

Raadsvoorstel

Burgemeester en wethouders

Jaargang	:	2026
Zaaknummer	:	3688326
Datum	:	28 mei 2026
Onderwerp	:	Vaststellen bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

Voorstel:

1. De indieners van de zienswijzen ontvankelijk te verklaren zoals vermeld in het 'Overzicht indieners zienswijzen' (bijlage I);
2. In te stemmen met beantwoording van de zienswijzen zoals vermeld in de 'Nota van beantwoording zienswijzen' (bijlage II);
3. In te stemmen met de wijzigingen zoals vermeld in de 'Nota van wijzigingen' (bijlage III);
4. Met inachtneming van de beslispunten 2 en 3 het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp', met identificatienummer NL.IMRO.0484.HDverkeersmaatrgIn-VA01, met de bijbehorende bestanden gewijzigd vast te stellen;
5. Kennis te nemen dat het realiseren van het project N207 Zuid € 9.102.000,-- aan extra investeringsruimte vraagt bovenop de € 7.238.000,-- aan investeringskredieten die in de huidige Begroting 2026 hiervoor reeds beschikbaar zijn gesteld. Van de meerinvestering kan € 940.000,-- binnen de bestaande investeringsmiddelen voor reconstructies in de openbare ruimte en het Gemeentelijk Watertaken Programma gedekt worden;
6. Kennis te nemen dat de resterende benodigde investeringsruimte van € 8.162.000,-- (incl. grondverwervingen) tot een extra dekkingsbehoefte leidt voor de (lineaire) afschrijvingslasten van structureel € 196.200,-- (gedurende 30 jaar) en voor de rentelasten structureel € 204.050,-- (aflopend);
7. In te stemmen met het gefaseerd uitvoeren van het project N207 Zuid conform bijgaande planning, waarbij gestart wordt met die onderdelen die binnen de bestaande kredietruimte uitgevoerd kunnen worden;
8. In te stemmen met het in de eerstvolgende actualisatie(s) van het MIPWI meenemen van de benodigde extra investeringsruimte voor de fasen (in de periode 2026 – 2031) die niet binnen de nu beschikbare kredietruimte kunnen worden uitgevoerd.
De dekking van de structurele rentelasten komt uit een verlaging van de bestaande in de Begroting 2026 opgenomen structurele dotatie aan de Reserve Wonen en Infra ad. € 373.000,--;
9. In te stemmen met het pas beschikbaar stellen van de benodigde extra (deel)investeringskredieten, nadat allocatie van de benodigde dekkingsmiddelen voor de afschrijvingslasten in het MIPWI 2026 (e.v.) door uw raad heeft plaatsgevonden.

Kerngegevens

Publiekssamenvatting

De komende jaren nemen de verkeersdrukke en de overlast van verkeer toe ten westen van de provinciale weg N207. Dit geldt met name voor Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp. Om deze problemen aan te pakken, werken de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Waddinxveen en Alphen aan den Rijn samen aan een pakket van maatregelen. Dit pakket bestaat uit verschillende verbeteringen in Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen. Een belangrijk onderdeel is de aanpassing van de provinciale weg N209 in Hazerswoude-Dorp. Daarnaast komen er lokale maatregelen, zoals de aanleg van een nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg.

Voor de aanpassingen aan de provinciale weg is door de provincie Zuid-Holland een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Dit is een ruimtelijk plan van de provincie waarmee aanpassingen juridisch worden vastgelegd. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft daarnaast een bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' gemaakt voor de lokale maatregelen die aansluiten op het PIP.

Het ontwerp van het PIP en het ontwerpbestemmingsplan zijn in 2022 ter inzage gelegd, zodat inwoners hun mening konden geven. Deze reacties, die 'zienswijzen' worden genoemd, zijn formele reacties van inwoners op het ontwerpplan. De gemeenteraad is bevoegd om te beslissen over het bestemmingsplan en de beantwoording van de zienswijzen, op voorstel van het college. De ingediende zienswijzen geven aanleiding om onderdelen van de toelichting, de regels, de verbeelding (de kaart waarop het bestemmingsplan wordt weergegeven) en bijlagen van het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. Daarom wordt aan de raad voorgesteld om het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' met deze wijzigingen vast te stellen. Provinciale Staten hebben het met dit bestemmingsplan samenhangende PIP vastgesteld op 28 januari 2026.

Inleiding

Voorliggend raadsvoorstel gaat over het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp'. Het bestemmingsplan maakt de aanleg van een verbindingsweg naar de Katjesweg in Hazerswoude-Dorp noordoost mogelijk en van een zuidwestelijke wijkontsluitingsweg in Hazerswoude-Dorp zuidwest. Deze lokale verkeersmaatregelen maken deel uit van het project N207 Zuid en sluiten aan bij de maatregelen die de Provincie Zuid-Holland neemt in het kader van dit project. Hierdoor ontstaat een samenhangend geheel van verkeersmaatregelen in de regio.

Ook in het kader van dit project wordt in dezelfde raadsvergadering voorgesteld het bestemmingsplan 'Schoolplein CSG Groene Hart Rijnwoude' (zaaknummer 3717251) vast te stellen, zodat de geplande ontwikkelingen op het schoolplein mogelijk worden gemaakt. Dat bestemmingsplan maakt de verplaatsing van het schoolplein van CSG Groene Hart Rijnwoude mogelijk. De verplaatsing is nodig omdat een klein deel van de nieuwe ontsluitingsweg ten noorden van Hazerswoude-Dorp, die is opgenomen in het PIP, over het bestaande schoolplein komt te liggen.

Het tijdspad van besluitvorming voor de samenhangende besluiten (PIP, bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp, bestemmingsplan Schoolplein CSG Groene Hart Rijnwoude) is op elkaar afgestemd. Provinciale Staten hebben het PIP vastgesteld op 28 januari

2026. Op 18 november 2025 hebben de provincie en gemeente een gezamenlijke informatiebijeenkomst gehouden over de vaststellingsprocedure voor het PIP en de daarmee samenhangende bestemmingsplannen.

Aanleiding

Processtappen

De maatregelen in het kader van het project N207 Zuid zijn de uitkomst van een uitgebreid proces, dat hieronder kort wordt toegelicht. Zie voor besluitvorming van de raad ook de bijlage 'Overzicht besluitvorming raad'.

2012: Quick scan problematiek

De provinciale weg N207 en de wegen ten westen van de N207 worden steeds voller, met name in Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp. De gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen en de provincie Zuid-Holland zijn in 2012 samen het project N207 Zuid gestart. Hun doel is om deze regio veiliger, beter bereikbaar en leefbaarder te maken, vanwege de groeiende verkeersdruk.

2015–2017: Uitvoeringsbesluit inzake aan te leggen wegen

Na de Quick Scan N207 zuid in 2012/2013 is in 2015 het Uitvoeringsbesluit Vredenburglaan–Bentwoudlaan door Gedeputeerde Staten en de gemeente Waddinxveen genomen, waarmee besloten is deze wegen aan te leggen voor een betere doorstroming van het verkeer bij Waddinxveen. In 2017 is het Uitvoeringsbesluit N207 zuid vastgesteld door Provinciale Staten. Hierin is afgesproken dat de Bentwoudlaan, Verlengde Beethovenlaan en de Verlengde Bentwoudlaan worden aangelegd in combinatie met maatregelen in Hazerswoude-Dorp.

2017– 2022: Onderzoek naar diverse varianten

Voor de maatregelen in Hazerswoude-Dorp zijn veel varianten onderzocht: gestart is met een variant X Robuust en de Alphense Variant. Daarna volgden een derde, vierde (besluit van de raad van 18 februari 2021) en uiteindelijk vijfde variant (middels een motie Vreemd van de raad van 14 oktober 2021). Deze vijfde variant is de “definitieve” variant. Deze variant heet ‘Maatregelpakket N207 Zuid met noord–west afslag N209–Dorpsstraat’. In deze variant is ten opzichte van de vierde variant op verzoek van de gemeenteraad een noord–west afslag toegevoegd op de kruising N209–Dorpsstraat.

7 juli 2022: Raadsbesluit ontwerp PIP

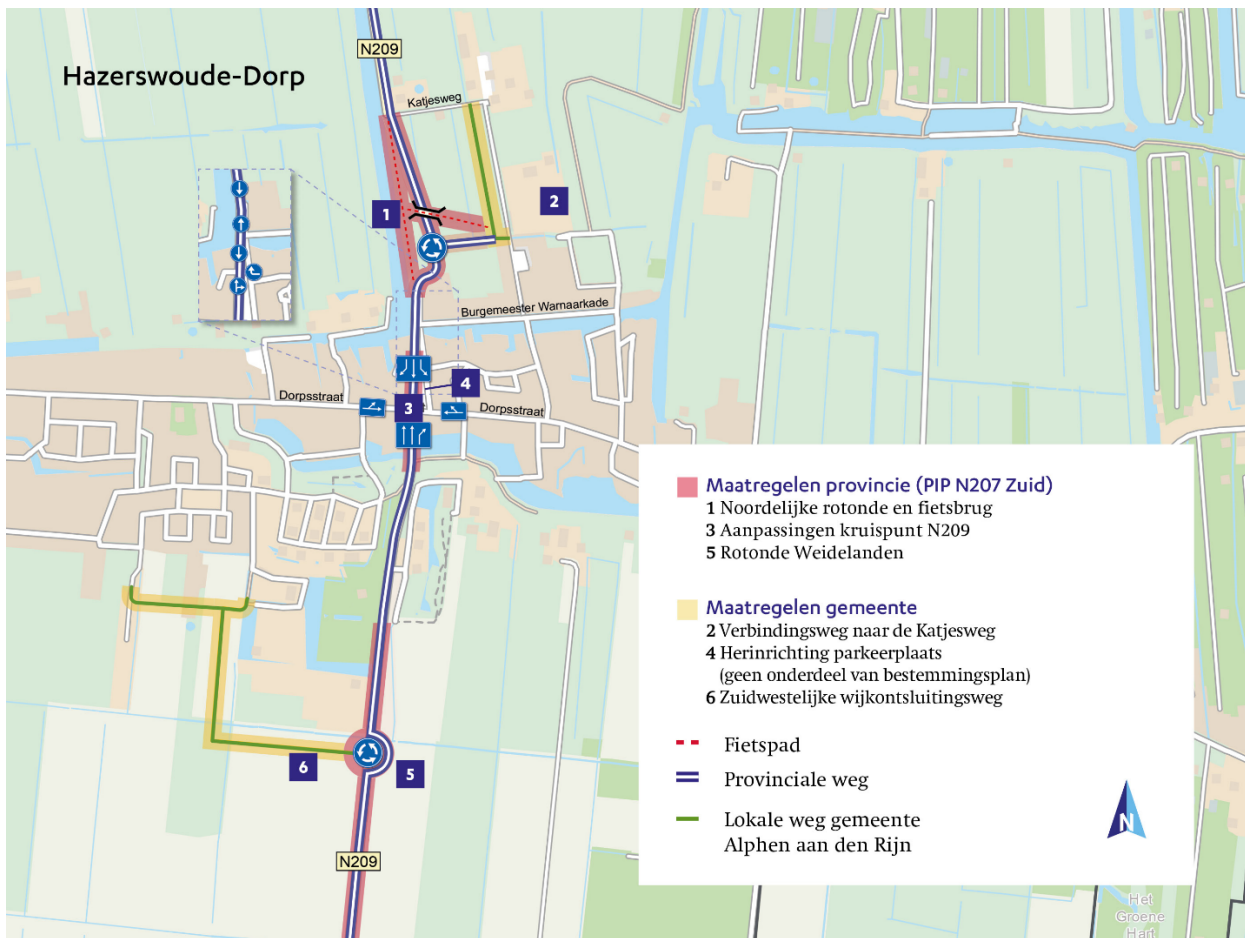
De raad heeft besloten om geen zienswijze in te dienen op het PIP.

Project N207 Zuid

Het project N207 Zuid bestaat uit een pakket aan maatregelen bij Hazerswoude-Dorp (noordelijk deel) en bij Boskoop/ Waddinxveen (zuidelijk deel). Het betreft o.a. de aanleg van een nieuwe provinciale weg bij Waddinxveen/ Boskoop, aanpassing van de N209 in Hazerswoude-Dorp, en een aantal lokale maatregelen. De maatregelen van het project zijn aangegeven op de projectkaart (bijlage).

Maatregelen Hazerswoude-Dorp

De maatregelen voor Hazerswoude-Dorp zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.



Het bestemmingsplan ziet alleen op de in geel aangegeven onderdelen 2 (verbindingsweg naar de Katjesweg) en 6 (zuidwestelijke wijkontsluitingsweg). De maatregelen 1, 3 en 5 worden genomen door de provincie en zijn opgenomen in het PIP. De herinrichting van de parkeerplaats past binnen de huidige geldende beheersverordening Hazerswoude-Dorp 2017 en is daarom niet opgenomen in het bestemmingsplan. Voor de herinrichting van de parkeerplaats is in 2023 een participatietraject doorlopen met omwonenden en ondernemers. Als uitkomst heeft het college het ontwerp van het parkeerterrein op 19 december 2023 vastgesteld.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Voorliggend bestemmingsplan voorziet het plangebied van een passend juridisch-planologisch kader voor de realisatie van een verbindingsweg vanaf het scholeneiland naar de Katjesweg in Hazerswoude-Dorp noordoost en een zuidwestelijke wijkontsluitingsweg in Hazerswoude-Dorp zuidwest.

Deze lokale maatregelen zijn onderdeel van het project N207 Zuid, dat als doel heeft dat Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijven.

Kader

- Artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening (bevoegdheid van de gemeenteraad om bestemmingsplannen vast te stellen)
- Algemene wet bestuursrecht

- Beheersverordening Hazerswoude–Dorp 2017
- Bestemmingsplan De Weidelanden
- Beheersverordening Buitengebied Rijnwoude 2015
- Parapluplan Archeologie
- Parapluplan Parkeren
- Beheersverordening Cultuurhistorie
- Raadsbesluit d.d. 14 december 2017, zaaknummer 162948
- Raadsbesluit d.d. 18 februari 2021, zaaknummer 175884
- Raadsbesluit motie Vreemd d.d. 14 oktober 2021, zaaknummer 2807650
- Raadsbesluit d.d. 7 juli 2022, zaaknummer 2918774
- Samenwerkingsovereenkomst (SOK) N207 Zuid van april 2022
- Addendum SOK van januari 2025
- Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid, vastgesteld op 28 januari 2026

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Omdat het ontwerp van het bestemmingsplan voor 1 januari 2024 ter inzage heeft gelegen, is de Wet ruimtelijke ordening nog van toepassing voor vaststelling van dit plan.

Argumenten, eventuele risico's en eventuele alternatieven

Uitvoering eerder genomen raadsbesluiten

In het bestemmingsplan wordt voor wat betreft de planologische regeling van de lokale verkeersmaatregelen in Hazerswoude–Dorp uitvoering gegeven aan de besluiten van de raad d.d. 18 februari 2021 en 14 oktober 2021. Deze besluiten zijn medebepalend geweest voor de keuze van het 'Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest afslag N209–Dorpsstraat' als voorkeursvariant. De lokale maatregelen maken hier onderdeel van uit.

Zie voor voorafgaande besluitvorming van de raad ook de bijlage 'Overzicht besluitvorming raad'.

Goede ruimtelijke ordening

Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Wet en jurisprudentie eisen dat bij een bestemmingsplan sprake moet zijn van 'goede ruimtelijke ordening'. De zorgvuldig op elkaar afgestemde verbeelding, planregels en toelichting alsmede de onderzoeksbijlagen bij het bestemmingsplan geven hier blijk van. In de toelichting wordt in paragraaf 2.2 ook de keuze voor de voorkeursvariant verder onderbouwd.

Aansluiting op ander overheidsbeleid

Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat het plan in overeenstemming is met het provinciaal en gemeentelijk beleid.

Vanuit het provinciaal beleid is van belang dat de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg is gelegen in een zone die in de Omgevingsverordening Zuid–Holland is aangeduid met beschermingscategorie 2, groene buffer (artikel 6.9d Omgevingsverordening Zuid–Holland). De weg wordt zodanig ingepast dat de bufferfunctie niet wordt verstoord. Dit wordt geborgd door het opnemen van een (brede) zone met de bestemming Groen. Voor zover hierbinnen de verlenging van een deel van de aangrenzende tuinen mogelijk wordt gemaakt, wordt het groene, open karakter hiervan in de regels geborgd.

Milieueffectrapportage (MER) en Nut en noodzaak project N207 Zuid

Voor het project N207 Zuid is een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld.

Het bestemmingsplan voor de lokale maatregelen is op zichzelf niet MER-plichtig. De ingrepen die worden gedaan op grond van het PIP zijn wel MER-plichtig. Vanwege de onderlinge samenhang tussen alle te nemen maatregelen is een MER uitgevoerd voor het totaalpakket aan maatregelen. Provinciale Staten besluiten uiteindelijk over vaststelling van het PIP inclusief het MER en zijn daarmee formeel bevoegd gezag ten aanzien van het MER. Het MER is ook een bijlage bij het bestemmingsplan.

In het MER zijn de milieueffecten van verschillende varianten onderzocht en de noodzakelijke compensatiemaatregelen beschreven. Uit het MER volgt dat alle varianten een positieve bijdrage leveren aan veel van de doelen die voorafgaand aan het project zijn gesteld. Samengevat laat het MER zien, dat er meerdere knelpunten zijn en er een noodzaak is om maatregelen te treffen om de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied in de toekomst te verbeteren.

Het MER is ter inzage gelegd bij het ontwerp PIP en ontwerp bestemmingsplan. Tijdens de inzagetermijn konden belanghebbenden zienswijzen indienen over het MER. Zienswijzen op het MER zijn beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen Inpassingsplan N207 Zuid en MER die als bijlage is opgenomen bij de Nota van beantwoording zienswijzen (bijlage II).

De Commissie mer heeft ten aanzien van het MER in twee stappen advies uitgebracht. Begin oktober 2022 heeft de Commissie mer een voorlopig advies uitgebracht. De aanbevelingen uit dit advies hebben geresulteerd in extra onderzoeken en het Aanvullingsrapport MER (bijlage bij het bestemmingsplan). In juli 2025 heeft de Commissie het definitieve advies uitgebracht waarin:

- ten aanzien van de passende beoordeling wordt aangegeven dat de stikstofparagraaf 'navolgbaar is en volledig lijkt, voor zover dat te beoordelen is zonder vastgesteld beleid in een veld dat sterk in beweging is';
- aanbevelingen staan om kwantitatieve data als onderbouwing toe te voegen aan de beoordeling van de milieuaspecten. Daarnaast adviseert de Commissie om de besluitinformatie overzichtelijker te presenteren.

De provincie Zuid-Holland heeft daarom een bestuurlijke samenvatting 'MER N207 Zuid in vogelvlucht' gemaakt met een samenvatting en duiding van de belangrijkste informatie uit het MER en aanvullingsrapport MER. De bestuurlijke samenvatting is ook als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd. In de bestuurlijke samenvatting wordt voor meer informatie verwezen naar bijlagen bij het PIP. In de tabel hieronder is aangegeven welke bijlagen bij het bestemmingsplan dit betreft.

B03	Bijlage 1 MER deel A en B
B04	Bijlage 2 Achtergrondrapport Verkeer en vervoer
B26	Bijlage 17 Overige bijlagen MER deel B, Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209-Dorpsstraat
B29	Bijlage 20 Aanvullingsrapportage MER

Het MER en de nieuwe verkeersberekeningen kijken vooruit tot 2040. Deze nieuwe berekeningen laten zien dat het steeds drukker wordt op de weg. De maatregelen zullen ergens na 2040 minder goed gaan werken. Hierdoor nemen de files weer toe. Hoeveel verkeer er precies komt in de toekomst, hangt af van meerdere factoren zoals bijvoorbeeld autonome groei en toename van het aantal woningen in de regio, en valt daarom niet goed te voorspellen. Wel is duidelijk dat de maatregelen van het project N207 Zuid een eerste stap zijn voor de regio. In de toekomst is hoogstwaarschijnlijk meer nodig.

Stikstof

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

De provincie heeft nader onderzoek gedaan naar stikstofdepositie en hierbij rekening gehouden met de gerechtelijke uitspraken van december 2024 en januari 2025 rondom stikstof. Bij het onderzoek zijn berekeningen gevoegd conform de in begin april 2025 geldende regelgeving en inzichten. De provincie heeft voor het project N207 Zuid een zogenaamde voortoets en een passende beoordeling laten maken. De maatregelen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn hierin meegenomen. De voortoets en passende beoordeling zijn opgenomen als bijlage bij het Aanvullingsrapport MER.

In de voortoets is geconcludeerd dat (ervan uitgaande dat de lijn van de Raad van State ook zal gelden voor de plannen) significante gevolgen niet op voorhand zijn uit te sluiten en dat maatregelen nodig zijn om de stikstofdepositie te mitigeren.¹

In de passende beoordeling is intern salderen als mitigerende maatregel toegepast. Hierbij is rekening gehouden met de effecten van twee stikstofbronnen. Ten eerste vermindert de uitstoot van stikstof doordat het verkeer (binnen het project gebied) minder lang stil staat op de provinciale en lokale wegen. Ten tweede wordt er geen mest meer uitgereden op de stukken grond die voor het project worden aangekocht. Deze twee bronnen zorgen ervoor dat het grootste deel van de uitstoot van stikstof is gecompenseerd. Na de interne saldering resteert in de berekeningen nog een kleine depositie van stikstof waarvan de effecten ecologisch beoordeeld zijn. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat deze extra depositiebijdrage niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 gebieden.

In de passende beoordeling is ook onderzocht wat de depositie van stikstof in de bouwfase zal zijn. Het project blijft in de bouwfase onder de depositie van de gebruiksfase, waardoor voor deze fase geen compenserende maatregelen getroffen hoeven te worden. Desondanks is het voorstel om zoveel mogelijk in te zetten op een emissieloze realisatie.

Samenvattend: De passende beoordeling laat zien dat de leefgebieden van planten en dieren in omliggende Natura-2000 gebieden niet verslechteren door de maatregelen van het project N207 Zuid. Voor het bestemmingsplan kan dan ook geconcludeerd worden dat de maatregelen

¹ Inmiddels heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in een uitspraak van 14 januari 2026 geoordeeld dat de hiervoor genoemde uitspraak van december 2024 ook van toepassing is op bestemmingsplannen (ECLI:NL:RVS:2026:193).

die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt geen negatieve effecten veroorzaken op omliggende Natura-2000 gebieden.

Het stikstofonderzoek is ook toegelicht in de bestuurlijke samenvatting 'Het MER N207 Zuid in vogelvlucht'.

Andere milieuaspecten

- Vanuit de diverse milieuaspecten (geluid, luchtkwaliteit, bedrijven en milieuzonering, externe veiligheid, ecologie, bodem, trillingen) zijn er geen belemmeringen voor het plan.
- Met betrekking tot geluidhinder blijkt uit akoestisch onderzoek dat geluidmaatregelen niet nodig zijn. Nabij de wegdelen bij de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg met 30 km/u geldt een toename van maximaal 5 dB van de geluidsbelasting ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting en de toename van de geluidsbelasting zijn, gezien de aard van het voornemen, acceptabel. Voor een aantal woningen met de grootste toename van de geluidbelasting zal nog onderzocht worden of gevelisolatie nodig is om het geluidniveau in de woning op aanvaardbaar niveau te krijgen.

Nut en noodzaak verbindingsweg naar Katjesweg

De aanleg van deze weg wordt mogelijk gemaakt ten behoeve van de ontsluiting van de Katjesweg op de N209. Via deze weg wordt de Katjesweg verbonden met de nieuwe rotonde die in het kader van de maatregelen ten noordoosten van Hazerswoude-Dorp door de provincie wordt aangelegd. Deze nieuwe verbinding is nodig omdat de directe ontsluiting van de Katjesweg op de N209 vanwege de verkeersonveilige situatie wordt opgeheven. Er worden tevens parkeerplaatsen aangelegd ten behoeve van de sportvelden. Ten westen van de weg wordt een strook gereserveerd voor groen, en verbreding van de bestaande watergang.

Nut en noodzaak zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (ZWW)

De zuidwestelijke wijkontsluitingsweg (ZWW) wordt mogelijk gemaakt als extra ontsluiting voor Hazerswoude-Dorp zuidwest ter ontlasting van het verkeer op de Dorpsstraat en de kruising van de N209-Dorpsstraat. De maximum snelheid op het wegdeel tussen de rotonde op de N209 en de aansluiting met de Jan van Eycklaan wordt 50 km/uur en voor het wegdeel tussen de Jan van Eycklaan en de Hobbemastraat/ Breitnerlaan 30 km/uur. Zo nodig worden hiervoor te zijner tijd verkeersbesluiten genomen.

In het rapport 'Uitwerking Zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp' (april 2022) is de noodzaak van de ZWW nader toegelicht. Onderzocht zijn de effecten van een variant zonder ZWW, waarbij het verkeer via een aansluiting van Zilverschoon op de Jan van Eycklaan door de bestaande wijk Weidelanden kan rijden. Conclusie is dat bij het achterwege laten van de ZWW de Zilverschoon veel te druk wordt en er meer verkeer door het dorp gaat. De wenselijke toelaatbare intensiteit wordt op meer plaatsen overschreden.

Tussen de bestaande woonwijken en de nieuwe weg is een bestemming Groen opgenomen voor een brede, groene overgangszone. Binnen de bestemming Groen is op verzoek van bewoners voor een deel van de woningen ook de mogelijkheid opgenomen voor eventuele verlenging van de tuinen. Hierover lopen nog gesprekken met de bewoners. Aan een mogelijke verkoop van grond ten behoeve van het verlengen van de tuinen worden voorwaarden gesteld. In het

bestemmingsplan is geregeld dat bouwwerken die het open karakter verstoren hier niet zijn toegestaan en vergunningsvrij bouwen hier niet mogelijk is.

Uitwerking zuidwestelijke wijkontsluitingsweg

In het rapport 'Uitwerking Zuidwestelijke ontsluitingsweg Hazerswoude-Dorp' is ook onderzoek gedaan om te komen tot een optimaal ontwerp. Op basis hiervan is gekozen voor een variant met een aansluiting op de Jan van Eycklaan en een aansluiting op de Breitnerlaan, naast een aansluiting op de Wilgenroos (vlakbij de rotonde). In het rapport is ervan uitgegaan dat het paaltje tussen de Jan van Eycklaan en de Zilverschoon wordt verplaatst en de Zilverschoon hiermee afgesloten blijft van de ZWW/ Jan van Eycklaan. Uit het rapport volgt ook dat de afsluiting weinig effect heeft op de te verwachten verkeersintensiteit op de Zilverschoon en dat het weghalen van het paaltje verschillende voordelen heeft. Ook hebben verschillende indieners van zienswijzen verzocht om het paaltje weg te halen zodat de wijk Weidelanden beter ontsloten wordt. In het bestemmingsplan zoals dat nu voorligt wordt daarom uitgegaan van het verwijderen van het paaltje. Hiervoor moet na vaststelling van het bestemmingsplan nog een verkeersbesluit worden genomen. In de actualisatie 'Zuidwestelijke ontsluitingsweg: actualisatie 2025' (Goudappel, augustus 2025) zijn de verwachte verkeersintensiteiten onderzocht als we uitgaan van een actueler verkeersmodel en verwijderen van het paaltje.

Duurzaamheid

Bij de (her)inrichting van lokale kruisingen en wegen wordt gelet op passende snelheidsremmende maatregelen en inpassing in de omgeving volgens de gemeentelijke kwaliteitsnormen.

Het aspect duurzaamheid zal te zijner tijd bij de aanbesteding worden meegenomen.

Participatie

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.

Zie voor meer informatie over het gevolgde participatietraject en het vervolg de bijlage 'Toelichting participatie'.

Vooroverleg

Het concept ontwerpbestemmingsplan is op grond van artikel 3.1.1 Bro voor overleg toegezonden aan de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap Rijnland, de Veiligheidsregio Hollands Midden en de naburige gemeenten.

De provincie Zuid-Holland heeft in het kader van het provinciale beleid voor ruimtelijke kwaliteit aandacht gevraagd voor de inpassing van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg, omdat deze is gelegen in de 'Groene buffer' (beschermingscategorie 2). Bij de landschappelijke inpassing van de weg wordt hiermee rekening gehouden.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft aandacht gevraagd voor de opbarstgevoeligheid van de polder (de kans dat de bodem (deklaag) omhoog gedrukt en opengebroken wordt door waterdruk uit onderliggende zandlagen, met risico op kwel, piping en instabiliteit). Hiermee zal rekening worden gehouden bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de wegen in afstemming met het Hoogheemraadschap.

De Veiligheidsregio Hollands Midden staat positief tegenover de voorgestelde wijzigingen, die als doel hebben de toename van bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor bewoners en hulpdiensten.

Zienswijzen

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn 37 zienswijzen ontvangen. Acht daarvan zijn min of meer gelijklopend, en al dan niet aangevuld met andere zienswijzepunten. De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen.

Veel ingediende zienswijzen hebben (deels) ook betrekking op het PIP. Omdat de lokale maatregelen in het bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp deel uitmaken van het totale project N207 Zuid, en het gekozen maatregelenpakket voor Hazerswoude-Dorp, wordt daar in het kader van het bestemmingsplan ook op ingegaan. De beantwoording in de Nota van beantwoording zienswijzen voor het PIP en de beantwoording in de Nota van beantwoording zienswijzen voor het bestemmingsplan zijn op elkaar afgestemd.

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt voorgesteld om het bestemmingsplan op een aantal punten aan te passen. Naar aanleiding van de zienswijzen is extra onderzoek gedaan naar o.a. verkeersveiligheid, soortenbescherming en geluid. De conclusies hieruit zijn verwerkt in de toelichting. Ook is de toelichting met betrekking tot de landschappelijke inpassing aangepast. Verder is de plangrens ter plaatse van de zuidwestelijke wijkontsluitingsweg aangepast omdat minder ruimte nodig is voor het realiseren van de watergang langs de weg.

De Nota van beantwoording zienswijzen is al in concept vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 16 december 2025, waarna deze is gedeeld met de indieners van de zienswijzen. In de Nota van beantwoording zienswijzen die bij dit raadsvoorstel is gevoegd, is een aantal tekstuele aanpassingen gedaan, en is de beantwoording van de zienswijze onder 32 aangevuld naar aanleiding van een tijdig ingediende aanvulling van de zienswijze.

Hoorzitting

Op donderdag 22 januari 2026 heeft een hoorzitting plaatsgevonden waarin belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijze en feedback te geven op de bestemmingsplannen 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp' en 'Schoolplein Groene Hart CSG'. Een aantal belanghebbenden heeft van deze mogelijkheid gebruikgemaakt en tijdens de hoorzitting ingesproken. Ook zijn er schriftelijke reacties ingediend. Van deze reacties, zowel mondeling als schriftelijk, is kennisgenomen en dit heeft niet geleid tot aanpassingen met betrekking tot de te nemen maatregelen.

Wel zijn naar aanleiding van de hoorzitting vervolggesprekken gevoerd met diverse belanghebbenden. Zo is met de direct aanwonenden van het schoolplein gesproken over de groene inpassing van het schoolplein en is met de vertegenwoordiger van de 17 bewoners aan de Wilgenroos, Fluitenkruid, Sleutelbloem en Boterbloem gesproken over de mogelijkheden tot het verlengen van de achtertuinen. Daarnaast heeft overleg plaatsgevonden met de ondernemer van de Albert Heijn over de herinrichting van het parkeerterrein aldaar.

Financiële consequenties

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 bepaalde bouwplannen. 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.

Voor de investeringskosten die onlosmakelijk samenhangen met de lokale maatregelen van de gemeente Alphen aan den Rijn is € 7.238.000,-- gereserveerd binnen het Mipwi 2024.

Daarnaast wordt vanuit het programma voor reconstructies in de openbare ruimte en het Gemeentelijk Watertaken Programma een bedrag van € 940.000,-- als dekking van de kosten ingezet. Het voorgenomen programma van reconstructies en levensduurverlengend onderhoud van de openbare ruimte wordt hierop aangepast.

In totaal is daarmee al € 8.178.000,-- beschikbaar als dekking van de totale voorziene investeringskosten van € 16.395.000,--.

Aan de hand van een (vertrouwelijk) integraal dekkingsvoorstel zullen de gemeentelijke investeringskosten ter besluitvorming aan de raad worden voorgelegd. Deze bijlage VIII is vertrouwelijk omdat informatie uit deze bijlage bij openbaarheid de biedingen in de tenders kunnen beïnvloeden ten nadele van de gemeente. Zie hiervoor de vertrouwelijke bijlage 'Financiering maatregelen en meerjarenplanning N207 Zuid'.

Realisatie

Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt dit bekendgemaakt en wordt het bestemmingsplan zes weken ter inzage gelegd. Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan kan binnen de inzagetermijn beroep worden ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het bestemmingsplan treedt in werking als bij beroep geen voorlopige voorziening wordt aangevraagd. Het bestemmingsplan is onherroepelijk als geen beroep wordt ingesteld.

Grondverwerving en eventuele toekomstige onteigening

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 gemiddelde doorlooptijd van 2 jaar voor 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.

Bestuurlijke afspraken

De bestuurlijke afspraken zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) N207 Zuid van april 2022 tussen de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen en het addendum uit 2025. Er wordt nog gewerkt aan een Addendum II bij de SOK, waarin de afspraken rondom de samenwerking in de realisatie geconcretiseerd worden. Richting de oplevering van de maatregelen worden de afspraken over eigendom en beheer & onderhoud geconcretiseerd en vastgelegd.

Bijlagen

- Bijlage IV Projectkaart
- Bijlage V Overzicht besluitvorming raad
- Bijlage VI Bestuurlijke samenvatting 'Het MER N207 Zuid in vogelvlucht', oktober 2025
- Bijlage VII Toelichting participatie
- Bijlage VIII Financiering maatregelen en meerjarenplanning N207 Zuid (vertrouwelijk)

Gewaarmerkte bijlage(n)

- Bijlage I Overzicht indieners zienswijzen
- Bijlage II Nota van beantwoording zienswijzen
- Bijlage III Nota van wijzigingen
- Bijlage IX Bestemmingsplan Toelichting, regels, bijlagen bij regels
- Bijlage X Bestemmingsplan Verbeelding aansluiting Katjesweg
- Bijlage XI Bestemmingsplan Verbeelding zuidwestelijke wijkontsluitingsweg
- Bijlage XII Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 1
- Bijlage XIII Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 2
- Bijlage XIV Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 3
- Bijlage XV Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 4

Burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn,

de secretaris,

de burgemeester,

Besluit

Gemeenteraad

Jaargang	:	2025
Zaaknummer	:	3688326
Datum	:	28 mei 2026
Onderwerp	:	Vaststellen bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp

De raad van Alphen aan den Rijn,
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 17 maart 2026,

besluit:

1. De indieners van de zienswijzen ontvankelijk te verklaren zoals vermeld in het 'Overzicht indieners zienswijzen' (bijlage I);
2. In te stemmen met beantwoording van de zienswijzen zoals vermeld in de 'Nota van beantwoording zienswijzen' (bijlage II);
3. In te stemmen met de wijzigingen zoals vermeld in de 'Nota van wijzigingen' (bijlage III);
4. Met inachtneming van de beslispunten 2 en 3 het bestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp', met identificatienummer NL.IMRO.0484.HDverkeersmaatrgln-VA01, met de bijbehorende bestanden gewijzigd vast te stellen;
5. Kennis te nemen dat het realiseren van het project N207 Zuid € 9.102.000,-- aan extra investeringsruimte vraagt bovenop de € 7.238.000,-- aan investeringskredieten die in de huidige Begroting 2026 hiervoor reeds beschikbaar zijn gesteld. Van de meerinvestering kan € 940.000,- binnen de bestaande investeringsmiddelen voor reconstructies in de openbare ruimte en het Gemeentelijk Watertaken Programma gedekt worden;
6. Kennis te nemen dat de resterende benodigde investeringsruimte van € 8.162.000,-- (incl. grondverwervingen) tot een extra dekkingsbehoefte leidt voor de (lineaire) afschrijvingslasten van structureel € 196.200,-- (gedurende 30 jaar) en voor de rentelasten structureel € 204.050,-- (aflopend);
7. In te stemmen met het gefaseerd uitvoeren van het project N207 Zuid conform bijgaande planning, waarbij gestart wordt met die onderdelen die binnen de bestaande kredietruimte uitgevoerd kunnen worden;
8. In te stemmen met het in de eerstvolgende actualisatie(s) van het MIPWI meenemen van de benodigde extra investeringsruimte voor de fasen (in de periode 2026 – 2031) die niet binnen de nu beschikbare kredietruimte kunnen worden uitgevoerd.
De dekking van de structurele rentelasten komt uit een verlaging van de bestaande in de Begroting 2026 opgenomen structurele dotatie aan de Reserve Wonen en Infra ad. € 373.000,-;
9. In te stemmen met het pas beschikbaar stellen van de benodigde extra (deel)investeringskredieten, nadat allocatie van de benodigde dekkingsmiddelen voor de afschrijvingslasten in het MIPWI 2026 (e.v.) door uw raad heeft plaatsgevonden.

Bijlagen

- Bijlage IV Projectkaart
- Bijlage V Overzicht besluitvorming raad
- Bijlage VI Bestuurlijke samenvatting 'Het MER N207 Zuid in vogelvlucht', oktober 2025
- Bijlage VII Toelichting participatie
- Bijlage VIII Financiering maatregelen en meerjarenplanning N207 Zuid (vertrouwelijk)

Gewaarmerkte bijlage(n):

- Bijlage I Overzicht indieners zienswijzen
- Bijlage II Nota van beantwoording zienswijzen
- Bijlage III Nota van wijzigingen
- Bijlage IX Bestemmingsplan Toelichting, regels, bijlagen bij regels
- Bijlage X Bestemmingsplan Verbeelding aansluiting Katjesweg
- Bijlage XI Bestemmingsplan Verbeelding zuidwestelijke wijkontsluitingsweg
- Bijlage XII Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 1
- Bijlage XIII Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 2
- Bijlage XIV Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 3
- Bijlage XV Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 4
- Bijlage XVI Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 5
- Bijlage XVII Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 6
- Bijlage XVIII Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 7
- Bijlage XIX Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 8
- Bijlage XX Bestemmingsplan Bijlagenboek deel 9

Vastgesteld in de openbare vergadering van 25 juni 2026.

De raad van Alphen aan den Rijn,

de voorzitter,

de griffier,



mr. F.D. (Erik) Heijningen, v



drs. J.A.M. Timmerman

Bestuurlijke samenvatting 'Het MER N207 Zuid in vogelvlucht'

Oktober 2025

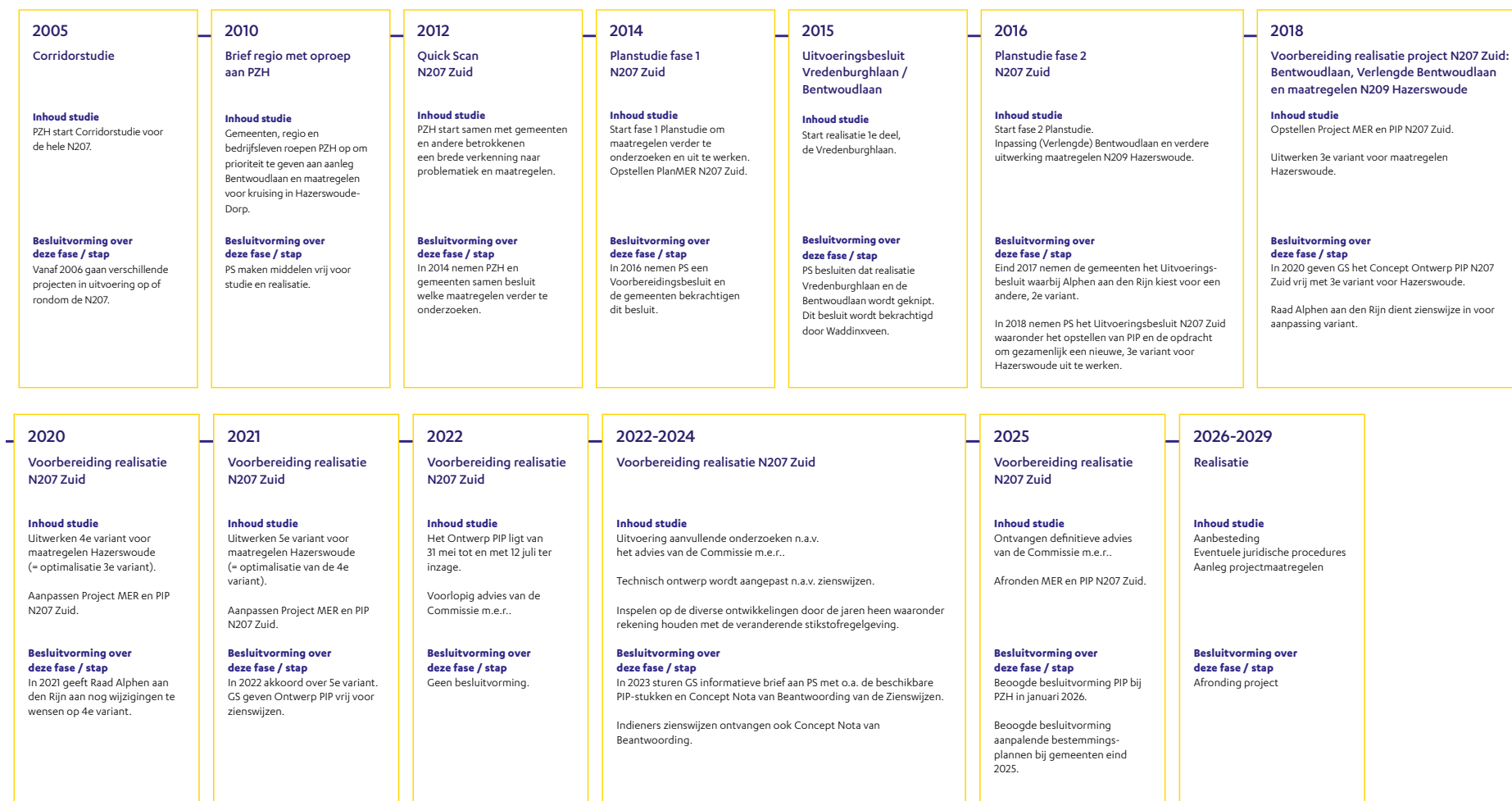


Waar komen we vandaan: de voorgeschiedenis	3
Inleiding	4
1. MER en PIP	4
1.1 Wat is een MER?	4
1.2 Van PlanMER en ProjectMER	4
1.3 Wat is een PIP?	6
1.4 Advies Commissie m.e.r.	6
2. Over project N207 Zuid	8
2.1 Knelpunten en doelen	8
2.2 Varianten in het MER	8
3. De milieueffecten van het project N207 Zuid	11
3.1 Verkeer	12
3.2 Geluid	14
3.3 Natuur	17
3.4 Milieueffecten op de leefomgevingskwaliteit	19
3.5 Milieueffecten op de ruimtelijke kwaliteit	20
4. Conclusie MER en voorkeursvariant	24
4.1 Resultaten voorkeursvariant	24
4.2 Resumé	27
5. Vervolg proces	27

Waar komen we vandaan: de voorgeschiedenis



Proces en besluitvorming project N207 Zuid



Inleiding

Deze verdiepende bestuurlijke samenvatting is opgesteld om de informatie in het milieueffectrapport (MER) en het Aanvullingsrapport MER uit 2025 toegankelijk te presenteren voor bestuurders. Het MER bevat waardevolle informatie over de milieuaspecten en het effect op de vijf varianten die de afgelopen jaren zijn gepresenteerd. Op de pagina hiervoor heeft u het proces en de eerdere besluitvorming over o.a. het MER en de maatregelen van project N207 Zuid kunnen lezen. De Commissie m.e.r. gaf in hun definitieve adviesrapport over het MER (d.d. 14 juli 2025) aan dat “de informatie wel beschikbaar is, maar vanwege de grote hoeveelheid documenten is - ook voor de ingevoerde lezer – niet duidelijk welke informatie echt doorslaggevend kan zijn voor het nemen van een goed geïnformeerd besluit”. Deze samenvatting geeft in vogelvlucht de belangrijkste informatie uit het MER N207 Zuid weer, inclusief verwijzingen naar de achtergrondrapporten waar meer informatie en onderbouwing in staat. De conclusie van het MER is opgenomen in hoofdstuk 4. Naast deze bestuurlijke samenvatting is ook de Publiekssamenvatting PIP N207 Zuid beschikbaar, waarin het proces beschreven is en het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) en de maatregelen in de voorkeursvariant zijn toegelicht.

1. MER en PIP

Bij het Uitvoeringsbesluit in 2018 hebben Provinciale Staten aangegeven dat het MER en het PIP (Provinciaal Inpassingsplan) voor project N207 Zuid opgesteld kon worden. Het MER is een bijlage bij het PIP en de gerelateerde bestemmingsplannen van de gemeente Alphen aan den Rijn en Waddinxveen.

1.1 Wat is een MER?

Het doel van het MER is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming van een project. De provincie Zuid-Holland beschrijft hierin de verwachte gevolgen voor het milieu aan de hand van de criteria die in de notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn vastgesteld. Voor dit project zijn doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid de belangrijkste ambities. Voor een zorgvuldige afweging bevat het rapport de vijf varianten die in de afgelopen jaren na het Uitvoeringsbesluit zijn onderzocht. Ook zijn in het MER mogelijke maatregelen opgenomen om nadelige effecten te verminderen of weg te nemen.

1.2 Van PlanMER naar ProjectMER

In de periode tussen 2006 en 2017 zijn er diverse studies uitgevoerd waarbij in samenspraak met de gemeenten en belanghebbenden oplossingen zijn verkend om de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio te verbeteren. Tussen 2012 en 2016 vonden de Quick Scan en Planstudie N207 Zuid plaats. In die fase is er een MER opgesteld waarbij de effecten zijn onderzocht van diverse mogelijke nieuwe/aangepaste wegen in de regio. Dit was een PlanMER, een MER in de Planstudie fase.



In figuur 4-2 zijn de onderzochte maatregelen in de Planstudie N207 Zuid opgenomen (bron: afbeelding 4.2 uit B03 paragraaf 4.2 Proces tot en met 2018).

Vorbereidingsbesluit

Op basis van deze rapporten (PlanMER N207 Zuid) is in 2016 eerst een **voorbereidingsbesluit** genomen door de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Waddinxveen en Alphen aan den Rijn. De Verlengde Bentwoudlaan had hierbij de voorkeur boven de andere onderzochte maatregelen, zoals een onderdoorgang van de N209 (maatregel 2b en 2bII) in Hazerswoude-Dorp. Ook voor de andere onderzochte maatregelen (3a, 3c en 2d) geldt dat de Verlengde Bentwoudlaan de voorkeur heeft vanwege een grotere bijdrage aan de projectdoelen en/of minder negatieve effecten. Het besluit bevat het voornemen om nader onderzoek te doen naar maatregelen in Hazerswoude-Dorp om de leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren.

Van Voorbereidingsbesluit naar Uitvoeringsbesluit

In 2016-2017 hebben de provincie en gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen in fase 2 van de Planstudie samengewerkt met belanghebbenden om de Verlengde Bentwoudlaan in te passen in de omgeving en het Bentwoud. Ook zijn samen met belanghebbenden maatregelen uitgewerkt om de bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond de N209 in Hazerswoude-Dorp te verbeteren. Dit zijn niet alleen maatregelen op de N209, maar ook aanvullende gemeentelijke lokale maatregelen zijn noodzakelijk. Voor beide trajecten zijn er meerdere varianten uitgewerkt en kostenramingen gemaakt, waaruit voor beide trajecten een voorkeursvariant is gekomen. Deze uitwerking heeft geresulteerd in het tweede gezamenlijke besluit: het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid in 2017 bij de gemeenten en in 2018 bij de provincie. Bij het vaststellen van het Uitvoeringsbesluit heeft de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn zijn voorkeur uitgesproken voor de 'Alphense variant' van het maatregelpakket Hazerswoude-Dorp en hebben Provinciale Staten Amendement 609 aangenomen.

Na het Uitvoeringsbesluit is een vervolg MER opgesteld - een zogeheten ProjectMER. In deze MER zijn 5 varianten uitgewerkt die op basis van besluitvorming en inspraak/zienswijzen zijn uitgewerkt. Alle varianten zijn weer op de milieuaspecten onderzocht. Hieruit is de 5e variant - *Maatregelpakket N207 Zuid met*

Planstudie N207 Zuid

In de planstudie N207 Zuid zijn diverse (combinaties van) maatregelen onderzocht om de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied te versterken, zie onderstaande figuur.



Figuur 4-2: Onderzochte maatregelen in de planstudie N207 Zuid

noordwest-afslag N209-Dorpsstraat - als voorkeursvariant naar voren gekomen. Deze bestaat uit de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en diverse maatregelen aan de N209 in Hazerswoude-Dorp. Deze MER is bijgevoegd bij de PIP-stukken waarover in 2026 wordt besloten.

Zie ook Rapport B03, hoofdstuk 4

1.3 Wat is een PIP?

Een inpassingsplan is in Nederland in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een bestemmingsplan van provincie of rijk, waarmee de bestemming van een bepaald gebied juridisch kan worden vastgelegd. Het PIP N207 Zuid is opgesteld voor de voorkeursvariant uit het MER: *Maatregelpakket N207 Zuid met noordwest-afslag N209-Dorpsstraat*. In het PIP wordt de nieuwe situatie getoetst aan wetgeving en beleid. Hiervoor is de situatie 10 jaar na realisatie beoordeeld. Momenteel gaan we ervan uit dat de weg medio 2029 wordt opgeleverd, daarom is als toetsjaar 2040 genomen voor het PIP. De procedure voor het opstellen van het PIP is gestart *vóór* 1 januari 2024 – ingangsdatum van de Omgevingswet - daarom wordt de ‘oude regelgeving’ gebruikt.

Toetsjaar 2035 MER en 2040 PIP

In het PIP is het toetsjaar *2040* gebruikt, zoals hierboven toegelicht. Daarentegen worden in het MER verschillende varianten onderzocht met het jaar *2035*. Dit toetsjaar van 2035 is bij de start van het opstellen van het MER (januari 2019) gekozen, omdat destijds de realisatie van project N207 Zuid was voorzien in 2025. Door vele ontwikkelingen - gedurende het opstellen van het MER - heeft het proces veel langer geduurd (zie ook paragraaf 2.2). De Commissie m.e.r. heeft om die reden - in hun voorlopige advies uit 2022 - geadviseerd om een gevoeligheidsanalyse voor verkeer uit te laten voeren voor het jaar 2040. De gevoeligheidsanalyse toont aan dat resultaten uit het MER nog steeds representatief zijn en nut en noodzaak voor het nemen van maatregelen nog onverminderd van kracht zijn. Om die reden is in het MER het zichtjaar voor 2035 gehandhaafd en is in het PIP – waar alleen de voorkeursvariant is uitgewerkt – het toetsjaar 2040 gebruikt.

Zie ook Rapport B29, hoofdstuk 2.3

1.4 Advies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. adviseert als onafhankelijke organisatie over de inhoud van het MER. De Commissie m.e.r. heeft begin oktober 2022 een voorlopig advies gegeven over de inhoud van het MER N207 Zuid. Dit vond plaats in de periode waarin het Ontwerp PIP was vrijgegeven voor inzage en iedereen een zienswijze kon indienen. De Commissie m.e.r. gaf in haar voorlopig advies aan dat het MER voor verkeer, geluid en natuur (waaronder stikstofdepositie) moet worden aangevuld. De Commissie adviseerde onder andere om een onderscheid te maken tussen de deelgebieden (Verlengde) Bentwoudlaan en de

aanpassingen in Hazerswoude-Dorp. Hierdoor kunnen de overeenkomsten en verschillen tussen de vijf verschillende ontwerpvarianten in Hazerswoude-Dorp beter omschreven worden in het MER.

De provincie heeft de door de Commissie gevraagde aanvullingen opgenomen in een Aanvullingsrapport MER. Deze onderzoeken zijn in april 2025 afgerond. In juli 2025 heeft de Commissie m.e.r. haar definitieve advies gegeven over het MER. Zij adviseerden voor de thema's verkeer en geluid om kwantitatieve data en duiding toe te voegen aan het MER. Deze duiding geeft meer inzicht in welke mate de maatregelen van project N207 Zuid bijdragen aan een verbetering van de knelpunten. Deze informatie is toegevoegd aan het Aanvullingsrapport (bijlage B29) welke is meegestuurd met de PIP-stukken.

De Commissie adviseerde tevens om onderzoek te doen naar trillingen. Tijdens de uitvoering zal de provincie steekproefsgewijs metingen laten doen naar trillingen op nog nader te bepalen plekken in het projectgebied. Tot slot vroeg de Commissie aandacht voor de kortere levensduur en effect van stil asfalt. Stil asfalt zal inderdaad sneller vervangen moeten worden dan normaal asfalt, daar wordt rekening mee gehouden in het onderhoudsprogramma.



2. Over project N207 Zuid

Het wordt drukker op de wegen in de regio rondom de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Gouda, blijkt uit verschillende verkeersonderzoeken in de afgelopen jaren. Steeds meer mensen hebben een auto en autobezitters gebruiken hun auto ook steeds vaker. Er komen alleen maar meer weggebruikers op de N207, vanwege het ITC- (International Trade Centre) en het PCT-terrein (Potplant Containersteelt) in Boskoop, de nieuwe woonwijk de Triangel en glastuingebied/bedrijventerrein Glasporel+ in Waddinxveen. Het (lokale) wegen- en openbaar vervoernetwerk is de afgelopen jaren op enkele plekken aangepast, maar dat is onvoldoende gebleken om alle ontwikkelingen op te vangen. Daardoor worden de dorpen minder goed bereikbaar en minder prettig om in te wonen. Als we niets aan de verkeerssituatie in deze regio doen, dan ontstaan er nog meer (leefbaarheids)knelpunten in Hazerswoude-Dorp, Boskoop en Waddinxveen.

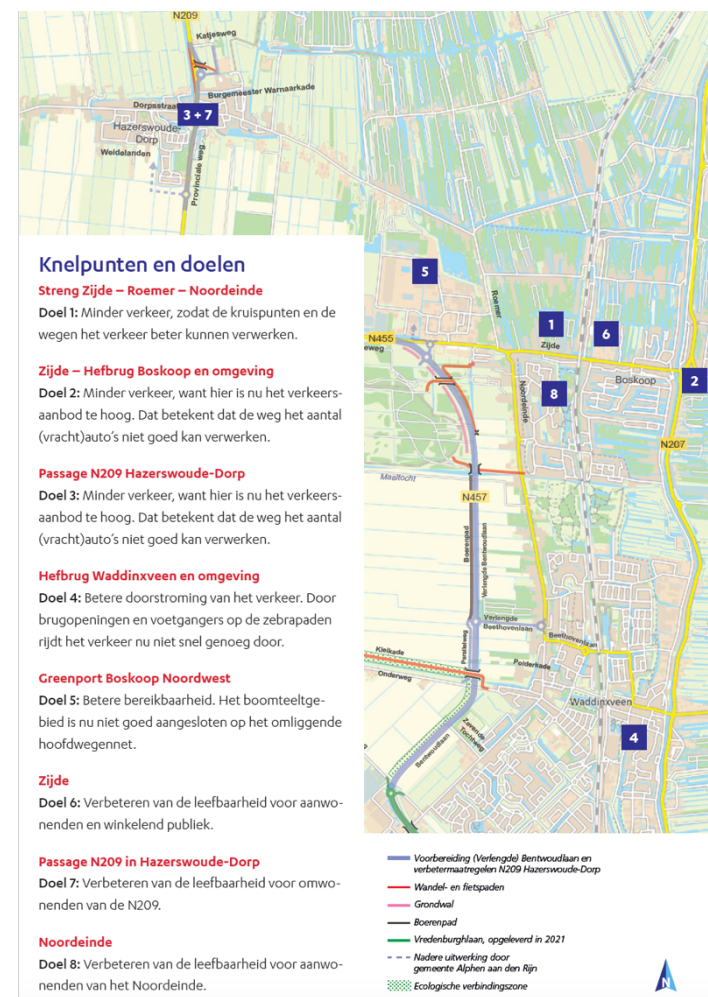
2.1 Knelpunten en doelen

Om te kunnen toetsen of Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijven, zijn in het ProjectMER de knelpunten in beeld gebracht en de doelen van het project geformuleerd. Zie afbeelding 'Knelpunten en doelen'.

Zie ook Rapport B03, hoofdstuk 3

2.2 Varianten in het MER

De maatregelen van project N207 Zuid zijn tot stand gekomen door een nauwe samenwerking van provincie met de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen. Ook zijn vanaf het begin van het project inwoners en andere betrokken partijen regelmatig betrokken bij en geïnformeerd over de plannen. In totaal zijn er vijf maatregelpakketten gepresenteerd. De lokale wegen zullen straks aansluiten op de (nieuwe) provinciale wegen. Om die reden hebben beide gemeenten ook bestemmingsplannen opgesteld. Het besluitvormingsproces van deze bestemmingsplannen loopt parallel aan het PIP-proces.

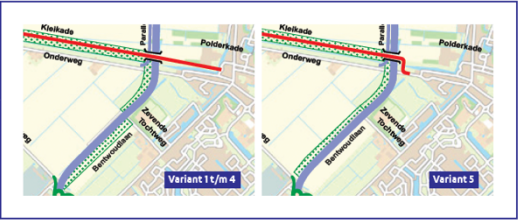
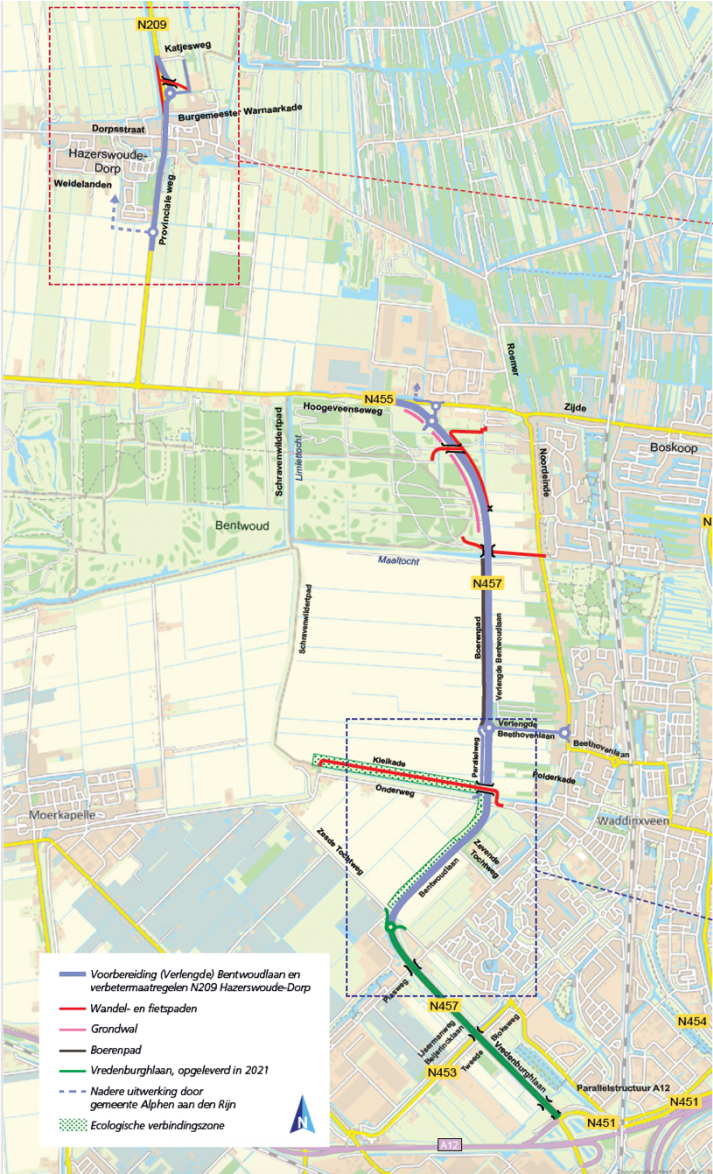


Hieronder een chronologische omschrijving hoe de vijf maatregelpakketten op hoofdlijnen tot stand zijn gekomen. Op de volgende pagina vindt u een visualisatie van deze pakketten.

- In het concept Uitvoeringsbesluit in 2017 werd Variant 1 'X-Robuust' gepresenteerd.
- Op basis van bespreking van het concept Uitvoeringsbesluit in de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn vraagt de gemeente per brief aan de provincie om een andere variant voor Hazerswoude-Dorp. Zij doen ook een voorstel voor een andere variant. Deze variant krijgt later de naam 'Alphense variant' (variant 2).
- Op basis van de brief van de gemeente Alphen aan den Rijn nemen Provinciale Staten het Uitvoeringsbesluit voor o.a. de (Verlengde) Bentwoudlaan en een gezamenlijk nader uit te werken maatregelpakket aan de N209 in Hazerswoude-Dorp.
- X-Robuust en Alphense variant zijn onderzocht. Conclusie: ze helpen niet genoeg om de doelen van het project N207 Zuid te behalen. Na intensief overleg tussen de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie besluiten zij dat er een derde variant moet komen.
- Op basis van alle vooronderzoeken kiest de stuurgroep in 2020 voor een derde variant – Het Maatregelpakket N207 Zuid - als beste oplossing voor de gestelde problemen. Dit maatregelpakket wordt uitgewerkt in een eerste versie van het PIP, het Concept Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP).
- Medeoverheden mogen op deze versie van het PIP reageren. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft, in reactie op het Concept Ontwerp PIP, voorgesteld om variant 3 te optimaliseren. Er wordt onderzoek gedaan naar een vierde variant door de raadswerkgroep van de gemeente Alphen aan den Rijn.
- Bij het presenteren van de vierde variant neemt de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn een motie aan om op het kruispunt Dorpsstraat-N209 in Hazerswoude-Dorp, de afslag noordwest toe te voegen. De effecten van deze aanpassing worden onderzocht en verwerkt in variant 5.
 - Variant 5 wordt gepresenteerd in het Ontwerp PIP. Op deze versie van het PIP mag iedereen reageren met een zienswijze. De zienswijzen geven aanleiding om in gesprek te gaan met omwonenden en ondernemers van het kruispunt in Hazerswoude-Dorp. Hierop is het ontwerp van het kruispunt aangescherpt. Ook is gesproken met omwonenden van de Kleikade en is het ontwerp van het fietspad aangepast.
 - Het Ontwerp PIP is ook voorgelegd voor advies aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. in 2022 zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zijn in april 2025 opgenomen in het Aanvullingsrapport MER en daarmee toegevoegd aan het MER.
- De zienswijzen en het advies leiden tot optimalisaties van het ontwerp van variant 5 en niet tot een nieuwe, zesde variant.
- Deze geoptimaliseerde vijfde variant staat in de nu voorliggende versie van het PIP N207 Zuid. Na vaststelling wordt deze versie de definitieve versie van het PIP N207 Zuid.



Visualisatie vijf varianten maatregelpakketten



3. De milieueffecten van het project N207 Zuid

In deze paragraaf zijn de onderzochte effecten op de 16 milieuaspecten uit het MER N207 Zuid beschreven. Het aspect verkeer, geluid en natuur is uitgelicht in deze bestuurlijke samenvatting. De overige aspecten zijn samengevat onder effecten op de leefomgevingskwaliteit (paragraaf 3.4) en ruimtelijke kwaliteit (paragraaf 3.5).

De effecten op milieuaspecten zijn samengevat aan de hand van onderstaande meetlat, zie ook Rapport B03 paragraaf 6.2. Dit betreft altijd het oordeel ten opzichte van de referentiesituatie *zonder* mitigerende maatregelen.

- +++ Sterk positief effect
- ++ Positief effect
- + Beperkt positief effect
- 0 Geen/neutraal effect
- Beperkt negatief effect
- Negatief effect
- Sterk negatief effect (niet vergunbaar)

Voor een volledige samenvatting van de milieueffecten, zie Rapport B03 hoofdstuk 7.



3.1 Verkeer

Milieuaspect Verkeer	Variant 1: X-Robuust	Variant 2: Alphense variant	Variant 3: Het Maatregelpakket N207 Zuid	Variant 4: Het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Variant 5: Het Maatregelpakket N207 Zuid met Noordwest-afslag N209- Dorpsstraat
Noordelijk deel (Hazerswoude-Dorp)	+	0	+	+	+
Zuidelijk deel (Bentwoudlanen)	+				
Criterium verkeer waarop is getoetst					
Reistijd	0	0	0	0	0
Verliestijd	++	++	++	++	++
I/C-verhouding wegvakken	0	0	0	0	0
Verkeersafwikkeling kruispunten	+	0	+	+	+
Betrouwbaarheid	++	+	++	++	++
Oversteekbaarheid	0	0	0	0	0
Aanrijtijd hulpdiensten	++	+	++	++	++
Verkeersveilig ontwerp	++	++	++	++	++
Passende verkeers- intensiteiten wegen	0	0	0	0	0
Voorzieningen voor langzaam verkeer	++	++	++	++	++

In het onderzoek verkeer en vervoer (bijlage B04, B26 en B29) is gekeken naar drie criteria:

1. Verschuiving van verkeer;
2. Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling;
3. Verkeersveiligheid.

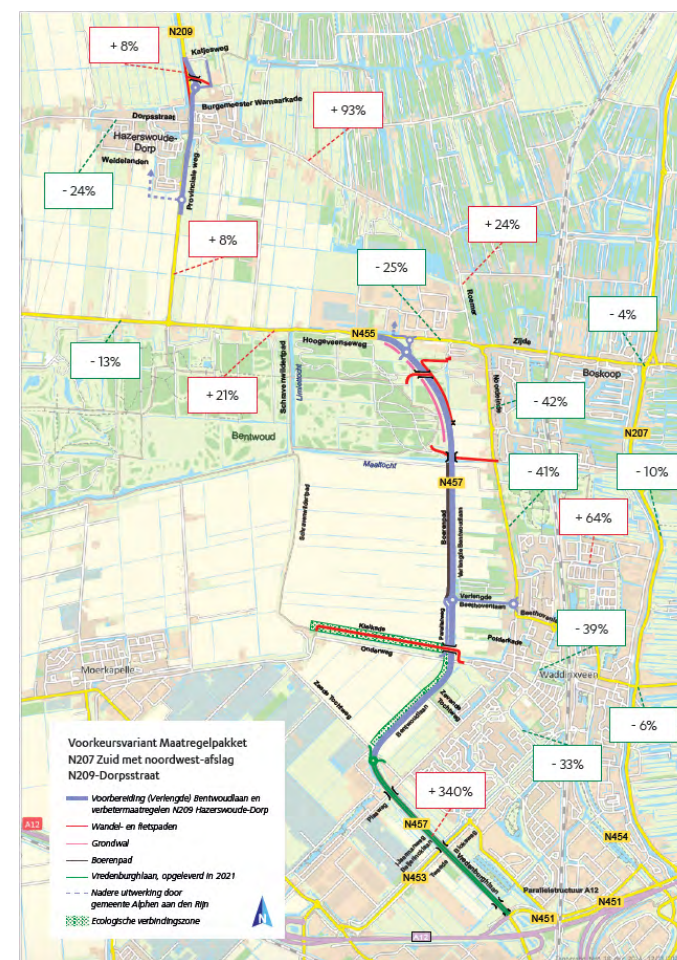
In voorgaande tabel zijn ook de beoordelingen ten opzichte van de referentiesituatie per criterium op het gebied van verkeer weergegeven. Alle varianten - buiten de Alphense variant - scoren in de eindbeoordeling beperkt positief (+) ten opzichte van referentiesituatie in 2035. In de referentiesituatie kijken we naar de situatie in 2035 zonder dat we maatregelen nemen. De Alphense variant functioneert verkeerskundig duidelijk wat minder goed dan de andere vier varianten. Dat komt vooral door de slechte doorstroming bij het kruispunt van de N209 met de Dorpsstraat. Hierdoor wordt het effect van de Alphense variant in het geheel als neutraal (0) beoordeeld.

Zie ook Rapport B03, B04, B26 en B29

Alle varianten leveren een effect op de verkeerssituatie in de omgeving van Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen. Met name zien we dat terug in de verschuiving van het verkeer. Alle varianten laten een afname zien van verkeer op de N455 (Noordeinde) en in de kern van Waddinxveen. Ook is er een lichte daling van verkeer te zien op en rondom de N207. In Hazerswoude-Dorp neemt het verkeer iets toe op de N209, dit is mede het gevolg van autonome groei. Op de lokale wegen in het dorp neemt de verkeersdruk juist af. Rondom het dorp stijgt het verkeer naar verwachting vanwege sluisverkeer. De provincie heeft de gemeente Alphen aan de Rijn geadviseerd hier maatregelen op te nemen.

Nieuw verkeersmodel bevestigt: maatregelen blijven noodzakelijk

Voor het MER is verkeersmodel RVMH 3.1 gebruikt. In augustus 2023 is RVMH 4.1 in gebruik genomen. De Commissie m.e.r. vraagt om te onderzoeken of de berekeningen in het MER nog wel bruikbaar zijn (B29).



Het referentiescenario van RVMH 3.1 is vergeleken met RVMH 4.1 (zie rapport B29, pagina 20). Dat zegt wat over de noodzaak van maatregelen in het actuele verkeersmodel. Uit de analyse blijkt dat kruispuntenbelastingen en etmaalintensiteiten veranderen, over het algemeen worden deze hoger. Met name in Boskoop worden knelpunten voor doorstroming en leefbaarheid groter. De noodzaak voor het nemen van maatregelen neemt dus toe volgens het nieuwste verkeersmodel. Het effect van de maatregelen is ook onderzocht. Ook in RVMH 4.1 blijkt dat de maatregelen de bereikbaarheid van het gebied zullen verbeteren en de doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten zullen verminderen. Wel zal de afname van de knelpunten volgens RVMH 4.1 minder zijn dan volgens RVMH 3.1.

In augustus 2025 is RVMH 5.0 in gebruik genomen. Op basis van de geactualiseerde input van het model is de verwachting dat de provinciale wegen drukker zullen worden, wat de noodzaak voor maatregelen zal vergroten.

3.2 Geluid

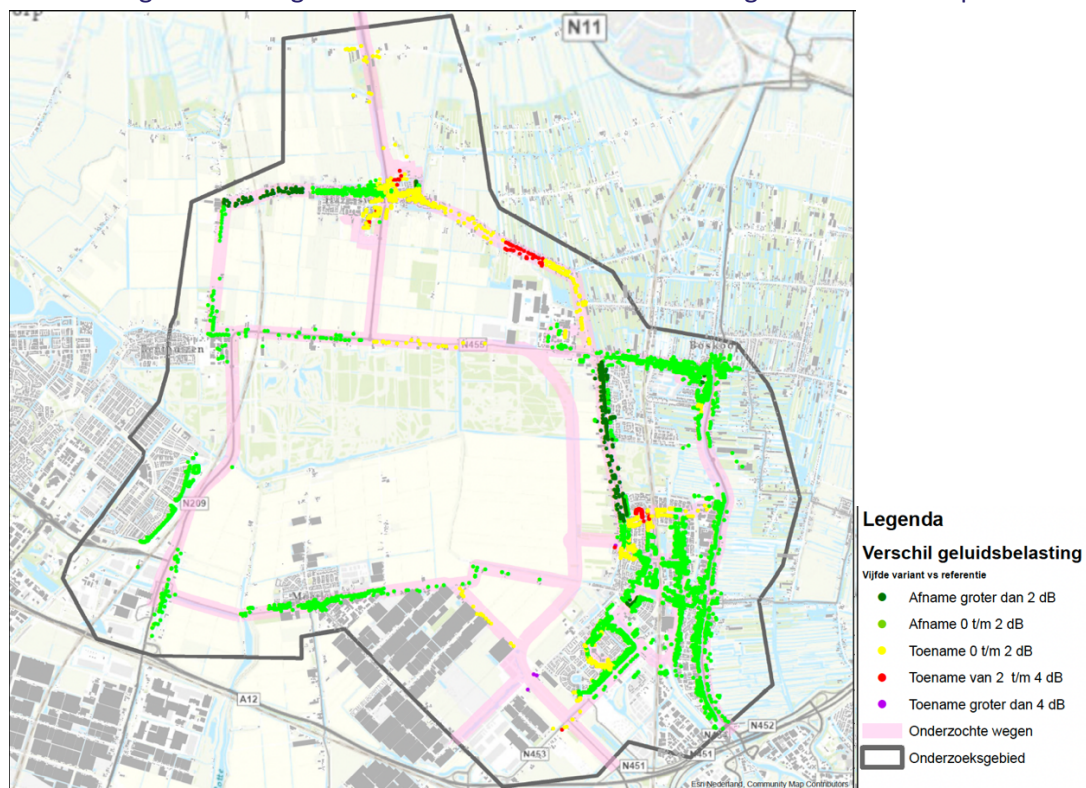
Milieuaspect geluid ¹	Variant 1: X-Robuust	Variant 2: Alphense variant	Variant 3: Het Maatregelpakket N207 Zuid	Variant 4: Het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Variant 5: Het Maatregelpakket N207 Zuid met Noordwest-afslag N209- Dorpsstraat
Noordelijk deel (Hazerswoude-Dorp)	--	-	0	-	-
Zuidelijk deel (Bentwoudlanen)	+				

In de situatie zonder mitigerende maatregelen worden de effecten in Hazerswoude-Dorp van variant X-Robuust op het aspect geluid als negatief beoordeeld. Het aantal woningen met een geluidsbelasting vanaf 50 dB stijgt bij deze variant meer dan 10%. Maatregelenpakket N207 Zuid wordt als neutraal beoordeeld, omdat de stijging van het aantal woningen met een geluidsbelasting vanaf 50 dB voor deze variant niet meer dan 2% bedraagt. De overige varianten leiden tot een toename van tussen de 2 en 10%, en scoren daarmee beperkt negatief. Na het doorvoeren van de mitigerende maatregelen zoals stil asfalt worden de effecten voor alle varianten beperkt.²

¹ Zonder mitigerende maatregelen

² Uit paragraaf 4.5 van het aanvullingsrapport

In het zuidelijk deel is sprake van een duidelijke afname van de geluidsbelasting langs bestaande wegen in de kernen waaronder het Noordeinde. In onderstaande figuur is te zien dat veel woningen profiteren van een afname van 0-2 dB en met name bij het Noordeinde een afname van groter dan 2 dB. Het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB daalt van circa 1.200 naar 1.000. Dit komt door de aanleg van de Verlengde Beethovenlaan en de (Verlengde) Bentwoudlaan waardoor er minder verkeer rijdt door de kernen. Er is wel sprake van een toename van de geluidsbelasting van en naar de nieuwe wegen zoals langs de Beethovenlaan en de Vredenburglaan. Ook is er sprake van een toename van geluidsbelasting langs de nieuwe wegen.³



Figuur 5-2: Verschil Maatregelpakket N207 Zuid met Noord-West afslag N209-Dorpsstraat ten opzichte van de referentiesituatie.⁴

³ Uit paragraaf 8.3.2 MER

⁴ Bron: afbeelding 5-2 uit B26 Achtergrondrapport Maatregelpakket N207 Zuid met Noord-West afslag N209-Dorpsstraat

Er zijn drie indicatoren bepaald:

1. de verandering van de geluidsbelasting van het aantal woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen;
2. het aantal (ernstig) gehinderde personen en;
3. het geluidsbelasting oppervlak.

Door de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan neemt de geluidsbelasting op het Noordeinde (N455) af.

In Hazerswoude-Dorp zijn er locaties waar het geluidsniveau toeneemt ten gevolge van het project en locaties waar het geluidsniveau afneemt. Langs de Breitnerlaan neemt het geluid toe van 39 naar 49 dB. Bij de Wilgenroos is een toename van geluid van 48 naar 51 dB. Daarentegen neemt langs de Dorpsstraat Oost het geluidsniveau af van 65 naar 63 dB en aan de Dorpsstraat West van 68 naar 66 dB.

In bijlage 1b van B29 (Aanvullingsrapport MER) zijn de maximale geluidsbelasting voor de huidige situatie, referentiesituatie en de varianten per woning opgenomen. Alle woningen die een geluidsbelasting van 50,5 dB of meer hebben in een van de varianten zijn in de tabel opgenomen.



3.3 Natuur

Milieuaspect Natuur ⁵	Variant 1: X-Robuust	Variant 2: Alphense variant	Variant 3: Het Maatregelpakket N207 Zuid	Variant 4: Het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Variant 5: Het Maatregelpakket N207 Zuid met Noordwest-afslag N209- Dorpsstraat
Noordelijk deel (Hazerswoude-Dorp)	--	--	--	--	--
Zuidelijk deel (Bentwoudlanen)	--				

Natuur is beoordeeld op stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Ook is gekeken naar het effect van de maatregelen op de eigenschappen van de Ecologische verbindingszone (EVZ), Natuurnetwerk Nederland, belangrijke weidevogelgebieden, gemeentelijke groen-structuurplannen, beschermde soorten en te kappen bomen. Het project heeft een effect op het Natuurnetwerk Nederland ten westen van Waddinxveen, onder andere vanwege fysiek ruimtebeslag en toename van geluid. Er wordt een deel van een ecologische verbindingszone aangelegd in Waddinxveen. Het weidevogelgebied ten noorden van Hazerswoude-Dorp ondervindt hinder door toename van geluid ten gevolge van de verkeerstoename.

Onderzoek naar effecten op Natura-2000 gebieden

Stikstof is een veelbesproken onderwerp, dat mede door uitspraken van de Raad van State ook veel maatschappelijke aandacht heeft. De afgelopen jaren is de regelgeving vaak veranderd of bijgesteld, waardoor ook project N207 Zuid hierop moest schakelen. Dit heeft nu geleid tot een aanvulling op het MER.

In de ruime omgeving van project N207 Zuid bevinden zich Natura-2000 gebieden. In het aanvullingsrapport MER is de berekening voor stikstof opgenomen. Deze bestaat uit twee delen: een voortoets en een passende beoordeling. Beide delen geven een toelichting op de stikstofneerslag (stikstofdepositie) van het project N207 Zuid.

- Uit de **voortoets** blijkt dat het project N207 Zuid nadelige gevolgen zou kunnen hebben op Natura-2000 gebieden. Er was daarom extra onderzoek nodig. We hebben hierbij rekening gehouden met de recente uitspraken van de Raad van State.
- In de **passende beoordeling** is rekening gehouden met de effecten van twee stikstofbronnen, de zogeheten interne saldering. Ten eerste verminderen we de uitstoot van stikstof, doordat het verkeer binnen het N207 Zuid projectgebied minder lang stil staat op de provinciale en lokale

⁵ Zonder mitigerende maatregelen

wegen. Ten tweede wordt er geen mest uitgereden op de stukken grond die we aankopen. Deze twee bronnen zorgen ervoor dat het grootste deel van de uitstoot van stikstof is gecompenseerd.

Volgens de berekeningen blijft er nog een klein deel neerslag van stikstof over in de Natura-2000 gebieden Meijndel & Berkheide en Uiterwaarden Lek. Dit is in een zogenaamde ecologische beoordeling getoetst. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat deze extra stikstofneerslag niet leidt tot een aantasting van deze twee Natura 2000-gebieden in de omgeving van project N207 Zuid. In de passende beoordeling is ook onderzocht wat de neerslag van stikstof in de bouwfase van project N207 Zuid is. In deze bouwfase (verwachting 2026-2029) is er minder uitstoot van stikstof, dan wanneer de autowegen, fiets- en wandelpaden van project N207 Zuid in gebruik zijn genomen. We hoeven daarom voor deze de bouwfase geen compenserende maatregelen te nemen.

Samengevat: De passende beoordeling laat zien dat de leefgebieden van planten en dieren in omliggende Natura-2000 gebieden in 2035 niet verslechtert door de maatregelen van project N207 Zuid.

Zie ook Rapport B29, pagina 153 tot en met 355



3.4 Milieueffecten op de leefomgevingskwaliteit

Milieuaspect	Variant 1: X-Robuust	Variant 2: Alphense variant	Variant 3: Het Maatregelpakket N207 Zuid	Variant 4: Het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Variant 5: Het Maatregelpakket N207 Zuid met Noordwest-afslag N209- Dorpsstraat
Luchtkwaliteit					
<i>Noordelijk deel</i>	0	0	0	0	0
<i>Zuidelijk deel</i>	0	0	0	0	0
	Beoordeling effectiviteit luchtkwaliteit: geen effect t.o.v. de referentiesituatie <i>zonder</i> mitigerende maatregelen <i>Meer informatie:</i> Bijlage B03 vanaf pagina 406				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Externe veiligheid					
<i>Noordelijk deel</i>	0	0	0	0	0
<i>Zuidelijk deel</i>	+	+	+	+	+
	Beoordeling effectiviteit externe veiligheid: • Positief Boskoop en Waddinxveen • Geen effect Hazerswoude-Dorp <u>Toelichting:</u> Door de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan is er een positief effect voor alle varianten. Doordat vrachtwagens met gevaarlijke stoffen na realisatie van de weg een route nemen die verder van de bebouwing in Waddinxveen ligt. In Hazerswoude-Dorp is er geen effect op de risico's voor externe veiligheid. Het aantal transporten dat door Hazerswoude-Dorp rijdt, verandert niet ten opzichte van de referentie situatie. <i>Meer informatie:</i> Bijlage B07				

Gezondheid	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Noordelijk deel	--	-	-	-	-
Zuidelijk deel	+				
	Beoordeling effectiviteit gezondheid: beperkt positief <i>Meer informatie:</i> Bijlage B08				

3.5 Milieueffecten op de ruimtelijke kwaliteit

Milieuaspect	Variant 1: X-Robuust	Variant 2: Alphense variant	Variant 3: Het Maatregelpakket N207 Zuid	Variant 4: Het Maatregelpakket N207 Zuid met zuidwestelijke wijkontsluitingsweg	Variant 5: Het Maatregelpakket N207 Zuid met Noordwest-afslag N209- Dorpsstraat
Landschap					
Noordelijk deel	--	-	--	-	-
Zuidelijk deel	-				
	Beoordeling effectiviteit landschap: beperkt negatief effect <u>Toelichting:</u> De aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan veroorzaakt een verslechtering in het karakter van de open en landelijke polder ter hoogte van Boskoop en Waddinxveen. We hebben getracht de weg zo goed mogelijk in te passen in het landschap door bv de lijnen in het landschap te volgen en een aardenwal ter hoogte van het Bentwoud aan te leggen. Er is geen onderscheid tussen de varianten. <i>Meer informatie:</i> Bijlage B11				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Cultuurhistorie					
<i>Noordelijk deel</i>	-	-	---	-	-
<i>Zuidelijk deel</i>	-				
	Beoordeling effectiviteit cultuurhistorie: beperkt negatief effect <i>Meer informatie:</i> Bijlage B11				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Archeologie					
<i>Noordelijk deel</i>	-	-	-	-	-
<i>Zuidelijk deel</i>	-				
	Beoordeling effectiviteit archeologie: beperkt negatief effect <i>Meer informatie:</i> Bijlage B12				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Aardkunde					
<i>Noordelijk deel</i>	-	0	-	-	-
<i>Zuidelijk deel</i>	-				
	Beoordeling effectiviteit aardkunde: beperkt negatief effect <i>Meer informatie:</i> Bijlage B13				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Recreatie					
Noordelijk deel	-	-	-	-	-
Zuidelijk deel	-				
	Beoordeling effectiviteit recreatie: beperkt negatief effect <i>Meer informatie:</i> Bijlage B14				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Ruimtegebruik					
Noordelijk deel	--	--	-	--	--
Zuidelijk deel	-				
	Beoordeling effectiviteit ruimtegebruik: beperkt negatief effect <u>Toelichting:</u> Het ruimtegebruik van het project is vooral groot voor de realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan en in mindere mate voor de Verlengde Beethovenlaan en de maatregelen in Hazerswoude-Dorp. Het ruimtegebruik in Hazerswoude-Dorp verschilt tussen de vijf varianten. Variant 3 heeft het laagste ruimtegebruik. Als mitigerende maatregel om barrièrewerking tegen te gaan in Hazerswoude-Dorp wordt geadviseerd haakse structuren (beplantingstructuren haaks op de weg) toe te passen, door middel van beplanting. <i>Meer informatie:</i> Bijlage B14				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Bodem					
Noordelijk deel	++	++	++	++	++
Zuidelijk deel	++				
	Beoordeling effectiviteit bodem: positief effect <i>Meer informatie:</i> Bijlage B17				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Water					
Noordelijk deel	-	-	-	-	-
Zuidelijk deel	-				
	Beoordeling effectiviteit water: beperkt negatief effect <i>Meer informatie:</i> Bijlage B18				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Duurzaamheid					
Noordelijk deel	--	--	--	--	--
Zuidelijk deel	-				
	Beoordeling effectiviteit duurzaamheid: negatief effect <i>Meer informatie:</i> Bijlage B20				

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Klimaat					
Noordelijk deel	-	-	-	-	-
Zuidelijk deel	-				
	Beoordeling effectiviteit klimaat: negatief effect <u>Toelichting:</u> Bij klimaat is de CO2-uitstoot en klimaatadaptatie onderzocht. Er zijn kleine verschillen tussen de varianten in voertuigkilometers tussen de varianten in Hazerswoude-Dorp en het gehele project. Dit heeft geen effect op de scores. Alle varianten scoren negatief voor klimaatadaptatie, doordat het verhardoppervlak in alle varianten toeneemt. <i>Meer informatie:</i> Bijlage B20				

4. Conclusie MER en voorkeursvariant

4.1 Resultaten voorkeursvariant

Uit het MER blijkt dat alle varianten bijdragen aan de projectdoelstellingen van het project N207 Zuid en de knelpunten in de regio verminderen. De maatregelen zoals opgenomen in de voorkeursvariant leveren het volgende resultaat op.

Wat	Waar	Doel	Resultaat
Verbeteren van bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid	Zijde – Roemer - Noordeinde	<i>Minder verkeer, zodat de kruispunten en de wegen het verkeer beter kunnen verwerken.</i>	Door de aanleg van de Bentwoudlaan, Verlengde Beethovenlaan en Verlengde Bentwoudlaan komen er meer uitvalswegen voor de regio. Doorgaand verkeer kan hierdoor gemakkelijk naar de N11 of A12 rijden. De drie wegen worden langs de dorpen Waddinxveen en Boskoop aangelegd, waardoor het prettiger wonen wordt in de dorpskernen. Er zal minder verkeer door de dorpskernen van Boskoop en Waddinxveen van en naar de provinciale weg N207 rijden. Bij het kruispunt Zijde-Roemer-Noordeinde in Boskoop zal ook minder verkeer op de weg rijden. En datzelfde geldt voor het Noordeinde, waar de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan zorgen voor een afname van verkeer.
	Zijde – Hefbrug Boskoop en omgeving	<i>Minder verkeer, want hier is nu het verkeersaanbod te hoog. Dat betekent dat de weg het aantal (vracht)auto's niet goed kan verwerken.</i>	
	Hefbruggen en omgeving	<i>Betere doorstroming van het verkeer. Door brugopeningen en voetgangers op de zebrapaden rijdt het verkeer nu niet snel genoeg door.</i>	Bij het kruispunt Zijde, de Kerkweg-Oost, de hefbruggen en het winkelgebied is de doorstroming licht verbeterd. Dit komt doordat verkeer straks via de Bentwoudlaan, Verlengde Beethovenlaan en Verlengde Bentwoudlaan naar de N11 of A12 kan rijden. Als een hefbrug gesloten is voor autoverkeer door een calamiteit of door werkzaamheden, heeft het verkeer uit Boskoop en Waddinxveen nog steeds een goede mogelijkheid om naar de N11 of A12 te rijden.
	Greenport Boskoop Noordwest	<i>Betere bereikbaarheid. Het boomteeltgebied is nu niet goed aangesloten op het omliggende hoofdwegennet.</i>	De Greenport Boskoop krijgt een extra aansluiting op de Hoogeveenseweg vlak bij de Verlengde Bentwoudlaan. Vanuit het bedrijventerrein wordt het voor vracht- en autoverkeer gemakkelijker om van en naar de A12 te rijden. Hiervoor gebruiken zij de Verlengde Bentwoudlaan, Bentwoudlaan en de Vredenburglaan.

Wat	Waar	Doel	Resultaat
Verbeteren van de leefbaarheid	Zijde	<i>Verbeteren van de leefbaarheid voor aanwonenden en winkelend publiek.</i>	Bij de Zijde en Kerkweg-Oost neemt de verkeersveiligheid toe. Er is minder (vracht-)verkeer en daardoor ook minder verkeersgeluid voor de omliggende woningen. Ook op het Noordeinde zorgt een vermindering van verkeer voor hogere verkeersveiligheid. Het wordt namelijk een stuk veiliger om deze woonstraat over te steken. En aanwonenden hebben minder last van het verkeersgeluid. De maatregelen van project N207 Zuid zorgen ervoor dat de leefbaarheid op meer plekken in het projectgebied verbetert. Zo komt er geluidsarm asfalt, een geluidswal langs de oostkant van de Verlengde Bentwoudlaan ter hoogte van het Bentwoud én een geluidsscherm ter hoogte van de woonwijk 't Suyt.
	Noordeinde	<i>Verbeteren van de leefbaarheid voor aanwonenden van het Noordeinde.</i>	
Verbeteren van bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid	Passage N209 Hazerswoude-Dorp	<i>Minder verkeer, want hier is nu het verkeersaanbod te hoog. Dat betekent dat de weg het aantal (vracht)auto's niet goed kan verwerken.</i>	De beschreven maatregelen in Hazerswoude-Dorp verbeteren de doorstroming op de N209. Ook blijven de woonwijken goed bereikbaar en wordt het door bijvoorbeeld de fietsbrug makkelijker om over te steken van het oosten naar het westen van Hazerswoude-Dorp. Door een nieuwe rotonde in het noorden van Hazerswoude-Dorp stroomt ook daar het verkeer straks sneller door. Fietzers kunnen nu veilig oversteken via de fietsbrug. Autoverkeer hoeft dus niet te stoppen voor dit overstekende fietsverkeer. Doordat verkeer vanuit de Katjesweg en de Burgemeester Warnarkade niet meer direct de N209 kan bereiken, stroomt ook hier het verkeer op de N209 beter en veiliger door. Het kruispunt met de N209 wordt veiliger. Er zal in de toekomst meer verkeer per dag passeren volgens de verkeersmodellen, maar de verkeersafwikkeling verbetert op het kruispunt Dorpsstraat-N209 waardoor verkeer minder lang hoeft te wachten voor de verkeerslichten. Volgens berekeningen was de wachttijd in 2017 gemiddeld 2 minuten en 15 seconden. Zonder maatregelen loopt de wachttijd op tot meer dan 3 minuten in 2035. Dankzij maatregelen zoals twee opstelstroken voor verkeer van zuid naar noord en minder rijrichtingen vanuit de Dorpsstraat-Oost en -West en het verplaatsen van de bushalte, kunnen de verkeerslichten voor een betere doorstroming zorgen. Volgens berekeningen neemt de wachttijd in 2035 af tot

Wat	Waar	Doel	Resultaat
Verbeteren van bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid	Passage N209 Hazerswoude-Dorp	<i>Minder verkeer, want hier is nu het verkeersaanbod te hoog. Dat betekent dat de weg het aantal (vracht)auto's niet goed kan verwerken.</i>	gemiddeld 1 minuut en 25 seconden. Het dorp blijft goed bereikbaar, ondanks dat afslaan vanuit het zuiden naar Dorpsstraat-West straks niet meer mogelijk is. Door verplaatsing van de rotonde Weidelanden naar het zuiden komt er geen extra verkeer door de nieuwbouwwijk Weidelanden. De zuidwestelijke wijkontsluitingsweg zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid en spreiding van het verkeer in het westen van Hazerswoude-Dorp.
	Passage N209 Hazerswoude-Dorp	<i>Verbeteren van de leefbaarheid voor omwonenden van de N209.</i>	Ook op het gebied van leefbaarheid en veiligheid verbetert er veel. Door het aanpassen van het kruispunt voelt de N209 minder als een hindernis, omdat hij veiliger en makkelijk over te steken is voor voetgangers en fietsers door het toevoegen van middenbermen. De aangepaste N209, de nieuwe zuidwestelijke wijkontsluitingsweg en noordelijke ontsluiting zullen zorgvuldig worden ingepast in het landschap. Door de rechtsafbeweging op het kruispunt N209-Dorpsstraat te handhaven in variant 5 t.o.v. variant 4 wordt de Dorpsstraat weliswaar beter bereikbaar maar voegen we meer asfalt toe dan variant 4. Verkeer kan straks vanuit het noorden en zuiden Dorpsstraat-Oost nog steeds bereiken. Bij noodgevallen zijn er meer alternatieve routes om in of uit het dorp te komen. Dat maakt de Dorpsstraat robuuster (veiliger). De passage door Hazerswoude-Dorp wordt verkeersveiliger voor fietsers door de fietsbrug bij de noordelijke rotonde. Een paar bestaande onveilige aansluitingen op de N209 worden afgesloten of aangepast, denk aan de Burgemeester Waraarkade. Dit verbetert de leefbaarheid in deze straten, omdat deze autoluwer worden.

4.2 Resumé

De onderzoeken laten zien dat de knelpunten in het gebied optreden door autonome groei van het verkeer. Kortgezegd: groei zonder dat we maatregelen nemen (referentiesituatie). Ook veroorzaakt de minder robuuste structuur van de wegen, met kwetsbare punten zoals de hefbruggen en het kruispunt N209-Dorpsstraat de knelpunten. Ook de infrastructuur is in de loop van de jaren nauwelijks meegegroeid met de toename aan woningen en bedrijvigheid. In de loop van de jaren hebben provincie en gemeenten al verbeteringen aangebracht via nieuwe wegen, fietspaden en intensivering van openbaar vervoer. In dit project wordt een verdere verbetering doorgevoerd met de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan, maatregelen in Hazerswoude-Dorp, fiets- en wandelpaden en een ecologische verbindingszone. Uit het MER blijkt dat de voorkeursvariant een positief effect heeft op de leefomgevingskwaliteit in Boskoop, Hazerswoude-Dorp en Waddinxveen.

Project N207 Zuid een eerste stap

De nieuwe verkeersberekeningen kijken vooruit tot 2040. Deze nieuwe berekeningen laten zien dat het steeds drukker wordt op de weg. De maatregelen zullen ergens na 2040 minder goed gaan werken. Hierdoor nemen de files weer toe. Hoeveel verkeer er precies komt in de toekomst, hangt af van meerdere factoren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het wel of niet doorgaan van rijks infrastructuurprojecten, aanvullende lokale maatregelen, in welke mate nieuwbouwplannen opgeleverd en/of uitgesteld worden en of het gebruik van auto's meer ontmoedigd gaat worden ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer. We kunnen daarom ook niet precies voorspellen wanneer de projectmaatregelen minder effectief worden en de files weer toenemen. Wel is duidelijk dat de maatregelen van het project N207 Zuid een eerste stap zijn voor de regio. In de toekomst is hoogstwaarschijnlijk meer nodig. Daarom blijven we inzetten op het realiseren van een Bodegravenboog en onderzoeken we een eventuele nieuwe oeververbinding tussen Boskoop en Waddinxveen.

5. Vervolg proces

Het MER en al haar bijlagen is een bijlage bij het PIP N207 Zuid en wordt tegelijkertijd met het PIP aangeboden aan Provinciale Staten. Dit is het moment waarop iedereen kan inspreken bij de (commissie)vergadering van Provinciale Staten. De planning is dat Provinciale Staten eind 2025 vergaderen over het PIP N207 Zuid. Als het PIP definitief is geworden, kunnen de voorbereidingen van de uitvoering starten. Naar verwachting zijn de maatregelen van project N207 Zuid eind 2029 uitgevoerd.

