Bro en dus is kostenverhaal niet aan de orde.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Er zijn wettelijke eisen met betrekking tot de voorbereiding en totstandkoming van een bestemmingsplan. Artikel 3.8 Wro bepaalt dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan de in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geregelde uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) van toepassing is. Dit houdt in dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Dientengevolge zijn de volgende stappen te onderscheiden:

- Vooroverleg;
- Participatie
- Vaststellingsprocedure.

7.2.1 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat het college van burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg

voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zijn geïnformeerd. Het voorontwerp bestemmingsplan is voor vooroverleg gestuurd naar de provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap van Rijnland, Veiligheidsregio Hollands Midden, gemeente Zoetermeer, gemeente Lansingerland, gemeente Zuidplas, gemeente Waddinxveen, gemeente Leiderdorp. De gemeenten hebben geen reactie ingediend. Van de provincie Zuid-Holland, Rijnland en Veiligheidsregio is wel een reactie ontvangen.

De provincie Zuid-Holland heeft in het kader van het provinciale beleid voor ruimtelijke kwaliteit (o.a. art. 6.9 Omgevingsverordening en de Kwaliteitskaart), aandacht gevraagd voor de inpassing van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, omdat deze is gelegen in de 'Groene buffer' (beschermingscategorie 2). Naar aanleiding daarvan is een inrichtingsschets voor de landschappelijke inpassing voorgelegd en nader besproken met de provincie. De provincie heeft naar aanleiding daarvan aangegeven dat de ontwikkeling van zuidwestelijke wijkontsluitingsweg beoordeeld moet worden als aanpassen. Aanpassen is net als inpassen toegestaan binnen een beschermingscategorie 2 - Groene buffer, alleen vraagt dat om meer ruimtelijke maatregelen. De ruimtelijke maatregelen uit het inrichtingsvoorstel zijn voldoende om tot een ruimtelijke inpassing te komen. Voor wat betreft de verlenging van de tuinen heeft de provincie wel haar zorg uitgesproken over hoe de uitvoering, het beheer en het onderhoud wordt geregeld, opdat het in aansluiting op het openbaar groen met rondgang niet rommelig wordt. Vanuit de (vernieuwde) richtpunten voor stads- en dorpsranden dienen belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde voldoende gewaarborgd te worden. De provincie volgt het voorstel om de tuinverlengingen op te nemen in de groenbestemming. Ook bij de verbindingsweg naar de Katjesweg is sprake van aanpassen. Hier gelden geen beschermingscategorieën en zijn verder geen bijzonderheden.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland had eerder betrokken willen worden. Het Hoogheemraadschap vindt het plan onoverzichtelijk, omdat het project N207 Zuid is geregeld in verschillende plannen (PIP en bestemmingsplan), waarvoor verschillende documenten m.b.t. de waterhuishouding zijn opgesteld, die deels voor beide plannen gelden. Het Hoogheemraadschap heeft in haar reactie gewezen op de opbarstgevoeligheid van de polder en vraagt om berekeningen t.a.v. oppervlakteverharding en watercompensatie, en opbarstrisico. Naar aanleiding van de opmerkingen van het Hoogheemraadschap wordt aandacht besteed aan een duidelijke toelichting op de onderdelen van het plangebied en in welke bijlagen voor de betreffende onderdelen op water wordt ingegaan. Ook wordt in de waterparagraaf voor het bestemmingsplan en in het waterhuishoudkundig plan voor het PIP (tevens bijlage bij het bestemmingsplan voor deelgebied 1) extra aandacht besteed aan het opbarstrisico. Bij de verdere uitwerking van de ontwerpen zal e.e.a. worden afgestemd met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

De Veiligheidsregio Hollands Midden ziet geen aanvullende voorwaarden aan de voorgestelde verandering van de verkeerssituatie met betrekking tot de fysieke veiligheid. Aanrijdtijden kunnen straks iets vertragen of juist versnellen, afhankelijk van de daadwerkelijke uitvoering. Het belangrijkste doel dat beoogd wordt met deze plannen, is de toename van bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor bewoners en hulpdiensten. De Veiligheidsregio Hollands Midden staat daarom positief tegenover de voorgestelde wijzigingen.

7.2.2 Participatie

De maatregelen in Hazerswoude-Dorp zijn onderverdeeld in drie deelprojecten:

1. Hazerswoude-Dorp zuidwest
2. Kruispunt N209-Dorpsstraat, inclusief parkeerterrein
3. Hazerswoude-Dorp noordoost

Binnen alle drie deze deelprojecten is een participatietraject gestart.

1. Hazerswoude-Dorp zuidwest

Binnen het project Hazerswoude-Dorp zuidwest zijn twee klankbordgroepen opgesteld:

- Bewoners nabij 50 km/h
- Bewoners nabij 30 km/h

Met de input van de bewoners wordt een ontwerp gemaakt van de groenstrook tussen de nieuwe weg en de woningen en/of watergang. De opdracht die de raad heeft meegegeven is dat een mooie en goede landschappelijke inpassing van de wijkontsluitingsweg plaats vindt.

Naast de klankbordgroepen worden er keukentafelgesprekken gevoerd met mensen die persoonlijk geraakt worden door de aanleg van de wijkontsluitingsweg. Dit speelt met name daar waar de wijkontsluitingsweg aansluit op de Breitnerlaan en de Jan van Eycklaan.

2. Hazerswoude-Dorp noordoost

Binnen het project Hazerswoude-Dorp noordoost zijn twee klankbordgroepen opgesteld:

- Bewoners Burgemeester Warnarkade
- Scholen en sportverenigingen

Binnen deze klankbordgroepen wordt in eerste instantie gesproken over de toekomstige verkeersstromen zijnde tussen de Burgemeester Warnarkade en de Katjesweg. Daarna worden de leden betrokken bij het ontwerp van deze openbare ruimte. Hierbij is al input geleverd over het belang van verkeersveiligheid rondom de scholen, een onveilig verkeersgevoel op de Heerenlaan en het belang van de fietsstromen in het gebied.

Los van de klankbordgroep worden gesprekken gevoerd met bewoners van de Katjesweg, Sportparklaan 19 en het bestuur van het zwembad.

7.2.3 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan zal plaatsvinden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure wordt het bestemmingsplan gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen.

Met de kennisgeving van de ter inzagelegging van het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan zal de formele procedure voor de vaststelling van start gaan. Als onderdeel van deze procedure zal het ontwerp van dit bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd voor het inbrengen van zienswijzen. Gelijktijdig met de plaatsing van de kennisgeving zal het ontwerpbestemmingsplan langs elektronische weg worden toegezonden aan de reeds betrokken gemeenten, provincie, waterschappen en uitvoeringsdiensten van het Rijk.



Gemeente Alphen aan den Rijn

Stadhuisplein 1

Postbus 13

2400 AA Alphen aan den Rijn

Telefoon 14 0172

gemeente@alphenaaandenrijn.nl

www.alphenaaandenrijn.nl