

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Mobility & Infrastructure

Aan: Gemeente Waddinxveen:  
Van: [Click to enter "Sender"](#)  
Datum: 8 oktober 2021  
Kopie:  
Ons kenmerk: BI1573-101  
Classificatie: Projectgerelateerd  
Goedgekeurd door: [Click or tap here to enter text.](#)

**Onderwerp: Beantwoording Zienswijze**

---

- 1) Indiener stelt dat de Onderweg niet geschikt is als ontsluitingsweg (4 meter breed, veel uitritten, gevaarlijke situaties door fietsverkeer)

### Antwoord:

In de huidige situatie rijden er 1085 motorvoertuigen per etmaal op het westelijke deel van de Onderweg en 1.527 mvt/etmaal op het oostelijke deel. Na komst van de nieuwe woonwijk 't Suyt fase II (zonder realisatie van de Bentwoudlaan) zullen deze intensiteiten met 428 mvt/etmaal toenemen. Hiermee komen de toekomstige verkeersintensiteiten op de Onderweg rond de 2000 mvt/etmaal. Gezien de inrichting van de Onderweg verwachten wij dat dit niet direct tot problemen leidt. Op basis van de kenmerken van de Onderweg is een maximale verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etmaal nog acceptabel.

Indien de Bentwoudlaan wordt aangelegd en de Onderweg ten westen van de aansluiting naar 't Suyt fase II wordt geknipt, zullen de verkeersintensiteiten afnemen met 1085 mvt/etmaal, waardoor er 657 mvt/etmaal resteren op het oostelijke deel van de Onderweg.

De term "ontsluitingsweg" is in de reactie van indiener misleidend en impliceert verkeersintensiteiten vele malen hoger dan dat er daadwerkelijk aanwezig zijn.

De inrichting van de Onderweg is wel een aandachtspunt. De Onderweg is binnen de bebouwde kom gelegen in een 30 km/uur-zone en uitgevoerd in asfalt. Er zijn 2 snelheidsremmende maatregelen (plateaus) aanwezig. Bij de gehouden verkeers- en snelheidsmeting in maart 2020 kwam naar voren dat de maximumsnelheid van 30 km/uur op de Onderweg structureel wordt overschreven. De overtreden snelheidslimieten zorgen voor gevaarlijke situaties en verkeersonveiligheid.

Kijkend naar de circa 2000 mvt etmaal op de Onderweg wanneer de Bentwoudlaan niet wordt aangelegd, is dit verkeerskundig gezien geen intensiteit die de Onderweg niet meer zou kunnen verwerken. Op basis van de inrichting van de Onderweg zijn 2500 mvt/ etmaal nog acceptabel. Die 2000 mvt per etmaal vormt, gezien de beperkte breedte van de Onderweg wel voor een minder prettige verkeerssituatie voor de fietser (475 fietsers/ etmaal). Het is dan ook wel een vereiste dat de gereden snelheden dienen te worden gereduceerd, waarbij bij de komst van de Bentwoudlaan het fietsverkeer via een nieuwe fietsverbinding nabij de Kleikade wordt afgewikkeld. Zie de aanbevelingen in de bijlage Aanvullend Verkeersonderzoek (bijlage 4).

- 2) Voorstel om ontsluiting op de Onderweg alleen voor fietsers/hulpdiensten in te richten.

### Antwoord:

Er is gekozen voor een ontsluiting op de Onderweg om twee redenen:

- Het is de eis van de hulpdiensten dat een wijk via twee ontsluitingen wordt opgezet;

- De hoeveelheid autoverkeer op de Florijnlaan wordt hierdoor minder.

Daarnaast is uit de verkeersonderzoeken voor het plan 't Suyt fase II gebleken dat het realiseren van een ontsluiting op de Onderweg niet leidt tot een situatie die de Onderweg niet aankan.

- 3) Kleikade: Indiener stelt dat door toenemend verkeer op de Onderweg er wordt gezocht naar een alternatief, de Kleikade. Het voorstel verplicht linksaf gaat niet werken volgens indiener.

*Antwoord:*

De Kleikade wordt in de huidige situatie niet vaak gebruikt. De intensiteiten zijn erg laag (115 motorvoertuigen per etmaal). Die hoeveelheid is passend bij het aantal woningen aan de Kleikade en de Kleikade wordt dus uitsluitend gebruikt door bestemmingsverkeer. Niet verwonderlijk gezien het krappe wegprofiel. Aangezien de Kleikade met de huidige verkeersintensiteiten op de Onderweg al niet wordt gebruikt als alternatief voor de Onderweg, is de verwachting dat dit ook niet zal gebeuren wanneer een deel van het verkeer van 't Suyt fase II via de Onderweg wordt afgewikkeld.

Mocht er toch sprake zijn van ongewenst verkeer via de Kleikade, hebben we de maatregel achter de hand om verkeer vanaf de Kleikade verplicht linksaf te laten rijden, zodat de rijbeweging naar 't Suyt fase II niet langer is toegestaan. Deze maatregel kan eventueel worden aangevuld met een krappe bochtstraal naar rechts, zodat de bocht vanaf de Kleikade rechtsaf de Onderweg op richting 't Suyt fase II, lastig te maken is. We verwachten dat het nemen van die bebordingsmaatregel echter niet nodig zal zijn.

- 4) Waarom is de ontsluiting via het Herbarenerf niet in beeld, terwijl deze doorsteek wel in de Structuurvisie is vermeld als mogelijkheid?

*Antwoord:*

De doorsteek van het Herbarenerf is destijds in de Structuurvisie gekomen ervanuit uitgaande dat er een aansluiting vanuit Waddinxveen ergens ter hoogte van het woningbouwplan 't Suyt op de Bentwoudlaan zou worden gerealiseerd. Het beleid van de provincie Zuid-Holland is echter om het aantal aansluitingen op een dergelijke weg beperkt te houden om zo de doorstroming optimaal in stand te kunnen houden. Aangezien het de weg van de provincie is, zijn zij in deze de partij die dergelijke afwegingen maakt. De gemeente heeft hier slechts beperkt inspraak in. Met de aansluiting via de Plasweg in de nieuwe situatie is er verkeerskundig gezien sprake van een goede afwikkeling van het Waddinxveens wegennet door de Bentwoudlaan en is de nut en noodzaak voor die extra aansluiting ook beperkt. Hiermee is de ontsluiting via Herbarenerf niet meer actueel en gezien bovenstaande verwachte verkeerseffecten ook ongewenst.

Daarnaast is in Bijlage 4 Aanvullend verkeersonderzoek 't Suyt Fase II' reeds aangetoond dat een ontsluiting via het Herbarenerf onwenselijk en wel om de volgende redenen:

- De verwachting is dat meer verkeer dan alleen een percentage verkeer van 't Suyt fase II deze route zal nemen. Ook voor bewoners Plasweg en 't Suyt fase I kan deze route interessant zijn. Denk hierbij aan een toename van mogelijk 1000 mvt/ etmaal op die route.
- De intensiteiten op Herbarenerf zijn nu laag. Naar verwachting nog geen 1000 mvt/etmaal. Dit zou minstens een verdubbeling inhouden van het verkeer, maar met 2000 mvt/etmaal zou dit nog om een acceptabele intensiteiten gaan.
- Er wordt op Herbarenerf op de rijbaan geparkeerd. Mogelijk leidt dit tot lokale knelpunten en zullen parkeervakken moeten worden aangelegd.
- Aansluiting van nieuwe verbindingsweg is noodzakelijk tussen Florijnlaan / Plasweg en Herbarenerf. Hier ligt nu enkel een fietspad;

- 5) Indiener draagt 3 verschillende alternatieve ontsluitingen aan voor 't Suyt fase II, namelijk:
- Directe aansluiting op de Bentwoudlaan;
  - Parallelweg langs Bentwoudlaan en west- & zuidzijde voetbalvelden (figuur 1);
  - Parallelweg langs Bentwoudlaan en noord- & oostzijde voetbalvelden (figuur 2).



Figuur 1: Alternatief 1. In Zienswijze voorgestelde ontsluiting 't Suyt Fase II met parallelweg Bentwoudlaan



Figuur 2: Alternatief 2. In Zienswijze voorgestelde ontsluiting 't Suyt Fase II met parallelweg Bentwoudlaan

**Antwoord:**

Zoals hierboven is vermeld is het aansluiten van 't Suyt fase II en wellicht ook fase I direct op de Bentwoudlaan geen reële optie, daar de Provincie in haar beleid heeft opgenomen zo min mogelijk aansluitingen op de Bentwoudlaan te realiseren. Inmiddels is het Provinciaal Inpassingsplan (afgekort PIP) gepubliceerd, waarin het ontwerp voor de Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan ruimtelijk worden vastgelegd. Dit is momenteel in procedure.

Het tweede en derde voorstel (een parallelweg langs de Bentwoudlaan) beoordelen wij op de noodzaak en het nut. De noodzaak van het aanleggen van een parallelweg langs de nieuwe Bentwoudlaan is er verkeerskundig gezien niet. Dat betekent ook dat de haalbaarheid van een dergelijke weg erg beperkt is. Wel zal een directe ontsluiting via 't Suyt fase II door middel van een parallelvoorziening dan meer verkeer gaan aantrekken. Hierbij valt te denken aan een percentage van circa 50% van zowel t Suyt fase I (600 mvt/etmaal) en circa 80% 't Suyt fase II. (870 mvt/etmaal) De zuidelijke helft van 't Suyt fase I zal gebruik blijven maken van de Plasweg richting de Bentwoudlaan omdat de reistijd tussen beide varianten (Plasweg vd Parallelweg nagenoeg gelijk is en uiteraard rijdt niet iedereen via de Bentwoudlaan. Conclusie is dan ook dat die nieuwe parallelvoorziening aangelegd zou moeten worden voor circa 1100 mvt/etmaal. Dit zijn geen verkeersintensiteiten die de aanleg van zoveel nieuw asfalt rechtvaardigen.

De conclusie blijft overeind dat zowel de Onderweg als Plasweg het verkeer van 't Suyt fase II kunnen verwerken. Daarnaast is de conclusie dat een dergelijke parallelvoorziening (in beide aangedragen varianten) dermate weinig verkeer genereert dat de aanleg hiervan niet wenselijk, noch verdedigbaar is.