

Nota van beantwoording adviezen en zienswijzen

naar aanleiding van de openbare kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van het MER N207-Zuid

Gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen
Versie: 6 september 2014

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3
2	ADVIES COMMISSIE VOOR DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	5
3	ADVIEZEN VOOROVERLEG ART. 7.8 WET MILIEUBEHEER.....	6
4	BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN	8
5	AANPASSINGEN	34

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

In het kader van de planstudie N207-Zuid wordt gezocht naar oplossingen voor een verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Corridor N207-Zuid en meer specifiek aan de westkant van de Greenport Boskoop. Qua oplossingen wordt gedacht aan het doortrekken van de Bentwoudlaan naar de Hoogeveenseweg, een verdiepte ligging in of een rondweg om Hazerswoude-Dorp en een lokale ontsluiting tussen de Greenport Boskoop en de N11. Om deze verbeteringen mogelijk te maken is aanpassing van de bestemmingsplannen in zowel de gemeente Alphen aan den Rijn als Waddinxveen noodzakelijk. Onderdeel van de aanpassing van de bestemmingsplannen vormt een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure). Op 29 mei 2014 heeft de provincie Zuid-Holland een Mededeling aan Bevoegd Gezag gedaan voor de voorbereiding van het plan middels aanpassing van de bestemmingsplannen en het opstellen van een MER. Het publiceren van de 'Mededeling aan Bevoegd Gezag N207-Zuid' is de eerste stap in de m.e.r.-procedure.

Het doel van de m.e.r.-procedure is het in beeld brengen van de milieueffecten van de gewenste voorzieningen. Deze effecten worden beschreven in een milieueffectrapport (MER). Op grond van artikel 7.8 en 7.9 van de Wet milieubeheer raadpleegt het bevoegd gezag de gemeentelijke adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van dit MER. Tevens wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd.

De gemeente Alphen aan den Rijn treedt op als coördinerend bevoegd gezag.

1.2 Resultaten raadpleging gemeentelijk adviseurs en bestuursorganen ex artikel 7.8 en 7.9 Wet milieubeheer

Op grond van artikel 7.8 en 7.9 van de Wet milieubeheer raadpleegt het bevoegd gezag de gemeentelijke adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van dit MER. De mededeling M.e.r. N207-Zuid is toegezonden aan de volgende personen en/of instanties:

1. Gemeente Gouda;
2. Gemeente Zuidplas;
3. VROM, inspectie voor de leefomgeving van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
4. Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland;
5. provincie Zuid-Holland;
6. Gemeente Zoeterwoude;
7. Hoogheemraadschap van Rijnland;
8. Brandweer Hollands Midden;
9. Nederlandse Gasunie;
10. Ministerie van Economische Zaken, Dienst Regionale Zaken, Vestiging West;
11. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;

12. Gemeente Zoetermeer.

Alsmede aan de volgende instanties:

- 13. Zuid-Hollandse milieufederatie;
- 14. Kamer van Koophandel regio Rijnland;
- 15. LTO Noord.

Rijkswaterstaat en LTO Noord (instanties 4 en 14) hebben gereageerd. De overige instanties hebben niet gereageerd. De vooroverlegreacties zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk 3.

Tevens is de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd. De commissie heeft 16 juli een locatiebezoek aan het plangebied afgelegd. Vervolgens heeft de commissie een advies op de mededeling opgesteld.

1.3 Zienswijzen

De Mededeling aan Bevoegd Gezag M.e.r. N207-Zuid, die als basis dient voor de Notitie reikwijdte en detailniveau, heeft vanaf 12 juni 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het stadhuis van de gemeente Alphen aan den Rijn en in het gemeentehuis van de gemeente Waddinxveen.

De mededeling was ook digitaal te raadplegen op de gemeentelijke websites van Alphen aan den Rijn en Waddinxveen.

Op 2 juli 2014 is er een inloopbijeenkomst georganiseerd in het Plantariumgebouw te Hazerswoude-Dorp. Een ieder is daarbij in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen en om schriftelijk een zienswijze in te dienen. De publicatie/kennisgeving is in bijlage 1 opgenomen.

Gedurende de termijn van de terinzagelegging zijn 28 inspraakreacties ontvangen. De reacties zijn schriftelijk ingediend. In de voorliggende nota zijn deze reacties samengevat en beantwoord. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de indieners van zienswijzen.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid:

Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van tervisielegging ontvangen en juist geadresseerd. Alle zienswijzen zijn ontvankelijk.

2 ADVIES COMMISSIE VOOR DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Dit advies is als aanvulling op de mededeling geschreven. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie mer) heeft ook de ingediende inspraakreacties bij haar advies betrokken. Het advies is opgenomen in de rapportage van 4 september met het kenmerk 2898-18.

De Cie mer adviseert dat het MER de volgende hoofdpunten moet kennen:

- een beschrijving van de achtergrond en visie voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het studiegebied;
- een gedetailleerde onderbouwing van de trechtering van alternatieven aan de hand van:
 - de huidige en toekomstige knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het studiegebied;
 - een vertaling van de resultaten van de probleemanalyse naar (bij voorkeur meetbare) doelstellingen
 - ruimtelijke ambities voor het studiegebied Greenport-Boskoop.
- inzicht in de mogelijke gevolgen voor de leefomgeving, het landschap en de natuur.

De Cie mer kan in hoofdlijnen met de Mededeling instemmen. Zij heeft wel een aantal adviezen naar aanleiding van de Mededeling gegeven. Hierbij wordt expliciet aandacht gevraagd voor de referentiesituatie en de trechtering van alternatieven.

Referentiesituatie

De Cie mer onderschrijft het belang om de autonome groei van het verkeer goed in kaart te brengen. Hiertoe behoren ook de plannen en projecten waarvoor nog niet de officiële besluitvorming is doorlopen, maar die wel grote impact op toekomstige verkeersstromen zullen hebben.

Daarnaast adviseert de Cie mer niet met een referentie+ (effecten mobiliteitsmanagement) situatie te werken, maar vraagt de effecten van de mobiliteitsmanagementmaatregelen apart te beoordelen als onderdeel van de trechtering.

Trechtering

Met betrekking tot de trechtering adviseert de Cie mer om de trechtering in het MER meer diepgaand en gedetailleerd te onderbouwen. Hierbij worden de volgende drie hoofdstappen voorgesteld:

- Stap 1: De milieu-afweging op regioniveau;
- Stap 2: Afweging van kansrijke en milieuvriendelijke alternatieven;
- Stap 3: Keuze van het voorkeursalternatief.

Voor wat betreft de adviezen over de bestaande milieusituatie en milieugevolgen (hoofdstuk 4 van het advies) worden deze in het MER verwerkt, met uitzondering van de volgende punten:

- Voor fijnstof zullen geen concentraties PM_{2,5} worden berekend. Dit is wettelijk niet verplicht en de PM_{2,5}-effecten kunnen goed afgeleid worden uit de PM₁₀-berekeningen.

3 ADVIEZEN VOOROVERLEG ART. 7.8 WET MILIEUBEHEER

Nr.	Samenvatting vooroverlegreactie	Reactie gemeente	conclusie
A.	Land- en tuinbouworganisatie Noord Vestiging Haarlem, de heer A.D. Middag Postbus 649 2003 RP HAARLEM		
	<p>Indiener vraagt in nauw overleg met de afdeling Zuidplas van LTO Noord en St. Belangenbehartiging Greenport Boskoop aandacht voor de positie en belangen van de agrarische ondernemers in het plangebied (met name aan het Noordeinde in Waddinxveen) van N207Zuid. Indiener vindt het onverteerbaar dat BBL-percelen zijn vergeven aan een derde partij en verzoekt voortaan zorgvuldiger met deze mogelijkheden om te gaan. Indiener verzoekt de mer integraal te maken waarbij het belang van de infrastructuur niet alle andere belangen op voorhand ondergeschikt maakt.</p>		<p>Het MER maakt de effecten van de maatregelen op objectieve wijze inzichtelijk, zonder hieraan een weging toe te kennen. De ontwerpen worden dusdanig ingepast dat negatieve effecten zoveel mogelijk gemitigeerd worden. Dat geldt ook voor ruimtebeslag en/of versnippering van landbouwgrond. Over mogelijke mitigerende maatregelen heeft de initiatiefnemer reeds de betrokken agrariërs geraadpleegd. Verder is subvariant 1b, zijnde de agrarische bedrijfsverplaatsing in het MER opgenomen.</p> <p>Een aantal BBL-percelen kunnen niet meer ingezet worden als compensatiegrond aangezien deze door de initiatiefnemer ingezet zijn als ruilgrond om het Alphense deel van het Bentwoud af te kunnen ronden. De gemeente Waddinxveen is niet betrokken geweest bij deze transactie en het eraan voorafgaande besluitvormingsproces bij de initiatiefnemer. Het verzoek van reclamant om voortaan zorgvuldiger met deze mogelijkheden om te gaan, is bij partijen bekend.</p>

B.	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid De heer D.S. Kootstra Postbus 556 3000 AN Rotterdam		
	Indiener verzoekt specifiek aandacht te besteden aan de verkeerseffecten op de N11 en op de aansluiting nr. 3 Alphen a/d Rijn Centrum en eventueel andere aansluitingen. Bij negatieve effecten (nieuwe of grotere knelpunten in verkeersafwikkeling) dient in deze analyse ook aangegeven te worden welke maatregelen daartegen worden getroffen en wat de financiële haalbaarheid is van die maatregelen en hoe de realisering hiervan is geborgd.		In het verkeersonderzoek wordt de mate van afwikkeling bij de aansluiting op de N11 inzichtelijk gemaakt. In het planproces zal in ieder geval op de wettelijke wijze afstemming met Rijkswaterstaat plaatsvinden.

4 BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Nr.	Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
1	A. van Brink, Gerelaan 38, 2391 AM Hazerswoude-Dorp,	
a	Indiener mist een duidelijke onderbouwing en weergave van het nut en de noodzaak van alle voorgestelde maatregelen. Waar komt de verwachte verkeersdrukte vandaan? Hoe is dit bepaald?	<p>De provincie Zuid-Holland wil de bereikbaarheid van de Greenport Boskoop (Greenport) en de leefbaarheid in de kernen in het gebied tussen Alphen aan de Rijn en Gouda / Bergambacht verbeteren. Zo wil de provincie de reistijd van het auto- en vrachtverkeer van en naar de omgeving van Greenport Boskoop verkorten, routes efficiënter maken en de verkeersoverlast voor de bewoners verminderen. Dat is goed voor zowel de economie, de werkgelegenheid en de leefbaarheid binnen het gebied.</p> <p>De verkeersstudies in de Quick Scan N207 Zuid 2013 geven aan dat het verkeer in de regio rondom de N207 tussen Alphen aan den Rijn en Gouda met ruim 25% toe zal nemen in het jaar 2022. Deze toename is naast autonome groei van het verkeer mede het gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen die ertoe leiden dat er méér verkeer in deze regio gaat rijden, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van het PCT-terrein (Potplant- Containerteelt) aan de westzijde van de kern van Boskoop en de (woon)wijken De Triangel en Glasparel+ in Waddinxveen. De verkeerstoename concentreert zich vooral ten westen van de N207, op de N209 door Hazerswoude-Dorp en de N455- het Noordeinde / Beethovenlaan. Ook enkele lokale wegen, zoals de Zijde, kunnen de verwachte toename van het verkeer niet aan. Zie ook 8d.</p>

		In het MER wordt, aan de hand van de Ladder van Verdaas en op basis van een nieuw en actueel verkeersmodel, in detail het nut en noodzaak van de maatregelen beschreven. Tevens wordt op kwalitatieve wijze een robuustheidstoets uitgevoerd voor het jaar 2030.
b	Indiener is van mening dat varianten 2b en 2d de oplossing van een volwaardige tunnel missen.	In de Quick Scan N207 Zuid 2013 is een volwaardige tunnel bij Hazerswoude onderzocht. De kosten van een tunnel waren niet realiseerbaar hoog én er waren vergelijkbare, wezenlijk goedkopere alternatieven. Het argument dat voorstanders van een volwaardige tunnel wordt aandragen (het opheffen van de barrière die de N209 vormt in het dorp) wordt ondervangen door alternatief 2d. Alternatief 2d is veel goedkoper dan een tunnel. Daarom is eind 2013 en begin 2014 door gedeputeerde staten en colleges van burgemeesters en wethouders besloten dat een tunnel geen realistisch alternatief is.
2	Vereniging Vrienden van het Bentwoud B.S. (Siep) Eilander, voorzitter, Ottolandstraat 12 2729 DE ZOETERMEER	
a	<u>Verlengde Bentwoudlaan:</u> Indiener is van mening dat: de verlenging het Bentwoud verder zal aantasten, terwijl verdere aantasting uitsluitend zou mogen als daar een deugdelijk onderbouwd maatschappelijk belang voor bestaat;	De effecten van de verlengde Bentwoudlaan op het Bentwoud worden onderzocht in het MER en is onderdeel van de besluitvorming. Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden er mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Daarnaast wordt opgemerkt dat bij variant 1A voor een wegtracé aan de rand van het Bentwoud is gekozen, ook omdat hiermee nog steeds een groot en aaneengesloten Bentwoud ontwikkeld kan worden. Dit mede omdat recreatiegebieden van een dergelijke omvang schaars zijn in dit deel van het land en het ook van belang wordt gevonden dat gerecreëerd kan worden in de Randstad. Het MER zal ook ingaan op het maatschappelijk belang van het voornemen. In het kader van de besluitvorming zal de belangenafweging plaats hebben.

b	een deugdelijke onderbouwing is er niet; het plan is gebaseerd op gedateerde aannames;	Zie 1a.
c	de problemen waarvoor de Bentwoudlaan een oplossing zou moeten zijn, dus niet of niet in voldoende mate voor een dergelijke zware ingreep;	Zie 1a.
d	de weg voor omwonenden en bezoekers van het Bentwoud zal extra overlast aantrekken.	In het MER worden de leefbaarheidseffecten van de maatregelen onderzocht. Leefbaarheid gaat over de hinder die mensen ondervinden van verkeersgerelateerde milieueffecten, te weten: geluid, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid, evenals mitigerende maatregelen. Dit kunnen zowel positieve effecten (nabij gelegen wegen die rustiger worden) als negatieve effecten (nieuwe tracédelen en wegen waar het drukker wordt) zijn. Verder zal ook het aspect barrièrewerking in het MER onderzocht worden. Zie ook 2a.

3	Bewoners Middelweg/Voorweg, Ant. Rijkaart, Voorweg 71 2391 AC Hazerswoude-Dorp,	
a	Indiener heeft bezwaar tegen variant 2D, Middelweg, Voorweg en Ambachtspolder: <ul style="list-style-type: none"> - Toenemende verkeersintensiteit (Voorweg/Middelweg) - Voorweg niet berekend op zwaar vrachtverkeer - Noodzaak ontsluiting Greenport niet aanwezig door afname aantal kwekers met 60% 	In het MER worden de effecten als gevolg van de hoeveelheid verkeer en de doorstroming inzichtelijk gemaakt. In het verkeersonderzoek wordt tevens de geschiktheid van het onderliggend wegennet meegenomen. Uit het MER kunnen eventuele aanbevelingen voor optimalisatie van het onderliggend wegennet volgen. Zie ook 8d.
b	Indiener verzoekt variant 2b (ondertunneling Hazerswoude-Dorp) te verwezenlijken	Wordt ter kennisgeving aangenomen.

4	A.G.J. Aker, voorzitter AV'47 Ridderbuurt 17 2771 ZA Boskoop	
	Indiener vraagt of er een veilige oversteek voor voetgangers ter plaatse van de gelijkvloerse kruising achter het sportterrein AV47/Floreant komt.	In het MER wordt onderzocht of, waar en in welke vorm oversteekmogelijkheden worden gerealiseerd. De exacte ligging en vormgeving van de kruisingen worden ten tijde van fase 2 van het MER bepaald. Ingediend verzoek zal bij dat onderzoek worden meegenomen.
5	Wim van Breemen Torenpad 12 2771 EP Boskoop	
	Indiener vraagt met nadruk aandacht voor een distributiecentrum (ITC terrein) met collectief vervoer in plaats van aanleg van nieuwe wegen.	In het MER wordt onderzocht in hoeverre mobiliteitsmanagement (waaronder collectief vervoer) kan bijdragen aan de oplossing van de problematiek (bereikbaarheid van de Greenport en leefbaarheid in de kernen in het gebied tussen Alphen aan de Rijn en Gouda / Bergambacht. Landelijke ervaringscijfers laten zien dat met mobiliteitsmanagement een verkeersreductie van maximaal 5-10% kan worden gerealiseerd. Daarmee wordt de gesignaleerde problematiek niet geheel opgelost.
6	P.A.A. van Kampen, Elzenstraat 2 2391 DT Hazerswoude-Dorp	
a	Indiener vraagt waarom tijdens de presentatie te Hazerswoude-Dorp bleek dat de inwoners geen bak wensen. Waarom niet reeds bij de opstelling van de MER rapportage dat alternatief ingevoerd/meegenomen?	Zie antwoord 1b.
b	Bij de opstelling van het MER wordt het alternatief van volledige ondertunneling gemist.	Zie antwoord 1b.

7	Mevrouw. J. Meerburg, Burgemeester Warnarkade 50, 2391 AZ, Hazerswoude-Dorp	
a	Het is indiener niet duidelijk waarom de rondweg door een prachtig natuurgebied gepland wordt.	De rondweg (variant 2D) is een variant die in het MER onderzocht gaat worden. Enerzijds op doelbereik en anderzijds op effecten op onder meer de natuur en het landschap. Mede op basis van de uitkomsten van het MER wordt een besluit genomen.
b	Indiener stelt voor dat de weg, indien deze noodzakelijk blijkt, langs het HSL tracé wordt gelegd.	Op basis van de uitkomsten van voorgaande studies is deze oplossing onvoldoende probleemoplossend onder meer omdat het tracé te ver weg ligt van de Greenport. Hierdoor is dit geen realistische alternatief gebleken en dus ook niet meegenomen de Quick Scan 2013 N207-Zuid.
c	Indiener is van mening dat een tunnel onder Hazerswoude-Dorp de beste oplossing biedt.	Zie antwoord 1b.
8	IVN-Alphen aan den Rijn en omstreken Mevrouw G. Hooijmans Valeriusplein 358 2402 TW Alphen aan den Rijn	
a	Nut en noodzaak van de wegaanleg moet nog worden onderzocht. Dit geldt voor alle lokale varianten.	Zie antwoord 1a.
b	Varianten 3a en 3all tasten het bestaande EHS-gebied aan. Volgens het rijks- en provinciale beleid kan een EHS-gebied niet worden aangetast, tenzij de beoogde ontwikkeling in de EHS een groot maatschappelijk belang heeft en er geen alternatief is. Varianten 3a en 3all voldoen niet aan bovengenoemde kwalificatie.	Binnen de EHS is conform de Nota Ruimte het 'nee, tenzij'-regime van toepassing. Bij toetsing van de ingreep aan de EHS zijn de 'Spelregels EHS' van toepassing. Het document heeft geen formele status, maar vormt de basis voor het ruimtelijke beleid per provincie, zoals de provinciale structuurvisie. In de spelregels wordt onder meer de eis gesteld dat voor ingrepen binnen de EHS aangetoond moet worden dat, bij aantasting van wezenlijke

		kenmerken of waarden, er geen reële locatiealternatieven zijn én er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. In het MER worden de effecten van de maatregelen op het EHS gebied Zaans Rietveld getoetst volgens de Spelregels EHS. De eventuele compensatieopgave en de haalbaarheid hiervan worden meegenomen in het MER en zijn onderdeel van de besluitvorming.
c	De gesignaleerde leefbaarheidsproblemen in de kernen van Boskoop en Hazerswoude-Dorp zijn verknoopt met Greenportbelangen. De lokale varianten 3 zijn geen oplossing voor de leefbaarheidsproblemen in beide kernen en zullen juist tot sluisverkeer en leefbaarheidsproblemen op andere plaatsen leiden (toename verkeer, verkeersonveiligheid, afname kwaliteit woonomgeving en druk op huizenprijzen). Het belang voor de sierteelt is hooguit lokaal en individueel.	Zie antwoord 1a.
d	De verkeersprognoses die ten grondslag liggen aan de verkeersmodelberekeningen zijn in onze ogen onrealistisch. De vele ruimtelijke ontwikkelingen die in bijlage 3 worden opgesomd zijn nog uit de tijd van vóór de crisis. In de m.e.r. wordt weliswaar nu ook een RC-scenario (beperkte groei van het verkeer) meegenomen, maar het is in onze ogen zinnig om rekening te houden met een afname van het verkeer, met name Greenport-gerelateerd verkeer. Er ontbreken echter actuele cijfers uit verkeerstellingen en over de economische situatie in de sierteelt.	De gemeenten in de regio Midden-Holland hebben in de zomer van 2014 gezamenlijk een nieuw verkeersmodel opgesteld. In dit verkeersmodel zijn ruimtelijke ontwikkelingen gewogen meegenomen: een ontwikkeling waarvan reeds wordt voorzien dat deze in 2025 pas voor 60% is voltooid, zit ook als zodanig in het model. Tevens hebben de gemeenten ervoor gekozen de voorspelde hoge economische groeiscenario van het CPB te reduceren tot 75% van dit scenario, gebaseerd op regionale inzichten. Voor de bepaling van de huidige situatie zijn recente tellingen gebruikt. Daarnaast wordt een scenario doorgerekend dat uitgaat van een lage economische groei. Daarbij worden ook de uitgangspunten voor het verkeer vanuit de Greenport gezien.
e	De economische situatie in de sierteelt is al jaren op rij slecht is en dat er ontwikkelingen plaatsvinden als schaalvergroting, faillissementen, ontbreken van investeringen, bulkproductie in het buitenland etc. Hierdoor is de positie van het sierteeltgebied Boskoop e.o. veranderd. De gedachte dat de aanleg van wegen goed is voor de Greenport is daarmee het paard achter de wagen spannen. Op grond van bovenstaande overwegingen wordt geadviseerd om eerst een actueel en onafhankelijk beeld te krijgen van de financieel-economische situatie van het sierteeltgebied "Boskoop" en deze in een ruimer perspectief te bezien	Bij gemeenten en provincie is de huidige economische situatie in de sierteelt bekend. De inzet en verwachting van gemeenten en provincie is echter dat de Greenport zich zal herstellen. Daarnaast komt de noodzaak tot verbetering van de leefbaarheid in de kernen ook voort uit verkeer dat niet aan de Greenport gerelateerd is. Door ook een scenario door te rekenen dat uitgaat van een lage

	(nationaal, internationaal), omdat “Boskoop” een wereldspeler wil zijn. Het LEI van de WUR zou een dergelijke studie kunnen verrichten	economische groei (zie ook onder 8d) wordt bekeken of noodzaak tot aanleg van nieuwe wegen ook in die situatie nog aanwezig is. Het bevoegd gezag acht het daarom niet noodzakelijk om door LEI een financieel-economisch onderzoek te laten verrichten.
f	<p>d. Detailopmerkingen Er wordt aandacht gevraagd voor de volgende technische aspecten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. verzamel en maak gebruik van actuele natuurdata inclusief die van vrijwilligers die vaak in het gebied komen; 2. onderzoek de kwantitatieve en kwalitatieve impact op de EHS en het recreatiegebied en dan zowel de directe als de indirecte effecten van de ingreep; 3. onderzoek een reële compensatieplek voor zowel de EHS als voor het groengebied met dezelfde mogelijkheden als het huidige gebied (geen netto verlies); 4. onderzoek of de aanleg van een viaduct over de N11 technisch mogelijk is in verband met de doorrijhoogte van vrachtverkeer op de N11 ter plekke. De N11 stijgt namelijk op de plek van het mogelijke viaduct. Wellicht moet de N11 uitgediept worden door de aanleg van een viaduct wat tot hogere kosten leidt; 5. geef inzicht in de volledige kosten (daarin ook de kosten van geluidsschermen e.d. meenemen); 6. onderzoek de effecten van meer verkeersbewegingen bij de Goudse Schouw op de leefbaarheid voor de bewoners van het Polderpeil; 7. onderzoek de effecten van meer verkeersbewegingen bij de Goudse Schouw op de N-depositie in het Natura 2000 gebied Nieuwkoopse Plassen; 8. het weidevogelbeleid zal voor 1/1/2016 worden aangepast. De verwachting is dat er minder weidevogelkerngebieden komen. Deze aanpassingen zijn dit jaar nog bekend. Neem deze aanpassingen mee. Dit heeft o.i. gevolgen voor het schrappen van variant 3b. 9. één van de alternatieve mogelijkheden voor herstructurering van de sierteelt is het verplaatsen van bedrijven van oost naar west zodat het aantal verkeersbewegingen over de Zijde afneemt. Dit aspect willen wij in bovengenoemde studie meegenomen hebben. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voor het natuuronderzoek wordt gebruikt gemaakt van alle beschikbare en voor het onderzoek relevante informatie, waaronder de informatie over het voorkomen van soorten zoals die reeds door IVN aan de initiatiefnemer is toegestuurd. 2. De kwalitatieve en de kwantitatieve impact op EHS van het voornemen wordt onderzocht. Hierbij worden zowel directe als indirecte effecten in beeld gebracht. Zie ook antwoord 8b. 3. In fase 1 zal de compensatieopgave worden bepaald en wordt de haalbaarheid hiervan ingeschat. Parallel aan fase 2 zal een compensatieplan worden uitgewerkt. 4. De technische haalbaarheid van het viaduct over de N11 wordt onderzocht in het ontwerptraject dat parallel loopt aan het proces van de milieueffectrapportage. Naast de milieueffectrapportage, zijn kosten en technische haalbaarheid aspecten waarop de besluitvorming zal plaatsvinden. 5. Naast een MER, worden de kosten van de maatregelen in beeld gebracht. Hierbij worden tevens de, indien aan de orde, kosten van de mitigerende en/of compenserende maatregelen inzichtelijk gemaakt. 6. Zie antwoord 2d 7. Effecten op Natura 2000-gebieden vanwege een toename van stikstofdepositie worden niet verwacht. De afstand tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (De Wilck, Nieuwkoopse Plassen en de Haeck en Broekvelden, Vettenbroek en Polder Stein) bedraagt circa 6 kilometer. Hoewel geen ‘harde’ grens, wordt

		<p>algemeen aangenomen dat op een afstand van meer dan 3 kilometer geen significante effecten optreden. Bovendien komen de nieuwe wegverbindingen op grotere afstand te liggen van de genoemde Natura 2000-gebieden dan de huidige verbindingen. Daarnaast verbetert de doorstroming op de weg met als gevolg dat de uitstoot van het wegverkeer vermindert. Om deze reden worden Natura 2000 gebieden buiten beschouwing gelaten in het MER.</p> <p>8. Indien het beleid ten aanzien van Weidevogelgebied verandert, zullen we onderzoeken wat dat voor gevolgen voor de keuzes in dit project heeft. Uiteraard wordt in deze planfase wel al afstemming met dit initiatief binnen Provincie Zuid-Holland gezocht.</p> <p>9. Doelstelling van het project N207-zuid is onder andere het verbeteren van de ontsluiting van de Greenport op de hoofdwegenstructuur. Die verbetering vindt onder andere plaats middels de 3-varianten. In de praktijk heeft deze ontsluiting een (lokaal) neveneffect: er wordt een alternatieve oost-westverbinding voor de beide delen van de Greenport gerealiseerd. Provincie Zuid-Holland en gemeente Alphen aan den Rijn trekken in dit proces met elkaar op en waar mogelijk zullen 'win-win-situaties' worden gecreëerd. Daarnaast wordt met het mobiliteitsmanagement-onderzoek onder meer gekeken hoe het vrachtverkeer tussen de afzonderlijke bedrijven kan worden geoptimaliseerd. Dit zal naar verwachting 'oost-west'-ritten overbodig maken.</p>
9	Mevrouw. F. Verbij, namens bewoners van het Zaans Rietveld, Rietveldsepad 13 2409 AA Alphen aan den Rijn	
	Voor varianten 3a en 3all moet nut en noodzaak van de wegeaanleg nog worden onderzocht	Zie antwoord 1a.

a	De maatschappelijke urgentie van de varianten 3a en 3all ontbreekt en er zijn alternatieven mogelijk waardoor aantasting van EHS niet toegestaan is.	Zie antwoord 1a en 8b.
b	Het onderzoek in deze fase naar Landschap en Cultuurhistorie is te marginaal. Het slagenlandschap in de polder Kerk & Zanen verdient speciale aandacht.	In het MER worden de effecten van de maatregelen op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het gebied onderzocht. Onderzoek naar het slagenlandschap maakt hier onderdeel van uit.
c	Verzocht wordt een breder onderzoek naar de (recreatieve) beleving van de polder Kerk & Zanen uit te voeren.	In het MER wordt onderzocht of de nieuwe wegverbindingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de recreatieve kwaliteit van gebieden (bijvoorbeeld vanwege versnippering of verstoring) en/of voor recreatieve routes (indien deze vervallen of worden doorkruist).
d	Verzocht wordt onderzoek uit te voeren naar economische neveneffecten die de aanleg van de 3-varianten hebben op de economische bedrijfsvoering van diverse bedrijven langs het Rietveldse pad.	Financiën maken geen onderdeel uit van het MER. Parallel aan het MER wordt wel een Verkenning maatschappelijke kosten wordt opgesteld. In deze Verkenning wordt op hoofdlijnen de effecten op werkgelegenheid van de Greenport onderzocht. Het onderzoek strekt zich niet uit tot individueel niveau.
e	Hoe verhouden de varianten 3a, 3all en 3c zich ten opzichte van het fietspadenplan van de provincie?	In het MER worden de effecten op bestaande en nieuwe langzaamverkeerroutes en recreatieve routes onderzocht. Het fietspadenplan maakt onderdeel uit van de referentiesituatie waarmee de effecten van de maatregelen worden vergeleken.
f	Neem Natura 2000 gebieden mee in het onderzoek.	In het MER moeten eventuele effecten op Natura 2000-gebieden worden meegenomen in de effectbeoordeling. Echter, uit een eerste beschouwing is gebleken dat geen directe of indirecte effecten worden verwacht. Zie antwoord 8.f.7.
g	De lokale varianten 3 lossen leefbaarheidsproblemen in de kernen van Boskoop en Hazerswoude-Dorp niet op of zorgen juist voor een verplaatsing van de leefbaarheidsproblemen.	In het MER zal worden onderzocht in hoeverre de volledige alternatieven een bijdrage leveren aan het oplossen van de leefbaarheidsproblematiek in de kernen. Daarbij richt het onderzoek zich niet alleen op de huidige hoog belaste situaties, maar ook op de locaties waar sprake kan zijn van toename van verkeer. Zo zullen lokale positieve en negatieve effecten inzichtelijk worden gemaakt en worden afgewogen. Zie mede antwoord 2.d.
h	De verkeersmodelberekeningen zijn niet actueel.	In het MER worden, op basis van een samengevoegd en

		actueel verkeersmodel (zomer 2014) nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd.
i	Waar gaat de 75% toename van de motorvoertuigbewegingen (uit de Quick Scan N207 Zuid) naar toe?	Indien in een verkeersonderzoek wordt gesproken over een toename van 25%, dan wordt bedoeld een toename van 25% ten opzichte van de verkeersintensiteiten in 2014. Er is dus geen sprake van een “resterende 75% van de toename”.
j	Voeg de financiële paragraaf toe van een variant met een aquaduct onder de Gouwe.	<p>Het MER betreft een milieuonderzoek, geen financieel onderzoek. Zie mede antwoord 9.d. In het MER worden geen financiële effecten behandeld.</p> <p>Wel hebben kostenberekeningen gemaakt dat varianten niet beschreven worden in het MER. Wat betreft de financiën betreffende de variant met een aquaduct wordt vermeld dat in de Quick Scan N207 Zuid 2013 één van de maatregelen een nieuwe oost-westverbinding bij Boskoop is onderzocht (varianten 4a en 4b). Gebleken is dat deze varianten pas positief bijdragen aan de gewenste effecten indien de bestaande verbinding over de hefbrug vervalt. Daarnaast bleken de kosten van een oost-westverbinding (brug) veel hoger dan een oplossing in de zin van de 3-varianten en dermate hoog in relatie tot het beschikbare budget, dat deze buiten het onderzoek zijn gebleven (<i>getrechterd</i>). Eind 2013 en begin 2014 is door de betrokken Gedeputeerde Staten en Colleges van Burgemeesters en Wethouders besloten dat dit geen realistisch alternatief is en vormt hiermee geen onderdeel van het MER.</p> <p>De in 2013 onderzochte oeververbinding betrof een brug over de Gouwe. De kosten van een aquaduct zijn hoger dan van een brug. Daarom wordt een aquaduct onder de Gouwe door evenals een brug niet als een realistisch alternatief gezien.</p>
k	Nader kwalitatief onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit waar toekomstig sluisverkeer wordt verwacht (Loeteweg/Roemer/Rietveldsepad)	Op basis van het geactualiseerd verkeersmodel en opgestelde varianten worden veranderingen in de verkeersstromen in het hele studiegebied in beeld gebracht. Vervolgens zal in het MER worden onderzocht of dit significante gevolgen heeft voor de

		leefbaarheid van de aanliggende woningen.
l	Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk wordt gemist. Wie betaalt de financiële tegenvaller bij de aanleg van de nieuwe wegen?	Op basis van de voorgaande studies, waaronder het mobiliteitsmanagementonderzoek, is gebleken dat de te onderzoeken maatregelen noodzakelijk zijn om de problematiek op te lossen. De effecten van het mobiliteitsmanagementonderzoek worden expliciet gebruikt om te beoordelen in welke mate optimalisatie van het bestaande wegennet effect resulteert. Zie ook antwoord 1a. Financiën maken geen onderdeel uit van het MER. Zie ook antwoord 9.d.
m	Er mist een technische en financieel onderzoek naar de aansluiting van de 3-varianten op de N11.	Financiën maken geen onderdeel uit van het MER. Wel wordt naast het MER onderzoek verricht naar de technische haalbaarheid van de maatregelen en worden de kosten geraamd. Dit zijn aspecten waarop mede de besluitvorming plaatsvindt. Zie ook antwoord 9.d.
n	Door de economische situatie in de sierteelt is de gedachte dat de aanleg van wegen goed is voor de Greenport achterhaald. Breng de financieel-economische situatie van de sierteeltsector goed in beeld.	Zie antwoord 8e.
o	Onderzoek wat het effect van kavelruil zal zijn en onderzoek ook de financiële consequenties als verplaatsing van de bedrijven aan de orde komt.	De onderzoeken van kavelruil en verplaatsing maken onderdeel uit van economische studies voor de Greenport en niet van dit MER. Deze mogelijkheden worden constant verkend. Op dit moment zijn er echter geen grote initiatieven/haalbaarheid tot ruilverkaveling of grootschalige bedrijfsverplaatsingen bekend.
p	Verzocht wordt om een duidelijk beeld van de intentie van de 3a, 3all en 3c varianten.	Uit de eerdere studies naar de N207 is naar voren gekomen dat de Greenport slecht is ontsloten op de hoofdwegestructuur. De 3-varianten bieden een oplossing voor dit probleem, met name richting het noorden. Bovendien trekken de 3-varianten verkeer van de Zijde, wat ook een doelstelling van deze studie is. In de praktijk heeft deze variant een (lokaal) neveneffect: er wordt een alternatieve oost-westverbinding voor de beide delen van de Greenport gerealiseerd. Beide overheden trekken in dit proces met elkaar op en waar mogelijk zullen 'win-win-situaties' worden gecreëerd.

		In het MER wordt tevens de nut en noodzaak van de maatregelen onderzocht. Zie hiervoor ook antwoord 1a.
q	Rolverdeling tussen provincie als initiatiefnemer en gemeente als bevoegd gezag niet zuiver.	Conform de wetgeving (Wet milieubeheer en Wet ruimtelijke ordening) is het MER gekoppeld aan het bestemmingsplan. Omdat het bestemmingsplan wordt vastgesteld door respectievelijk de gemeente Alphen aan den Rijn en de gemeente Waddinxveen, zijn zij ook het bevoegd gezag van het MER. De provincie Zuid-Holland is de initiatiefnemer van het voornemen.
r	Verzoek om extra mogelijkheid tot reageren alvorens het voltooide MER aan politiek wordt aangeboden.	De gebruikelijke formele MER-procedure met inspraakmomenten wordt gevolgd. Als extra wordt parallel hieraan de omgeving op diverse momenten en op diverse manieren geïnformeerd alsmede informeel geraadpleegd over de voortgang van het project; voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de provinciale website.

10	W.E. Hofmijster, namens (enkele) bewoners westzijde Dorpstraat Waddinxveen, Dorpstraat 154 2742 AN Waddinxveen	
a	Indiener is van mening dat het MER ook betrekking moet hebben op het stuk vanaf A12 t/m Bentwoudlaan ter hoogte Dorpstraat en dat het een uitgebreide MER-procedure moet zijn.	De Bentwoudlaan-Vredeburglaan (ook wel: Randweg Waddinxveen) is als autonome ontwikkeling in deze planstudie opgenomen. Dit zijn ontwikkelingen waarover al een besluit is genomen en die ook gerealiseerd worden als het project N207-Zuid niet wordt gerealiseerd. Wel zal voor dit deel nog een MER moeten worden opgesteld. Dit zal via een aparte procedure plaatsvinden, waarbij uiteraard ook de samenhang met het project N207-Zuid in ogenschouw wordt genomen.
b	Het rapport "Mededeling aan bevoegd gezag" suggereert dat de ligging van de Bentwoudlaan ter hoogte Dorpstraat een voldongen feit is.	Zie antwoord 10a.
c	Is de noodzaak van de Bentwoudlaan zoals die nu wordt voorgesteld nog steeds	Ja, zie antwoord 1a en 10a.

	opportunity?	
d.	Indiener geeft aan dat alternatieven Bentwoudlaan meer westwaarts meer aandacht moeten krijgen.	Dit alternatief is reeds onderzocht en afgefallen in het kader van de Quick Scan N207-Zuid 2013. Geconstateerd is dat dit alternatief meer in het midden in het Bentwoud komt te liggen wat vanuit het recreatiebelang als ongewenst wordt gezien. Met het tracé bij variant 1A kan nog steeds een groot en aaneengesloten Bentwoud ontwikkeld worden. Verder draagt dit alternatief verkeerstechnisch weinig bij aan een oplossing voor de problematiek van het Noordeinde en zijn de kosten niet lager dan die van variant 1A. Derhalve worden deze alternatieven niet verder onderzocht.

11	<i>P. Versteeg</i> Roemer 6 Hazerswoude Dorp	
	N.a.v. varianten 3a/3all/3c Indiener maakt bekend dat de woningen aan de Roemer 3, 6 en 9 niet zijn onderheid en vraagt hiermee rekening te houden.	In het MER worden de effecten als gevolg van trillingen als gevolg van het verkeer op nabijgelegen woningen inzichtelijk gemaakt, zie hiervoor ook de Mededeling. De genoemde woningen zullen in dit onderzoek worden meegenomen.

12	<i>Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop</i> <i>Italiëlaan 3</i> <i>2391 PS Hazerswoude Dorp</i>	
a	De verkeersbelasting op de Zijde zal toenemen; een extra oeververbinding is noodzakelijk om dit probleem op te lossen.	Zie antwoord 9j.
b	De verkeerssituatie in de Parklaan is niet in de varianten-studies meegenomen. Een verlenging van de Roemer naar de Burg. Smitweg zou een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van de verkeersproblematiek aldaar.	Het verbeteren van de interne verkeersstructuur voor de Greenport wordt apart onderzocht in een gemeentelijke studie. Uit het MER kunnen wel aanbevelingen volgen voor verbeteringen in deze interne structuur.
c	De bedachte oplossingen rond Hazerswoude-Dorp vormen geen oplossing voor het vrachtverkeer tussen Boskoop oost en Boskoop west.	Zie antwoord 1a.
d	De Stichting verzoekt een samenhang te zoeken tussen de uitkomsten van de	De gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie werken

	verschillende studies om de bereikbaarheid van Greenport Boskoop en de leefbaarheid van de dorpskern te verbeteren.	nauw samen in dit project. Afstemming vindt plaats tussen verschillende projecten zowel van de gemeente Alphen aan den Rijn als van de provincie.
e	Stelt de volgende maatregelen voor: 1) Doortrekken Roemen naar Burgemeester Smitweg (korte termijn); 2) Verbinding realiseren tussen westelijk sierteeltgebied en de N11 bij Alphen aan den Rijn (middellange termijn) 3) Extra oeververbinding onder of over de Gouwe (lange termijn).	1-zie antwoord 12 b 2-De voorgestelde oplossing wordt onderzocht in het MER. 3-zie 9j
13	M.J. Ooms Loeteweg 11 2391 NL Hazerswoude-Dorp	
	De verbinding tussen varianten 1a en 3a/3a11/3c zal mogelijk over de Loeteweg lopen; dit heeft grote impact op de leefbaarheid in het buurtschap de Loete.	
	Indiener verzoekt in de mer expliciet onderzoek te laten doen naar gebruik van bestaande wegen naast de onderzochte alternatieven 1a en 3a/3a11/3c op het gebied van:	
a	Leefbaarheid Onderzoek de effecten op de leefbaarheid voor bewoners langs de Loeteweg op het gebied van geluid, trillingen en lichthinder. Onderzoek de impact op de bouwkundige staat en waarde van woningen en bijgebouwen langs de Loeteweg.	In het MER worden de effecten van de maatregelen op de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, trillingen, gezondheid en externe veiligheid) onderzocht en is onderdeel van de besluitvorming, zie hiervoor de Mededeling. Daar waar significante toename is van het vrachtverkeer wordt op kwalitatieve wijze onderzoek gedaan naar de effecten als gevolg van trillingen, geluid en lichthinder, zie hiervoor de Mededeling.
b	Verkeersveiligheid Onderzoek de effecten op de verkeersveiligheid (gebruik uitritten, oversteken en gebruik weg door fietsers en wandelaars).	In het MER worden de effecten van het te onderzoeken pakket aan maatregelen op de verkeersveiligheid onderzocht en is onderdeel van de besluitvorming, zie hiervoor de Mededeling
c	Ruimtelijke kwaliteit: recreatie en cultuurhistorie Onderzoek de effecten op de recreatie in en de cultuurhistorische waarde van het buurtschap de Loete. (authentiek veengebied met slagverkaveling, waardevolle (langhuis)boerderijen, onderdeel van ANWB fietsroute.	In het MER wordt de cultuurhistorische waarde van het buurtschap de Loete onderzocht en de mogelijke effecten van de maatregelen hierop inzichtelijk gemaakt.

d	<p>Alternatieven</p> <p>Onderzoek de onderstaande mogelijke alternatieven waarbij gebruik Loeteweg niet nodig is op leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit.</p> <p>Ontsluiting over de Roemer, een doorgetrokken weg richting Dijkgraafweg (zie ook vastgestelde gebiedprofiel Greenport Boskoop) en vervolgens via de Burg Smitweg naar varianten 3a/3all/3c.</p> <p>Ontsluiting over Laag Boskoop.</p>	<p>In het MER worden de 3-varianten onderzocht met als uitgangspunt de huidige verkeerssituatie in het woon- en werkgebied. Uit de MER volgen een effectbeschrijving van de 3-varianten én er wordt beschreven of maatregelen aan het lokale wegennet noodzakelijk zijn, zie hiervoor de Mededeling.</p>
14	<p>Buurtschap De Loete</p> <p>Werkgroep Loeteweg, de heer M.J. Ooms</p> <p>p/a Loeteweg 11</p> <p>2391 NL Hazerswoude-Dorp</p>	
	<p>De bewoners van de Loete willen niet dat het buurtschap onderdeel wordt van de ontsluitingsroute omdat leefbaarheid in gedrang komt, nut en noodzaak niet is aangetoond en er draagvlak ontbreekt. Zij zijn tegen varianten 3a/3all/3c.</p>	
	<p>Verzoeken de volgende onderwerpen in het MER te laten onderzoeken:</p>	
a	<p><i>Leefbaarheid</i></p> <p>Onderzoek effecten op leefbaarheid voor bewoners langs lokale en nieuwe wegen</p> <p>Onderzoek gevolgen voor gezondheid mens en milieu op het gebied van geluidoverlast, trillingen, fijnstof en lichthinder.</p> <p>Onderzoek bouwkundige staat en waarde van woningen waarlangs nieuwe ontsluiting zal gaan plaatsvinden.</p>	<p>Zie beantwoording bij 13a</p>
b	<p><i>Verkeersveiligheid</i></p> <p>Laat de effecten op de verkeersveiligheid terugzien in de mer.</p>	<p>Zie beantwoording bij 13b</p>
c	<p><i>Ruimtelijke kwaliteit; recreatie en cultuurhistorie</i></p> <p>Onderzoek de effecten op recreatie en cultuurhistorische waarde van het buurtschap de Loete en het nabijgelegen Zaanse Rietveld bij het realiseren van varianten 3a/3all/3c.</p>	<p>Zie beantwoording bij 13c</p>
d	<p><i>Natuur</i></p> <p>Onderzoek de effecten van de aanleg van 3a/3all/3c op het landschap en natuurwaarden in het gebied (natuurgebied het Zaanse Rietveld, een weidevogelgebied, onderdeel EHS).</p>	<p>In het MER worden de effecten van de maatregelen op natuur en landschap onderzocht. Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar de effecten op het EHS gebied Zaanse Rietveld. Zie ook antwoord 8b.</p>

e	<p><i>Bodem en waterhuishouding</i> Onderzoek de geschiktheid van de bodem (slappe veengrond) en infrastructuur van de lokale wegen om toename in verkeersbewegingen aan te kunnen. Onderzoek wat de consequenties zijn voor het waterpeil en vervangend water.</p>	<p>In het MER wordt onderzocht of de draagkracht van de bodem om speciale ontwerpeisen vraagt. Dit gebeurt kwalitatief in fase 1. In fase 2 worden - indien van toepassing - concrete maatregelen geformuleerd om de negatieve effecten te beperken of weg te nemen. Tevens worden de effecten op de lokale waterstructuur, de waterkwaliteit en -kwantiteit inzichtelijk gemaakt. De aspecten bodem en water zijn onderdeel van de besluitvorming.</p>
f	<p><i>Land- en tuinbouw: bereikbaarheid, toegankelijkheid en economische neveneffecten bedrijven</i> Onderzoek de impact van de varianten 3a/3all/3c op de bereikbaarheid en toegankelijkheid van bedrijven en de mogelijkheden van laden en lossen voor bedrijven langs de lokale wegen tussen 1a en 3a/3all/3c. Onderzoek de effecten van het mogelijk wegvallen van een groot deel van 2 kwekerijen door de aanwezigheid van de gasleiding aan de oostzijde van de Compierekade. Onderzoek de financiële en bedrijfseconomische effecten bij de aanleg van de 3-varianten op de economische bedrijfsvoering van diverse kwekerijen.</p>	<p>Zie antwoord 9d.</p>
g	<p><i>Toekomstvastheid</i> Onderzoek de toekomstvastheid van de varianten 3a/3all/3c met in ogenschouw nemend dat er op lokale wegen tussen de verlengde Bentwoudlaan en de varianten 3a/3all/3c een dusdanig grote toename van verkeer kan zijn dat hier in de toekomst problemen met de verkeersdoorstroming zullen ontstaan.</p>	<p>Zie antwoord 1a. De varianten worden door middel van het verkeersmodel onderzocht. Hieruit zal ook blijken wat de nieuwe verkeersbelasting op de omliggende wegen zal worden als een van de varianten wordt gerealiseerd. Deze effecten worden beoordeeld op toelaatbaarheid en eventuele toename van hinder. In het MER zal aan bovenstaande speciaal aandacht worden besteed.</p>
h	<p><i>Alternatieven</i> Onderzoek het aantal woningen en bewoners dat geraakt wordt in de verschillende varianten.</p>	<p>In het akoestisch onderzoek van het MER wordt onder andere aangegeven voor welk aantal woningen er sprake is van significante verandering van de geluidsbelastingen en tot welke aantallen gehinderden en slaapverstoorden dit leidt. Langs de nieuwe tracédelen zal de geluidsbelasting toenemen, maar langs de wegen die rustiger worden als de nieuwe wegverbindingen zijn gerealiseerd, wordt de situatie gunstiger.</p>

	<p>Onderzoek op welke wijze het verkeer via alternatieve en/of meerdere lokale wegen kan worden verspreid.</p> <p>Weeg de alternatieve ontsluitingsroutes op dezelfde wijze als de onderkende varianten in het mer onderzoek.</p> <p>Onderzoek of er los van de aanpassingen aan de wegenstructuur nog andere oplossingen zijn en neem deze mee in het RC scenario in de mer.</p>	<p>Op basis van de Quick Scan N207 Zuid is eind 2013 / begin 2014 door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Boskoop en Alphen aan den Rijn besloten twee tracéalternatieven in de planstudie te onderzoeken. Deze tracéalternatieven zijn gekozen, omdat deze voldoende probleemoplossend vermogen hebben en bovendien meer dan de andere varianten de mogelijkheid bieden om de verkeers- en milieuhinder te beperken. Andere tracéalternatieven bleken niet realistisch vanuit het oogpunt van draagvlak en financieel perspectief en worden daarom niet verder onderzocht.</p>
i	<p><i>Nut en noodzaak, effectiviteit en draagvlak</i></p> <p>Onderzoek nut en noodzaak van de alternatieven 3a/3aII/3c.</p> <p>Onderzoek draagvlak onder de bevolking en boomkwekerijen voor de verschillende varianten.</p> <p>Onderzoek de effectiviteit van de alternatieven op de bestaande problemen.</p> <p>Neem de 'nul-optie' "het niet aanleggen van 3a/3aII/3c mee in het onderzoek.</p>	<p>Zie antwoord 1a en 14h tweede deel. In de MER zal, zoals vermeld in de mededeling, ook een alternatief worden onderzocht waarin geen van de 3-varianten wordt aangelegd.</p>
15.	<p>Land- en tuinbouworganisatie Noord Vestiging Haarlem, de heer A.D. Middag Postbus 649 2003 RP HAARLEM</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 3, onder A.</p>
16	<p>Boomkwekerij M.G. de Boer C.V., M.G. de Boer en E.H.M. Kromwijk Loeteweg 46 2391 NM Hazerswoude-Dorp</p>	
	<p>Indieners willen niet dat het buurtschap 'de Loete' onderdeel wordt van een aan te leggen ontsluitingsroute en zijn daarom tegen de varianten 3a/3aII/3c.</p>	
a	<p>De aansluiting van de 3-variant op de lokale wegen leidt mogelijk tot een ontsluitingsroute door de Loete. Hierdoor wijzigt deze weg van een verkeersluwe naar een verkeersintensieve situatie waardoor de leefbaarheid voor de bewoners aan deze weg sterk zal verminderen. Gevraagd wordt de volgende onderwerpen in het MER te onderzoeken:</p>	<p>In het MER worden de genoemde aspecten, met uitzondering van economische neveneffecten bedrijven en bouwkundige staat van de woningen, onderzocht en zijn onderdeel in het kader van de besluitvorming, zie hiervoor ook de Mededeling.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Geluidhinder; • Trillingen; • Lucht en licht; • Bouwkundige staat woningen; • Bedrijfseconomische waarde; • Verkeersveiligheid; • Recreatie en cultuurhistorie; • Natuur; • Bodem en waterhuishouding; • Bereikbaarheid, toegankelijkheid; • Economische neveneffecten bedrijven; 	<p>Bedrijfseconomische effecten maken geen onderdeel uit van het MER. Wel kan vermeld worden dat parallel aan het MER een 'Verkenning maatschappelijke kosten' wordt opgesteld. In deze Verkenning worden op hoofdlijnen de bedrijfseconomische effecten bepaald, echter niet op individueel niveau. In relatie tot de bouwkundige staat van de woningen wordt op relevante wegen het effect van toename van trillingen meegenomen in de effectbeoordeling.</p>
b	<p>Onvoldoende duidelijk is welk probleem met deze 3 varianten nu daadwerkelijk wordt opgelost. Wat levert een van deze 3 varianten écht op en voor welke doelgroep? In de mededeling wordt gesteld dat vooral de sierteeltsector deze variant nodig heeft. Wat is de onderbouwing hiervan? Waarom zijn de siertelers gebaat bij deze variant? Wat levert het hen op?</p>	<p>Zie antwoord 1a en 9p.</p>
c	<p>Het ontbreekt aan voldoende draagvlak voor genoemde varianten.</p>	<p>Zie antwoord 14h tweede deel.</p>
d	<p>Zijn er alternatieven voor 3a/3aII/3c onderzocht? Is hierbij ook aandacht gegeven aan de zogenaamde 'nul'-optie?</p>	<p>In de Quick Scan zijn ook andere alternatieven en een 'nul' optie onderzocht. Deze alternatieven bleken onvoldoende probleemoplossend te zijn en/of niet realistisch vanuit het oogpunt van draagvlak of financiën. In de MER zal, zoals vermeld in de Mededeling, ook een alternatief worden onderzocht waarin geen van de 3-varianten wordt aangelegd. Zie mede antwoord 14.i.</p>
e	<p>Breng de financieel/economische situatie van de sierteelt goed in beeld voordat met allerlei verkeersvarianten en investering gestart wordt (zijn alle maatregelen wel voor de sierteelt nodig).</p>	<p>Zie antwoord 8e. Tevens wordt een scenario doorgerekend waarbij wordt uitgegaan van een lagere economische groei. Zie ook antwoord 1a. Hiermee wordt in het MER opnieuw de nut en noodzaak van de maatregelen (toetsing aan doelbereik) onderzocht. Een aparte studie naar de financieel/economische situatie van de sierteelt wordt niet uitgevoerd.</p>

17	de heer A.H. Heijker namens de bewoners en bedrijven aan de Kooiweg Kooiweg 21 2771 WJ Boskoop	
	De bewoners en bedrijven hebben een aantal opmerkingen en suggesties met betrekking tot de varianten 3a-3all.	
a	Op de Kooiweg bevinden zich een vijftal bedrijven met ieder twee tot vier locaties. Een ontsluiting van het gebied via de Kooiweg maakt deze bedrijven direct economisch onrendabel en in de toekomst onverkoopbaar. Gezien de economische toestand binnen de Greenport Boskoop is het ongewenst nog meer bedrijven in de problemen te brengen. In onze ogen is een ontsluiting via de Kooiweg dan ook geen gewenste oplossing.	In de MER komen bedrijfseconomische effecten niet aan bod. In de totale planstudie zullen bedrijfseconomische effecten op hoofdlijnen in beeld worden gebracht middels de 'Verkenning Maatschappelijke Effecten'. Dit zal echter nu niet op individueel niveau gebeuren.
b	De suggestie wordt gedaan van een verlengde Roemer (via de Dijkgraafweg naar de Smitweg) en het rechtdoor trekken van de Burgemeester Smitweg, parallel aan de Spijkerboorsche Wetering (tekening bijgevoegd). Deze variant biedt de volgende voordelen: <ul style="list-style-type: none"> • Het gebied dat ontstaat tussen de Spijkerboorsche Wetering en de nieuwe ontsluitingsweg kan worden aangewend voor natuurcompensatie of watercompensatie (bruikbaar bij herstructurering van groter deel Greenport!); • Groot draagvlak bij bedrijven en bewoners van omliggend gebied (o.a. Burgemeester Smitweg, Compierkade, Loete, Laag Boskoop en Paddegat); • De twee natuurgebieden van het Zuid-Hollands Landschap aan de Kooiweg (Bijlage 2, NI en N2) worden niet aangetast; • Toekomst bestendig traject omdat het op lange termijn verbreed kan worden; • Grondslag onder dit traject is beter, waardoor aanlegkosten lager zullen zijn. 	Deze oplossing betreft een mogelijke oplossing voor de interne verkeersstructuur. De interne verkeersstructuur wordt in een lopend project door de gemeente onderzocht. Uit het MER kunnen wel aanbevelingen voor de interne verkeerstructuur volgen.
18	H.J. Spruijt, Noordeinde 120, 2742 AA Waddinxveen O.O. Spruijt, Noordeinde 116, 2742 AA, Waddinxveen C.A.M. Spruijt, Noordeinde 2, 2742 AG, Waddinxveen	
a	<i>2.1 Projectachtergrond, aanleiding en probleemstelling, N.a.v. verkeer:</i>	
	Toename van ruimtelijke ontwikkeling Glasparel in Waddinxveen zal nauwelijks	De ontwikkeling Glasparel+ is opgenomen in het verkeersmodel

	verkeer naar de N11 leiden waardoor er geen toename is van verkeer op traject Alphen/Gouda/Bergambacht (N207).	RVMH2014. Zie verder de beantwoording bij 1a.
	Indiener stelt de uitkomsten van de modellen die in de eerdere verkeersstudies zijn gebruikt ter discussie. Zijn actuele tellingen gebruikt?	In de zomer van 2014 hebben gemeenten in de regio Midden-Holland hun verkeersmodel grondig herzien. Hierbij is onder andere gebruik gemaakt van actuele tellingen. Het klopt dat tellingen soms een vertroebeld beeld laten zien omdat bijvoorbeeld wegwerkzaamheden van invloed zijn op de verkeersstromen. Dit is echter niet te voorkomen. Bij het opstellen van de modellen wordt met deze situaties rekening gehouden. Het model heeft ook een eigen corrigerend vermogen. Het model vergelijkt tellingen met de door het model berekende verwachtingen en zal afwijkende verwachtingen of tellingen corrigeren.
	Wordt de ontwikkeling van een scholencomplex op het WSE in de verkeersstudie meegenomen?	Het verkeersmodel laat vooralsnog geen toename van verkeer zien als gevolg van de Verlengde Bentwoudlaan rondom het scholencomplex . Daarnaast wordt opgemerkt dat bij de planvorming rondom het scholencomplex de verkeersveiligheid en doorstroming een expliciet thema is geweest voor de gemeente Waddinxveen. Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid is onder andere rekening gehouden met de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan. In zijn algemeenheid wordt opgemerkt dat eventuele effecten van de maatregelen op de veiligheid van (scholen)fietsroutes in de effectbeoordeling van het MER wordt meegenomen.
b	<i>Figuur 2.1 N.a.v. Leefbaarheid:</i>	
	Indiener vraagt of terecht wordt verwacht dat er een probleem met de leefbaarheid ontstaat ter hoogte van het Noordeinde. Bewoners hebben liever een drukke straat aan de voorzijde dan een doorgaande verkeersstroom door het poldergebied aan de achterzijde.	Het MER maakt op objectieve wijze inzichtelijk voor welk aantal woningen er sprake is van significante verandering van de geluidsbelastingen en tot welke aantallen gehinderden en slaapverstoorden dit leidt. Langs de nieuwe tracédelen zal de geluidsbelasting toenemen, maar langs de wegen die rustiger worden als de nieuwe wegverbindingen zijn gerealiseerd, wordt de situatie gunstiger. Tevens wordt getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder.

		Het aspect geluid (en in mindere mate luchtkwaliteit) is over het algemeen het maatgevende aspect voor wegen. Andere aspecten van hinder van de wegen worden mede beschouwd.
c	<i>2.2 Plantraject N.a.v. variant 1a, verlengen Bentwoudlaan tot Hoogeveenseweg:</i>	
	Is het maatschappelijk draagvlak van variant 1a, verlengen Bentwoudlaan tot Hoogeveenseweg onderzocht? En zo ja hoe?	Ten tijde van het opstellen van de Quick Scan N207 Zuid is het beeld ontstaan dat zich voor variant 1A een groter maatschappelijk draagvlak lijkt af te tekenen. Dit beeld is ontstaan tijdens informatieavonden en gesprekken met onder meer betrokken organisaties, bestuurders en het bedrijfsleven
	Is het terecht dat er een probleem met de leefbaarheid wordt verwacht?	Zie 1.a.
	Is er voldoende onderzocht wat het effect van landbouwvoertuigen op de openbare weg is?	In het MER wordt het effect van landbouwverkeer op de doorstroming en verkeersveiligheid inzichtelijk gemaakt.
	Wordt het realiseren van de nieuwe oost-westverbinding over de Gouwe meegenomen in de Mer N207?	Zie antwoord 9.j.
d	<i>3.1 gefaseerde aanpak</i> Indiener wil inzage in hoe de milieu-impact zich verhoudt tot een alternatief voor deel 1a. Hierbij dient ook het niet-aanleggen, ofwel een 0-scenario, te worden betrokken.	In het MER wordt, naast de tracéalternatieven, ook de referentiesituatie onderzocht. Dit is de huidige situatie, inclusief autonome ontwikkelingen tot 2025, waarbij geen nieuwe wegvakken worden gerealiseerd.
	Gevoeligheidsanalyse: gezien de economische ontwikkeling zou ook een krimpscenario of 0-scenario in de berekening moeten worden meegenomen. Nu wordt alleen een groeiscenario meegenomen.	Groeiscenario's (die ook negatief kunnen zijn, dus krimp) worden in de basis landelijk bepaald door het Centraal PlanBureau. Het CPB stelt hoge en lage groeiscenario's op. De uiteindelijke feitelijke groei zal zich binnen die bandbreedte bevinden. In het MER wordt van de groeiscenario's van het CPB gebruik gemaakt.
e	<i>Boskoop-Noordoost-N11: 3.4.1. Verkeer en Vervoer:</i>	
	Is het 'regionale verkeersmodel Midden-Holland' hetzelfde model dat is gebruikt in het project rondweg Oost Boskoop?	Dit is in de basis hetzelfde verkeersmodel: RVMH. Het verkeersmodel is sindsdien geactualiseerd en verbeterd. Daarnaast is het model voor dit MER uitgebreid richting Gemeente Alphen aan de Rijn.
	Hoe zwaar wegen de onderdelen verkeersafwikkeling, verliestijden, reistijden,	Het MER maakt de effecten op deze aspecten objectief

	betrouwbaarheid, de bezettingsgraad op kruispunten en verkeersveiligheid ten opzichte van elkaar.	inzichtelijk, zonder hieraan een weging toe te kennen. De weging van de onderzochte en beschreven effecten vindt plaats door het bestuur van de betrokken gemeenten.
	Wordt er ook rekening gehouden met agrarisch verkeer? (relatie toename verkeersbeweging op Noordeinde door omrijden met verkeersveiligheid en kostenpost voor betrokken ondernemers).	In het verkeersonderzoek wordt mede de verkeersveiligheid in relatie tot agrarisch verkeer beoordeeld. In het model zullen de omrijdbewegingen worden meegenomen. Indien agrariërs ten gevolge van een ingreep in de infrastructuur extra moeten omrijden kunnen zij aanspraak maken op een vergoedingsregeling. De kosten van deze regeling maken deel uit van de kosten voor het totale project en zullen dus mede van invloed zijn op de bestuurlijke keuze voor een variant.
f	<i>Boskoop-Noordoost-N11: 3.4.4 Landbouw:</i>	
	Wordt er onderzoek gedaan naar negatieve effecten op milieu en economie door de doorsnijding van landbouwbedrijven?	In het MER wordt in beeld gebracht hoeveel ruimtebeslag er plaats vindt op landbouwgrond en tot welke doorsnijdingen dit leidt (versnippering van landbouwgronden). Tevens is de verplaatsing van de agrarische bedrijven aan het Noordeinde een subvariant in het MER. Parallel aan het MER wordt een Verkenning maatschappelijke kosten opgesteld. In deze Verkenning wordt op hoofdlijnen de effecten op werkgelegenheid in het studiegebied onderzocht, maar niet op individueel niveau.
g	<i>Boskoop-Noordoost-N11: 3.4.5 Natuur:</i>	
	Worden de specifieke natuurwaarden van het gebied Achterhofsche polder gemeten en meegenomen in de Mer rapportage?	In het MER worden de effecten op beschermde soorten onderzocht. Zie ook antwoord 8b.
h	<i>Tenslotte</i> Indiener is van mening dat ook de emotionele kant van mensen en bedrijven in het gebied moet worden meegenomen.	Het project kent een uitgebreid communicatie- en participatietraject, waarin iedereen zijn of haar mening en reactie kan geven, zie ook antwoord 9r. Bij het aspect maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt de emotionele zijde van dit project opgetekend.

19	E. Schuddebeurs, A. Schuddebeurs Loeteweg 33 2391 NM Hazerswoude-Dorp	
	Zie zienswijze 14 van buurtschap de Loete, werkgroep Loeteweg	
20	G.J.J. van den Nieuwendijk, E.H. van den Nieuwendijk-Moses Loeteweg 25 2391 NM Hazerswoude-Dorp	
	Zie zienswijze 14 van buurtschap de Loete, werkgroep Loeteweg	
21	Th.P.S. Dijt, W. Bot Loeteweg 29 2391 NM Hazerswoude-Dorp	
	Zie zienswijze 14 van buurtschap de Loete, werkgroep Loeteweg	
22	Familie E.C. v.d. Poel Loeteweg 37 2391 NM Hazerswoude-Dorp	
	Zie zienswijze 14 van buurtschap de Loete, werkgroep Loeteweg	
23	A.P. Fase, A.I. van Tol Loeteweg 28 2391 NM Hazerswoude-Dorp	
	Zie zienswijze 14 van buurtschap de Loete, werkgroep Loeteweg	
24	C.M. van Tol-Loomans Loeteweg 32 A 2391 NM Hazerswoude-Dorp	
	Zie zienswijze 14 van buurtschap de Loete, werkgroep Loeteweg	

25	T.H. van den Berg Loeteweg 8-10 2391 NL Hazerswoude-Dorp	
	Zie zienswijze 14 van buurtschap de Loete, werkgroep Loeteweg	
a	Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het historische pand Loeteweg 10 dat nu al veel te lijden heeft van het vrachtverkeer.	In het MER worden de effecten van de maatregelen op de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, trillingen, gezondheid en externe veiligheid) onderzocht en is onderdeel van de besluitvorming. Daar waar significante toename is van het vrachtverkeer wordt op kwalitatieve wijze onderzoek gedaan naar de effecten als gevolg van trillingen. Het adres Loeteweg zal bij het trillingsonderzoek worden meegenomen.
26	S.G. Elkhuizen Loeteweg 30 2391 NM Hazerswoude Dorp	
	Zie zienswijze 14 van buurtschap de Loete, werkgroep Loeteweg	
a	Waarbij onder het punt leefbaarheid / trillingen, wordt opgemerkt dat de woningen aan de zuidzijde van de Loeteweg nu al te maken hebben met trillingen.	Zie beantwoording bij 25a.
27	Staatsbosbeheer Postbus 58174 1040 HD Amsterdam	
a	Een aantal van de gepresenteerde tracevarianten doorsnijdt het eigendom van Staatsbosbeheer, Bentwoud en Zaanse Rietveld en schaadt de functionaliteit ervan. Na een opsomming van overwegingen en constatering, geeft SBB aan dat zij een wegtracé verkiest dat zowel het Bentwoud als het Zaanse Rietveld spaart. Verder verzoekt SBB in de mer studie aandacht te schenken aan de gevolgen van de varianten door het Bentwoud en Zaanse Rietveld met betrekking tot de thema's bereikbaarheid, landschappelijke kwaliteit, hoeveelheid ruimtebeslag, recreatieve en natuurkwaliteit en waterhuishouding. Ook wordt verzocht een schatting te maken van de hoeveelheid kapitaalvernietiging zowel monetair als	In het MER worden de effecten van de maatregelen op het EHS gebied Zaanse Rietveld getoetst volgens de Spelregels EHS. De eventuele compensatieopgave en de haalbaarheid hiervan worden meegenomen in het MER en zijn onderdeel van de besluitvorming. Ten aanzien van het Bentwoud, zie ook beantwoording onder 2a. Een goede bereikbaarheid van de regio wordt echter ook als van groot belang gezien waardoor een aantasting van de door Staatsbosbeheer genoemde gebieden wellicht niet te vermijden

	niet-monetair.	is. Niet monetaire inschatting wordt meegenomen in het MER, monetaire doorvertaling van de effecten zit in de 'Verkenning Maatschappelijke Effecten' welke parallel aan het MER wordt opgesteld.

28	Ria van Diemen Twaalfhoven 4 2771 VM Boskoop	
a	<p>Indiener heeft aanvullingen op het verslag van het ontwerpatelier traject 1.</p> <p>1. Kunnen gehandicapten die vanuit Boskoop en Waddinxveen komen veilig het Bentwoud in. 2. De inbreng van de ruiters in het gebied ontbreekt; onderdoorgangen dienen ook geschikt gemaakt te worden voor paarden. 3. Er waren naast 16 bewoners ook leden van de gebruikersgroep Bentwoud aanwezig.</p>	<p>1. In de verdere uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat in fase 2 van het MER plaatsvindt, wordt hier nadere invulling aangegeven. 2. Onderzocht wordt of de nieuwe wegverbindingen negatieve gevolgen hebben voor recreatieve routes, waaronder ruiterroutes (indien deze vervallen of worden doorkruist). Dit gebeurt kwalitatief in fase 1. In fase 2 worden - indien van toepassing - concrete maatregelen geformuleerd om de negatieve effecten te beperken of weg te nemen. 3. Verslag van ontwerpatelier traject 1 wordt hierop aangepast.</p>
b	Indiener stelt een betere bewegwijzering naar en van A12 en N11 voor betere verkeersafwikkeling.	Dit type maatregelen past bij het mobiliteitsmanagementproject vanuit de Stichting Greenport. De reactie is daarom aan de Stichting Greenport doorgegeven.
c	Indiener stelt voor om Bentwoudlaan en parallelweg voor agrariërs niet aan te leggen, zodat agrariërs aan het Noordeinde niet verplaatst hoeven te worden. De beschikbare gronden aan het Noordeinde kunnen worden gebruikt voor camping, recreatie, opstappunten voor Bentwoud en paardenhouderijen.	Zie antwoord 1a.
d	Indiener stelt voor meer nadruk te leggen op recreatie rond Boskoop en Hazerswoude. Zorg voor goede wandel- en fietspaden en parkeergelegenheid buiten de kernen.	Onderzocht wordt of de nieuwe wegverbindingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de recreatieve kwaliteit van gebieden (bijvoorbeeld vanwege versnippering of verstoring)

		<p>en/of voor recreatieve routes (indien deze vervallen of worden doorkruist). Dit gebeurt kwalitatief in fase 1. In fase 2 worden - indien van toepassing - concrete maatregelen geformuleerd om eventuele negatieve effecten te beperken of weg te nemen.</p> <p>Bij het onderzoek zal de relatie met gemeentelijke beleidsstukken t.a.v. wandel- en fietspaden buiten de kernen worden meegenomen.</p>
--	--	---

5 AANPASSINGEN

Vanuit initiatiefnemer en bevoegd gezag:

De volgende aanpassing wordt vanuit de initiatiefnemer en bevoegd gezag bij het mer meegenomen:

Provincie en gemeenten hebben naar aanleiding van de reacties uit het bedrijfsleven, burgers en gemeenteraad Alphen aan den Rijn aangegeven ook te willen onderzoeken wat de effecten zijn, mocht de Verlengde Bentwoudlaan (1a), de Verdiepte Ligging N209 / randweg Hazerswoude-Dorp (2d) in combinatie met de nieuwe ontsluiting Greenport-N11 (3a-3a11-3c) aangelegd worden. Hiervoor wordt aan het mer-onderzoek een extra combinatievariant 1a-2d-3 toegevoegd.

Advies Commissie voor de mer:

Het advies van de Cie voor de mer wordt integraal overgenomen en toegepast bij de opstelling van het MER. Alleen het advies ten aanzien van fijn stof PM2,5 (zie hoofdstuk 2) wordt niet overgenomen.

Binnengekomen adviezen en zienswijzen:

Veel van de binnengekomen adviezen en zienswijzen zijn reeds in de onderzoeksopzet van het MER opgenomen. Hiervoor hoeven geen aanpassingen te worden doorgevoerd. Een aantal adviezen worden als aanvulling op de Mededeling bij de mer-onderzoek meegenomen. Het betreft de volgende adviezen/zienswijzen (zie ook hoofdstuk 3):

- 4;
- 8f3;
- 8f8;
- 9k;
- 11;
- 14g;
- 25a;
- 28d.

BIJLAGE 1 Openbare Kennisgeving voornemen tot het opstellen van een MER N207-Zuid

In het kader van de planstudie N207 Zuid wordt gezocht naar oplossingen voor een verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Corridor N207 Zuid en meer specifiek aan de westkant van de Greenport Boskoop. Qua oplossingen wordt gedacht aan het doortrekken van de Bentwoudlaan naar de Hoogeveenseweg, een tunnel in of een omleiding om Hazerswoude-Dorp en een lokale verbinding tussen de Greenport Boskoop en de N11.

Om deze verbeteringen mogelijk te maken is aanpassing van de bestemmingsplannen in zowel de gemeente Alphen aan den Rijn als Waddinxveen noodzakelijk. Onderdeel van de aanpassing van de bestemmingsplannen vormt een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure).

Op 29 mei heeft de provincie Zuid-Holland een Mededeling aan Bevoegd Gezag gedaan voor de voorbereiding van het plan middels aanpassing van de bestemmingsplannen en het opstellen van een MER. Het publiceren van de 'Mededeling aan Bevoegd Gezag N207-Zuid' is de eerste stap in de m.e.r.-procedure.

Het doel van de m.e.r.-procedure is het in beeld brengen van de milieueffecten van de gewenste voorzieningen. Deze effecten worden beschreven in een milieueffectrapport (MER). Op grond van artikel 7.8 en 7.9 van de Wet milieubeheer raadpleegt het bevoegd gezag de gemeentelijke adviseurs en bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van dit MER. Tevens wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd.

Wanneer en waar kunt u de stukken inzien?

De Mededeling aan Bevoegd Gezag M.e.r. N207-Zuid, die als basis dient voor de Notitie reikwijdte en detailniveau, ligt vanaf 12 juni 2014 gedurende 6 weken ter inzage bij de ontvangstbalie in het stadhuis, Stadhuisplein 1 in Alphen aan den Rijn, geopend op werkdagen van 08.30 tot 17.30 uur, op vrijdagavond van 18.30 tot 20.00 uur en op zaterdag van 10.00 tot 12.00 uur.

In Waddinxveen kunt u de Mededeling inzien in het gemeentehuis, Raadhuisplein 1 te Waddinxveen, geopend op maandag tot en met woensdag van 8.30 tot 17.00 uur, op donderdag van 8.30 tot 20.00 uur en op vrijdag van 8.30 tot 12.00 uur.

U kunt de mededeling ook digitaal inzien. Hiervoor dient u naar de website van Alphen a/d Rijn, de link www.alphenaandenrijn.nl/Bestuur/Openbare_bekendmakingen/Actuele_bekendmakingen_vergunningen te volgen. Ook kunt u de mededeling via de website van Waddinxveen inzien, via

www.waddinxveen.nl (onder actueel / plannen en projecten / regionaal / planstudie N207-Zuid).

De gemeente Alphen aan den Rijn treedt op als coördinerend bevoegd gezag.

Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer L. de Jong van de gemeente Alphen aan den Rijn (0172-465717) of de heren B. Roeters en de heer D. Koppenaar van de gemeente Waddinxveen (via telefoonnummer 14 0812)

Hoe dient u uw zienswijze in?

In de periode van 12 juni tot en met 23 juli 2014 kunt U uw zienswijze op de Mededeling aan bevoegd gezag, voorzien van een onderbouwing, digitaal of schriftelijk indienen.

Schriftelijke zienswijze:

U kunt uw reactie sturen naar onderstaand adres:

Gemeente Alphen aan den Rijn

Afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling. t.a.v. dhr. L.M. de Jong

Postbus 13

2400 AA Alphen aan den Rijn

e-mail: merN207-Zuid@alphenaandenrijn.nl

Vervolg

Uw zienswijze zal worden betrokken bij de reikwijdte en het detailniveau waarmee het MER wordt opgesteld.

BIJLAGE 2 Overzicht zienswijzen

1. A. van Brink, Gerelaan 38, 2391 AM Hazerswoude-Dorp (2 x)
2. Vereniging Vrienden van het Bentwoud, B.S. (Siep) Eilander, voorzitter, Ottolandstraat 12, 2729 DE Zoetermeer
3. Bewoners Middelweg/Voorweg, Ant. Rijkaart, Voorweg 71, 2391 AC Hazerswoude-Dorp
4. A.G.J. Aker, voorzitter AV'47, Ridderbuurt 17, 2771 ZA Boskoop
5. Wim van Breemen, Torenpad 12, 2771 EP Boskoop
6. P.A.A. van Kampen, Elzenstraat 2, 2391 DT Hazerswoude-Dorp
7. J. Meerburg, Burgemeester Warnaarkade 50, 2391 AZ, Hazerswoude-Dorp
8. IVN-Alphen aan den Rijn en omstreken, Mevrouw G. HooijmansValeriusplein 358, 2402 TW Alphen aan den Rijn
9. Fien Verbij, Namens bewoners van het Zaans Rietveld, Rietveldsepad 13. 2409 AA Alphen aan den Rijn
10. W.E. Hofmijster, namens (enkele) bewoners westzijde Dorpstraat Waddinxveen, Dorpstraat 154, 2742 AN Waddinxveen
11. P. Versteeg
12. St. Belangenbehartiging Greenport Boskoop, mw. C. Prins-Laban programmamanager, Italiëlaan 3, 2391 PS Hazerswoude-Dorp
13. M.J. Ooms, Loeteweg 11, 2391 NL Hazerswoude-Dorp
14. Buurtschap De Loete, werkgroep Loeteweg, p/a Loeteweg 11, 2391 NI Hazerswoude-Dorp
15. LTO Noord, de heer A.D. Middag, Postbus 649, 2003 RP Haarlem
16. Boomkwekerij M.G. de Boer C.V., M.G. de Boer en E.H.M. Kromwijk Loeteweg 46, 2391 NM Hazerswoude-Dorp
17. Bewoners en bedrijven Kooiweg, de heer A.H. Heijker, Kooiweg 21, 2771 WJ Boskoop
18. H.J. Spruijt, Noordeinde 120, 2742 AA, O.O. Spruijt, Noordeinde 116, 2742 AA, en C.A.M. Spruijt, Noordeinde 2, 2742 AG, Waddinxveen
19. E. Schuddebeurs, A. Schuddebeurs, Loeteweg 33, 2391 NM Hazerswoude-Dorp
20. G.J.J. van den Nieuwendijk, E.H. van den Nieuwendijk-Moses, Loeteweg 25, 2391 NM Hazerswoude-Dorp
21. Th.P.S. Dijt, W. Bot, Loeteweg 29, 2391 NM Hazerswoude-Dorp
22. Familie E.C. v.d. Poel, Loeteweg 37, 2391 NM Hazerswoude-Dorp
23. A.P. Fase, A.I. van Tol, Loeteweg 28, 2391 NM Hazerswoude-Dorp
24. C.M. van Tol-Loomans, Loeteweg 32 A, 2391 NM Hazerswoude-Dorp
25. T.H. van den Berg, Loeteweg 8-10, 2391 NL Hazerswoude-Dorp
26. S.G. Elkhuizen, Loetweg 30, 2391 NM Hazerswoude-Dorp
27. Staatsbosbeheer, Postbus 58174, 1040 HD Amsterdam
28. Mw. R. van Diemen, Twaalfhoven 4, 2771 VM Boskoop

Vooroverleg (reacties ex artikel 7.8 Wm):

1. LTO Noord, de heer A.D. Middag, Postbus 649, 2003 RP Haarlem
2. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, De heer D.S. Kootstra, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam