

[REDACTED]

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** zondag 14 februari 2021 17:52  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Verkeersberekeningen in kader BBG pakketten  
**Bijlagen:** Reactie op verkeersgetallen BBG 14 februari 2021.docx

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van de 5 voorgestelde BBG-maatregelen zijn de verkeersbewegingen doorgerekend en de absolute getallen verstrekt op de website. De aannames en resultaten vragen voor de bewoners en bedrijven in de omgeving van Reeuwijk-Dorp, Waddinxveen-Oost en Gouda-Noord (wijk Bloemendaal) om een nadere analyse en toelichting, welke van belang zijn voor een voldoende zorgvuldige besluitvorming. Opmerkingen en vragen hierover zijn in bijgaande brief verwoord.

Namens het Bewonerscomité Bloemendaalseweg, Reewal Zuideinde, Otweg,

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

Aan:

Provincie Zuid-Holland, projectgroep Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) [beterbereikbaargouwe@pzh.nl](mailto:beterbereikbaargouwe@pzh.nl)

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

CC:

*Provincie Zuid-Holland*

de Statencommissie Bereikbaarheid en Energie, [Redacted]

*Gemeente Bodegraven-Reeuwijk*

[Redacted]

de raadscommissie Ruimte, [Redacted]

*Gemeente Alphen aan den Rijn*

[Redacted]

de raadscommissie Ruimtelijk en Economisch Domein, [Redacted]

*Gemeente Waddinxveen*

[Redacted]

de raadscommissie Ruimte en Infrastructuur, [Redacted]

*Gemeente Gouda*

[Redacted]

de raadscommissie Stad, [Redacted]

Waddinxveen, 14 februari 2021

Onderwerp: Vragen en opmerkingen bij de kwantitatieve verkeersgegevens (absolute getallen) van de 5 BBG maatregelpakketten.

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van de 5 voorgestelde BBG-maatregelen zijn de verkeersbewegingen doorgerekend en de absolute getallen verstrekt op de website. Het referentiejaar is 2018. De aannames en resultaten vragen om een nadere analyse en toelichting, welke van belang zijn voor een voldoende zorgvuldige besluitvorming. Opmerkingen en vragen hierover zijn in het onderstaande verwoord.



Uitsnede kaart van document 'Aanvullende verkeerscijfers op memo verkeersmodellering opties en verkeersmodellering december 2020'

## Zuid-Oost Kwadrant

### Ontbrekende verkeersgegevens

- In het Zuid-Oost Kwadrant worden geen verkeersgegevens verstrekt voor Kaagjesland, Stukje Middelburgseweg, Nieuwe weg, Randenburg, Gouwe Dreef; Nieuwdorperweg, Kerkweg en Oud-Reeuwijkseweg (Reeuwijk), Bloemendaalseweg (Waddinxveen); Groenhovenweg, Hugo de Vrieslaan (Gouda), (zie bovenstaande uitsnede van de kaart). De aanleg van met name de W24 zal effecten hebben op deze wegen en deze kunnen naar onze verwachting best behoorlijk worden. Ook voor de W24 ontbreken kwantitatieve gegevens.
  - *Welke randvoorwaarden en data zijn bij de verkeersstromen gebruikt voor de beoogde aanleg van de W24?*
  - *Hoeveel auto's, waaronder zwaar vrachtverkeer, worden verwacht op de W24?*
  - *Hoeveel auto's worden verwacht op de bovengenoemde aansluitende wegen in Reeuwijk, Waddinxveen en Gouda-Noord als gevolg van de W24?*
  - *Dezelfde vragen voor de combinatie de W24 en Bodegravenboog?*

### Verkeerseffecten Knip in Brugweg

- Bewoners en bedrijven *ten oosten van de knip* uit Reeuwijk-Dorp en Omgeving en Waddinxveen (Bloemendaalseweg, Zwarteweg en Middelburgseweg) die gericht zijn op Waddinxveen, zullen dan voortaan geen gebruik meer kunnen maken van de Brugweg maar, vanwege de Knip, gebruik gaan maken van de route Gouwe-Dreef <-> Randenburg <-> Nieuwe weg <-> stukje Middelburgseweg <-> Kaagjesland of via wijk Bloemendaal in Gouda-Noord (Groenhovenweg). Dit leidt hier uiteraard tot een verkeerstoename. Dit geldt ook voor bewoners en bedrijven *ten westen van de Knip* uit Waddinxveen en van de Brugweg die gericht zijn op Reeuwijk-Dorp en Omgeving en Waddinxveen ten oosten van de knip. Ook de sierteeltbedrijven aan de Middelburgseweg zullen dan, vanwege hun verbondenheid met de Greenport Boskoop, aangewezen zijn op deze route naar de Henegouwerweg. Dit geldt eveneens voor veehouders uit Reeuwijk die weilanden in gebruik hebben aan de Henegouwerweg. Dit betekent dat op deze route ook meer vrachtverkeer en landbouwverkeer zal komen. De knip zal dus leiden tot een toename van het verkeer op deze route, meer autokilometers (b.v. bewoners van de Bloemendaalseweg is de afstand tot hun gemeentehuis nu via de Brugweg ca 3 km, na aanbrengen van de knip wordt deze ca 7 km) en dus ook meer reistijd en ook tot een vermindering van de leefbaarheid voor bewoners langs deze route. Daarbij is het ook niet acceptabel dat mensen uit Waddinxveen (omgeving Bloemendaal) via een andere gemeente zoals Boskoop of Gouda naar Waddinxveen moeten voor de voorzieningen.

### Verkeerseffecten W24

- W24 zal, los van de knip, tot 40% meer verkeer leiden op de toch al drukke en smalle Bloemendaalseweg, tevens een drukke regionale fietsroute. Voor Gouda-Noord is de W24 via de Randweg en Bloemendaalseweg de kortste verbinding naar de A12.
  - *Wat is in dit licht gezien de verkeerstoename (absolute getallen) op de Bloemendaalseweg, Hugo de Vrieslaan en Groenhovenweg?*
  - *Hoe wordt het veiligheidsrisico voor fietsers op de smalle Bloemendaalseweg ingeschat?*
  - *Hoe wordt de vermindering van de leefbaarheid voor bewoners op Bloemendaalseweg, Hugo de Vrieslaan en Groenhovenweg ingeschat?*

### Verkeerseffecten W21

- De W21 zal leiden tot een verkeerstoename van (200%) op de Nieuwdorperweg en ook doorwerking hebben op Kerkweg en Oud-Reeuwijkseweg.

Om bovenstaande redenen is het voor een goede afweging en zorgvuldige besluitvorming noodzakelijk dat ook voor al deze wegen de kwantitatieve verkeersgegevens worden berekend.

## Prognoses verkeersintensiteiten

### Uitgangspunten berekeningen

- Wij begrijpen dat de kwantitatieve verkeersgegevens gebaseerd zijn op uitkomsten van de rekenmodellen.
  - *Liggen hieraan ook daadwerkelijke metingen aan ten grondslag?*
  - *Zo ja, hoe zijn de metingen verricht en welke aannames zijn daarna gedaan?*
  - *Is er rekening gehouden met seizoensinvloeden?*
  - *Is er onderscheid gemaakt tussen personenauto's en (zwaar en groot) vrachtverkeer (dus het problematische verkeer in ons gebied)?*
  
- In de berekeningen is voor 2030 het hoge prognose scenario aangehouden, dat echter niet nader is benoemd. Wat maakt hierbij onderdeel uit van deze hoge worst-case prognose? Voor de beoordeling van de effecten in het Zuid-Oost kwadrant heeft er geen doorrekening plaatsgevonden van de scenario's met en zonder verbreding van de A12, naar analogie met de doorrekening met en zonder Bodegravenboog. Evenmin zijn uitkomsten (vooralsnog) onbekend van de effecten van (temporele)verplaatsing productiecapaciteit van de Fa. Vergeer en het effect hiervan op het zware vrachtverkeer van en naar Reeuwijk-Dorp. Dit zijn majeure factoren die de uitkomst van de berekeningen voor 2030 sterk beïnvloeden en dus ook bij de besluitvorming van de te kiezen maatregelen-pakketten meegenomen dienen te worden.
  - *Hoe worden deze factoren in de finale besluitvorming betrokken?*

### Doorrekeningen voor Reewal

We hebben ingezoomd op de doorrekeningen voor de Reewal, omdat deze weg een belangrijke verbinding is voor het verkeer tussen Waddinxveen en Reeuwijk-Dorp en tussen Gouda en Reeuwijk-Dorp.

Voor het verkeer op de Reewal zijn onderstaande verkeersintensiteiten berekend.

	Verkeersintensiteit	Huidig	Referentie	Optie	Optie	Optie	Optie	Optie
	Voertuigen/etmaal	2018	2030	1	2	3	4	5
23	Reewal	2000	1200	1200	1200	900	700	900

- Om de uitkomsten te kunnen begrijpen is het wenselijk antwoorden te krijgen op de eerder gestelde algemene vragen over de basis van de modelberekeningen.
  - *Is het verkeersmodel valide voor het gehele Zuid-Oost Kwadrant en is het geschikt om de verkeersontwikkelingen te voorspellen voor de Reewal?*
  - *Is het geschikt om onderscheid te maken tussen personenauto's en (zwaar en groot) vrachtverkeer?*
  
- Door de autonome ontwikkeling loopt het aantal auto's op de Reewal terug van 2000 naar 1200 auto's per jaar in 2030. Dit is opmerkelijk! Zeker ook door de nieuwe wijken die nu worden gebouwd in Reeuwijk-Dorp en deels al zijn opgeleverd.
  - *Waar is dit op gebaseerd?*
  
- Niets doen leidt blijkbaar al in 12 jaar tot een behoorlijke afname.
  - *Waarom dan nog een W24 aanleggen?*

- De Boog (opties 1 en 2) heeft geen invloed op het aantal auto's op de Reewal. Maar in combinatie met de W24 heeft de Boog wel invloed. Bij W24 komt het aantal op 900 auto's, samen met Boog op 700 auto's.
  - *Hoe is het te begrijpen dat de Boog hier wel invloed heeft?*
- De routes ten westen van de Gouwe: De Noord- en Westroute (opties 1 en 2) hebben eveneens geen invloed op het aantal auto's op de Reewal. Dan is het aannemelijk dat ook de Noord-Zuidroute (optie 3), die westelijk ligt van de Noordroute, ook geen invloed heeft. Dus in optie 3 kan het gehele effect op de Reewal worden toegeschreven aan de W24.
  - *Hoe is het te begrijpen dat de W24 dit effect heeft?*
- De Reewal een is veenkade die onderhevig aan forse verzakkingen bij belasting door zwaar vrachtverkeer. Hierdoor moet het wegdek vaak worden opgehoogd en gerepareerd, hetgeen blijvend hoge onderhoudskosten met zich meebrengt. De Reewal wordt regelmatig opgehoogd, laatstelijk in 2017 met ca 40 cm. Nadien is de zetting doorgedaan, plaatselijk met al ca 20 cm. Door de ophogingen is de dikte van het wegdek al toegenomen tot ca 200 cm.
  - *Zijn de blijvend hoge onderhoudskosten mee begroot voor de Reewal?*

Wij hopen met bovenstaande een waardevolle bijdrage te hebben geleverd aan een goede afweging en zorgvuldige besluitvorming.

Namens het Bewonerscomité Bloemendaalseweg, Reewal Zuideinde, Otweg,

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted address]

**Van:** Het Molenberaad [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 16 maart 2021 11:00  
**Aan:** Statengriffie [redacted]  
**CC:** beterbereikbaarhouwe; N207  
**Onderwerp:** Reactie op Eindrapport probleemanalyse en potentiële oplossingen N206-N209 (Sweco)  
**Bijlagen:** 20210316 Reactie Studie N206 N209.pdf

Geachte griffie,

Bijgaand treft u de reactie aan van Het Molenberaad op het Eindrapport 'Probleemanalyse en potentiële oplossingen N206-N209' van Sweco (januari 2021). Wij verzoeken Provinciale Staten om onze reactie te agenderen in een komende staten- of commissievergadering.

Wij vragen u om onze brief door te geleiden naar de leden van Provinciale Staten.

Met vriendelijke groet,  
namens Het Molenberaad

[redacted]  
[redacted]



**Het Molenberaad**

*Coalitie van verenigingen*

Vereniging tot Behoud van Landelijk Waddinxveen

Bewoners Weidelanden Fase 1/2

Vereniging Natuurbehoud Groenpoort Hazerswoude/Boskoop e.o.

Vereniging Vrienden van het Bentwoud

Aan de leden van:  
Provinciale Staten van Zuid-Holland  
gemeenteraad Alphen aan den Rijn  
gemeenteraad Bodegraven-Reeuwijk  
gemeenteraad Waddinxveen  
gemeenteraad Zoetermeer  
gemeenteraad Zoeterwoude

Betreft: studie N206-N209

Zoetermeer, 16 maart 2021

Geachte leden,

Het Molenberaad heeft het rapport ontvangen van Sweco betreffende de probleemanalyse en potentiële oplossingen N206-N209. Het Molenberaad is een coalitie van verenigingen in de regio en verkeerskundigen die gekant is tegen de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan (project N207 Zuid) omdat deze weg meer kwaad dan goed doet. In deze brief gaan we in op het eindrapport van Sweco en vragen wij u om onze brief te agenderen voor bespreking in uw komende raads-respectievelijk statencommissies.

Bij de besluitvorming in Provinciale Staten in mei 2018 is een amendement aangenomen van CU/SGP met als strekking dat, alvorens de N207 Zuid wordt gerealiseerd, onder andere een onderzoek naar oplossingen voor de verkeersknelpunten rond de N206 en N209 als onderbouwing moet dienen voor deze weg. Ook Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) en het maatregelenpakket Hazerswoude Dorp vinden hun oorsprong in dit amendement.

#### **De studie N206-N209**

Wij spreken onze verbazing uit over het feit dat de rapportage van Sweco in januari 2021 gereed was en is vastgesteld door de bestuurders, terwijl het niet ter tafel lag in de Alphense raadsvergadering van februari, waarin besluiten zijn genomen over het maatregelenpakket in Hazerswoude Dorp als onderdeel van het Provinciaal Inpassings Plan (PIP). Ook in de commissievergadering van Provinciale Staten is de rapportage nog niet besproken, terwijl de samenhang met Beter Bereikbaar Gouwe en de N207 Zuid (maatregelenpakket Hazerswoude-Dorp) onmiskenbaar is.

Gezien de inhoud van het rapport is naar onze mening een aanvullende behandeling hiervan in de volksvertegenwoordigende organen noodzakelijk alvorens de projecten N207 Zuid en BBG voort te kunnen zetten.

Met betrekking tot de inhoud van de rapportage willen wij eerst enkele punten onder uw aandacht brengen.

Opnieuw worden vergelijkingen opgesteld die toekomstige situaties onderling vergelijken in plaats van vergelijkingen te maken met de huidige situatie; de modale lezer wordt daarmee op het verkeerde been gezet, omdat de autonome groei niet concreet in beeld wordt gebracht. Zie verder de bijlage Figuur 5 uit het rapport Sweco.

Er worden drie infrastructurele oplossingen aangereikt die ingrijpen op de lopende projecten in Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) en N207 Zuid: een westelijke randweg om Hazerswoude Dorp, een nieuwe wegverbinding tussen Benthuzen en de N11 en een tunnel in de N209 bij de kruising Dorpsstraat. De westelijke randweg is door de gemeenteraad van Alphen reeds afgewezen, dus speelt deze als oplossing geen rol meer. We gaan daarom op de overgebleven twee geopperde oplossingen in.



## **De nieuwe wegverbinding Benthuizen - N11**

De ingetekende verbindingsweg loopt dwars door het Natura 2000-gebied De Wilck. Wij zijn verbijsterd dat hierover in het rapport met geen woord wordt gesproken en begrijpen niet dat een dergelijk voorstel een plaats heeft gekregen in deze rapportage. Ook een meer westelijke ligging van het tracé naar de bestaande aansluiting Zoeterwoude gaat door een historisch en kwetsbaar gebied rond Weipoort en loopt veel te dicht langs De Wilck.

Alleen al vanwege dit punt is het onmogelijk deze weg te realiseren. Wij gaan derhalve niet in op de verkeerskundige aspecten van deze weg.

## **Een tunneloplossing in Hazerswoude-Dorp**

De tunnel in Hazerswoude Dorp laat in de studie een lichte toename van 6% van het doorgaand verkeer in 2030 zien ten opzichte van de situatie zonder maatregelen in dat jaar.

*Het blijkt dus dat de bewering dat de tunnel veel extra doorgaand verkeer aantrekt niet wordt ondersteund door de cijfers.*

De capaciteit van de N209 tussen de N11 en de rotonde Hoogeveenseweg kan deze toename na aanleg van een tunnel gemakkelijk aan.

*Van het doorgaande verkeer door de tunnel hebben de dorpsbewoners nauwelijks last.*

De verkeerstoename in 2030 ten zuiden van het dorp is 16%, ten noorden van het dorp 6%. Dit verschil is alleen te verklaren door een vermindering van sluipverkeer naar en door Hazerswoude Dorp via de Voorweg, Dorpsstraat Oost en West, en Westeinde.

*Dit is een extra reden om in te zetten op een tunnel.*

## **Al met al komt het Molenberaad tot de volgende conclusies:**

1. het brengen van samenhang tussen BBG, N206-N209 en het PIP N207 Zuid vereist ook in de aanloop naar "eindbeelden" zorgvuldigheid. Zo is er een breed gedragen regionale consensus voor de aanleg van de Bodegravenboog, de directe verbinding tussen de N11 en de A12 in westelijke richting. Dit is een belangrijke bouwsteen in de oplossing om doorgaand verkeer uit de regio te weren;
2. in BBG tekent zich ook breed draagvlak af voor een aquaduct onder de Gouwe ten noorden van Boskoop. als oplossing voor bedrijven en bewoners in Boskoop;
3. voor Hazerswoude-Dorp blijft uit het onderzoek N206-N209 één oplossing over: de tunnel. Andere maatregelen zijn te weinig effectief, leiden tot nieuwe ongewenste infrastructuur of beperken de bereikbaarheid;
4. in BBG moet daarom naast een aquaduct ten noorden van Boskoop ook de tunnel in Hazerswoude-Dorp worden opgenomen;
5. teneinde te voldoen aan het amendement van CU/SGP uit 2018, zal de tunnel in Hazerswoude-Dorp ook als onderdeel van het PIP N207 Zuid moeten worden opgenomen. Deze biedt zowel een oplossing voor de gesignaleerde knelpunten in de studie N206/N209 als in BBG;
6. gezien de zeer forse toename van het verkeer door Hazerswoude Dorp als gevolg van de autonome groei (ca 50%), moet deze tunnel zo snel mogelijk worden gerealiseerd. Inclusief voorbereiding en procedures zou dit ruim voor 2030 kunnen. Tot die tijd moet gewacht worden met de aanleg van de N207 Zuid;
7. vanwege de nieuwe inzichten in de verkeersproblematiek en de oplossingen daarvan voor de hele regio, is in het kader van BBG aanvullend onderzoek naar de meerwaarde van de Verlengde Bentwoudlaan voor de lange termijn een absolute must. Een initiatief hiertoe vanuit de Provinciale Staten en/of de gemeenteraden wordt tot nu toe node gemist.



Wij dringen er bij u op aan deze brief te agenderen in de komende raads- en statencommissies, teneinde de samenhang van de projecten veilig te kunnen stellen. Uiteraard zijn wij te allen tijde bereid om ons standpunt toe te lichten.

Met vriendelijke groet, namens Het Molenberaad

[Redacted signature]



**Het Molenberaad**

*Coalitie van verenigingen*

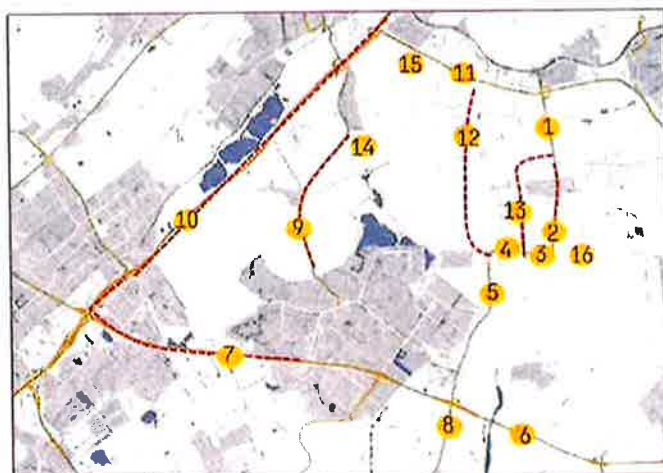
Vereniging tot Behoud van Landelijk Waddinxveen

Bewoners Weidelanden fase 1 en 2

Vereniging Natuurbehoud Groenpoort Hazerswoude/Boskoop e.o.

Vereniging Vrienden van het Bentwoud

Bijlage: figuur 5 uit het rapport Sweco



(Jaartallen door MB toegevoegd)

Eetmaal	Locatie	Bron	2018	2030	2030 Maatregelen N209 (met model RVMH)				Verbinding	
			Huidlig	Autonoom	Tunnel	Randweg				
1	N209	RVMH	16.600	23.900	25.300	6%	25.900	8%	16.200	-32%
2	N209	RVMH	12.962	20.100	23.300	16%	11.600	-42%	12.800	-36%
3	N209	RVMH	14.500	17.300	18.400	6%	8.900	-49%	14.200	-18%
4	N209	RVMH	14.500	17.300	18.400	6%	21.300	23%	14.200	-18%
5	N209	RVMH	16.500	19.900	20.700	4%	22.900	15%	29.600	49%
6	A12	V-MRDH	108.500	133.300	132.200	-1%	132.800	0%	136.200	2%
7	A12	V-MRDH	138.000	164.100						-1%
8	N209	V-MRDH	33.307	44.300	44.500	0%	45.000	2%	46.200	4%
9	N206	V-MRDH	17.900	20.600	20.500	0%	20.100	-2%	18.600	-10%
10	A4	V-MRDH	143.100	204.900					200.400	-2%
11	N11	V-MRDH	45.400	56.600					52.000	-8%
12	Verbinding	RVMH	-	-	-				20.600	
13	Randweg	RVMH	-	-	-		12.400		-	
14	Zuidbuurtseweg	V-MRDH	3.200	3.300	3.200	-3%	3.100	-6%	3.000	-9%
15	Ommedijkseweg	V-MRDH	4.200	5.700					4.100	-28%
16	Hoogeveenseweg	RVMH	11.000	17.000	18.700	10%	16.500	-3%	16.500	-3%

Figuur 5 Effecten oplossingsrichtingen N209, intensiteiten motorvoertuigen etmaal