

## Bijlagen

### Brief bewonerscommissie Burgemeester Klinkhamerweg

P.H.G. Kooijman,  
Secretaris Bewonerscommissie Burg. Klinkhamerweg,  
Burgemeester Klinkhamerweg 45a,  
2761 BD Zevenhuizen.



Aan: De heer J. van der Vlist,  
Lid van Gedeputeerde Staten  
van de Provincie Zuid Holland,  
Provinciehuis,  
Koningskade 1,  
2596 AA 's Gravenhage.

Uw kenmerk: fax 01802-3450/3503,  
tav. de heer B. Kamps.

Zevenhuizen, 11 december 1990.

Geachte heer V.d. Vlist,

Op 20 november 1990 heeft een telefoongesprek plaatsgevonden tussen de heer B. Kamps van onze Bewonerscommissie en u. In dit telefoongesprek afgesproken dat wij u enkele verbeteringssuggesties zullen toesturen met betrekking tot de problematiek rond de BK-weg, ofwel de TW 67. (Ditzelfde hebt u ook aangegeven in uw brief.)

Eerst wil ik echter nog ingaan op enkele uitgangspunten in uw brief en de problematiek van de BK-weg nogmaals samenvatten.

*Punt 1.* Uw brief geeft een opsomming van de volgende argumenten vóór een omleiding:

- a. hoge snelheden;
- b. hoge intensiteiten;
- c. geluid- en stankhinder.

ad a. Ook na de reconstructie blijkt uit metingen dat er te hard wordt gereden. Daarnaast is het vooral het verkeer buiten de spits (bijvoorbeeld in de avond- en nachturen) dat met hoge snelheden (tot 100 km/h) door het dorp heen raast. Dit geldt ook voor vrachtwagens, die dan in verband met de verminderde intensiteit vrij spel hebben. Ook wordt er 's avonds en 's nachts *niet* door de politie gecontroleerd!

ad b. Uit verkeerstellingen, uitgevoerd in de periode 7 november 1988 tot 13 november 1988 door de gemeente Zevenhuizen (*dus voor de start van de reconstructie*), komen de volgende feiten naar voren:

|                                     | laagste | hoogste | gemiddelde |
|-------------------------------------|---------|---------|------------|
| werkdag (23.00 - 23.00)             | 11.502  | 12.800  | 12.407     |
| zaterdag/<br>zondag (23.00 - 23.00) | 7.076   | 8.066   | 7.571      |
| werkdag-avond (19.00 - 23.00)       | 1.141   | 1.570   | 1.353      |
| werkdag-nacht (23.00 - 07.00)       | 975     | 1.034   | 1.007      |

De verkeerstelling van 11 juni 1990 tot 1 juli 1990 (waarbij moet worden opgemerkt dat de dagtellingen van 18 juni en 28 juni niet zijn meegenomen omdat deze niet correct waren door het omleggen van de kabel!)

|                                     | laagste | hoogste | gemiddelde |
|-------------------------------------|---------|---------|------------|
| werkdag (23.00 - 23.00)             | 12.142  | 13.899  | 12.918     |
| zaterdag/<br>zondag (23.00 - 23.00) | 6.857   | 8.737   | 7.840      |
| werkdag-avond (19.00 - 23.00)       | 1.264   | 2.151   | 1.568      |
| werkdag-nacht (23.00 - 07.00)       | 1.054   | 1.299   | 1.166      |

#### Conclusies:

1. Op werkdagen (23.00 - 23.00) is de intensiteit toegenomen met 4 procent (weer 500 auto's);
2. Op zaterdag en zondag een stijging van 3,5 procent.
3. Op werkdagen 's avonds een toename in intensiteit van 16 procent! (215 auto's extra).
4. Op werkdagen 's nachts een toename in intensiteit van 16 procent! (160 auto's).

Uit bovenstaande blijkt duidelijk dat de reconstructie geen resultaat heeft opgeleverd, met name niet in het avond- en nachtverkeer. Hier moet ik vooral wijzen op het nachtverkeer, dat voor een groot gedeelte bestaat uit vrachtwagens. Bovendien concentreert het verkeer in de tijdspanne 23.00 tot 07.00 in onze straat zich tussen 05.00 en 07.00 (schatting: 900 motorvoertuigen). Gaan we uit van 40% vrachtwagens, hetgeen niet onaannemelijk is, dan spreken we over 360 vrachtwagens.

Met andere woorden: elke 20 seconden een grote vrachtwagen over de BK-weg van Zevenhuizen, elke ochtend van 05.00 tot 07.00.

Uw aangenomen waarde voor de intensiteit is dus vrij goed.

Echter, de aanname dat 65% doorgaand verkeer is, en dus 35% uit lokaal verkeer bestaat, is onjuist. Dit zou immers betekenen dat er 4.500 auto's uit het dorp Zevenhuizen passeren.

In het dorp zelf wonen ongeveer 4.400 mensen. Dit aantal delen door drie levert 1.500 autobezitters in Zevenhuizen. Hiervan gaan er ongeveer 1.000 (aanname) met de auto naar het werk; 50% daarvan gaat heen en terug over de BK-weg. Dit levert 1.000 auto's lokaal verkeer woon/werk. Daarnaast 1.000 auto's voor het doen van boodschappen en als bestemmingsverkeer.

**Conclusie:** ten hoogste 15% is lokaal verkeer; derhalve 85% doorgaand verkeer (ofwel 11.050 motorvoertuigen doorgaand verkeer).

Naast de hoge intensiteit voor de tertiaire weg 67 blijkt uit bovenstaande het belang van deze weg voor het vrachtverkeer!

Een belangrijk (nieuw) argument voor een omleidingsweg is het economisch belang van deze weg voor Zuid-Holland.

Ook het uitgangspunt dat er geen ongelukken gebeuren, is niet juist. Inmiddels is een kind bij het oversteken aangereden (gelukkig zonder ernstig letsel (zomer 1990)) en is een militair omgekomen op de TW 67 (november 1990).

Daarnaast is er een auto op een vluchtheuvel gebotst en hebben er enkele aanrijdingen plaatsgevonden bij het verlaten van de op- en afritten van de diverse bewoners. Meerdere keren zijn geparkeerde auto's beschadigd door elkaar passerende vrachtwagens en meermalen is bij vrachtwagens de buitenspiegel afgereden (de weg is sinds de reconstructie te smal voor het passeren). Vandaag nog werd het ontgrendelde portier van een geparkeerde personenauto door de luchtdruk van een voorbijrazende vrachtwagen opengerukt, waarbij de auto ernstig beschadigd werd. Het totaal aantal ongelukken met schade en/of letsel sinds de reconstructie kan eerder geschat worden op 20.

- ad c. Een rapport uit 1988 van de Milieudienst Midden-Holland gaat ervan uit dat er *niet harder gereden wordt dan 50 km/h* en dat er slechts *2 vrachtwagens per uur* de weg passeren. Niettemin komt deze studie tot de volgende resultaten: 25 woningen hoger dan 70 dB en 49 woningen tussen 66 en 70 dB.

In het kader van de saneringsregelingen zijn dit urgente gevallen (hoger dan 65 dB). Ik vraag mij werkelijk af wat het betekent als aan de hand van echte metingen de geluidsbelasting bepaald wordt. De aannamen 50 km/h en 2 vrachtwagens per uur zijn onrealistisch. Het aantal zware vrachtwagens is minimaal het tienvoudige! (zie b.)

Ook wordt in bovengenoemd rapport gesproken van een te hoge nachtuur-intensiteit en wordt aangegeven dat deze bepalend is voor de berekening. Wat op langere termijn het gevolg is van een verstoorde nachtrust voor de (geestelijke) gezondheid van de mens, kunt u lezen in de onderzoeken die zijn gedaan in Limburg in verband met de uitbreiding van het luchtverkeer in de nachturen op het vliegveld 'Beek'.

### Verbeteringssuggesties

*Punt 2.* Naar aanleiding van punt 2 van uw brief wil ik u graag nog eens ons plan voor een omleidingsroute onder de aandacht brengen. Ik verwijs u naar bijlage 1, waarin opgenomen twee varianten voor een aansluiting op de A12. In deze bijlage vindt u ook een voorstel voor het NS-station Zuidplas.

Voordelen van het in de bijlage geschetste plan zijn:

- De BK-weg is van het doorgaande verkeer verlost.
- De twee verbindingen Waddinxveen-Rotterdam worden ontlast van hun verkeer, te weten:
  - a. de Noordelijke Dwarsweg door Zevenhuizen;
  - b. de Bredeweg (Moerkapelle/Waddinxveen naar Moordrecht).
- De tuinderijen en eventuele nieuwe uitbreidingen in dit gebied krijgen een directere en snellere aan- en afvoer naar de rijksweg.
- De bedrijven op het industrieterrein in Zevenhuizen krijgen een goede en de meest snelle ontsluiting.
- Er wordt een gezamenlijke oprit met de gemeente Waddinxveen gecreëerd; hierdoor kan één op- en afrit vervallen.
- Financieel is deze oplossing aantrekkelijker dan een oplossing door een kassenbouwgebied. Deze oplossing is nu nog geprojecteerd op alleen landbouwgebied.
- Een NS-station is een goed en haalbaar alternatief voor de reizigers op deze nieuwe weg en op de A12. Bovendien is dit station aantrekkelijk voor reizigers uit Zevenhuizen, Waddinxveen, Moerkapelle en Moordrecht!

Uit uw brief blijkt dat de oplossing voor het probleem BK-weg (ofwel TW 67) pas op de lange termijn (5 tot 10 jaar) verwezenlijkt kan worden. Echter, het probleem van de BK-weg is acuut en de situatie is onhoudbaar voor de gemeente Zevenhuizen. Het probleem vraagt om maatregelen op de korte termijn.

Wij doen u hier enkele suggesties aan de hand, welke de leefsituatie voor de BK-bewoners kunnen verbeteren:

## 1. Verkeersremmende maatregelen

- Het opheffen van het parkeerverbod aan de Burgemeester Klinkhamerweg. Door het parkeren van auto's aan één kant van de weg toe te staan, zal het verkeer dusdanig worden opgehouden dat de weg onaantrekkelijk wordt voor het auto- en vrachtverkeer.
- De verkeerslichten in de bebouwde kom zodanig op elkaar afstemmen dat de files in de ochtend- en avondspits niet *in*, maar *buiten* het dorp staan.
- Het uitvoeren van snelheidscontroles; niet alleen overdag, maar ook 's avonds en 's nachts. Dit eventueel met behulp van camera's of andere automatische systemen.
- Ter plaatse van de voetgangerstunnel een oversteekplaats met knipperlicht-installatie realiseren. De nu aanwezige tunnel wordt niet of nauwelijks gebruikt, zeker niet door bejaarden, omdat de trappen moeilijk begaanbaar zijn.
- Het plaatsen van afscheidingspaaltjes tussen het verhoogde fietspad en de rijweg, zodat de weg visueel extra versmald wordt en de vrachtwagens niet meer het fietspad en het voetpad kapot kunnen rijden. Dit laatste vindt nu veelvuldig plaats.



## 2. Weren van het vrachtverkeer

Uit het onder de punten a, b en c genoemde blijkt duidelijk de extra overlast die het vele en nog steeds toenemende vrachtverkeer oplevert. Een oplossing op de korte termijn, welke al een grote verlichting zal geven is: *de BK-weg afsluiten voor het vrachtverkeer, zowel overdag als 's nachts.*

Met deze maatregel is het misschien mogelijk om de 5 à 10 jaar, welke ons resten tot de echte, definitieve oplossing (omleiding), te overleven.

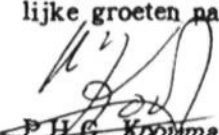
## 3. Afsluiten van de op- en afritten bij de A12

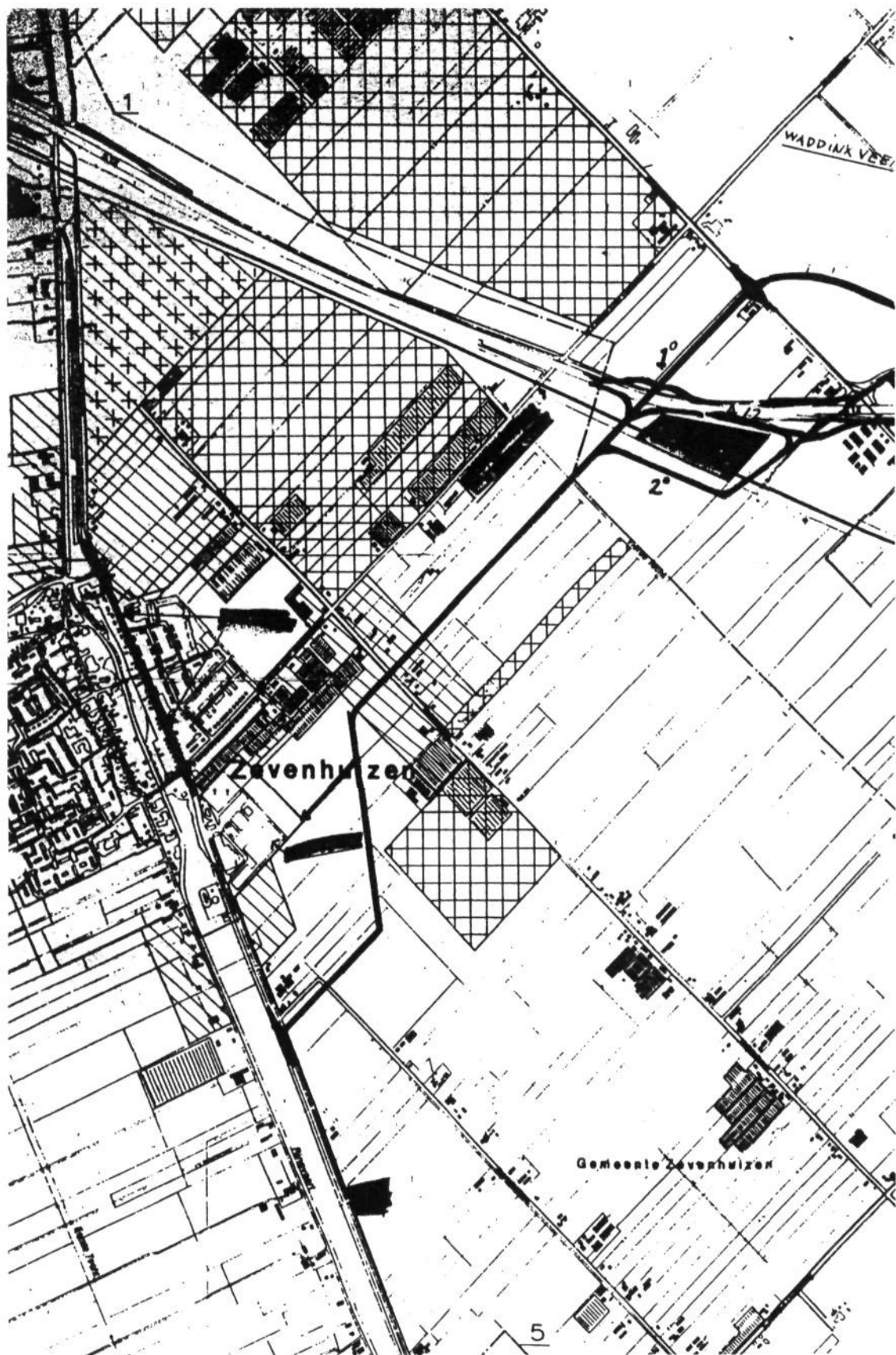
Door het afsluiten van de op- en afritten bij de A12 tussen Zevenhuizen en Moerkapelle is deze weg direct de overlast kwijt.

Een afschrift van deze brief heb ik toegestuurd aan:

- B&W van de gemeente Zevenhuizen, dan wel Moerhuizen.
- de gemeenteraad van de gemeente Zevenhuizen/Moerhuizen.
- de heer T.F.J. Jansen, gedeputeerde voor het verkeer in de provincie Zuid-Holland.
- de heer S. Vink, Dienst Verkeer en Vervoer,
- Rijkswaterstaat.

Hopende u hiermee van dienst te zijn geweest, teken ik met de vriendelijke groeten namens de Bewonerscommissie BK-weg,

  
P.H.G. Koopman RI.,  
Burg. Klinkhamerweg 45a,  
2761 BD Zevenhuizen.



**Binnengekomen brieven naar aanleiding van het eindrapport van 16 augustus 1996, de Variantenstudie**



Stadhuis  
Coolsingel 40  
3011 AD Rotterdam  
Postbus 70012  
3000 KP Rotterdam

J. van der Tak

wethouder van  
Financiën  
Milieu  
Buitenruimte  
Verkeer en Vervoer  
Deelgemeenten

Gedeputeerde Staten van  
Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG

uw kenmerk  
VV/101908/60620

telefoon  
(010) 489 4938

ons kenmerk  
dS + V  
96-6842

uw brief van  
10 oktober 1996

fax  
(010) 417 2244

betreft

**Traverse Zevenhuizen/Eindrapport Variantenstudie**

datum  
05-12-1996

Geacht college,

Met belangstelling hebben ik namens het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam kennis genomen van de tweede deelstudie betreffende de Traverse Zevenhuizen: de variantenstudie/eindrapport.

Vanuit het oogpunt van verkeer en vervoer kan ik instemmen met de conclusie dat variant 3 (omleiding N219 met gecombineerde aansluiting N219-N456/N453 op de A12) gezien de geschetste problematiek in de kern Zevenhuizen het beste scoort.

Ik hoop dat deze deelstudie in samenhang met eerdere studies voldoende aanleiding geeft om zo spoedig mogelijk te beginnen met een tracé/MER-studie (MER).

Om te voorkomen dat de ontwikkeling van de Vinex-locatie Nesselande vertraging ondervindt, dring ik namens het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam aan op een snelle besluitvorming over de problematiek 'Traverse Zevenhuizen'.

Hoogachtend

J. van der Tak,  
wethouder.



## Rotterdam

| PROV. BESTUUR V. ZUID HOLLAND<br>DIENST VERKEER EN VERKEER |                                                                                                                                                                                                                                 |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| INGEK. D.D.:<br>6.12.96                                    | REG. NO.:<br>105329                                                                                                                                                                                                             |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| AFD.:<br>3.2.7                                             | ZAAK NO.:<br>6620                                                                                                                                                                                                               |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| TERMIJN<br>STREEFT D.D.:                                   | PROJ. NO.:                                                                                                                                                                                                                      |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ROUTING:<br>v. 2.5 v. d. k.<br>Schreiner                   | <table border="1"> <tr> <th>D.D.</th> <th>P.R.:</th> </tr> <tr> <td></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table> | D.D. | P.R.: |  | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| D.D.                                                       | P.R.:                                                                                                                                                                                                                           |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                            | 1                                                                                                                                                                                                                               |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                            |                                                                                                                                                                                                                                 |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                            |                                                                                                                                                                                                                                 |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                            |                                                                                                                                                                                                                                 |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                            |                                                                                                                                                                                                                                 |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Wilt u bij beantwoording datum en handtekening meld        |                                                                                                                                                                                                                                 |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                            |                                                                                                                                                                                                                                 |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                                                            |                                                                                                                                                                                                                                 |      |       |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |



**gemeente  
gouda**

Aan  
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG

sector: Stadsontwikkeling  
afd.: Ruimte en Verkeer  
code: 450/RL  
contactpers.:  
W.V. van der Vlugt

onderwerp:  
traverse Zevenhuizen; eindrapport variantenstudie

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief (met bijgevoegde nota) van 10 oktober 1996 betreffende de studie naar de verkeersproblematiek Zevenhuizen en tevens naar aanleiding van het bestuurlijk overleg van 20 november 1996, berichten wij u het volgende.

## 1. Inleiding.

Wij hebben kennis genomen van de eindrapportage omtrent de variantenstudie voor de problematiek van het doorgaande verkeer door Zevenhuizen. Een compleet en goed leesbaar rapport met een goede inventarisatie, een analyse en een methode van weging en beoordeling.

Zoals u reeds zelf in uw brief aanhaalde heeft een ambtelijk vertegenwoordiger van de gemeente Gouda geparticipeerd in de ambtelijke begeleidingsgroep. De gemeente Gouda heeft zitting in de begeleidingsgroep genomen, met het verzoek om de doelstelling van het project niet te beperken tot "slechts" het oplossen van de problematiek van het doorgaand verkeer door Zevenhuizen, maar als extra doelstelling toe te voegen het oplossen van de overige bereikbaarheidsproblemen in de regio.

Waarbij het met name ging om: - de reeds lang bestaande wens van het verbinden van de rijkswegen A12/A20, - de fileproblematiek bij de afslag op de A12 naar Moordrecht (mede als gevolg van de daar aanwezige gelijkvloerse kruising met het spoor) en - de noodzaak van een zeer goede ontsluiting van het regionale bedrijventerrein Gouwe Park in de oksel van rijksweg A12. U heeft met dit verzoek ingestemd, overigens onder de voorwaarde dat de problematiek in Zevenhuizen de eerste prioriteit zou houden.

In dat kader hebben de gemeentes Waddinxveen, Moordrecht en Gouda dan ook verzocht om een extra variant te betrekken in het onderzoek. Het betreft de variant 6. uit uw rapportage. Deze variant verbindt de rijkswegen A12 en A20 op provinciaal wegniveau en ontsluit tegelijkertijd de nieuw geplande bedrijventerreinen van Moordrecht, Gouda en Waddinxveen. Deze variant heeft overigens de voorkeur van de gehele regio Midden Holland en is als zodanig dan ook opgenomen in het formeel vastgestelde Regionale

stadhuis  
markt 1  
2801 Jg gouda  
telefoon 0182 - 588211  
telefax 0182 - 588464

1-811/1016

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| PROV. BESTUUR V. ZUID-HOLLAND |         |
| DIENST VERKEER EN RIJSWEGEN   |         |
| Ingek. D.D.: 12-12-96         | 10-5-64 |
| Afd.: BRR                     | 60620   |
| Verzonden: 3/12               | 3/12    |
| door kiesnr.: 0182-588285     |         |
| ons kenmerk: 22.032-'96       |         |
| uw kenmerk: VV/101908/60620   |         |

GOUDA, 10 december 1996

verz.: 10 DEC. 1996



*Verkeers- en VervoersPlan (RVVP) van Midden Holland.*

Onze gezamenlijke variant heeft een volwaardige plaats in de afweging en beoordeling van de problematiek gekregen.

Wij willen middels deze brief reageren op de ons aangeboden nota in aansluiting op het bestuurlijk overleg over dit onderwerp van 20 november l.l.

## 2. Algemene reactie op de nota.

- De rapportage van Witteveen en Bos is, naar onze mening, van een hoge kwaliteit en zeer goed leesbaar. Maar de rekenkundige wijze van beoordelen en wegen blijkt, naar onze mening, echter één groot nadeel in zich te bergen: de variant die rekenkundig het meest gemiddeld scoort op alle criteria komt op basis van alle gewichtensets (én het gemiddelde daarvan) als eerste uit de bus. Daarnaast blijkt uit de rapportage ook dat binnen bepaalde gewichtensets (bijvoorbeeld die van Gouda) de rangorde van de verschillende varianten slechts zeer kleine verschillen vertoont en dat een éénduidige voorkeur niet zondermeer te concluderen valt; een net iets andere gewichtenset kan de volgorde van rangorde tussen de verschillende varianten makkelijk doen omkeren. Deze wijze van multi-criteria analyse is dus gevoelig voor de individueel gekozen gewichten per criterium en de uiteindelijke rangorde kan per variant dus zeer kleine verschillen laten zien. Het is daarom ook niet verbazingwekkend dat variant 3., als meest gemiddelde variant alle spreekwoordelijke "kolen en geiten" spaart en dus als "beste" variant boven komt.
- Tevens stellen wij vast dat de door de gemeenten Gouda, Moordrecht en Waddinxveen gevraagde verbreding van de doelstelling van de studie (óók regionale problemen meenemen) als beoordelingscriterium, maar vooral als meer kwalitatief toetsingscriterium (i.r.t. de verbrede doelstelling) onvoldoende meegenomen en beoordeeld wordt. In hoeverre geven de verschillende varianten nu, op bijvoorbeeld verkeersplanologische gronden, oplossingen voor zowel de oorspronkelijke problematiek van Zevenhuizen én de regionale verkeersproblemen. Een dergelijke analyse/conclusie zou in ieder geval nog toegevoegd moeten worden.

## 3. Detailopmerkingen per hoofdstuk van de nota.

- Wij missen in paragraaf 1.1 de doelstelling om de studie te verbreden naar meer regionale problemen; zoals door de gemeenten Gouda, Moordrecht en Waddinxveen verzocht.
- Bij de inventarisatie (paragraaf 2.5) ontbreekt bij het Streekplan Zuid-Holland Oost de beschrijving van woningbouwplannen en bedrijventerreinen (omvang en ligging) van de gemeente Gouda, Moordrecht en Waddinxveen; hoewel deze op kaart 10, en in de beschrijving van het convenant, wel worden aangegeven. Overigens heet de woningbouwlocatie Gouda-west officieel "Westergouwe".
- De analyse in hoofdstuk 5. (Verkeer en Vervoer) zijn gedetailleerd en compleet, maar als gevolg daarvan lijkt een meer kwalitatieve en verkeersplanologische beschouwing en een mogelijk globale eindconclusie (helicopterview) achterwege gebleven te zijn. De relatie tussen doelstellingen en de uiteindelijke mogelijke varianten lijken niet in evenwicht te zijn. Wij concluderen dat in alle gevallen (onderdelen) de N219 nog steeds doorgaand verkeer afwikkelt, danwel dat deze op een andere route rijden. Opvallend daarin is dat de varianten 2. en 6. op de nieuw aangelegde infrastructuur het hoogste aandeel doorgaand verkeer trekt; hetgeen immers ook de bedoeling is! Naast de kwantitatieve beoordeling achten wij het wenselijk dat dit aspect ook nog op een meer kwalitatieve/ verkeersplanologische wijze wordt beoordeeld; met inachtnaam van de oorspronkelijke doelstellingen.
- In de in hoofdstukken 5.2 en 5.3 weergegeven analyse (én tabellen) ontbreekt een analyse van de verkeerseffecten op het wegennet buiten het onderzoeksgebied. En juist dit regio-aspect is door Gouda aangedragen als extra doelstelling bij dit proces. Indien er een verbreding van de doelstelling had plaatsgevonden, dan zou de uiteindelijke beoordeling van deze aspecten wel eens héél anders hebben

kunnen uitpakken. Derhalve hebben wij nog eens gezien welke effecten de verschillende varianten hebben op die onderdelen van het wegennet die vooral betrekking hebben op de voornoemde regionale problemen; waarbij wij gebruik hebben gemaakt van de BGC studie "Toedelingsresultaten tracévarianten" en ons beperkt hebben tot de wegen ten westen van Gouda.

Tabel is in indexcijfers en afgerond op gehele getallen en variant 2 is gemakshalve even weggelaten:

| WEGEN                                                     | 1990 | 1 kn<br>(2010) | 3<br>(2010) | 4 +<br>(2010) | 5<br>(2010) | 6<br>(2010) |
|-----------------------------------------------------------|------|----------------|-------------|---------------|-------------|-------------|
| N456<br>Screenline: 250/251                               | 78   | 100            | 101         | 52            | 100         | 59          |
| Dijk van Gouda naar<br>Moordrecht.<br>Screenline: 252/253 | 43   | 100            | 100         | 63            | 101         | 68          |

Uit de tabel komt naar voren dat de varianten 4+ en 6 sterke positieve resultaten laten zien voor het onderliggend wegennet (welke overigens buiten het studiegebied vielen) en daarmee een belangrijk resultaat opleveren voor de eerdergenoemde regionale problematiek. De overige varianten doen dat juist weer niet. Indien het criteria "oplossend vermogen voor regionale problematiek" was toegevoegd en meegewogen (zeker rondom de A12 en de A20) dan zou de gehele beoordeling en weging van alle varianten voor het verkeers- en vervoersaspect anders zijn uitgevallen. En daarmee ook de uiteindelijke resultaten.

- Ten aanzien van hoofdstuk 7. willen wij een kanttekening plaatsen bij het beoordelen van de effecten van varianten op het landschap (7.4). De bijgevoegde variantschetsen hebben een dusdanige globaliteit, dat met de resultaten van de analyse genuanceerd omgegaan moet worden. Wel of niet passend kan hier niet eenduidig geconstateerd worden.
- In hoofdstuk 8. missen wij een wat meer éénduidige conclusie over de voor- en nadelen van de verschillende varianten. Althans voor zover deze betekenis hebben voor de regionale problematiek. Hierover zouden wij graag een conclusie zien.

#### 4. Algemene beschouwing.

Mede naar aanleiding van het bestuurlijk overleg van 20 november 1996 komen wij tot een aantal beschouwingen:

- geconstateerd werd dat variant 3, de variant was die het beste de problematiek van Zevenhuizen zou oplossen. Dit is op zichzelf waar, maar indien het oplossen van de regionale problematiek mee wordt gewogen dan leveren varianten 4+ en 6 een veel breder oplossingspakket en zijn tegelijkertijd ook nog van grote betekenis voor het oplossen van de problematiek Zevenhuizen. Variant 3 doet echter niets voor de regionale problematiek;
- door de beperking van het onderzoeksgebied is onduidelijk welke positieve en/of negatieve effecten de varianten hebben op het onderliggend wegennet net buiten het onderzoeksgebied. Dit speelt zich met name af ten zuiden van Waddinxveen, ten noorden van Moordrecht en ten westen van Gouda. Bovenstaande tabel toont aan dat er voor een aantal van deze wegen expliciete effecten te constateren zijn, deze zouden derhalve een rol moeten spelen bij een definitieve afweging;
- onduidelijk is of de verschillende varianten in strijd zijn met de plannen die bij Rijkswaterstaat in ontwikkeling zijn voor de A12 (en in de nabije toekomst voor de A20);
- tevens is niet duidelijk of de verschillende varianten in combinatie mét elkaar misschien meerdere (zo niet alle...) problemen kunnen oplossen.

Het bestuurlijk overleg van 20 november is gevolgd door een extra vergadering van de Projectgroep

Zevenhuizen. In deze vergadering zijn bovenstaande zaken nogmaals voor het voetlicht gebracht en is ons door uw medewerkers verzekerd dat voornoemde aspecten zeker onderdeel zullen uitmaken van de advisering aan uw college omtrent de keuze voor een variant.

## 5. Conclusies.

Op basis van voorafgaande komen wij tot de volgende conclusies:

- alle varianten leiden tot een sterke afname van het doorgaand verkeer door de kom van Zevenhuizen;
- *variant 6. scoort goed op aspecten van woon- en leefmilieu, past het beste bij de toekomstige regionale ruimtelijke ontwikkelingen, lost de meeste regionale verkeersproblemen op (incl. Zevenhuizen) en scoort onzes inziens - in tegenstelling tot wat in hoofdstuk 12. van de nota staat - juist wél erg goed op het aspect verkeer. Zeker als het oplossen van de regionale verkeersproblemen en een wat meer regionale én kwalitatieve beoordeling worden losgelaten op de analyse van verkeer en vervoer (zie ook tabel);*
- het is noodzakelijk dat de effecten op het onderliggend wegennet (voor zover deze buiten het studiegebied gelegen zijn) nog eens onderzocht en geanalyseerd worden en onderdeel uitmaken van de besluitvorming;
- er zal aan Rijkswaterstaat gevraagd moeten worden in hoeverre de varianten passen in hun aanpak van de A12 en A20 problematiek(en) en in hoeverre de studie van betekenis is voor de besluitvorming over de aanleg van de Moordrechtbogen (variant 2.);
- tevens zal Rijkswaterstaat gevraagd moeten worden om in hun onderzoek naar de A12 en A20 het regionale aspect een belangrijke plaats te geven;
- het is verstandig te bezien in hoeverre een combinatie van varianten (én zo mogelijk nog gecombineerd met de plannen voor A12 en A20 en de mogelijke aanleg van de Moordrechtbogen) kan bijdragen aan het oplossen van alle problemen: het doorgaand verkeer door Zevenhuizen, het ontsluiten van de regionale ruimtelijke ontwikkelingen en het oplossen van de fileproblemen bij de afslag naar Moordrecht op de A20. Een oplossing die slechts één van de bovenstaande problemen oplost en de overige problemen niet, is immers een onverstandige besteding van de toch al zo schaarse middelen.

In afwachting van uw reactie, hopen wij u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van GOUDA,  
de secretaris, de burgemeester,

Gez.  
Ple.

dra. A.W. v.d. Spek

J.G. Potharst, lo.b

|                            |                           |             |
|----------------------------|---------------------------|-------------|
| PROV. BESTUUR V. ZUID-HO   |                           |             |
| DIENST VERKEER EN VERKEER  |                           |             |
| INGEK. D.D.:<br>13-12-1996 | REG. NO.:<br>105708       |             |
| AFD.:<br>ISP               | ZAAK NO.:<br>60620-102731 |             |
| TEMMIJN<br>INLEEF D.D.:    | PROJ. NO.:                |             |
| NOTITING:<br>Timmer        | D.D.:<br>3/12             | PAR.:<br>8. |
|                            |                           |             |
|                            |                           |             |
|                            |                           |             |

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG

Datum: 10 december 1996  
Betreft: Traverse Zevenhuizen; eindrapport variantenstudie  
Afdeling: gemeentewerken  
Informatie: P.S. Sardjoe-Mishre  
v brief: 10-10-1996  
Bijlagen:

VERZONDEN 12 DEC. 1996

Geacht college,

Naar aanleiding van uw brief (met bijgevoegde nota) van 10 oktober 1996 betreffende de studie naar de verkeersproblematiek Zevenhuizen en tevens naar aanleiding van het bestuurlijk overleg van 20 november 1996, berichten wij u het volgende.

### 1. Inleiding

Met grote interesse hebben wij kennis genomen van de eindrapportage omtrent de variantenstudie voor de problematiek van het doorgaande verkeer door Zevenhuizen. Een zeer compleet en goed leesbaar rapport met een goede inventarisatie, een zeer grondige analyse en een aardige methode van weging en beoordeling. Desondanks zullen wij hierna kritische kanttekeningen plaatsen met betrekking tot de doelstelling, de uitgangspunten en de argumentatie van het rapport.

Zoals u reeds zelf in uw brief aanhaalde, heeft een ambtelijk vertegenwoordiger van de gemeente Moordrecht geparticipeerd in de ambtelijke begeleidingsgroep. De gemeente Moordrecht heeft zitting in de begeleidingsgroep genomen, met het verzoek om de doelstelling van het project niet te beperken tot "slechts" het oplossen van de problematiek van het doorgaand verkeer door Zevenhuizen, maar als extra doelstelling toe te voegen het oplossen van de overige bereikbaarheidsproblemen in de regio. Waarbij het met name ging om de reeds lang bestaande wens voor het verbinden van de rijkswegen A12/A20, de fileproblematiek bij de afslag op de A12 naar Moordrecht (mede als gevolg van de daar aanwezige gelijkvloerse kruising met het spoor) en de noodzaak van een zeer goede ontsluiting van het regionale bedrijventerrein Gouwe Park in de oksel van rijksweg A12. U heeft met dit verzoek ingestemd, overigens onder de voorwaarde dat de problematiek in Zevenhuizen de eerste prioriteit zou houden.

In dat kader hebben de gemeenten Waddinxveen, Gouda en Moordrecht dan ook verzocht om een extra variant te betrekken in het onderzoek. Het betreft de variant 6 uit uw rapportage. Deze variant verbindt de rijkswegen A12 en A20 op provinciaal wegniveau en ontsluit tegelijkertijd de nieuw geplande bedrijventerreinen van Gouda, Waddinxveen en Moordrecht. Deze variant heeft overigens de voorkeur van de gehele regio Midden Holland en is als zodanig dan ook opgenomen in het formeel vastgestelde Regionale Verkeers en Vervoers Plan (RVVP) van Midden Holland.

Wij constateren dan ook, tot ons genoegen, dat onze gezamenlijke variant een volwaardige plaats in de afweging en beoordeling van de problematiek heeft gekregen.

Wij willen middels deze brief reageren op de ons aangeboden nota, maar ook op het bestuurlijk overleg over dit onderwerp van 20 november jongstleden.

Naast een algemene reactie en enige detailopmerkingen over de nota, willen wij ook nog even ingaan op het besprokene tijdens het bestuurlijk overleg van 20 november jongstleden.

## **2. Algemene reactie op de nota**

Ondanks onze hierboven uitgesproken waardering van de kwaliteit van het rapport, zijn er toch nog enige kritische kanttekeningen te maken.

De enigszins rekenkundige wijze van beoordelen en wegen blijkt, naar onze mening, echter één groot nadeel in zich te bergen: de variant die rekenkundig het meest gemiddeld scoort op alle criteria komt op basis van alle gewichtensets (en het gemiddelde daarvan) als eerste uit de bus.

Daarnaast blijkt uit de rapportage ook dat binnen bepaalde gewichtensets de rangorde van de verschillende varianten slechts zeer kleine verschillen vertoont en dat een eenduidige voorkeur niet zonder meer te concluderen valt; een net iets andere gewichtenset kan de volgorde van rangorde tussen de verschillende varianten makkelijk doen omkeren.

Deze wijze van multi-criteria analyse is dus gevoelig voor de individueel gekozen gewichten per criterium en de uiteindelijke rangorde kan per variant dus zeer kleine verschillen laten zien. Het is daarom ook niet verbazingwekkend dat variant 3, als meest gemiddelde variant alle spreekwoordelijke "kolen en geiten" spaart en dus als "beste" variant boven komt.

Tevens stellen wij vast dat de door de gemeenten Gouda, Waddinxveen en Moordrecht gevraagde verbreding van de doelstelling van de studie (66k regionale problemen meenemen) als beoordelingscriterium, maar vooral als meer kwalitatief toetsingscriterium (in relatie tot de verbrede doelstelling) onvoldoende meegenomen en beoordeeld wordt. In hoeverre geven de verschillende varianten nu, op bijvoorbeeld verkeersplanologische gronden, oplossingen voor zowel de oorspronkelijke problematiek van Zevenhuizen en de regionale verkeersproblemen.

Een dergelijke analyse/conclusie zou in ieder geval nog gedaan moeten worden.

## **3. Detailopmerkingen per hoofdstuk van de nota**

Wij missen in paragraaf 1.1 de doelstelling om de studie te verbreden naar meer regionale problemen, zoals door de gemeenten Gouda, Waddinxveen en Moordrecht verzocht.

Bij de inventarisatie (paragraaf 2.5) ontbreekt bij het Streekplan Zuid-Holland Oost de beschrijving van woningbouwplannen en bedrijventerreinen (omvang en ligging) van de gemeenten Gouda, Waddinxveen en Moordrecht, hoewel deze op kaart 10 en in de beschrijving van het convenant, wel worden aangegeven.



De analyse in hoofdstuk 5 (Verkeer en Vervoer) is gedetailleerd en compleet, maar als gevolg daarvan lijkt een meer kwalitatieve en verkeersplanologische beschouwing en een mogelijk globale eindconclusie (helicopterview) achterwege gebleven te zijn. De relatie tussen doelstellingen en de uiteindelijke mogelijke varianten lijken niet in evenwicht te zijn.

Wij concluderen dat in alle gevallen (onderdelen) van de N219 nog steeds doorgaand verkeer afwikkelt, dan wel dat deze op een andere route rijden. Opvallend daarin is dat de varianten 2 en 6 op de nieuw aangelegde infrastructuur het hoogste aandeel doorgaand verkeer trekt, hetgeen immers ook de bedoeling is!

Naast de kwantitatieve beoordeling achten wij het wenselijk dat dit aspect ook nog op een meer kwalitatieve/verkeersplanologische wijze wordt beoordeeld, met inachtnaam van de oorspronkelijke doelstellingen.

In de hoofdstukken 5.2 en 5.3 weergegeven analyse (en tabellen) ontbreekt een analyse van de verkeerseffecten op het wegennet buiten het onderzoeksgebied. Juist dit regio-aspect is door ons aangedragen als extra doelstelling bij dit proces. Indien er een verbreding van de doelstelling had plaatsgevonden, dan zou de uiteindelijke beoordeling van deze aspecten wel eens héél anders hebben kunnen uitpakken. Derhalve hebben wij nog eens gezien welke effecten de verschillende varianten hebben op die onderdelen van het wegennet die vooral betrekking hebben op de voornoemde regionale problemen, waarbij wij gebruik hebben gemaakt van de BGC studie "Toedelingsresultaten tracé varianten" en ons beperkt hebben tot de wegen ten westen van Gouda.

Tabel is in indexcijfers en afgerond op gehele getallen en variant 2 is gemakshalve even weggelaten:

| WEGEN                                                   | 1990 | 1 km<br>(2010) | 3<br>(2010) | 4+<br>(2010) | 5<br>(2010) | 6<br>(2010) |
|---------------------------------------------------------|------|----------------|-------------|--------------|-------------|-------------|
| N456<br>Sreenline: 250/251                              | 78   | 100            | 101         | 52           | 100         | 59          |
| Dijk van Gouda naar<br>Moordrecht<br>Sreenline: 252/253 | 43   | 100            | 100         | 63           | 101         | 68          |

Uit de tabel komt naar voren dat de varianten 4+ en 6 sterke positieve resultaten laten zien voor het onderliggend wegennet (welke overigens buiten het studiegebied vielen) en daarmee een belangrijk resultaat opleveren voor de eerdergenoemde regionale problematiek. De overige varianten doen dat juist weer niet. Indien het criteria "oplossend vermogen voor regionale problematiek" was toegevoegd en meegewogen (zeker rondom de A12 en de A20), dan zou de gehele beoordeling en weging van alle varianten voor het verkeers- en vervoersaspect wel eens héél anders kunnen hebben uitvallen en daarmee ook de uiteindelijke resultaten.

Ten aanzien van hoofdstuk 7 willen wij een kanttekening plaatsen bij het beoordelen van de effecten van varianten op het landschap (7.4).

De bijgevoegde variantschetsen hebben een dusdanige globaliteit dat met de resultaten van de analyse genuanceerd omgegaan moet worden. Wel of niet passend kan hier niet eenduidig geconstateerd worden.

In hoofdstuk 8 missen wij een wat meer eenduidige conclusie over de voor- en nadelen van de verschillende varianten, althans voor zover deze betekenis hebben voor de regionale problematiek, hetgeen voor Gouda, Waddinxveen en Moordrecht een belangrijke doelstelling van dit project is! Hierover zouden wij graag een conclusie zien.

#### **4. Algemene beschouwing**

Mede naar aanleiding van het bestuurlijk overleg van 20 november 1996 komen wij tot een aantal beschouwingen:

- geconstateerd werd dat variant 3 de variant was die het beste de problematiek van Zevenhuizen zou oplossen. Dit is op zichzelf waar, maar indien het oplossen van de regionale problematiek mee wordt gewogen, dan leveren varianten 4+ en 6 een veel breder oplossingspakket en zijn tegelijkertijd nog van grote betekenis voor het oplossen van de problematiek Zevenhuizen. Variant 3 doet echter niets voor de regionale problematiek;
- door de beperking van het onderzoeksgebied is onduidelijk welke positieve en/of negatieve effecten de varianten hebben op het onderliggend wegennet net buiten het onderzoeksgebied. Dit speelt zich met name af ten zuiden van Waddinxveen, ten noorden van Moordrecht en ten westen van Gouda. Bovenstaande tabel toont aan dat er voor deze wegen expliciete effecten te constateren zijn. Deze zouden derhalve een rol moeten spelen bij een definitieve afweging;
- onduidelijk is of de verschillende varianten in strijd zijn met de plannen die bij Rijkswaterstaat in ontwikkeling zijn voor de A12 (en in de nabije toekomst voor de A20);
- tevens is niet duidelijk of de verschillende varianten in combinatie met elkaar misschien meerdere (zo niet alle ..... ) problemen kunnen oplossen.

Het bestuurlijk overleg van 20 november 1996 is gevolgd door een extra vergadering van de Projectgroep Zevenhuizen. In deze vergadering zijn bovenstaande zaken nogmaals onder het voetlicht gebracht en is ons door uw medewerkers verzekerd dat voornoemde aspecten zeker onderdeel zullen uitmaken van de advisering aan uw college omtrent de keuze voor een variant.

### 5. Conclusies

Op basis van voorafgaande, komen wij tot de volgende conclusies:

- alle varianten leiden tot een sterke afname van het doorgaand verkeer door de kom van Zevenhuizen;
- variant 6 scoort goed op aspecten van woon- en leefmilieu, past het beste bij de toekomstige regionale ruimtelijke ontwikkelingen, lost de meeste regionale verkeersproblemen op (inclusief Zevenhuizen) en scoort onzes inziens -in tegenstelling tot wat in de nota staat (hoofdstuk 12)- juist wél erg goed op het aspect verkeer. Zeker als het oplossen van de regionale verkeersproblemen en een wat meer regionale en kwalitatieve beoordeling worden losgelaten op de analyse van verkeer en vervoer (zie ook tabel);
- het is noodzakelijk dat de effecten op het onderliggend wegennet (voor zover deze buiten het studiegebied gelegen zijn) nog eens onderzocht en geanalyseerd worden en onderdeel uitmaken van de besluitvorming;
- er zal aan Rijkswaterstaat gevraagd moeten worden in hoeverre de varianten passen in hun aanpak van de A12 en A20 problematiek(en) en in hoeverre de studie van betekenis is voor de besluitvorming over de aanleg van de Moordrechtbogen (variant 2);
- tevens zal Rijkswaterstaat gevraagd moeten worden om in hun onderzoek naar de A12 en A20 het regionale aspect een belangrijke plaats te geven;
- het is verstandig om te bezien in hoeverre een combinatie van varianten (zo mogelijk nog gecombineerd met de plannen voor de A12 en A20 en de mogelijke aanleg van de Moordrechtbogen) kan bijdragen aan het oplossen van alle problemen: het doorgaand verkeer door Zevenhuizen, het ontsluiten van de regionale ruimtelijke ontwikkelingen, het oplossen van de fileproblemen bij de afslag naar Moordrecht op de A20.

*Het zou immers te betreuren zijn indien de aanleg van variant 3 (of welke variant dan ook) er in een later stadium toe zou moeten leiden dat voor het oplossen van andere problemen deze variant géén betekenis blijkt te hebben en andere oplossingen in de weg staat en daarom weer weggehaald zou moeten worden.*

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Moordrecht,  
de secretaris, de burgemeester,





Aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG

|                               |                   |
|-------------------------------|-------------------|
| PROV. BESTUUR V. ZUID-HOLLAND |                   |
| DIENST VERKEER EN VERVOER     |                   |
| INGEK. D.D.: 16-12-1996       | REG. NO.: 105772  |
| AFD.: BRP                     | DIENST NO.: 60620 |
| AFD. D.D.: 17/12              | REG. NO.: 102731  |
| AFD. NO.: Schreier            | D.G. PAR:         |
| VERZONDEN 13 DEC. 1996        |                   |

Moordrecht, 12 december 1996

Betreft: traversestudie Zevenhuizen

Geacht college,

Wij hebben recent kennis genomen van de resultaten van de studie naar de oplossing van de verkeersproblematiek Zevenhuizen. De studie vormt voor ons als bedrijvenschap aanleiding tot de volgende reactie.

Allereerst onderschrijven wij de reacties van de gemeentebesturen Gouda, Moordrecht en Waddinxveen op het eindrapport en de in die reacties uitgesproken voorkeur die meer recht doet aan de regionale ontwikkelingen in dit gebied.

Eén van deze regionale ontwikkelingen is - zoals u weet - de geplande realisering van het regionale bedrijventerrein Gouwe Park. Naar de haalbaarheid van de totstandkoming van drie regionale bedrijventerreinen wordt op dit moment studie verricht. In deze studie is de infrastructuur, de ontsluiting van de geplande regionale bedrijventerreinen, een belangrijk element. De haalbaarheid van de bedrijventerreinen zal in hoge mate afhangen van de totstandkoming en financiering van de infrastructuur. Als er op dit moment moet worden gekozen voor oplossing van een verkeersknelpunt in deze regio, is het daarom van groot belang dat die oplossing ook past in het integrale kader zoals dat is vastgelegd in onder andere het Regionale verkeers- en vervoersplan voor Midden-Holland. Alleen dan kan worden voorkomen dat een ad hoc oplossing op de korte termijn voor Zevenhuizen (variant 3 in de studie), op de lange termijn de haalbaarheid alsook de uitvoerbaarheid van een aantal regionale ontwikkelingen in negatieve zin beïnvloedt. Vanuit het belang van de regionale bedrijfsontwikkeling, zoals ook door uw college wordt onderkend (zie o.a. streekplan Zuid-Holland Oost; project Werken aan werk), verzoeken wij u te kiezen voor een variant die ook op lange termijn past in genoemde ontwikkeling en daaraan in positieve zin bijdraagt.

Wij hopen dat u hiermee rekening wilt houden bij de verdere besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Het dagelijks bestuur van het bedrijvenschap Regio Gouda,  
de secretaris, de voorzitter,

J. Bleijenberg

C.M. van der Bie-Van Vliet



Gemeente  
NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL

Aan Gedeputeerde Staten van  
Zuid-Holland

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

verz.: 17 DEC. 1996  
uw brief van:  
ons kenmerk: RUI/2030/ontw.  
informatie: mw. ing. M.H. Maes  
tel.nr.: 0180-330376  
onderwerp: Traverse Zevenhuizen  
Deelstudie 2, variantenstudie eindrapport

|                          |       |
|--------------------------|-------|
| RECHTER VAN ZUID-HOLLAND |       |
| 10-12-1996 106627        |       |
| 15p                      | 60620 |
| timmes                   | 3/12  |
|                          |       |
|                          |       |
|                          |       |
|                          |       |

Geacht college,

In uw brief van 19 september 1996 verzoekt u voor 15 december 1996 ons standpunt ten aanzien van de problematiek Zevenhuizen kenbaar te maken.

Zoals wij bij ons commentaar op deelstudie 1 reeds opgemerkt hebben, is met name de verkeersafwikkeling van Nesselande voor de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel van belang. De vraag hoe Nesselande het beste kan worden ontsloten komt in het kader van de studie echter niet aan de orde.

Voor een beoordeling van de varianten is het derhalve van belang na te gaan welke variant(en) de beste aanknopingspunten bieden voor een goede ontsluiting van Nesselande. Uitgangspunt is dat de bestaande wegen in Nieuwerkerk zo weinig mogelijk extra worden belast.

#### Voorkeur

Varianten 3 en 4+ zijn dan voor Nieuwerkerk gunstige varianten omdat ze, met een rechtstreekse aansluiting van Nesselande op de Zuidplasweg op grondgebied van de gemeente Zevenhuizen, een goede verbinding vormen van Nesselande via de (omgelegde) Zuidplasweg naar de A12, richting Den Haag en richting Gouda. De aansluiting van de Eerste Tochtweg op de A20 bij Nieuwerkerk zal dan naar verwachting minder worden belast. Als een volwaardige aansluiting op de A20 vanuit Nesselande niet gerealiseerd wordt, kan de verbinding via de (omgelegde) Zuidplasweg eveneens de extra verkeersdruk op de Hoofdweg in Nieuwerkerk verminderen (afhankelijk van de hoofdopzet van Nesselande). Verkeer richting Rotterdam zal worden afgewikkeld via Zevenkamp en





## Gemeente NIEUWERKERK AAN DEN IJssel

een nieuwe aansluiting op Hoofdweg-west (Capelse deel van de Hoofdweg).

### **Algemene opmerkingen op het rapport**

Bijzonder punt van aandacht zal de verhouding intensiteit en capaciteit zijn voor de afwikkeling van het verkeer op de A20. Alle varianten scoren in het rapport goed omdat er vanuit gegaan wordt dat de beheerder van de autosnelwegen zorg draagt voor een goede verkeersafwikkeling van het verkeer op haar wegen. Eventuele knelpunten op de snelwegen en oplossingen vallen buiten het kader van deze studie. Dit is merkwaardig, aangezien congestieproblemen op de snelwegen extra belasting veroorzaakt voor het onderliggende wegennet. Er moet juist gekeken worden naar de verhouding intensiteit en capaciteit (tabel 5.2, bladzijde 31), die belangrijke verschillen geeft tussen de varianten. Bovendien zouden alle varianten *negatief* tot zeer *negatief* scoren (slechtere doorstroming). In het rapport komt dit verder niet tot uiting, maar is voor het onderliggende wegennet wel van belang.

Wij betreuren het overigens dat er in een eerder stadium geen betere afstemming heeft plaatsgevonden tussen de verschillende verkeerskundige studies in het kader van de ontwikkeling van Nesseland. Wij doelen hiermee op de "ROCA-studie" en de verkeersstudie "Traverse Zevenhuizen, waar dezelfde instanties in participeren.

Met inachtnaam van bovenstaande overwegingen stemmen wij in met de studie "Traverse Zevenhuizen, deelstudie 2: variantenstudie" met dien verstande dat de voorkeur uitgaat naar in eerste instantie variant 3 en in tweede instantie variant 4+.

Tot slot merken wij op dat naar aanleiding van het rapport en de bestuurlijke bijeenkomst op 20 november 1996 de constatering gemaakt wordt dat twee problemen in de regio, namelijk de doorgaande verbinding door Zevenhuizen en de aansluiting A12/A20 bij Gouda, niet eenvoudig door middel van één variant opgelost kunnen worden.

Hoogachtend,

2 Burgemeester en Wethouders van Nieuwerkerk aan den IJssel,

De secretaris,

O.A. Dijkstra

De burgemeester,

A.F. Bonthuis

Postbus 400  
2740 AK Waddinxveen  
Telefoon: 0182-624624  
Telefax: 0182-624680

G E M E E N T E

**WADDINXVEEN**

Afdeling Voorbereiding werken en Verkeer

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG

23-12-1996 106059  
151 50620

Y. Schreiner

Wilt u bij uw reactie datum  
en kenmerk van deze brief  
vermelden?

Voor informatie:  
hr. B. Smid  
Doorkiesnummer:  
624735  
Ons kenmerk:  
96-6543/H1481076  
Onderwerp:  
Traverse Zevenhuizen.

Uw brief van:  
10 oktober 1996  
Uw kenmerk:  
VV/101908/60620

Bijlage(n):  
1.  
Waddinxveen:  
17 december 1996  
Verzonden op:  
19 DEC. 1996

Geacht college,

Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief en het bijbehorende eindrapport inzake de Traverse Zevenhuizen, deelstudie 2, delen wij u het volgende mede.

#### Opmerkingen met betrekking tot de problematiek Algemeen

Het rapport is aan de orde geweest in ons college en besproken in de raadscommissies. Wij zullen onze reactie beperken tot de hoofdlijnen van het rapport en gaan slechts beperkt in op details. Alvorens wij echter meer inhoudelijk op het rapport en de consequenties daarvan ingaan spreken wij onze waardering uit voor de voortvarende aanpak en begeleiding van deze studie.

#### Belang van de studie

Wij begrijpen dat het bieden van een oplossing in Zevenhuizen het hoofddoel van de studie is. De provinciale weg N219 loopt thans dwars door de kern van Zevenhuizen. Het woon- en leefmilieu in Zevenhuizen wordt als gevolg daarvan in ernstige mate aangetast. Ook wij achten dit niet acceptabel. Deze problematiek heeft door middel van opname van mogelijke nieuwe infrastructuur in het Regionale Verkeers- en Vervoerplan Midden-Holland (RVVP) aandacht gekregen. In het RVVP is tevens een mogelijke nieuwe verbinding opgenomen tussen de A12 en de A20 alsmede een mogelijke westelijke rondweg Waddinxveen-Boskoop, met als doel de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Vanwege het belang voor de regio is er vanuit de vervoerregio gedurende het proces op aangedrongen om de studie niet slechts te beperken tot het probleem doorgaand verkeer Zevenhuizen doch ook de regionale verkeers- en vervoersproblematiek in deze studie te betrekken. Voorgesteld is een onderzoeksvariant toe te voegen, die de snelwegen A12 en A20 op provinciaal niveau verbindt. Bij toepassing van een knip in de N219 bij Zevenhuizen, vormt deze verbinding een uitstekende alternatieve route voor het doorgaande verkeer Zevenhuizen. Gelijktijdig is een goede ontsluiting van de bedrijfsterreinen van Moordrecht, Gouda en Waddinxveen mogelijk.

Raadhuissplein 1  
2741 HR Waddinxveen

Openingstijden:  
Afdeling Publiekszaken:  
burgerzaken e.d.)  
maandag t/m donderdag  
8.30 - 14.00 uur  
vrijdag  
8.30 - 12.30 uur  
vrijdag en donderdag  
9.00 - 20.30 uur  
overige afdelingen:  
dagelijks  
8.30 - 12.30 uur

Deze variant is vervolgens meegenomen in deelstudie 1, waarin Goudappel Coffeng B.V. de verkeerskundige effecten van alle varianten heeft aangegeven. Op basis van deelstudie 1 zijn vervolgens vijf varianten geselecteerd die allen een positief effect bewerkstelligen ten behoeve van de verkeersproblematiek in Zevenhuizen. Wij zijn verheugd dat de door de vervoerregio ingebrachte variant tot deze vijf varianten behoort en in deze studie mede is beoordeeld.

#### **Opmerkingen ten aanzien van de inhoud van het rapport**

##### ***Algemeen***

Wij zijn wij van mening dat er door Raadgevende Ingenieurs Witteveen en Bos in nauwe samenwerking met de leden van de projectgroep een helder en kwalitatief hoogwaardig rapport is opgesteld. Aan de hand van deze rapportage denken wij dat een verdere discussie over dit onderwerp goed mogelijk is.

##### ***Studiegebied/regionaal belang***

Iedere studie wordt beperkt door de grenzen van het studiegebied. Zo ook deze studie. Dit betekent dat de beoordeling van alle (deel)aspecten derhalve betrekking heeft op zaken die gelegen zijn binnen het onderzoeksgebied. Als gevolg hiervan vinden wij dat het Waddinxveense alsmede het regionale belang helaas op de achtergrond is geraakt. Tijdens het bestuurlijk overleg van 20 november jl. is dit aan de orde geweest en door alle aanwezigen als zodanig, inclusief door de opstellers van het rapport, erkend.

##### ***Beoordelingsmethode en resultaat***

Wij begrijpen dat bij het beoordelen van aspecten van verschillende aard, het moeilijk is om een zo objectief mogelijke totaalbeoordeling op te stellen. De beoordelingsmethode die in deze studie is toegepast is een rekenkundige vertaling van belevingswaarden. Nuanceverschillen zijn via deze methode echter niet of moeilijk in te brengen. Kenmerkend van deze methode is tevens dat een variant die op de meeste (deel)aspecten 'gemiddeld/goed' beoordeeld wordt, vaak rekenkundig een hoge eindscore krijgt. Wij achten het vorgenoemde van toepassing op variant 3. Verder willen wij opmerken dat uit het rapport blijkt dat na variant 3 er drie varianten volgen (4+, 5 en 6), die qua score onderling niet veel verschillen, maar waarvan de onderlinge volgorde kan wijzigen bij toepassing van andere gewichtensets. Wij denken dat het gerechtvaardigd is deze varianten derhalve, met in achtneming van de eerder genoemde gebiedsbeperking van het onderzoek, als gelijkwaardig te beschouwen.

##### ***Waddinxveen en de regio***

Zoals reeds eerder vermeld, zijn de consequenties van de varianten voor Waddinxveen alsmede voor een groot deel van de regio niet in deze studie meegenomen. Op basis van de gegevens uit deelstudie 1 hebben wij, in de als bijlage toegevoegde tabel, de consequenties van de diverse varianten voor het Waddinxveense wegennet in beeld gebracht. De conclusies die uit deze tabel getrokken kunnen worden zijn ons inziens volstrekt helder. Variant 3 (de voorkeursvariant uit het rapport) veroorzaakt in vergelijking met de andere varianten als enige variant ten opzichte van de referentievariant een toename van verkeer op het wegennet in Waddinxveen. Variant 6 veroorzaakt daarentegen de grootste afname. Verondersteld mag worden dat het hier verschil betreft in het doorgaande verkeer door de bebouwde kom van Waddinxveen. Onlangs hebben wij u het Verkeerscirculatieplan van Waddinxveen aangeboden. Uit dit rapport blijkt dat reeds 24% van het inkomende verkeer een doorgaande bestemming heeft. Thans ontstaan reeds problemen ten aanzien van de doorstroming van het verkeer in Waddinxveen waardoor de bereikbaarheid in het geding komt. Extra onnodig doorgaand verkeer door Waddinxveen vinden wij dan ook niet acceptabel.

Variant 6 biedt de beste mogelijkheid tot het creëren van een directere verbinding tussen de A12 en de N207. Dit geeft ons een betere mogelijkheid om doorgaand verkeer uit de richting Den Haag - A12 - Alphen buiten ons centrum te leiden. In onze concept-structuurschets 2015 is deze variant reeds verder uitgewerkt met nieuwe infrastructuur aansluitend op de Coenecoopbrug.

Voor de toekomst lijkt variant 6 tevens de mogelijkheid open te houden voor inpassing van de westelijke rondweg Waddinxveen en Boskoop zoals vermeld in het Verkeers-circulatieplan. Een eerste overleg hierover is reeds gevoerd.

Het verplaatsen van een aansluiting in westelijke richting betekent voor Waddinxveen per definitie een slechtere ontsluiting. Het doorgaand verkeer neemt toe en het verkeer uit de richting Utrecht (A12) zal steeds meer georiënteerd worden op de aansluiting bij Gouda. Het zal u duidelijk zijn dat dit nadelige gevolgen heeft voor de Henegouwerweg (N207) en de Kanaaldijk (N454). Waddinxveen en de regio zijn derhalve gebaat bij een aanzienlijke verplaatsing van de aansluiting op de A12 in oostelijke richting.

## Resumé

- Alle vijf de beoordeelde varianten geven een acceptabele reductie te zien van de hoeveelheid doorgaand verkeer door de bebouwde kom van Zevenhuizen.
- Hoewel de opzet was de regionale problematiek in de studie te betrekken, is dit in onvoldoende mate gebeurd.
- Variant 3 biedt geen oplossing voor de regionale verkeersproblematiek. Als gevolg van variant 3 ontstaan zelfs sterke negatieve effecten op het wegenstructuurmet buiten het onderzoeksgebied.
- Kiezen voor variant 3 betekent dat, afgezien van variant 2, technisch gezien de overige varianten niet meer mogelijk zijn. Het realiseren van een verbinding tussen de A12 en de A20 kan dan alleen nog op basis van variant 2. Daarmee is een goede toekomstige regionale oplossing geblokkeerd.
- Variant 6 biedt een goede oplossing voor Zevenhuizen, verbindt de A12 met de A20 en is de beste oplossing voor de regio. Deze variant houdt tevens de mogelijkheid open om in de toekomst te komen tot een goede regionale/provinciale hoofdinfrastructuur.

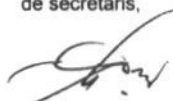
## Opstelling

*Op basis van het vorenstaande zijn wij van mening dat variant 6 de enige oplossing is waarbij alle belangen goed kunnen worden gediend. Wij spreken dan ook nadrukkelijk een voorkeur uit voor variant 6.*

*Wij beschouwen variant 3, of een combinatie van varianten op basis van variant 3, absoluut niet acceptabel. Ook de overige varianten worden in onze optiek niet reëel geacht.*

Wij veronderstellen dat het bereiken van consensus in dezen lastig zal zijn. Wij zijn echter van mening dat het algemeen belang dermate groot is, dat in gezamenlijk verband (gemeenten, regio, provincie en rijk) - zoals dat ook is ingebracht tijdens de laatste vergadering van de projectgroep Traverse Zevenhuizen - gekozen dient te worden voor de beste oplossing.

Hoogachtend,  
Burgemeester en Wethouders van Waddinxveen,  
de secretaris,



(C.A.P.M. Loose)

de burgemeester,



(J. Neele, l.b.)



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Zuid-Holland

Aan

Gedeputeerde Staten van de  
provincie Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG

Contactpersoon

M. Walraven

Verzenddatum

31 JAN. 1997

Ons kenmerk

VIB/97.1312

Onderwerp

Traverse Zevenhuizen. Eindrapport variantenstudie.

Doorkiesnummer

010 - 402 61 56

Bijlage(n)

Uw kenmerk

VV/105850/89441

|                               |                       |
|-------------------------------|-----------------------|
| PROV. BESTUUR V. ZUID-HOLLAND |                       |
| DIENST VERKEER EN WATER       |                       |
| INGEK. D.D.:<br>4-2-1997      | REG. D.D.:<br>10-7-77 |
| A.F.D.:<br>15P                | DATA D.D.:<br>89441   |
| PERMAN. STRIJK D.D.:          | RECHT D.D.:           |
| ROUTING:<br>Timmers           | GOEDKEURD:<br>3/12    |

Geacht College,

In uw brief van 6 januari jl., kenmerk VV/105850/89441, heeft u mij gevraagd te reageren op het eindrapport variantenstudie en op enkele aanvullende vragen welke regionaal in de discussie omtrent dit rapport zijn waargenomen. Met deze brief voldoe ik gaarne aan dit verzoek.

Het voorliggende eindrapport variantenstudie biedt een heldere uiteenzetting van mogelijke oplossingsrichtingen voor het probleem waarom het ook begonnen was, de traverse Zevenhuizen. In samenhang met de eerder door het bureau Goudappel Coffeng uitgevoerde verkeersstudie kan gesteld worden dat het bestaande probleem van de traverse Zevenhuizen goed in kaart is gebracht en reeds ruime aandacht is besteed aan mogelijke oplossingsrichtingen, waarbij vooralsnog variantnummer 3 het beste naar voren komt.

In grote lijnen is daarmee dan ook invulling gegeven aan het informatieprofiel waar in het eindstadium van een verkennende fase om verzocht wordt. Wanneer de provincie Zuid-Holland bij de betrokken partijen voldoende overeenstemming waarneemt betreffende dit eindrapport dan kan zij een verzoek aan de minister richten voor opname van de betreffende studie in de planstudiefase van het MIT 1998-2002, waarna de verdere uitwerking volgt.

Gezien het feit dat enkele gemeenten bij de eindresultaten van deze studie kanttekeningen hebben geplaatst blijkt deze bestuurlijke consensus slechts in beperkte mate aanwezig te zijn.



Naar mijn idee richten deze kanttekeningen zich echter niet zozeer op de geschetste problematiek van de traverse Zevenhuizen en als mogelijke oplossing variantnummer 3, maar meer op de vraag of de rijkswegen A12 en A20, ten westen van Gouda, onderling op rijksweg- danwel op regionaal wegniveau verbonden zouden moeten worden.

Deze vraag dient mijns inziens niet gekoppeld te worden aan de problematiek van de traverse Zevenhuizen, maar kan beter meegenomen worden in een apart onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheden om de genoemde rijkswegen onderling te verbinden. Hoewel de verkennende A12-studie nog niet is afgerond ligt het wel in de verwachting dat deelresultaten uit deze studie nadere aandacht zullen krijgen in een op te stellen Trajectnota/MER. Naar mijn idee zullen de werkzaamheden ten behoeve daarvan dan ook een geschikt kader vormen om vanuit uw kant de betreffende vraag, maar ook de in uw brief geschetste onderlinge verwevenheid van de gemeentelijke, regionale en rijkswegenstructuur in te brengen.

Indien besloten wordt om in de tussenliggende periode de resultaten uit de voorliggende Zevenhuizen-studie verder uit te werken, zoals beoogd wordt met de in het MIT gedefinieerde planstudiefase, dan zullen de daaruit voortkomende resultaten eveneens betrokken worden in de genoemde werkzaamheden ten behoeve van de genoemde Trajectnota/MER.

Met de hierboven geschetste aanpak heb ik aangegeven dat het mijns inziens mogelijk is de diverse beschreven facetten afzonderlijk te bestuderen, maar tevens de samenhang in de problemen welke rondom rijksweg A12 spelen in de vervolgfase op de verkennende A12-studie in hun samenhang te beschouwen.

Uiteraard ben ik bereid bij de verdere uitwerking van het voorliggende rapport personele inzet ter beschikking te stellen zoals ook gebeurd is bij de totstandkoming van dit rapport.

Ik hoop dat ik u met deze brief voldoende heb geïnformeerd.

Hoogachtend,  
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
de hoofdingenieur-directeur,  
voor deze,  
de plv. directeur Verkeer en Vervoer,



ir. L.A. Bosch.

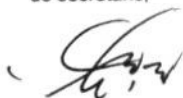


- Variant 6 biedt een goede oplossing voor Zevenhuizen, verbindt de A12 met de A20 en past het beste bij de toekomstige regionale ontwikkelingen. Deze variant houdt tevens de mogelijkheid open om in de toekomst te komen tot een goede regionale/provinciale hoofdinfrastructuur.
- Nu kiezen voor variant 3, kan een technische beperking inhouden voor (betere) regionale oplossingen.

Wij hopen dat u de vorengenoemde - voor ons essentiële punten - alsnog in uw overwegingen zult betrekken.

Hoogachtend,  
Burgemeester en Wethouders van Gouda,  
Burgemeester en Wethouders van Moordrecht,

mede namens dezen,  
Burgemeester en Wethouders van Waddinxveen,  
de secretaris, de burgemeester,



(C.A.P.M. Loose)



(F. Jonkman)

**Traverse Zevenhuizen**  
**Effectbepaling varianten op het Waddinxveense wegennet.**  
**Uitgangspunt is de situatie in 2010 met een afsluiting bij Zevenhuizen**

| Wegen                     | int. 2010<br>ref. 1kn | 1990        | geïndexeerde uurintensiteiten per variant |             |             |             |             |             |             |
|---------------------------|-----------------------|-------------|-------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                           |                       |             | 2010                                      |             |             |             |             |             |             |
|                           |                       |             | ongew.                                    | ref. 1kn    | 2           | 3           | 4+          | 5           | 6           |
| <b>Plasweg</b>            | 433                   | 42          | 97                                        | 100         | 106         | 148         | 79          | 97          | 93          |
| <b>Beijerincklaan</b>     | 1014                  | 81          | 108                                       | 100         | 101         | 89          | 67          | 109         | 86          |
| <b>N207</b>               | 1698                  | 78          | 97                                        | 100         | 94          | 98          | 101         | 95          | 98          |
| <b>Kanaaldijk</b>         | 1366                  | 47          | 95                                        | 100         | 84          | 97          | 102         | 96          | 83          |
| <b>Intensiteit totaal</b> | <b>4511</b>           | <b>2964</b> | <b>4469</b>                               | <b>4511</b> | <b>4219</b> | <b>4623</b> | <b>4119</b> | <b>4456</b> | <b>4059</b> |
| index t.o.v. 1kn          | 100                   | 66          | 99                                        | 100         | 94          | 102         | 91          | 99          | 90          |

bron: verkeersstudie Traverse N219 Zevenhuizen BGC 13/10/95

## Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle



Postbus 30  
2760 AA Zevenhuizen  
Telefoon: 0180-637777  
Telefax : 0180-631010

Datum: 20 maart 1997

Uw brief/kenmerk:

Ons kenmerk 1238

Bijlage(n): 1

Informatie: L.J. Bink

Doorkiesnummer: 0180-637716

Aan de leden van de Statencommissie voor  
Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting  
Verkeer en Vervoer en Economische  
Aangelegenheden  
t.a.v. de heer Drs F.W. van Gulick, secr  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

Onderwerp: Omleiding van de Traverse van de N219 door Zevenhuizen.

Geachte leden,

Met betrekking tot de behandeling van bovenvermeld onderwerp in uw vergadering d.d. 9 april a.s. delen wij u het volgende mede.

In het kader van de uitvoering van de Vinex, hebben wij met de gemeente Rotterdam op 11 november 1994 een convenant inzake de overdracht van een gedeelte van ons grondgebied ter grootte van  $\pm 450$  ha gesloten. Dit convenant is door het provinciaal bestuur van Zuid-Holland geaccordeerd. Er is onder andere in vastgelegd dat naast compenserende bouw van woningen door onze gemeente de mogelijkheid geschapen werd voor bedrijven die zich in het over te dragen gebied bevonden, zich in onze gemeente te vestigen op een te creëren uitbreiding van het Nijverheidscentrum te Zevenhuizen.

Ook is in het convenant gesteld dat er een oplossing moest komen voor de problematiek provinciale weg N219, die dwars door de kern Zevenhuizen loopt en waarvan een zeer intensief gebruik gemaakt wordt hetgeen voor zeer veel overlast zorgt, welk overlast alleen nog maar zal toenemen niet alleen door de toename van het autoverkeer in zijn algemeenheid maar ook door de ontwikkeling van de Vinexlokatie "Nesselande" met zijn verkeersstromen.

Dit heeft er toe geleid, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in het MIT (= Meerjaren Investeringsprogramma Transport) f. 30 miljoen (inmiddels gewijzigd in 27,5 miljoen) heeft gereserveerd voor "Achtkamp (= inmiddels Nesselande genoemd) omleiding Zevenhuizen" zulks ter uitvoering van het VINEX-Uitvoeringsconvenant voor de Stadsregio Rotterdam d.d. 21 december 1994 (zie uittreksel voor zover van belang)

In het kader van de voorbereiding om te komen tot oplossing van de problematiek in de kern Zevenhuizen, heeft een aantal studies inmiddels duidelijk uitgewezen dat variant 3 de oplossing is.

De omgevingsproblematiek in de Goudse regio dient, uitgaande van variant 3 welke tevens een uitstekende



aansluiting geeft voor de westelijke randweg van de gemeente Waddinxveen op de A12 (dus een goede oplossing voor verkeersproblematiek van Waddinxveen), betrokken te worden bij de verdere studie "A12/Moordrechtbogen".

In de uitgebrachte rapportage is naar onze mening goed, uitgebreid, onderbouwd en evenwichtig gekeken naar de regionale problematiek.

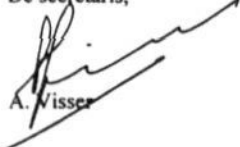
De voorkeur van de gemeenten Gouda, Waddinxveen en Moordrecht (variant 6) ter oplossing van de Goudse regioproblematiek betekent geen oplossing voor de problematiek kern Zevenhuizen en wel om de volgende redenen

- Bij variant 6 ontbreekt een goede ontsluiting voor Zevenhuizen en Nesselande naar de A12, omdat de nieuwe op/afrit op de A12 hierbij te ver naar het oosten wordt gesitueerd (de bestaande op/afritten op de A12 zullen namelijk verwijderd worden ter voorkoming van doorgaand sluipverkeer door Zevenhuizen!).
- De problematiek (overlast doorgaand verkeer) zal zich bij variant 6 verplaatsen naar een andere weg, namelijk de Zuidelijke Dwarsweg.
- Variant 6 is technisch onuitvoerbaar in verband met de noodzakelijke lengte van de bijbehorende weefvakken op de A12, waardoor de aansluiting op de A12 c.a. te dicht gesitueerd zal worden bij de Moordrechtbogen.
- Er is een goede oplossing voor de Goudse regioproblematiek mogelijk gebaseerd op variant 3 in de context van de studie "A12/Moordrechtbogen".
- De gereserveerde gelden zijn expliciet geoormerkt voor de problematiek zoals eerder vermeld. Tegen die achtergrond moet ook de nu uitgebrachte rapportage worden gezien.

Wij kunnen ons goed vinden in de keuze die na zorgvuldige afweging uw college van Gedeputeerde Staten heeft gedaan en wij verzoeken u dan ook die gemaakte afwegingen van uw college alsmede de door ons in deze brief gemaakte opmerkingen bij uw standpuntbepaling inzake uw advies te laten meewegen.

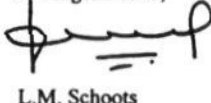
Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Zevenhuizen-Moerkapelle,  
De secretaris,



A. Visser

De burgemeester,



L.M. Schoots

*S.c. rev. 95/717*

## PROTOCOL

inzake vaststelling van de tekst van het VINEX-uitvoeringsconvenant voor de stadsregio Rotterdam

Op 21 december 1994 zijn te Den Haag bijeengekomen:

- de *Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer*, de heer dr. D.K.J. Tommel,
- de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw A. Jorritsma-Lebbink,
- de Voorzitter en het lid (portefeuillehouder VINEX) van het Dagelijks Bestuur van de stadsregio Rotterdam, respectievelijk de heer dr. A. Peper en de heer L. Vleggeert,
- het lid van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, mevrouw L.E. Stolker-Nanninga.

Zij hebben vastgesteld dat zij na uitvoerig overleg, laatstelijk op 27 oktober en 6 december 1994, overeenstemming hebben over de tekst van het VINEX-uitvoeringsconvenant stadsregio Rotterdam, zoals dit aan dit protocol is gehecht en jegens elkaar verklaard al het mogelijke te zullen doen om zo spoedig mogelijk tot daadwerkelijke ondertekening van dit convenant te komen. Daartoe zal het convenant op de kortst mogelijke termijn worden voorgelegd aan de daarvoor bevoegde organen.

Aldus in viervoud opgemaakt en ondertekend door de hierboven genoemden.

## Tekenblad

behorende bij het protocol inzake vaststelling van het VINEX-uitvoeringsconvenant  
stadsregio Rotterdam

De Staatssecretaris van  
Volkshuisvesting, Ruimtelijke  
Ordening en Milieubeheer

De Minister van Verkeer  
en Waterstaat



dr. D.K.J. Tommel

mw. A. Jorritsma-Lebbink

Het Dagelijks Bestuur van de stadsregio Rotterdam

dr. A. Peper,  
voorzitter

dh. L. Vleggeert,  
portefeuillehouder VINEX

Namens de provincie Zuid-Holland



mw. L.E. Stolker-Nanninga,  
gedeputeerde

Artikel 5: Middelen ten behoeve van openbaar vervoer- en weginfrastructuur

1. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal bij afzonderlijke beschikking op basis van de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds voor de in onderdeel D van het Vinex-ruimtelijke ontwikkelingsprogramma met een "V" gemarkeerde openbaar vervoerprojecten onder de voorwaarden als in die wet en dat Besluit en hierna in paragraaf 5 genoemd, bijdragen verlenen. Voor de hierna te noemen projecten zijn de volgende bijdragen gereserveerd:

|                                  |               |
|----------------------------------|---------------|
| Tramplus 1e fase                 | f 80 miljoen  |
| 1e fase IPNR (lijn 5)            | f 55 miljoen  |
| Metro Marconiplein-Schiedam      | f 250 miljoen |
| Metro Schiedam-Benelux-Hoogvliet | f 700 miljoen |
| Hofpleinlijn Rotterdam CS        | f 350 miljoen |

2. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal bij afzonderlijke beschikking danwel via de doeluitkering op basis van de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds bijdragen verlenen ten behoeve van infrastructurele werken voor het onderliggend wegnnet onder de voorwaarde genoemd in artikel 19, eerste lid, van dit convenant. Voor de hierna te noemen projecten zijn de volgende bijdragen gereserveerd:

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| Vierhavengebied                | f 12,5 miljoen |
| Olympusterrein                 | f 10 miljoen   |
| Achtkamp/omleiding Zevenhuizen | f 30 miljoen   |

Artikel 6: Toepassing Besluit verfijningen algemene uitkering 1984

1. De gemeenten Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek, Barendrecht en Albrandswaard komen, overeenkomstig het Besluit verfijningen algemene uitkering 1984, zoals dat is gewijzigd bij Besluit van 14 november 1992, in aanmerking voor de verfijning in verband met een omvangrijke opgave ten aanzien van de woningbouw, wanneer de bouwfaserings- en de invulling van de bouwtaak per gemeente in overeenstemming is met de criteria van dat Besluit.  
Voor Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek wordt daarbij uitgegaan van de bouw van 8.000 woningen tot 2005 in Noordrand II/III.  
Voor Barendrecht wordt daarbij uitgegaan van de bouw van circa 6.500 woningen tot 2005 in Smitshoek, terwijl voor Albrandswaard wordt uitgegaan van de bouw van circa 2.500 woningen in Smitshoek. Voor Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek respectievelijk voor Barendrecht en Albrandswaard wordt hierbij ervan uitgegaan, dat op het grondgebied van deze gemeenten (als onderdeel van de locaties Noordrand II/III respectievelijk Smitshoek) een woningaantal wordt gerealiseerd, dat voldoet aan het betreffende criterium voor de relatieve toevoeging uit het Besluit;



Aan de Statencommissie  
Verkeer en Vervoer  
T.a.v. secretaris de heer drs. F.W. van Gulick  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

Gouda, 4 april 1997

Behandeld door drs. B.J.G. Schuttenbeld  
Onderwerp: Traverse Zevenhuizen  
Onze Referentie: JCB/mt/283

Geachte commissie,

Op woensdag 9 april aanstaande komt in uw commissie het voorstel aan de orde inzake het eindrapport Traverse Zevenhuizen. Voorgesteld wordt om in te stemmen met het starten van de procedure om een omleidingsweg om Zevenhuizen volgens variant 3 uit het rapport van Witteveen + Bos te realiseren. Tevens wordt voorgesteld om in te stemmen met het verzoek aan de minister van V en W om de regionale ontwikkelingen en verkeersproblemen in de Goudse regio te betrekken bij de verdere studie A12/Moordrechtbogen.

Vooropgesteld dat wij waarderen dat GS de bereikbaarheid van de Goudse regio onder de aandacht van de minister wil brengen, menen wij dat deze problematiek in de studie en de daaruit voortvloeiende voorstellen beslist onvoldoende aandacht krijgt.

Uit het oogpunt van economie en werkgelegenheid verzoeken wij u om voor **variant 6**, die zowel het woon- en leefklimaat in Zevenhuizen verbetert alsmede de bereikbaarheid van de belangrijkste toekomstige woon- en werklocaties in Midden-Holland, de deur open te houden. Dit kan door een combinatie te maken van de varianten 3 en 6 (zie bijlage).

Indien slechts variant 3 wordt uitgevoerd dan kan de realisatie van variant 6 ernstig worden bemoeilijkt, of zelfs geheel worden geblokkeerd. Rijkswaterstaat zal naar verwachting geen aansluiting realiseren tussen het Gouweaquaduct en de nieuwe aansluiting die ontstaat door uitvoering van variant 3.

Een goede ontsluiting is van groot belang voor een gewenste ontwikkeling van de belangrijke bestaande en toekomstige werk- en woonlocaties in Midden-Holland.



Het gaat om de terreinen Coenecoop, Distripark A12 (Doelwijk), Gouwestroom en Het Ambacht waarop momenteel ruim 3.100 personen werkzaam zijn. Door de uitbreiding van de bestaande en aanleg van nieuwe bedrijventerreinen (o.a. Gouwe Park en Ecopark A12 Noord) met ca. 70 ha zullen in 2005 ruim 7.500 personen werkzaam zijn op deze terreinen. De uitbreiding van werkgelegenheid betreft met name stuwende bedrijvigheid (industrie, groothandel en zakelijke dienstverlening) die indirect veel werkgelegenheid creëert in de nabije en verdere omgeving.

Juist deze bedrijfsterruiontwikkeling is van groot belang voor de werkgelegenheidsontwikkeling in de regio. Buiten de Goudse regio (o.a. Krimpenerwaard) zijn de mogelijkheden hiervoor beperkt in verband met het restrictieve Groene Hartbeleid.

De relevantie van de ontwikkeling van dit gebied blijkt onder andere uit het provinciale project 'Werken aan Werk in Zuid-Holland', waarvan de bedrijfsterruiontwikkeling bij Gouda West één van de vier projecten is.

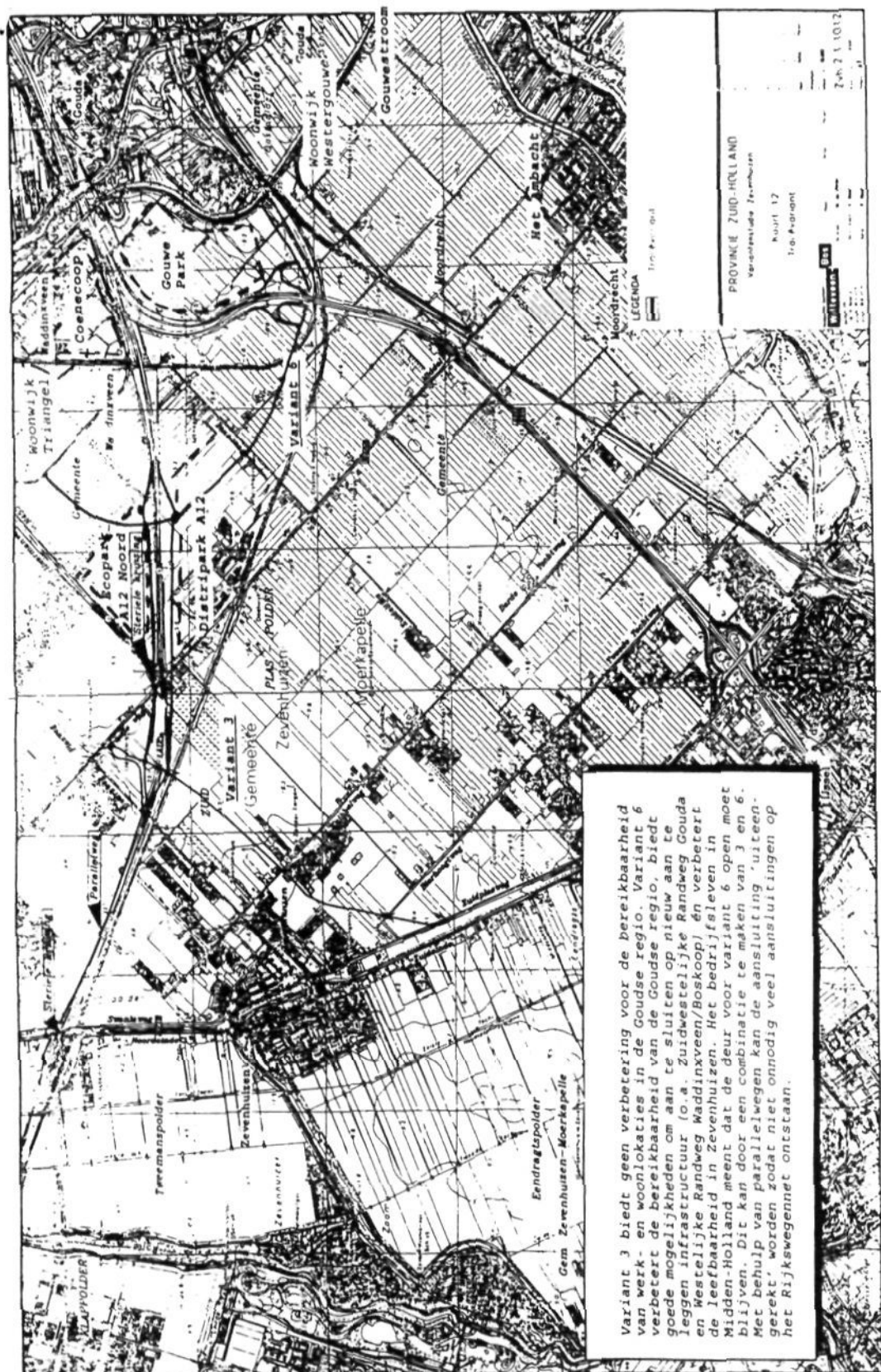
Voorts zal het inwoneraantal in dit gebied aanzienlijk toenemen bij realisatie van woningen in Waddinxveen (Triangel, ca. 3.000 woningen) en Gouda-west (Westergouwe, ca. 4.000), hetgeen een goede ontsluiting nog belangrijker maakt.

Wij hopen dat u bovenstaande punten in het belang van de werkgelegenheid in Midden-Holland in uw overweging zult betrekken.

Hoogachtend,

ir. H.M.C. Voorn  
voorzitter

drs. J.C. Brink  
directeur/algemeen secretaris



## Rangordebepaling alternatieven volgens de variantenstudie van 16 augustus 1996

Raadgevende Ingenieurs **Bos**  
**Witteveen**

water  
infrastructuur  
milieu  
bouw

De provincie Zuid-Holland heeft de opdracht gegeven om de rangordebepaling van de alternatieven te doen.

Provincie Zuid-Holland

Traverse Zevenhuizen  
Deelstudie 2: Variantenstudie  
Eindrapport  
16 augustus 1996

## 11. RANGORDEBEPALING MET BEHULP VAN BOSDA

### 11.1. Inleiding

Als basis voor de methodische vergelijking van de varianten is in het vorige hoofdstuk een totaalbeoordelingstabel opgesteld, waarin de scores op deelaspecten per variant zijn opgenomen. In dit hoofdstuk is beschreven hoe, op basis van deze eindbeoordelingstabel en met de door de projectgroepleden toegekende gewichtensets, een eindrangorde voor de varianten is bepaald.

De varianten zijn onderling vergeleken met behulp van een multi-criteria-analyse. Voor het toepassen van de multi-criteria-analyse is gebruik gemaakt van het programma BOSDA (BeslissingsOndersteunend Systeem voor Discrete Alternatieven). Dit programma is ontworpen door het Instituut voor Milieuvraagstukken van de Vrije Universiteit van Amsterdam en de afdeling Beleidsevaluatie en -instrumentatie van het Ministerie van Financiën. Met behulp van dit programma kunnen verschillende vergelijkingsmethoden worden toegepast en kunnen zowel kwantitatieve als kwalitatieve scores tegelijkertijd worden doorgerekend en gewogen. Het resultaat van een multi-criteria-analyse is een voorkeursvolgorde of rangorde van de varianten.

### 11.2. Toekenning van de gewichten

Een belangrijk onderdeel van de multi-criteria-analyse is het bepalen van het gewicht, ofwel de relatieve zwaarte van de onderzochte aspecten en deelaspecten. De gewichten worden toegekend door de bij de studie betrokken projectgroepleden. Deze hebben alle hun eigen belangen en standpunten en zullen dus ook hun eigen gewichtensets formuleren. Het toekennen van gewichten is dus in zekere mate een subjectieve activiteit.

Om het proces zo objectief mogelijk te laten verlopen hebben specialisten van Witteveen+Bos tijdens de beoordeling impliciet de gewichten bepaald van de diverse criteria. De projectgroepleden hebben vervolgens ieder de eigen gewichten toegekend aan de aspecten en deelaspecten. Van de acht op deze wijze verkregen gewichtensets is uiteindelijk één gemiddelde gewichtenset afgeleid. In tabel 11.1 zijn zowel de toegekende gewichten per projectgroeplid als de gemiddelde gewichtenset weergegeven.

Tabel 11.1. Gewichtenset per instantie en de gemiddelde gewichtenset

| Aspect               | Deelaspect                  | Gou. | Moo. | Nie. | Pro. | Rot. | RWS  | Wad. | Zev. | Gem. |
|----------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Verkeer en vervoer   |                             | 30,0 | 35,0 | 27,5 | 20,0 | 25,0 | 30,0 | 20,0 | 17,0 | 25,6 |
|                      | Verkeersafwikkeling         | 13,5 | 17,5 | 8,3  | 3,0  | 6,3  | 6,0  | 7,6  | 3,9  | 8,3  |
|                      | Voertuigkilometrage         | 7,5  | 3,5  | 5,5  | 2,0  | 7,5  | 6,0  | 6,2  | 2,0  | 5,0  |
|                      | Doorgaand verkeer           | 7,5  | 10,5 | 11,0 | 14,0 | 3,8  | 12,0 | 3,8  | 8,0  | 8,8  |
|                      | Andere vervoersystemen      | 1,5  | 3,5  | 2,8  | 1,0  | 7,5  | 6,0  | 2,4  | 3,1  | 3,5  |
| Woon- en leefmilieu  |                             | 20,0 | 25,0 | 20,0 | 30,0 | 20,0 | 30,0 | 25,0 | 25,0 | 24,4 |
|                      | Geluidshinder               | 3,0  | 2,5  | 4,0  | 9,0  | 2,0  | 6,0  | 3,5  | 3,8  | 4,2  |
|                      | Luchtverontreiniging        | 2,0  | 2,5  | 1,0  | 3,9  | 4,0  | 6,0  | 5,0  | 2,5  | 3,4  |
|                      | Trillingshinder             | 2,0  | 1,3  | 1,0  | 3,0  | 2,0  | 3,0  | 4,0  | 2,5  | 2,3  |
|                      | Verkeersveiligheid          | 7,2  | 5,6  | 3,6  | 2,4  | 2,5  | 1,5  | 3,8  | 5,3  | 4,0  |
|                      | Externe veiligheid          | 0,8  | 4,5  | 1,8  | 0,9  | 1,0  | 0,8  | 1,1  | 1,5  | 1,5  |
|                      | Sociale veiligheid          | 0,0  | 1,1  | 0,6  | 2,7  | 1,5  | 0,8  | 2,6  | 0,8  | 1,3  |
|                      | Barrièrewerking             | 2,0  | 1,3  | 3,0  | 4,5  | 2,0  | 3,0  | 1,8  | 2,5  | 2,5  |
|                      | Visuele hinder              | 1,0  | 1,3  | 3,0  | 3,0  | 2,0  | 3,0  | 1,3  | 1,3  | 2,0  |
|                      | Sloop                       | 2,0  | 3,8  | 1,0  | 0,3  | 2,0  | 3,0  | 1,0  | 3,8  | 2,1  |
|                      | Bouwhinder                  | 0,0  | 1,3  | 1,0  | 0,3  | 1,0  | 3,0  | 1,0  | 1,3  | 1,1  |
| Landschap en natuur  |                             | 15,0 | 10,0 | 25,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 28,0 | 15,0 | 19,1 |
|                      | Ecologische structuur       | 2,3  | 1,0  | 3,8  | 5,0  | 2,2  | 3,0  | 3,1  | 3,0  | 2,9  |
|                      | Flora en fauna              | 2,3  | 1,0  | 5,0  | 2,0  | 2,2  | 3,0  | 2,0  | 2,3  | 2,5  |
|                      | Landschap                   | 3,0  | 1,0  | 6,3  | 5,0  | 2,2  | 2,8  | 3,1  | 2,3  | 3,2  |
|                      | Cultuurhistorie             | 0,8  | 0,5  | 1,3  | 2,0  | 2,2  | 2,8  | 3,9  | 0,8  | 1,8  |
|                      | Bodem en water              | 2,3  | 3,0  | 3,8  | 2,0  | 4,4  | 2,8  | 7,0  | 2,3  | 3,4  |
|                      | Landbouw                    | 2,3  | 2,0  | 3,8  | 2,0  | 2,4  | 2,8  | 5,0  | 3,0  | 2,9  |
|                      | Recreatie                   | 2,3  | 1,5  | 1,3  | 2,0  | 4,4  | 2,8  | 3,9  | 1,5  | 2,5  |
| Ruimtelijke Ordening |                             | 30,0 | 20,0 | 17,5 | 30,0 | 25,0 | 10,0 | 20,0 | 23,0 | 21,9 |
|                      | Ruimtelijke ontwikkeling    | 4,5  | 4,0  | 3,5  | 9,9  | 6,3  | 2,5  | 3,0  | 4,5  | 4,8  |
|                      | Planologische inpassing     | 1,5  | 4,0  | 3,5  | 0,3  | 5,0  | 2,5  | 4,4  | 7,5  | 3,6  |
|                      | Fasering van de aanleg      | 0,0  | 3,0  | 1,8  | 0,3  | 3,8  | 2,5  | 3,0  | 3,0  | 2,2  |
|                      | Bereikbaarheid woonlocaties | 9,0  | 4,0  | 4,4  | 9,0  | 2,5  | 1,0  | 4,8  | 3,0  | 4,7  |
|                      | Bereikbaarheid werklocaties | 15,0 | 5,0  | 4,4  | 10,5 | 7,5  | 1,5  | 4,8  | 5,0  | 6,7  |
| Kosten               |                             | 5,0  | 10,0 | 10,0 | 0,0  | 10,0 | 10,0 | 7,0  | 20,0 | 9,0  |

### 11.3. Bepaling van de rangorde

Op basis van de beoordelingstabel uit hoofdstuk 10 en de gemiddelde gewichtenset uit paragraaf 11.2, is met behulp van het programma BOSDA een eindrangorde bepaald. Deze is samen met de rangorde per aspect weergegeven in tabel 11.2.

Tabel 11.2. Rangorde per aspect op basis van gemiddelde gewichtenset

| Aspect               | var. 2 | var. 3 | var. 4 + | var. 5 | var. 6 |
|----------------------|--------|--------|----------|--------|--------|
| Verkeer en Vervoer   | 4      | 1      | 1        | 1      | 4      |
| Woon- en Leefmilieu  | 2      | 3      | 5        | 4      | 1      |
| Natuur en Landschap  | 2      | 2      | 4        | 1      | 5      |
| Ruimtelijke Ordening | 4      | 2      | 3        | 5      | 1      |
| Kosten               | 5      | 2      | 4        | 1      | 2      |
| Totaal               | 5      | 1      | 2        | 3      | 4      |

Variant 3 scoort over het geheel genomen het hoogste, gevolgd door de varianten 4 + , 5, 6 en 2. Tevens blijkt dat de varianten 5 en 6 op bepaalde aspecten het hoogst en op andere juist het laagst scoren. Wat bij variant 5 een hoog scorend aspect is, is voor variant 6 een laag scorend aspect, en andersom. Daarnaast blijkt dat variant 3 op alle aspecten hoger dan variant 4 + scoort.

Hieronder volgt een korte toelichting per variant.

#### Variant 2

Variant 2 scoort goed op woon- en leefmilieu en natuur en landschap, vanwege de beperkte ingreep in het landschap en de ligging in het dunbevolkte gebied. Daarentegen scoort deze variant op de aspecten verkeer en ruimtelijke ordening het meest ongunstig.

#### Variant 3

Variant 3 scoort zeer goed op het aspect verkeer en vervoer en scoort ook op de overige aspecten vrij goed. Op geen enkel aspect scoort deze variant echt slecht.

#### Variant 4 +

Variant 4 + scoort eveneens zeer goed op verkeersgebied, maar op de overige aspecten slechter dan de meeste andere varianten en op woon- en leefmilieu zelfs als slechtste.

#### Variant 5

Variant 5 scoort het best op de aspecten verkeer, kosten en natuur en landschap, maar als slechtste op woon- en leefmilieu en ruimtelijke ordening.

#### Variant 6

Variant 6 scoort het best op de aspecten woon- en leefmilieu en ruimtelijke ordening, omdat deze variant in dunbevolkt ligt en zorgt voor de ontsluiting van de toekomstige bedrijventerreinen Doelwijk, Gouwe Park en A12-Noord. Daarentegen scoort deze variant het slechtste op de aspecten verkeer en natuur en landschap.

Naast een eindrangorde op basis van de gemiddelde gewichtenset zijn tevens de rangordes per projectgroeplid bepaald, om te zien of deze individuele voorkeursrangordes afwijken van de eindrangorde op basis van de gemiddelde gewichtenset. Ze zijn weergegeven in tabel 11.3.



Tabel 11.3. Rangordes per deelnemer

| Deelnemer                  | var. 2 | var. 3 | var. 4 + | var. 5 | var. 6 |
|----------------------------|--------|--------|----------|--------|--------|
| Gouda                      | 5      | 1      | 4        | 3      | 2      |
| Moordrecht                 | 5      | 1      | 3        | 2      | 4      |
| Nieuwerkerk aan den IJssel | 5      | 1      | 3        | 2      | 4      |
| Provincie                  | 4      | 1      | 3        | 4      | 2      |
| Rotterdam                  | 5      | 1      | 2        | 3      | 4      |
| RWS                        | 5      | 1      | 2        | 3      | 4      |
| Waddinxveen                | 5      | 1      | 2        | 3      | 4      |
| Zevenhuizen                | 5      | 1      | 2        | 3      | 4      |
| Gemiddeld                  | 5      | 1      | 2        | 3      | 4      |

Uit bovenstaande tabel blijkt dat:

1. variant 3 bij elke instantie het hoogste scoort;
2. variant 2 bij elke instantie het laagste scoort;
3. de verschillen tussen de instanties gevormd worden door de plaats van de varianten 4 + , 5 en 6 in de rangorde.

Om een beter inzicht te verkrijgen in de onderlinge verschillen tussen de varianten in de eindrangorde, is in onderstaande tabel nauwkeuriger ingegaan op de totstandkoming van de eindrangorde. Dit is tevens gedaan voor de eindrangorde per projectgroep lid.

Tabel 11.4. Absolute rangorde gemiddeld en per deelnemer

|          | Gem. | Gou. | Moo. | Nie. | Pro. | Rot. | RWS  | Wad. | Zev. | Rangorde |
|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| var. 2   | 0,29 | 0,29 | 0,25 | 0,35 | 0,38 | 0,21 | 0,27 | 0,32 | 0,26 | 5        |
| var. 3   | 0,57 | 0,51 | 0,54 | 0,64 | 0,52 | 0,55 | 0,61 | 0,53 | 0,63 | 1        |
| var. 4 + | 0,47 | 0,39 | 0,41 | 0,53 | 0,44 | 0,48 | 0,55 | 0,43 | 0,50 | 2        |
| var. 5   | 0,46 | 0,41 | 0,43 | 0,55 | 0,38 | 0,45 | 0,50 | 0,41 | 0,51 | 3        |
| var. 6   | 0,42 | 0,47 | 0,37 | 0,43 | 0,50 | 0,36 | 0,36 | 0,40 | 0,45 | 4        |

Uit de tabel blijkt dat variant 3 duidelijk beter scoort dan de overige varianten. De waarderungen van de varianten 4 + , 5 en 6 liggen wel dicht bij elkaar. Variant 2 is met enige afstand de slechtste.

Voor met name de gemeente Gouda en de Provincie geldt dat het verschil klein is tussen de als hoogst scorende variant 3 en de als tweede scorende variant 6.

#### 11.4. Gevoeligheidsanalyse

Door het globale karakter van de studie kunnen er onnauwkeurigheden in de beoordeling en het verdere proces geslopen zijn. Om te bezien of de eindrangorde gevoelig is voor deze onnauwkeurigheden, moet een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd worden. De eindrangorde kan gevoelig zijn voor onnauwkeurigheden in drie onderdelen van het proces.

Deze onderdelen zijn:

1. de bepaling van de scores op de criteria;
2. de toekenning van de gewichten;
3. de toegepaste multi-criteria-analysemethode.

**ad 1. Gevoeligheid voor de scorebepaling**

De beoordeling van de varianten op de criteria is kwalitatief geweest. Een meer gedetailleerde en kwantitatieve beoordeling kan in een later stadium plaats vinden, bijvoorbeeld in een tracéstudie. Er is een vrij grove beoordelingsschaal gehanteerd die bestond uit vijf beoordelingscategoriën (zeer positief, positief, neutraal, negatief en zeer negatief). Om te zien of de eindrangorde gevoelig is voor deze vrij grove beoordelingswijze, is gekeken of de eindrangorde verandert als de scores op de criteria veranderen.

Vanwege het hanteren van vijf beoordelingsklassen is gekozen voor het toepassen van een onzekerheidsmarge van 10%. Op basis van dit gegeven berekent BOSDA honderd maal een rangorde, waarbij binnen deze marges de scores willekeurig worden gevarieerd. Op deze wijze ontstaat een waarschijnlijkheidstabel (tabel 11.5), waarin de kans is vermeld dat een variant een bepaalde rangorde heeft. Variant 3 heeft dus 82% kans om als hoogst te scoren, 14% kans om als tweede te scoren en 5% kans om als derde te scoren.

**Tabel 11.5. Waarschijnlijkheidstabel op basis van score-marge van +10% en -10%.**

| Rangordenummer | variant 3 | variant 4 + | variant 5 | variant 6 | variant 2 |
|----------------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| rangorde 1     | 0,82      | 0,10        | 0,07      | 0,01      | -         |
| rangorde 2     | 0,14      | 0,36        | 0,35      | 0,16      | -         |
| rangorde 3     | 0,05      | 0,34        | 0,31      | 0,30      | -         |
| rangorde 4     | -         | 0,21        | 0,27      | 0,47      | 0,07      |
| rangorde 5     | -         | -           | 0,01      | 0,06      | 0,94      |
| Totaalscore    | 4,81      | 3,38        | 3,23      | 2,59      | 1,08      |

Uit de tabel kan worden afgeleid dat de rangorde van de varianten 2 en 3 nauwelijks gevoelig is voor kleine veranderingen in de criteriumscores. De rangorde van de varianten 4 +, 5 en 6 is daarentegen wel vrij gevoelig voor veranderende criteriumscores.

**ad 2. Gevoeligheid voor de gewichtentoekenning**

De eindrangorde is ook gevoelig voor de toekenning van de gewichten door de projectgroepleden. De gevoeligheid kan op twee manieren gecontroleerd worden. De eerste is vergelijkbaar met de methode gebruikt voor bepaling van de gevoeligheid van de toegekende scores. Voor ieder deelaspect wordt bepaald binnen welke marges de projectgroepleden hun gewichten hebben toegekend. Dit is weergegeven in tabel 11.6.

Tabel 11.6. Afwijking in de toegekende gewichten

| Aspect               | Deelaspect                  | Gemiddeld | Minimum gewicht | Maximum gewicht | Afwijking |       |
|----------------------|-----------------------------|-----------|-----------------|-----------------|-----------|-------|
|                      |                             |           |                 |                 | - %       | + %   |
| Verkeer en vervoer   |                             | 25,6      | 17,0            | 35,0            | -33,5     | 36,9  |
|                      | Verkeersafwikkeling         | 8,3       | 3,0             | 17,5            | -63,6     | 112,1 |
|                      | Voertuigkilometrage         | 5,0       | 2,0             | 7,5             | -60,2     | 49,1  |
|                      | Doorgaand verkeer           | 8,8       | 3,8             | 14,0            | -57,5     | 58,8  |
|                      | Andere vervoersystemen      | 3,5       | 1,0             | 7,5             | -71,1     | 116,5 |
| Woon- en leefmilieu  |                             | 24,4      | 20,0            | 30,0            | -17,9     | 23,1  |
|                      | Geluidhinder                | 4,2       | 2,0             | 9,0             | -52,6     | 113,3 |
|                      | Luchtverontreiniging        | 3,4       | 1,0             | 6,0             | -70,3     | 78,4  |
|                      | Trillingshinder             | 2,3       | 1,0             | 4,0             | -57,3     | 70,7  |
|                      | Verkeersveiligheid          | 4,0       | 1,5             | 7,2             | -62,4     | 80,6  |
|                      | Externe veiligheid          | 1,5       | 0,8             | 4,5             | -51,2     | 192,7 |
|                      | Sociale veiligheid          | 1,3       | 0,0             | 2,7             | -100,0    | 114,9 |
|                      | Barrièrewerking             | 2,5       | 1,3             | 4,5             | -50,0     | 80,0  |
|                      | Visuele hinder              | 2,0       | 1,0             | 3,0             | -49,2     | 52,4  |
|                      | Sloop                       | 2,1       | 0,3             | 3,8             | -85,7     | 78,6  |
|                      | Bouwhinder                  | 1,1       | 0,0             | 3,0             | -100,0    | 172,7 |
| Landschap en natuur  |                             | 19,1      | 10,0            | 28,0            | -47,7     | 46,4  |
|                      | Ecologische structuur       | 2,9       | 1,0             | 5,0             | -65,6     | 71,8  |
|                      | Flora en fauna              | 2,5       | 1,0             | 5,0             | -59,3     | 103,5 |
|                      | Landschap                   | 3,2       | 1,0             | 6,3             | -68,7     | 95,5  |
|                      | Cultuurhistorie             | 1,8       | 0,5             | 3,9             | -71,8     | 121,3 |
|                      | Bodem en water              | 3,4       | 2,0             | 7,0             | -41,7     | 104,0 |
|                      | Landbouw                    | 2,9       | 2,0             | 5,0             | -31,2     | 73,5  |
|                      | Recreatie                   | 2,5       | 1,3             | 4,4             | -49,0     | 79,4  |
| Ruimtelijke Ordening |                             | 21,9      | 10,0            | 30,0            | -54,4     | 36,8  |
|                      | Ruimtelijke ontwikkeling    | 5,0       | 2,5             | 9,9             | -47,7     | 107,1 |
|                      | Planologische inpassing     | 4,0       | 0,3             | 10,6            | -91,6     | 106,2 |
|                      | Fasering van de aanleg      | 2,3       | 0,0             | 4,1             | -100,0    | 79,6  |
|                      | Bereikbaarheid woonlocaties | 4,4       | 0,7             | 9,0             | -78,8     | 91,2  |
|                      | Bereikbaarheid werklocaties | 6,2       | 1,2             | 15,0            | -77,7     | 123,3 |
| Kosten               |                             | 9,0       | 0,0             | 20,0            | -100,0    | 122,2 |

Vervolgens is met BOSDA wederom de waarschijnlijkheid bepaald waarmee een bepaalde variant een bepaalde rangorde heeft bij variërende gewichten binnen de marges als vermeld in de tabel. Tabel 11.7 geeft de resultaten weer.

Tabel 11.7. Waarschijnlijkheidstabel op basis van gewichtenintervallen

| <i>Rangordenummer</i> | <i>var. 3</i> | <i>var. 4 +</i> | <i>var. 5</i> | <i>var. 6</i> | <i>var. 2</i> |
|-----------------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| rangorde 1            | 1,00          | -               | -             | 0,01          | -             |
| rangorde 2            | 0,01          | 0,51            | 0,36          | 0,12          | -             |
| rangorde 3            | -             | 0,39            | 0,44          | 0,17          | -             |
| rangorde 4            | -             | 0,10            | 0,19          | 0,70          | 0,01          |
| rangorde 5            | -             | -               | -             | 0,01          | 1,00          |
| Totaalscore           | 5             | 3,41            | 3,14          | 2,45          | 1,02          |

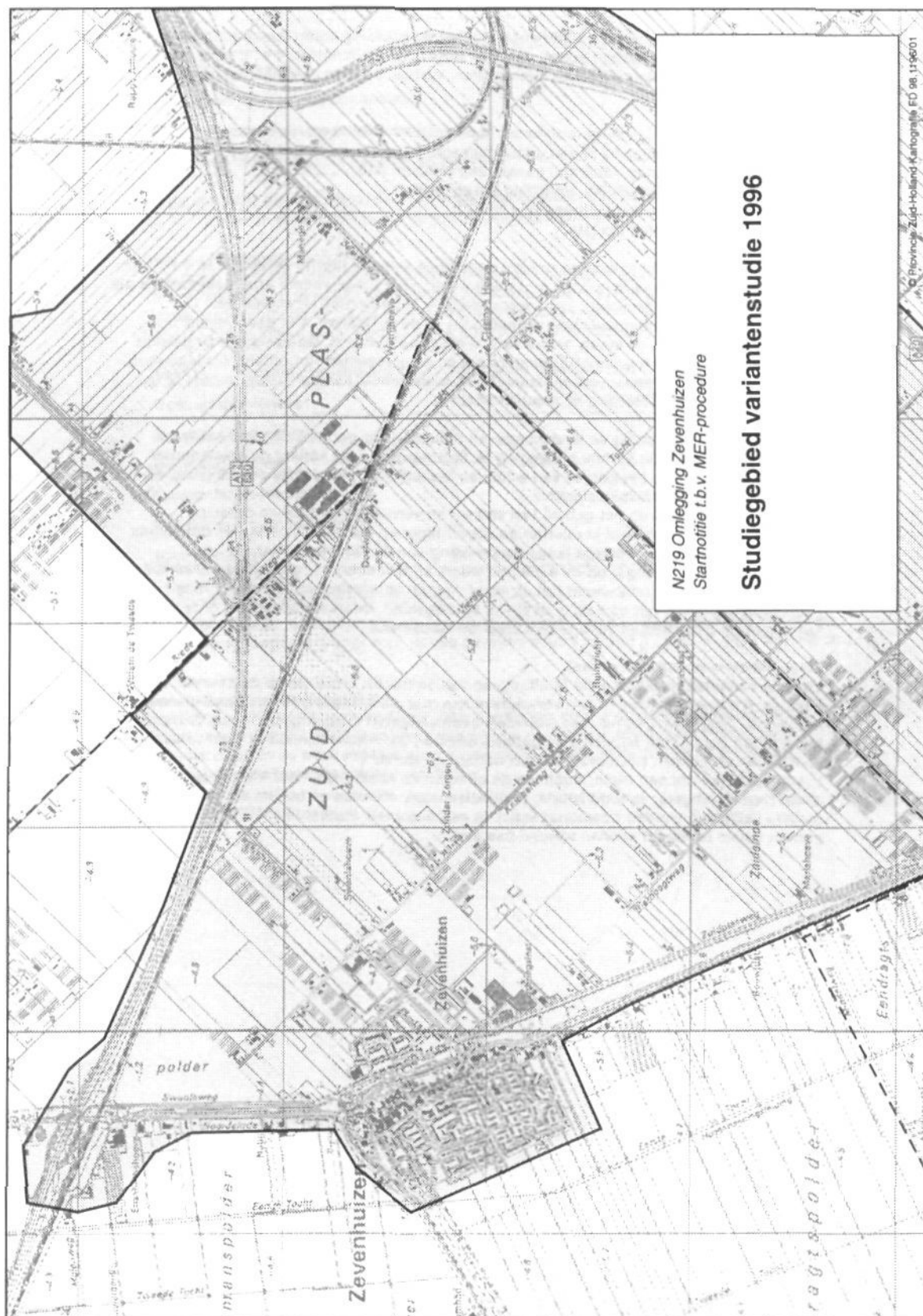
Uit deze tabel kan worden geconcludeerd, dat variant 3 binnen de gestelde intervallen altijd het hoogste scoort en variant 2 altijd als laagste. De varianten 4 + , 5 en 6 wisselen soms van rangordeplaats, maar er blijkt een lichte hogere score voor variant 4 + als tweede.

Een tweede mogelijkheid om de gevoeligheid van de eindrangorde voor de toegekende gewichten te controleren is door min of meer beredeneerde alternatieve gewichtensets te introduceren. Voorbeelden van dit soort alternatieve gewichtensets zijn een gewichtenset waarin niet het aspect kosten is meegenomen en/of een gewichtenset waarin niet de hoogste en de laagste waarde die gebruikt zijn voor het bepalen van het gemiddelde gewicht per criterium, zijn meegenomen. In onderstaande tabel zijn deze alternatieve gewichtensets vermeld.

Tabel 11.8. Alternatieve gewichtenset

| Aspect               | Deelaspect                  | Gem. | Gem. zonder kosten | Gem. zonder extremen | Gem. zonder kosten en extremen |
|----------------------|-----------------------------|------|--------------------|----------------------|--------------------------------|
| Verkeer en vervoer   |                             | 25,6 | 28,1               | 25,4                 | 27,8                           |
|                      | Verkeersafwikkeling         | 8,3  | 9,1                | 7,8                  | 8,5                            |
|                      | Voertuigkilometrage         | 5,0  | 5,5                | 5,3                  | 5,8                            |
|                      | Doorgaand verkeer           | 8,8  | 9,7                | 9,1                  | 9,9                            |
|                      | Andere vervoersystemen      | 3,5  | 3,8                | 3,3                  | 3,6                            |
| Woon- en leefmilieu  |                             | 24,4 | 26,8               | 24,2                 | 26,5                           |
|                      | Geluidhinder                | 4,2  | 4,6                | 3,9                  | 4,3                            |
|                      | Luchtverontreiniging        | 3,4  | 3,7                | 3,4                  | 3,7                            |
|                      | Trillingshinder             | 2,3  | 2,6                | 2,4                  | 2,6                            |
|                      | Verkeersveiligheid          | 4,0  | 4,4                | 4,2                  | 4,6                            |
|                      | Externe veiligheid          | 1,5  | 1,7                | 1,3                  | 1,4                            |
|                      | Sociale veiligheid          | 1,3  | 1,4                | 1,3                  | 1,5                            |
|                      | Barrièrewerking             | 2,5  | 2,7                | 2,4                  | 2,7                            |
|                      | Visuele hinder              | 2,0  | 2,2                | 2,0                  | 2,2                            |
|                      | Sloop                       | 2,1  | 2,3                | 2,2                  | 2,4                            |
|                      | Bouwhinder                  | 1,1  | 1,2                | 1,0                  | 1,1                            |
| Landschap en natuur  |                             | 19,1 | 21,0               | 19,2                 | 21,0                           |
|                      | Ecologische structuur       | 2,9  | 3,2                | 3,1                  | 3,4                            |
|                      | Flora en fauna              | 2,5  | 2,7                | 2,4                  | 2,7                            |
|                      | Landschap                   | 3,2  | 3,5                | 3,3                  | 3,6                            |
|                      | Cultuurhistorie             | 1,8  | 1,9                | 1,7                  | 1,9                            |
|                      | Bodem en water              | 3,4  | 3,8                | 3,3                  | 3,6                            |
|                      | Landbouw                    | 2,9  | 3,2                | 2,9                  | 3,2                            |
|                      | Recreatie                   | 2,5  | 2,7                | 2,5                  | 2,7                            |
| Ruimtelijke Ordening |                             | 21,9 | 24,1               | 22,6                 | 24,7                           |
|                      | Ruimtelijke ontwikkeling    | 4,8  | 5,3                | 4,7                  | 5,1                            |
|                      | Planologische inpassing     | 3,6  | 3,9                | 3,8                  | 4,1                            |
|                      | Fasering van de aanleg      | 2,2  | 2,4                | 2,4                  | 2,7                            |
|                      | Bereikbaarheid woonlocaties | 4,7  | 5,2                | 5,0                  | 5,5                            |
|                      | Bereikbaarheid werklocaties | 6,7  | 7,4                | 6,7                  | 7,4                            |
| Kosten               |                             | 9,0  | 0,0                | 8,7                  | 0,0                            |

kaart 1



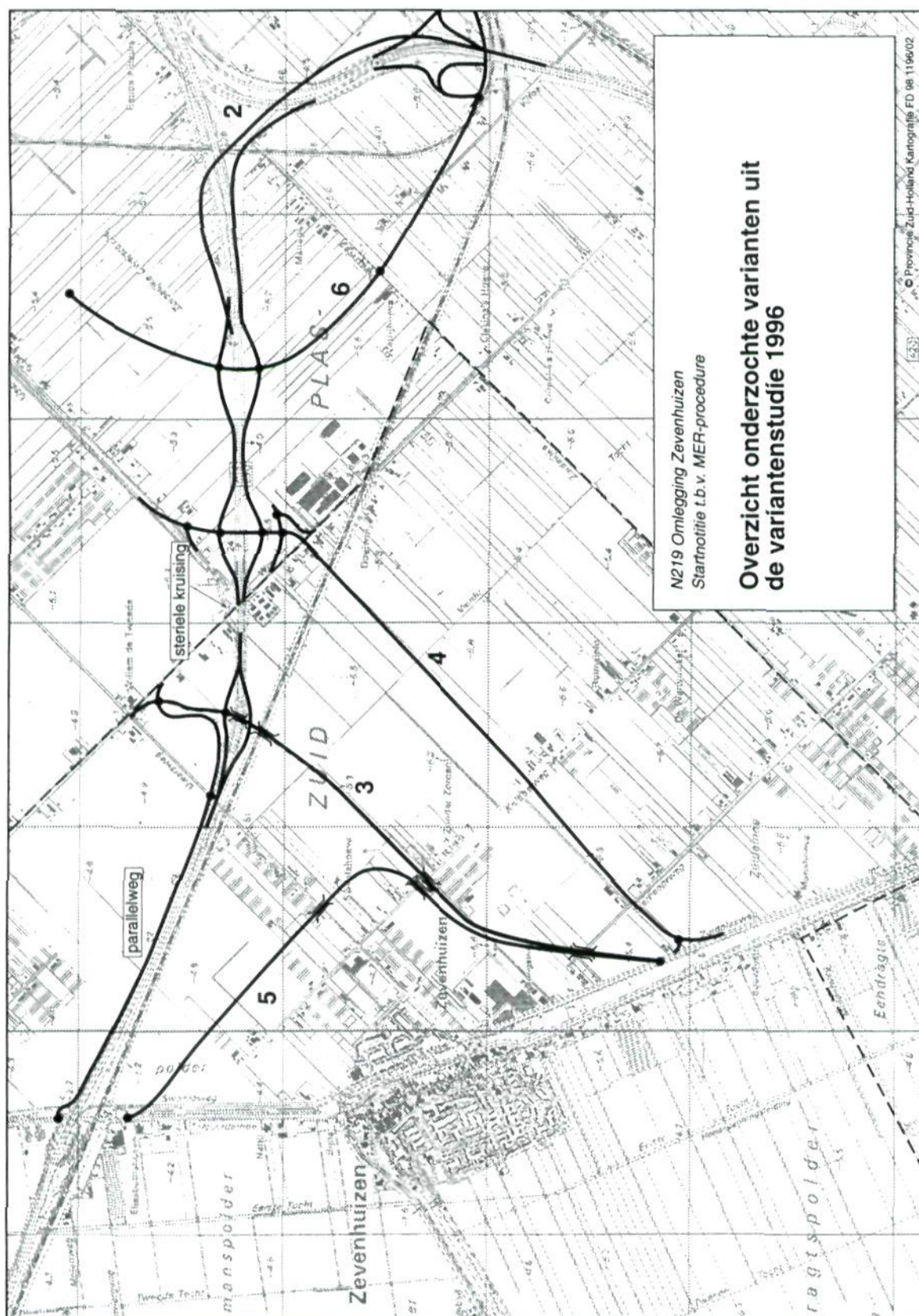
N219 Omlegging Zevenhuizen  
Startnotitie t.b.v. MER-procedure

**Studiegebied variantenstudie 1996**

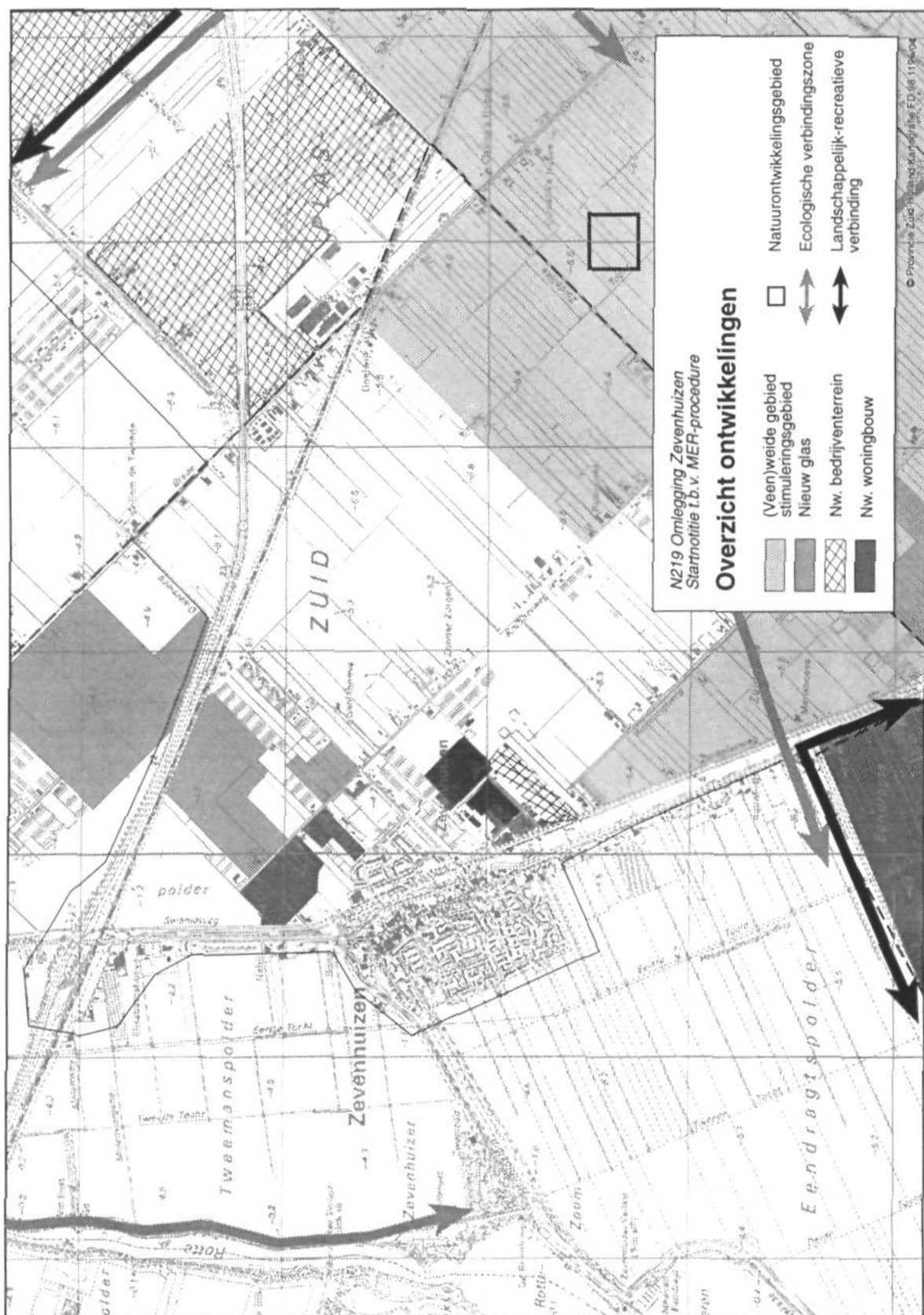
© Provincie Zuid-Holland Kartografie FO 96.119601



kaart 2

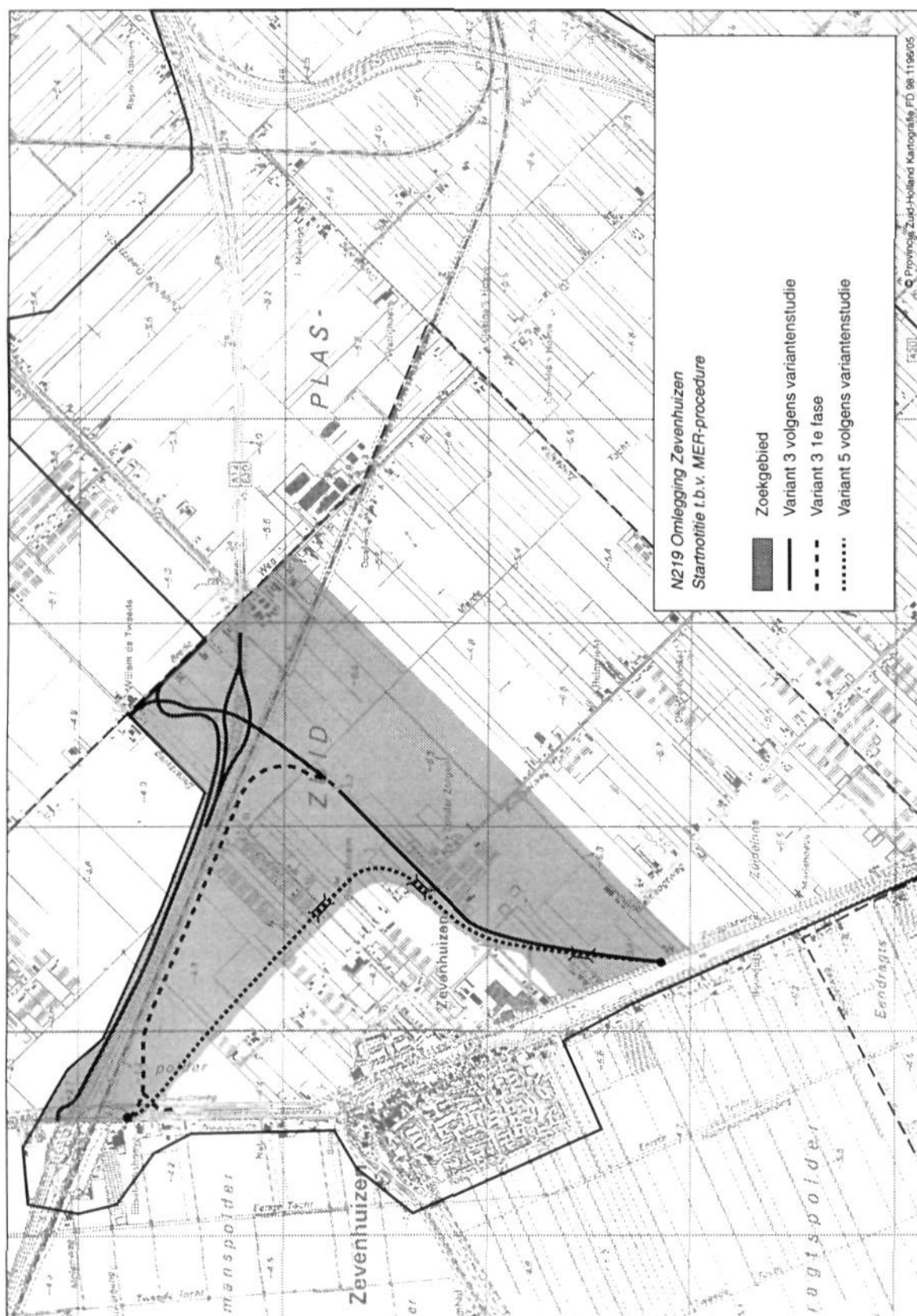


kaart 3





kaart 4



## kaart 5

