

Planidentificatie: NL.IMRO.0484.HDverkeersmaatrgln-VA01
Planstatus: vastgesteld
Datum: 25-06-2026

Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

Toelichting

Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp Gemeente Alphen aan den Rijn Vaststelling

Rapportnummer:	P01903_6
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.0484.HDverkeersmaatrgIn-VA01
Datum:	25 juni 2026
Opdrachtgever:	Gemeente Alphen aan den Rijn
Projectteam BRO:	██████████
Concept:	10 maart 2020, 3 augustus 2021
Voorontwerp:	22 oktober 2021
Ontwerp:	3 mei 2022
Vaststelling:	25 juni 2026
Bron foto kaft:	Movares BRO Adviseurs B.V.
Beknorte inhoud:	Bestemmingsplan ten behoeve van de realisatie van enkele verkeerskundige maatregelen in Hazerswoude-Dorp.

Willemsplein 2
5211 AK 's-Hertogenbosch
Tel: 030 265 5555
info.bro@movares.nl
www.movares.com

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	5
1.1 Historie N207 Zuid	5
1.2 Hazerswoude-Dorp	7
1.3 Voorkeursvariant	8
1.4 Plangebied	10
1.5 Vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen	14
1.6 Leeswijzer	17
2. PLANBESCHRIJVING	18
2.1 Inleiding	18
2.2 Motivering voorkeursvariant	18
2.3 Maatregelen Hazerswoude-Dorp	24
2.3.1 Deelgebied 1	24
2.3.2 Deelgebied 2	26
2.4 Ruimtelijke effecten	29
2.5 Grondbeleid	29
3. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	30
3.1 Inleiding en procedure	30
3.2 Het MER	32
3.2.1 Inleiding	32
3.2.2 Doelbereik van de varianten Project N207 Zuid	33
3.2.3 Milieueffecten voor het hele studiegebied	36
3.2.4 Milieueffecten in Hazerswoude-Dorp	37
3.2.5 Mitigerende en compenserende maatregelen	46
3.3 Ingebrachte zienswijzen op het MER	48
3.4 Toetsingsadvies en aanbevelingen Commissie m.e.r.	48
4. BELEIDSKADER	50
4.1 Rijksbeleid	50
4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	50
4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	51
4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	51
4.2 Provinciaal beleid	52
4.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland	52
4.2.2 Omgevingsvisie Zuid-Holland	52
4.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland	53

4.2.4 Visie Ruimte en Mobiliteit	59
4.3 Regionaal beleid	60
4.3.1 Regionaal Verkeers- en vervoersplan	60
4.4 Gemeentelijk beleid	61
4.4.2 Omgevingsvisie Alphen aan den Rijn: "Groene gemeente met lef!"	61
4.4.3 Welstandsnota Alphen aan den Rijn	62
4.4.4 Gebiedsvisie 7 dorpen	62
4.4.5 Duurzaamheidsprogramma 2021-2030 Alphen aan den Rijn	63
4.4.6 Groene gemeente met lef – beleidsnotitie bomen 2017	64
4.4.7 Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn	64
5. OMGEVINGSASPECTEN	66
5.1 Verkeer en parkeren	66
5.1.1 Aanleiding en knelpunten	66
5.1.2 Oplossingsrichting	67
5.1.3 Parkeren	69
5.2 Geluid	71
5.2.1 Toetsingskader	71
5.2.2 Onderzoek	73
5.2.3 Conclusie	76
5.3 Luchtkwaliteit	77
5.3.1 Toetsingskader	77
5.3.2 Onderzoek	77
5.3.3 Conclusie	78
5.4 Bedrijven en milieuzonering	78
5.4.1 Toetsingskader	78
5.4.2 Onderzoek	78
5.4.3 Conclusie	79
5.5 Landschappelijke inpassing	79
5.5.1 Visie landschappelijke inpassing Hazerswoude-Dorp	79
5.6 Kabels en leidingen	83
5.7 Externe veiligheid	84
5.7.1 Toetsingskader	84
5.7.2 Onderzoek	84
5.7.3 Conclusie	85
5.8 Ecologie	85
5.8.1 Toetsingskader	85
5.8.2 Onderzoek	86
5.8.3 Conclusie	87
5.9 Bodem	91
5.9.1 Toetsingskader	91
5.9.2 Onderzoek	91

5.9.3 Conclusie	92
5.10 Water	93
5.10.1 Toetsingskader	93
5.10.2 Onderzoek	96
5.10.3 Conclusie	102
5.11 Archeologie	102
5.11.1 Toetsingskader	102
5.11.2 Onderzoek	103
5.11.3 Conclusie	104
5.12 Cultuurhistorie	105
5.12.1 Toetsingskader	105
5.12.2 Onderzoek	106
5.12.3 Conclusie	106
5.13 Trillingen	107
5.12.1 Toetsingskader	107
5.12.2 Onderzoek	107
5.12.3 Conclusie	108
 6. JURIDISCHE PLANOPZET	 109
6.1 Inleiding	109
6.2 Plansystematiek	109
6.3 Bestemmingen	111
 7. UITVOERBAARHEID	 113
7.1 Economische uitvoerbaarheid	113
7.1.1 Financieel economische haalbaarheid	113
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	113
7.2.1 Vooroverleg	113
7.2.2 Participatie	114
7.2.3 Vaststellingsprocedure	115

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Milieueffect Rapport (MER) deel A en B
- Bijlage 2: Achtergrondrapport Verkeer en vervoer (MER, deel B)
- Bijlage 3: Varianten voor Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 4: Uitwerking Zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 5: Akoestisch onderzoek verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 6: Onderzoek Luchtkwaliteit verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 7: Quickscan ecologie verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 8: Achtergrondrapport Bodem (MER, deel B)
- Bijlage 9: Advies Bodem Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 10: Waterhuishoudkundig plan PIP N207 Zuid
- Bijlage 11: Waterhuishoudkundig plan verkeersmaatregelen
Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 12: Waterparagraaf Maatregelpakket N207 Zuid (PIP)
- Bijlage 13: Waterparagraaf verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 14: Achtergrondrapport Archeologie (MER, deel B)
- Bijlage 15: Achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie (MER, deel B)
- Bijlage 16: Trillingsonderzoek verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 17: Overige bijlagen MER deel B
- Bijlage 18: Leeswijzer vindplaats Achtergrondrapporten en
bijlagen MER deel A en deel B
- Bijlage 19: Samenvatting Milieueffect Rapport (MER) deel A en B
- Bijlage 20: Aanvullingsrapport MER
- Bijlage 21: Zuidwestelijke ontsluitingsweg actualisatie 2025
- Bijlage 22: Quickscan flora en fauna 2 deellocaties
- Bijlage 23: Soortgericht onderzoek platte schijfhoren Hazerswoude
- Bijlage 24: Inventarisatie gevelmaatregelen
- Bijlage 25: Cultuurhistorisch onderzoek
- Bijlage 26: Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Verkeersmaatregelen
Hazerswoude-Dorp
- Bijlage 27: Notitie Goudappel Beantwoording zienswijzen ZWW
- Bijlage 28: Nota van beantwoording zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER
- Bijlage 29: Nota van wijzigingen bestemmingsplan Verkeersmaatregelen
Hazerswoude-Dorp

1. INLEIDING

1.1 Historie N207 Zuid

Corridorstudie en gebiedsverkenning

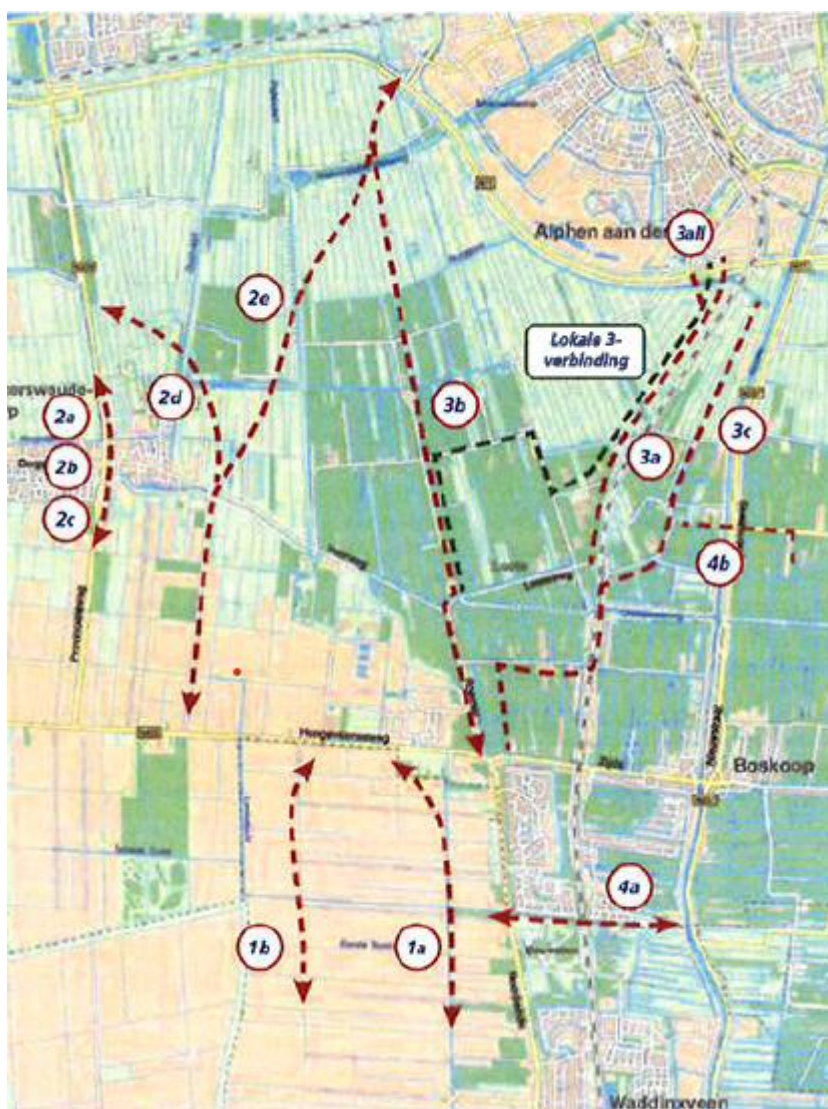
De provincie Zuid-Holland heeft in 2005 de lange termijnstudie voor de N207 opgestart. Deze studie kijkt naar de "corridor" in de vierhoek Gouda, Leiden, Leimuiden, Bodegraven. In 2006 heeft de provincie Zuid-Holland de Corridorstudie N207 opgesteld die aan de basis ligt van het verdere proces. Hierin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

Quick Scan N207 Zuid

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

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

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



Figuur 1.1 Varianten Quickscan N207 Zuid

Vredenburglaan/Bentwoudlaan

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

Planstudie N207 Zuid- fase 1

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

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

Uitvoeringsbesluit N207 Zuid

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

1.2 Hazerswoude-Dorp

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

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

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

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

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

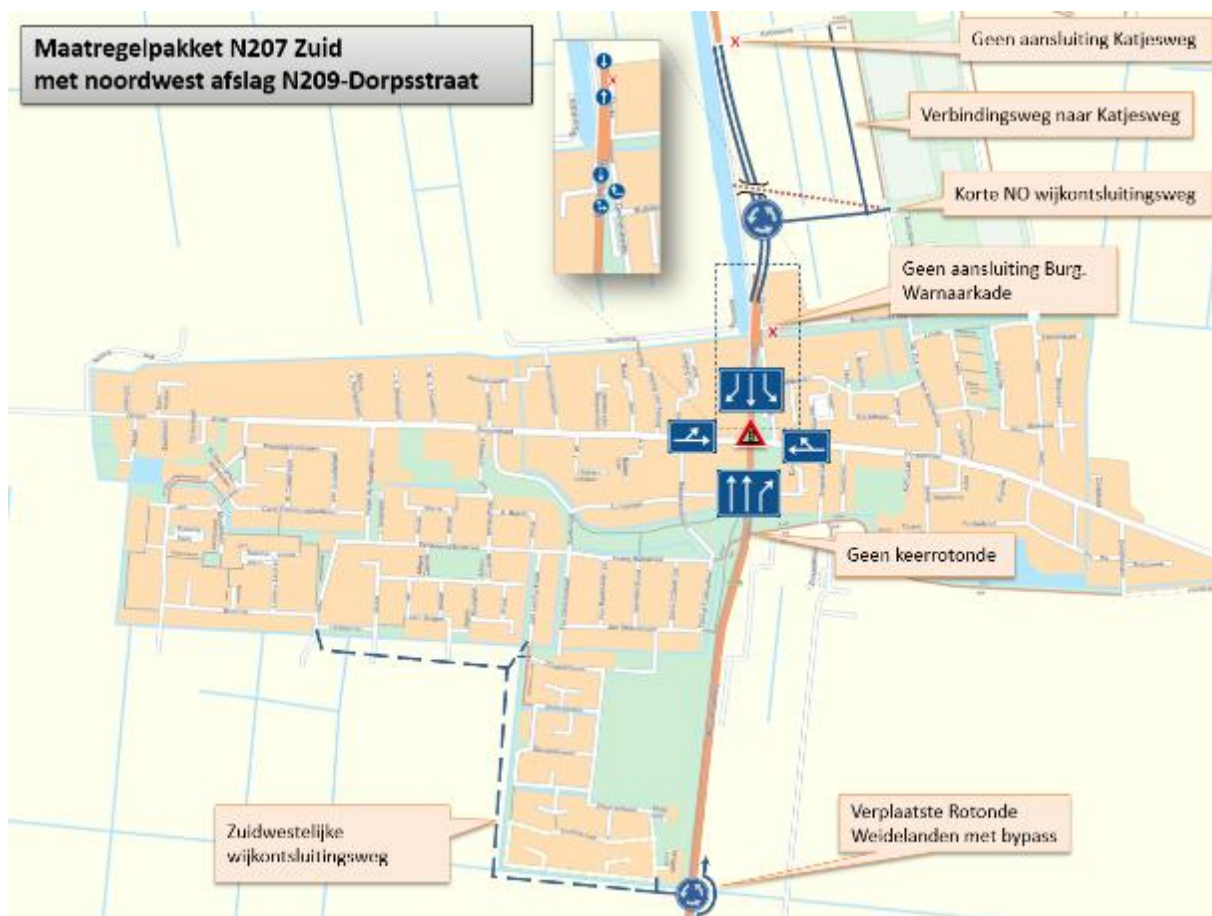
1.3 Voorkeursvariant

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

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

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

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



Figuur 1.2 Schematische weergave verkeersmaatregelen 5^e variant

De te volgen ruimtelijke procedure

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

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

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

De aanpassingen aan de provinciale weg N209 in Hazerswoude-Dorp worden mogelijk gemaakt in het PIP. Op verzoek van de gemeente Alphen aan den Rijn is wel besloten om de nieuwe lokale wegen in Hazerswoude-Dorp niet in het PIP mee te nemen, maar hiervoor een bestemmingsplan in procedure te brengen. Hier is dus de gemeente Alphen aan den Rijn de initiatiefnemer. Beide ruimtelijke procedures worden wel nauwkeurig op elkaar afgestemd zowel qua inhoud als qua proces.

Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

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

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

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

Lopende procedure bestemmingsplan

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

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

1.4 Plangebied

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



Figuur 1.3 Plangebied deelgebied 1 nabij noordelijke rotonde

LEGENDA

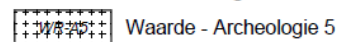
Plangebied



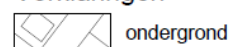
Enkelbestemmingen



Dubbelbestemmingen



Verklaringen





Figuur 1.4 Plangebied deel 2 nabij zuidelijke rotonde



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

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



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

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

1.5 Vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen

Beheersverordening Hazerswoude-Dorp 2017

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

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

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

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



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

Bestemmingsplan De Weidelanden

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



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

Beheersverordening Buitengebied Rijnwoude 2015

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



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

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

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

Parapluplannen Archeologie en Parkeren

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

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

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

Beheersverordening/bestemmingsplan Cultuurhistorie

Ten slotte zijn ook de beheersverordening en het bestemmingsplan Cultuurhistorie, beide vastgesteld op 27 januari 2022, van toepassing. De beheersverordening is van toepassing daar waar binnen het gemeentelijke grondgebied beheersverordeningen van toepassing zijn en het bestemmingsplan daar waar overige ruimtelijke plannen van toepassing zijn. De plannen introduceren een beschermingsregime voor cultuurhistorisch waardevolle objecten en elementen op basis van het gemeentelijke erfgoedbeleid.

Binnen delen van het plangebied is de bestemming 'Waarde – Cultuurhistorie – Uitvoeren werk(zzaamheden)' van toepassing. Deze bestemming stelt nadere gebruiksregels voor de betreffende gronden en introduceert een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van diverse werken en werkzaamheden.

1.6 Leeswijzer

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

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

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

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

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

2.2 Motivering voorkeursvariant

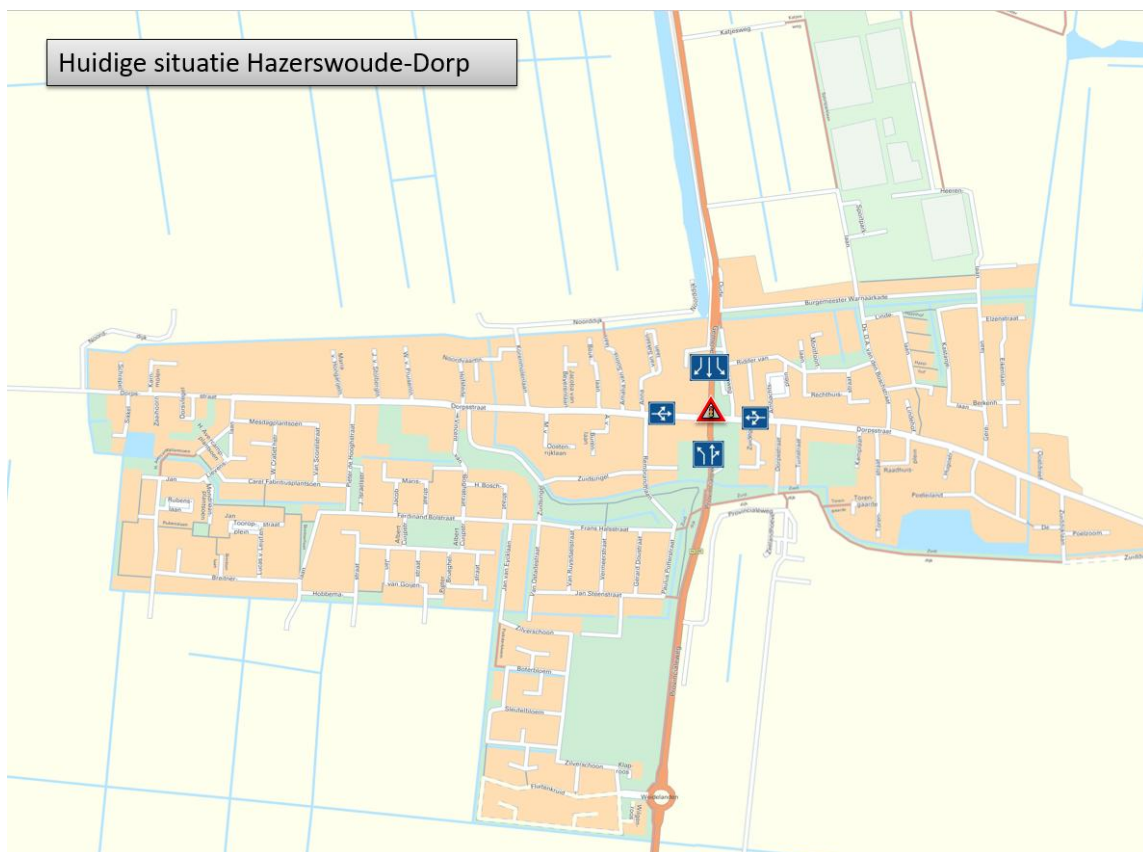
Uitvoeringsbesluit N207 Zuid

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

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

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

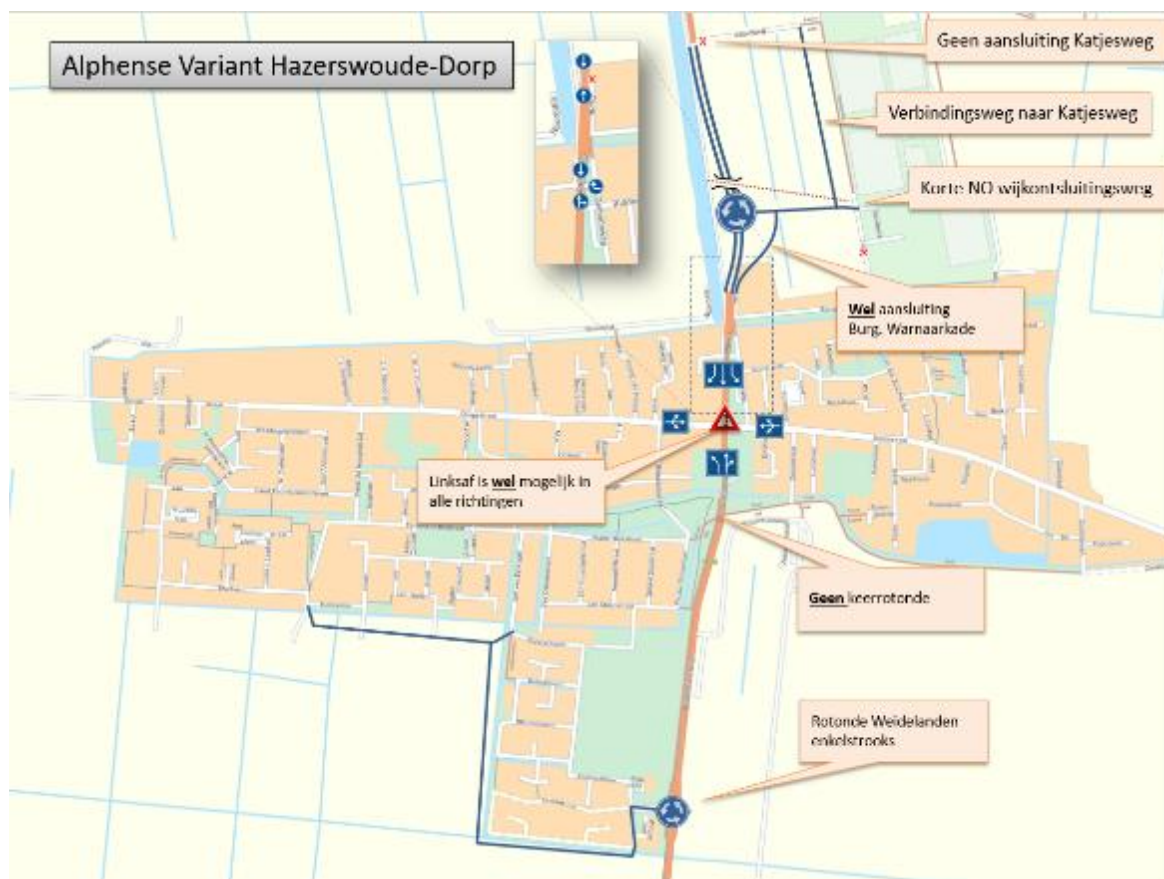
Ter illustratie zijn onderstaande de schematische kaarten van de huidige situatie (figuur 2.1) en de verschillende varianten (figuur 2.2 t/m figuur 2.6) opgenomen.



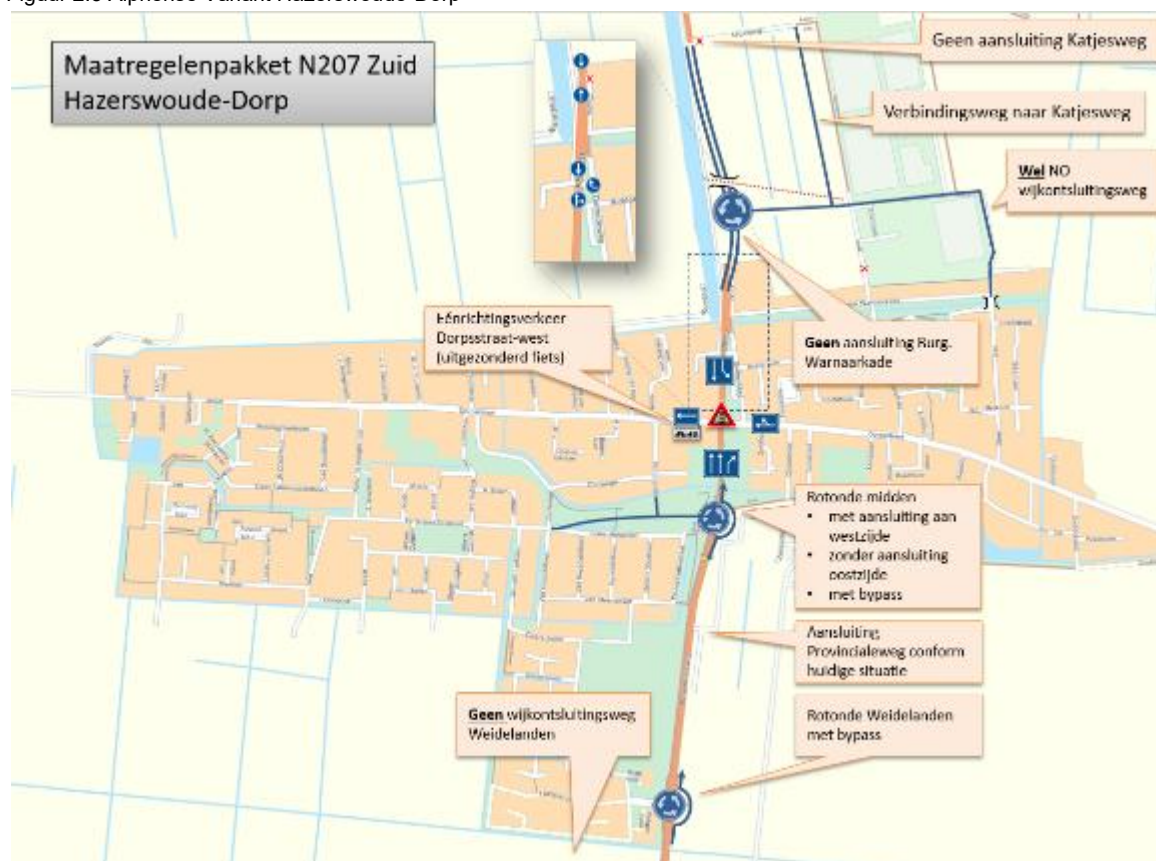
Figuur 2.1 Huidige situatie Hazerswoude-Dorp



Figuur 2.2 Variant X-Robuust Hazerswoude-Dorp



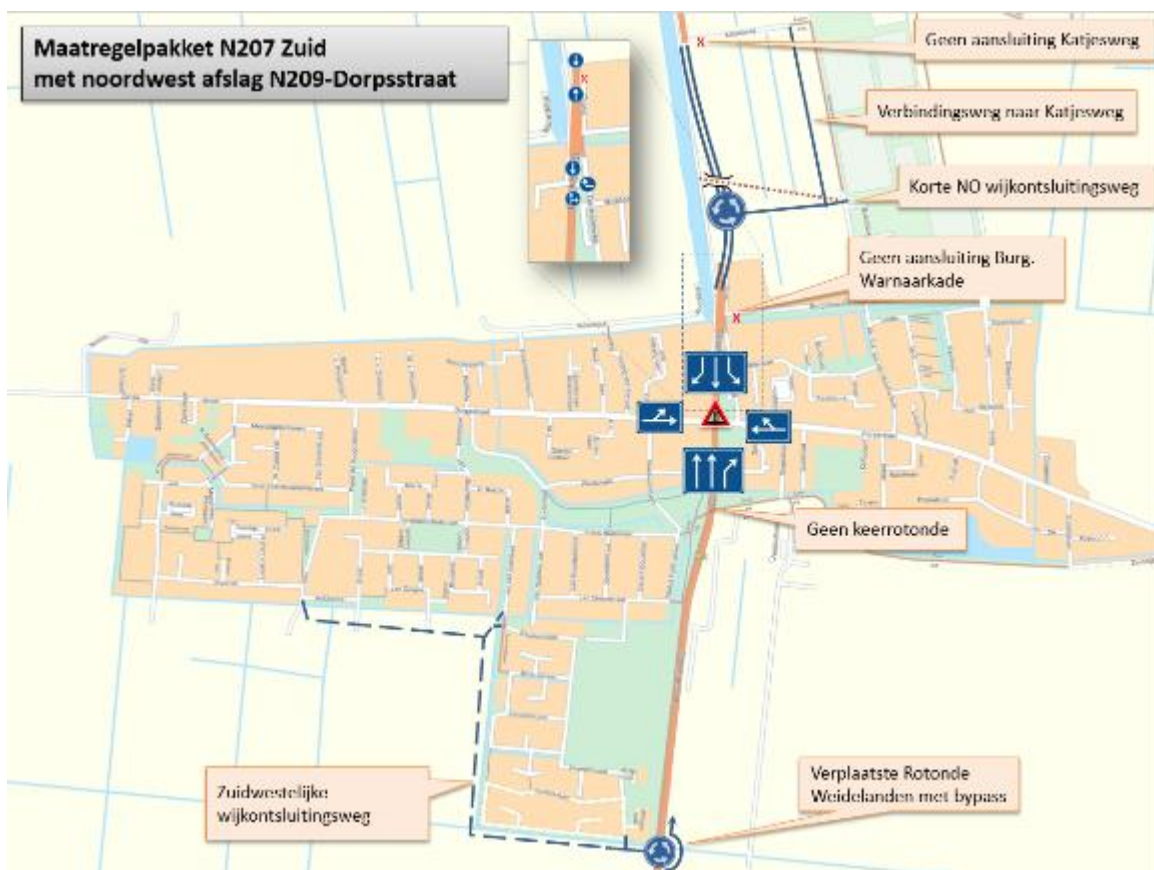
Figuur 2.3 Alphense Variant Hazerswoude-Dorp



Figuur 2.4 Maatregelenpakket Hazerswoude-Dorp



Figuur 2.5 Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg



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

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

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

Uitkomsten MER

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

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

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

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

Keuze voorkeursvariant

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

Binnen Hazerswoude-Dorp spelen de volgende belangen:

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

Voor de gemeente Alphen aan den Rijn zijn belangrijk:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Maatregelen Hazerswoude-Dorp

2.3.1 Deelgebied 1

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

Huidige situatie

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



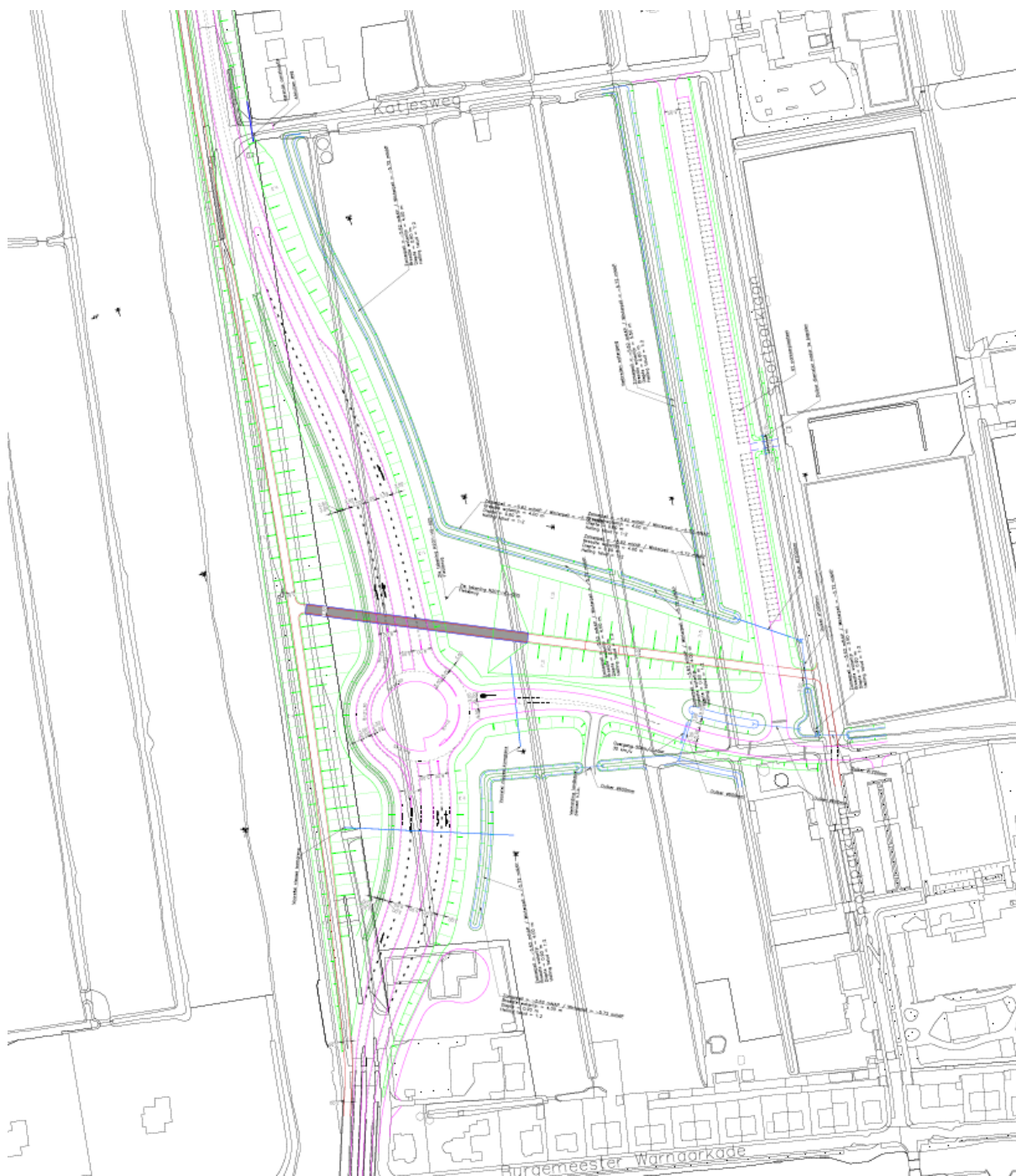
Figuur 2.7 Luchtfoto met globale ligging deelgebied 1 (bron: Google Maps)

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

Nieuwe situatie

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

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



Figuur 2.8 Nieuwe situatie deelgebied 1

2.3.2 Deelgebied 2

Huidige situatie

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



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

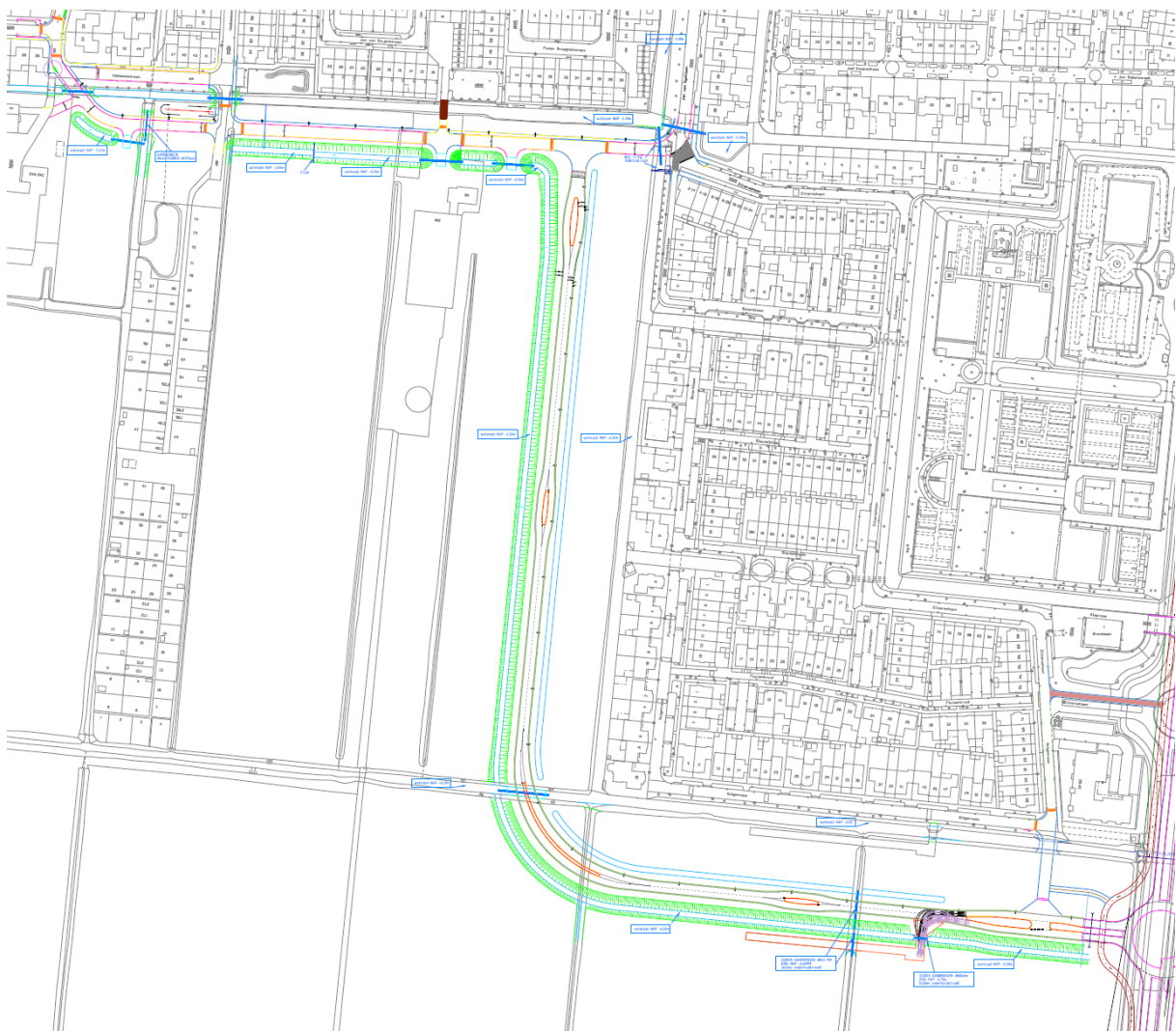
Toekomstige situatie

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

Op figuur 2.10 wordt de nieuwe situatie aangegeven.

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

Ten zuiden van de Jan Goijenstraat is ter plaatse waar de nieuwe weg is gepland een schuur gepositioneerd. Deze zal worden gesloopt.



Figuur 2.10 Nieuwe situatie deelgebied 2

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

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

2.4 Ruimtelijke effecten

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

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

2.5 Grondbeleid

De gemeente is eigenaar van een deel van de gronden waarop de ontwikkeling betrekking heeft. Van een deel van de gronden is de gemeente nog geen eigenaar. De beoogde ontwikkeling zal door middel van actief grondbeleid tot stand komen. De gemeente is in gesprek en voert onderhandelingen met de betreffende eigenaren. De gemeente is voornemens om binnen vijf jaar een aanvang te maken met de (aanleg)werkzaamheden. De inzet van de gemeente is er daarom op gericht om de gronden op kortst mogelijke termijn te verwerven. Er wordt getracht deze gronden minnelijk te verwerven. Omdat het kunnen beschikken over deze gronden van groot belang is voor het mogelijk maken van de ontwikkeling, zal de gemeente in het uiterste geval dat niet op een minnelijke manier tot overeenstemming wordt gekomen, overgaan tot onteigening. Vanwege de uitgebreide doorlooptijd van een onteigeningsprocedure en het tijdig kunnen beschikken over de benodigde gronden worden daarom parallel aan het minnelijke traject ook de voorbereidingen voor deze procedure gestart.

3. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

3.1 Inleiding en procedure

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

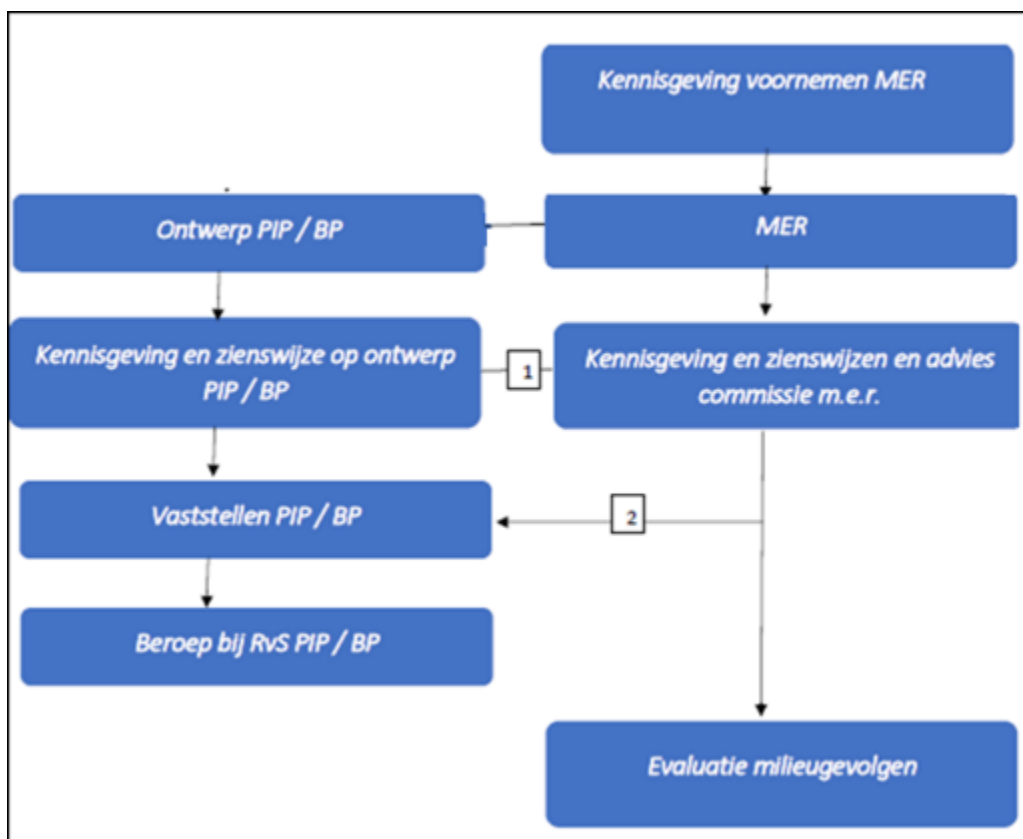
In het MER zijn de effecten onderzocht van het gehele project N207 Zuid en dus inclusief de aanpassingen aan de N209 in Hazerswoude-Dorp en de nieuwe gemeentelijke verbindingswegen in Hazerswoude-Dorp. De aanpassingen aan/langs de N209 maken onderdeel uit van het PIP. De lokale wegen in Hazerswoude-Dorp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

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

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

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

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



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

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

Stap	Toelichting
Kennisgeving voornemen MER	Het bevoegd gezag heeft op 18 januari 2019 een mededeling gedaan met daarin de aankondiging dat er een MER en PIP wordt opgesteld voor het project N207 Zuid inclusief de wijze waarop belanghebbenden een reactie kunnen indienen op dit voornemen. De reacties op de kennisgeving zijn beantwoord. Het resultaat hiervan is opgenomen als bijlage bij het MER.
MER	In het MER zijn de effecten van de varianten onderzocht. Het resultaat hiervan is het MER en de bijbehorende samenvatting van het MER.
Ontwerp-PIP / ontwerp-bestemmingsplan	Het MER is een bijlage bij het ontwerp-PIP en bij het ontwerpbestemmingsplan.
Kennisgeving en zienswijzen en adviescommissie m.e.r.	De Commissie m.e.r. brengt een onafhankelijk advies uit over het MER. De Commissie toetst het MER mede op basis van de binnengekomen inspraakreacties op het MER. De Commissie m.e.r. geeft het bevoegd gezag vervolgens advies of het MER correct is opgesteld. De Commissie heeft op 11 oktober 2022 een voorlopig toetsingsadvies afgegeven. Het betrof hier een voorlopig toetsingsadvies, omdat de effecten van stikstofdepositie van het project nog ontbraken in het MER. Naar aanleiding van het voorlopige toetsingsadvies van de Commissie is op 7 april 2025 het aanvullingsrapport MER opgesteld, waarin de aanvullingen op het MER naar aanleiding van de adviezen van de Commissie worden gepresenteerd. Hierna heeft de Commissie op 18 juli 2025 een definitief toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop afgegeven.

Stap	Toelichting
	Het aanvullingsrapport MER is vervolgens definitief gemaakt en is opgenomen in bijlage 20 bij de toelichting van dit bestemmingsplan.
Kennisgeving en zienswijzen op ontwerp-PIP en ontwerpbestemmingsplan.	Iedereen kon inspreken op het ontwerp-PIP, het ontwerp bestemmingsplan en het MER door middel van een zienswijzen.
Vaststellen PIP en bestemmingsplan	Aan Provinciale Staten wordt gevraagd om het PIP vast te stellen. Aan de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn wordt gevraagd om het bestemmingsplan voor de lokale wegen in Hazerswoude-Dorp vast te stellen. Vóór vaststelling zijn alle zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien. Waar nodig zijn het PIP en het bestemmingsplan aangepast.
Beroep bij Raad van State voor het PIP en bestemmingsplan	Een ieder kan in beroep gaan tegen de vaststelling van het PIP en/of bestemmingsplan
Evaluatie milieugevolgen	Na uitvoering van het project worden de milieugevolgen geëvalueerd.

3.2 Het MER

3.2.1 Inleiding

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

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

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

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

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

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

In het aanvullingsrapport MER (bijlage 20 bij deze toelichting) zijn, op basis van adviezen van de Commissie MER, de volgende aanvullingen openomen:

- probleemanalyse verkeer;
- doelbereik en effecten;
- geluid;
- natuur.

In par. 3.4 wordt op de adviezen en aanvullingen nader ingegaan.

3.2.2 Doelbereik van de varianten Project N207 Zuid

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3 Milieueffecten voor het hele studiegebied

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

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

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

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

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

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

3.2.4 Milieueffecten in Hazerswoude-Dorp

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

Verkeer

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

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

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

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

Tabel 3.5 Wijze van toetsing van de varianten

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

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

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

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

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

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

Tabel 3.6 Overzicht van beoordeling

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

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

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

Geluid

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

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

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

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

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

Tabel 3.7 Aantallen (ernstig) gehinderde personen

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

Luchtkwaliteit

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

Gezondheid

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

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

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

Landschap

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

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

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

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

Cultuurhistorie

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

Ruimtegebruik

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

Tabel 3.9 Ruimtebeslag van de verschillende varianten

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

Natuur

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

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

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

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

Overige thema's

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

Conclusie

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

3.2.5 Mitigerende en compenserende maatregelen

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

Landschap

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

Cultuurhistorie

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

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

Archeologie

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

Recreatie

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

Natuur

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

Water

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

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

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

Tabel 3.12 Watercompensatie ontsluitingsweg Heerenlaan

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

Tabel 3.13 Watercompensatie ontsluitingsweg Breitenlaan

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

3.3 Ingebrachte zienswijzen op het MER

Het MER heeft gelijktijdig met het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N207 Zuid en het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan voor 6 weken ter inzage gelegen. De zienswijzen op het ontwerp-PIP die in deze periode zijn ingebracht zijn samengevat en van een reactie van de provincie voorzien. De gemeente heeft hetzelfde gedaan met de zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Deze nota's zijn opgenomen in bijlage 26 en bijlage 28 bij de toelichting van het bestemmingsplan. De aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen zijn doorgevoerd in het vastgestelde PIP en in het voorliggende vast te stellen bestemmingsplan.

3.4 Toetsingsadvies en aanbevelingen Commissie m.e.r.

Voorlopig Advies Commissie m.e.r. (d.d. 11 oktober 2022)

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

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

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

- Probleemanalyse verkeer: de verkeersberekeningen in het MER zijn gebaseerd op een Hoog scenario met daarin ook onzekere woningbouwontwikkelingen. In het MER is deze keuze niet onderbouwd, waardoor het niet duidelijk is wat het verschil is met het scenario waarin alleen de zekere plannen opgenomen zijn. Om de omvang van de problematiek goed te kunnen beoordelen is meer inzicht hierin wenselijk.

- Doelbereik en effecten: Laat duidelijk zien wat het doelbereik en de effecten voor de aanpassingen in Hazerswoude-Dorp en de nieuwe weg langs Waddinxveen en Boskoop afzonderlijk zijn. De milieueffecten voor de twee gebieden zijn in het MER nu bij elkaar opgeteld, waardoor het niet duidelijk is of lokaal de effecten positief of negatief zijn. Omdat de varianten bij Hazerswoude-Dorp niet apart beoordeeld worden, is het niet duidelijk waarin deze varianten verschillen. Geef ook meer inzicht in de samenhang met maatregelen in het programma Beter Bereikbaar Gouwe.
- Geluidseffecten goed in beeld: Het effect van de varianten ten opzichte van de referentiesituatie in Hazerswoude-Dorp komt onvoldoende in beeld en het onderzoek naar mogelijke geluidmaatregelen is onvoldoende uitgewerkt.
- Natuur: Het MER gaat niet in op de effecten van stikstofdepositie als gevolg van de aanleg en het gebruik van de infrastructurele ingrepen en de mogelijke maatregelen om de effecten te mitigeren of te compenseren. Daardoor ontbreekt inzicht in belangrijke effecten op Natura 2000-gebieden en of het plan uitvoerbaar is binnen het kader van de Wet natuurbescherming.

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

Rapport aanvulling milieueffectrapportage (d.d. 7 april 2025)

Naar aanleiding van dit voorlopig advies heeft de provincie een aanvullingsrapport¹ opgesteld.

In de aanvulling gaat de provincie in op de punten waar de Commissie in haar eerdere advies om nadere onderbouwing vroeg.

Definitief advies Commissie m.e.r. (d.d. 18 juli 2025)

In het Definitief advies van de Commissie m.e.r. spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en het aanvullingsrapport.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER en de aanvulling dat nog belangrijke informatie nodig is voor de besluiten. De Commissie vindt het essentieel voor het besluit over de planstudie N207 Zuid dat:

- de omvang van de knelpunten beter kwantitatief onderbouwd wordt. En dat de bijdrage van het maatregelpakket aan het verbeteren van knelpunten in beeld gebracht wordt. Daarmee wordt voor bestuurder duidelijk in welke mate de problemen worden verminderd;
- de geluidbelasting voor Hazerswoude-Dorp zonder rekenkundige aftrek getoond wordt. Daarbij moeten, naast stil asfalt, andere maatregelen gepresenteerd worden. Stil asfalt is namelijk niet lang effectief. Daarmee komt mogelijk de noodzaak voor andere mitigerende maatregelen in beeld.

De Commissie adviseert deze informatie aan te vullen voordat de provincie besluit over de planstudie N207 Zuid.

Naar aanleiding van het definitief advies van de Commissie m.e.r. is het definitieve aanvullingsrapport opgesteld. In dit rapport zijn de aanvullingen op het MER naar aanleiding van de adviezen van de Commissie gepresenteerd. Het aanvullingsrapport MER d.d. 18 september 2025 is opgenomen als bijlage 20 en de resultaten zijn daar waar nodig verwerkt in het PIP.

¹ Aanvulling milieueffectrapportage project N207 Zuid, 7 april 2025, Versie 3.0.

4. BELEIDSKADER

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

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Voor een ontwerpbestemmingsplan dat vóór 1 januari 2024 ter inzage is gelegd, blijft het oude recht van toepassing tot het bestemmingsplan van kracht is. Dit volgt uit artikel 4.6, lid 2, sub a, onder 1, van de Invoeringswet Omgevingswet. Omdat het ontwerpbestemmingsplan voor 1 januari 2024 ter inzage is gelegd, moet het bevoegd gezag vanwege het overgangsrecht van de Omgevingswet bij de vaststelling van het bestemmingsplan het recht toepassen zoals dat gold vóór 1 januari 2024.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die per 1 januari 2024 in werking is getreden, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Deze Omgevingsvisie verving de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de Omgevingswet en liep vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Tot de invoering van de Omgevingswet gold de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Na inwerkingtreding van de Omgevingswet is deze gaan gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

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

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

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

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

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

Doorwerking plangebied

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een nieuwe ontsluitingsstructuur voor de dorpskern. Het initiatief draagt bij aan de verkeersveiligheid en verkeersontsluiting op lokaal niveau. Gezien de aard en omvang van het initiatief kan worden gesteld dat geen nationale belangen uit de Nationale Omgevingsvisie in het geding zijn.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Conclusie

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

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

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

De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructuurle besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Artikel 3.1.6 lid 2 Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Conclusie

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

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland

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

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

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

De Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

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

Het omgevingsbeleid betreft een beleidsneutrale omzetting van bestaand beleid.

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

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

In paragraaf 4.2.3 wordt nader ingegaan op de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV).

4.2.2 Omgevingsvisie Zuid-Holland

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

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

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

Doorwerking plangebied

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

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

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

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

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

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

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

Conclusie

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

4.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Per 1 januari 2024 is met inwerkingtreding van de Omgevingswet de nieuwe Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) van kracht geworden. Deze Zuid-Hollandse Omgevingsverordening is voor de laatste keer per 11 december 2024 gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen van de Zuid-Hollandse

Omgevingsverordening (motivering, en regels en toelichting met wijzigingen bijgehouden t.o.v. voorgaand beleid) zijn te raadplegen via: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/omgevingsbeleid/lopende-herzieningen-omgevingsbeleid/herziening-2024/>

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

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

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

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

De Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) vormt de juridisch bindende doorvertaling van de ambities uit de Omgevingsvisie. Zo zijn er instructieregels in opgenomen voor gemeenten en waterschappen en zijn er bijvoorbeeld nadere regels gesteld ten aanzien van landbouw, bodembeheer, natuur en milieubeschermingsgebieden.

Hierna worden de relevante regels, die van toepassing zijn op het plan, beschouwd.

Cultureel erfgoed

Deelgebied 2 is voor een klein gedeelte gelegen binnen een molenbiotoop (figuur 4.1). Deze biotoop zorgt ervoor dat de wieken van de molen voldoende wind kunnen vangen, door binnen de biotoop beperkingen te stellen ten aanzien van bouwhoogtes.



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

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

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

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

Ruimtelijke kwaliteit

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

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

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

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

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

(...)

Artikel 6.9a Beschermingscategorie 3 Buitengebied

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

Artikel 6.9d Beschermingscategorie 2 Groene buffers

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



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

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

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

Deelgebied 2 ligt zoals gezegd binnen de Groene bufferzone. Binnen deze zone zijn ruimtelijke ont-wikkelingen mogelijk, maar extra bescherming tegen (grootschalige) stedelijke ontwikkeling is van be-lang 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 ont-wikkeling. 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 Omgevingsver-ordening 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.

Voor beide wegen geldt op basis van het voorgaande dat er sprake is van ‘aanpassen’ (zie sub b onder lid 5 in artikel 6.9). 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.

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

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

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

Conclusie

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

4.2.4 Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), onderdeel van de Omgevingsvisie, is een structuurvisie op provinciaal niveau en bevat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid tot 2030. De VRM bestaat uit meerdere onderdelen: de visie, het Programma ruimte, het Programma mobiliteit en de Verordening ruimte. Het beleid voor ruimte en mobiliteit bevat geen eindbeeld, maar wel ambities en doelen die de provincie samen met anderen wil realiseren. De VRM is inmiddels niet meer in werking en is overgegaan in de voornoemde provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsverordening, maar wordt volledigheidshalve behandeld in deze toelichting.

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

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

Doorwerking plangebied

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

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

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Regionaal Verkeers- en vervoersplan

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

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

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

Het uitvoeringsprogramma van het RVVP bevat 25 projecten waar de regionale partijen in de periode tot 2025 mee aan de slag gaan. De gemeenten in regio Midden-Holland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard hebben in 2021 een geactualiseerd uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Midden-Holland vastgesteld. Duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid staan daarin centraal. In het uitvoeringsprogramma gaat het onder andere om het stimuleren van elektrisch rijden, realiseren van verkeersveilige schoolomgevingen en (door)fietsroutes, aanpak van knelpunten met zwaar verkeer, campagnes over verkeersveiligheid en inzet van verkeersleerkrachten. In de plannen worden 39 projecten benoemd die de gemeenten de komende jaren uitvoeren. Voor elk project is binnen de regionale samenwerking een gemeente aangewezen als trekker.

Doorwerking plangebied

De corridorstudie N207 Zuid is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van het RVVP. Het project

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

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

4.4 Gemeentelijk beleid

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

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

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

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

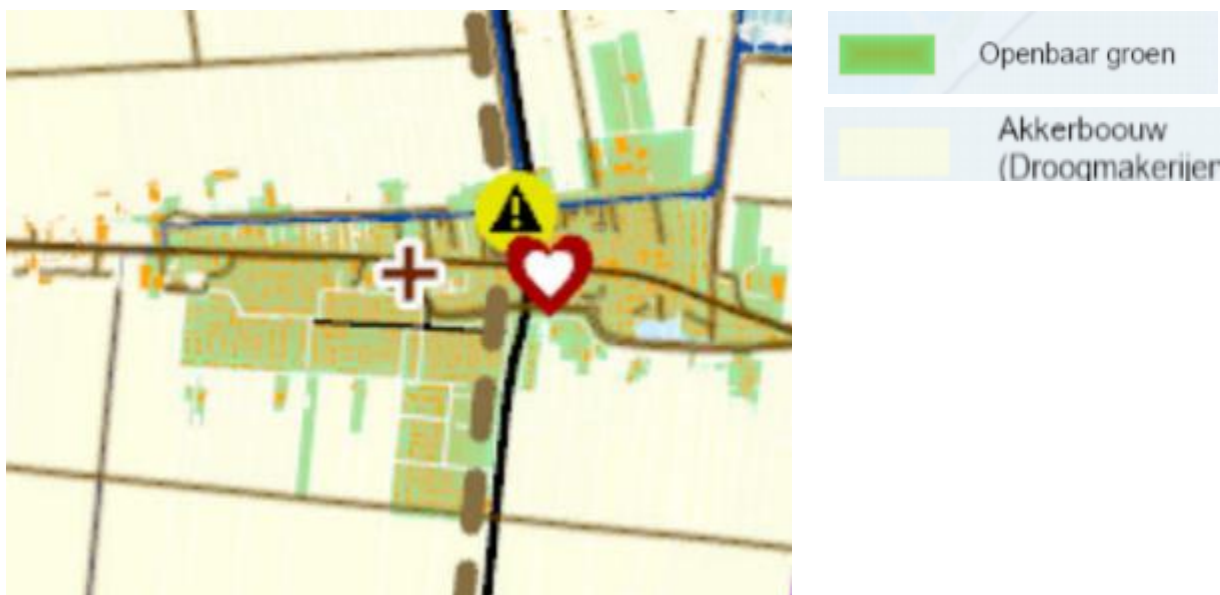
“Voor alle inwoners een beter leven (geluk, welbevinden) met (positieve) gezondheid en duurzaamheid als basis voor sociaal, economisch en ruimtelijk beleid”

De centrale waarden zijn:

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

Doorwerking plangebied

De visie en de lagen van de diverse ontwikkelrichtingen komen samen in een omgevingsvisiekaart. Deelgebied 1 is gelegen binnen het gebied Openbaar Groen en deelgebied 2 is gelegen binnen het gebied Akkerbouw (droogmakerijen). De aanleg van de nieuwe wegen heeft tot doel om Hazerswoude-Dorp beter bereikbaar en veiliger te maken. Het zorgt voor een betere interne (verkeers-)doorstroming en het project zorgt voor kortere verbindingen van en naar de N209.



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

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

4.4.3 Welstandsnota Alphen aan den Rijn

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

Doorwerking plangebied

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

4.4.4 Gebiedsvisie 7 dorpen

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

De kruising Dorpsstraat/N209 en de hele verkeersafwikkeling in het dorp vormen een permanente bron van zorg. De meeste woningen staan ten westen van de N209, terwijl de meeste voorzieningen zich aan de oostzijde bevinden. Mede door deze wederzijdse afhankelijkheid wordt de N209 als barrière gezien. Nagenoeg het gehele dorp is ingericht als verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/h. Auto's die zich in het oostelijk deel van het dorp begeven, moeten de vaak smalle straten delen met (schoolgaande) fietsers en voetgangers. Daarom is er de wens om de Dorpsstraat en een deel van het oostelijk gebied, met name rond de scholen, autoluwer maken. Dit verbetert de kwaliteit

van de leefomgeving en vermindert conflictsituaties tussen fietsers en motorvoertuigen. Voor deze maatregel is een extra ontsluiting aan de noordoostzijde van het dorp een voorwaarde.

Doorwerking plangebied

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

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

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

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

4.4.5 Duurzaamheidsprogramma 2021-2030 Alphen aan den Rijn

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

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

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

- De energietransitie waarin energiebesparing, duurzame opwek en opslag, duurzame warmte en duurzame mobiliteit leidt tot minder CO₂ uitstoot.
- Klimaatadaptatie en biodiversiteit worden steeds urgenter. Binnen dit thema richten we ons op aspecten als het voorkomen van wateroverlast en hittestress, het inspelen op droogte en bodemdaling en het stimuleren van diversiteit in flora en fauna.

- De transitie van een lineaire economie naar een circulaire economie waarin we verantwoord omgaan met schaarse grondstoffen, CO2-uitstoot voorkomen en nieuwe verdienmodellen ontwikkelen.

4.4.6 Groene gemeente met lef – beleidsnotitie bomen 2017

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

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

Doorwerking plangebied

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

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

4.4.7 Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn

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

Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2016-2018

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

Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026.

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

Doorwerking plangebied

In meest recente verkeersveiligheidsplan worden geen knelpunten genoemd die onderdeel uitmaken van voorliggend bestemmingsplan. Door de keuze die in het provinciaal inpassingsplan is gemaakt ten aanzien van de loop van de N209 in en door Hazerswoude-Dorp, is een belangrijke stap in de verbetering van de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid in en rondom Hazerswoude-Dorp gezet en wordt een knelpunt gesignaleerd in het eerdere VVP opgelost. Dit bestemmingsplan geeft invulling aan de hierop aansluitende verkeersmaatregelen en draagt daarmee bij aan de oplossing van dit knelpunt.

5. OMGEVINGSASPECTEN

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

5.1 Verkeer en parkeren

5.1.1 Aanleiding en knelpunten

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

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

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

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

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

- Verkeersveiligheid door de directe aansluiting van het dorp op de drukke N209. Door de wachtrijen op dit kruispunt nemen ook zaken als sluipverkeer en roodlichtnegatie² toe.
- Een kwetsbare verkeersstructuur met vele smalle wegen en geen geschikte hoofdstructuur. Bovendien zijn de delen van Hazerswoude-Dorp voor de ontsluiting sterk afhankelijk van de ene aansluiting op de N209. Als deze (deels) is geblokkeerd, bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden, ongelukken of omleidingen, dan ontstaan er serieuze bereikbaarheidsproblemen. Ook voor hulpdiensten.

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

- Dorpsstraat;
- Rotonde Weidelanden.

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

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

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

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

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

5.1.2 Oplossingsrichting

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

² Roodlichtnegatie is het door een weggebruiker al dan niet bewust negeren van een rood verkeerslicht. Een ontwerper van een verkeersregeling kan roodlichtnegatie voorkomen door te zorgen voor een 'geloofwaardige' regeling en goed zichtbare verkeerslichten. Overbelasting van een kruispunt stimuleert roodlichtnegatie.

Kruispunt N209-Dorpsstraat

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

Rotondes

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

Deelgebied 1 Noordoostelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp

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

Deelgebied 2 Zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp

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

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

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

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

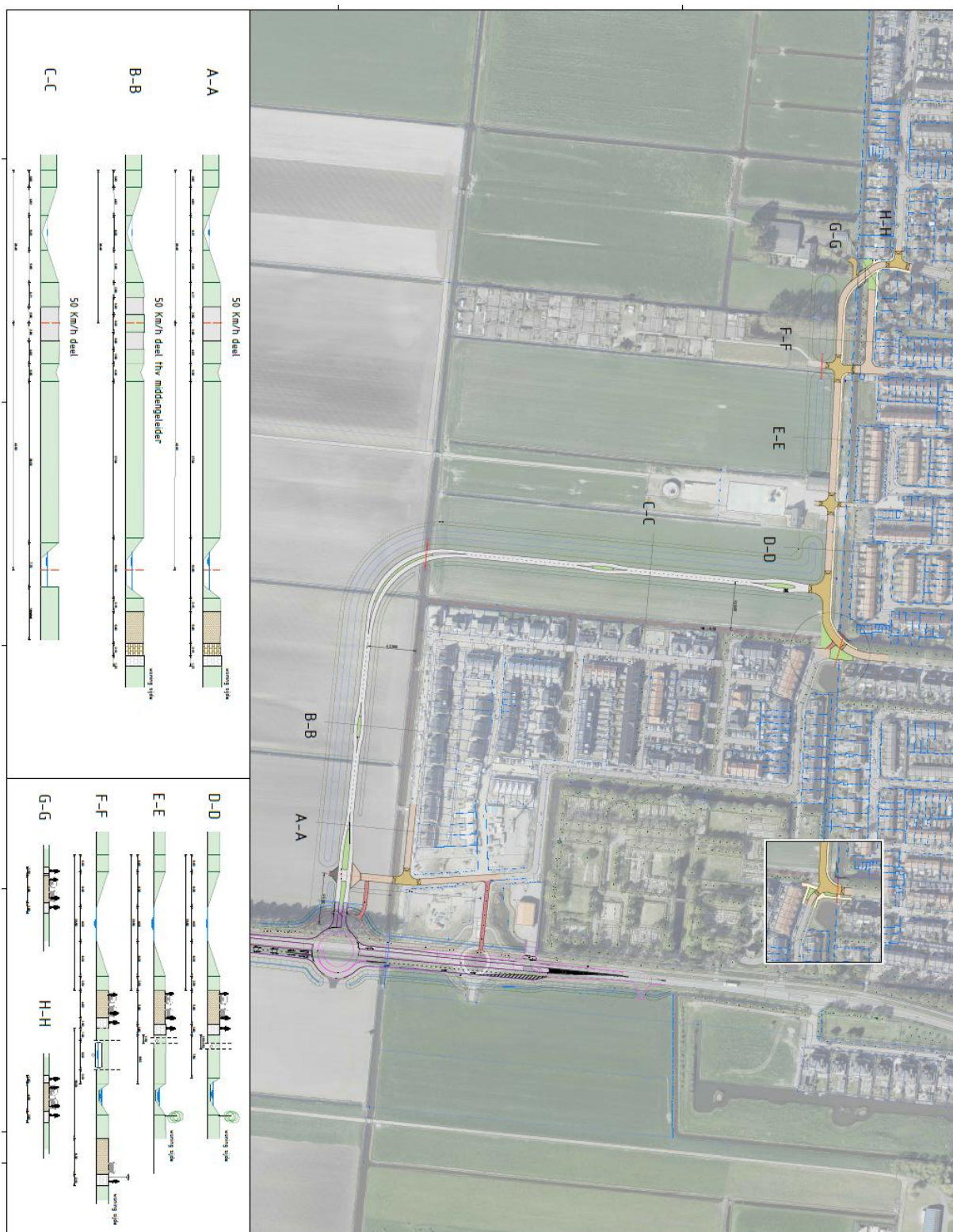
Op basis van het overleg met de omgeving en diverse analyses is voor de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg het volgende ontwerp gekozen:

- De rotonde Weidelanden wordt vergroot en verschoven naar het zuiden.
- De nieuwbouwwijk Weidelanden wordt aangesloten door de Wilgenroos (momenteel in aanleg) in zuidelijke richting door te trekken.
- Er wordt uitgegaan van een aansluiting van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg bij de Jan van Eycklaan en de Hobbemastraat en Breitnerlaan.
- Het gedeelte tussen de rotonde tot aan de Jan van Eycklaan wordt aangelegd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h en is niet toegankelijk voor fietsers.
- Het gedeelte tussen de Jan van Eycklaan en de Breitnerlaan wordt gezien de lagere intensiteiten (500 mvt/etmaal) aangelegd als erftoegangsweg (30 km/h) en is toegankelijk voor fietsers.
- Het paaltje in de Zilverschoon wordt verwijderd.
- De Hobbemastraat (n-z) is smal en daarom wordt ervoor gekozen hier eenrichtingsverkeer in te stellen in noordelijke richting.

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

5.1.3 Parkeren

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



Figuur 5.1 Voorgestelde ontwerp van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg

5.2 Geluid

5.2.1 Toetsingskader

Wegverkeer

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

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

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

Tabel 5.1: Breedte geluidszones langs wegen

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

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

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

Nieuwe wegen

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

Tabel 5.2 Grenswaarden voor woningen bij aanleg van een nieuwe weg

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

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

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

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

Reconstructie

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

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

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

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

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

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

5.2.2 Onderzoek

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

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

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

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

Verbindingsweg noordoost, deelgebied 1

De verkeersintensiteit op de verbindingsweg naar de Katjesweg (nieuw deel van de Sportparklaan met 30 km/uurregime) is zeer laag. De geluidsbelasting als gevolg van het verkeer over de Sportparklaan is ten hoogste 32 dB ter plaatse van de woning aan de Katjesweg 6 en de scholen. Ter plaatse van de woning Gemeneweg 11 en de woningen aan de Burg. Warnaarkade is lager dan 20 dB. De geluidsbelastingen voldoen ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

In het onderzoek is ook het effect van de nieuwe wegen (inclusief de wegen die het provinciaal inpassingsplan mogelijk maakt) op het woon- en leefklimaat in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat er geen wezenlijke effecten op het woon- en leefklimaat optreden ten opzichte van de situatie anno 2024.

Zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, deelgebied 2

De zuidwestelijke ontsluitingsweg (50 km/uurregime) wordt aangelegd met een aansluiting op de Wilgenroos, Zilver schoon, de Jan van Eycklaan, de Hobbemastraat en de Breitnerlaan. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de zuidwestelijke ontsluitingsweg de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidshinder (48 dB) ter plaatse van geluidsgevoelige gebouwen niet wordt overschreden. De geluidbelasting ter plaatse van woningen in de omgeving neemt wel toe.

Zuidwestelijke ontsluitingsweg (30 km/u deel) en aansluiting op 30 km/u wegen

De geluidsbelasting als gevolg van verkeer over de 30 km/u wegen, deel van de zuidwestelijke ontsluitingsweg, Wilgenroos, Zilverschoon, Jan van Eycklaan, Hobbemastraat en Breitnerlaan, is samen in beeld gebracht. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting varieert van 48 tot 59 dB.

Effect op woon- en leefklimaat

Het woon- en leefklimaat, na realisatie van de nieuw weg en de aansluiting op bestaande wegen, varieert van goed tot matig. Dit is binnen de bebouwde kom acceptabel te achten.

Ter plaatse van de appartementen Wilgenroos 12 – 62 is en blijft het woon- en leefklimaat aan de oostzijde tamelijk slecht als gevolg van het verkeer over de N209.

Geluidsluwe gevel en buitenruimte

Uit het onderzoek blijkt dat alle grondgebonden woningen in de situatie in 2040 beschikken over een geluidsluwe gevel en buitenruimte (begane grond).

Inventarisatie gevelmaatregelen

Omdat de geluidbelasting bij woningen in de omgeving van de zuidelijke ontsluitingsweg toeneemt, is nader onderzoek uitgevoerd door de Omgevingsdienst Midden-Holland. Deze aanvullende rapportage is opgenomen in bijlage 24 bij deze toelichting. Doel van dit onderzoek is om in beeld te brengen of er sprake is van zodanige toenames dat gevelmaatregelen getroffen moeten worden. Dit is gebeurd door middel van een check van de benodigde binnenwaarde.

Voor de check van de benodigde binnenwaarde is aangesloten bij de (sanering)systematiek van de Wet geluidhinder, waarbij bij een toename in geluidsbelasting tussen 2040 en 2024 van meer dan 1,5 dB (check bij reconstructie):

- Bij een binnenwaarde van maximaal 41 dB behoeven geen maatregelen worden getroffen.
- Bij een binnenwaarde van meer dan 41 dB moeten maatregelen getroffen worden om de binnenwaarde terug te brengen tot ten hoogste 38 dB.

In figuur 5.2 is een overzicht opgenomen van de geluidgevoelige objecten waar de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB toeneemt. In die gevallen is er sprake van een akoestisch relevante toename.



Figuur 5.2 Overzicht gebouwen waar de geluidbelasting tussen 2024 en 2040 met meer dan 1,5 dB toeneemt (bron; omgevingsdienst Midden-Holland)

Vervolgens is in beeld gebracht op welke van deze objecten de geluidsbelasting in 2040 hoger is dan 56 dB, op objecten met een bouwjaar voor 2003. Voor dergelijke woningen is uitgegaan van een gevelwering van 15 dB (conservatieve aanname) Dit is in figuur 5.3 weergegeven. Voor deze woningen, in totaal 30 stuks, is nader onderzoek naar de gevelwering nodig. Verwacht wordt dat de karakteristieke gevelwering hoger is dan de conservatief ingeschatte 15 dB. Hierdoor is het op voorhand aannemelijk dat voor de (meeste) woningen geen andere maatregelen nodig zijn. Middels nader onderzoek moet dit worden geverifieerd.

Appartementencomplex Wilgenroos 12 t/m 62

Bij de aanvraag voor de bouwvergunning voor het appartementencomplex Wilgenroos 12 t/m 62 is de gevelwering in beeld gebracht in de rapportage van LBP|SIGHT "Weids- nieuwbouw 26 appartementen in Hazerswoude-Dorp, beoordeling akoestiek vergunningsaanvraag" d.d. 11 december 2020 met referentie R0490508aa.20G4KOL.et. Uit het onderzoek van LBP|SIGHT blijkt dat de karakteristieke gevelwering van de zuidgevel 34 dB bedraagt. Hierbij kan gesteld worden dat nader onderzoek voor het appartementencomplex niet nodig is. De binnenwaarde van 33 dB wordt niet overschreden.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) de belangrijkste stoffen.

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

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

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- Het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM.
- Het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO_2 en PM_{10} ($1,2\mu g/m^3$).

5.3.2 Onderzoek

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

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

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

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

Regeling NIBM

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

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

5.3.3 Conclusie

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

5.4 Bedrijven en milieuzonering

5.4.1 Toetsingskader

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

Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'³. In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

5.4.2 Onderzoek

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

³ 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

5.4.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de onderhavige ontwikkelingen.

5.5 Landschappelijke inpassing

5.5.1 Visie landschappelijke inpassing Hazerswoude-Dorp

Landschappelijke inpassing parallelweg Sportparklaan (deelgebied 1)

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

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

Landschappelijke inpassing zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (deelgebied 2)

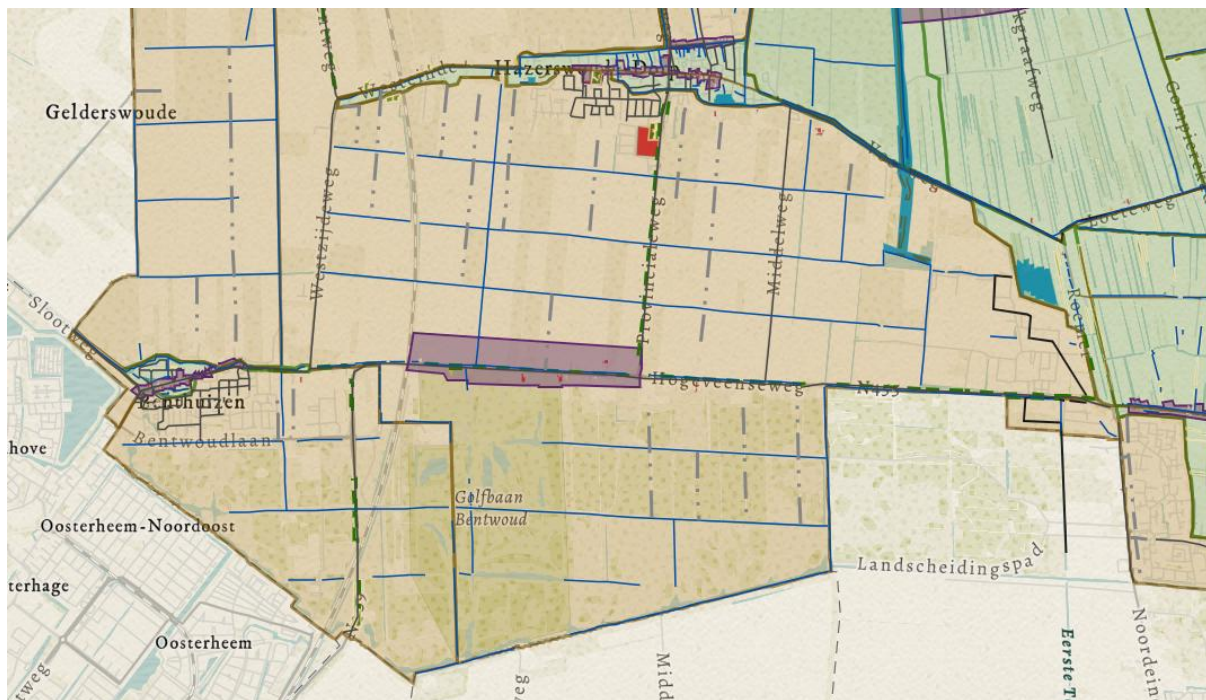
De nieuwe ontsluitingsweg loopt langs een deel van de zuidrand van Hazerswoude-Dorp. Het oude dorp ligt langs de noordrand van de Grote Polder onder Hazerswoude en Hoogeveen, een droogmakerij uit periode 1765. Recent zijn uitbreidingen van Hazerswoude-Dorp gerealiseerd in de polder. Hierdoor is de polder als geheel minder gaaf. De polder kenmerkt zich door een orthogonale structuur van tochten. In oost-west richting vormen de Eerste, de Tweede en de Derde Tocht samen de historische hoofdstructuur van het watersysteem in de hele polder. Daartussen liggen kavels die gescheiden zijn door parallelle sloten. De ontsluitingsweg volgt van oost naar west eerst de Eerste Tocht, vervolgt dan zijn weg haaks op de Eerste Tocht om vervolgens langs de bestaande dorpsrand af te buigen. In de toelichting worden deze deelgebieden 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. Tot nu toe vormde deze tocht een landschappelijke grens die nauwelijks werd overschreden, maar dat gaat met de komst van de weg veranderen. De waterloop parallel aan de tweede slag vormt voor het grootste deel de grens van een reeks achtertuinen. Het meest noordelijke deel loopt langs voorkanten. Op dit punt ligt een kleine stuw die het water erachter - ruw geschat - een meter hoger houdt. Langs de derde slag loopt een relatief smalle sloot, voornamelijk langs een doorlopende wand van schuren. Het peil in deze sloot is dat van de hoge zijde van de stuw en staat slechts een paar decimeter onder maaiveld.

Uitgangspunt is om de drie groene deelzones te gaan inzetten als een doorlopende natuurlijk ingerichte zone, die deels door een wandelpad wordt ontsloten. Een rondje buitenom met of zonder

hond was er nog niet, dus dit kan voor velen een waardevolle toevoeging aan hun woonomgeving worden.



Figuur 5.4: Uitsnede uit de Cultuurhistorische waardenkaart Alphen aan den Rijn. Midden boven Hazerswoude-Dorp, met daaronder min of meer oost-west de eerste, tweede en derde tocht. In rood is de begraafplaats zichtbaar.

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

- De inrichting is relatief open van karakter. Een goed zicht op het open polderlandschap vanuit de wijk blijft intact. Verspreide opgaande beplanting zorgt voor deze doorzichten naar de polder, maar ook een subtiele overgang van dorp naar open polder.
- Er wordt gestreefd naar een inrichting die de mogelijkheden voor natuurontwikkeling maximaliseert. Binnen de beperkingen die zoute kwel en potentiële opbarsting met zich meebrengen, wordt gekeken naar mogelijkheden voor het zo natuurvriendelijk mogelijk inrichten van de oevers en extensief maaibeheer. Los van de ruimtelijke effecten kan opgaande beplanting ook een verrijking van dit natuurlandschap opleveren.
- Het huidige, oorspronkelijke profiel van de Eerste Tocht blijft volledig gehandhaafd. De historische lijn blijft volledig intact. Daar waar nieuwe wegen dit water kruisen moet de continuïteit ervan zo min mogelijk worden verstoord.
- Bij de eerste slag zijn er mogelijkheden voor een wandelpad. Eventueel kan een deel worden ingericht met een ven: een verlaagde nattige zone. Deze zal dan een deel van het jaar droog staan.
- Een deel van de groenzone langs de tweede slag zal mogelijk worden uitgegeven ter vergroting van de achtertuinen met maximaal 18 meter. Hierdoor blijft er minimale ruimte over voor de groenzone. Dit heeft ook tot gevolg dat de bestaande sloot moet worden verplaatst en niet meer in het verlengde van de sloot in de overige polder ligt. Dit is een (beperkte) aantasting van het historische karakter van de polder.

Bij de derde slag is de ruimte om de overgang tussen nieuwe weg en bestaande bebouwing goed vorm te geven beperkt. In tegenstelling tot bij de twee andere slagen wordt hier gekozen voor een continue beplanting ter afscherming van schuurtjes die nu het beeld bepalen. Hiervoor worden knotwilgen voorgesteld. Bij het meest oostelijke deel is de sloot wat breder en is het, mede door de ligging

van een riool aldaar, alleen mogelijk om de bomen direct langs het achterpad bij de schuurtjes te plaatsen. Het wat bredere water vormt een voorgrond waar de bomen in kunnen spiegelen. Bij het middendeel is de sloot wat smaller en is er meer ruimte aan de zuidzijde. Door de knotwilgen hier aan de andere kant van het water te plaatsen ontstaat meer afwisseling langs de weg, wat passend is bij een 30km/u regime. Bij het meest westelijke deel van de sloot staan momenteel knotwilgen aan de noordkant van de sloot. Natuurvriendelijke oevers zijn niet mogelijk. Wel kan gekeken worden hoe oevers zo natuurvriendelijk mogelijk kunnen worden ingericht. Bij de inrichting dient rekening te worden gehouden met de bestaande rioolleiding. In de groenzone zijn mogelijkheden voor een licht slingerend voetpad.

De hiervoor genoemde uitgangspunten en randvoorwaarden hebben geleid tot een concept inrichtingsschets. Hierbij zijn twee varianten mogelijk: één waarbij de achtertuinen van de woningen aan het Fluitenkruid en de Wilgenrood worden uitgebreid en één waarbij deze uitbreiding niet aan de orde is. Dit in verband met de lopende gesprekken met de betreffende bewoners over de mogelijkheid tot uitbreiding van hun achtertuin. Beide varianten zijn in de navolgende twee figuren weergegeven.



Figuur 5.5 Voorlopige impressie Inrichtingsschets zuidwestelijke wijkontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp, inclusief uitbreiding tuinen



Figuur 5.6 Voorlopige impressie Inrichtingsschets zuidwestelijke wijkontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp, exclusief uitbreiding tuinen

5.6 Kabels en leidingen

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

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Toetsingskader

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

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

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

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

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

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

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

5.7.2 Onderzoek

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

5.7.3 Conclusie

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

5.8 Ecologie

5.8.1 Toetsingskader

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

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

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

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

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

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

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

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

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

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

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

Soortenbescherming

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

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

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

5.8.2 Onderzoek

Om te bepalen of er met de voorgenomen ontwikkeling sprake is van overtreding van de geldende natuurwet- en regelgeving is er een ecologisch onderzoek uitgevoerd, in eerste instantie door middel van een quickscan flora en fauna. Deze quickscan flora en fauna is opgenomen als bijlage 7 bij deze toelichting. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies uit de quickscan opgenomen.

In het plangebied worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

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

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan heeft in 2025 een actualisatie van de quickscan plaatsgevonden. Tevens is nader soortgericht onderzoek naar de platte schijfhoren uitgevoerd. Deze rapportages zijn opgenomen in bijlagen 22 en 23.

5.8.3 Conclusie

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft De Wilck, een Vogelrichtlijngebied. Het Natura 2000-gebied De Wilck is gelegen op 2,3 kilometer ten noordwesten van Hazerswoude-Dorp. De doelsoorten zijn kleine zwaan en smient. Rust- en foerageergebied van de aangewezen doelsoorten smient en kleine zwaan verdwijnt niet. Het projectgebied vormt geen geschikt foerageergebied voor smienten. De akkers en weilanden zijn intensief beheerd door landbouwers. Daarnaast is het ongeschikt als rustgebied door de nabijheid van de bebouwde kom en doorgaande wegen. Bovendien is er geen groot verlies aan oppervlakte van onverharde akker/weiland. Er blijft voldoende alternatieve ruimte in de buurt van De Wilck over. Versturende effecten als gevolg van geluid, trilling, licht en beweging, die bij de bouwactiviteiten plaatsvinden, kunnen worden uitgesloten vanwege de afstand. Negatieve effecten op doelsoorten van De Wilck zijn uitgesloten.

Externe werking door projecten kan ook optreden door stikstofdepositie. De huidige wet- en regelgeving vraagt om een toets of structurele toename van stikstofuitstoot kan optreden. 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 uitspraken⁴ gedaan waaruit een gewijzigd kader volgt voor het toetsen van de gevolgen van projecten voor Natura 2000-gebieden. Deze uitspraak heeft tot gevolg dat als een bestaand project wijzigt, voor heel dat project opnieuw beoordeeld moet worden wat de gevolgen daarvan zijn voor de in Natura 2000-gebieden beschermde waarden. Als blijkt dat niet kan worden uitgesloten dat het project significante gevolgen kan hebben, moet een passende beoordeling worden opgesteld. Daarbij mag alleen onder voorwaarden intern gesaldeerd worden met de bestaande stikstofrechten van het project. Intern salderen wordt in de uitspraak van de Raad van State gezien als een mitigerende maatregel die alleen toegepast mag worden als deze additioneel is aan de maatregelen die nodig zijn om natuur te behouden, te herstellen of verslechtering te voorkomen. De uitspraak geeft geen duidelijkheid of deze ook gelijke gevolgen heeft voor de beoordeling van plannen

⁴ Amercentrale (ECLI:NL:RVS:2024:4909) en Rendac (ECLI:NL:RVS:2024:4923).

Als wordt ingezoomd op dit plan gaat het om enkele kleine aanpassingen in de verkeersafhandeling binnen en bij de bebouwde kom die plaatselijk spelen. Het betreft geen grote wijzigingen in verkeersstromen of verkeersaantrekkende werkingen die zich in de buurt van stikstofgevoelige gebieden voordoen. Kwalitatief kan worden gesteld dat de verlegging van enkele honderden meters van een verkeersstroom op een afstand van meer dan 9.900 meter van Nieuwkoopse Plassen en De Haeck geen significant negatief effect zal opleveren. Bovendien is het zo dat de grootste wijzigingen in verkeersstromen worden veroorzaakt door de gehele wijziging van de N209 en N207 Zuid. De provincie heeft in dat kader onderzoek naar stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden en een mogelijke vergunningplicht voor stikstof gedaan. De voortoets en passende beoordeling voor de gehele wijziging zijn opgenomen als bijlage bij het Aanvullingsrapport MER, dat is toegevoegd als bijlage bij deze toelichting.

Dit gemeentelijk project veroorzaakt geen negatieve effecten als de provincie ook binnen de normen van stikstofuitstoot de aanleg kan realiseren. Uit het aanvullingsrapport MER met bijbehorende bijlagen blijkt dat dit het geval is. Uit de voortoets blijkt dat het provinciale project N207 Zuid in de gebruiksfase een maximale stikstofdepositiebijdrage heeft van 1,01 mol N/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse plassen & De Haeck. Ook op 8 andere Natura 2000-gebieden is een extra depositiebijdrage berekend. Deze extra depositiebijdrage is het gevolg van de verkeersaantrekkende werking en verandering van verkeersstromen op het omliggend wegennet. In de voortoets is geconcludeerd dat niet op voorhand op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat deze extra depositiebijdrage significante gevolgen kan hebben. Daarom is een passende beoordeling uitgevoerd. De passende beoordeling is opgenomen als bijlage (15) bij het Aanvullingsrapport MER.

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

1. Saldering met het wegverkeer zoals dat in de referentiesituatie op de N207 aanwezig is en met de emissie van de delen van de landbouwpercelen die voor het project N207 Zuid zullen worden verworven en die daarna niet meer bemest zullen worden.
2. Deels gelijk aan 1, met als verschil dat niet de gehele emissie van de delen van de landbouwpercelen die voor het project N207 Zuid zullen worden verworven wordt gebuikt als intern saldo. 30% van dat saldo is afgeroomd. Op die manier is in die berekening gesaldeerd met het stikstofsaldo dat op deze landbouwpercelen resteert als een passende maatregel ertoe zou leiden dat er een generieke regel gaat gelden als gevolg waarvan de emissie door mestaanwending wordt beperkt.

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

Bij de wijze van salderen zoals beschreven onder 2) is op een aantal habitats in twee Natura 2000-gebieden in de beoogde situatie sprake van een depositiebijdrage die hoger is dan in de referentiesituatie.

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.

Op grond van bovenstaande kan een vergunningplicht voor de deelprojecten bij de lokale verkeersmaatregelen worden uitgesloten.

Natuurnetwerk Nederland

Effecten op Natuurnetwerk Nederland en weidevogelgebieden kunnen worden uitgesloten.

Soortenbescherming

Het plangebied is geschikt voor algemene broedvogels, rugstreeppad (na het bouwrijp maken van de tracés), platte schijfhoren en algemeen voorkomende kleine zoogdieren en amfibieën. Werkzaamheden in en bij het plangebied kunnen vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen beïnvloeden. Voor de platte schijfhoren moet aanvullend onderzoek worden uitgevoerd. Deze constatering is in de actualisatie van de quickscan bevestigd. Dit onderzoek is uitgevoerd vóór vaststelling van het bestemmingsplan en de rapportage is opgenomen in bijlage 23. Uit het nader onderzoek 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 wordt het onderzoek geactualiseerd en zonodig ontheffing gevraagd bij het bevoegd gezag. Dit staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op voorhand niet in de weg.

In het zuidelijk deelgebied kan het voorkomen van rugstreeppad niet geheel uitgesloten worden, dit betreft met name de sloot in het noorden van het plangebied als voortplantingshabitat en het terrein van de volkstuinvereniging en het boeren erf als potentieel landhabitat. Aanvullend onderzoek naar het voorkomen rugstreeppad in dit deelgebied en/of het aanvragen van een omgevingsvergunning is noodzakelijk. In het noordelijk deelgebied is recent nog onderzoek gedaan naar het voorkomen van deze soort en is deze niet aangetroffen.

Ten aanzien van vleermuizen zijn negatieve effecten op gebouwbewonende vleermuizen uitgesloten. In de bomen in de omgeving van het plangebied zijn bovendien geen boomholtes aangetroffen waardoor de aanwezigheid van verblijfplaatsen van boombewonende vleermuissoorten zijn uitgesloten. Wel is gebleken dat vliegroutes van meervleermuizen bekend zijn uit de directe omgeving van het plangebied ten zuiden van Hazerswoude Dorp. Het is niet uitgesloten dat in deelgebied B (zuidelijk deelgebied) de watergang ten zuiden van Wilgenroos onderdeel uitmaakt van deze vliegroute. De watergang blijft behouden, maar negatieve gevolgen als gevolg van extra belichting door de aanleg van de weg zijn niet uit te sluiten. Nader onderzoek is alleen aan de orde wanneer de hieronder aangegeven aanbevelingen niet in acht genomen kunnen worden,

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

Aanbevelingen

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

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

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

Voor elke flora- en fauna-activiteit geldt de specifieke zorgplicht. In het kader hiervan moet voor het plangebied specifiek rekening gehouden worden met broedvogels.

Samenvattend

Voor deelgebied A (noordelijk deelgebied) is geen aanvullend onderzoek nodig. Er moet een ecologisch werkprotocol opgesteld worden en gewerkt worden met ecologische begeleiding. Indien schade aan individuele dieren of de populatie hiermee niet voorkomen kan worden is het noodzakelijk om een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit aan te vragen.

Voor deelgebied B (zuidelijk deelgebied) is nader onderzoek naar de rugstreeppad nodig. Naar de platte schijfhoren is reeds nader onderzoek uitgevoerd. Er moet een ecologisch werkprotocol opgesteld worden en gewerkt worden met ecologische begeleiding. Als niet voorkomen kan worden dat de watergang wordt verlicht tijdens de werkzaamheden of bij in gebruik name van de ontsluitingsweg is aanvullend onderzoek naar vliegroutes voor vleermuizen ook noodzakelijk. Indien schade aan individuele dieren of de populatie met een ecologisch werkprotocol en ecologische begeleiding niet voorkomen kan worden, is het noodzakelijk om een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit aan te vragen.

Het plan is voor beide deelgebieden uitvoerbaar.

5.9 Bodem

5.9.1 Toetsingskader

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

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

De gemeenten Alphen aan de Rijn en Waddinxveen hebben beleid geformuleerd met betrekking tot grondverzet. Dit beleid is vastgelegd in de Bodembeheernota met bijhorende bodemkwaliteitskaarten van de betreffende gemeenten: Nota Bodembeheer Midden-Holland en Zoetermeer. In de bodembeheernota is gebied specifiek beleid geformuleerd.

5.9.2 Onderzoek

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

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

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

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

- Bodemloket;

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

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

In het projectgebied N207 Zuid zijn meerdere bodemkwaliteiten gedefinieerd:

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

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

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

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

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

5.9.3 Conclusie

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

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

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

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

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

- Werkzaamheden met (mogelijk) verontreinigde grond moeten plaatsvinden volgens wettelijke regels. Deze zijn opgenomen in de Wet milieubeheer, de Wet bodembescherming, de Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen (Landelijk Meldpunt Afvalstoffen) en het Besluit bodemkwaliteit.
- Richtlijnen voor veiligheid zijn vastgelegd in CROW-publicatie 400: 'Werken in en met verontreinigde bodem'.
- Voor toepassen van grond met kwaliteit boven de achtergrondwaarde binnen het werkgebied van de Omgevingsdienst Midden-Holland dient een melding gedaan te worden (zie Nota Bodembeheer Midden-Holland). De Omgevingsdienst beoordeelt of de partij grond mag worden toegepast op de geplande locatie. Voor het toepassen van meer dan 50 m³ schone grond dient ook een melding te worden gedaan. Beide meldingen kunnen worden ingediend via www.meldpuntbodemkwaliteit.nl. Voor meer informatie kunt u de website van ODMH raadplegen: www.odmh.nl.

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

5.10 Water

5.10.1 Toetsingskader

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

Bij het thema Water spelen regels en randvoorwaarden een belangrijke rol. De regelgeving en het beleid op het gebied van Water schrijven voor dat projecten de waterhuishouding niet negatief mogen beïnvloeden. In veel gevallen zijn mitigerende en/of compenserende maatregelen noodzakelijk (en

verplicht) om negatieve effecten te beperken. Deze randvoorwaarden leiden er dan ook toe dat de uiteindelijke effecten, na mitigatie en compensatie, beperkt zullen zijn.

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

- Nationaal Waterplan;
- Nationaal Bestuursakkoord Water (actueel, 2008) - NBW;
- Kader Afstromend Wegwater - KAW (Ministerie van I&M, 2014).

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

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

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

- Waterbeheerprogramma 6 (WBP6) voor Rijnland
- Watergebiedsplannen HHR,
- Waterschapsverordening (2025) de Rijnlandse Keur
- Legger voor Oppervlaktewateren en (Regionale) Waterkeringen;
- Beleidskader Normering Wateroverlast;
- Nota waterveiligheid
- Adviesnota grondwater;
- Nota Peilbeheer;
- Klimaatregels.

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

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

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

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

Om water goed in te passen bij de inrichting van stad en land is de weging van het waterbelang in het leven geroepen (voorheen watertoets genoemd). In de startovereenkomst Waterbeleid voor de 21e eeuw (WB21) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) hebben de gezamenlijke overheden bepaald dat 'water een sturend principe moet zijn in de ruimtelijke ordening'. De weging van het waterbelang is een procesinstrument met als doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen in een vroeg stadium aandacht te besteden aan de inrichting van de waterhuishouding (inclusief grondwater en waterkwaliteit). Het uitvoeren van de weging van het waterbelang betekent in feite dat de initiatiefnemer en de

waterbeheerder samenwerken bij de uitwerking van ruimtelijke plannen. Op deze manier kunnen negatieve effecten van ruimtelijke plannen op het watersysteem in het gebied (zoals wateroverlast, een achteruitgaande waterkwaliteit of verdroging) worden voorkomen en de mogelijke kansen voor het watersysteem worden benut. Het resultaat van de weging van het waterbelang is een goede verankering van wateraspecten in een ruimtelijk plan, de waterparagraaf genoemd. De uitwerking van deze samenwerking voor wateraspecten is geborgd in overleggen met de provincie die het afgelopen jaar hebben plaatsgevonden.

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

NBW

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

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

KAW

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

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

Omgevingsverordening

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

wegproject zijn vooral de normen voor waterveiligheid, normen voor waterkwantiteit en de beperkingen ten aanzien van handelingen in het watersysteem.

5.10.2 Onderzoek

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

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

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

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

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

2. Waterhuishoudkundig plan N207 Zuid

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

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

Het ontwerp ligt in een kwelgevoelig gebied. Daarom is de diepte van de nieuwe en bestaande watergangen gereduceerd tot maximaal de huidige watergangdiepte en zal verdere uitwerking van het ontwerp in een later stadium in nauw overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland plaatsvinden. Door het minimaliseren van het opbarstrisico wordt ook het risico op brak kwelwater gereduceerd.

Watercompensatie

Voor beide deelgebieden is de gewijzigde waterhuishouding bepaald met een overzicht van de toege-
nomen verharding en compensatiemaatregelen. De ontsluitingswegen zijn gelegen in de peilgebieden
WW-25AA, WW-25AI en WW-25T.

Noordoostelijke ontsluitingsweg

- Heerenlaan

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

- Sportparklaan

In peilgebied WW-25T van de polder Noordplas bevinden zich parkeervoorzieningen met een aanslui-
ting op de N209. Deze zijstraat is onderdeel van het gemeentelijke bestemmingsplan, de waterhuis-
houdkundige effecten zijn niet beschouwd binnen het provinciaal inpassingsplan (PIP) N207.

In het provinciaal inpassingsplan is daarentegen wel een surplus van 100 m² watercompensatie ter
beschikking voor de gemeentelijke ontwikkeling. De resterende wateropgave dient in het voorliggende
plan te worden beschouwd.

- Uitwerking watercompensatie

In eerdere versies van het Waterhuishoudkundig plan N207 Zuid - Bijlage bij het Provinciaal Inpas-
singsplan N207 Zuid – (Movares D80-TOL-KA-1900117, maart 2022) was er rekening gehouden met
het verbreden van de watgang ten westen van de Sportparklaan. Vanuit risico oogpunt voor opbar-
sten van de slootbodem is deze verbreding niet langer wenselijk. Daarnaast was deze verbreding niet
vereist voor de invulling van de watercompensatie van de scope van het PIP, om deze reden is de
noodzaak voor verbreding van de watgang komen te vervallen en niet langer opgenomen in het Wa-
terhuishoudkundig plan.

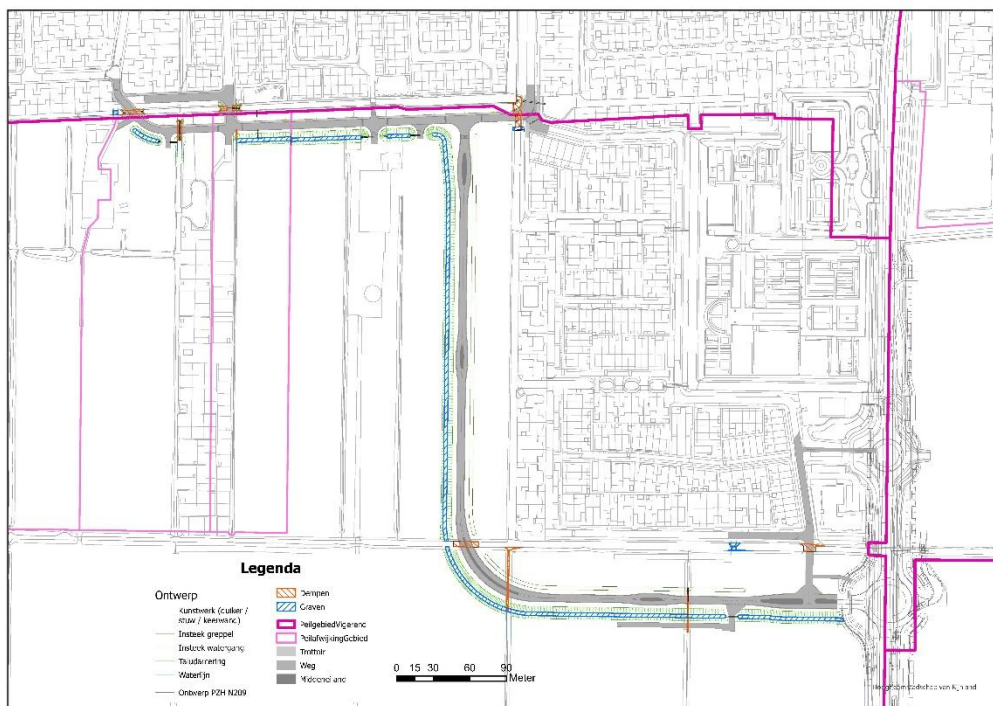
In het WHHP PIP zijn als alternatief op de watercompensatie in watgangen, plas-draszones opgeno-
men in het ontwerp. Deze zones bieden in dit peilgebied, WW-25T, 0,45 m³ berging per m² indien de
bodem van de zone op NAP -5,62 m wordt aangelegd (zomerpeil). Hierbij is het noodzakelijk dat de
plas-draszone in directe verbinding staat met het watersysteem zodat er vrije peilstijging kan plaats-
vinden.

Voor de Sportparklaan en de bijbehorende parkeervakken is dit een zeer kansrijke oplossing doordat
het eenvoudig te ontwikkelen is en een beperkt risico voor opbarsten met zich meebrengt. Om de to-
tale opgave voor compensatie te reduceren kan er voor de parkeervakken gekozen worden om deze
in waterdoorlatende verharding uit te voeren met bergende fundering. Zodoende is er enkel voor de
toename in verhard oppervlak van de Sportparklaan, compensatie nodig. Hierbij dient te worden ge-
controleerd of het peilgebied WW-25T in de huidige situatie reeds voldoet aan de herziene bergings-
eis van 90 mm. De plas-dras zone kan ruimschoots voorzien in de toename van verhard oppervlak op
basis van 15%-compensatie regel, indien de perceelsloot met 0,15 m wordt verbreed als plas-dras-
zone per meter verbreding per strekkende meter.

Zuidwestelijke ontsluitingsweg

- Breitnerlaan

In peilgebied WW-25A1 van de polder Noordplas komt de zuidwestelijke aansluiting van de Breitnerlaan met de N209, zie figuur 5.7. De weg bestaat uit twee rijstroken met elk een breedte van circa 3 meter. De weg is opgebouwd met een dakprofiel. De keuze voor het afwateringssysteem is nog niet definitief en kan bestaan uit afstroming over de berm of het plaatsen van kolken met zandvang. De totale lengte van de weg betreft circa 1.000 meter. Door de aanleg van de ontsluitingsweg worden zeven watergangen gedeeltelijk gedempt.



Figuur 5.7 Overzicht verharding en watergangen Breitnerlaan

De nieuwe situatie resulteert grofweg in een compensatieopgave van 1.690 m². Het gedempt oppervlak dient volledig gecompenseerd te worden en dit wordt gerealiseerd door de aanleg van een overige watergang parallel aan de ontsluitingsweg. In verband met de kwelgevoeligheid van het gebied en het voorkomen van het opbarsten van de waterbodem is er in overleg met het waterschap, zijn smalere waterbreedte ontworpen dan de in de Waterschapsverordening van het Hoogheemraadschap van Rijnland als eis is opgenomen. Hiermee wordt ruimschoots aan de compensatieopgave voldaan (1.150 m² extra compensatie). Gezien de kwelgevoeligheid van het gebied, wordt in de vervolgfase het ontwerp van de nieuwe watergangen in nauw overleg met het waterschap uitgewerkt.

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

In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgenomen om een aantal tuinen bij Weidelanden te verlengen (zie figuur 5.7). Dit heeft als gevolg dat de bestaande watergang achter de tuinen verlegd moet worden, maar heeft geen impact op de geplande compensatiemaatregelen. Op basis van de

landschappelijke inpassing kan de verlegde watergang eventueel gecombineerd worden met de afwaterende functie van de nieuwe watergang.

Watersysteem

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

Noordoostelijke ontsluitingsweg

- Heerenlaan

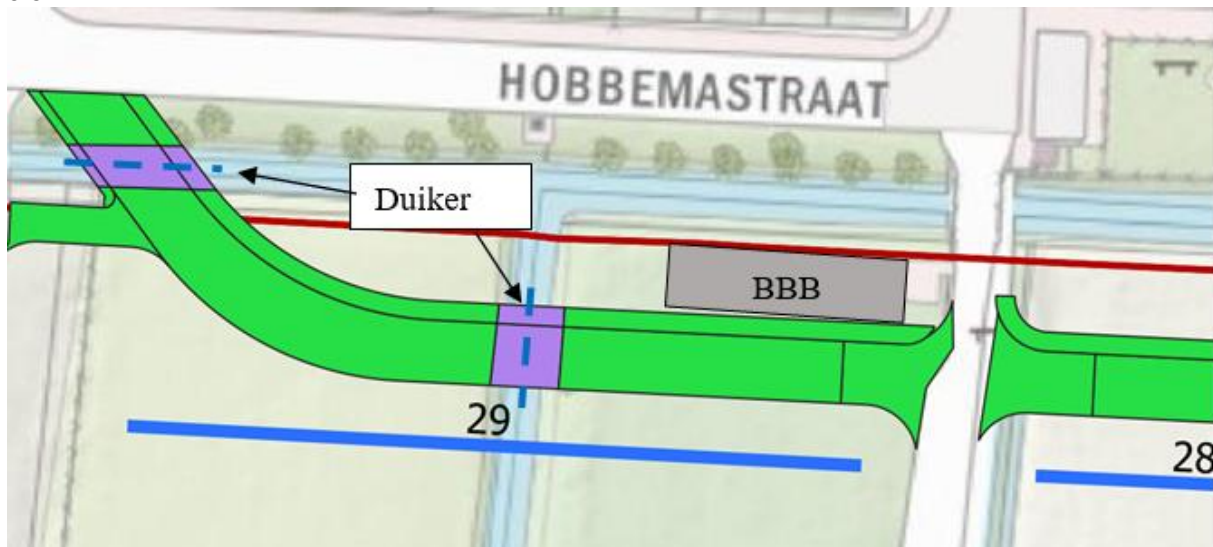
In peilgebied WW-25T dient een duiker aangebracht te worden om de hoofdwatgang te verbinden met het bestaande watersysteem. Deze duiker komt ter hoogte van de Sportparklaan en heeft een diameter van Ø1.200 mm. De nieuwe weg is geprojecteerd op een rioolgemaal ter hoogte van het schoolcomplex. In samenspraak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

Zuidwestelijke ontsluitingsweg

- Breitnerlaan

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

Bij de aansluiting op de Hobbemastraat wordt, de bestaande oost-west watergang langs deze straat tweemaal gekruist en zullen hier conform het definitieve ontwerp duikers worden geplaatst, zie figuur 5.8.



Figuur 5.8 Overzicht situatie duikers bij BBB en aansluiting Hobbemastraat

Ten westen en oosten van het BBB bevinden zich twee watergangen die het wegtracé haaks kruisen: beide watergangen zijn voorzien van een inlaat. Voor de westelijke watergang is een bestaande inlaatstuw, er wordt een duiker onder de ontsluitingsweg aangebracht. Bij de oostelijke watergang is in de huidige situatie de inlaatconstructie niet gedocumenteerd, meer is er wel een waterstroom waargenomen. In de toekomstige situatie wordt er hier tevens een inlaatconstructie aangebracht met inlaatsuiker onder de ontsluitingsweg door.

- De oostelijke watergang heeft aan de noordzijde geen verbinding en kan ingekort worden waardoor er geen aanvullende maatregel anders dan compensatie van het gedempte wateroppervlak noodzakelijk is;
- De aanwezigheid van de kruising met de westelijke watergang is afhankelijk van het ontwerp. Dit is wel een watergang die in stand gehouden moet worden. Voor de kruising zal een duiker van Ø600 mm volstaan.

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

- Jan van Eycklaan

Bij de aansluiting met de Jan van Eycklaan en Zilverschoon worden momenteel 2 watergangen gekruist, zie figuur 5.9.

- De oost-west watergang die in de huidige situatie door de Jan van Eycklaan met een duiker wordt gekruist, in de nieuwe situatie is deze niet langer toereikend. Er moet een nieuwe duiker komen, en een damwand worden geplaatst om het stroomprofiel van de watergang te behouden.
- De noord-zuid watergang, waar op dit moment een stuw is geplaatst zodat deze water vanuit Hazerswoude-Dorp via deze watergang naar de 1ste Tocht kan gaan afvoeren. De stuwconstructie wordt door het wegontwerp aangesneden, hierdoor zal de stuw naar het zuiden verplaatst moeten worden. Om de watergang te verbinden met de nieuw stuw en de bestaande watergang is hier tevens een duiker voor nodig.



Figuur 5.9 Overzicht situatie kunstwerken bij aansluiting Jan van Eycklaan en Zilverschoon

Waterkwaliteit

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

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

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

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

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

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

Waterhuishouding

De wegaanpassingen van de N209 in Hazerswoude-Dorp bevinden zich in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De ruimtelijke aanpassingen hebben invloed op de waterhuishouding. Er is een toename van verhard oppervlak voor het aanleggen van de weg, veranderen van verkeersinrichtingen, toevoegen van verkeerspleinen en fietspaden. Conform het vigerend beleid, wet- en regelgeving wordt een compensatiepercentage van 100% voor demping en 15% voor toename van verhard oppervlak gehanteerd. Sinds de invoering van de Omgevingswet (2024) is er vanuit het Hoogheemraadschap van Rijnland tevens een bergingseis van 90 mm vereist.

Deelgebied Breitnerlaan

Voor het deelgebied Breitnerlaan geldt een netto toename van het verhard oppervlak van 7.033 m² en een demping van het wateroppervlak van 266 m². De compensatie van de maatregelen resulteert in de aanleg van 2.000 m² oppervlaktewater in de desbetreffende peilgebieden.

Deelgebied verbindingsweg met parkeervoorzieningen parallel aan Sportparklaan

De waterhuishoudkundige gevolgen van de Sportparklaan en de bijbehorende parkeervakken kunnen worden ingevuld door plas-draszones te ontwikkelen aan de ten westen gelegen perceelsloot over de gehele lengte van de opgewaardeerde Sportparklaan. Voor de parkeervakken kan er worden gekozen

voor een invulling met waterdoorlatende verharding en bergende fundering om de watercompensatie- en berging in te vullen.

Watergangen

Het project ligt in een kwelgevoelig gebied. Om deze reden zal tijdens het definitieve ontwerp van de nieuwe watergangen en de aanpassingen van de bestaande watergangen in nauw overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland plaats moeten vinden.

In het huidige ontwerp is al rekening mee gehouden door de slootbreedte te minimaliseren en waar mogelijk plas-dras zones ten behoeve van de watercompensatie te ontwikkelen. Door het minimaliseren van het opbarstrisico wordt ook het risico op brak kwelwater gereduceerd.

Oppervlaktewater, kwaliteit

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

Grondwater, kwantiteit en kwaliteit

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

Waterveiligheid

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

5.10.3 Conclusie

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

5.11 Archeologie

5.11.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving, zijn per 1 januari 2024 overgegaan in de Omgevingswet.

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

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

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

5.11.2 Onderzoek

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

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

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

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

Tabel 5.3 Criteria archeologie (bron: achtergrondrapport archeologie)

	Criterium	Wijze van beoordelen
1	AMK-terreinen	Bekende archeologische monumenten inclusief kwalitatieve beschrijving van de aard en omvang van de aantasting
2	Eerder uitgevoerde onderzoeken	Reeds uitgevoerde onderzoeken inclusief het selectieadvies voor vervolgonderzoek

	Criterium	Wijze van beoordelen
3	Archeologische vondsten	Bekende archeologische vindplaatsen inclusief kwalitatieve beschrijving van de aard en omvang van de aantasting
4	Archeologische verwachtingen	Omvang en mate van gebieden met een archeologische verwachtingswaarde inclusief kwalitatieve beschrijving van de aard en omvang van de aantasting

Resultaten onderzoek

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

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

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

Wat betreft het vierde criteria geldt het volgende.

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

Zuidwestelijke ontsluitingsweg HWD (in figuur 5.2: projectdeel 5)

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

5.11.3 Conclusie

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



Figuur 5.10 Effecten projectdeel 5: Zuidwestelijke ontsluitingsweg HWD

5.12 Cultuurhistorie

5.12.1 Toetsingskader

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

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

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

5.12.2 Onderzoek

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

De effecten zijn voor de volgende punten beoordeeld:

Historische Bouwkunde:

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

Historische stedenbouwkunde:

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

In juni 2023 is door RAAP een specifiek onderzoek uitgevoerd naar de impact van het onderhavige bestemmingsplan op een viertal gebieden en elementen, die een cultuurhistorisch beschermingsregime hebben in de vigerende ruimtelijke plannen (bestemmingsplannen en beheersverordeningen). Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 25 bij deze toelichting.

5.12.3 Conclusie

Op basis van het achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- **Deelgebied 1 Noordoostelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp**
Door de voorgenomen ingreep gaat een groot deel van de in het gebied aanwezige percelering verloren. Daarnaast wordt de overgebleven percelering doorsneden. Hierdoor verliest het gebied zijn historisch kenmerkende uitstraling. Andere cultuurhistorische elementen zijn niet aanwezig of worden niet aangetast.
- **Deelgebied 2 Zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp**
Door de voorgenomen ingreep wordt de kenmerkende percelering deels aangetast, inclusief bijbehorende watergangen. Dit is slechts een klein deel van de volledige polder en wordt zodoende als verwaarloosbaar gezien. De eerste Tocht wordt deels aangetast door de nieuwe ligging van de rotonde Weidelanden en wordt volledig ingekapseld in de structuur van het dorp. De cultuurhistorische (steden)bouwkundige structuren in het gebied worden niet aangetast. De zuidelijke uitbreiding van Hazerswoude-Dorp heeft er reeds voor gezorgd dat de historische vorm van het dijkdorp verloren is gegaan. De eerste tocht vormt niet de historische grens van het dorp, wel de huidige. Op het gebied van cultuurhistorie heeft de aanleg van de rotonde en de weg zodoende geen effect.

Het cultuurhistorisch onderzoek van RAAP gaat specifiek in op de volgende cultuurhistorisch waardevolle gebieden en elementen:

1. Grote Polder onder Hazerswoude en Hoogeveen.
De nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg loopt over ca. 7 percelen en één tocht (Grote Tocht, die afzonderlijk is beoordeeld). De polder is in de huidige situatie gemiddeld gewaardeerd. De voorgenomen ingrepen doen slechts een geringe afbreuk aan de waarden van het gebied als geheel, waardoor de waardering gelijkwaardig blijft. Er is geen onevenredige aantasting aan de orde.
2. Eerste Tocht Hazerswoude Polder
De zuidelijke ontsluitingsweg kruist de Tocht op twee plekken en er vervalt één verbinding over de Tocht. Het element is in de huidige situatie hoog gewaardeerd. Dit blijft in de toekomstige situatie het geval, omdat de ingrepen slechts een geringe afbreuk doen aan de waarden van het element als geheel.
3. Heer Lodewijksvaart
De Heer Lodewijksvaart ligt nabij het noordelijke deelgebied en blijft geheel gehandhaafd. Er treden geen negatieve effecten op. De waardering/herkenbaarheid kan verder worden vergroot door de kavelsloot te verbreden.
4. Inundatiegebied Leids Ontzet 1574
Dit betreft het gehele gebied tussen Delft, Schiedam, Rotterdam, Gouda en Alphen aan den Rijn werd in 1574 onder water gezet om Leiden te bevrijden. Ondanks latere veranderingen door o.a. verstedelijking is het gebied nog goed herkenbaar. De impact van de voorgenomen ingrepen is verwaarloosbaar.

Al met al kan worden geconcludeerd dat onevenredig negatieve effecten op cultuurhistorische waarden uitgesloten kunnen worden. De beschermingsregimes uit het paraplubestemmingsplan/de paraplubeheersverordening Cultuurhistorie zijn in het bestemmingsplan gecontinueerd.

5.13 Trillingen

5.12.1 Toetsingskader

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

5.12.2 Onderzoek

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

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

5.12.3 Conclusie

Uit het trillingsonderzoek volgt dat:

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

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

6. JURIDISCHE PLANOPZET

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

6.1 Inleiding

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

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

6.2 Plansystematiek

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

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

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

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

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

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

Hoofdstuk 1: inleidende regels

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

Hoofdstuk 2: bestemmingsregels

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

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

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

Hoofdstuk 3: algemene regels

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

- anti-dubbeltelregel: deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- algemene bouwregels: hier zijn algemene regels ten aanzien van het ondergronds bouwen opgenomen met bijbehorende maatvoering

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

Hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels

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

6.3 Bestemmingen

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit de volgende (enkel)bestemmingen.

Agrarisch

Deze bestemming is slechts op één locatie opgenomen ten zuiden van de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg. Deze bestemming dient ter waarborging van het behoud van een ontsluiting van het aansluitende agrarische perceel. Daarom zijn deze gronden opgenomen in het plangebied. Binnen deze bestemming mag niet worden gebouwd.

Groen

De bestemming 'Groen' is opgenomen:

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

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

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

Verkeer

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

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

Water

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

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

Dubbelbestemmingen

Naast de enkelbestemmingen liggen ook enkele dubbelbestemmingen binnen het plangebied. Het gaat om twee dubbelbestemmingen 'Archeologie' die bedoeld zijn voor het behoud en bescherming van archeologische waarden. Verder is er een dubbelbestemming 'Leiding – Riool'. Daarnaast is een cultuurhistorische dubbelbestemming opgenomen ter bescherming van cultuurhistorisch waardevolle objecten. Deze bestemming is een voortzetting van het regime uit de beheersverordening 'Cultuurhistorie'.

7. UITVOERBAARHEID

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

7.1 Economische uitvoerbaarheid

7.1.1 Financieel economische haalbaarheid

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

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

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

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

- Vooroverleg;
- Participatie
- Vaststellingsprocedure.

7.2.1 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat het college van burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

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

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

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

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

7.2.2 Participatie

Het doel van het participatietraject is geweest het informeren van belanghebbenden over het ontwerp en het proces, waaronder ook de onderdelen waarover geen participatie mogelijk is.

Daarnaast is het gesprek aangegaan over verschillende opties, oplossingsrichtingen, wensen en ideeën ten aanzien van de landschappelijke inpassing van de weg. De opdracht die de raad heeft meegegeven is dat een mooie en goede landschappelijke inpassing van de wijkontsluitingsweg plaatsvindt.

Met de verschillende gesprekspartners is zowel afzonderlijk als gezamenlijk overleg gevoerd, onder meer in de vorm van klankbordgroepen. Tevens zijn keukentafelgesprekken gevoerd met direct betrokkenen. Met grondeigenaren zijn gesprekken gevoerd over de verwerving van gronden die benodigd zijn voor de aanleg van de wijkontsluitingsweg.

Daarnaast heeft overleg plaatsgevonden met het dorpsoverleg, waarin het participatietraject en de aanpak daarvan zijn besproken.

Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt de uitwerking van de landschappelijke inpassing verder afgestemd met de klankbordgroepen.

7.2.3 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure is het bestemmingsplan met ingang van 2 juni 2022 gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen. Gelijktijdig met de plaatsing van de kennisgeving is het ontwerpbestemmingsplan langs elektronische weg toegezonden aan de reeds betrokken gemeenten, provincie, waterschappen en uitvoeringsdiensten van het Rijk.

Met de kennisgeving van de ter inzagelegging van het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan is de formele procedure voor de vaststelling van start gaan. Er zijn 37 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een inhoudelijke reactie door de gemeente in de Nota van beantwoording zienswijzen. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen aan het bestemmingsplan. In de Nota van wijzigingen is aangegeven welke aanpassingen doorgevoerd zijn.

Het bestemmingsplan is vervolgens vastgesteld door de gemeenteraad.

