

Bijlage II Nota van beantwoording zienswijzen

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude–Dorp

Behoort bij het besluit van de raad van Alphen aan den Rijn van 25 juni 2026 (zaaknummer 3688326)

**Addendum Nota van beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen
Hazerswoude-Dorp (zaaknummer 3688326)**

Op een aantal plekken in de beantwoording is verwezen naar een onjuist nummer van beantwoording elders in het document. Hieronder een overzicht met een correctie op de nummering.

Pagina	Aangegeven nummer	Moet zijn
50 (zienswijze 8 b)	2.1.21	2.1.15
71 (zienswijze 20 d)	0	2.1.4
91 (zienswijze 24/36 j)	2.1.1	2.1.2
99 (zienswijze 30/31 b)	0	2.1.4
110 (zienswijze 35 f)	0	2.1.4
112 (zienswijze 38 b)	0	2.1.4
113 (zienswijze 38 c)	2.1.1	2.1.2

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

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

1.2. Zienswijzen

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

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

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

1.3. Ontvankelijkheid zienswijzen

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

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

1.4. Algemene Verordening Persoonsgegevens

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

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

1.5. Leeswijzer

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

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

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

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

4. Conclusie.

Een aantal afkortingen die gebruikt zijn:

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

2. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

2.1. Algemene thema's met reactie

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

2.1.1. Nut en noodzaak project N207 Zuid

De N207 is de langste provinciale weg in Zuid-Holland. Deze weg loopt van Bergambacht in het zuiden tot Hillegom in het noorden. De corridor N207 ligt midden in het Groene Hart van de Randstad, ingeklemd tussen de Zuidvleugel en de Noordvleugel van de Randstad. Het gebied kenmerkt zich door een complexe en diverse structuur van open ruimtes, intensieve bebouwing, (zware) bedrijvigheid, waterwegen, land- en tuinbouw en verkeersinfrastructuur op verschillende schaalniveaus. Door de ligging van het gebied binnen een ring van steden en snelwegen, treedt er op de wegen van de corridor ook doorgaand verkeer op. Al jaren is sprake van een overbelaste situatie en verkeersproblematiek op de N207 die uitstraling heeft op de gehele corridor.

In het zuidelijke deel van de corridor tussen Alphen aan den Rijn en Waddinxveen, is sprake van een ruimtelijk complex en intensief gebruikt gebied. Er is hier sprake van een structuurprobleem. Zo liggen de woonkernen en bedrijven in Boskoop en Waddinxveen grotendeels aan de westkant van de Gouwe, terwijl de N207 aan de oostzijde van de rivier ligt. De enige verbindingen over de Gouwe zijn de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen. Daarom rijdt veel verkeer via deze hefbruggen. Deze hefbruggen gaan regelmatig open en dat levert regelmatig opstoppen en knelpunten op. Daarnaast groeit de (vracht)verkeersstroom binnen Greenport Boskoop en bestaan er knelpunten op het Noordeinde in Waddinxveen en op de N209 in Hazerswoude–Dorp. De hele situatie heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid, de doorstroming en de leefbaarheid in dit deelgebied.

Om het gebied aantrekkelijk en leefbaar te houden, zijn maatregelen aan de verkeersstructuur in het projectgebied N207 Zuid onvermijdelijk. Zonder maatregelen raken de wegen meer en meer verstopt. Door de knelpunten nu gezamenlijk aan te pakken en tegelijkertijd kansen aan te grijpen op het gebied van ecologie, water en recreatie, ontstaat een win-winsituatie waar de bewoners, bedrijven en gebruikers van het gebied van kunnen profiteren.

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

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

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

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

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

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

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

2.1.2. Keuze voorkeursvariant (5^e variant)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Onderdoorgang Hazerswoude-Dorp

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.8. Groene buffer

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

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

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

2.1.9. Verkeersveiligheid

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

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

2.1.10. Verkeersveiligheid schoolroute

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

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

De routes die automobilisten rijden gaat wel veranderen. In de huidige situatie gaat het grootste deel van het verkeer in de ochtendspits richting de Dorpsstraat. In de avondspits komt al het verkeer vanaf de Dorpsstraat de woonstraten in. Met het toevoegen van de zuidelijke ontsluitingsweg zal het verkeer meer gespreid door het gebied rijden.

Door deze spreiding zal het aantal ontmoetingen tussen auto's en scholieren in de buurt van de Dorpsstraat afnemen en zuidelijker in de wijk mogelijk iets toenemen. Wij gaan er dan ook vanuit dat de “gemiddelde” veiligheid (gemeten naar het aantal ontmoetingen tussen auto's en fietsen) gelijk blijft. Met de inrichting van de wijk als woongebied en de lage hoeveelheid verkeer is het niet aannemelijk dat de verkeersveiligheid afneemt.

In de oorspronkelijke studie (Uitwerking zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude–Dorp, 011349.R1.09 van april 2022) is er per weg bepaald wat de maximaal toelaatbare hoeveelheid verkeer is. Daarnaast is er een telling uitgevoerd en is er met een model berekend wat de prognoses zijn per variant per straat. Dit betreft aansluitingsvarianten van de ZWW op de bestaande structuur in Hazerswoude–Dorp zuidwest.

De toelaatbare intensiteit van de bestaande woonstraten is tussen de 3.000 en 4.000 mvt/etm. Op de wegen rond de schoolroute zijn de verschillen tussen de huidige en nieuwe situatie minimaal. De hoeveelheid autoverkeer blijft op de genoemde straten aldoor onder de 1000 mvt/etm, zie notitie ‘Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025’ (Goudappel 021291.N2.04).

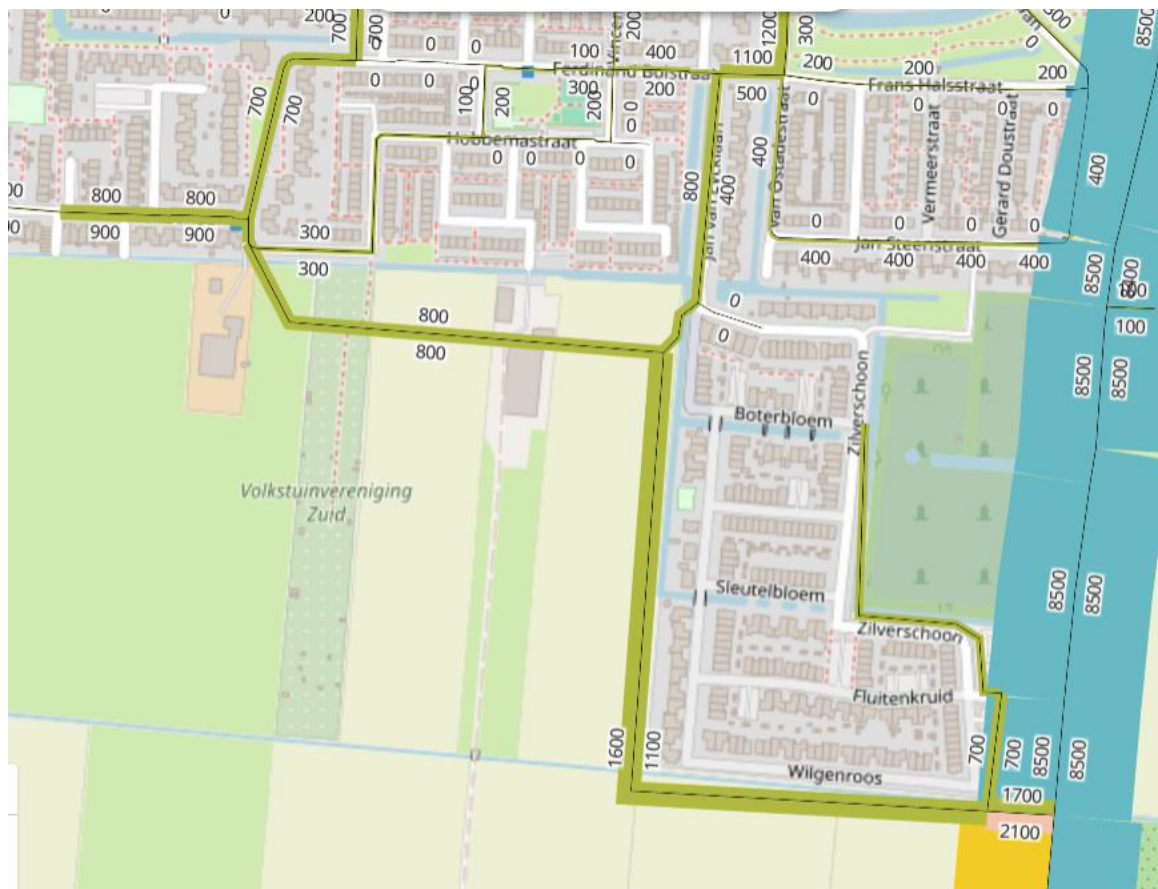
Conclusie is dat voor de centrale fietsroutes door Hazerswoude–Dorp zuidwest zeker geen afname van de verkeersveiligheid wordt verwacht.

2.1.11. Verkeersveiligheid nabij Breitnerlaan 26

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

Keuze rijbaanbreedte nieuwe ontsluitingsweg nabij Breitnerlaan

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



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

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

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

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

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

2.1.12. Oversteekmogelijkheden N209

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

2.1.13.Omrijbewegingen

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

2.1.14.Drukkere wegen elders in het dorp

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

2.1.15.Dorpsstraat-oost, Voorweg en Ridder van Montfoortlaan

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

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

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

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

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

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

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

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

Inrichting parkeerterrein nabij de Albert Heijn

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

Het collegebesluit van 19 december 2023 kan geraadpleegd worden via:

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

Parkeerterrein

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

Kruispunt Dorpsstraat-N209

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

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

Inrit parkeerterrein

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

De volgende opties zijn overwogen en vervallen:

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

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



Ligging van de oostelijke rijbaan van de N209

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

Bushalte nieuwe locatie

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

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

Veilig naar de woonwijken

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

Tankstation

Aan de ligging en bereikbaarheid van het tankstation verandert niets.

2.1.17.Vracht- en landbouwverkeer

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

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

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

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

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

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

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

2.1.18. Paaltje Zilverschoon

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

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

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

Paaltje verwijderen zonder aanleg ZWW; noodzaak aanleg ZWW

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

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

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

Paaltje verwijderen met aanleg ZWW

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

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

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

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

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

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

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

2.1.19. Verplaatsen rotonde Weidelanden

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

2.1.20. Voorwaardelijke verplichtingen

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

Dat hoeft niet als:

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

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

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

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

2.1.21. Onderzoek naar stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden

De ontwikkeling die in het PIP en bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt veroorzaakt stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden als we het plan op zichzelf bezien, zonder de positieve gevolgen ten opzichte van de huidige situatie. In die Natura 2000-gebieden liggen habitats en leefgebieden van soorten die stikstofgevoelig en overbelast of naderend overbelast zijn. Dit betekent dat nader onderzoek nodig is naar de effecten van de depositie op de instandhoudingsdoelstelling van deze Natura 2000-gebieden.

Overbelast of naderend overbelast

Een stikstofgevoelig habitatype of leefgebiedtype (ook samen aangeduid als “habitat”) is overbelast als de jaarlijkse totale stikstofdepositie (de achtergronddepositiewaarde, ADW) hoger is dan de kritische depositiewaarde (KDW). De KDW is de depositiegrens waarboven significante verslechtering van de kwaliteit van een habitat niet zondermeer kan worden uitgesloten. Dat betekent dat voor stikstofgevoelige habitats waarop depositie plaatsvindt, en waarvoor de ADW hoger is dan de KDW, nader onderzocht moet worden of sprake kan zijn van negatieve effecten door die extra depositie. Wanneer de ADW minder dan 70 mol N/ha/jaar lager is dan de KDW, is sprake van een naderend overbelaste situatie. Uit voorzorg worden naderend overbelaste situaties bij de beoordeling betrokken.

Als een plan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, moet een passende beoordeling voor de gevolgen van het plan voor het Natura 2000-gebied gemaakt worden (artikel 2.7, eerste lid van de Wet natuurbescherming). In zijn algemeenheid gaat het om plannen die kaderstellend of voorwaardenscheppend zijn voor toekomstige activiteiten.

Het plan mag vervolgens alleen worden vastgesteld als uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten (artikel 2.8, derde lid van de Wet natuurbescherming).

De eerste stap is dus vast te stellen of sprake kan zijn van significante gevolgen. Deze eerste stap is de voortoets. Als en voor zover uit de voortoets blijkt dat significante gevolgen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, worden de effecten passend beoordeeld. Voorheen mocht hierbij het principe van ‘intern salderen’ worden gebruikt. Dat betekent dat de stikstofgevolgen van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die het plan toestaat, worden weggestreept tegen de stikstof die de voorheen toegestane ruimtelijke ontwikkelingen veroorzaakten. Het ligt in de rede dat dat niet meer mag bij plannen vanwege de rechtspraak over projecten.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 18 december 2024 twee uitspraken¹ gedaan waaruit een gewijzigd kader volgt voor het toetsen van de gevolgen van projecten voor Natura 2000-gebieden. Deze uitspraak heeft tot gevolg dat als een bestaand project wijzigt, voor heel dat project opnieuw beoordeeld moet worden wat de gevolgen daarvan zijn voor de in Natura 2000-gebieden beschermde waarden. Als blijkt dat niet kan worden uitgesloten dat het project significante gevolgen kan hebben, moet een passende beoordeling worden

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

opgesteld. Daarbij mag alleen onder voorwaarden intern gesaldeerd worden met de bestaande stikstofrechten van het project. Intern salderen wordt in de uitspraak van de Raad van State gezien als een mitigerende maatregel die alleen toegepast mag worden als deze additioneel is aan de maatregelen die nodig zijn om natuur te behouden, te herstellen of verslechtering te voorkomen. De uitspraak geeft geen duidelijkheid of deze ook gelijke gevolgen heeft voor de beoordeling van plannen.

De ontwikkeling die met het PIP en bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, leidt per saldo niet tot een toename van stikstofdepositie op de daarvoor gevoelige delen van Natura 2000-gebieden. Vanwege de onduidelijkheid of de hiervoor genoemde uitspraak van de Raad van State ook gevolgen heeft voor het beoordelen van plannen is het stappenplan dat de Raad van State heeft gepubliceerd bij de uitspraak voorzorgshalve ook voor het PIP en bestemmingsplan gevolgd.² Ten behoeve van het PIP en bestemmingsplan heeft de provincie daarom niet alleen een voortoets, maar ook een passende beoordeling laten uitvoeren. De voortoets en passende beoordeling zijn opgenomen als bijlage bij het Aanvullingsrapport MER, dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Uit de voortoets blijkt dat het project N207 Zuid dat in het PIP en bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt in de gebruiksfase een maximale stikstofdepositiebijdrage heeft van 1,01 mol N/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse plassen & De Haeck. Ook op 8 andere Natura 2000-gebieden is een extra depositiebijdrage berekend. Deze extra depositiebijdrage is het gevolg van de verkeersaantrekkende werking en verandering van verkeersstromen op het omliggend wegennet. In de voortoets is geconcludeerd dat niet op voorhand op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat deze extra depositiebijdrage significante gevolgen kan hebben. Daarom is een passende beoordeling uitgevoerd.

In de passende beoordeling is gebruik gemaakt van intern salderen als mitigerende maatregel, waarbij op twee verschillende manieren is gesaldeerd:

1. Saldering met het wegverkeer zoals dat in de referentiesituatie op de N207 aanwezig is en met de emissie van de delen van de landbouwpercelen die voor het project N207 Zuid zullen worden verworven en die daarna niet meer bemest zullen worden.
2. Deels gelijk aan 1, met als verschil dat niet de gehele emissie van de delen van de landbouwpercelen die voor het project N207 Zuid zullen worden verworven wordt gebuikt als intern saldo. 30% van dat saldo is afgeroomd. Op die manier is in die berekening gesaldeerd met het

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

stikstofsaldo dat op deze landbouwpercelen resteert als een passende maatregel ertoe zou leiden dat er een generieke regel gaat gelden als gevolg waarvan de emissie door mestaanwending wordt beperkt.

Bij de wijze van salderen zoals beschreven onder 1) is op geen enkel habitat in de beoogde situatie sprake van een depositiebijdrage die hoger is dan in de referentiesituatie.

Bij de wijze van salderen zoals beschreven onder 2) is op een aantal habitats in twee Natura 2000-gebieden in de beoogde situatie sprake van een depositiebijdrage die hoger is dan in de referentiesituatie. Het gaat om de Natura 2000-gebieden en habitats uit onderstaande tabel 7.18.

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

		Depositie (mol N/ha/jr)	
Code	Habitat	Maximaal	Gemiddeld
Meijndel & Berkheide			
H2120	Witte duinen	0,01	0,01
H2130A	Grijze duinen (kalkrijk)	0,01	0,01
H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	0,01	0,01
H2160	Duindoornstruwelen	0,01	0,01
H2180Abe	Duinbossen (droog), berken-eikenbos	0,01	0,01
(ZG)H2180Ao	Duinbossen (droog), overig, inclusief zoekgebied	0,01	0,01
(ZG)H2180C	Duinbossen (binnenduintrand), inclusief zoekgebied	0,01	0,01
Uiterwaarden Lek			
H6120	Stroomdalgraslanden	0,01	0,01
H6510A	Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	0,01	0,01

In de passende beoordeling is onderzocht of deze extra depositiebijdrage kan leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze Natura 2000-gebieden. Deze beoordeling is voor ieder van de habitats uitgevoerd, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstelling van deze habitats.

In de passende beoordeling is het volgende geconcludeerd. Als intern salderen wordt toegepast in de voortoets, dan kan uitgesloten worden dat het plan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Als de opgeleverde stikstofruimte vanwege intern salderen volledig wordt gebruikt als mitigerende maatregel in de passende beoordeling, dan is de zekerheid verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Dat is eveneens het geval als intern salderen gedeeltelijk (voor 70%) wordt ingezet als mitigerende maatregel in de passende beoordeling.

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

Voorgaande is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

2.1.22. Door meer indieners ingediende zienswijze

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Behandeling ingekomen zienswijzen met reactie

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

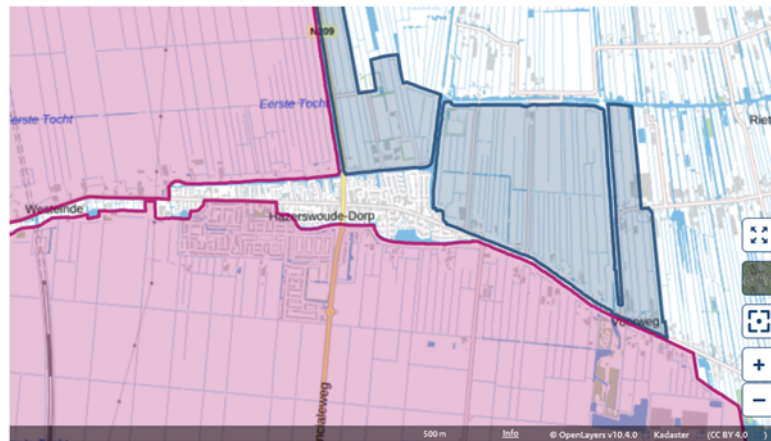
	calamiteit, dan kan het verkeer Weidelanden niet meer uit.		van de toelichting van het bestemmingsplan.
c	Verzoek tot aanleg extra ontsluiting Weidelanden bij de Wilgenroos naar het zuiden.	Het is niet gewenst om in deze bocht een aansluiting te maken ter ontsluiting van Weidelanden. Het zicht op de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

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

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

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

kwetsbaar kwelgebied



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

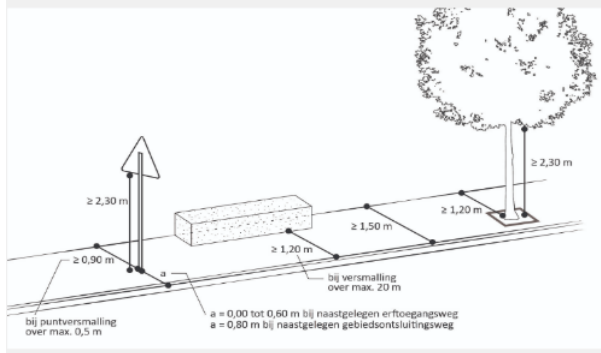
Uit de rapportage “BP Verkeersmaatregelen Hazerswoude Dorp onderzoek luchtkwaliteit” d.d. 17 januari 2022 (ref. 2022014343) bleek dat inclusief het plan de totale concentratie NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ruim onder de wettelijke normen blijft (minder dan de helft van de wettelijke norm).

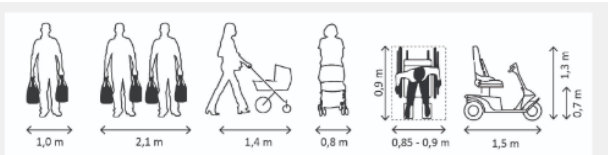
Het onderzoek luchtkwaliteit is inmiddels geactualiseerd (Rapport luchtkwaliteit, 2025-00004952, Omgevingsdienst Midden-Holland, 28 augustus 2025). Dit rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en vervangt het eerdere rapport. Ook uit het nieuwe rapport blijkt dat ter plaatse van de bestaande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

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

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

van het bestemmingsplan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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