

Van: [art.5.1-2e]
Verzonden: 2024-04-03 16:25:33+00:00
"Aan: [art.5.1-2e]
[art.5.1-2e]
CC:
Onderwerp: Concept agenda en stukken werkgroepoverleg GU d.d. 10 april 2024
"
Beste werkgroepleden,

Hierbij de concept agenda en stukken t.b.v. het werkgroepoverleg GU d.d. 10 april 2024.

Mogelijk volgt nog een nazending van aanvullende stukken.

Met vriendelijke groet,

[art.5.1-2e]

(Gemeente westland, Gemeente Den Haag, MRDH, PZH)

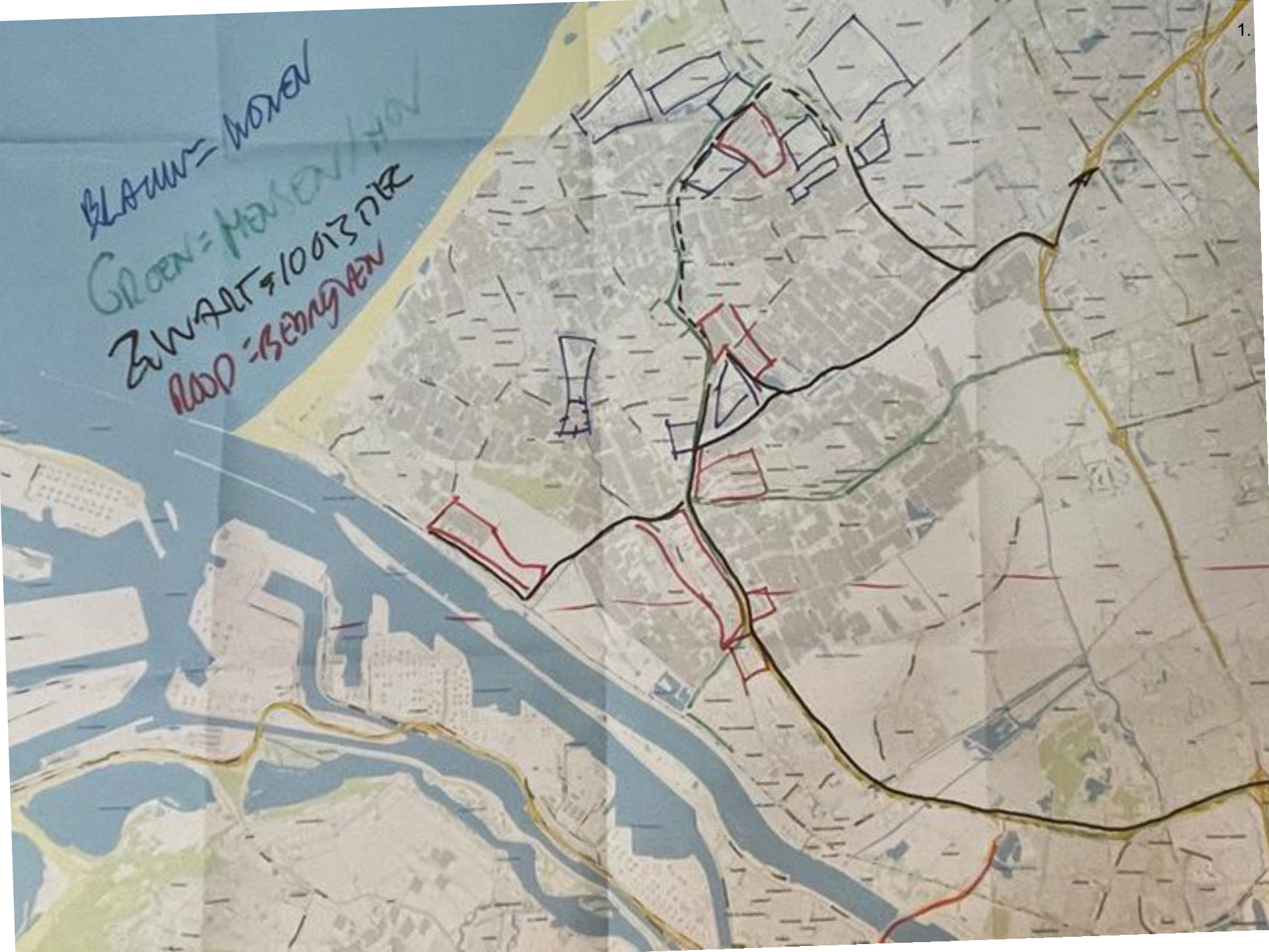
Telefoon / Whatsapp: [art.5.1-2e]

e-mail: [art.5.1-2e]@mrdh.nl <mailto:[art.5.1-2e]@mrdh.nl>

Werkt op: [art.5.1-2e]

"

BLAUW = WOVEN
GROEN = HANSEN/402
ZWART = 10013712
ROOD = BEMINGEN





Workshop Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

27 maart 2024



Programma Workshop (tijden zijn indicatief)

Aankomst	Vertrek	Halte
09:00	09:15	Inloop
09:15	09:45	Aftrap Workshop
09:45	10:45	1 ^e helft (knelpunten & maatregelen)
10:45	11:00	Rust/theepauze
11:00	12:00	2 ^e helft (knelpunten & maatregelen)
12:00	12:15	Veldmoment
12:15	13:00	Nabespreking & vervolgafspraken
13:00	14:00	lunch



Aftrap Workshop met wedstrijdbespreking

- Opstelling & Positiespel
- Elkaar de bal toespelen
- Wedstrijdanalyse / Imagineren
- Doelgerichtheid/Resultaat
- Strategie/Hoofdlijnen

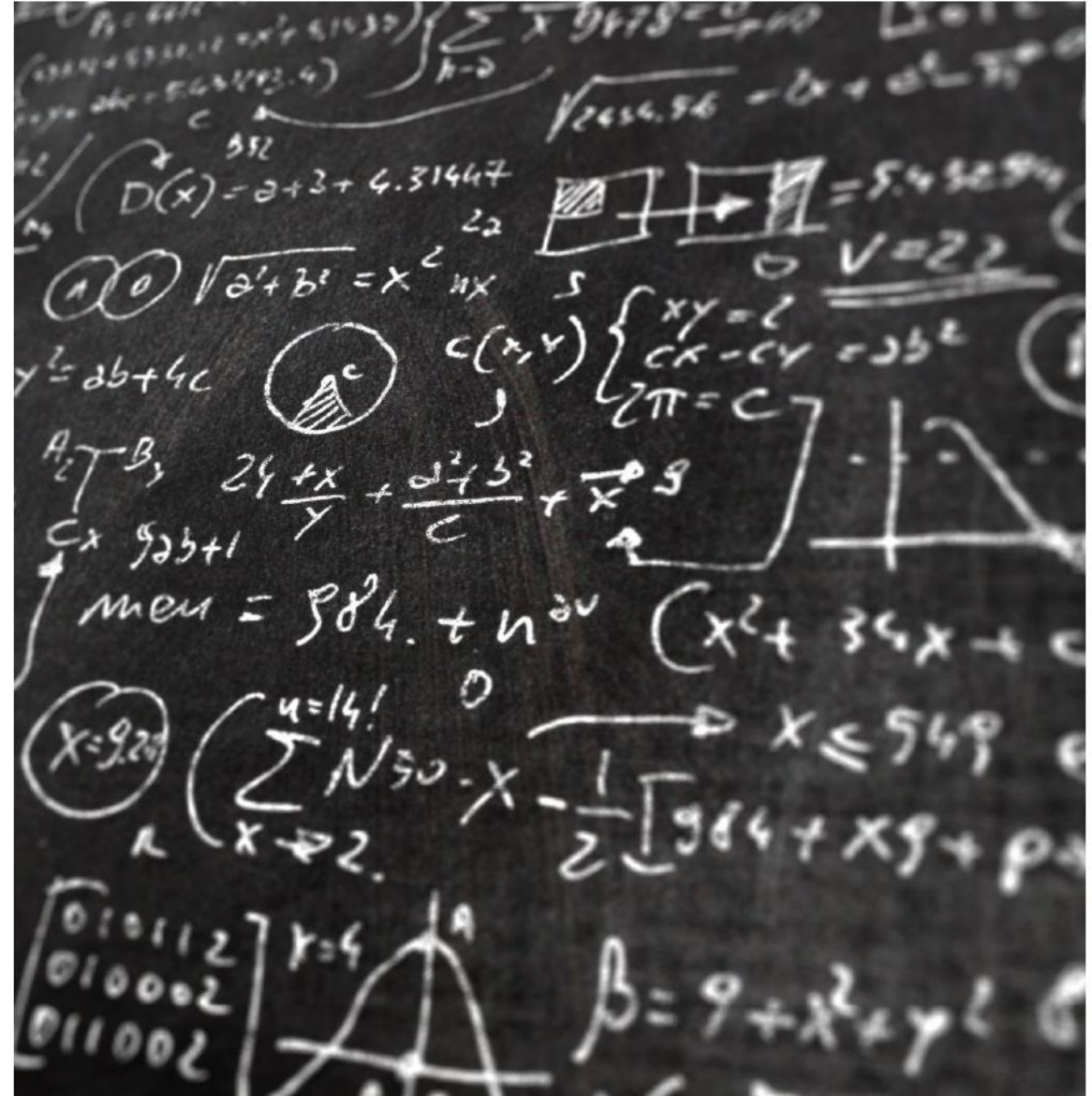
Knelpunten

- Waardoor veroorzaakt
- Wat voor soort knelpunt (logistiek, auto, fiets, etc.)
- Raakt welke belangen?
- Is het erg?
- Op welk niveau op te lossen (lokaal, regionaal, rijk)



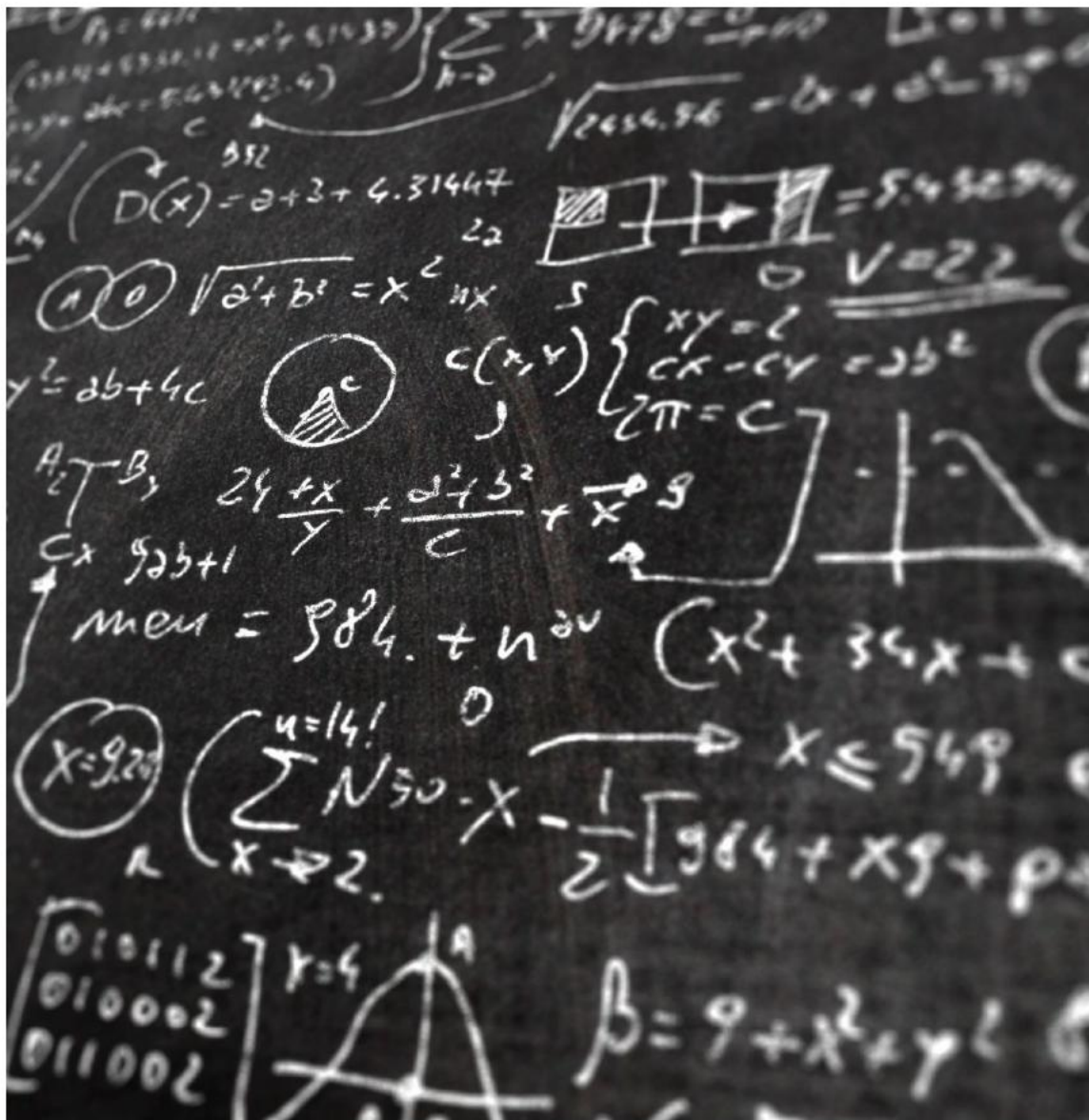
Maatregelen

- Soort maatregel?
- Oplossend vermogen
 - Voor welk(e) knelpunt(en)?
 - Wat lost het op (logistiek, auto, fiets, etc.)
 - Op welk niveau lost het op (lokaal, regionaal, rijk)
 - Effectiviteit?
- Ontstaan nieuwe knelpunten t.g.v. maatregel?
 - Welke?
 - Is dit erg?



Nabespreking / vervolgactie

- Samenhang knelpunten
- Samenhangend maatregelenpakket
- Vaststellen gedetailleerder nader te onderzoeken knelpunten
- Nader doorrekening aanvullend maatregelenpakket



A. Opdracht BO MIRT 2019

- De gebiedsuitwerking GP 3.0 in Westland wordt vervolgd met een onderzoek voor de middellange en lange termijn naar integrale gebiedsontwikkeling (woningbouw Den Haag Zuidwest en uitbreiding Greenport Westland) met oplossingen voor verkeer en vervoer inclusief uitwerking in concrete maatregelen.

- Bij de gebiedsontwikkeling is het ministerie van BZK betrokken, bij uitbreiding Greenport het ministerie EZK en bij de oplossingen voor verkeer en vervoer is MOVE, het ministerie van IenW en Rijkswaterstaat betrokken.

B. Doelen

Gebiedsuitwerking MoVe 2019 (bron website MoVe):



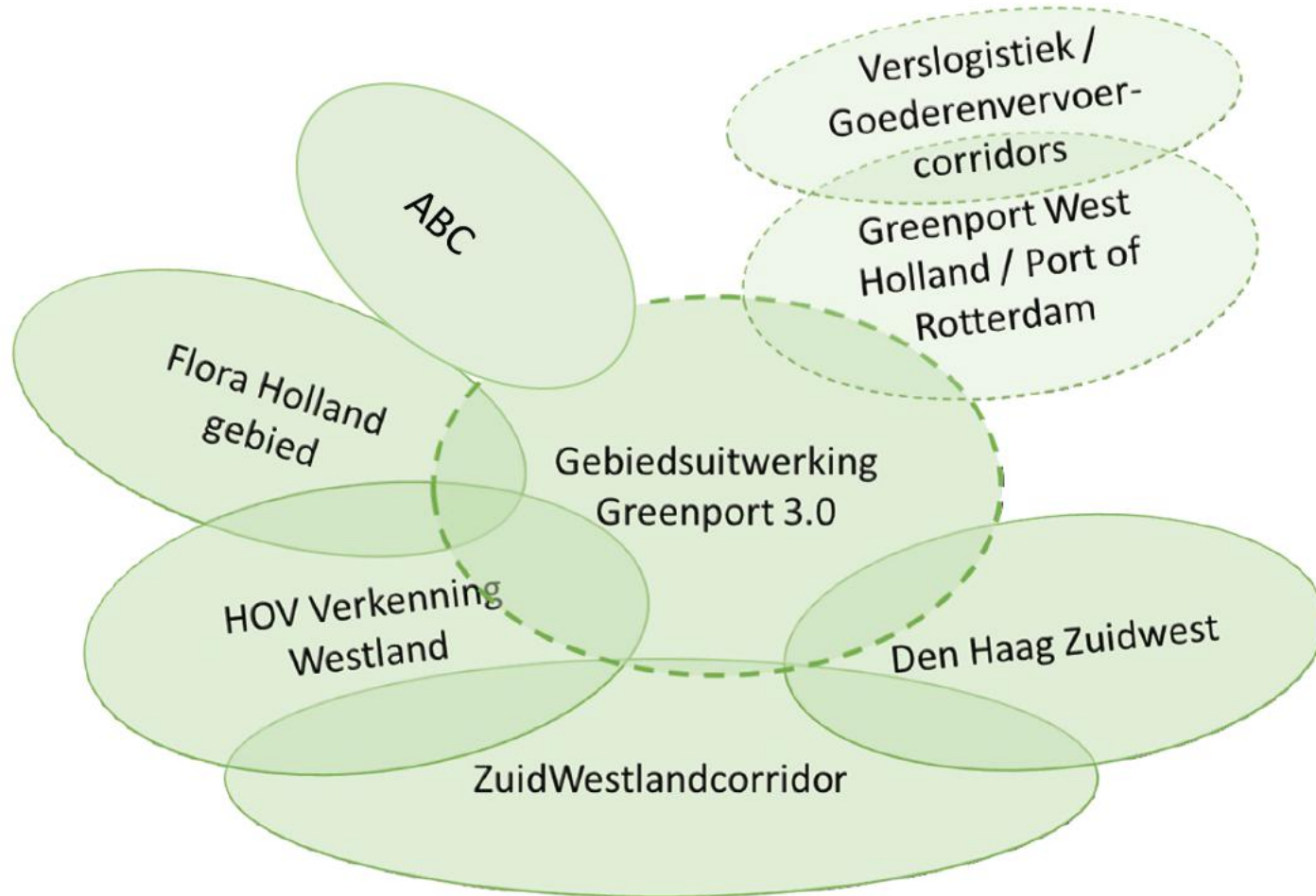
- De gebiedsuitwerking is gericht op het bepalen van slimme combinaties van verschillende mobiliteitsmaatregelen die gezamenlijk leiden tot een mobiliteitsaanpak.
- Een opgave waarin mobiliteit niet alleen een knelpunt, maar ook een potentieel drager is van de andere opgaven. De opgave van de gebiedsuitwerking is driedig:
 - Het zoveel mogelijk mitigeren van de effecten van de verstedelijking op de bereikbaarheid.
 - Het versterken van de infrastructuur door het versterken en beter benutten van de bestaande hoofdinfrastructuur.
 - Het versterken van de infrastructuur van het economisch belangrijke (vracht)verkeer van en naar de agro-logistieke bedrijventerreinen.
- De maatregelen worden nader onderzocht en uitgewerkt voor het gehele glastuinbouwgebied Westland, Den Haag Zuidwest.

C. Producten:

- 1. Resultaat: Bestuurlijke integrale notitie HOV Westland-Gebiedsuitwerking Greenport
- Westland 3.0
- a. Fundament op basis van resultaten van GU actualisatie (oplegnotitie met onderliggende berekeningen SWECO) en HOV Verkenning (rapport Movares)
- b. Inzicht in knelpunten en van welke orde deze knelpunten zijn (lokaal, regionaal, rijk)
- c. Duidelijk per maatregel waar die voor dient (OV, Fiets, Infra, Werkgevers, etc) met
- bijbehorende kosten
- d. Overzicht van de maatregelen (op de kaart) in samenhangende pakketten voor korte,
- middellange en lange termijn met voorzet niveau van kostendragers (lokaal, regionaal, rijk)
- e. Inzicht in de issues, benoemen van de partner consent maatregelen (mee eens of in
- ieder geval niet tegen) en aangeven waar nog verschil van inzicht is tussen de partners m.b.t.
- de te implementeren maatregelen.
- f. kopverhaal (GU aanloop, 2021, HOV, actualisatie en voorstel voor het gebied incl.
- raakvlakken/wederzijdse beïnvloeding met andere ontwikkelingen in het



Scope: *Relevante relaties*



1. HOV Verkenning
2. ZuidWestlandcorridor
3. Flora Holland gebied
4. Den Haag Zuidwest
5. Greenport West Holland/Port of Rotterdam/Verslogistiek/Goederenvervoercorridors



Werkgroepoverleg/workshop Gebiedsuitwerking Concept Actie/Besluitenlijst

Datum: Woensdag 27 maart 2024
Locatie: MRDH, Rotterdam

Aanwezig:

art.5.1-2e provincie Zuid-Holland; art.5.1-2e gemeente Westland; art.5.1-2e – gemeente Den Haag;
art.5.1-2e – MRDH; art.5.1-2e art.5.1-2e

Actie & besluitenlijst

Agendapunt	Actie/Besluit	Wie	Datum	Bijzonderheden
240313-3.7	<p>A: Organiseren interne fysieke werkgroepsessie woensdagochtend 27 maart.</p> <p>*18 knelpunten helder krijgen wat oorzaak is</p> <p>*Bepalen welke knelpunten op welke wijze wel/niet opgelost dienen te worden zodat voldaan wordt aan projectopdracht MoVe</p> <p>*Bepalen effect/effectiviteit maatregelpakket op knelpunten</p> <p>*Vaststellen bijbehorend gedragen</p>	art.5.1-2e	27-3-24	

	<p>maatregelenpakket, eventueel aangevuld met extra maatregelen of laten vervallen niet effectieve maatregelen</p> <p>*Uitkomst input voor 2e helft werksessie 2 met Sweco en onderdelen A iv+v</p> <p>Vorbereiden knelpunten/maatregelentabel t.b.v. fysieke werkgroepsessie</p>	art.5.1-2e	22-3-24	
240327-1	Programma, doel, aanpak en beoogde resultaat workshop in bijlage 1 als powerpointpresentatie		27-3-24	PowerPoint: "20240327 workshop GU Westland 3.0"
240327-2	Toelichting knelpunten, maatregelen, aanvullend onderzoek in exceltabel in bijlage 2	Allen	27-3-24	Excelsheet: Kopie van Overzicht maatregelen GU 24 VMRDH 3.0 referentie maatregelen en infra knelpunten 3D SWECO na workshop (002)"
240327-3	Acties: uitzetten volgend uit workshop en als opgenomen in excelsheet bijlage 2 t.b.v. knelpunten/maatregelen nader onderzoek bij Sweco (GU)/Movares (HOV) Navragen Stavaza project PZH N223-Leehoven knelpunt 12	art.5.1-2e	02-04-24 10-04-24	
240327-4	Op kaart zijn de contouren geschetst van corridors voor transport van personen, transport van goederen en combicorridors incl woningbouwlocaties en bedrijventereinen. Deze is in bijlage 3 opgenomen	allen		

240327-5	Eerste verkennende opzet integraal bestuurlijk notitie GU-HOV Westland	art.5.1-2e	10-04-24	
240327-6	DO heeft op 20-03-2024 besloten dat GU en HOV Westland trajecten op werk/kerngroep en DO geïntegreerd zullen worden onder aansturing Projectmanager GU om tot gevraagde integraal bestuurlijk notitie GU-HOV Westland te komen. Werkprocessen, overleggen, e.d. zullen door projectmanager GU worden afgestemd en ingeregeld.	art.5.1-2e		In samenspraak met contractbeheerder Sweco & Movares, werkgroep/kernteamleden en DO's

Bijlage Separaat toegevoegd

1. PowerPoint: "20240327 workshop GU Westland 3.0"
2. Excelsheet: Kopie van Overzicht maatregelen GU 24 VMRDH 3.0 referentie maatregelen en infra knelpunten [art.5.1-2e](#) SWECO na workshop (002)"
3. Kaart met corridors, woningbouw en bedrijventerreinen

**Werkgroep****overleg**

Gebiedsuitwerking

Datum: Woensdag 10 april 2024
Tijd: 09:30 uur – 11:30 uur
Locatie: Provincie Zuid-Holland, Den Haag
Zaal: C1 - Cromvliet

Deelnemers:

art.5.1-2e – provincie Zuid-Holland; art.5.1-2e – gemeente Westland ; art.5.1-2e
– gemeente Den Haag; art.5.1-2e art.5.1-2e
art.5.1-2e

AGENDA

1. **Opening**
 - a. Mededelingen;
 - b. Concept Actie/Besluitenlijst 27 maart 2024; (zie bijlage: Concept);
2. **Gebiedsuitwerking:**
 - a. Oogst Werksessie 2 overzicht Knelpunten, Maatregelen, Mutaties, Nader onderzoek (Zie bijlage Excelsheet, PowerPointpresentatie, Kaart)
 - b. Offerte Sweco
3. **Stavaza Model VMRDH 3.0**
 - a. Terugkoppeling bespreking MRDH/Goudappel/Sweco/Movares
 - b. Vervolgacties
4. **Integratie Gebiedsuitwerking en HOV Westland**
 - a. Terugkoppeling bespreking in DO
 - b. Toelichting bestuurlijke notitie
5. **Planning en Proces**
 - a. Bespreken update planning
 - b. Bespreken processtappen naar DO en BT
 - c. Vervolg Directeuren overleggen in 2024: 29 mei, 10 juli, 19 sept, 7 nov;
 - d. Voorstel voor extra Directeurenoverleg (voorbereiding Bestuurlijke Tafel): 16 mei 2024 (Inhoud GU & HOV)
6. **Directeurenoverleg**
 - a. Bespreken voorstel agenda DO 16 mei 2024
7. **Bestuurlijke tafel Gebiedsuitwerking (23 mei 2024)**
 - a. Bespreking voorstel voor de agenda BT 23 april 2024
8. **Rondvraag en sluiting**

Maatregelen opgenomen in de referentie

Vastgestelde mobiliteitsmaatregelen Gebiedsuitwerking Greenport 3 art. 5.1-2e d. 4 december 2023							
A Maatregelen Korte Termijn Aanpak van GU GP3.0 MoVe							
1 De in DO en BO GU-GP3.0 2021 vastgestelde maatregelen basispakket 2022-2025 en KTA 20220-2025. Allen idem in DO MoVe vastgesteld. Deze gespiegeld aan de eindrapportage GU-GP3.0							
Maatregel KTA	Trekker	Vastgestelde	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
C1	MFR Naaldwijk-Rotterdam	WL deels n WL	art.5.1-2e	2024-2027		Ja	Ja nvt
C2	Beter, vaker en sneller OV betreft de kruispunten Pijle Tuinenweg/Middelbroekweg en 2 kruispunten in centrum Wateringen	WL		2025-2027		Ja	Pijle tuinenweg als reistijdswinst OV opgenomen kruispunten Wateringen zitten er nog niet in idem reistijdswinst uit onderzoek Sweco Rijdtijdswinst verwerking en ritten OV voor specifieke OV-lijnen door rijtijd tussen halteste verkorten
C7	A20 afrit 6	WL		2025-2027		Ja	Nee Infra aanpassen in netwerk auto-vracht
B Vastgestelde maatregelen Basispakket GU-GP3.0 2021-2025							
Maatregelen 2021-2025	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
1 Lagere parkeernormen (-40% t.o.v. de huidige parkeernormering) bij Wateringen Noorden en Floracampus	Westland, Den Haag	art.5.1-2e	2024-2028		Ja	Nee	Voor de twee specifieke modelzones (Wateringen-Noord (zone 2804) en Floracampus (3119)) wordt 1 minuut extra rijtijd gemodelleerd. Dit toegepast als vertraging op de zone-connector. Dit is overeenkomstig aan de werkwijze van Goudappel in de eerdere modelstudie.
2 MFR Naaldwijk-Honselersdijk-Den Haag	Westland, Den Haag en MRDH		2026-2035		Ja	Ja	nvt
3 MFR Naaldwijk - Monster - Den Haag	Westland, Den Haag, MRDH		2026-2028		Ja	Ja	nvt
4 Werkgeversaanpak zie KTA							nvt
5 Slimme logistiek	PZH		2024-2025		Nee	Nee	nvt
6 Opwaarderen fietsroutes met vlakke verharding	PZH		2024-2026		Nee	Nee	nvt
C No regret (bestuurlijk vastgesteld en middelen beschikbaar)							
Maatregel	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
1 Wippolderlaan	PZH		2024-2027		Ja	Ja	nvt
2 Kruispunt Lozerlaan/Erasmusweg	Den Haag		2025-2030		Ja	Ja	nvt
3 Doorstroommaatregelen A4	Rijk en Regio		2025-2030		Ja en Nee	Ja	Auto-vracht-netwerk terugbrengen naar situatie modelnetwerk 2020 in het scenario "maximale woningbouw zonder A4"
4 Maasdelatunnel	Rijkswaterstaat		2023-2025		Ja	Ja	nvt

Aanvullende maatregelen 2025-2040

D	Maatregelen Basispakket GU-GP3.0 na 2025	Trekker (en overige partijen)	Realisatie	Haalbaarheid	Meenemen in maatregelenpakket	IN VMRDH 3.0	
1	Betaald parkeren in centrumgebieden	art.5.1-2e	2025-2030	Ja	Ja	Nee	
2	Fietsroute Kijkduin-Wateringen		2025-2030	Ja	Ja	Nee	
3	MFR Fietsroute Naaldwijk-Rijswijk nog niet prioritair		2025-2030	Ja	Ja	Nee	
4	Fietsonderdoorgang N211/Lozerlaan		2025-2030	Ja	Ja	Nee	
5	Fietsvoorzieningen HOV (waaronder verbeteren fietsparkeren Haga en Uithof i Den Haag Zuidwest)		2025-2030	Ja	Ja	Nee	
6	MFR Delft		2026-2035	Ja	Ja	Ja	
7	Hubs/reefers		2026-2030	Ja	Ja	Nee	
8	Fiets tunnel de Lier		RZH	2025-2030	Nee	Nee	Nee
9	Resultaten pre verkenning HOV in model opnemen. Resultaten VHOV januari 2024 beschikbaar. Definitieve resultaten mei 202		art.5.1-2e	2030-2040	Ja	Ja	Nee

E	Inframaatregelen 2030-2040	Trekker (en overige partijen)	Realisatie	Haalbaarheid	Meenemen in nog aan te passen maatregelenpakket	IN VMRDH 3.0
1	Aanpassen Rotonde N211/Paul Captijnlaan	art.5.1-2e	2025-2030	Ja	Ja	Nee
2	Aanpassen Rotonde N464/Arckelweg		2025-2030	Ja	Ja	Nee
3	N213-Middelbroekweg met fietstunnel onderdeel MFR Delft in samhang met Floracampus		2025-2030	Ja	Ja	Nee
4	Rotonde kruispunt Jupiter-Veilingroute (N465) omvormen tot VRI kruispunt in samenh ang met Floracampus		2025-2030	Ja	Ja	Nee
5	Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samenh ang met Floracampus		2025-2030	Ja	Ja	Nee
6	Rotonde Zwethlaan		2025-2030	Ja	Ja	Ja

Knooppunt nr.	WVVOZ 3.8 veldrijde referentie veldrijde verkennerbeveiliging G1 21 (R1, G1)	Staat	Referentie 2040 (incl. RTA-maatregelen 2020-2025 in de Reguler)	Referentie 2040 plus aanvullende maatregelen 2025-2040	Referentie 2040 (incl. RTA-maatregelen 2020-2025 in de Reguler)	Referentie 2040 plus aanvullende maatregelen 2025-2040	Staat	Analyse 2	Aanvullend anderszins?	Extra maatregel of maatregel afwezig 2025-2040?
1	RTA veldrijde en baanrijde veldrijde in G1 2019 en in G1 2019	voortbrenging gestopt	Ja							
2	RTA veldrijde veldrijde	voortbrenging gestopt	Ja							
3	Wegvoering 2024 2024	in uitvoering	Ja							
4	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
5	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
6	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
7	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
8	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
9	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
10	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
11	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
12	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
13	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
14	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
15	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
16	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
17	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
18	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
19	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
20	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
21	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
22	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
23	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
24	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
25	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
26	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
27	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
28	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
29	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
30	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
31	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
32	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
33	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
34	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
35	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
36	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
37	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
38	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
39	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
40	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
41	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
42	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
43	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
44	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
45	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
46	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
47	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
48	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
49	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							
50	Wegvoering 2024 2024	voortbrenging gestopt	Ja							

- M Mediatieveldrijde maatregel
- T RTA maatregel
- V Oplegmaat
- X Niet verkeer op de N11913 naast met + 20% los door AA (Secon) toegewezen/rijt/correk knooppunten
- WVOZ heeft overvloedige inbreed door overvloedige maatregelen



art.5.1-2e

Wegvoering maatregel door Secon aan te rekenen voor knooppunt

Van: art.5.1-2e
 Verzonden: 2024-05-31 08:59:16+00:00
 Aan: art.5.1-2e
 CC:
 Onderwerp: FW: Offerte Kruispuntenstudie Masterplan Floragebied 2
 "

He art.5.1-2e

Westland heeft naar aanleiding ook van jouw punten de offerte aangepast. Heb jij tijd hier nog in te duiken en eventuele op- en aanmerkingen door te geven?

Groet art.5.1-2e

Met vriendelijke groet,

art.5.1-2e

Mobiliteit en Milieu

Kenniscluster Monitoring & Financien

art.5.1-2e pzh.nl <mailto:art.5.1-2e@pzh.nl>

Mob: art.5.1-2e

Werkdagen: art.5.1-2e

art.5.1-2e

Provincie Zuid-Holland | Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602 | 2509 LP Den Haag

www.zuid-holland.nl <https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.zuid-holland.nl%2F&data=05%7C02%art.5.1-2e@pzh.nl%7C9232c571e1414e458caf08dc813f300e%7C6d99bc288f284a73a50163a8e1eb3040%7C0%7C0%7C638527357030451971%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjojMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ikk1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C0%7C%7C%7C&sdata=kifLfwRL%2Beud%2FStsendUiw2fKrzLXexLMZ%2Fvs7HSMjQ%3D&reserved=0>

-Wanneer u de provincie Zuid-Holland een e-mail stuurt, ontvangt u binnen 2 werkdagen een reactie en binnen twee weken een antwoord. Al uw informatie wordt vertrouwelijk behandeld. Persoons- of adresgegevens worden uitsluitend gebruikt waarvoor u ze heeft verstrekt. Uw e-mailbericht wordt op een goede en veilige manier gearchiveerd.

-Vragen kunt u stellen via het contactformulier

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.zuid-holland.nl%2Fcontact%2Fcontactinformatie%2F&data=05%7C02%art.5.1-2e@pzh.nl%7C9232c571e1414e458caf08dc813f300e%7C6d99bc288f284a73a50163a8e1eb3040%7C0%7C0%7C638527357030465008%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjojMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ikk1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C0%7C%7C%7C&sdata=hDCTS%2BPZG6aqav4AlaOgli1TIY72uFVxERA7YKQp%2Bz8%3D&reserved=0> .

Van: art.5.1-2e GemeenteWestland.nl>

Verzonden: maandag 27 mei 2024 16:35

Aan: art.5.1-2e pzh.nl> ; art.5.1-2e pzh.nl> ; art.5.1-2e

art.5.1-2e pzh.nl>

Onderwerp: Offerte Kruispuntenstudie Masterplan Floragebied 2

Hallo [art.5.1-2e](#)

Hierbij de door mij aangepast offerte naar aanleiding van ons overleg afgelopen vrijdag.

Graag deze checken en evt. aanvullen voor a.s. donderdag.

Dan kan Sweco deze verwerken. De definitieve offerte komt begin volgende week.

Na akkoord van PZH kan ik de opdracht laten verzorgen.

Mvg [art.5.1-2e](#)

"

Kruispuntenstudie Masterplan Floragebied

1. Doel

Doel van deze studie is aan de hand van de dynamische doorberekeningen aan te tonen dat de 4 kruispuntontwerpen opgenomen in de door Goudappel uitgevoerde studie en de andere kruispunten in de nabijheid van Floracampus voldoen. Dit bij gedeeltelijk afwaarderen van de Middelbroekweg en de Middelbroekweg alleen voor OV en fiets op de N213 aangesloten blijft.

Indien deze kruispunten niet voldoen dan dienen maatregelen bepaald te worden en op SO-niveau uitgewerkt te worden waarbij deze wel voldoen.

2. Beschrijving modellering

In de aanpak opnemen:

- Werken met de huidige versie van het model en de plannen daarmee toetsen (waarschijnlijk niet de beste oplossing, omdat het model lang niet is geactualiseerd en met V-MRDH 3.0 lijkt dat wel nodig om betrouwbare resultaten te laten zien). Het Dynamisch Verkeersmodel Westland wordt momenteel door Sweco omgebouwd naar VMRDH 3.0. Dan wordt hetzelfde verkeersmodel gebruikt als bij de Gebiedsuitwerking.
- Het model eerst actualiseren en vervolgens dit onderzoek uitvoeren (kost veel tijd, maar misschien de moeite waard op de iets langere termijn). Dit is in uitvoering
- Een uitsnede-model opstellen met een nieuwe HB-matrix uit V-MRDH 3.0 (sneller dan de bovenstaande aanpak en voor deze studie voldoende, maar op de langere termijn misschien minder handig). Wordt hierin opgenomen

Kaart met studiegebied en de kruispunten wordt opgenomen zeker omdat er een uitsnede van het model wordt gemaakt.

3. Uitgangspunten

- a. VMRDH 3.0 scenario Hoog dit i.v.m. benodigde input voor de stikstof en geluidsberekeningen
- b. Dynamisch verkeersmodel Westland op basis van VMRDH3.0
- c. Masterplan Floragebied (zie onderstaande verkeersstructuur).



- d. Geactualiseerde kruispuntenstudie Goudappel op basis van gegevens van RFH, PZH en VMRDH 2.8.
- e. Met maatregelenpakketten vanuit Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 en verdiepende HOV-verkenning.

- Varianten draaien (V-MRDH en DMW)
 - Beoordelen op plausibiliteit en evalueren van effecten
 - Toets nieuwe kruispunt N213 Lange Broekweg aan HOW 5.0 van de PZH
 - Bepalen maatregelen per kruispunt
 - SO per kruispunt op basis van huidige situatie. De 4 omliggende kruispunten op basis van SO Goudappel.
- c. Verkeersmilieucijfers
- afleiden stikstof en geluidsbelasting.

nl-NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-NL19.08.2024nl-
 NL19.08.2024nl-NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-
 NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-NL19.08.2024nl-
 NL2024.08.19nl-NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-
 NL19-08-2024nl-NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-
 NL19.08.2024nl-NL2024-08-19

6. Overige werkzaamheden

Naast de technische activiteiten van modelbouw en -toepassing zullen werkzaamheden als overleggen, rapporteren en projectmanagement tijd van ons vergen.

7. Overleggen

Wij gaan uit van We gaan uit van drie keer overleg, bij de start en na elke fase één overlegmoment, te weten een start overleg. een overleg inzake de resultaten van de simulaties en het conceptrapport. Wij gaan ervan dat deze overleggen via digitale middelen zullen plaatsvinden.

Bij de overleggen is de projectleider aanwezig, waar nodig ondersteund door een modelspecialist. Daarnaast zal er waar nodig via telefoon, Teams of e-mail contact zijn over de werkzaamheden en de voortgang. Wij willen het meest benaderbare adviesbureau zijn en daarom alle mogelijk drempels om in contact te treden wegnemen, zie ook de contactinformatie onder het kopje 'Heeft u nog vragen?'.

8. Planning

Bij tijdige opdrachtverlening verwachten wij de werkzaamheden in concept uiterlijk eind augustus 2024 beschikbaar te kunnen hebben.

Week 24 startoverleg

Week 32 concept resultaten simulatie

Week 34 concept rapportage

Week 37 definitieve rapportage

9. Prijsopbouw

De kosten van deze werkzaamheden worden geraamd op basis van genoemde aantallen berekeningen en bewerkingen

1. Ontwikkelen referentie 2040	€
2. Ontwikkelen 2 varianten Masterplan, 6 kruispunten , geen SO/SSK	€
3. Verkeersmilieucijfers afleiden (2 varianten)	€
4. Overleg (3x), 2 adviseurs, via Teams	€
5. Rapportage	€
6. Projectmanagement 10%	€
Totaal	€

10. Opdrachtvoorwaarden

In bijlage 1 hebben we de opdrachtvoorwaarden opgenomen, die van toepassing zijn op de werkzaamheden, waaronder De Nieuwe Regeling 2011 (DNR 2011). We zijn voor deze opdracht aansprakelijk tot het bedrag van de advieskosten, met een maximum van € 1.000.000,00. De toepasselijkheid van uw algemene voorwaarden sluiten we uit.

nl-NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-NL19.08.2024nl-
NL19.08.2024nl-NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-
NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-NL19.08.2024nl-
NL2024.08.19nl-NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-
NL19-08-2024nl-NL2024-08-19nl-NL2024-08-19nl-
NL19.08.2024nl-NL2024-08-19



Van: art.5.1-2e
 Verzonden: 2024-03-27 16:59:34+00:00
 "Aan: art.5.1-2e

CC:

"Onderwerp: RE: Ter voorbereiding werksessie GU2024 d.d. 27 maart 2024
 overzicht van maatregelen opgenomen in de referentie, de referentie met
 aanvullende maatregelen 2025-20040 met effect op de knelpunten."

Hoi Teamleden,

Hierbij alvast in kolommen L (aanvullend onderzoek) en M
 (afvoeren/extramaatregel) per knelpunt ingevoerd zoals vanochtend in de workshop
 met elkaar bepaald.

art.5.1-2e Acties kunnen bij Sweco/Movares worden uitgezet.

art.5.1-2e Navragen bij PZH collega stavaza project bij knelpunt 12 N223/Leehove PZH

Met vriendelijke groet,

art.5.1-2e

(Gemeente westland, Gemeente Den Haag, MRDH, PZH)

Telefoon / Whatsapp: art.5.1-2e

e-mail art.5.1-2e mrdh.nl <mailto:art.5.1-2e@mrdh.nl>

art.5.1-2e

Van: art.5.1-2e GemeenteWestland.nl>

Verzonden: vrijdag 22 maart 2024 14:21

Aan: art.5.1-2e mrdh.nl> ; art.5.1-2e mrdh.n l>; art.5.1-2e pzh.nl > art.5.1-2e denhaag.nl> ; art.5.1-2e denhaag.nl>

Onderwerp: Ter voorbereiding werksessie GU2024 d.d. 27 maart 2024 overzicht van
 maatregelen opgenomen in de referentie, de referentie met aanvullende
 maatregelen 2025-20040 met effect op de knelpunten.

Maatregelen opgenomen in de referentie

Vastgestelde mobiliteitsmaatregelen Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 art.5.1-2e d.d. 4 december 2023							
A Maatregelen Korte Termijn Aanpak van GU GP3.0 MoVe							
De in DO en BO GU-GP3.0 2021 vastgestelde maatregelen basispakket 2022-2025 en KTA 2020-2025. Allen idem in DO MoVe vastgesteld. Deze gespiegeld aan de eindrapportage GU-GP3.0							
Maatregel KTA	Trekker	Vastgestelde	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
C1	MFR Naaldwijk-Rotterdam	WL deels in WL	art.5.1-2d	2024-2027		Ja	Ja nvt
C2	Beleg, vaak en sneller OV betreft de kruispunten Pijle Lijnweg/Middebroekweg en 2 kruispunten in centrum Wateringen	WL	art.5.1-2d	2025-2027		Ja	Pijle Lijnweg als reistijdwinst OV opgenomen kruispunten Wateringen zitten er nog niet in idem reistijdwinst uit onderzoek Sweco Rijdtijdwinst vanwerking en rijdijden OV voor specifieke OV-lijnen door rijtijd tussen halteste verkorten
C7	A20 ariit 6	WL	art.5.1-2d	2025-2027		Ja	Nee Infra aanpassen in netwerk auto-vracht
B Vastgestelde maatregelen Basispakket GU-GP3.0 2021-2025							
Maatregelen 2021-2025	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
1 Lagere parkeernormen (-40% t.o.v. de huidige parkeernormering) bij Wateringen Noord en Florasampus	Westland, Den Haag	art.5.1-2d	2024-2028		Ja	Nee	Voor de twee specifieke modelzones (Wateringen-Noord (zone 2004) en Florasampus (3115)) wordt 1 minuut extra rijtijd gemodelleerd. Dit toegepast als vertraging op de zone-connector. Dit is overeenkomstig aan de werkwijze van Goudappel in de eerdere modelstudie.
2 MFR Naaldwijk-Honselersdijk-Den Haag	Westland, Den Haag en MFDH	art.5.1-2d	2026-2030		Ja	Ja	nvt
3 MFR Naaldwijk - Moester - Den Haag	Westland, Den Haag MFDH	art.5.1-2d	2026-2028		Ja	Ja	nvt
4 Werkgeversaanpak zie KTA		art.5.1-2d					nvt
5 Slimme logistiek	FZH	art.5.1-2d	2024-2025		Nee	Nee	nvt
6 Opwaarderen fietsroutes met vlakke verharding	FZH	art.5.1-2d	2024-2026		Nee	Nee	nvt
C No regret (bestuurlijk vastgesteld en middelen beschikbaar)							
Maatregel	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
1 Wippolderlaan	FZH	art.5.1-2d	2024-2027		Ja	Ja	nvt
2 Kruispunt Lozerlaan/ Erasmusweg	Den Haag	art.5.1-2d	2025-2030		Ja	Ja	nvt
3 Doorstrommaatregelen A4	Rijk en Flegio	art.5.1-2d	2025-2030		Ja en Nee	Ja	Auto-vracht-netwerk terugbrengen naar situatie modelnetwerk 2020 in het scenario "maximale woningbouw zonder A4"
4 Maasdelatunnel	Rijkswaterstaat	art.5.1-2d	2020-2026		Ja	Ja	nvt

Aanvullende maatregelen 2025-2040

D	Maatregelen Basispakket GU-GP3.0 na 2025	Trekker (en overige partijen)	Realisatie	Haalbaarheid	Meenemen in maatregelenpakket	IN VMRDH 3.0
1	Betaald parkeren in centrumgebieden	art.5.1-2e	2025-2030		Ja	Nee
2	Fietsroute Kijkduin-Wateringen		2025-2030		Ja	Nee
3	MFR Fietsroute Naaldwijk-Rijswijk nog niet prioritair		2025-2030		Ja	Nee
4	Fietsonderdoorgang N211/Lozerlaan		2025-2030		Ja	Nee
5	Fietsvoorzieningen HOV (waaronder verbeteren fietsparkeren Haga en Uithof in Den Haag Zuidwest)		2025-2030		Ja	Nee
6	MFR Delft		2026-2035		Ja	Ja
7	Hubs/reefers	2026-2030		Ja	Nee	
8	Fietstunnel de Lier	PZH	2025-2030		Nee	Nee
9	Resultaten pre verkenning HOV in model opnemen. Resultaten VHOV januari 2024 beschikbaar. Definitieve resultaten mei 2024	art.5.1-2e	2030-2040		Ja	Nee

E	Inframaatregelen 2030-2040	Trekker (en overige partijen)	Realisatie	Haalbaarheid	Meenemen in nog aan te passen maatregelenpakket	IN VMRDH 3.0
1	Aanpassen Ronde N211/Paul Captijnlaan	art.5.1-2e	2025-2030		Ja	Nee
2	Aanpassen Ronde N464/Arckelweg		2025-2030		Ja	Nee
3	N213-Middelbroekweg met fietstunnel onderdeel MFR Delft in samhang met Floracampus		2025-2030		Ja	Nee
4	Ronde kruispunt Jupiter-Veilingroute (N465) omvormen tot VRI kruispunt in samenhg met Floracampus		2025-2030		Ja	Nee
5	Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samenhg met Floracampus		2025-2030		Ja	Nee
6	Ronde Zwethlaan		2025-2030		Ja	Ja

Van: art.5.1-2e
Aan:
Onderwerp: RE: Concept offerte Kruispuntenstudie Masterplan Floragebied
Datum: donderdag 23 mei 2024 15:53:17
Bijlagen: [image001.png](#)

Even goed om te weten dat er sinds deze week van het V-MRDH 3.02 actueel is. Er zitten nog wat fouten in 3.0

Van: art.5.1-2e <art.5.1-2e@pzh.nl>

Verzonden: woensdag 22 mei 2024 14:09

Aan: art.5.1-2e <art.5.1-2e@GemeenteWestland.nl>

CC: art.5.1-2e <art.5.1-2e@pzh.nl>; art.5.1-2e <art.5.1-2e@pzh.nl>; art.5.1-2e <art.5.1-2e@pzh.nl>

art.5.1-2e <art.5.1-2e@pzh.nl>; art.5.1-2e <art.5.1-2e@pzh.nl>; art.5.1-2e <art.5.1-2e@pzh.nl>

art.5.1-2e <art.5.1-2e@pzh.nl>

Onderwerp: RE: Concept offerte Kruispuntenstudie Masterplan Floragebied

Hallo art.5.1-2e

Ik heb enkele opmerkingen hierover, vooral duidelijk dat dit nog een conceptversie is

Voor mij is het niet duidelijk hoe dit onderzoek wordt uitgevoerd. Ik vind dat dit duidelijker moet worden opgeschreven. Ik zie zelf de volgende mogelijke aanpakken:

- Werken met de huidige versie van het model en de plannen daarmee toetsen (waarschijnlijk niet de beste oplossing, omdat het model lang niet is geactualiseerd en met V-MRDH 3.0 lijkt dat wel nodig om betrouwbare resultaten te laten zien).
- Het model eerst actualiseren en vervolgens dit onderzoek uitvoeren (kost veel tijd, maar misschien de moeite waard op de iets langere termijn).
- Een uitsnede-model opstellen met een nieuwe HB-matrix uit V-MRDH 3.0 (sneller dan de bovenstaande aanpak en voor deze studie voldoende, maar op de langere termijn misschien minder handig).

Mogelijk hebben jullie al een andere aanpak besproken (wat ik niet kon bedenken), maar in ieder geval is het belangrijk om dit even op te nemen in de offerte. Ik denk ook dat het handig zou zijn om een kaart op te nemen waarop de kruispunten worden aangegeven en het studiegebied duidelijk is (zeker als er een uitsnede van het model wordt gemaakt).

Met vriendelijke groet,

art.5.1-2e

Afdeling Mobiliteit en Milieu



M art.5.1-2e

art.5.1-2e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

art.5.1-2e

Krachtig Zuid-Holland**Van:** art.5.1-2e GemeenteWestland.nl >**Verzonden:** woensdag 22 mei 2024 09:47**Aan:** art.5.1-2e @pzh.nl >; art.5.1-2e @pzh.nl art.5.1-2e

art.5.1-2e @pzh.nl >; art.5.1-2e @pzh.nl >

Onderwerp: Concept offerte Kruispuntenstudie Masterplan Floragebied

Hallo art.5.1-2e

Bijgaand een eerste aanzet van Sweco voor de offerte dynamische doorrekenen van de kruispunten Floracampus.

Dit ter voorbereiding van het overleg vrijdagmiddag 24 mei.

Hierin alvast mijn aanvullingen gezet.

Ik denk goed dat PZH aangeeft de wensen/eisen inzake nieuwe aansluiting Lange Broekweg met/zonder fietsoversteek en laten vervallen huidige aansluiting voor de doorrekeningen (beïnvloeding) kruispunt N213/Middelbroekweg.

Graag jullie aanvullingen vrijdag bespreken en mailen.

Vervolgens maakt Sweco op basis hiervan een verder uitgewerkte offerte. Deze mail ik vervolgens voor final check.

Mvg art.5.1-2e

Met vriendelijke groet,

art.5.1-2e

Cluster Beleid

Gemeente Westland

Bezoekadres: Laan van de Glazen Stad 1, Naaldwijk

Postadres: Postbus 150, 2670 AD Naaldwijk

T art.5.1-2e

M

art.5.1-2e @gemeentewestland.nl

I <http://www.gemeentewestland.nl>

art.5.1-2e

organizerId=5d668c86-8444-4b8d-beb1-03ab3eb32881&tenantId=17a8bdbb-c970-42c4-8724-eddcab61532&threadId=19_meeting_ZTRkNTgzNzYtOTZjMS00M2VhLWIwMjUtMzE1NDRhMjdiNzVk@thread.v2&messageId=0&language=nl-NL> | Pincode voor inbellen opnieuw instellen <<https://dialin.teams.microsoft.com/usp/pstnconferencing>>

"



VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
PROJECTNUMMER	M0005135
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werk sessie kruispunten Westland en Maassluis
PLAATS	Movares Rotterdam
DATUM	25 april 2024
AANWEZIG	art.5.1-2e Gemeente Westland), art.5.1-2e (Provincie Zuid-Holland), art.5.1-2e Movares), art.5.1-2e Movares, via teams)
BIJLAGEN	Excel: Overzicht maatregelen en knelpunten GU 24 VMRDH 3.0 na workshop die nader geanalyseerd moeten worden

Deze werksessie is bedoeld om de HOV/BRT maatregelen per kruispunt vast te stellen voor het beoogde tracé van de Zuidwestlandcorridor. Deze maatregelen vormen input voor het vervolg van de (verdiepende) verkenning HOV en de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling (GU 21).

Ter voorbereiding op de werksessie heeft [art.5.1-2e](#) een overzicht aangeleverd met kruispunten op het tracé en mogelijke locaties van halteplaatsen (zie bijgevoegd excelbestand). In het overzicht is per kruispunt benoemd welke kruispunten een knelpunt vormen en welke maatregelen binnen de gebiedsontwikkeling (GU 21) zijn opgenomen.

In deze werksessie worden uitsluitend de tracédelen Westland en Maassluis besproken, het tracédeel in Den Haag wordt in deze werksessie buiten beschouwing gelaten.

Per kruispunt worden voor een tweetal scenario's de BRT maatregelen benoemd:

1. Volledig vrijliggend BRT tracé
2. Partieel vrijliggend BRT tracé

1. Kruispunten - Westland

1.1 Ronde N211 – Paul Captijnlaan – Van Elswijkbaan

Vanuit de gebiedsontwikkeling (GU) wordt de rotonde opgewaardeerd tot turborotonde. Dit is benodigd in verband met de verkeersafwikkeling. Op een (turbo)rotonde kan geen eigen infrastructuur voor de bus worden gecreëerd, de bus moet bij een rotonde altijd mengen met het overige verkeer. Een volledig vrijliggende busbaan kan alleen met een rotonde worden gecombineerd als deze wordt voorzien van verkeerslichten. De busbaan kruist de rotonde dan rechtdoor waarbij de rotonde om de busbaan heen ligt (zie ter referentie diverse rotondes in de N196 in Aalsmeer). Echter is deze oplossing alleen geschikt voor binnenstedelijke rotondes die een minder grote hoeveelheid verkeer verwerken. Naar schatting heeft deze rotondevorm in de situatie van de Paul Captijnlaan te veel impact op de afwikkeling van het overige verkeer. Daarom is herinrichting naar een VRI kruispunt nodig in het scenario van een volledig vrijliggend BRT tracé.

VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

Conclusie:

- Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan
- Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer, wikkelt goed af na realisatie turborotonde

1.2 Kruispunt N211 – N213 (Poeldijk)

Kruispunt vormt geen knelpunt in de bestaande situatie.

Conclusie:

- Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte. Deze oplossing is ook nog niet doorgerekend qua verkeersafwikkeling.
- Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer omdat de verkeersafwikkeling geen knelpunt is. Indien nodig kan eventueel een eigen fase voor de bus gecombineerd worden met rechtsaf.

Bovenstaand dient in samenhang met een benodigde halteplaats beschouwd te worden (zie H3).

1.3 Kruispunt N213 – Nieuweweg – Bospolder

Kruispunt zit in bestaande situatie tegen de grens qua capaciteit en is daarmee een knelpunt. Dit komt door het autoverkeer.

Conclusie:

- Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte. Deze oplossing is ook nog niet doorgerekend qua verkeersafwikkeling.
- Partieel:** omdat dit kruispunt een knelpunt is in de bestaande situatie zijn voor de partiële variant HOV maatregelen gewenst. Hierbij is een eigen opstelstrook en eigen fase voor het busverkeer benodigd. Ook hierbij is de inpassing een aandachtspunt omdat de ruimte erg beperkt is.

1.4 Turborotonde Boswoning – Bosweg

Vormt geen knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie. Bij dit kruispunt moet rekening gehouden worden met de bestaande fietstunnel.

Conclusie:

- Vrijliggend:** eigen infrastructuur voor de bus kan niet gecombineerd worden met de turborotonde (zie toelichting onder H1.1). Voor deze situatie is dus een ombouw tot VRI kruising met vrijliggende busbaan benodigd, conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte.
- Partieel:** bus rijdt mee in het verkeer omdat er geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

1.5 Kruispunt N213 – Dijkweg

Vormt geen knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Ook hier is de inpassing een aandachtspunt.
2. **Partieel:** bus rijdt mee in het verkeer omdat er geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

1.6 Kruispunt N213 – Middelbroekweg

Dit kruispunt vormt een knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie. Vanuit de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied (door Goudappel) is een ontwerp voor dit kruispunt uitgewerkt met vrijliggende infrastructuur voor de bus (zowel voor noord <-> zuid als voor oost <-> west). In dit ontwerp zijn een aantal richtingen komen te vervallen in verband met de verkeersafwikkeling. De provincie Zuid-Holland gaat niet akkoord met het laten vervallen van rijrichtingen op het kruispunt in verband met verkeersveiligheid.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** uitgangspunt is bovengenoemd ontwerp vanuit de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied. Ondanks dat dit ontwerp niet akkoord is voor de provincie is dit voor nu het beste uitgangspunt voor de verkenning.
2. **Partieel:** vanwege de verkeersafwikkeling zijn ook HOV maatregelen wenselijk voor de partiële variant. De vraag is echter of dit haalbaar is in verband met de impact die dit heeft op de afwikkeling van overig verkeer. Meest kansrijk lijkt het om alle verkeer op de rechtdoorgaande richting prioriteit te geven als er een bus aan komt (door middel van iVRI). Het busverkeer stroomt in dit geval ook goed door en krijgt prioriteit boven het andere verkeer.

1.7 Kruispunt N213 – Lange Broekweg

Dit kruispunt vormt op dit moment geen knelpunt in het kader van verkeersafwikkeling. Echter wordt dit kruispunt zwaarder belast door ontwikkelingen elders. Voor dit kruispunt is een alternatief ontwerp opgesteld binnen de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied. In dit ontwerp wordt het kruispunt verplaatst in noordelijke richting. Op de locatie van het huidige kruispunt blijft wel een oversteek voor fietsverkeer. Dit lijkt verkeerstechnisch geen wenselijke situatie. Dit ontwerp dient daarom nader afgewogen en nader uitgewerkt te worden.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** busbaan aan oostzijde in combinatie met VRI kruising conform studie Wi+Bo en conform bovengenoemd ontwerp vanuit kruispuntenstudie Masterplan Floragebied.
2. **Partieel:** geen HOV maatregelen, bus kan meerijden met overig verkeer omdat hier geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

1.8 Oversteek vrije baan oost > west

Het beoogde vrijliggende BRT tracé ligt tot en met het kruispunt Lange Broekweg aan de oostzijde. Om uiteindelijk in Maassluis te komen moet het tracé de N213 kruisen om aan de westzijde/zuide te komen van de N213 en de A20. In de verkenning van Wi+Bo is hiervoor een onderdoorgang voorzien tussen de kruising Lange Broekweg en het Vlietpolderplein. Dit lijkt de meest logische plaats omdat een dergelijke kruising ter hoogte van het Vlietpolderplein, Westerleeplein of de A20 complexer is. Verder is het waarschijnlijk noodzakelijk om deze oversteek ongelijkvloers te maken. De enige andere optie is oversteken bij een VRI kruispunt, echter heeft dit veel impact op de verkeersafwikkeling maar ook op de verkeerssituatie en verkeersveiligheid in het algemeen. **Actie** [art.5.1-2e](#) / *erlegt intern met DBI of een dergelijke oversteek bij een VRI kruising haalbaar kan zijn of bij voorbaat afgeschreven kan worden.*

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** *vooralnog uitgaan van oplossing Wi+Bo met onderdoorgang tussen Lange Broekweg en Vlietpolderplein. Zie toelichting hierboven.*
2. **Partieel:** *bij de partiële variant is deze oversteek niet aan de orde.*

1.9 Vlietpolderplein

Bij het Vlietpolderplein is in de verkenning van WiBo een onderdoorgang voorzien ter hoogte van het Vlietpolderplein. Gezien de complexiteit van dit kruispunt en de grote hoeveelheid verkeer die hier afgewikkeld wordt zijn er geen andere mogelijkheden om vrijliggende infrastructuur voor de bus te creëren.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** *busbaan in onderdoorgang conform verkenning Wi+Bo.*
2. **Partieel:** *bus rijdt mee met overig verkeer.*

1.10 Westerleeplein

Afweging en conclusies identiek aan 1.9 Vlietpolderplein.

2. Kruispunten en tracé Maassluis

2.1 Tracé Honderdland

Voor het tracé ter hoogte van Honderdland zijn er twee opties, ofwel via het deel van Honderdland parallel aan de A20 ofwel via het deel van Honderdland in het verlengde van de Hoeksebaan. In beide gevallen geldt dat hier relatief weinig verkeer rijdt en de bus goed in het verkeer kan meerijden. Ook voor de variant met volledig vrijliggend BRT is het creëren van een aparte busbaan daarom niet voor de hand.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** *bus rijdt mee met overig verkeer.*
2. **Partieel:** *idem.*

VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

2.2 Rotonde Honderdland – Maasdijk

In de verkenning van Wi+Bo is een onderdoorgang bij de rotonde opgenomen voor busverkeer. Deze onderdoorgang is echter behoorlijk complex in verband met de Maasdijk. Ombouw naar een VRI kruispunt ligt daarom meer voor de hand in het geval van vrijliggende infra. Indien de rotonde voldoet qua verkeersafwikkeling is hiervoor echter geen noodzaak.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** indien de rotonde voldoet qua verkeersafwikkeling kan worden overwogen om de bus in het verkeer mee te laten rijden, ook in de variant met een volledig vrijliggend BRT tracé. Indien dit niet het geval is ligt herinrichting tot VRI kruising voor de hand waarbij de bus met prioriteit (met of zonder eigen fase) afgewikkeld kan worden.
2. **Partieel:** idem.

2.3 Tracé Maasdijk/Coldenhovelaan en kruispunt Coldenhovelaan

Vanaf de rotonde Honderdland/Maasdijk zijn er verschillende tracéopties voor beide varianten. Een volledig vrijliggend tracé kan via de Maasdijk lopen, waarbij het bestaande fietspad wordt gebruikt en het fietsverkeer 'onderlangs' rijdt. Voor de partiële tracé variant rijdt het busverkeer via de bestaande Coldenhovelaan. Voor de volledig vrijliggende variant zou de Coldenhovelaan ook gebruikt kunnen worden. Een andere optie is dat het busverkeer op de A20 blijft tot aansluiting 6. Er is nog geen conclusie voor de vrijliggende variant.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** voorlopig uitgangspunt tracé via Maasdijk conform verkenning Wi+Bo.
2. **Partieel:** tracé via Coldenhovelaan, al dan niet met HOV maatregelen op kruispunt Aartsdijkweg.

2.4 Tracé Schenkeldijk/Dr. Albert Schweitzerdreef

Het vrijliggende tracé loopt in ieder geval via de Schenkeldijk. Op de Schenkeldijk wordt het busverkeer gemengd met het overig verkeer omdat hier alleen een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer rijdt. Vervolgens buigt busverkeer af voor de spoorlijn om via een nieuw te realiseren busbaan tussen de spoorlijn en de Dr. Albert Schweitzerdreef aan te sluiten op de Albert Schweitzerdreef en Merellaan nabij station Steendijkpolder. Het busverkeer rijdt door tot station Maassluis West omdat het hier kan keren.

Voor de partiële variant maakt busverkeer gebruik van de bestaande Dr. Albert Schweitzerdreef en Merellaan en keert busverkeer eveneens bij station Maassluis West.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** via Schenkeldijk conform beschrijving hierboven.
2. **Partieel:** via Dr. Albert Schweitzerdreef conform beschrijving hierboven.

VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

3. Halteplaatsen

Op het tracé zijn voor de deelgebieden Westland en Maassluis een vijftal halteplaatsen beoogd, van noord naar zuid zijn dit:

1. **Paul Captijnlaan:** bij de rotonde Paul Captijnlaan zijn bestaande halteplaatsen aanwezig. Bij opwaardering turborotonde bestaat een aandachtspunt qua oversteekbaarheid. Dit moet meegenomen worden in de ontwerpogave.
2. **N211/N213 Poeldijk:** bij het volledig vrijliggend tracé is er een kans om een halteplaats te realiseren op het parkeerterrein ten zuidoosten van de kruising. Bij een partiële variant is de halteplaats complex omdat aan de noordoostzijde en zuidwestzijde van de kruising nauwelijks ruimte is terwijl dat precies de locaties zijn waar een halteplaats moet komen (na de kruising). Vanwege de inpasbaarheid moeten de halteplaatsen mogelijk toch voor de kruising gerealiseerd worden omdat hier in beide richtingen meer ruimte is.
3. **Bosweg/Rolpaal:** vanuit bereikbaarheid lijkt een halte bij Rolpaal logischer dan bij de Bosweg. Voordeel van de Bosweg is dat er een onderdoorgang aanwezig is. Voor beide locaties is de inpasbaarheid een uitdaging, zeker in het geval van een volledig vrijliggende variant.
4. **Middelbroekweg:** Ten noordoosten van de kruising is een OV Hub voorzien. In het ontwerp van de kruispuntenstudie Floragebied is een onderdoorgang opgenomen. Dit is een voordeel, alleen ligt deze ten zuiden van de Middelbroekweg. Halteplaatsen dienen meegenomen te worden in de verdere ontwerpogave in samenhang met OV Hub.
5. **Honderdland/Maasdijk:** Halteplaats hangt sterk af van tracékeuze (zie H2). Moet meegenomen worden in ontwerpogave.

VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
PROJECTNUMMER	M0005135
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis
PLAATS	Movares Rotterdam
DATUM	25 april 2024
AANWEZIG	art.5.1-2e Gemeente Westland) , art.5.1-2e (Provincie Zuid-Holland), art.5.1-2e (Movares), art.5.1-2e (Movares, via teams)
BIJLAGEN	Excel: Overzicht maatregelen en knelpunten GU 24 VMRDH 3.0 na workshop die nader geanalyseerd moeten worden

Deze werksessie is bedoeld om de HOV/BRT maatregelen per kruispunt vast te stellen voor het beoogde tracé van de Zuidwestlandcorridor. Deze maatregelen vormen input voor het vervolg van de (verdiepende) verkenning HOV en de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling (GU 21).

Ter voorbereiding op de werksessie heeft art.5.1-2e een overzicht aangeleverd met kruispunten op het tracé en mogelijke locaties van halteplaatsen (zie bijgevoegd excelbestand). In het overzicht is per kruispunt benoemd welke kruispunten een knelpunt vormen en welke maatregelen binnen de gebiedsontwikkeling (GU 21) zijn opgenomen.

In deze werksessie worden uitsluitend de tracédelen Westland en Maassluis besproken, het tracédeel in Den Haag wordt in deze werksessie buiten beschouwing gelaten.

Per kruispunt worden voor een tweetal scenario's de BRT maatregelen benoemd:

1. Volledig vrijliggend BRT tracé
2. Partieel vrijliggend BRT tracé

1. Kruispunten - Westland

1.1 Rotonde N211 – Paul Captijnlaan – Van Elswijkbaan

Vanuit de gebiedsontwikkeling (GU) wordt de rotonde opgewaardeerd tot turborotonde. Dit is benodigd in verband met de verkeersafwikkeling. Op een (turbo)rotonde kan geen eigen infrastructuur voor de bus worden gecreëerd, de bus moet bij een rotonde altijd mengen met het overige verkeer. Een volledig vrijliggende busbaan kan alleen met een rotonde worden gecombineerd als deze wordt voorzien van verkeerslichten. De busbaan kruist de rotonde dan rechtdoor waarbij de rotonde om de busbaan heen ligt (zie ter referentie diverse rotondes in de N196 in Aalsmeer). Echter is deze oplossing alleen geschikt voor binnenstedelijke rotondes die een minder grote hoeveelheid verkeer verwerken. Naar schatting heeft deze rotondevorm in de situatie van de Paul Captijnlaan te veel impact op de afwikkeling van het overige verkeer. Daarom is herinrichting naar een VRI kruispunt nodig in het scenario van een volledig vrijliggend BRT tracé.

VERSLAG

PROJECT VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan
2. **Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer, wikkelt goed af na realisatie turborotonde

1.2 Kruispunt N211 – N213 (Poeldijk)

Kruispunt vormt geen knelpunt in de bestaande situatie.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte. Deze oplossing is ook nog niet doorgerekend qua verkeersafwikkeling.
2. **Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer omdat de verkeersafwikkeling geen knelpunt is. Indien nodig kan eventueel een eigen fase voor de bus gecombineerd worden met rechtsaf.

Bovenstaand dient in samenhang met een benodigde halteplaats beschouwd te worden (zie H3).

1.3 Kruispunt N213 – Nieuweweg – Bospolder

Kruispunt zit in bestaande situatie tegen de grens qua capaciteit en is daarmee een knelpunt. Dit komt door het autoverkeer.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte. Deze oplossing is ook nog niet doorgerekend qua verkeersafwikkeling.
2. **Partieel:** omdat dit kruispunt een knelpunt is in de bestaande situatie zijn voor de partiële variant HOV maatregelen gewenst. Hierbij is een eigen opstelstrook en eigen fase voor het busverkeer benodigd. Ook hierbij is de inpassing een aandachtspunt omdat de ruimte erg beperkt is.

1.4 Turborotonde Boswoning – Bosweg

Vormt geen knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie. Bij dit kruispunt moet rekening gehouden worden met de bestaande fietstunnel.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** eigen infrastructuur voor de bus kan niet gecombineerd worden met de turborotonde (zie toelichting onder H1.1). Voor deze situatie is dus een ombouw tot VRI kruising met vrijliggende busbaan benodigd, conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte.
2. **Partieel:** bus rijdt mee in het verkeer omdat er geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werk sessie kruispunten Westland en Maassluis

1.5 Kruispunt N213 – Dijkweg

Vormt geen knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Ook hier is de inpassing een aandachtspunt.
2. **Partieel:** bus rijdt mee in het verkeer omdat er geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

1.6 Kruispunt N213 – Middelbroekweg

Dit kruispunt vormt een knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie. Vanuit de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied (door Goudappel) is een ontwerp voor dit kruispunt uitgewerkt met vrijliggende infrastructuur voor de bus (zowel voor noord <> zuid als voor oost <> west). In dit ontwerp zijn een aantal richtingen komen te vervallen in verband met de verkeersafwikkeling. De provincie Zuid-Holland gaat niet akkoord met het laten vervallen van rijrichtingen op het kruispunt in verband met verkeersveiligheid.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** uitgangspunt is bovengenoemd ontwerp vanuit de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied. Ondanks dat dit ontwerp niet akkoord is voor de provincie is dit voor nu het beste uitgangspunt voor de verkenning.
2. **Partieel:** vanwege de verkeersafwikkeling zijn ook HOV maatregelen wenselijk voor de partiële variant. De vraag is echter of dit haalbaar is in verband met de impact die dit heeft op de afwikkeling van overig verkeer. Meest kansrijk lijkt het om alle verkeer op de rechtdoorgaande richting prioriteit te geven als er een bus aan komt (door middel van iVRI). Het busverkeer stroomt in dit geval ook goed door en krijgt prioriteit boven het andere verkeer.

1.7 Kruispunt N213 – Lange Broekweg

Dit kruispunt vormt op dit moment geen knelpunt in het kader van verkeersafwikkeling. Echter wordt dit kruispunt zwaarder belast door ontwikkelingen elders. Voor dit kruispunt is een alternatief ontwerp opgesteld binnen de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied. In dit ontwerp wordt het kruispunt verplaatst in noordelijke richting. Op de locatie van het huidige kruispunt blijft wel een oversteek voor fietsverkeer. Dit lijkt verkeerstechnisch geen wenselijke situatie. Dit ontwerp dient daarom nader afgewogen en nader uitgewerkt te worden.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** busbaan aan oostzijde in combinatie met VRI kruising conform studie Wi+Bo en conform bovengenoemd ontwerp vanuit kruispuntenstudie Masterplan Floragebied.

VERSLAG

PROJECT VHOV Zuidwestlandcorridor
 KENMERK X06-PZE-HS-VSL-24003433
 TYPE VERGADERING Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

2. **Partieel:** *geen HOV maatregelen, bus kan meerijden met overig verkeer omdat hier geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.*

1.8 Oversteek vrije baan oost > west

Het beoogde vrijliggende BRT tracé ligt tot en met het kruispunt Lange Broekweg aan de oostzijde. Om uiteindelijk in Maassluis te komen moet het tracé de N213 kruisen om aan de westzijde/zuide te komen van de N213 en de A20. In de verkenning van Wi+Bo is hiervoor een onderdoorgang voorzien tussen de kruising Lange Broekweg en het Vlietpolderplein. Dit lijkt de meest logische plaats omdat een dergelijke kruising ter hoogte van het Vlietpolderplein, Westerleeplein of de A20 complexer is. Verder is het waarschijnlijk noodzakelijk om deze oversteek ongelijkvloers te maken. De enige andere optie is oversteken bij een VRI kruispunt, echter heeft dit veel impact op de verkeersafwikkeling maar op de verkeerssituatie en verkeersveiligheid in het algemeen. **Actie** art.5.1-2e *verlegt intern met DBI of een dergelijke oversteek bij een VRI kruising haalbaar kan zijn of bij voorbaat afgeschreven kan worden.*

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** *vooral nog uitgaan van oplossing Wi+Bo met onderdoorgang tussen Lange Broekweg en Vlietpolderplein. Zie toelichting hierboven.*
2. **Partieel:** *bij de partiële variant is deze oversteek niet aan de orde.*

1.9 Vlietpolderplein

Bij het Vlietpolderplein is in de verkenning van WiBo een onderdoorgang voorzien ter hoogte van het Vlietpolderplein. Gezien de complexiteit van dit kruispunt en de grote hoeveelheid verkeer die hier afgewikkeld wordt zijn er geen andere mogelijkheden om vrijliggende infrastructuur voor de bus te creëren.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** *busbaan in onderdoorgang conform verkenning Wi+Bo.*
2. **Partieel:** *bus rijdt mee met overig verkeer.*

1.10 Westerleeplein

Afweging en conclusies identiek aan 1.9 Vlietpolderplein.

2. Kruispunten en tracé Maassluis

2.1 Tracé Honderdland

Voor het tracé ter hoogte van Honderdland zijn er twee opties, ofwel via het deel van Honderdland parallel aan de A20 ofwel via het deel van Honderdland in het verlengde van de Hoeksebaan. In beide gevallen geldt dat hier relatief weinig verkeer rijdt en de bus goed in het verkeer kan meerijden. Ook voor de variant met volledig vrijliggend BRT is het creëren van een aparte busbaan daarom niet voor de hand.

VERSLAG

PROJECT VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** bus rijdt mee met overig verkeer.
2. **Partieel:** idem.

2.2 Ronde Honderdland – Maasdijk

In de verkenning van Wi+Bo is een onderdoorgang bij de rotonde opgenomen voor busverkeer. Deze onderdoorgang is echter behoorlijk complex in verband met de Maasdijk. Ombouw naar een VRI kruispunt ligt daarom meer voor de hand in het geval van vrijliggende infra. Indien de rotonde voldoet qua verkeersafwikkeling is hiervoor echter geen noodzaak.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** indien de rotonde voldoet qua verkeersafwikkeling kan worden overwogen om de bus in het verkeer mee te laten rijden, ook in de variant met een volledig vrijliggend BRT tracé. Indien dit niet het geval is ligt herinrichting tot VRI kruising voor de hand waarbij de bus met prioriteit (met of zonder eigen fase) afgewikkeld kan worden.
2. **Partieel:** idem.

2.3 Tracé Maasdijk/Coldenhovelaan en kruispunt Coldenhovelaan

Vanaf de rotonde Honderdland/Maasdijk zijn er verschillende tracéopties voor beide varianten. Een volledig vrijliggend tracé kan via de Maasdijk lopen, waarbij het bestaande fietspad wordt gebruikt en het fietsverkeer 'onderlangs' rijdt. Voor de partiële tracé variant rijdt het busverkeer via de bestaande Coldenhovelaan. Voor de volledig vrijliggende variant zou de Coldenhovelaan ook gebruikt kunnen worden. Een andere optie is dat het busverkeer op de A20 blijft tot aansluiting 6. Er is nog geen conclusie voor de vrijliggende variant.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** voorlopig uitgangspunt tracé via Maasdijk conform verkenning Wi+Bo.
2. **Partieel:** tracé via Coldenhovelaan, al dan niet met HOV maatregelen op kruispunt Aartsdijkweg.

2.4 Tracé Schenkeldijk/Dr. Albert Schweitzerdreef

Het vrijliggende tracé loopt in ieder geval via de Schenkeldijk. Op de Schenkeldijk wordt het busverkeer gemengd met het overig verkeer omdat hier alleen een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer rijdt. Vervolgens buigt busverkeer af voor de spoorlijn om via een nieuw te realiseren busbaan tussen de spoorlijn en de Dr. Albert Schweitzerdreef aan te sluiten op de Albert Schweitzerdreef en Merellaan nabij station Steendijkpolder. Het busverkeer rijdt door tot station Maassluis West omdat het hier kan keren.

VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werk sessie kruispunten Westland en Maassluis

Voor de partiële variant maakt busverkeer gebruik van de bestaande Dr. Albert Schweitzerdreef en Merellaan en keert busverkeer eveneens bij station Maassluis West.

Conclusie:

1. **Vrijliggend:** via Schenkeldijk conform beschrijving hierboven.
2. **Partieel:** via Dr. Albert Schweitzerdreef conform beschrijving hierboven.

CONCEPT

VERSLAG

PROJECT VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

3. Halteplaatsen

Op het tracé zijn voor de deelgebieden Westland en Maassluis een vijftal halteplaatsen beoogd, van noord naar zuid zijn dit:

1. **Paul Captijnlaan:** bij de rotonde Paul Captijnlaan zijn bestaande halteplaatsen aanwezig. Bij opwaardering turborotonde bestaat een aandachtspunt qua oversteekbaarheid. Dit moet meegenomen worden in de ontwerpogave.
2. **N211/N213 Poeldijk:** bij het volledig vrijliggend tracé is er een kans om een halteplaats te realiseren op het parkeerterrein ten zuidoosten van de kruising. Bij een partiële variant is de halteplaats complex omdat aan de noordoostzijde en zuidwestzijde van de kruising nauwelijks ruimte is terwijl dat precies de locaties zijn waar een halteplaats moet komen (na de kruising). Vanwege de inpasbaarheid moeten de halteplaatsen mogelijk toch voor de kruising gerealiseerd worden omdat hier in beide richtingen meer ruimte is.
3. **Bosweg/Rolpaal:** vanuit bereikbaarheid lijkt een halte bij Rolpaal logischer dan bij de Bosweg. Voordeel van de Bosweg is dat er een onderdoorgang aanwezig is. Voor beide locaties is de inpasbaarheid een uitdaging, zeker in het geval van een volledig vrijliggende variant.
4. **Middelbroekweg:** Ten noordoosten van de kruising is een OV Hub voorzien. In het ontwerp van de kruispuntenstudie Floragebied is een onderdoorgang opgenomen. Dit is een voordeel, alleen ligt deze ten zuiden van de Middelbroekweg. Halteplaatsen dienen meegenomen te worden in de verdere ontwerpogave in samenhang met OV Hub.
5. **Honderdland/Maasdijk:** Halteplaats hangt sterk af van tracékeuze (zie H2). Moet meegenomen worden in ontwerpogave.

Maatregelen opgenomen in de referentie

Vastgestelde mobiliteitsmaatregelen Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 art.5.1-2e t.d. 4 december 2023							
A Maatregelen Korte Termijn Aanpak van GU GP3.0 MoVe							
1 De in DO en BO GU-GP3.0 2021 vastgestelde maatregelen basispakket 2022-2025 en KTA 2020-2025. Allen idem in DO MoVe vastgesteld. Deze gespiegeld aan de eindrapportage GU-GP3.0							
Maatregel KTA	Trekker	Vastgestelde	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
C1	MFR Naaldwijk-Rotterdam	WL deels in WL	art.5.1-2e	2024-2027		Ja	Ja nvt
C2	Beter, vaker en sneller OV betreft de kruispunten Fijle Tuinenweg/Middelbroekweg en 2 kruispunten in centrum Wateringen	WL	art.5.1-2e	2025-2027		Ja	Pijle tuinenweg als reistijdswinst OV opgenomen kruispunten Wateringen zitten er nog niet in idem reistijdswinst uit onderzoek Sweco Rijtdwinst verwerking en rijtijden OV voor specifieke OV-lijnen door rijtijd tussen haltes te verkorten
C7	A20 afrit 6	WL	art.5.1-2e	2025-2027		Ja	Nee Infra aanpassen in netwerk auto-vracht
B Vastgestelde maatregelen Basispakket GU-GP3.0 2021-2025							
Maatregelen 2021-2025	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
1 Lagere parkeernormen (-40% t.o.v. de huidige parkeernormering) bij Wateringen Noord en Floracampus	Westland, Den Haag	art.5.1-2e	2024-2028		Ja	Nee	Voor de twee specifieke mod/zones (Wateringen-Noord (zone 2804) en Floracampus (3119) wordt 1 minuut extra rijtijd gemodelleerd. Dit toegepast als vertraging op de zone-connector. Dit is overeenkomstig aan de werkwijze van Goudappel in de eerdere modelstudie.
2 MFR Naaldwijk-Honselersdijk-Den Haag	Westland, Den Haag en MRDH	art.5.1-2e	2026-2035		Ja	Ja	nvt
3 MFR Naaldwijk - Monster - Den Haag	Westland, Den Haag, MRDH	art.5.1-2e	2026-2028		Ja	Ja	nvt
4 Werkgeversaanpak zie KTA		art.5.1-2e					nvt
5 Slimme logistiek	PZH	art.5.1-2e	2024-2025		Nee	Nee	nvt
6 Opwaarderen fietsroutes met vlakke verharding	PZH	art.5.1-2e	2024-2026		Nee	Nee	nvt
C No regret (bestuurlijk vastgesteld en middelen beschikbaar)							
Maatregel	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
1 Wippolderlaan	PZH		2024-2027		Ja	Ja	nvt
2 Kruispunt Lozerlaan/ Erasmusweg	Den Haag		2025-2030		Ja	Ja	nvt
3 Doorstroonmaatregelen A4	Rijk en Regio		2025-2030		Ja en Nee	Ja	Auto-vracht-netwerk terugbrengen naar situatie modelnetwerk 2023 in het scenario "maximale woningbouw zonder A4"
4 Maasdelatunnel	Rijkswaterstaat		2023-2025		Ja	Ja	nvt

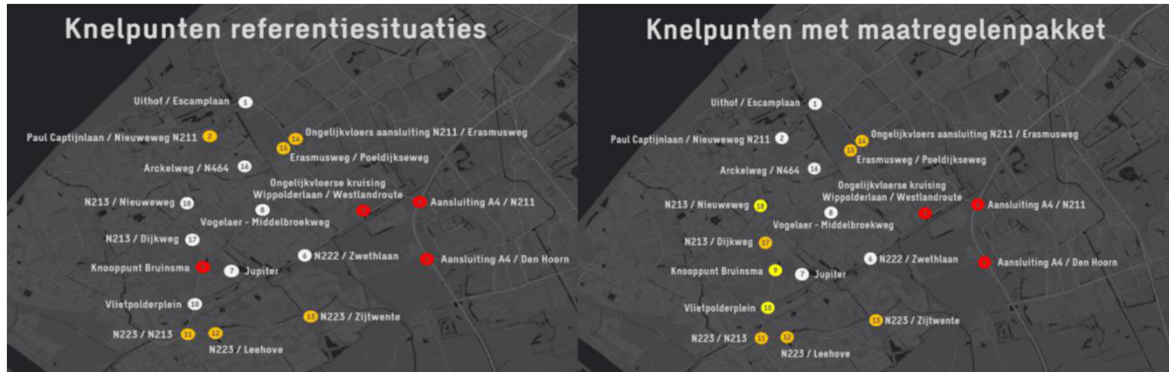
Aanvullende maatregelen 2025-2040

D	Maatregelen Basispakket GU-GP3.0 na 2025	Trekker (en overige partijen)	Realisatie	Haalbaarheid	Meenemen in maatregelenpakket	IN VMRDH 3.0
1	Betaald parkeren in centrumgebieden	art.5.1-2e	2025-2030		Ja	Nee
2	Fietsroute Kijkduin-Wateringen		2025-2030		Ja	Nee
3	MFR Fietsroute Naaldwijk-Rijswijk nog niet prioritair		2025-2030		Ja	Nee
4	Fietsonderdoorgang N211/Lozerlaan		2025-2030		Ja	Nee
5	Fietsvoorzieningen HOV (waaronder verbeteren fietsparkeren Haga en Uithof in Den Haag Zuidwest)		2025-2030		Ja	Nee
6	MFR Delft	PZH	2026-2035		Ja	Ja
7	Hubs/reefers		2026-2030		Ja	Nee
8	Fiets tunnel de Lier	art.5.1-2e	2025-2030		Nee	Nee
9	Resultaten pre verkenning HOV in model opnemen. Resultaten VHOV januari 2024 beschikbaar. Definitieve resultaten mei 2024		2030-2040		Ja	Nee

E	Inframaatregelen 2030-2040	Trekker (en overige partijen)	Realisatie	Haalbaarheid	Meenemen in nog aan te passen maatregelenpakket	IN VMRDH 3.0
1	Aanpassen Rotonde N211/Paul Captijnlaan	art.5.1-2e	2025-2030		Ja	Nee
2	Aanpassen Rotonde N464/Arckelweg		2025-2030		Ja	Nee
3	N213-Middelbroekweg met fietstunnel onderdeel MFR Delft in samhang met Floracampus		2025-2030		Ja	Nee
4	Rotonde kruispunt Jupiter-Veilingroute (N465) omvormen tot VRI kruispunt in samenhng met Floracampus		2025-2030		Ja	Nee
5	Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samenhng met Floracampus		2025-2030		Ja	Nee
6	Rotonde Zwethlaan		2025-2030		Ja	Ja

VMRDH 3.0 stedelijke referentie actualisatie verkeersberekeningen GU 21 (RB,GD)				SCENARIO 1	SCENARIO 2	
KP	Maatregelen opgenomen in doormeningen Sweco	Aanvullend onderzoek?	Tracedeel	Door wie ?	BRT op vrijliggend trace	BRT (deels) in het verkeer
2	N211Paul Captijnlaan turbotronde met VHOV maatregel ?	Maatregel lijkt effectief. Vraag is of het vanwege reparatie een turbotronde of een VRI moet worden. Dit uitwerking door Movares in HOV Westland studie.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Paul Capteijnlaan oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde/VRI kruising ?
x	N213N211 Lhv. Poeldijk	Geen knelpunt	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Voorstraat oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
18	N213Nieuweweg alleen VHOV maatregel	Kruispuntanalyse door Sweco Hoe verhouding auto-vracherverkeer. Hoe verdeling per spits en in welke richting. Ontwerp kruising door Movares in HOV studie.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Nieuwe weg oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
x	N213Bewoning	Maatregel lijkt effectief. Vraag is wel of het een turbotronde of andere vorm kruising moet zijn. Dit uitwerken door Movares in HOV Westland studie.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Boswoning oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde kruising ?
17	N213Dijkweg met alleen VHOV maatregel	Maatregel lijkt effectief. Vraag is wel of het een turbotronde of andere vorm kruising moet zijn. Dit uitwerken door Movares in HOV Westland studie.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Dijkweg oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
9	N213Middelbroekweg (fietsunnel, afwaarderen Middelbroekweg + nieuwe aansluiting Lange Broekweg + VHOV)	Uitwerken in HOV Westland studie	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Middelbroekweg oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
x	N213 Lange Broekweg	Uitwerken in HOV Westland studie	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Lange Broekweg oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
x	Oversteek vrije baan van oostzijde naar westzijde waar ?		WL	Ontwerp Movares	Waar ? Gelijkvloers of tunnel ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde/VRI kruising ?
10	N213 Vlietpolderplein met alleen VHOV maatregel	Kruispuntanalyse door Sweco Hoe verhouding auto-vracherverkeer. Hoe verdeling per spits en in welke richting	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert gelijkvloers tak Piet Struijkweg westzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde met VRI kruising ?
11	N213 Westerlee met alleen VHOV maatregel	Kruispuntanalyse door Sweco Hoe verhouding auto-vracherverkeer. Hoe verdeling per spits en in welke richting	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak N223 westzijde door bestaande/nieuwe tunnel conform tekening W+B ? Is de doorrijhoogte voor een BRT geschikt ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde/VRI kruising ?
x	Honderdland straat		WL	Ontwerp Movares	Trace langs Honderdland conform W+B	In het verkeer ?
x	Kruispunt Honderdland/Maasdijk		WL	Ontwerp Movares	Gelijkvloers vrije busbaan langs rotonde. Geen tunnel conform W+B ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ?
x	Kruispunt Maasdijk/Schenkeldijk		WL	Ontwerp Movares	Gelijkvloers vrije busbaan langs rotonde. Geen tunnel conform W+B ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen
x	Kruispunt Schenkeldijk/parallel Hoekse lijn		RD	Ontwerp Movares	Gelijkvloers vrije busbaan. Geen tunnel Movares ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ?

HALTEPLAATSEN Westland	
1	N211Paul Captijnlaan (Westmade Noord, Vroondaal, ABC Westland en Poeldijk Noord
2	N213N211 Lhv. Poeldijk (Poeldijk/Monster's/Gravenzande)
3	Maasdijk Noord Bosweg
4	Floracampus
5	Honderdland/Maasdijk



Greenport 3.0

Gebiedsuitwerking

Actualisatie Verkeersberekeningen
VMRDH3.0

Werksessie 2: Extra maatregelenpakket

Agenda

- Opening en doel sessie
- Mededelingen
- Notulen werksessie 1

} 20 min

- Terugblik sessie 1
- Modelresultaten extra maatregelenpakket
 - Maatregelen
 - Mobiliteitsontwikkeling
 - Verkeersbelasting netwerk
- Knelpuntanalyse
- Rondje inzichten

} 60 min

- Vervolgberekeningen

} 30 min

- ² • Afspraken vervolgactiviteiten

} 10 min

Terugblik werksessie 1

Scenario's

- **3 referentiescenario's**

1. Minimaal woningbouw
2. Maximaal woningbouw
3. Maximaal woningbouw zonder verbreding A4 (tussen N14 en Ketheltunnel)

- **Gemodelleerd maatregelpakket** is in de 3 referentiescenario's gelijk. Hierin zit onder andere:

- Wippolderlaan
- Kruispunt Lozerlaan – Erasmusweg
- MFR Naaldwijk-Rotterdam
- MFR Naaldwijk-Honselerdijk-Den Haag
- MFR Naaldwijk-Monster-Den Haag
- A20 afrit 6

Woningen	Totalen		Ontwikkeling	
	Maximaal	Minimaal	Maximaal	Minimaal
De Lier	6200	5900	1100	800
Honselersdijk	3600	3300	400	100
Kwintsheul	2200	2000	300	100
Maasdijk	2200	2100	300	200
Monster	8300	8100	2400	2200
Naaldwijk	14600	13100	5100	3700
Poeldijk	4000	3600	1000	600
s-Gravenzande	10600	10200	1300	1000
Ter Heide	300	300	0	0
Wateringen	7800	7100	1500	800
Den haag_zuidwest	47000	42000	12000	7000
Westland_Totaal	60000	56000	13000	9000
Studiegebied	107000	98000	25000	16000

Terugblik werksessie 1

Aanvullend maatregelenpakket

Resultaat mentimeter

	D	Ja
1	Betaald parkeren in centrumgebieden	Ja
2	Fietsroute Kijkduin-Wateringen	Ja
3	MFR Fietsroute Naaldwijk-Rijswijk	Ja
4	Fietsonderdoorgang N211/Lozerlaan	Ja
5	Fietsvoorzieningen HOV (waaronder verbeteren fietsparkeren Haga en Uithof in Den Haag Zuidwest)	Ja
6	MFR Delft	Ja
7	Hubs/reefers	Ja
8	Fietstunnel de Lier	Nee
9	Resultaten pre verkenning HOV in model opnemen. Via Goudappel Frans de Vries. Resultaten VHOV voorjaar 2024 is te laat	Nee

	E	Ja
1	Aanpassen Ronde N211/Paul Captijnlaan	Ja
2	Aanpassen Ronde N464/Arckelweg	Ja
3	N213-Middelbroekweg met fietstunnel onderdeel MFR Delft in samhang met Floracampus	Ja
4	Ronde kruispunt Jupiter-Veilingroute (N465) omvormen tot VRI kruispunt in samenhange met Floracampus	Ja
5	Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samenhange met Floracampus	Ja
6	Ronde Zwethlaan	Ja
7	In samenhange met VHOV passages	Ja

Modelresultaten extra maatregelenpakket

Doorgerekende modelscenario's

3 modelberekeningen met extra maatregelenpakket, toegepast op de volgende 3 referentiesituaties.

1. Minimaal woningbouw
2. Maximaal woningbouw
3. Maximaal woningbouw zonder verbreding A4 (tussen N14 en Ketheltunnel)

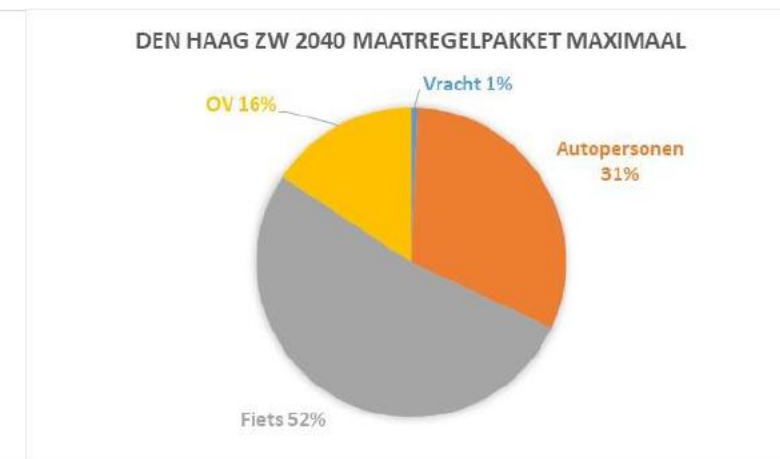
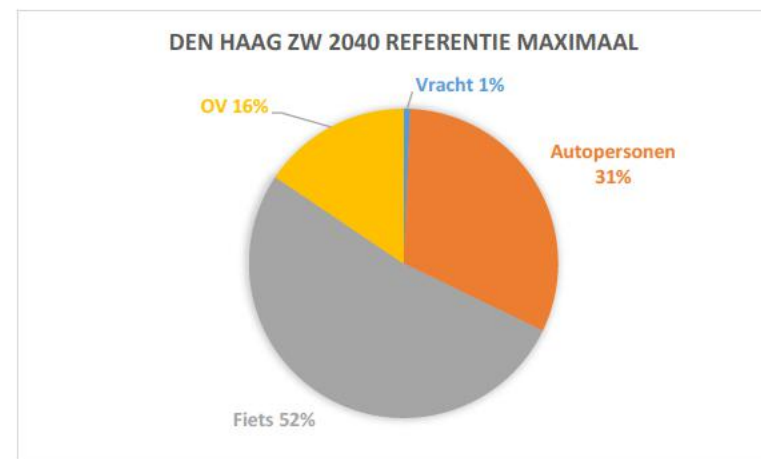
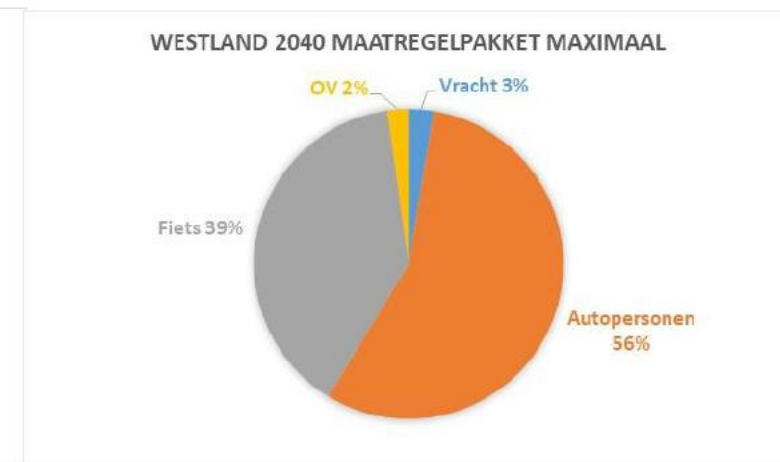
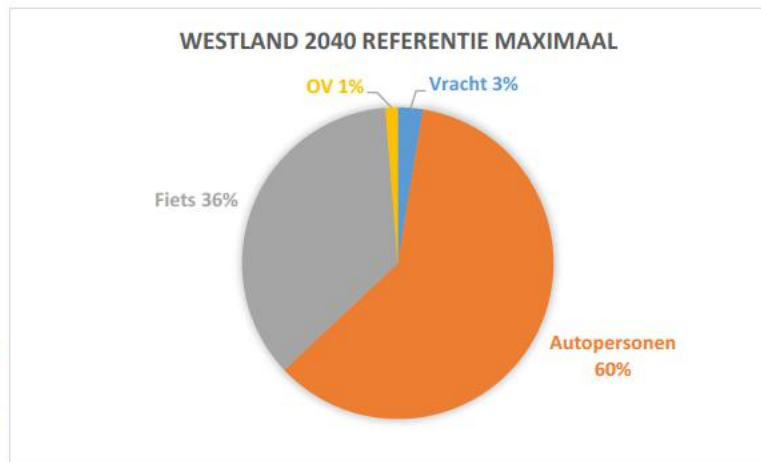
	D	Ja
1	Betaald parkeren in centrumgebieden	Ja
2	Fietsroute Kijkduin-Wateringen	Ja
3	MFR Fietsroute Naaldwijk-Rijswijk	Ja
4	Fietsonderdoorgang N211/Lozerlaan	Ja
5	Fietsvoorzieningen HOV (waaronder verbeteren fietsparkeren Haga en Uithof in Den Haag Zuidwest)	Ja
6	MFR Delft	Ja
7	Hubs/reefers	Ja
8	Fietstunnel de Lier	Nee
9	Resultaten pre verkenning HOV in model opnemen. Via Goudappel Frans de Vries. Resultaten VHOV voorjaar 2024 is te laat	Nee

	E	Ja
1	Aanpassen Rotonde N211/Paul Captijnlaan	Ja
2	Aanpassen Rotonde N464/Arckelweg	Ja
3	N213-Middelbroekweg met fietstunnel onderdeel MFR Delft in samhang met Floracampus	Ja
4	Rotonde kruispunt Jupiter-Veilingroute (N465) omvormen tot VRI kruispunt in samenhang met Floracampus	Ja
5	Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samenhang met Floracampus	Ja
6	Rotonde Zwethlaan	Ja
7	In samenhang met VHOV passages	Ja

Modelresultaten extra maatregelenpakket

Vervoerwijzeverdeling (modal split)

- Door opwaardering OV en Fiets verdere verschuiving naar meer 'schone'¹ verplaatsingen
- Aandeel auto:
 - Westland: 60% -> 56% (2020: 64%)
 - Den Haag Zuid-West: 31% -> 31% (2020: 48%)
- Aandeel vrachtverkeer blijft constant
- Op dit niveau zijn de 3 doorgerekende scenario's niet onderscheidend van elkaar



7 ¹ Zijnde verplaatsingen met fiets of OV

Mobiliteitsontwikkeling

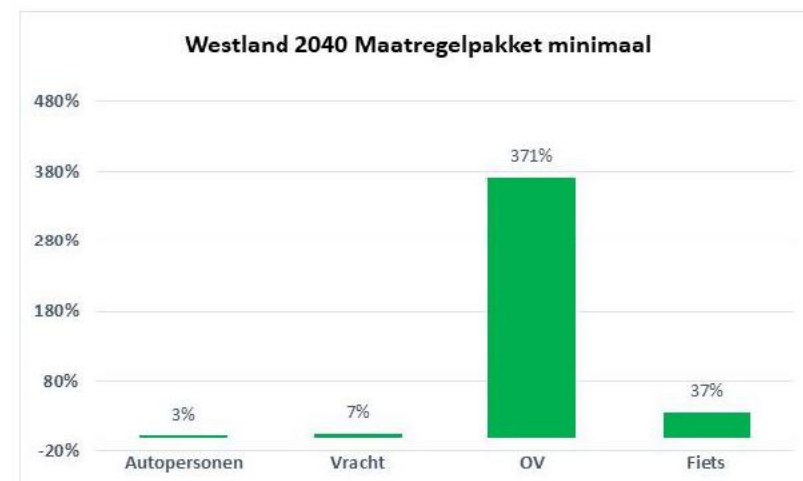
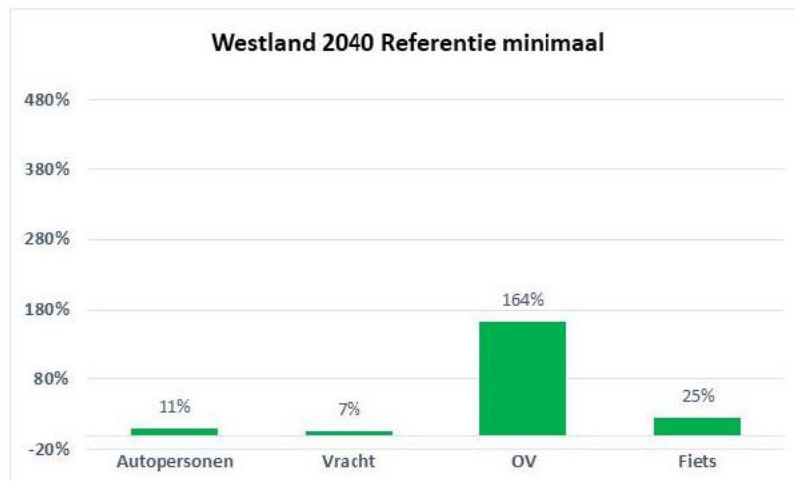
Ontwikkeling aantal verplaatsingen 2020 -> 2040REF EN 2020 -> 2040EMP

- Grote groei van OV in de gemeente Westland. Ontwikkeling aantal vertrekkende OV ritten per etmaal:

• 2020	2.900
• 2040REF	7.700
• 2040EMP	13.800

- Beperkt effect in Den Haag zuidwest

Scenario: Minimale woningbouw, met A4



Mobiliteitsontwikkeling

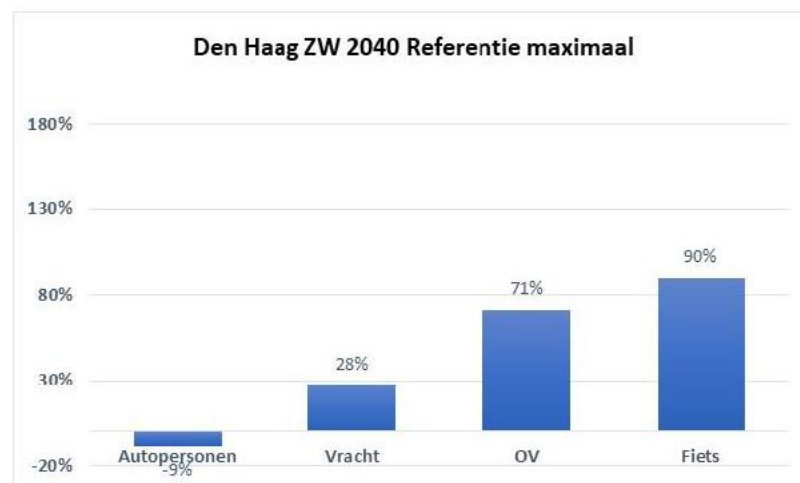
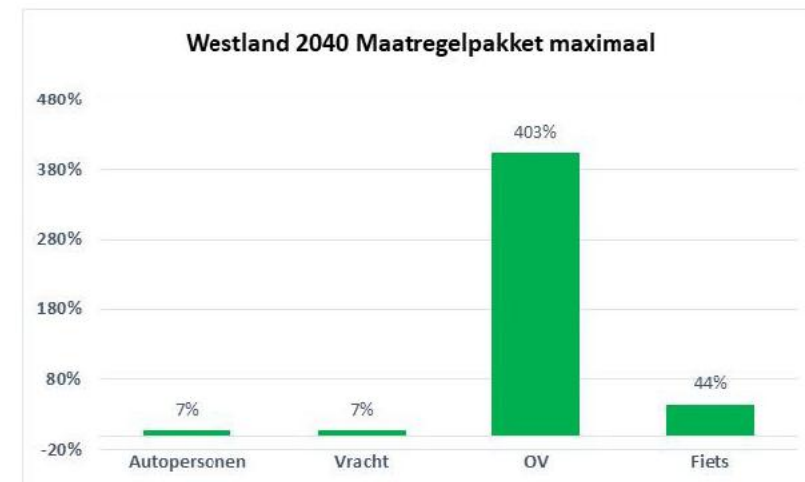
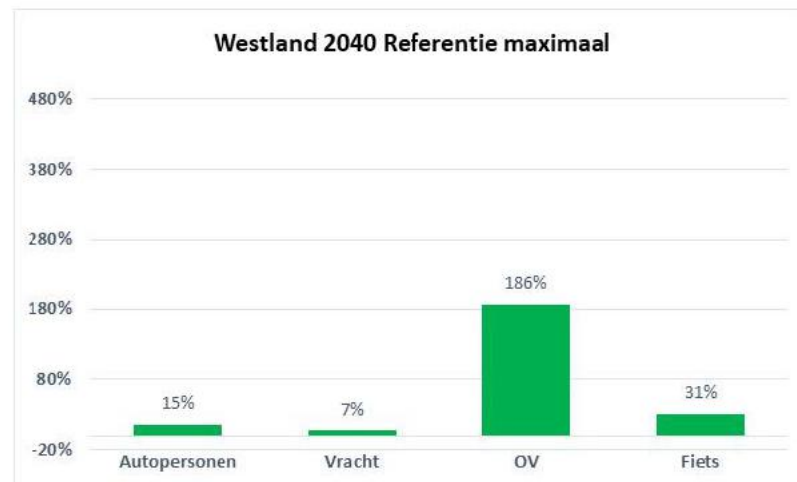
Ontwikkeling aantal verplaatsingen 2020 -> 2040REF EN 2020 -> 2040EMP

- Grote groei van OV in de gemeente Westland. Ontwikkeling aantal vertrekkende OV ritten per etmaal:

• 2020	2.900
• 2040REF	8.400
• 2040EMP	14.700

- Beperkt effect in Den Haag zuidwest

Scenario: Maximaal woningbouw, met A4



Mobiliteitsontwikkeling

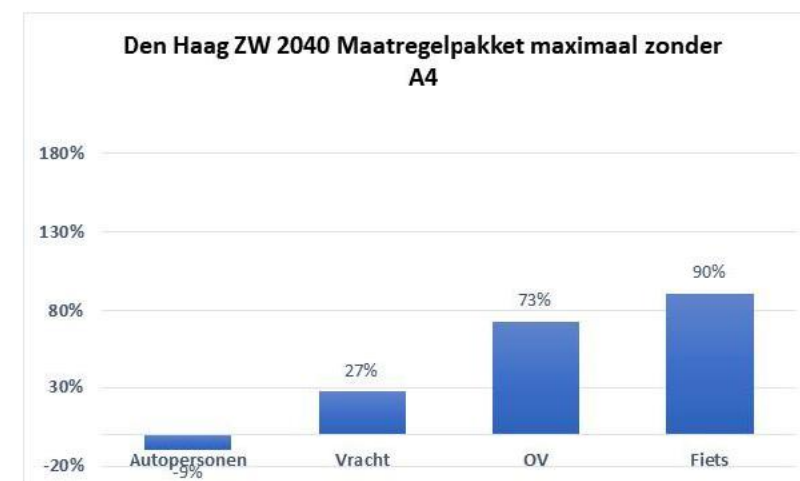
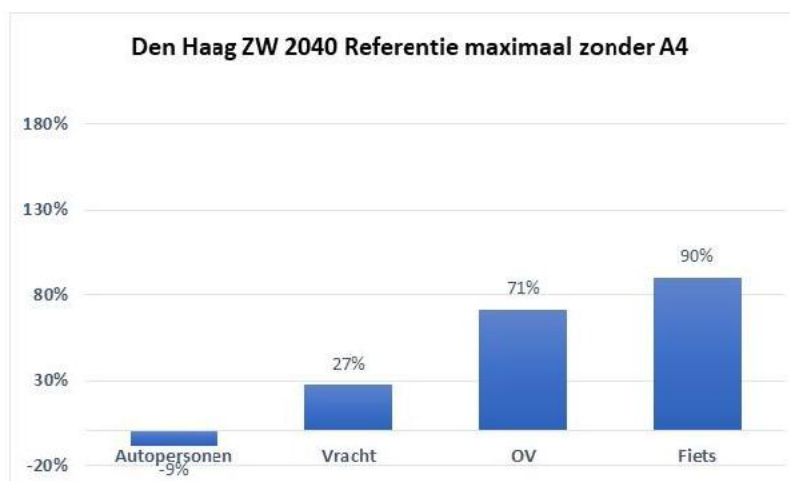
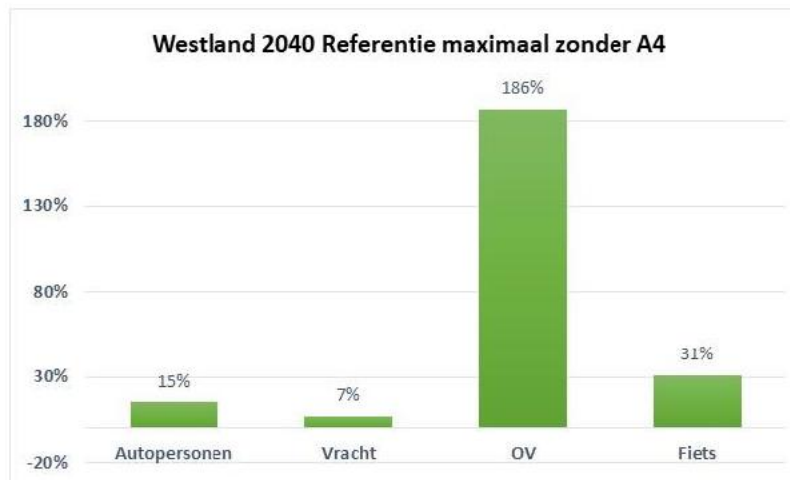
Ontwikkeling aantal verplaatsingen 2020 -> 2040REF EN 2020 -> 2040EMP

Scenario: Maximaal woningbouw, zonder A4

- Grote groei van OV in de gemeente Westland. Ontwikkeling aantal vertrekkende OV ritten per etmaal:

• 2020	2.900
• 2040REF	8.400
• 2040EMP	14.800

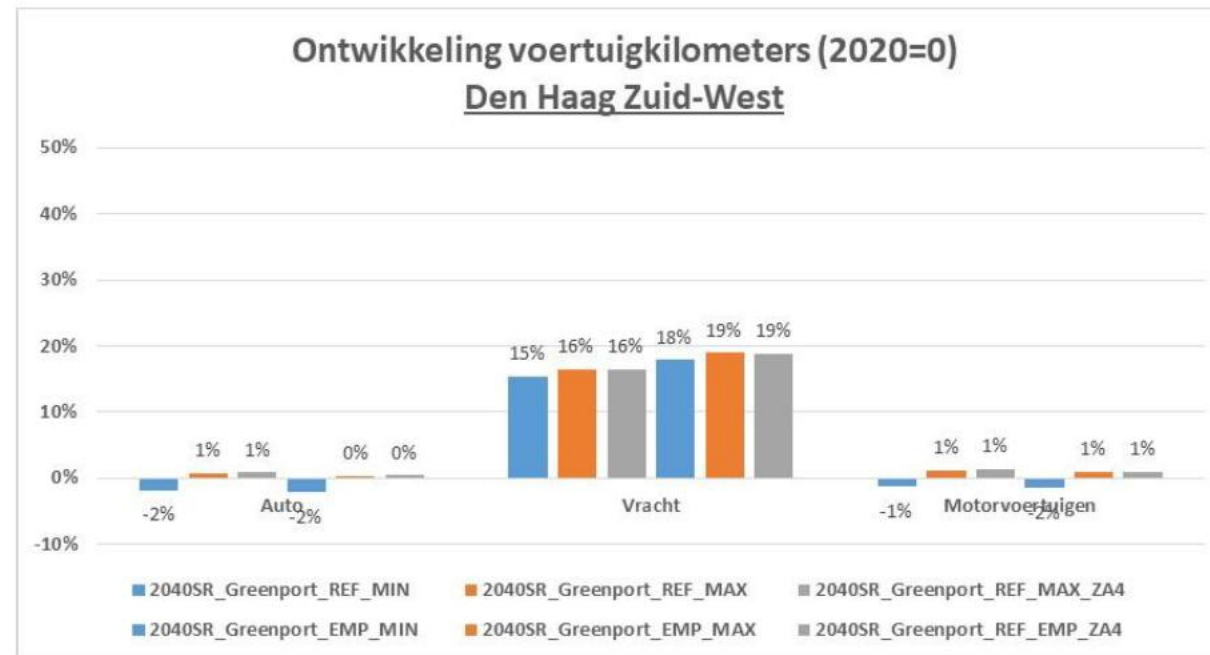
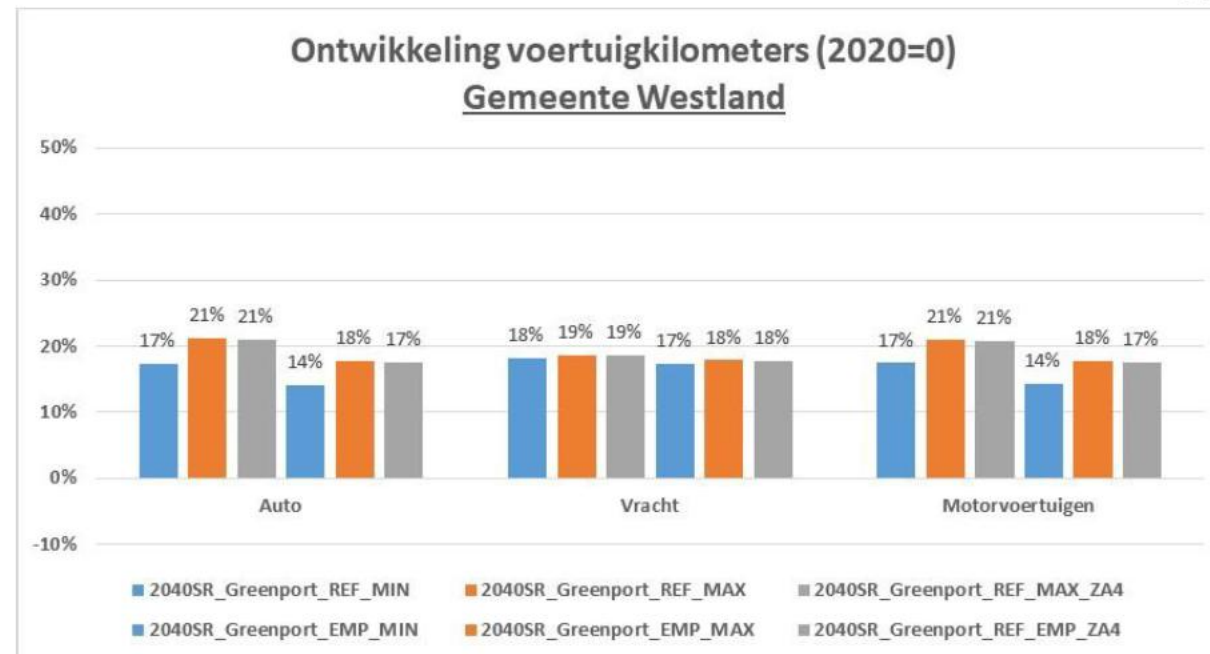
- Beperkt effect in Den Haag zuidwest



Verkeersbelasting netwerk

Voertuigkilometers etmaal 2040 TOV 2020

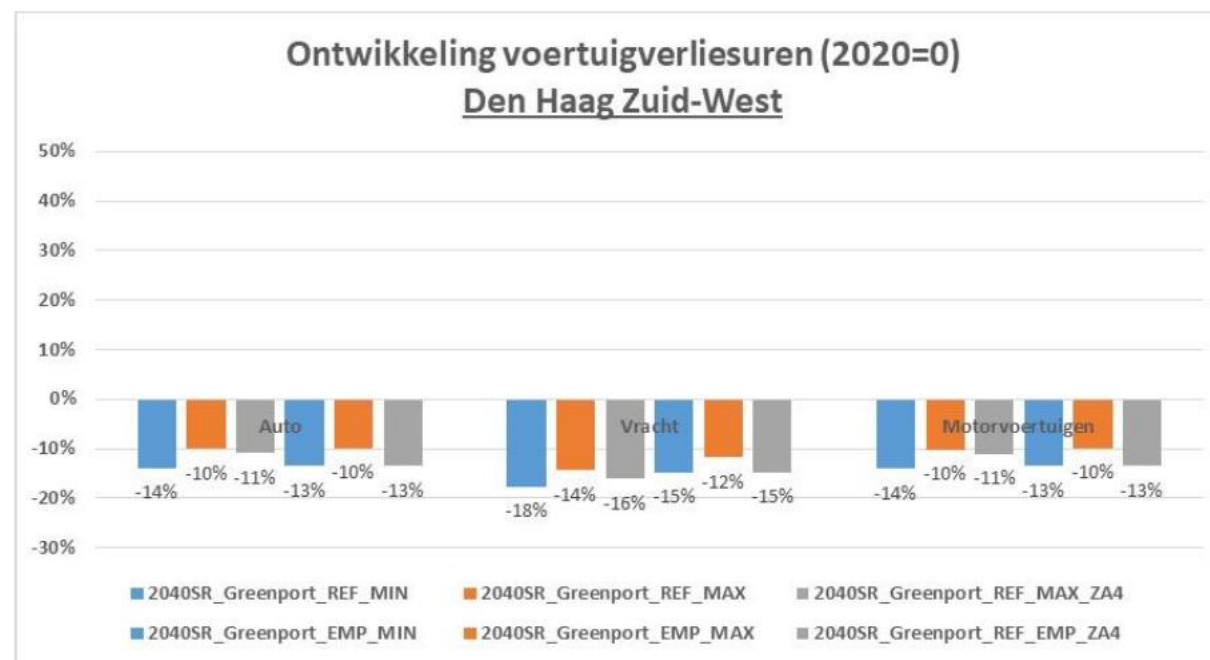
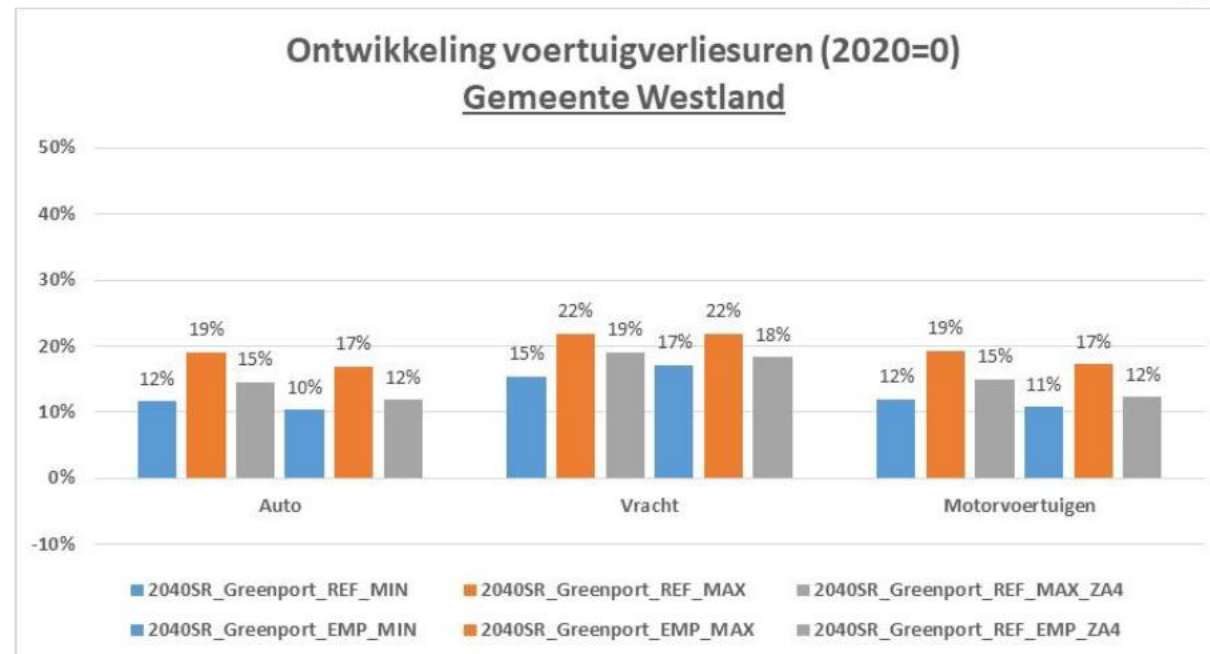
- Het effect van het aanvullende maatregelenpakket op de voertuigkilometers is beperkt.
- In de gemeente Westland neemt de groei van voertuigkilometers met ongeveer 3 procentpunt af tov het referentiescenario. Dit is in elk onderzocht scenario het geval.
- In Den Haag Zuid-West blijft het aantal voertuigkilometers voor de auto vrijwel gelijk aan 2020. Tussen de referentiescenario en het maatregelenpakket zien we ook vrijwel geen verschil.
- We zien voor het vrachtverkeer in Den Haag Zuid-West door het maatregelenpakket een toename van maximaal 3 procentpunt. Dit heeft te maken met een toename van vrachtverkeer op de N211 tussen de Erasmusweg en de Escamplaan (=Den Haag Zuid-West)



Verliestijd netwerk

Voertuigverliesuren etmaal 2040 TOV 2020

- Het effect van het aanvullende maatregelenpakket op de voertuigverliestijd is beperkt en is ook kleiner dan in GU21. Omdat zowel de Ausgangssituatie (intensiteiten auto, vracht) en de doorgerekende maatregelen verschillen is het doen van een zuivere vergelijking lastig.
- In de gemeente Westland neemt de groei van voertuigverliesuren voor autoverkeer met ongeveer 2 procentpunt af tov het referentiescenario. Voor vrachtverkeer is het effect erg klein.
- In Den Haag Zuid-West blijft het aantal voertuigverliesuren vrijwel gelijk aan de referentiesituatie.



Probleemanalyse

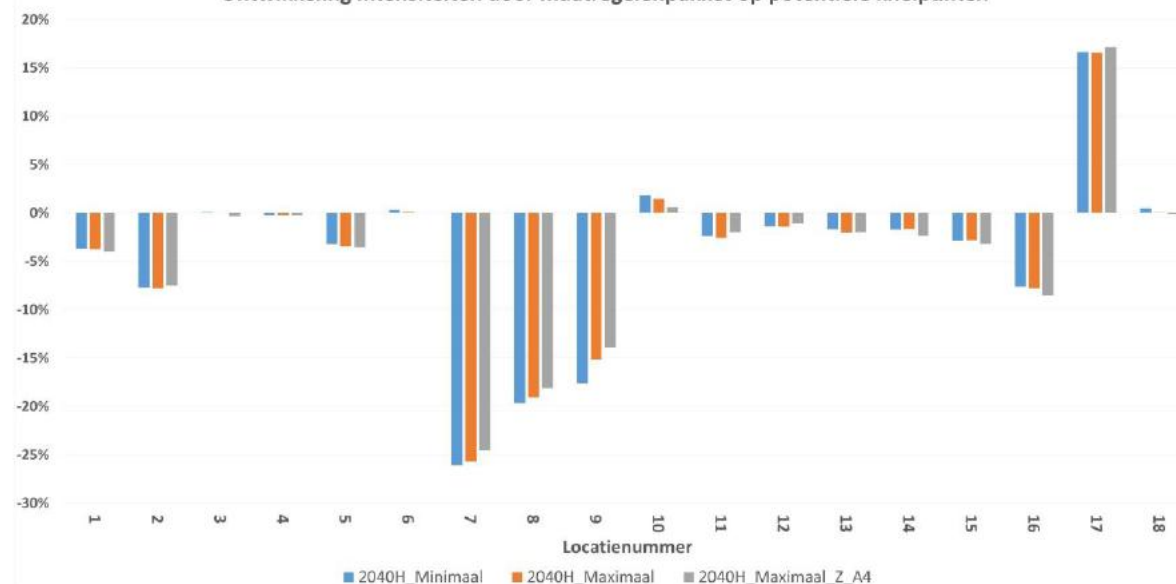
Potentiële knelpuntlocaties

- De kaart hiernaast toont de potentiële knelpuntlocaties. De selectie hiervan heeft plaatsgevonden op basis van GU21 en analyse van de referentiesituaties GU24
- Door het maatregelenpakket vindt er gemiddeld genomen een afname van intensiteiten plaats.
- Grootste afnames worden waargenomen rond de afgewaardeerde Middelbroekweg en aangepast knooppunt Bruinsma
 - Vogelaer-Middelbroekweg
 - Jupiter
 - Knooppunt Bruinsma
- Dit is ook de oorzaak van de groei van intensiteiten op Vlietpolderplein en N213/Dijkweg

Locaties potentiële knelpunten



Ontwikkeling intensiteiten door maatregelenpakket op potentiële knelpunten



Probleemanalyse

Potentiële knelpuntlocaties

Beoordeling op basis van VC-ratio VMRDH

- Knelpunten conform werksessie 1 op basis van modelanalyses referentiesituatie
- Kanttekeningen
 - N222 / Zwethlaan
Opwaardering naar turborotonde zat al in netwerk referentiesituatie VMRDH 3.
 - Jupiter
Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 zat al in netwerk referentiesituatie VMRDH 3.

Knelpunten referentiesituaties



Probleemanalyse

Potentiële knelpuntlocaties

Beoordeling op basis van VC-ratio VMRDH

• Effect maatregelenpakket :

- Verlicht knelpunt: Knooppunt Bruinsma (rood -> geel)
- Lost knelpunt op: Paul Captijnlaan / Nieuwelaan N211
- Introduceert nieuwe knelpunten:
 - Vlietpolderplein (geel)
 - N213 / Dijkweg
 - N213 / Nieuweweg

- Weinig tot geen onderscheidend vermogen tussen de verschillende scenario's op het niveau van knelpunten. Op sheet 22 t/m 24 staan de knelpuntenkaarten voor elk van de 3 doorgerekende scenario's

Knelpunten met maatregelenpakket



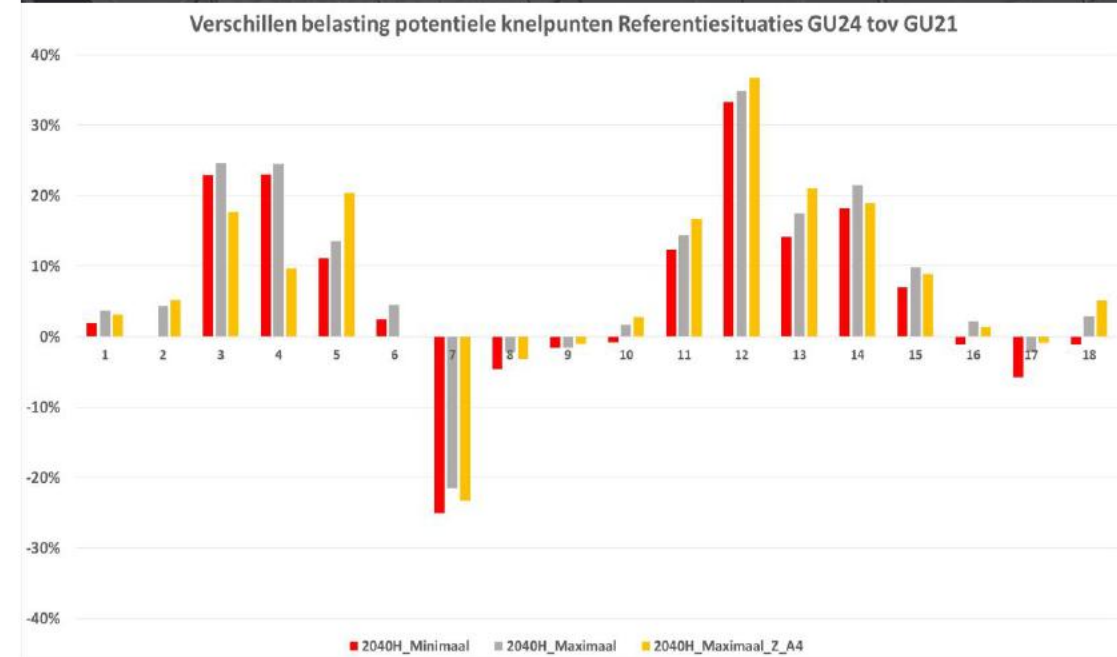
Resterende knelpunten



VC: <0,85
VC : 0,85 <-> 0,9
VC : 0,9 <-> 1
VC: >1

Intensiteiten bij knelpunten (GU21 VS GU24)

- De meeste potentiële knelpunten worden in de nieuwe referentiesituatie 2030 zwaarder belast dan in de gebiedsuitwerking GU21.
- Substantieel drukker:
 - Aansluitingen op A4
 - Kruispunten Wippolderlaan
 - Kruispunten N223
- Substantieel rustiger:
 - Jupiter (zie volgende sheet)



Buiten reikwijdte Woo-verzoek

Buiten reikwijdte Woo-verzoek

Afspraken vervolgactiviteiten

- Hoe verder met resterende knelpunten?
- Zijn er eventuele aanvullende maatregelen?
 - Structuuroplossingen
 - Lokale kruispuntoplossingen
- Woningbouwscenario's / met/zonder A4 zijn niet onderscheidend ten aanzien van knelpunten.

Vragen

1. De effecten van hoog/laag aantal woningen en wel/niet A4 zijn niet zichtbaar bij de probleemanalyse de te nemen maatregelen. Deze zouden conform opdracht separaat worden doorgerekend
2. Bij het effect van alle te nemen maatregelen gaat toename HOV naar 400%? Graag deze toelichten. In de eerdere studie 2021 was dit veel lager.
3. In de probleemanalyse opgenomen kaartbeelden is onduidelijk wat wel/niet aan maatregelen is opgenomen. Graag deze toelichten en verduidelijken.
4. De variant met alle maatregelen lijkt op grond van het kaartbeeld de situatie juist te verslechteren (meer knelpunten). Wat zijn de oorzaken?
5. Graag advies van Sweco welke wel/niet en maatregelen die de situatie wel verbeteren.
6. Hoe is maatregel samenhang met HOV-passages meegenomen.
7. Hoe is maatregel HOV/hubs meegenomen in het model
8. Wat is het effect van pauzeren A4 de drie knelpunten op het vrachtvervoer de Greenport (toename reistijdverlies t.o.v. nu)

Vragen

1. De effecten van hoog/laag aantal woningen en wel/niet A4 zijn niet zichtbaar bij de probleemanalyse de te nemen maatregelen. Deze zouden conform opdracht separaat worden doorgerekend

Deze zijn separaat doorgerekend. Op sheet 15 staat vermeld dat er weinig tot geen onderscheidend vermogen is tussen de verschillende scenario's op het niveau van knelpunten. Daarom is er slechts 1 knelpuntenkaart opgenomen in deze presentatie. Aanvullend hierop onderstaande tabel. Eventueel vullen we dit aan met een knelpuntenkaart per scenario.

		Nieuwe referentiesituaties 2040			Extra maatregelpakket		
		Minimaal	Maximaal	Maximaal zonder uitbreiding A4	Minimaal	Maximaal	Maximaal zonder uitbreiding A4
1	Uithof - Escamplaan	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
2	Paul Captijnlaan - Nieuweweg (ABC Westland)	0,89	0,91	0,91	0,85	0,85	0,85
3	Wippolderlaan / Westlandroute	1,01	1,03	1,03	1,01	1,02	1,03
4	Aansluiting A4/N211	1,06	1,07	1,10	1,06	1,07	1,11
5	Aansluiting A4/Den Hoorn	1,02	1,02	1,04	1,02	1,02	1,04
6	Rotonde Zwethlaan	0,55	0,85	0,56	0,56	0,55	0,56
7	Jupiter	0,57	0,57	0,56	0,85	0,85	0,85
8	Vogelaer - Middelbroekweg	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
9	Knooppunt Bruinsma	0,99	1,00	1,01	0,86	0,88	0,88
10	Vlietpolderplein	0,85	0,85	0,85	0,85	0,86	0,87
11	N223 – N213	0,91	0,92	0,93	0,96	0,97	0,97
12	N223 – Leehove	0,96	0,98	0,97	0,96	0,96	0,96
13	N223 - Zijtwende	0,94	0,96	0,97	0,94	0,95	0,95
14	Aansluiting N211 – Erasmusweg	0,92	0,93	0,90	0,91	0,92	0,88
15	Erasmusweg - Poeldijkseweg	0,93	0,94	0,95	0,92	0,93	0,93
16	Rotonde N464/Arckelweg	0,76	0,78	0,78	0,85	0,85	0,85
17	N213 - Dijkweg	0,85	0,85	0,85	0,91	0,93	0,86
218	N213 - Nieuweweg	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,86

VC: <0,85

VC : 0,85 <-> 0,9

VC : 0,9 <-> 1

VC: >1

Knelpuntenkaart

Scenario: minimaal icm aanvullend maatregelenpakket



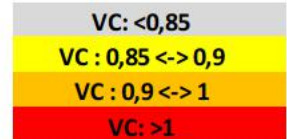
Knelpuntenkaart

Scenario: maximaal icm aanvullend maatregelenpakket



Knelpuntenkaart

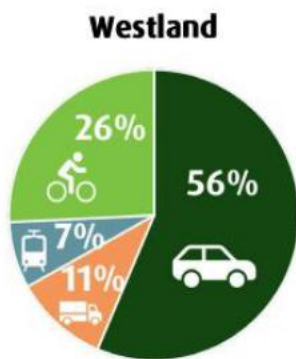
Scenario: maximaal zonder uitbr. A4 icm aanvullend maatregelenpakket



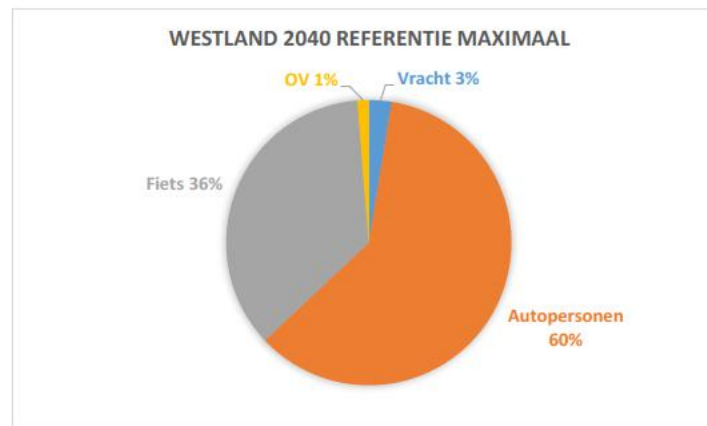
Vragen

2. Bij het effect van alle te nemen maatregelen gaat toename HOV naar 400%? Graag deze toelichten. In de eerdere studie 2021 was dit veel lager.

De oorzaak hiervan ligt bij VMRDH3 tov VMRDH2 Het absolute aantal OV-reizigers is in het nieuwe basisjaar 2020 (VMRDH3) substantieel lager dan in het oude basisjaar 2016 (VMRDH2). Dit blijkt ook uit de modal-split.



GU21: aandeel OV 7%



GU24: aandeel OV 1%

Vragen

3. In de probleemanalyse opgenomen kaartbeelden is onduidelijk wat wel/niet aan maatregelen is opgenomen. Graag deze toelichten en verduidelijken.

Onderstaande maatregelen zijn in de 3 doorgerekende scenario's opgenomen. Zie verdere uitwerking op sheets 32 t/m 46

	D	Ja
1	Betaald parkeren in centrumgebieden	Ja
2	Fietsroute Kijkduin-Wateringen	Ja
3	MFR Fietsroute Naaldwijk-Rijswijk	Ja
4	Fietsonderdoorgang N211/Lozerlaan	Ja
5	Fietsvoorzieningen HOV (waaronder verbeteren fietsparkeren Haga en Uithof in Den Haag Zuidwest)	Ja
6	MFR Delft	Ja
7	Hubs/reefers	Ja
8	Fietstunnel de Lier	Nee
9	Resultaten pre verkenning HOV in model opnemen. Via Goudappel Frans de Vries. Resultaten VHOV voorjaar 2024 is te laat	Nee

	E	Ja
1	Aanpassen Rotonde N211/Paul Captijnlaan	Ja
2	Aanpassen Rotonde N464/Arckelweg	Ja
3	N213-Middelbroekweg met fietstunnel onderdeel MFR Delft in samhang met Floracampus	Ja
4	Rotonde kruispunt Jupiter-Veilingroute (N465) omvormen tot VRI kruispunt in samenhang met Floracampus	Ja
5	Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samenhang met Floracampus	Ja
6	Rotonde Zwethlaan	Ja
7	In samenhang met VHOV passages	Ja

Vragen

4. De variant met alle maatregelen lijkt op grond van het kaartbeeld de situatie juist te verslechteren (meer knelpunten). Wat zijn de oorzaken?

Dat is overall zeker niet het geval. Zie onderstaande tabel waaruit ook de verschillen tussen de referentiesituaties en de situatie met extra maatregelenpakket valt af te leiden.

Wel is het zo dat er een paar nieuwe 'knelpunten' ontstaan. Dit zijn echter lichte knelpunten (geel gekleurd) en hebben te maken met:

- Afwaardering Middelbroekweg (Vlietpolderplein wordt zwaarder belast)
- Inpassing HOV. Op kruispunten is hier de kruispuntlay-out aangepast door businfrastructuur toe te voegen. Dit zorgt voor iets minder capaciteit voor auto/vrachtverkeer.

		Nieuwe referentiesituaties 2040			Extra maatregelenpakket		
		Minimaal	Maximaal	Maximaal zonder uitbreiding A4	Minimaal	Maximaal	Maximaal zonder uitbreiding A4
1	Uithof - Escamplaan	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
2	Paul Captijnlaan - Nieuweweg (ABC Westland)	0,89	0,91	0,91	0,85	0,85	0,85
3	Wippolderlaan / Westlandroute	1,01	1,03	1,03	1,01	1,02	1,03
4	Aansluiting A4/N211	1,06	1,07	1,10	1,06	1,07	1,11
5	Aansluiting A4/Den Hoorn	1,02	1,02	1,04	1,02	1,02	1,04
6	Rotonde Zwethlaan	0,55	0,85	0,56	0,56	0,55	0,56
7	Jupiter	0,57	0,57	0,56	0,85	0,85	0,85
8	Vogelaer - Middelbroekweg	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
9	Knooppunt Bruinsma	0,99	1,00	1,01	0,86	0,88	0,88
10	Vlietpolderplein	0,85	0,85	0,85	0,85	0,86	0,87
11	N223 – N213	0,91	0,92	0,93	0,96	0,97	0,97
12	N223 – Leehove	0,96	0,98	0,97	0,96	0,96	0,96
13	N223 - Zijtwende	0,94	0,96	0,97	0,94	0,95	0,95
14	Aansluiting N211 – Erasmusweg	0,92	0,93	0,90	0,91	0,92	0,88
15	Erasmusweg - Poeldijkseweg	0,93	0,94	0,95	0,92	0,93	0,93
16	Rotonde N464/Arckelweg	0,76	0,78	0,78	0,85	0,85	0,85
17	N213 - Dijkweg	0,85	0,85	0,85	0,91	0,93	0,86
18	N213 - Nieuweweg	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,86

Vragen

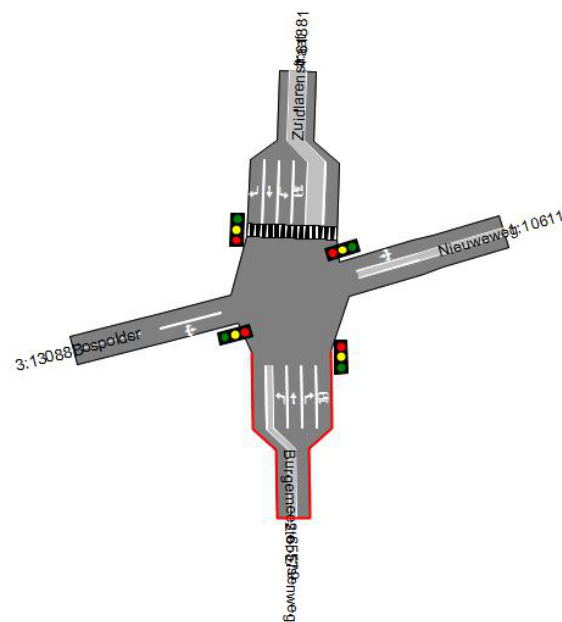
5. Graag advies van Sweco welke wel/niet en maatregelen die de situatie wel verbeteren.

Wordt vervolgd na kerngroepoverleg 6-3-'24

Vragen

6. Hoe is maatregel samenhang met HOV-passages meegenomen.

Op kruispunten is hier de kruispuntlay-out aangepast door businfrastructuur toe te voegen zoals in onderstaand voorbeeld (N213-Nieuweweg). Gevolg hiervan is iets minder capaciteit voor auto/vrachtverkeer.



Vragen

7. Hoe is maatregel HOV/hubs meegenomen in het model

Twee HOV-verbindingen zijn opgenomen

- BRT Den Haag – Maassluis
- Tangent Naaldwijk – Delft
- Daarnaast is de maatregel HUBS/Reefers opgenomen. Hiervoor is een afname van 5% vrachtverkeer gemodelleerd van/naar de volgende gebieden:
 - ABC-Westland
 - Honderdland
 - Greenport Horticultuur

Vragen

8. Wat is het effect van pauzeren A4 de drie knelpunten op het vrachtvervoer de Greenport (toename reistijdverlies t.o.v. nu)

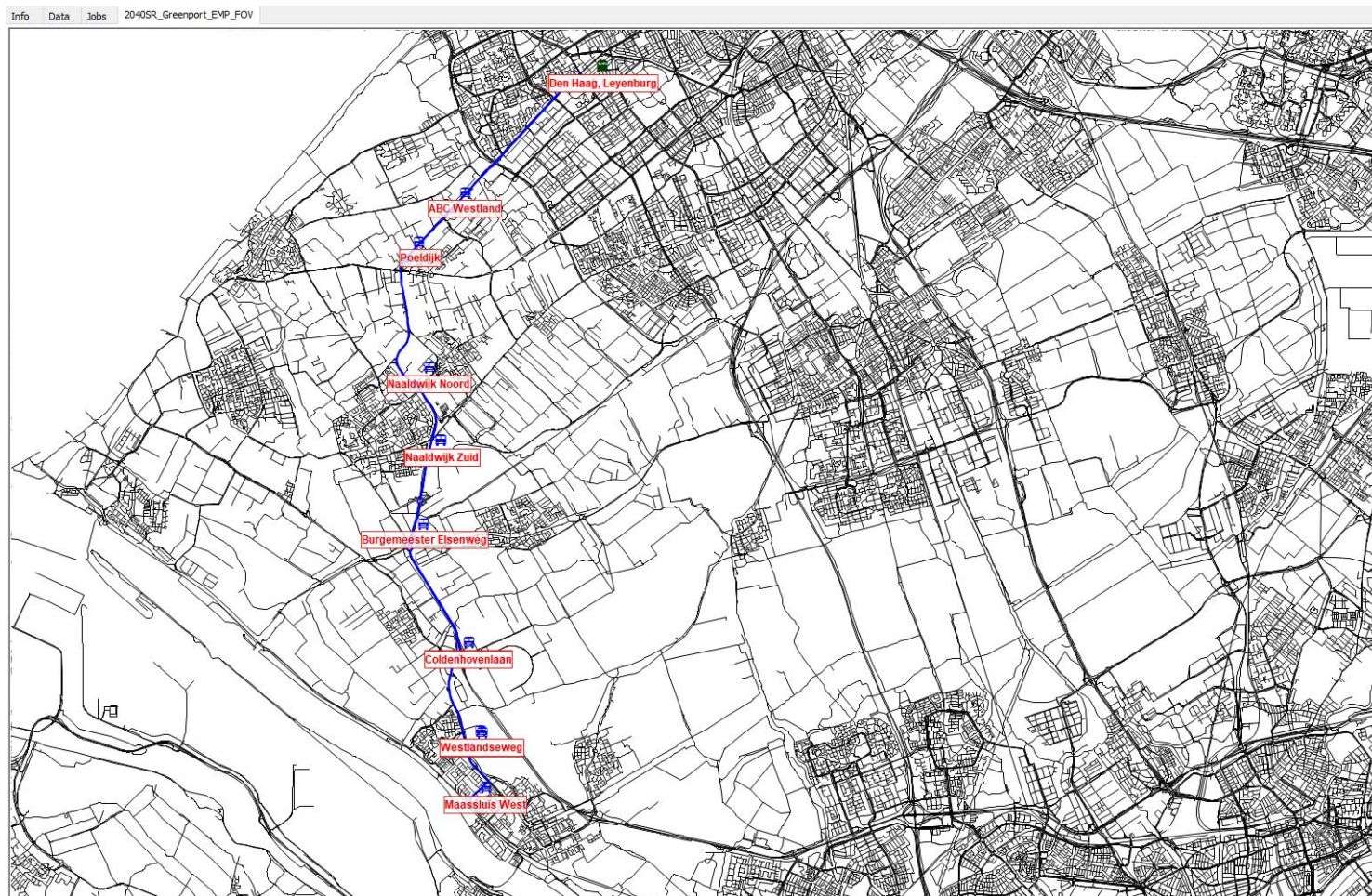
VVU analyse richt zich op wegennet gemeente Westland en Den Haag Zuid-West. Vertragingen vrachtverkeer voornamelijk op het hoofdwegennet A4.

Verwerking aanvullend maatregelenpakket in model

	D	Ja
1	Betaald parkeren in centrumgebieden	Ja
2	Fietsroute Kijkduin-Wateringen	Ja
3	MFR Fietsroute Naaldwijk-Rijswijk	Ja
4	Fietsonderdoorgang N211/Lozerlaan	Ja
5	Fietsvoorzieningen HOV (waaronder verbeteren fietsparkeren Haga en Uithof in Den Haag Zuidwest)	Ja
6	MFR Delft	Ja
7	Hubs/reefers	Ja
8	Fietstunnel de Lier	Nee
9	Resultaten pre verkenning HOV in model opnemen. Via Goudappel Frans de Vries. Resultaten VHOV voorjaar 2024 is te laat	Nee

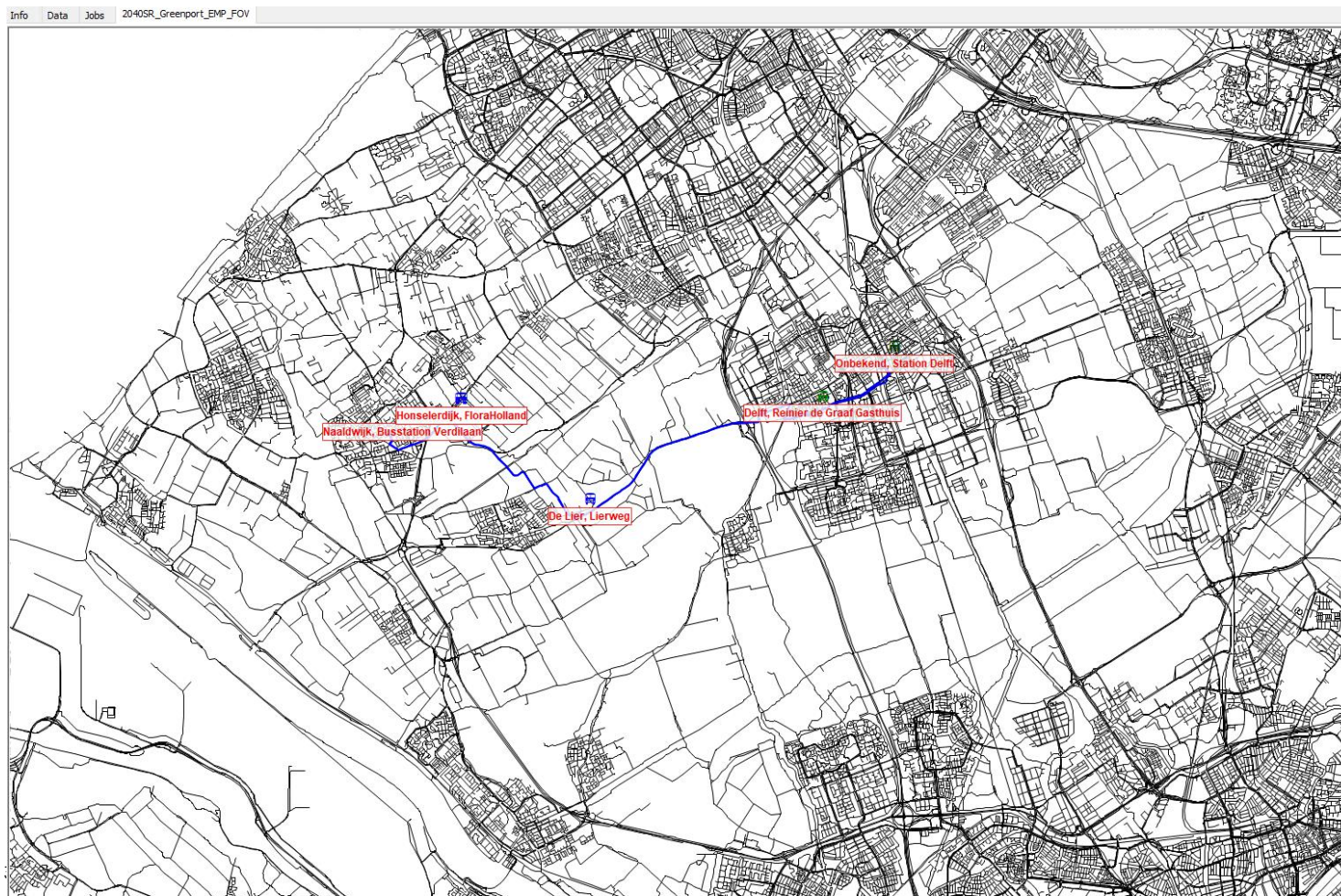
	E	Ja
1	Aanpassen Rotonde N211/Paul Captijnlaan	Ja
2	Aanpassen Rotonde N464/Arckelweg	Ja
3	N213-Middelbroekweg met fietstunnel onderdeel MFR Delft in samhang met Floracampus	Ja
4	Rotonde kruispunt Jupiter-Veilingroute (N465) omvormen tot VRI kruispunt in samengang met Floracampus	Ja
5	Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samengang met Floracampus	Ja
6	Rotonde Zwethlaan	Ja
7	In samengang met VHOV passages	Ja

D0: HOV variant 1b: BRT Den Haag - Maassluis



Transitline	44120	44119
Rijtijd 27 minuten		
OS_freq	8	
RD_freq	6	
AS_freq	8	

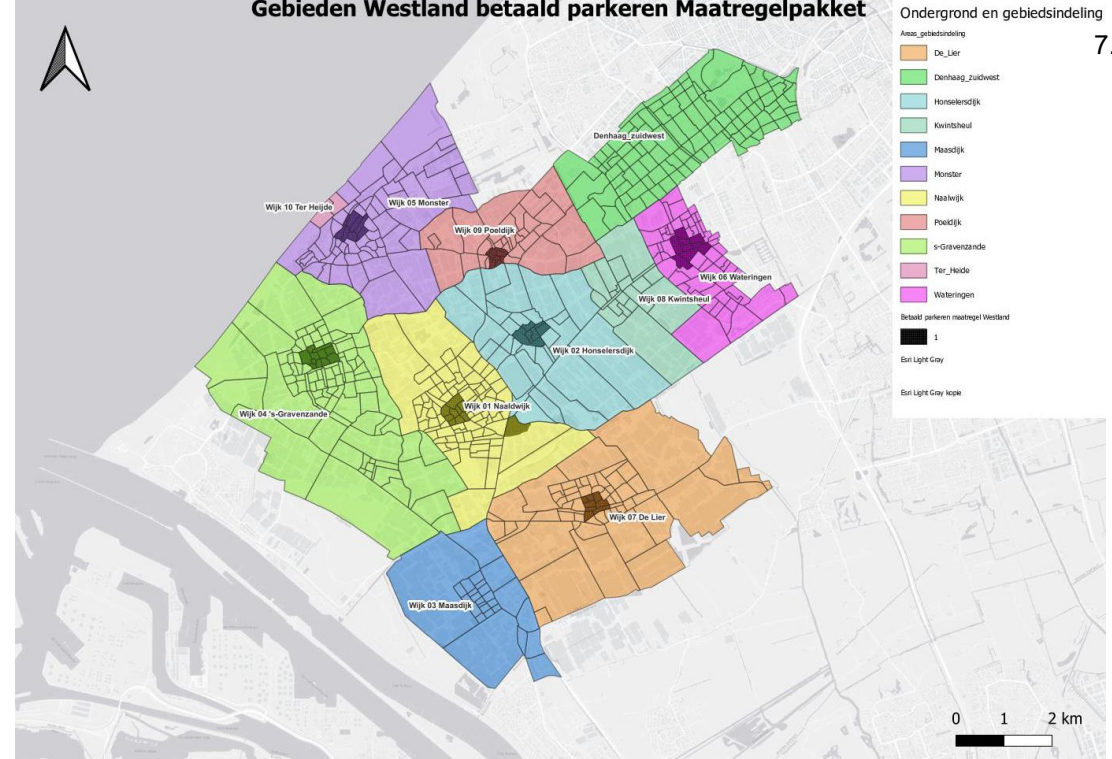
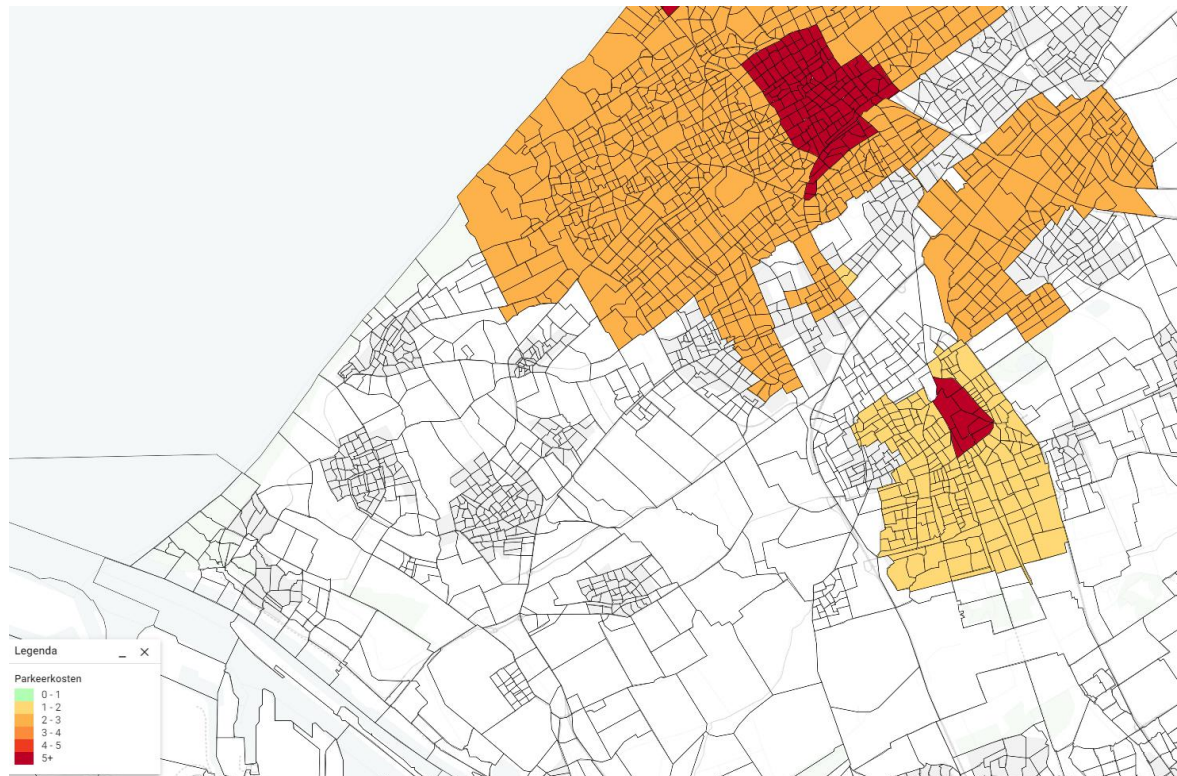
D0: HOV variant 8: tangent Naaldwijk - Delft



Transitline	44121	44122
Rijtijd 20,7 minuten		
OS_freq	6	
RD_freq	4	
AS_freq	6	

D1: Betaald parkeren

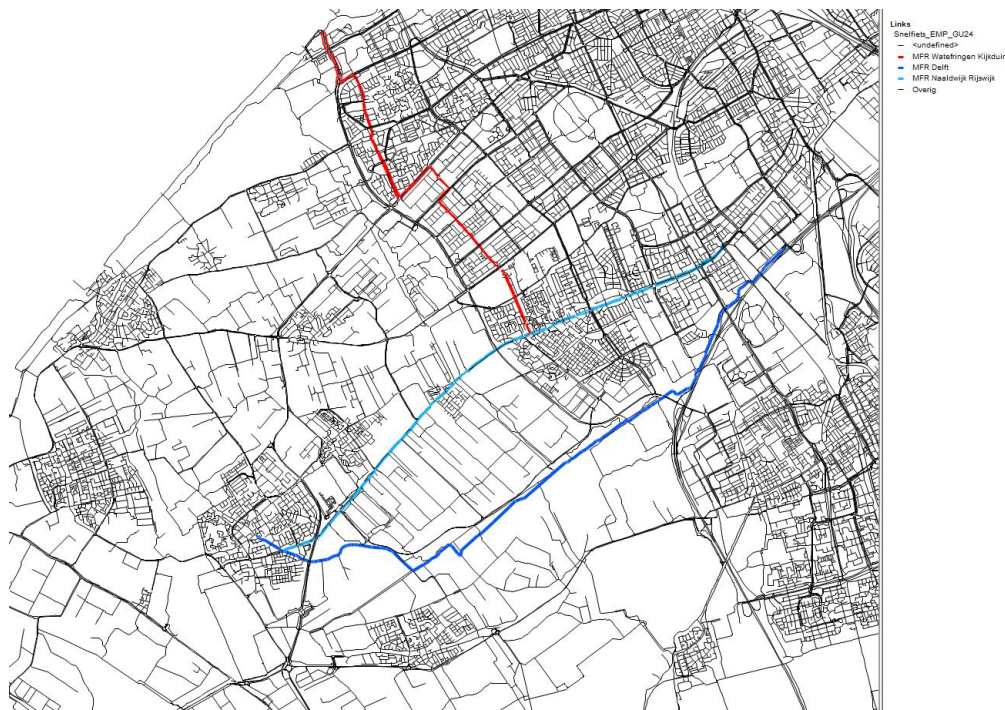
- Westland 2 euro per uur
- Den Haag al in referentiesituaties



D2, D3, D6 : Snelfietsroutes

Gemodelleerd door fietssnelheid met 10% te verhogen in het netwerk

- Kijkduin-Wateringen
- Naaldwijk-Rijswijk
- Delft (**aandachtspunt: de snelheidsverhoging zat al in de referentiesituatie, dit zit er nu dubbel in. Het effect is echter zeer beperkt**)



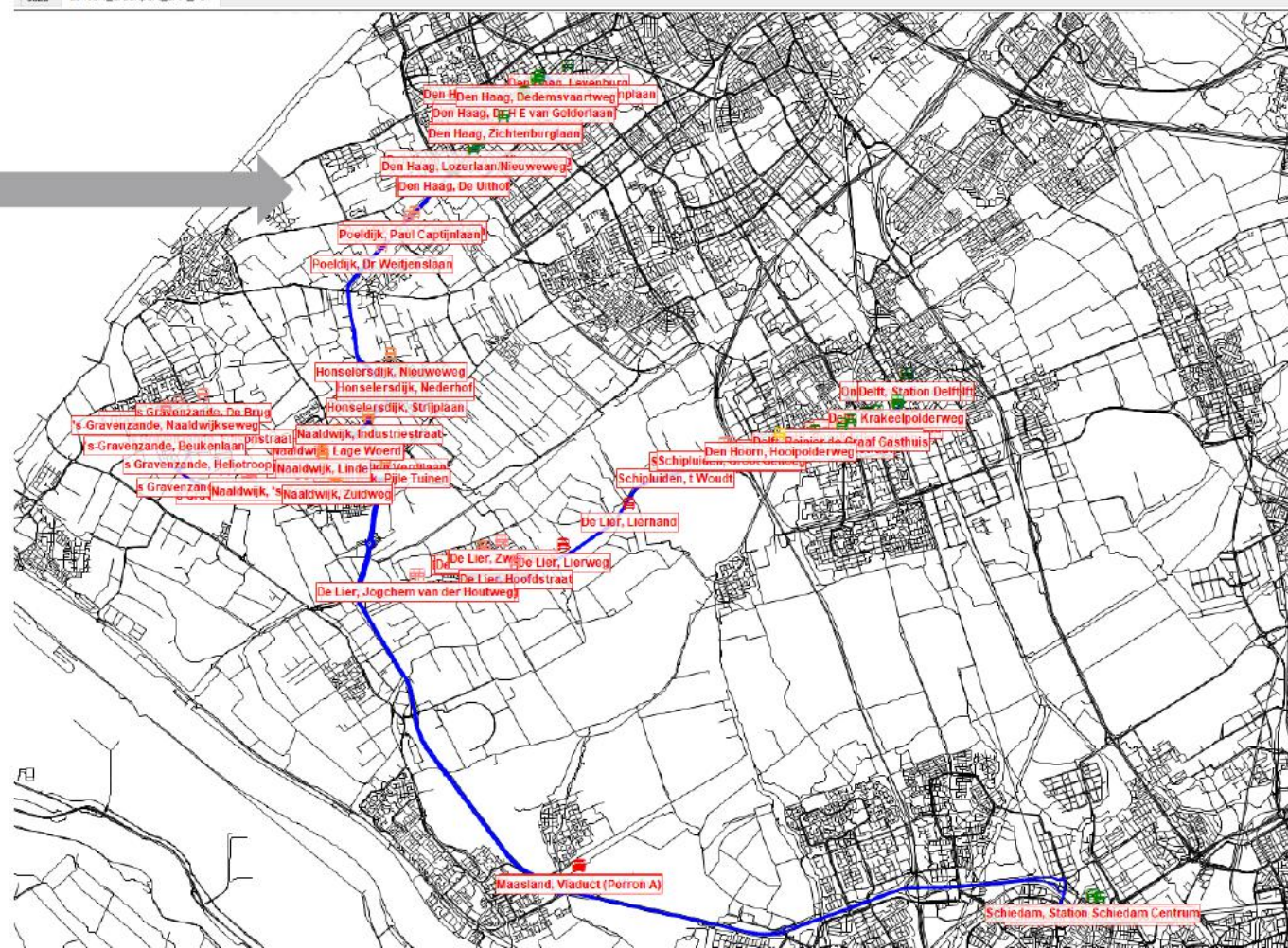
D4: Fietsonderdoorgang N211-Lozerlaan

Aandachtspunt: Dit kruispunt is in de referentie al doorgerekend zonder gelijkvloerse fietsoversteek (VMRDH3). Dit zit standaard zo in het VMRDH. Ook in het basisjaar 2020.

D5: Fietsvoorzieningen HOV

- Goede fietsvoorzieningen HOV Naaldwijk – Delft en HOV Den Haag - Maassluis
- Verbeterde fietsvoorzieningen door verlagen halteweerstand Rnet 455 en 456
- Bij een slechte fietsvoorziening is de halteweerstand 500 ingevoerd (basisinstelling VMRDH). Deze weerstand is verlaagd afhankelijk van stedelijkheidsgraad. Zie onderstaande tabel voor de weerstanden die ingevoerd zijn

Jobs 2040SR_Greenport_EMP_FOV

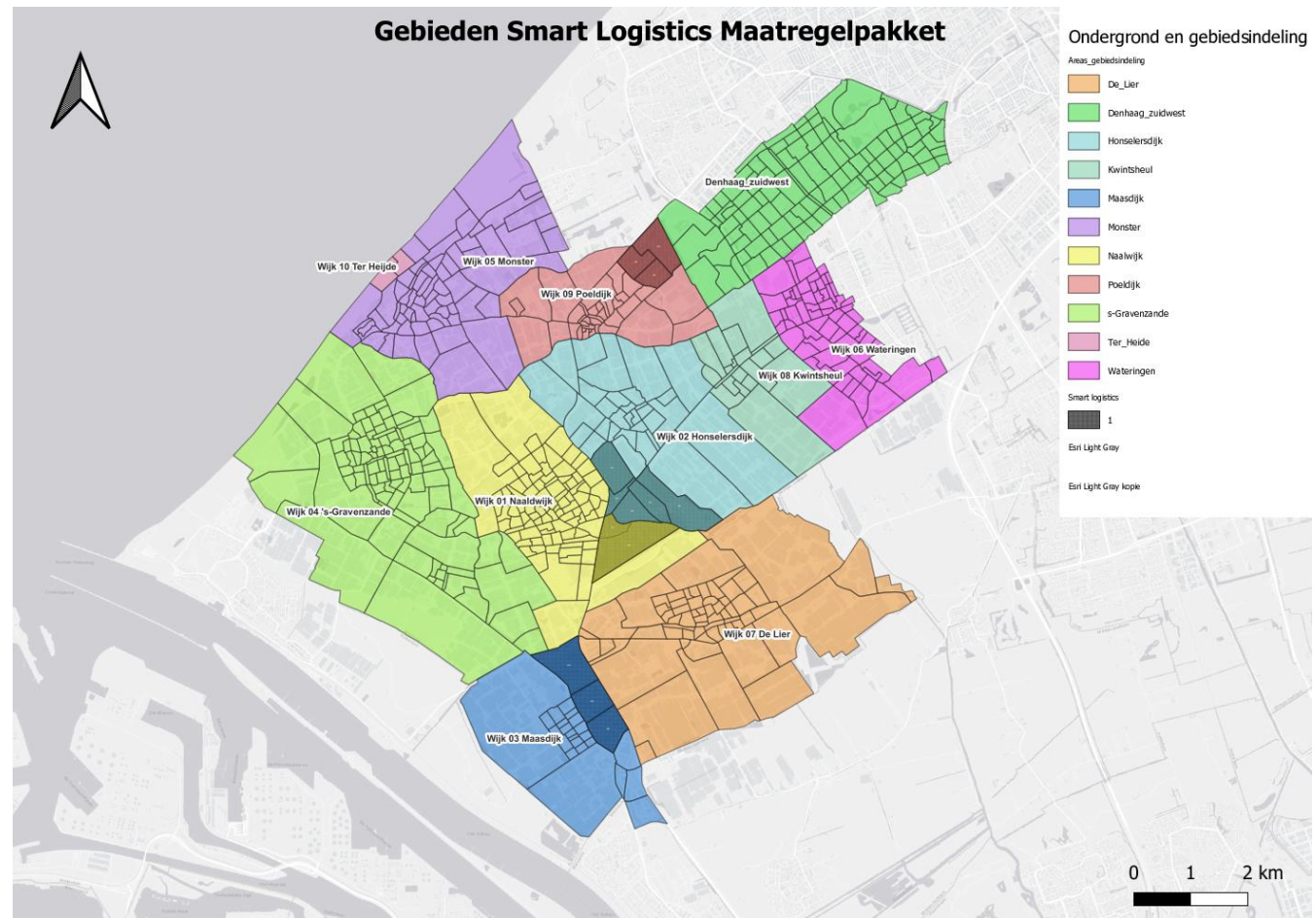


Penalty-tabel per haltetype en stedelijkheid

	IC-station		Sprinter		Metro		Tram		Bus	
	Lopen	Fiets	Lopen	Fiets	Lopen	Fiets	Lopen	Fiets	Lopen	Fiets
S6	0	5	2	10	2	12	1	15	0	15
S5										
S4	3	12	4	12	2	10	2	10	2	10
S3										
S2	3	12	4	12	3	6	6	12	6	12
S1										

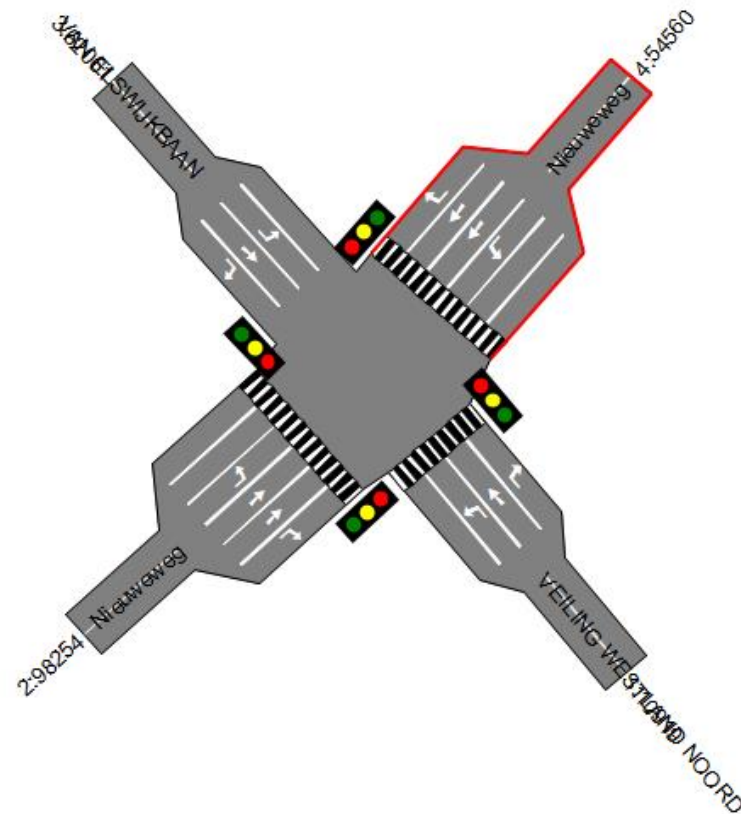
D7: Smart logistics (hubs/reefers)

- 5% minder vrachtverkeer
 - ABC-Westland
 - Honderdland
 - Greenport Horticultuur



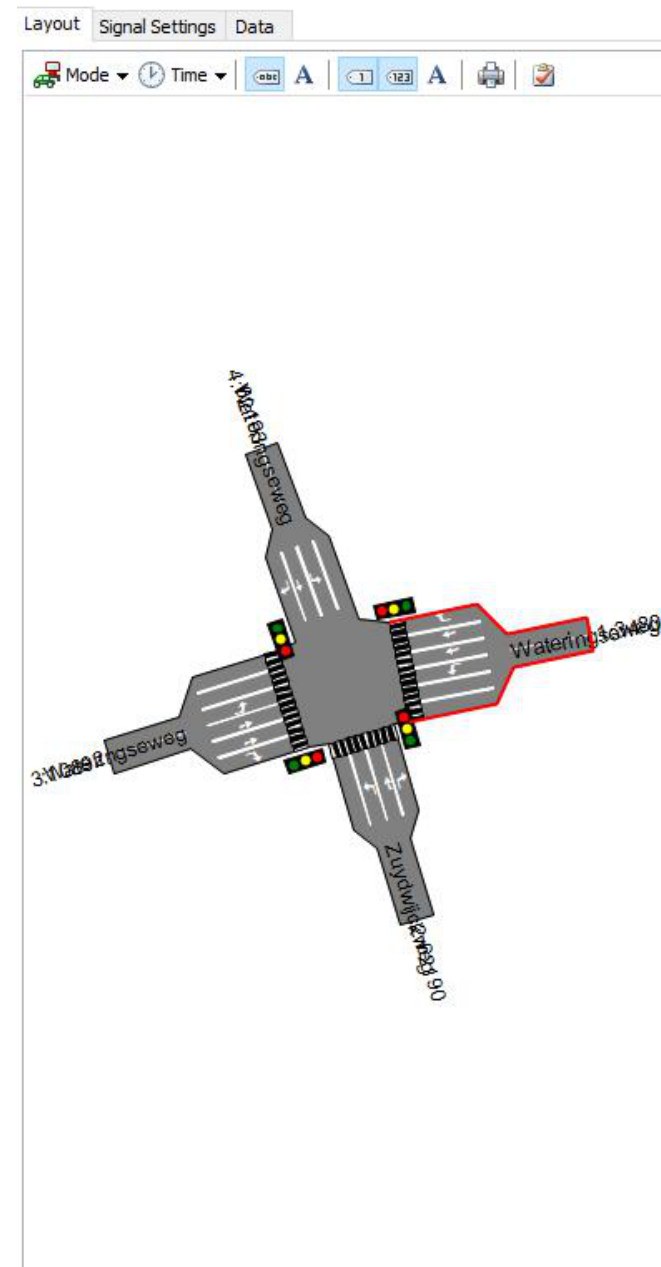
E1: Rotonde N211/Paul Captijnlaan

- VRI met 2 doorgaande rijstroken N211



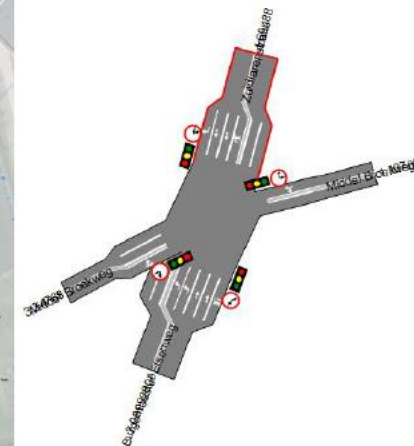
E2: Rotonde N464/Arcckelweg

- VRI met 2 doorgaande rijstroken N264



E3: Middelbroekweg in samenhang met Floracampus

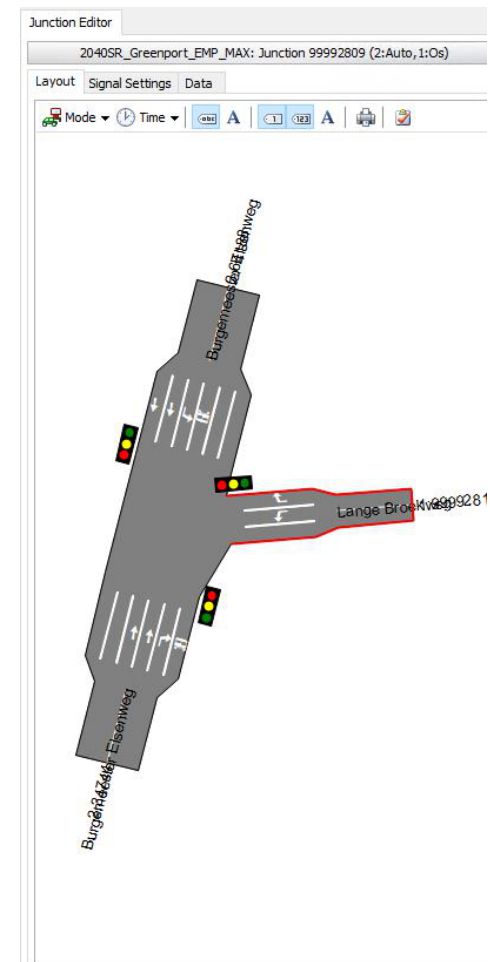
- Middelbroekweg tussen N213 en Veilingroute afwaarderen (GC 20 km/uur) en vrachtverbod



Figuur 4.7: Vormgeving kruispunt N213 - Middel Broekweg met OV-tunnel

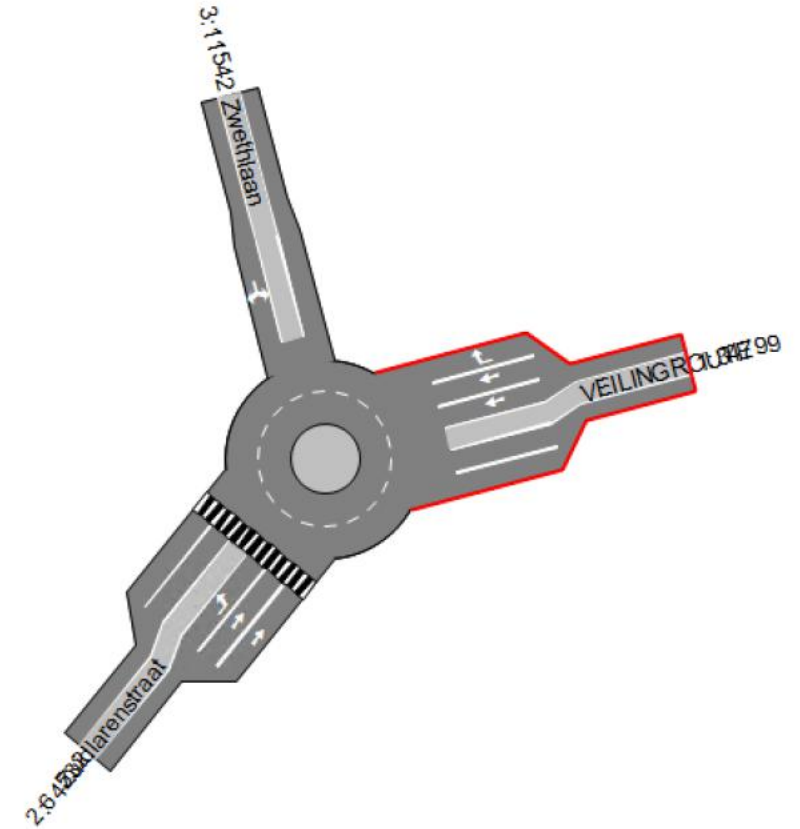
E5: Middelbroekweg/N213 in samenhang met Floracampus

- Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samenhang met Floracampus. **Aandachtspunt: deze aanpassing zat al in de referentiesituatie. Dit is als maatregel opgenomen in het prognosenetwerk van het VMRDH3.**



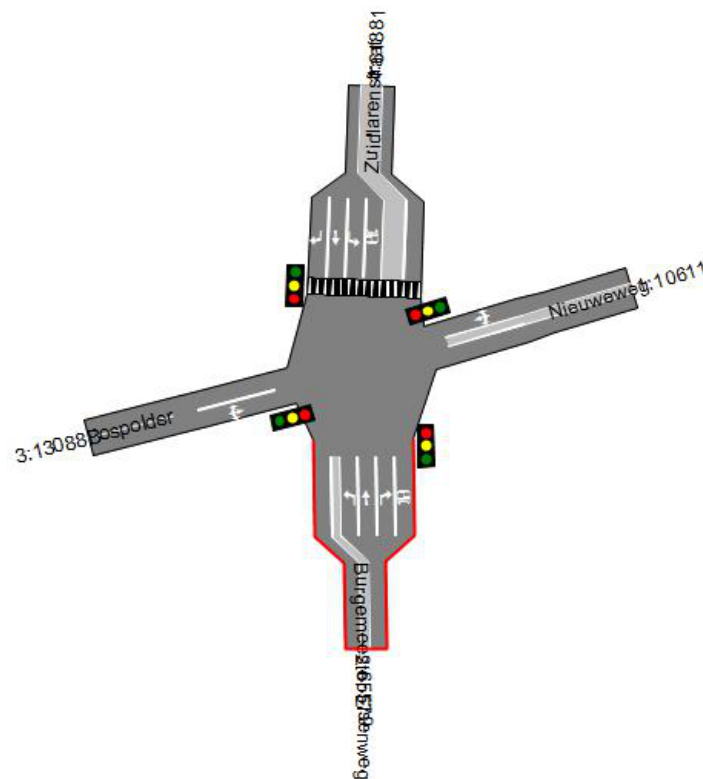
E6: Rotonde Zwethlaan

- Turborotonde. **Aandachtspunt: deze aanpassing zat al in de referentiesituatie. Dit is als maatregel opgenomen in het prognosenetwerk van het VMRDH3.**



E7: Samenhang VHOV passages

- Op kruispunten is hier de kruispuntlay-out aangepast door businfrastructuur toe te voegen zoals in onderstaand voorbeeld (N213-Nieuweweg). Gevolg hiervan is iets minder capaciteit voor auto/vrachtverkeer.



Van: art.5.1-2e
Aan:
Cc: art.5.1-2e
Onderwerp: RE: ABC terrein: gesprek Den Haag
Datum: maandag 5 februari 2024 10:53:18

Hoi art.5.1-2e

Onze toets betreft alleen de vraag of gemeente iets zegt over de huisvestingseffect. De vraag wanneer het genoeg is natuurlijk erg lastig te beantwoorden. Daar is niet een gouden formule voor.

Als het plan straks onherroepelijk wordt en er bedrijven zijn geland dan kan zo'n aantal waarschijnlijk ook fluctueren lijkt mij. Maar wij zijn er niet om dat nog te monitoren en daar later nog op in te grijpen.

art5.2

art5.2

Ook de gemeente Westland, of Den Haag, of de VNG kan daar geen echt op antwoord op geven. art5.2

art5.2

Groet

art.5.1-2e

Van: art.5.1-2e @pzh.nl >
Verzonden: maandag 5 februari 2024 10:33
Aan: art.5.1-2e @pzh.nl >
CC: art.5.1-2e @pzh.nl >; art.5.1-2e @pzh.nl > art.5.1-2e @pzh.nl >; art.5.1-2e @pzh.nl >; art.5.1-2e @pzh.nl >; art.5.1-2e @pzh.nl >; art.5.1-2e @pzh.nl >

Onderwerp: RE: ABC terrein: gesprek Den Haag

Hoi art.5.1-2e

Uit dit krantenartikel 'blijkt' dat er meer dan 400 arbeidsmigranten komen te werken op het ABC-terrein, zoals ik je al eerder mailde. Niet keihard natuurlijk, want gemt. Den Haag wordt geciteerd, maar het vermoeden was er al en wordt alleen maar sterker. Toen het terrein ons voor advies werd voorgelegd hebben zij het volgende aangegeven bij wijze van huisvestingseffect:

De uitbreiding ABC Westland De Strijp zal voorzien in circa 750 arbeidsplaatsen, waarvan er 250 arbeidsplaatsen worden ingevuld door buitenlandse flexwerkers.

Zij hebben hier echter geen berekeningen voor laten zien, het was niet meer dan deze ene regel. Wat gaan wij nu doen als blijkt dat er straks daar 700 of 900 arbeidsmigranten werken, die daar dus niet allemaal worden gehuisvest? art5.2

art5.2

Haag. Tot nu toe hebben wij gezegd dat het huisvestingseffect alleen agenderend wordt ingezet.

[art5.2](#) ze hebben gezegd dat er 250 arbeidsmigranten komen te werken. [art5.2](#) en bijv. echt onderliggende berekeningen vragen: hoeveel bedrijven komen er, in welke sectoren e.d.? Binnenkort hebben we via de VNG steeds meer inzicht in hoeveel arbeidsmigranten in bepaalde bedrijfstakken gemiddeld werken, en kunnen we er zelf een inschatting naast zetten. [art5.2](#) [art5.2](#) nschattingen vragen op basis van soorten bedrijven en gemiddeld aantal arbeidsmigranten in die tak (weten de uitzendbureaus wel prima). Deze exercitie kunnen ze overigens ook doen t.t.v. verlening vergunningen, als er zicht is op welke bedrijven er komen. Zo staat het ook in onze toelichting.

Wat vinden jullie? Is er ruimte om iets meer te vragen dan we nu doen? Willen jullie dat ook?

Met vriendelijke groet,

[art.5.1-2e](#)

D%7C0%7C%7C%7C&sdata=f0x70GA0YkMrHrLcogbDP7IFBQPYwchRhtdWMxgth4o%3D&reserved=0>

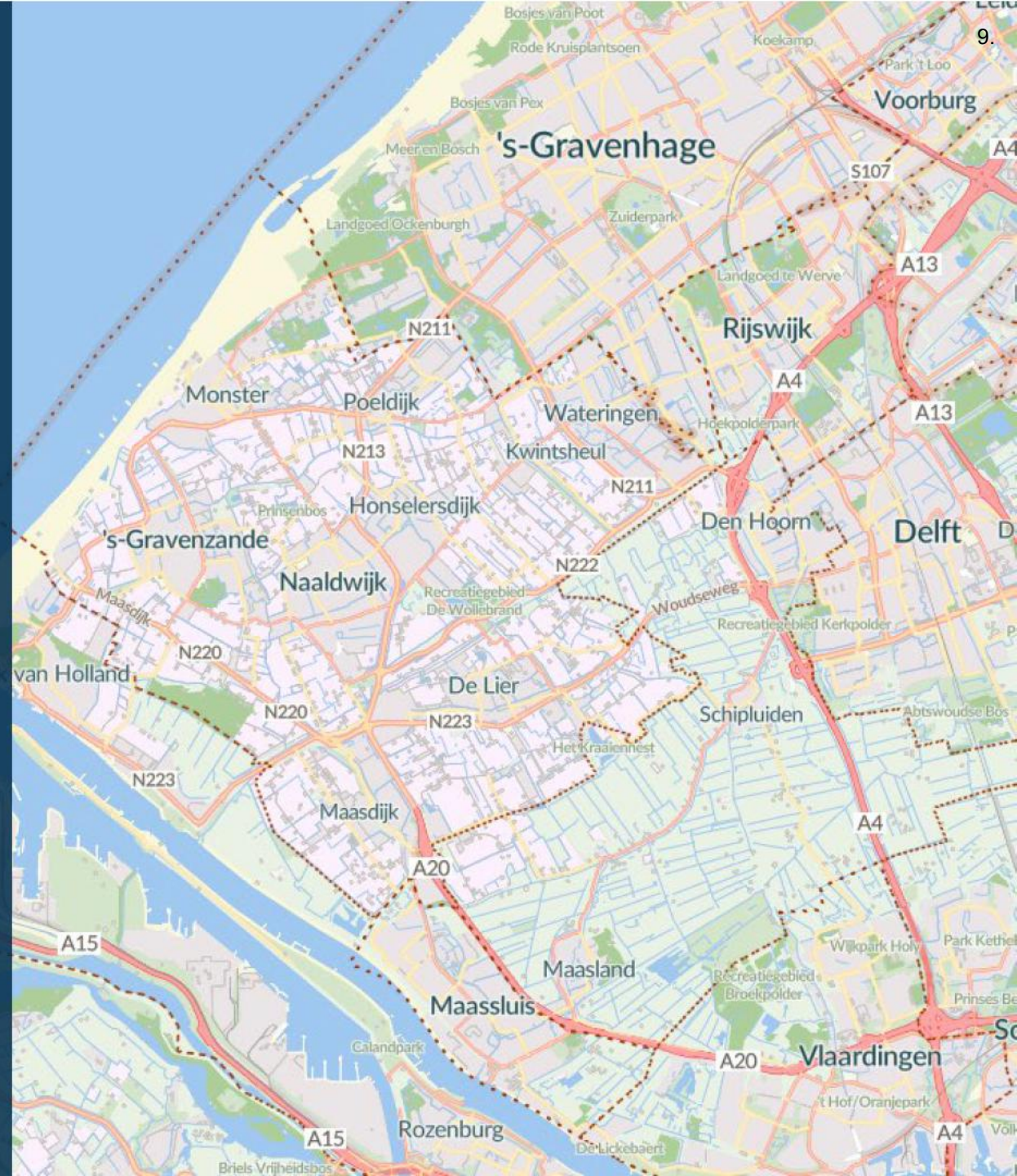
"



Verdiepende verkenning HOV Zuidwestland

Werksessie ontwerp

14 februari 2024
MRDH Rotterdam





Agenda

Werksessie ontwerp

- Opening en kennismaken
- Introductie en doel
- Basisuitgangspunten
- Toelichting ontwerpanalyse
- Ontwerpvarianten per deelgebied

Kennismaken



Introductie en doel

Werksessie ontwerp

- Verdiepende verkenning HOV Zuidwestland
- Verkenning opgedeeld in OV-spoor en ontwerpspoor:
 - Fase A: Variantenstudie
 - Fase B: Uitwerken voorkeurstracé
- Werksessie ontwerpspoor, doel:
 - Basisuitgangspunten ontwerp
 - Tracé op hoofdlijnen doornemen en mogelijkheden en varianten bespreken o.b.v. dwarsprofielen
 - Uitwerkingsniveau



Ontwerpanalyse

Basisuitgangspunten

- Uitgangspunt is een vrijliggende busbaan over het tracé (BRT-tracé), evt. op te waarderen tot lightrail.
- Mede naar aanleiding van OV analyses wordt ook een partiële variant onderzocht waarbij alleen op gedeelten van het tracé een vrijliggende busbaan aanwezig is.
- Ontwerprichtlijnen:
 - Handboek Ontwerpcriteria Wegen 5.0, Provincie Zuid-Holland
 - CROW richtlijnen (Handboek wegontwerp 2013 buiten de bebouwde kom, ASVV 2021 binnen de bebouwde kom, wegontwerp voor openbaar vervoer, ontwerpwijzer fietsverkeer)
 - HTM richtlijnen (Voorschrift profiel van Vrije Ruimte, bouwwerken nabij railinfrastructuur)



Ontwerpanalyse

Raakvlakprojecten en gebiedsontwikkelingen

- Den Haag Zuidwest (10.000 woningen)
- Uithofgebied (extra Leisure)
- Vroondaal (3000 woningen)
- Monster Noord (2000 woningen)
- Poeldijk Noord (500 woningen)
- ABC Westland met uitbreiding (3000 arbeidsplaatsen)
- Floracampus (1250 woningen en 3000 studenten)
- Wilgenrijk Maassluis (2000 woningen)
- De Lier Oost (500 woningen)



Ontwerpanalyse

Toelichting

- Tracévarianten en effecten HOV maatregelen inzichtelijk maken:
 - Inpasbaarheid in de omgeving
 - Ruimtelijke impact
 - Doorstroming kruispunten
- Op basis van globale ontwerpschetsen, principeontwerpen en reeds beschikbare ontwerpen
- Uitgangspunt variantenstudie is een busbaan van 3,50 meter breed per rijstrook (o.b.v. CROW Wegontwerp voor openbaar vervoer)



Ontwerpanalyse

Toelichting

- Ontwerpsessie vandaag:
 - Inpasbaarheid en ruimtelijke impact wegvakken op basis van dwarsprofielen op maatgevende locaties
 - Kruispunten op dit moment buiten beschouwing



Ontwerpanalyse

Deelgebieden

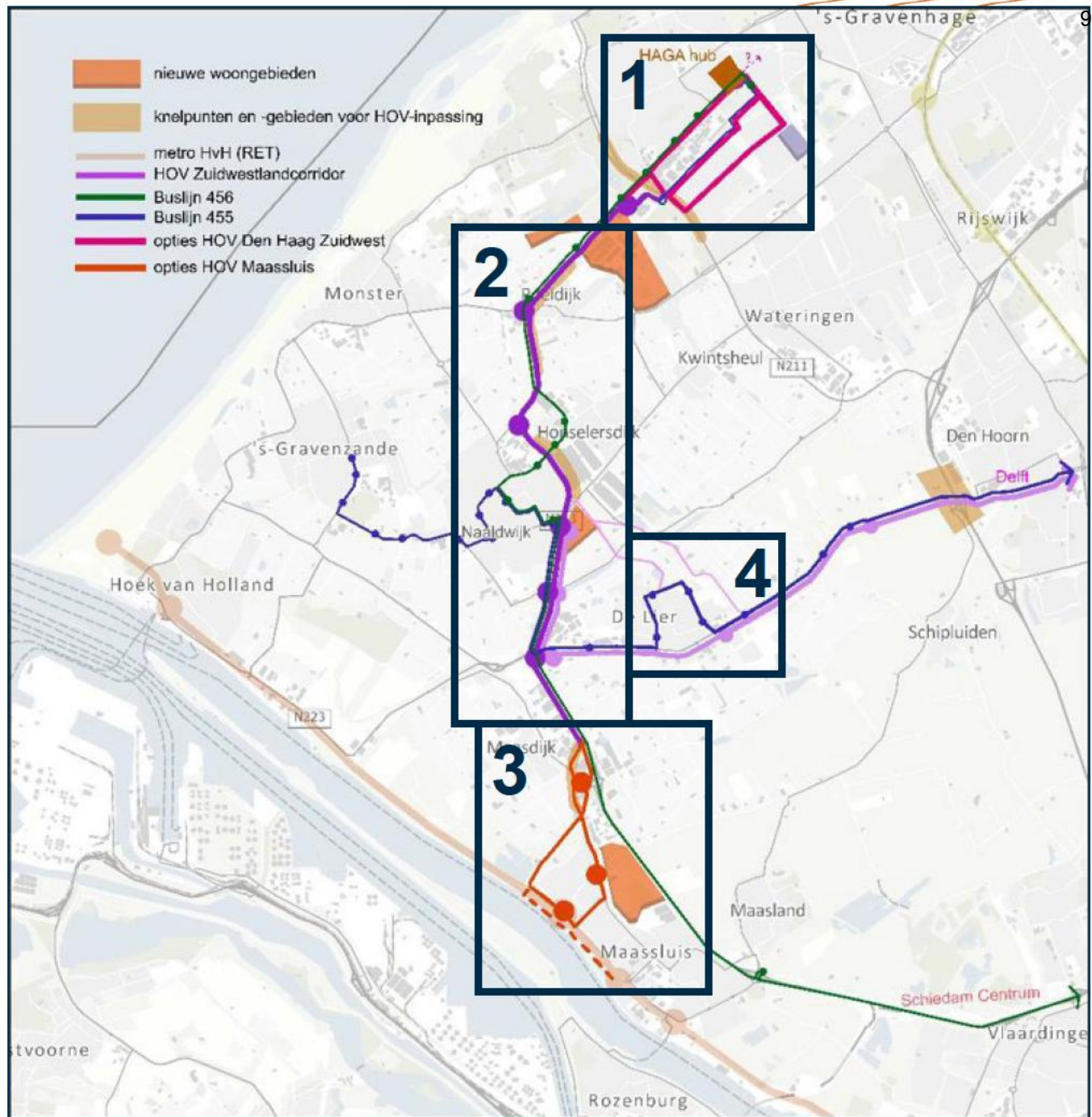


Zuidwestlandcorridor/Lijn 456

1. Den Haag
2. Westland
3. Maassluis

Lijn 455

4. De Lier

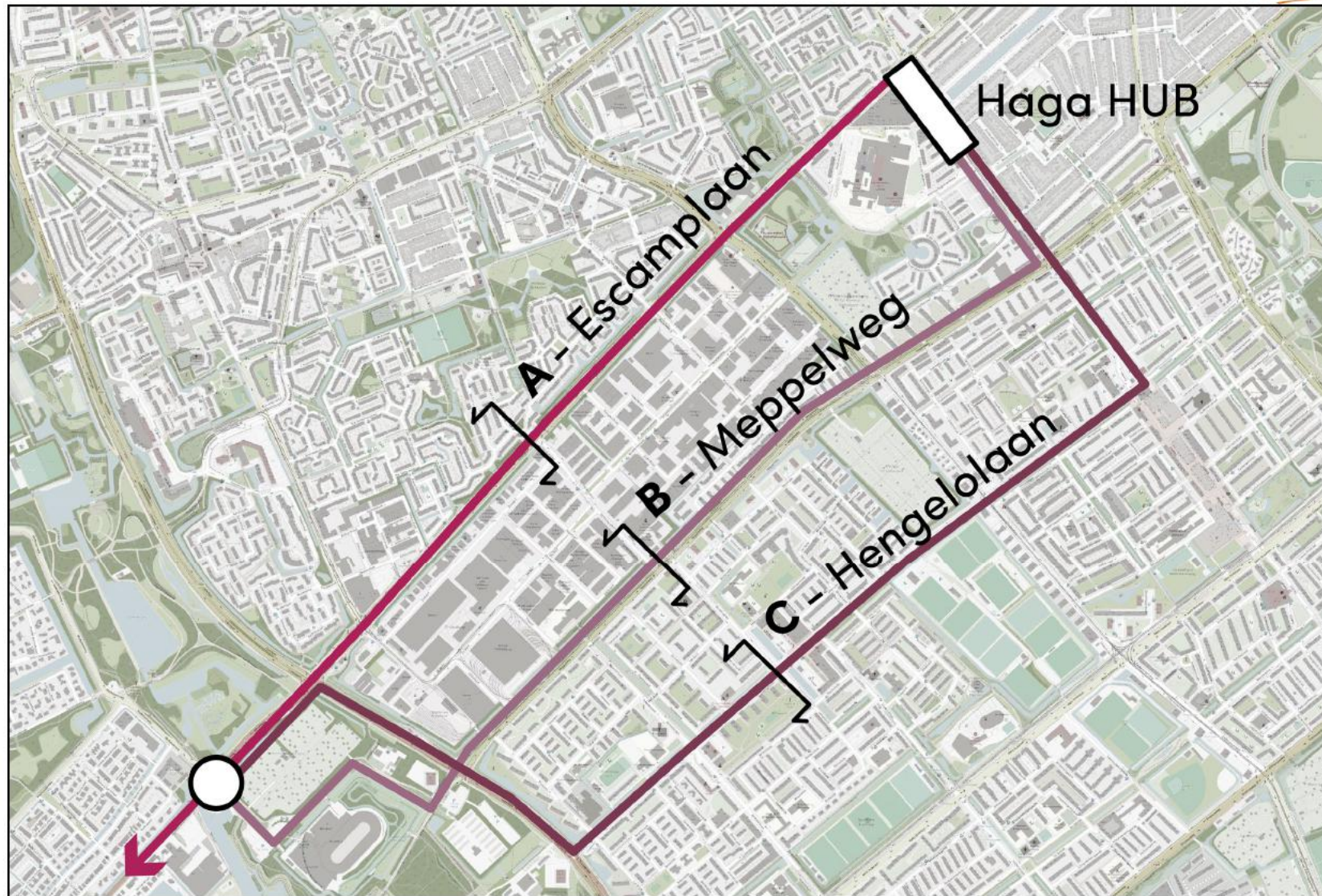


Deelgebied 1: Den Haag

Varianten



- A. Escamplaan
- B. Meppelweg
- C. Hengelolaan





Deelgebied 1: Den Haag

Variant A. Escamplaan bestaande situatie



Deelgebied 1: Den Haag

Variant A. Escamplaan bestaande situatie



bestaande situatie Escamplaan

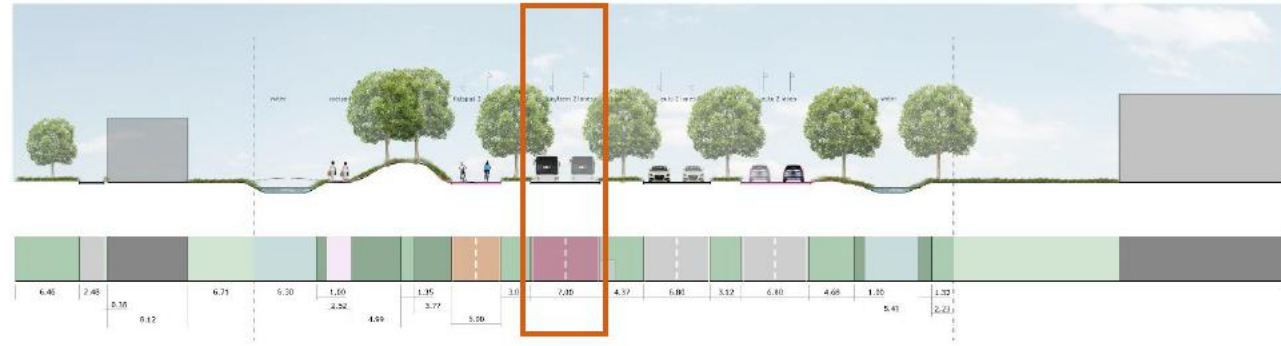


Deelgebied 1: Den Haag

Variant A. Escamplaan opties



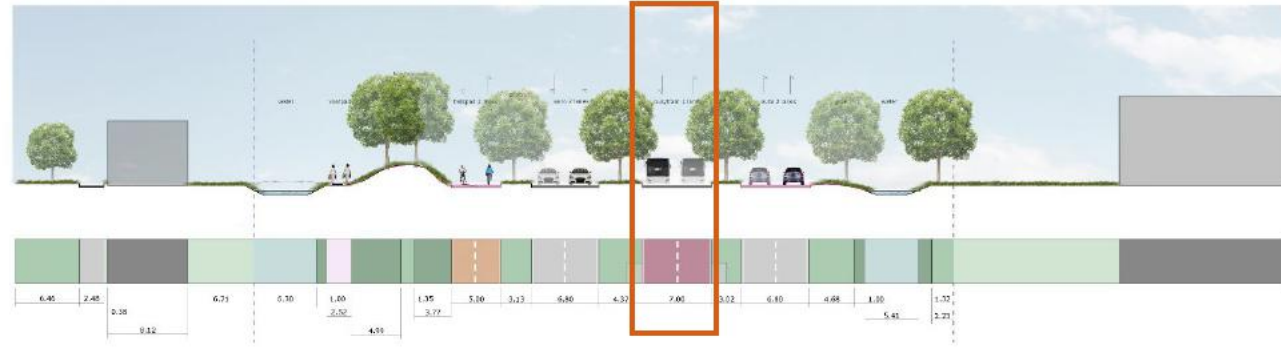
optie 1 Escamplaan



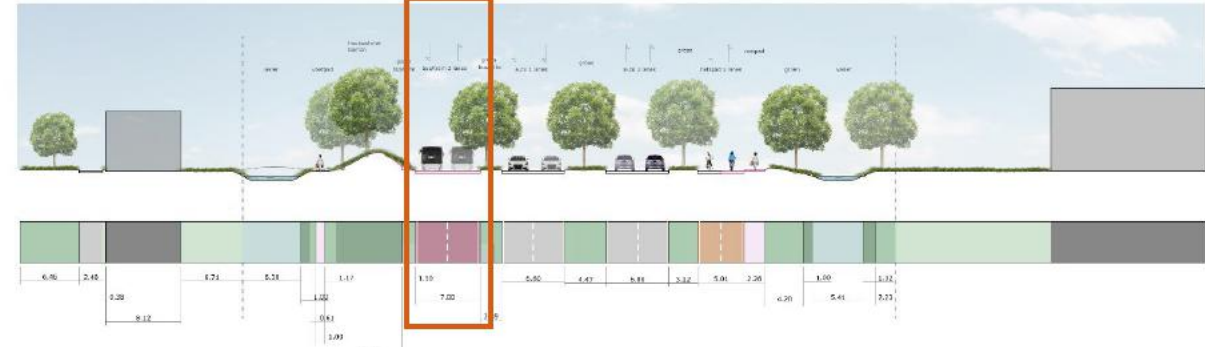
optie 2 Escamplaan



optie 1b Escamplaan



optie 3 Escamplaan



Deelgebied 1: Den Haag

Variant B. Meppelweg bestaande situatie



Deelgebied 1: Den Haag

Variant B. Meppelweg bestaande situatie



bestaande situatie Meppelweg





Deelgebied 1: Den Haag

Variant B. Meppelweg opties

- optie 1 Meppelweg



- optie 2 Meppelweg



- optie 1b Meppelweg



- optie 3 Meppelweg



Deelgebied 1: Den Haag

Variant C. Hengelolaan bestaande situatie

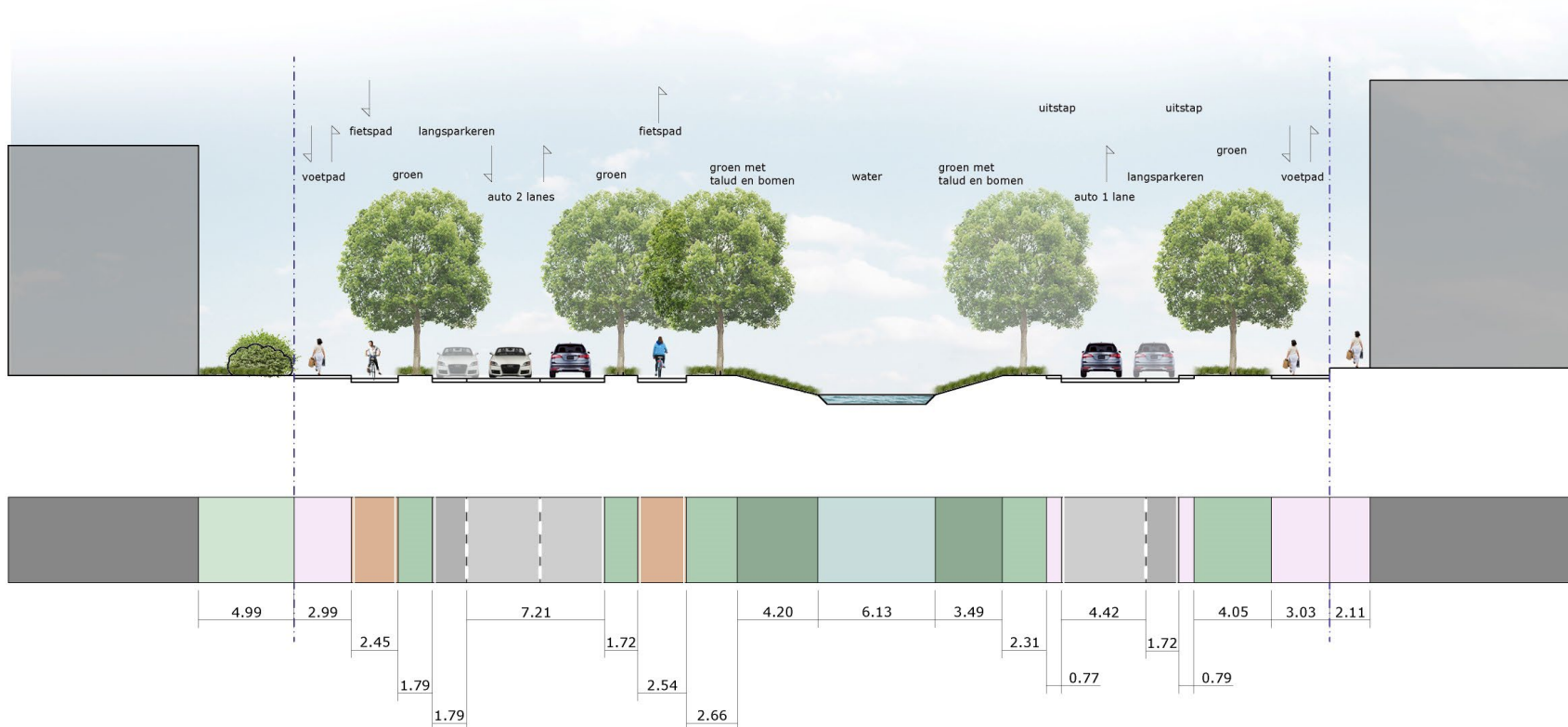


Deelgebied 1: Den Haag

Variant C. Hengelolaan bestaande situatie



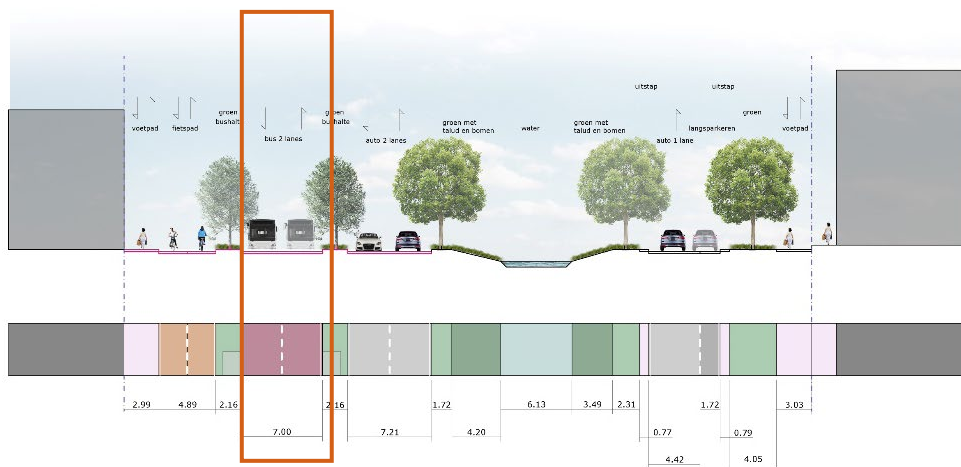
- bestaande situatie Hengelolaan



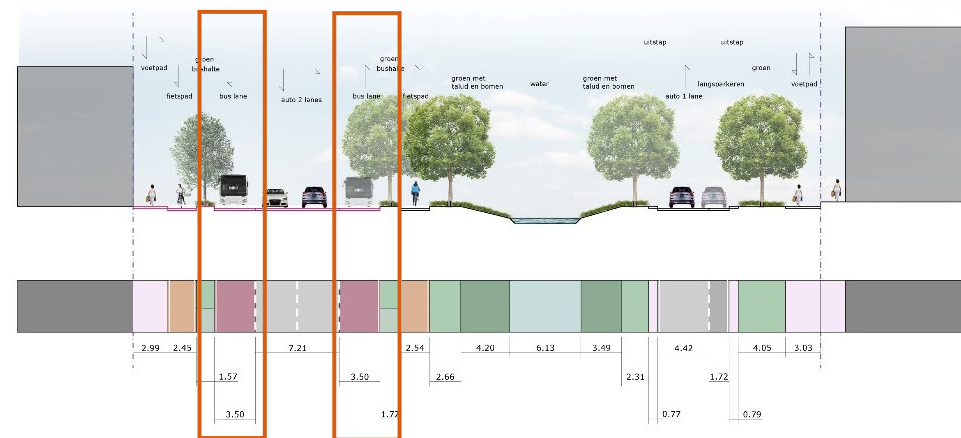
Deelgebied 1: Den Haag

Variant C. Hengelolaan opties

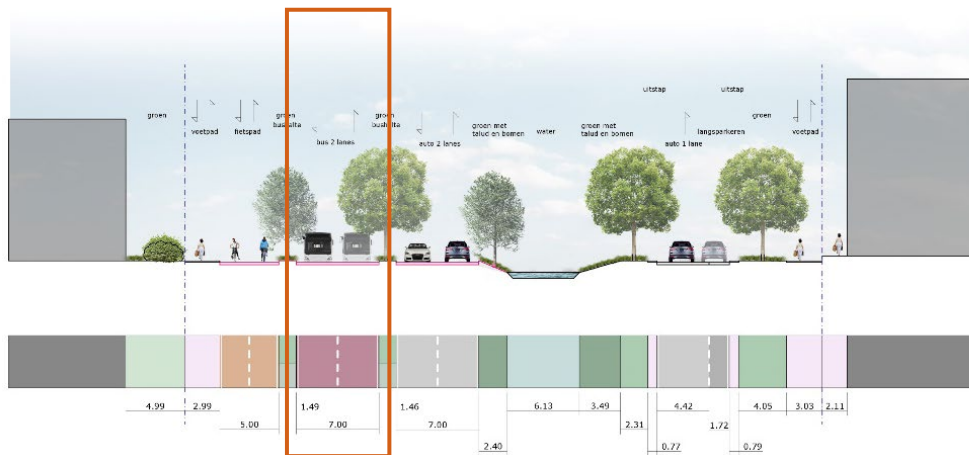
- optie 1 Hengelolaan



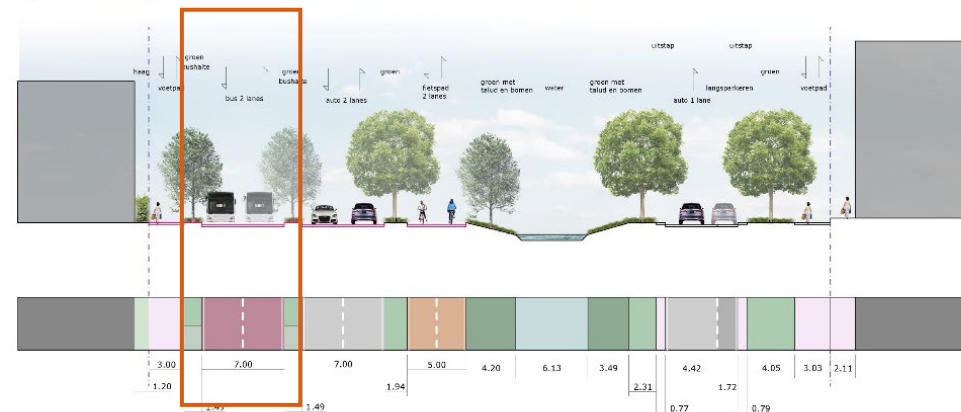
- optie 2 Hengelolaan



- optie 1b Hengelolaan



- optie 3 Hengelolaan

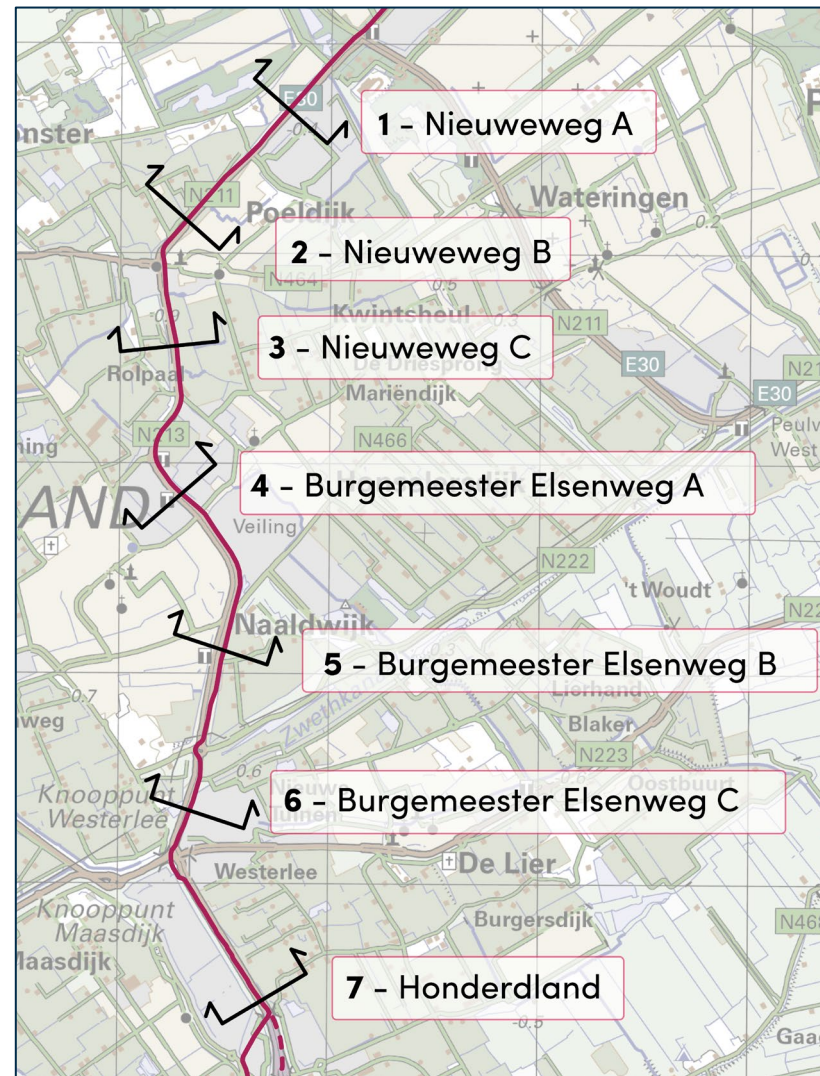


Deelgebied 2: Westland

Profielen



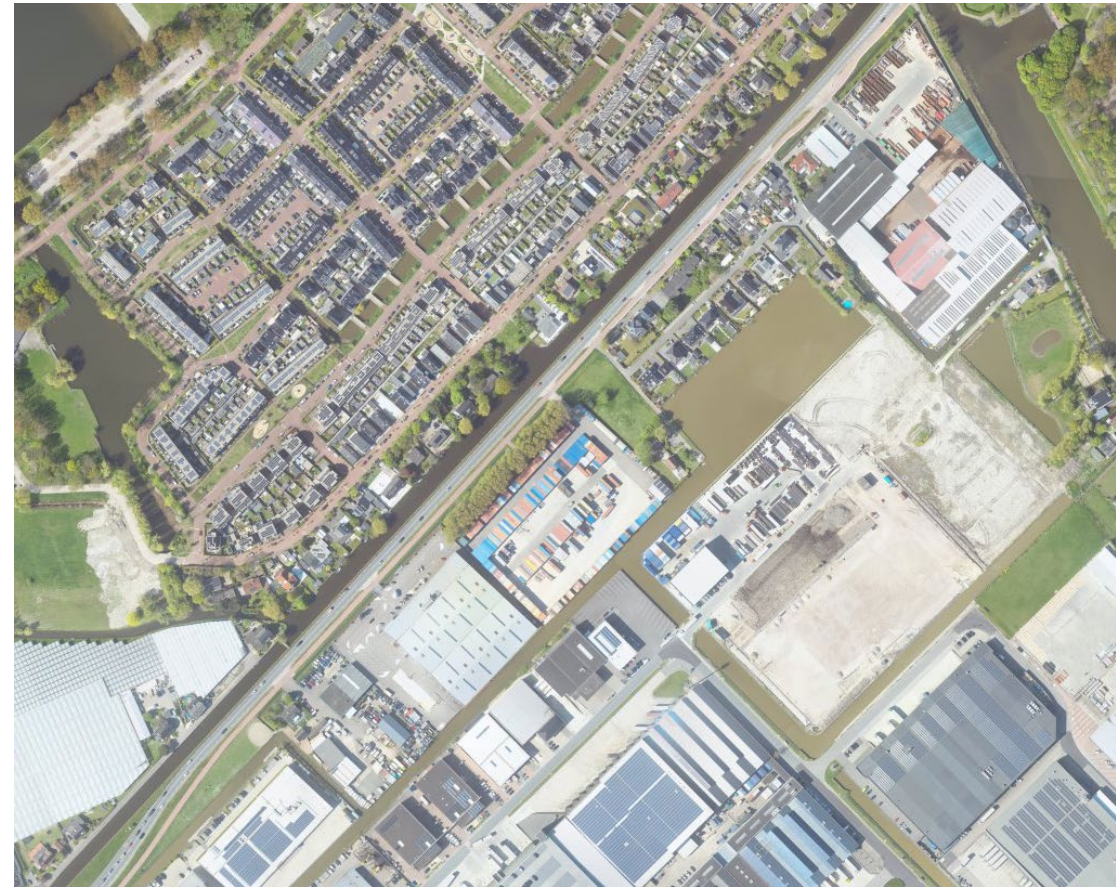
- 1 – Nieuweweg A
- 2 – Nieuweweg B
- 3 – Nieuweweg C
- 4 – Burgemeester Elsenweg A
- 5 – Burgemeester Elsenweg B
- 6 – Burgemeester Elsenweg C
- 7 – Honderdland





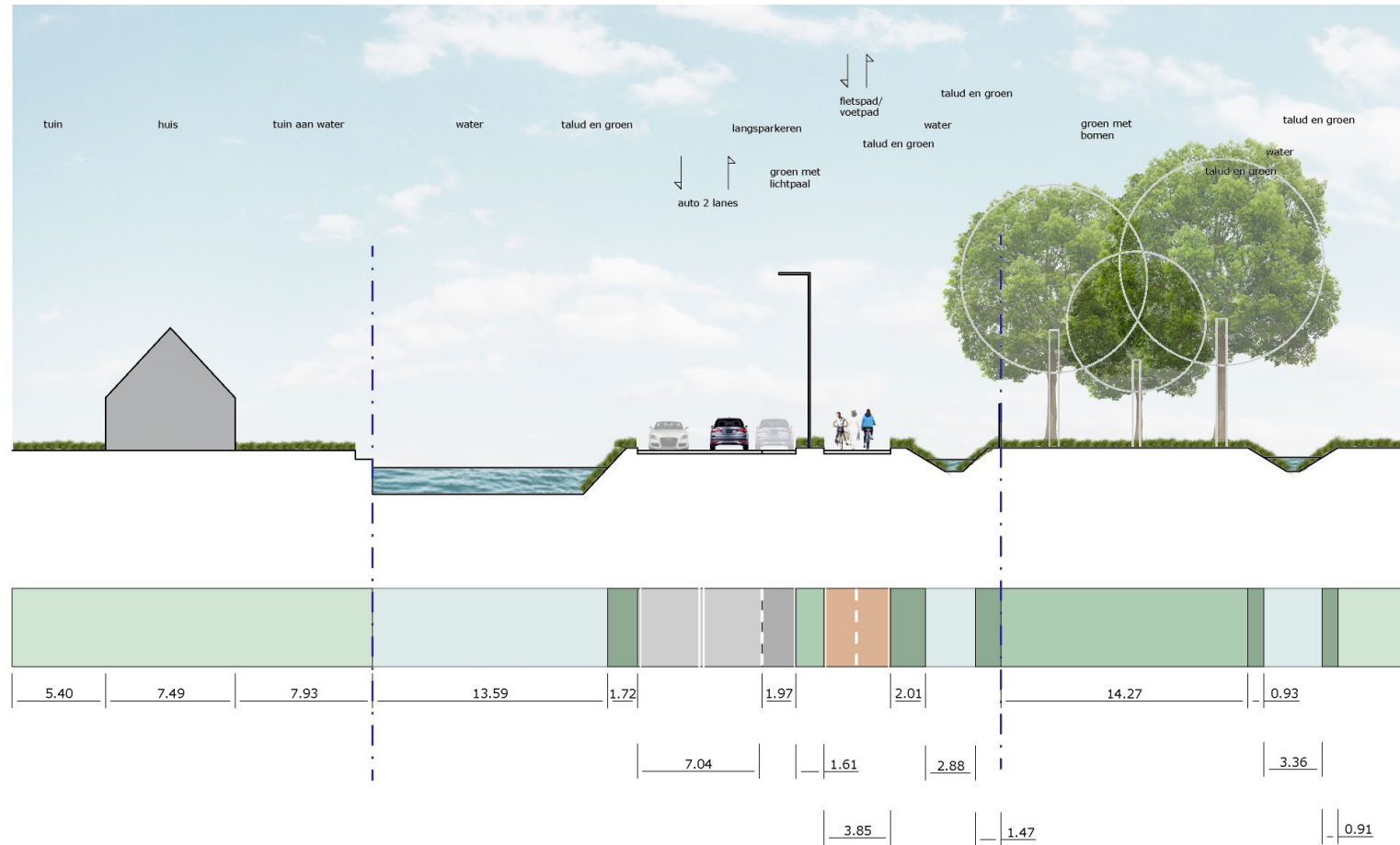
Deelgebied 2: Westland

Profiel 1: Nieuweweg A - bestaande situatie



Deelgebied 2: Westland

Profiel 1: Nieuweweg A - bestaande situatie



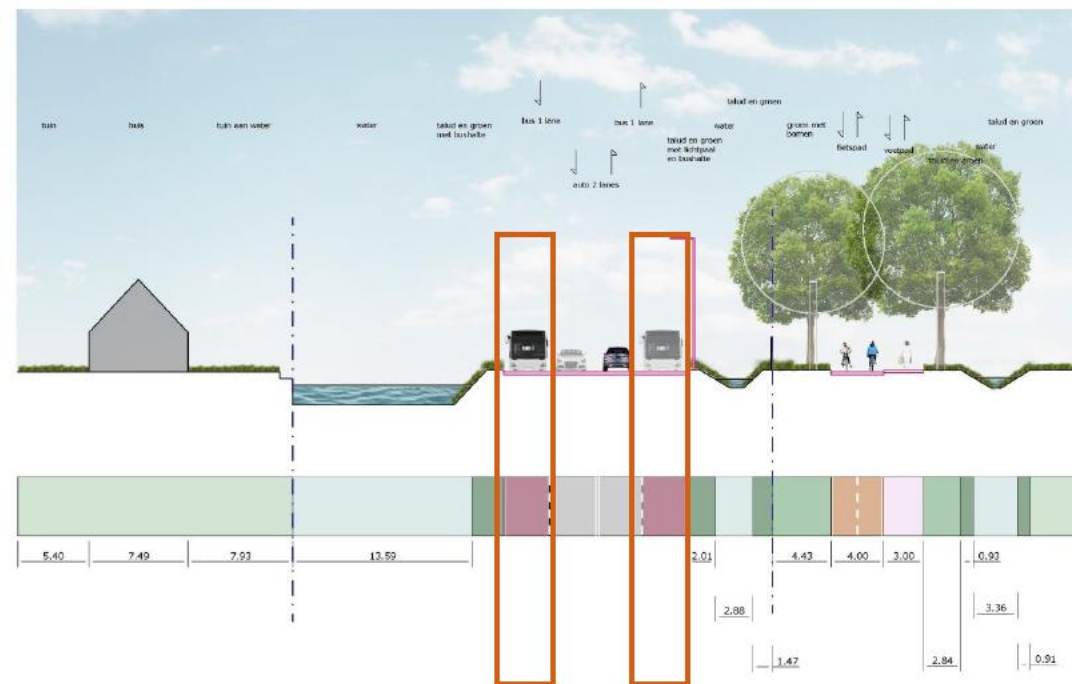
Deelgebied 2: Westland

Profiel 1: Nieuweweg A - opties

Optie 1



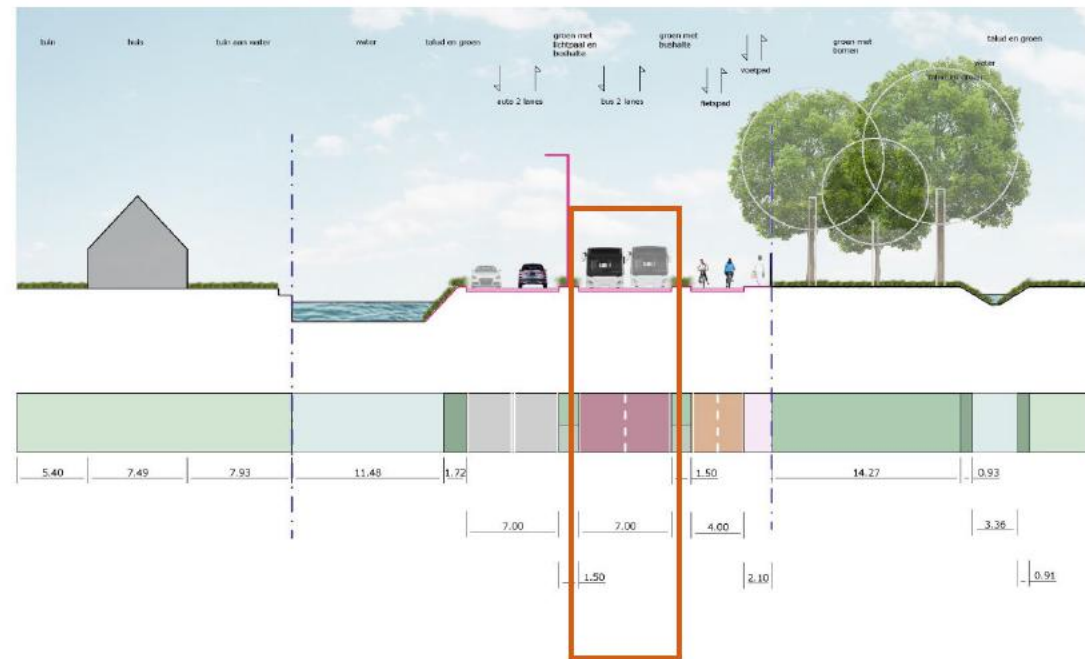
Optie 2



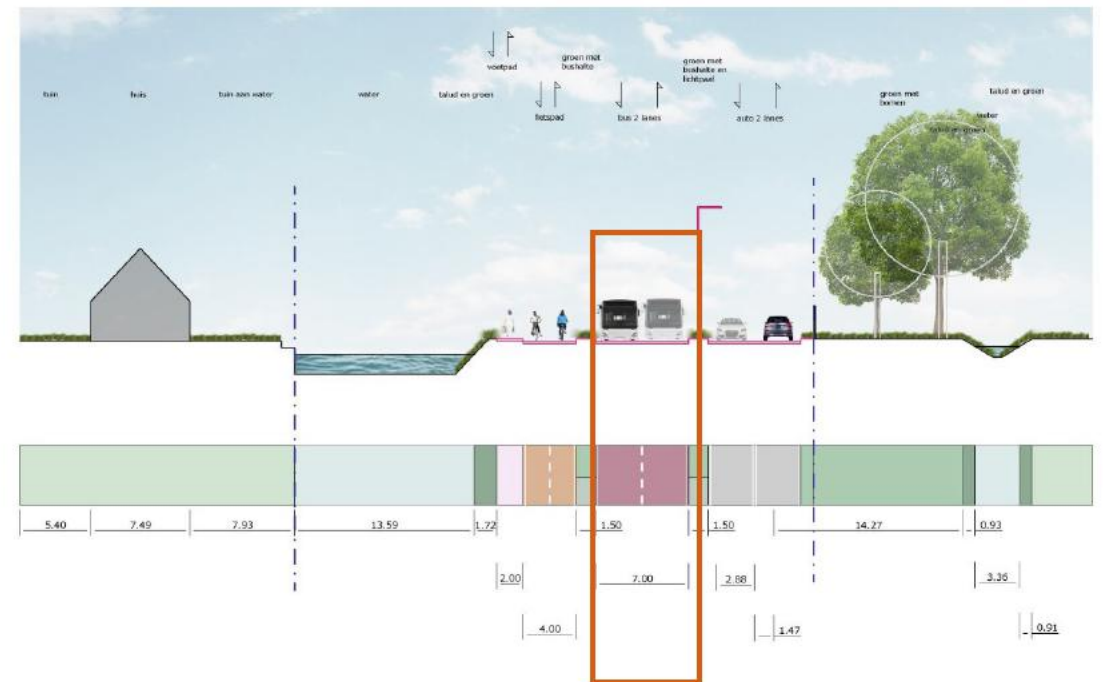
Deelgebied 2: Westland

Profiel 1: Nieuweweg A - opties

Optie 3



Optie 4



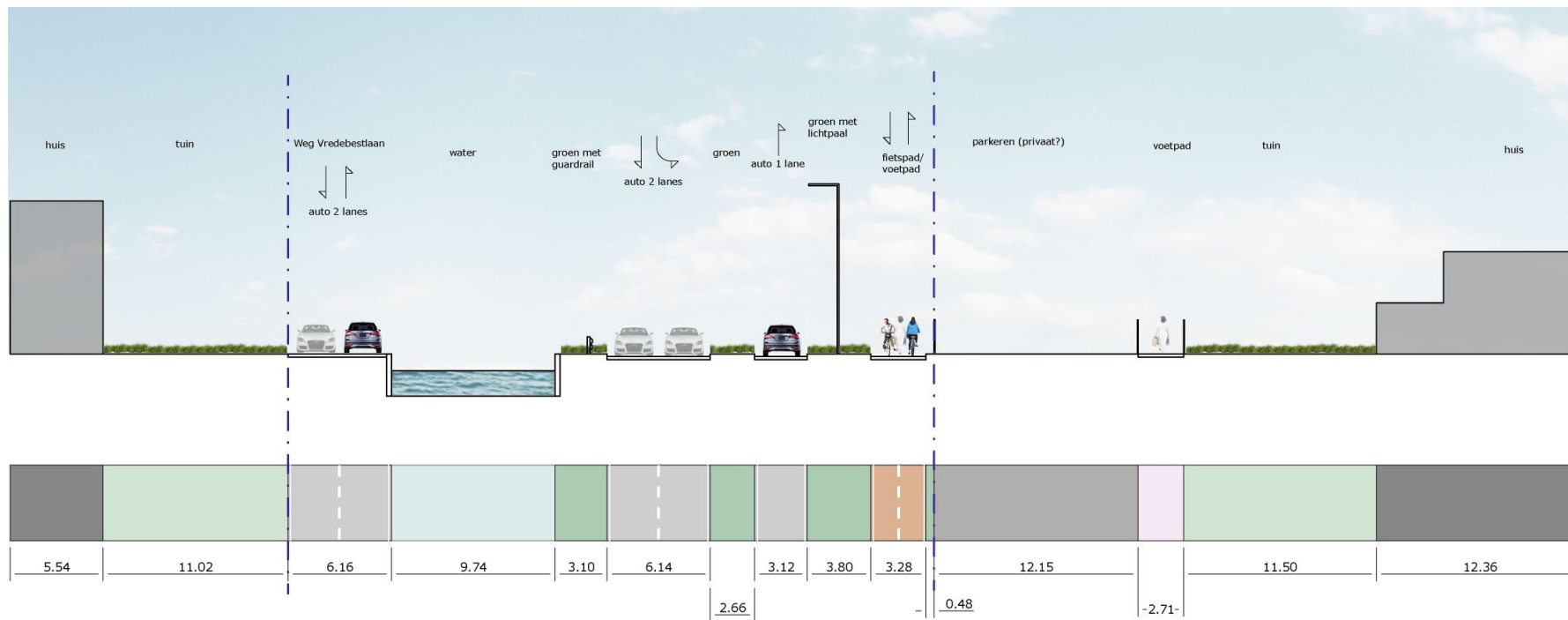
Deelgebied 2: Westland

Profiel 2: Nieuweweg B - bestaande situatie



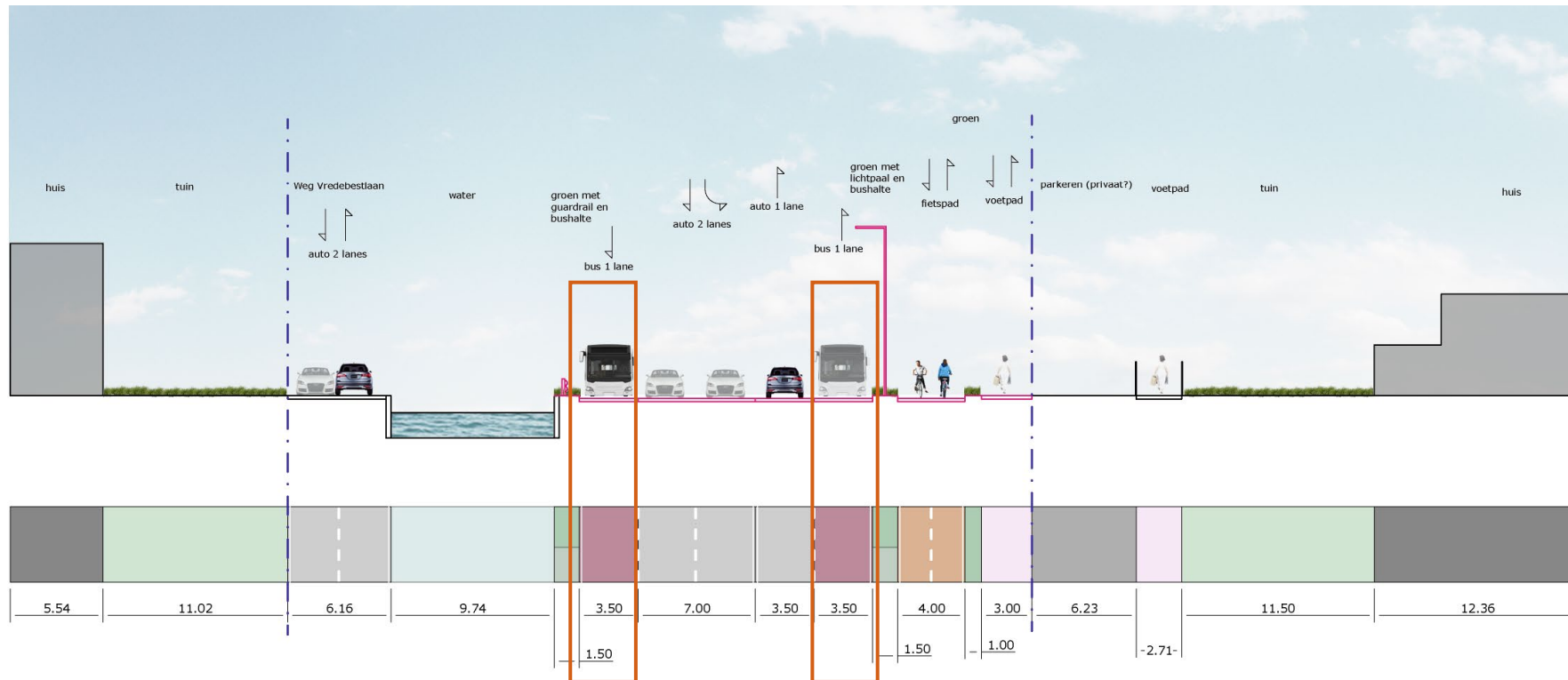
Deelgebied 2: Westland

Profiel 2: Nieuweweg B - bestaande situatie



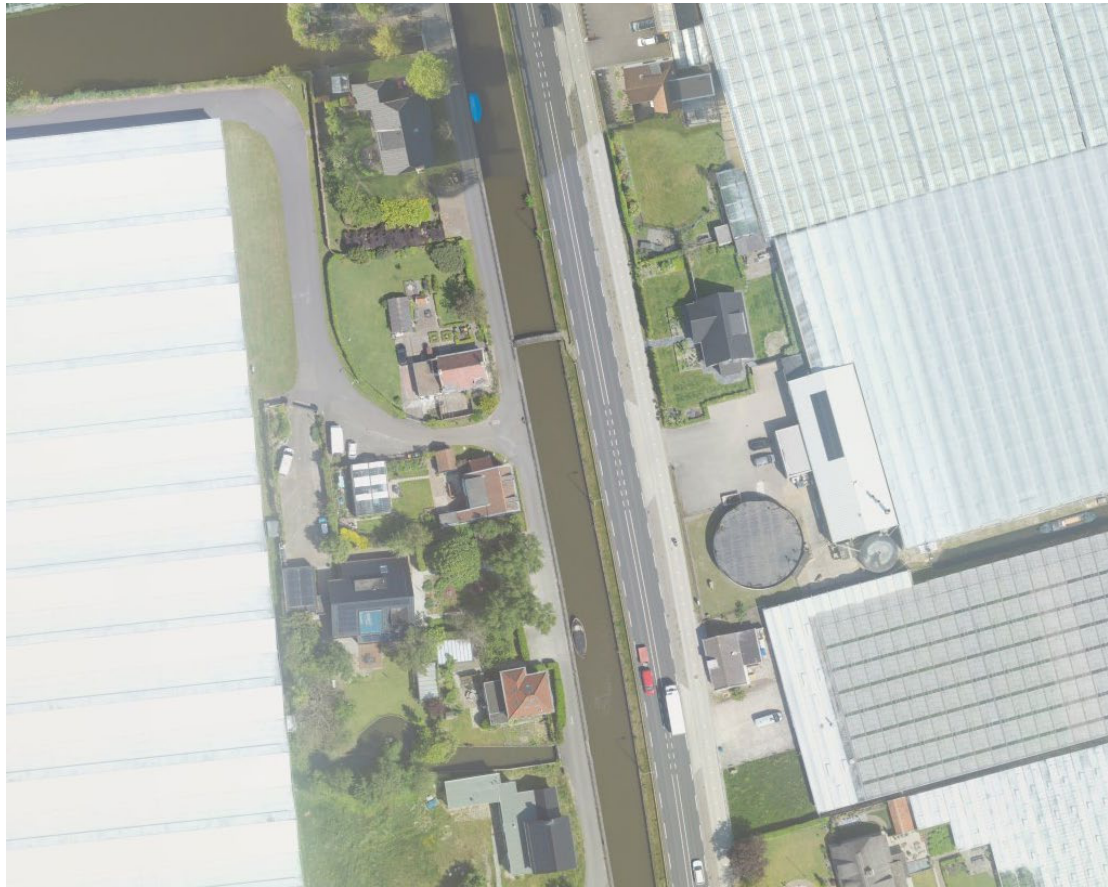
Deelgebied 2: Westland

Profiel 2: Nieuweweg B - optie



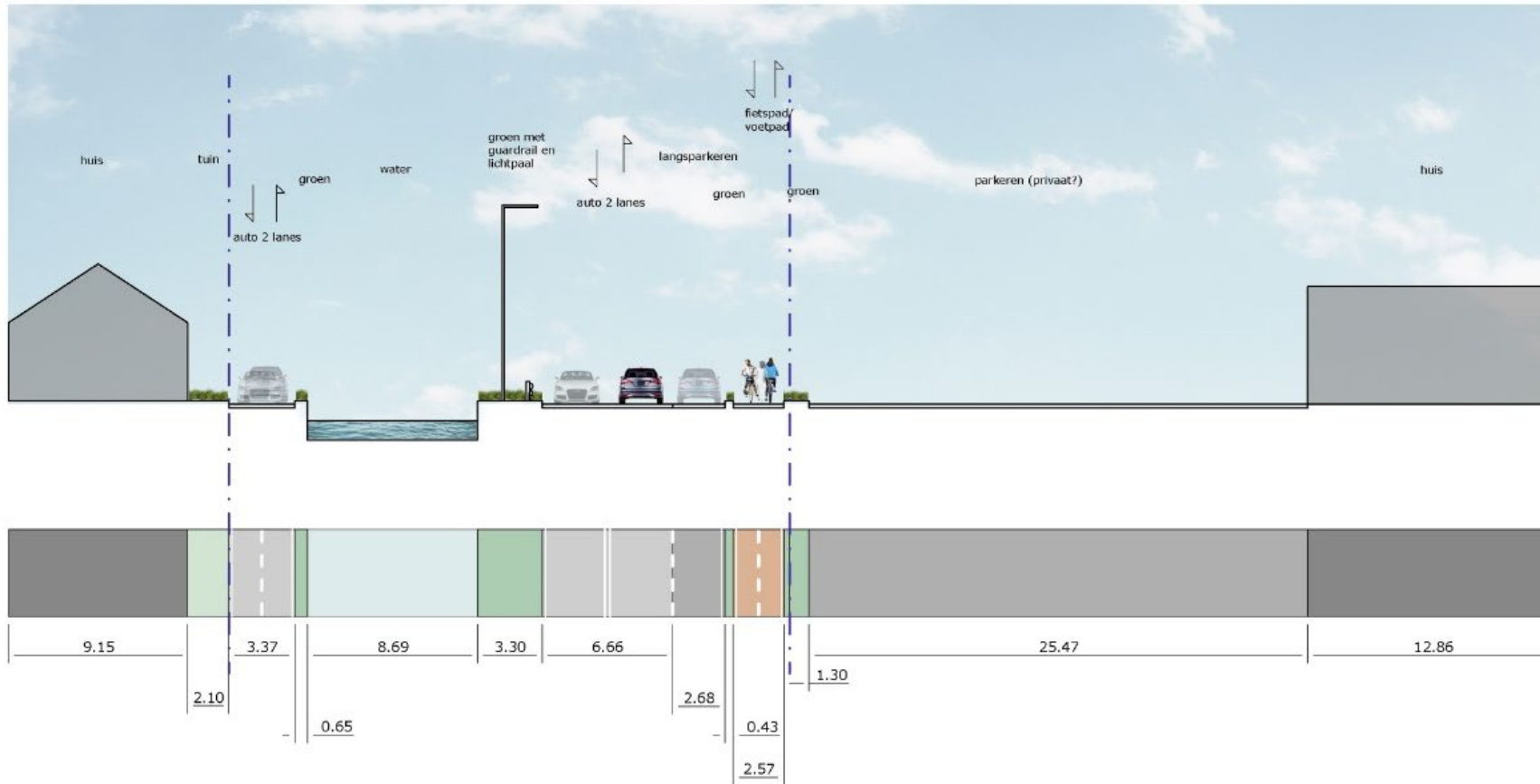
Deelgebied 2: Westland

Profiel 3: Nieuweweg C - bestaande situatie



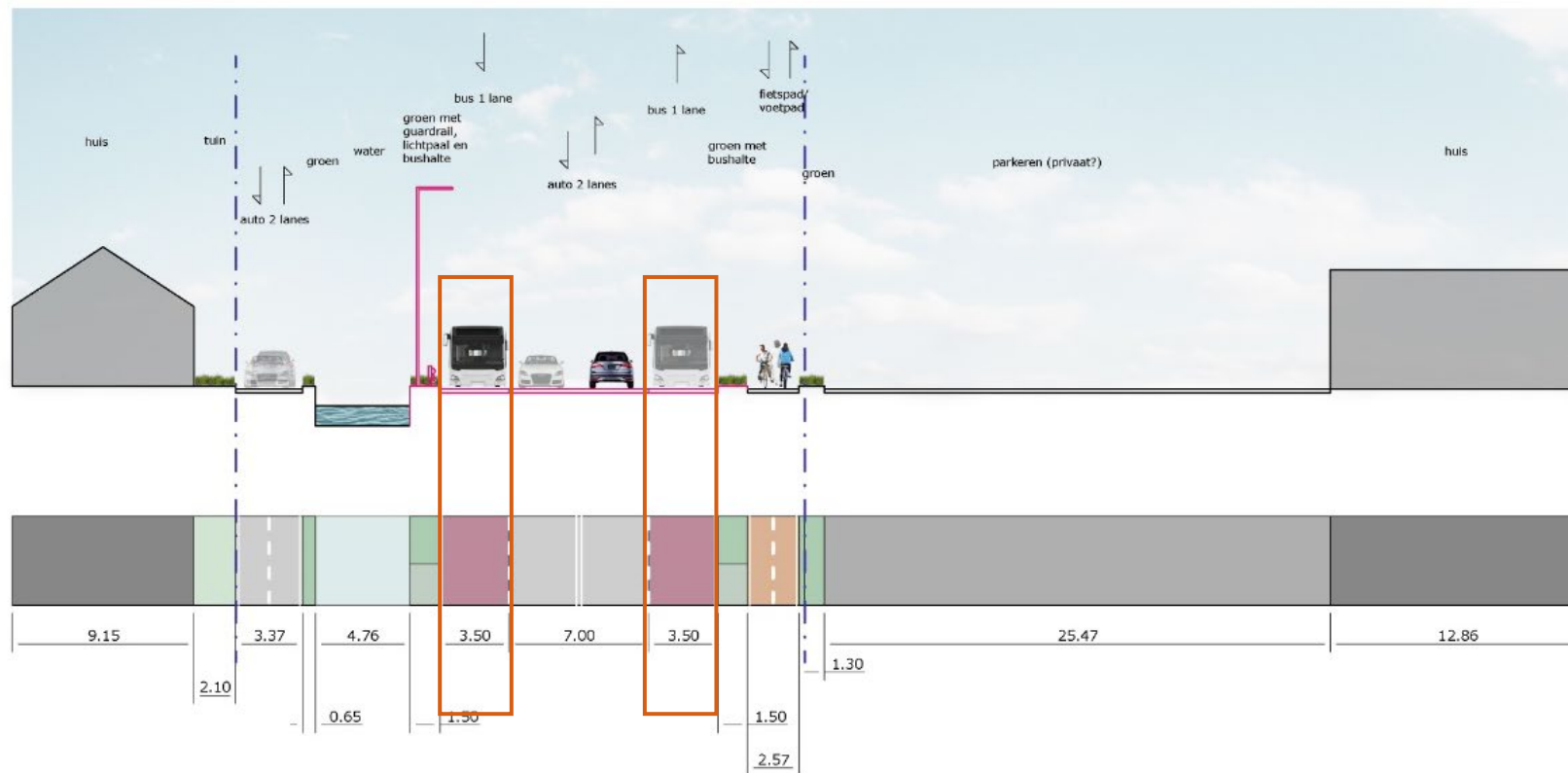
Deelgebied 2: Westland

Profiel 3: Nieuweweg C - bestaande situatie



Deelgebied 2: Westland

Profiel 3: Nieuweweg C - optie





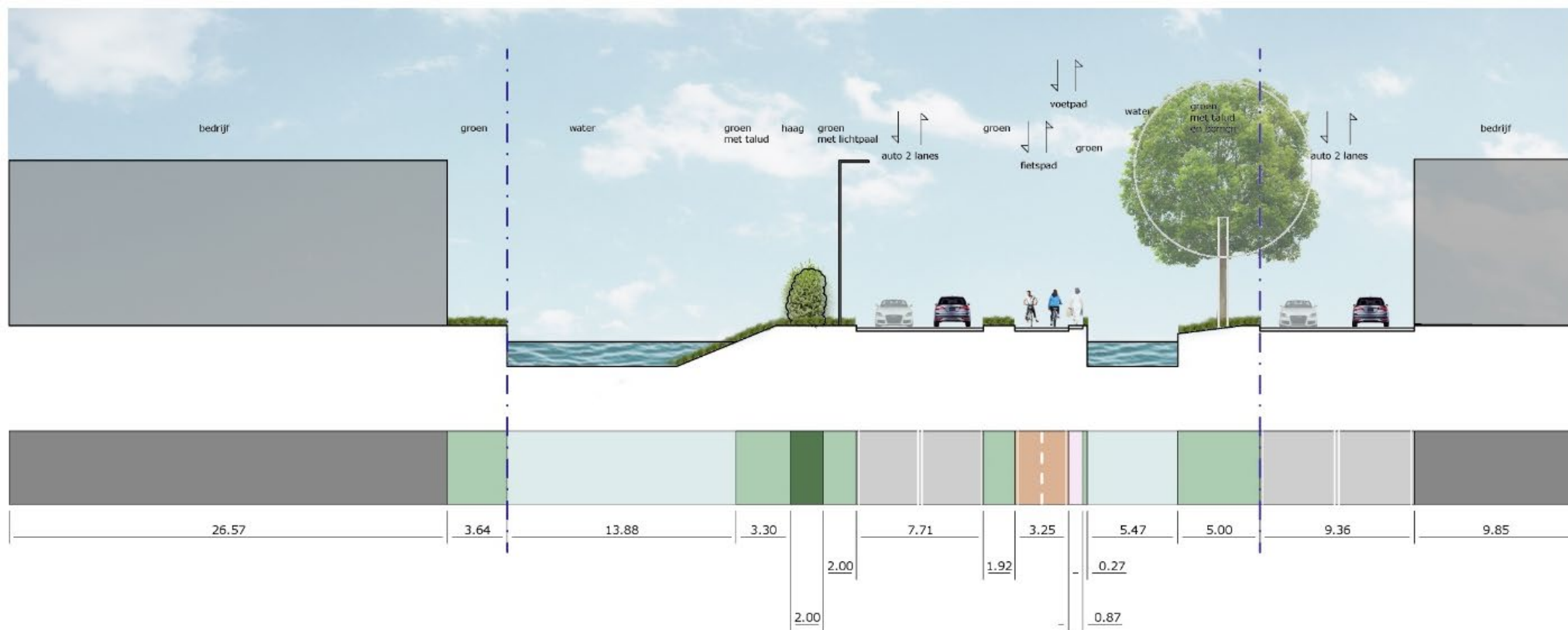
Deelgebied 2: Westland

Profiel 4: Burgemeester Elsenweg A - bestaande situatie



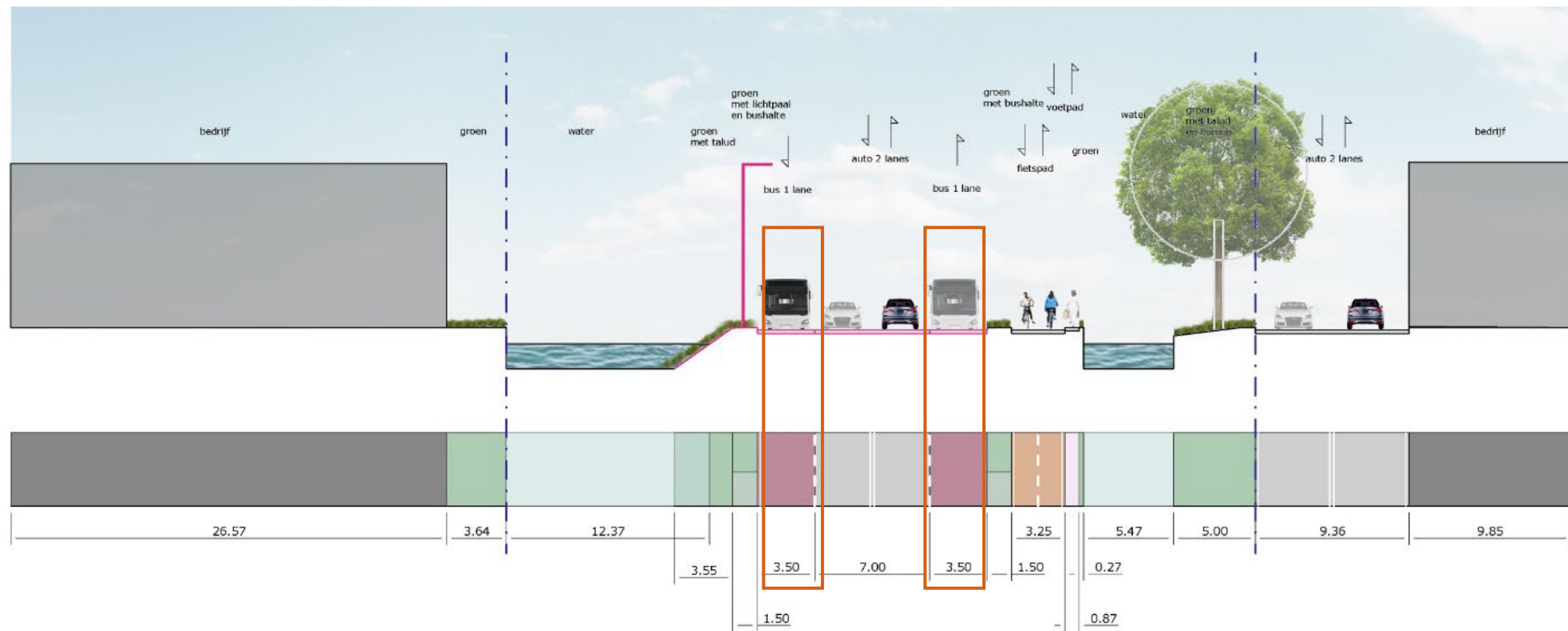
Deelgebied 2: Westland

Profiel 4: Burgemeester Elsenweg A - bestaande situatie



Deelgebied 2: Westland

Profiel 4: Burgemeester Elsenweg A optie



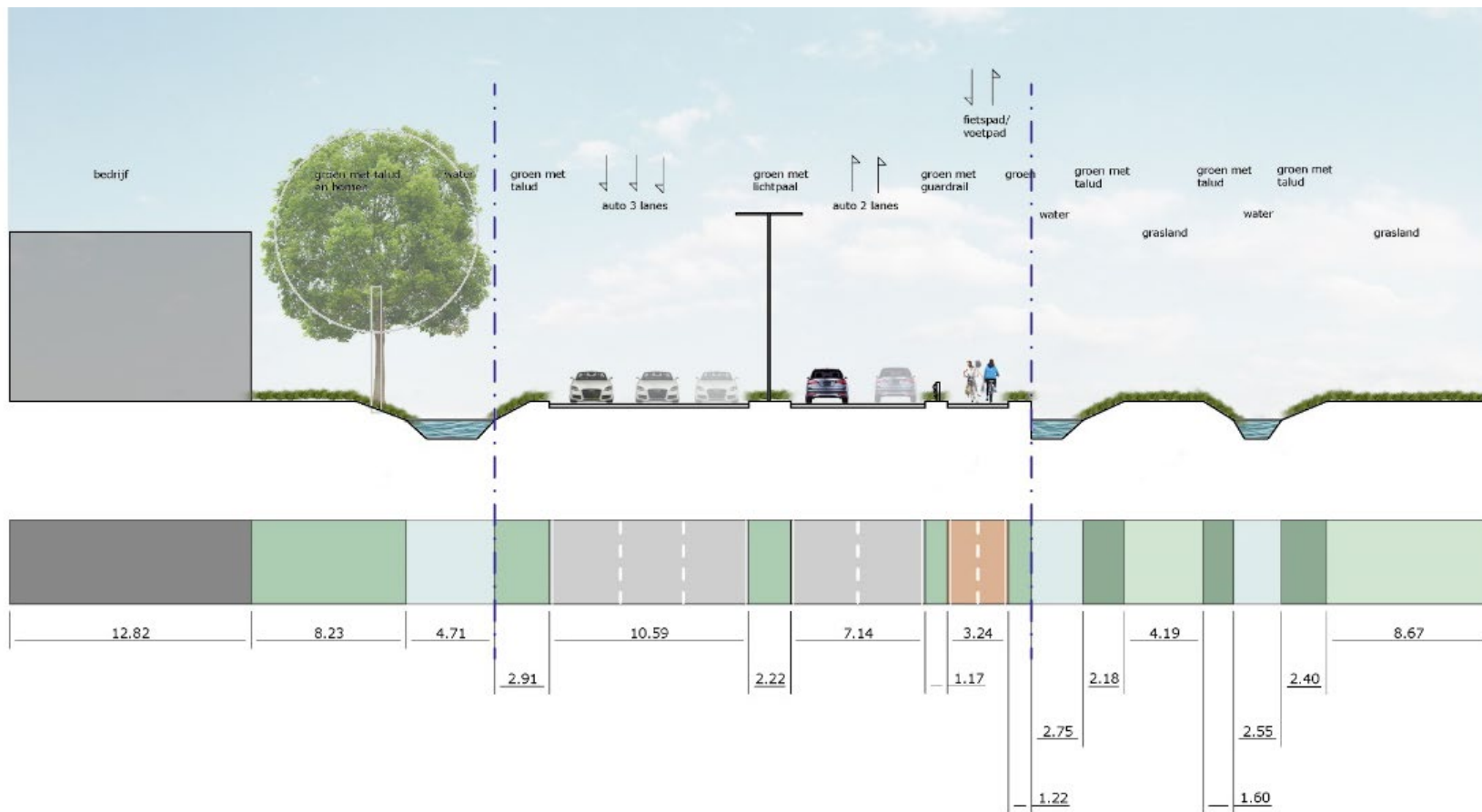
Deelgebied 2: Westland

Profiel 5: Burgemeester Elsenweg B - bestaande situatie



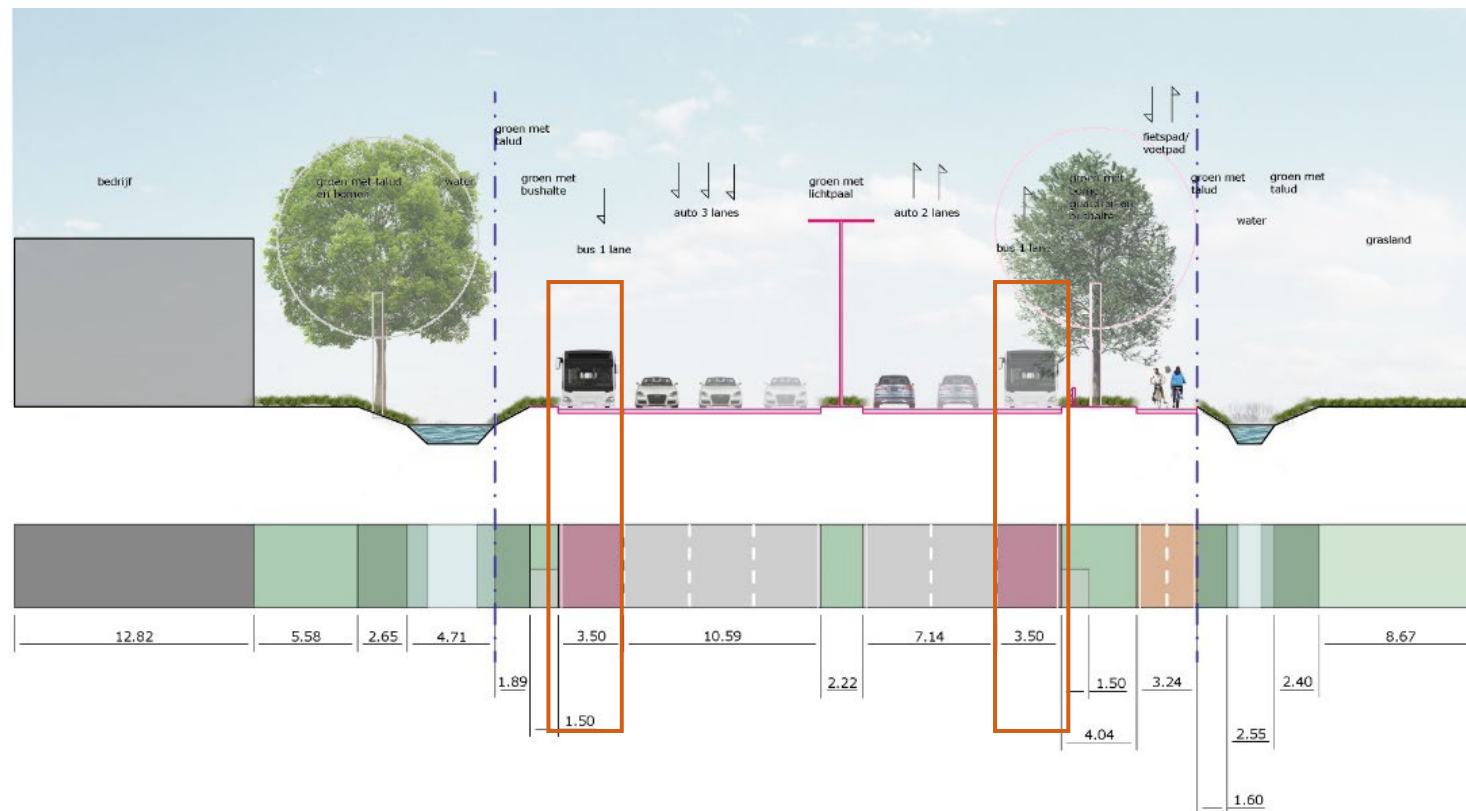
Deelgebied 2: Westland

Profiel 5: Burgemeester Elsenweg B - bestaande situatie



Deelgebied 2: Westland

Profiel 5: Burgemeester Elsenweg B optie





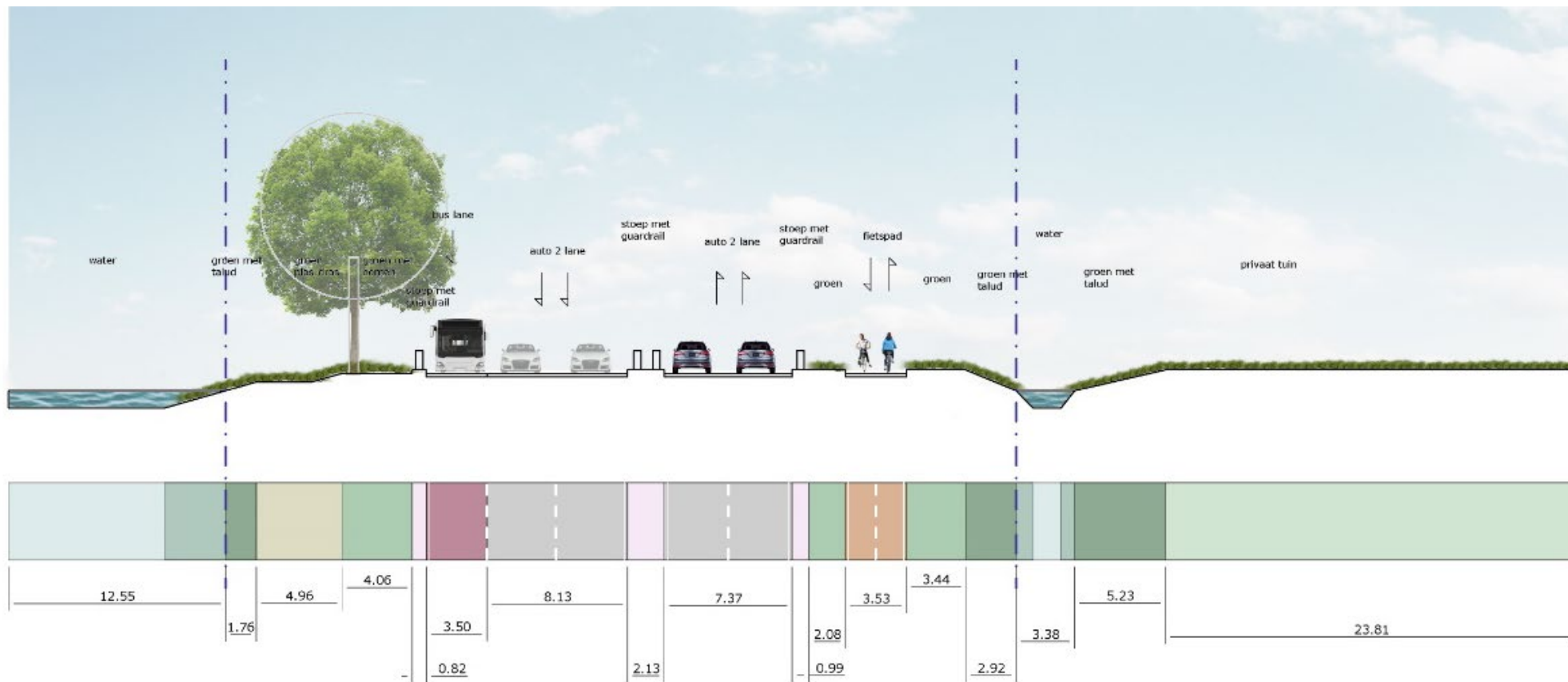
Deelgebied 2: Westland

Profiel 6: Burgemeester Elsenweg C - bestaande situatie



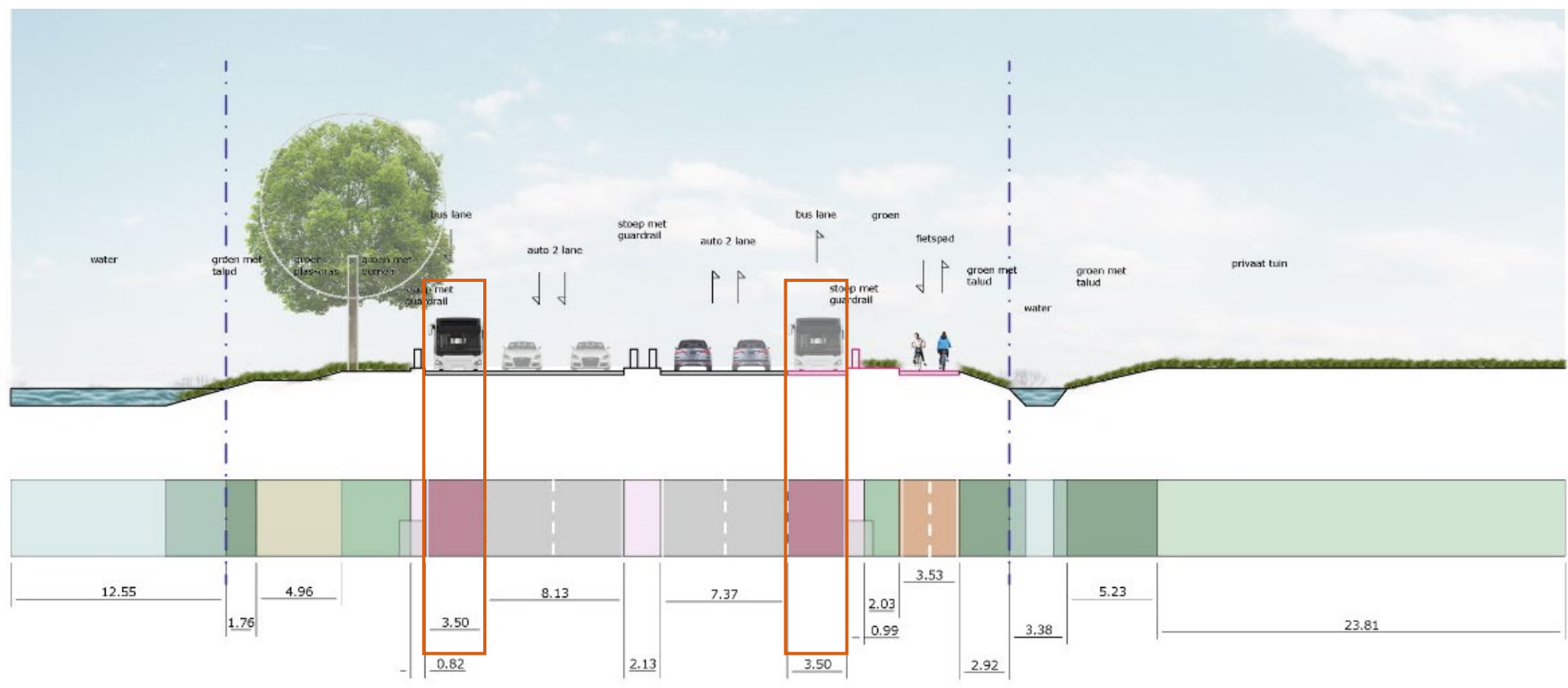
Deelgebied 2: Westland

Profiel 6: Burgemeester Elsenweg C - bestaande situatie



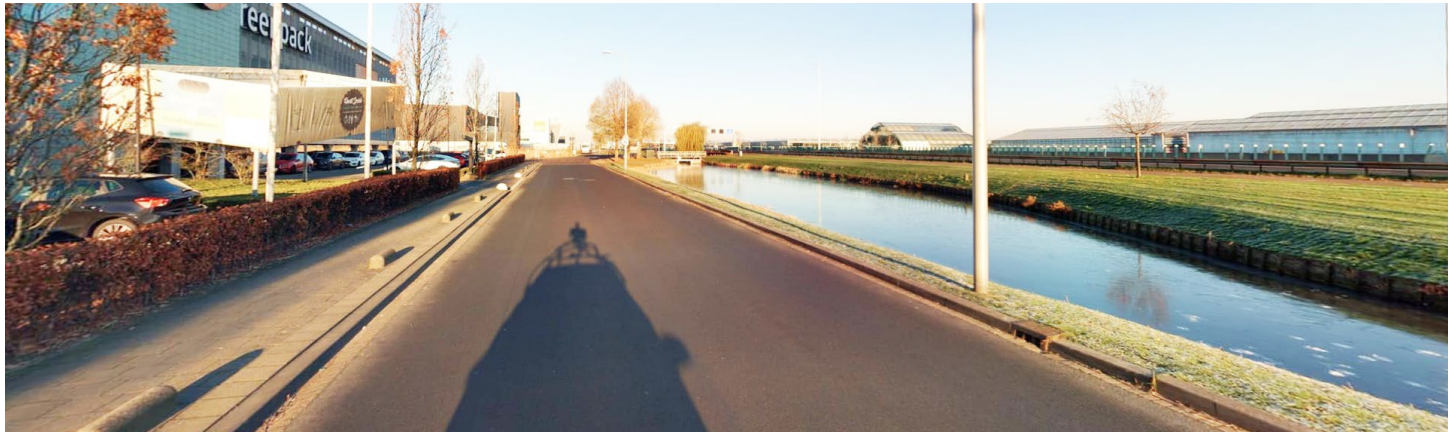
Deelgebied 2: Westland

Profiel 6: Burgemeester Elsenweg C optie



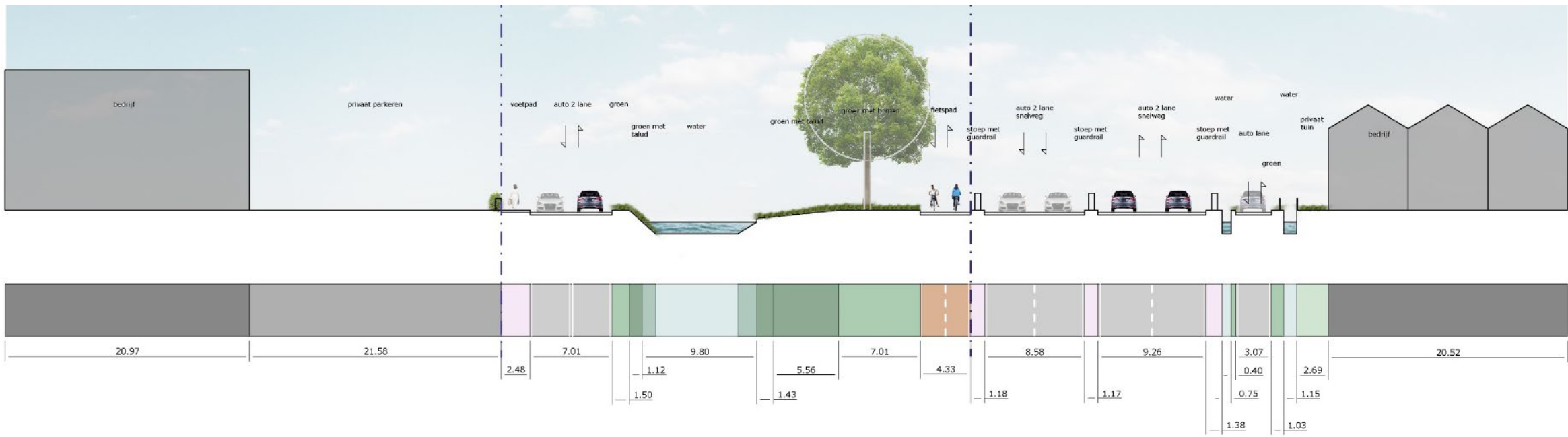
Deelgebied 2: Westland

Profiel 7: Honderdlaan - bestaande situatie



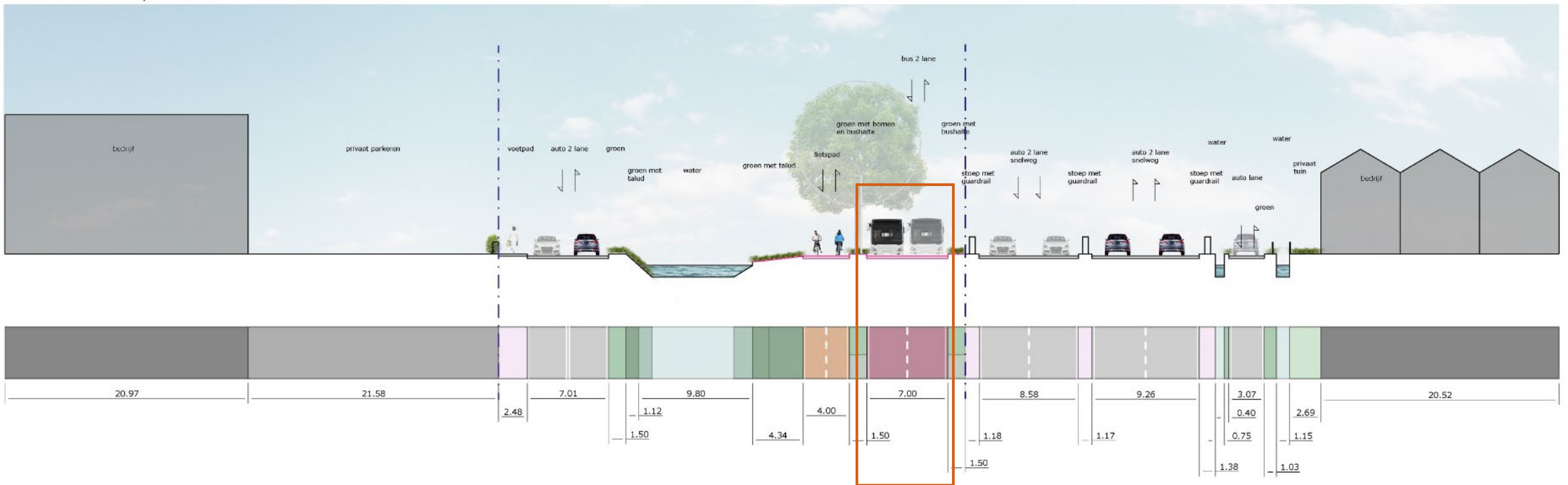
Deelgebied 2: Westland

Profiel 7: Honderdlaan - bestaande situatie



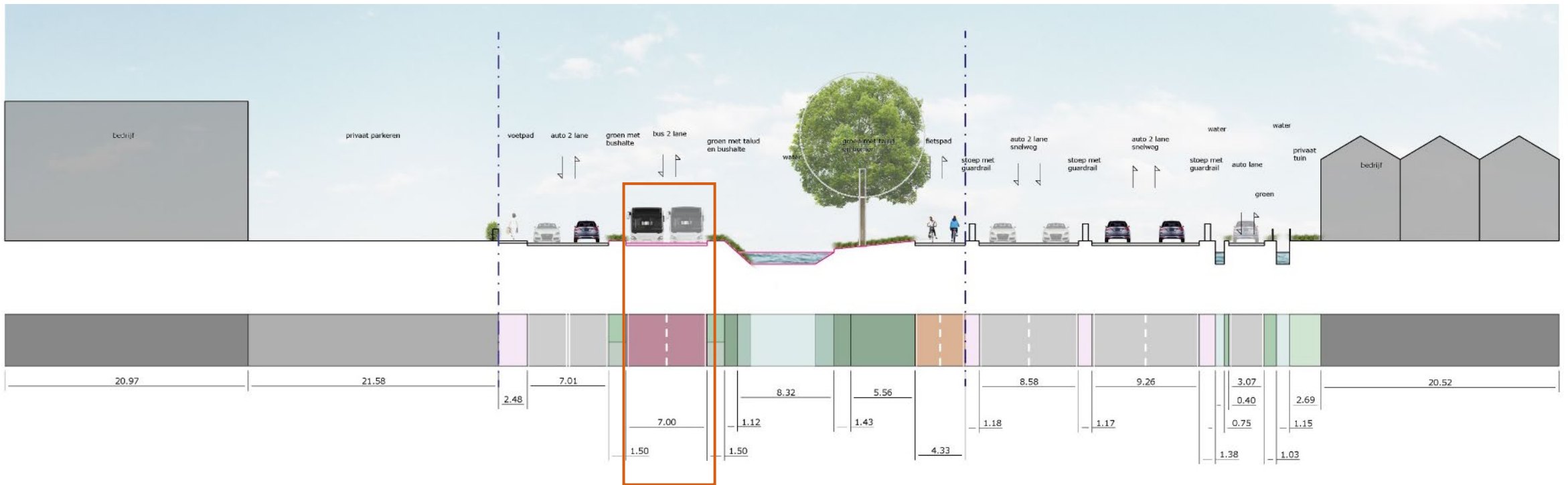
Deelgebied 2: Westland

Profiel 7: Honderdlaan - optie 1



Deelgebied 2: Westland

Profiel 7: Honderdlaan - optie 2

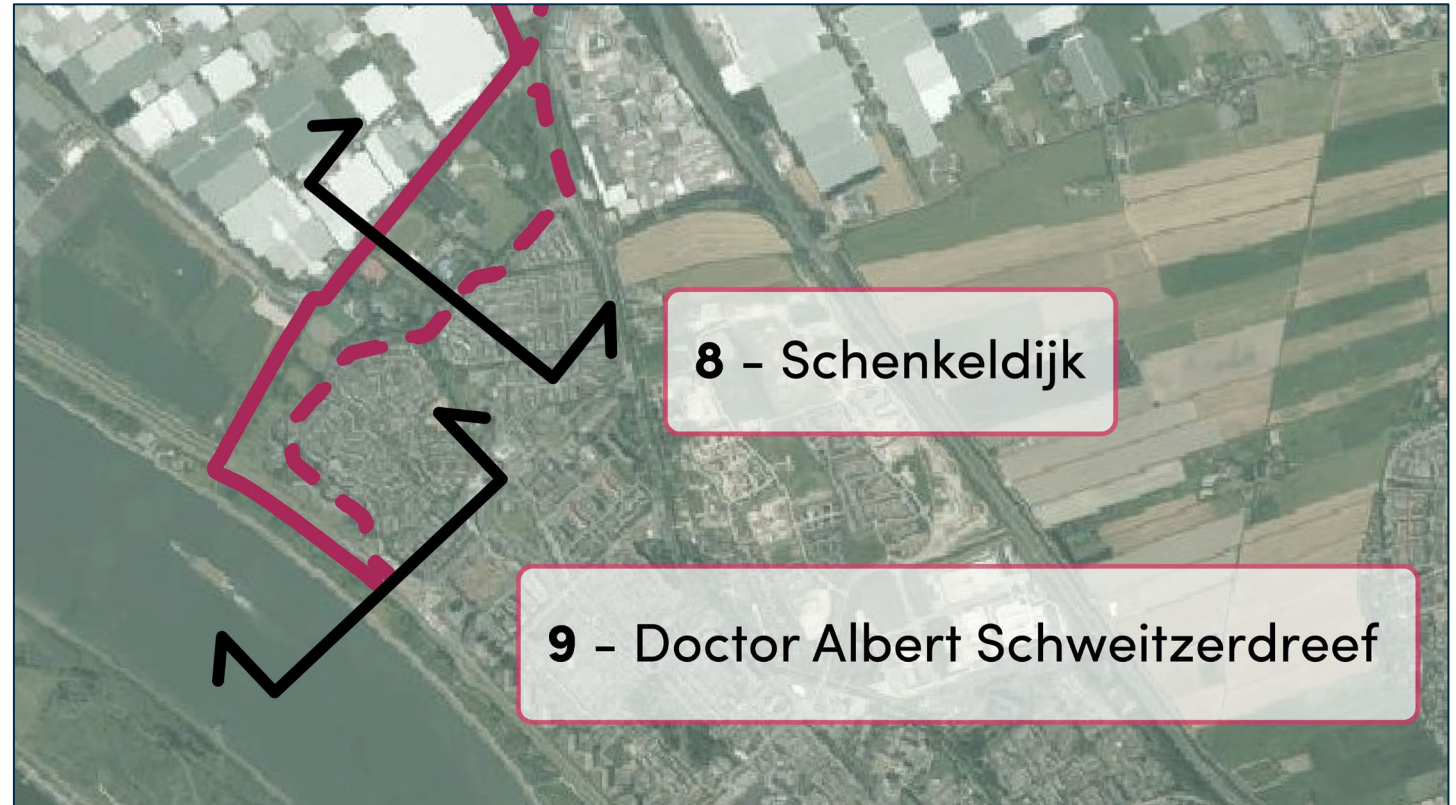


Deelgebied 3: Maassluis

Profielen

8 – Schenkeldijk

9 – Doctor Albert Schweitzerdreef



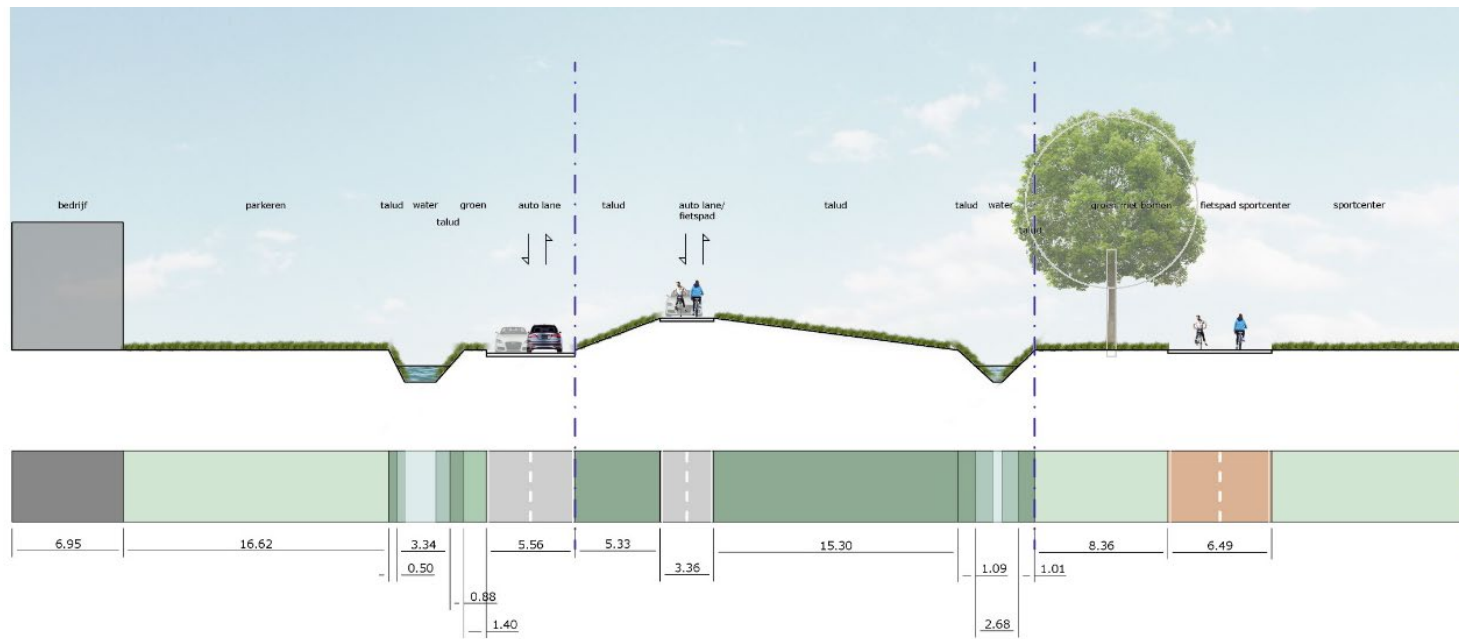
Deelgebied 3: Maassluis

Profiel 8: Schenkeldijk - bestaande situatie



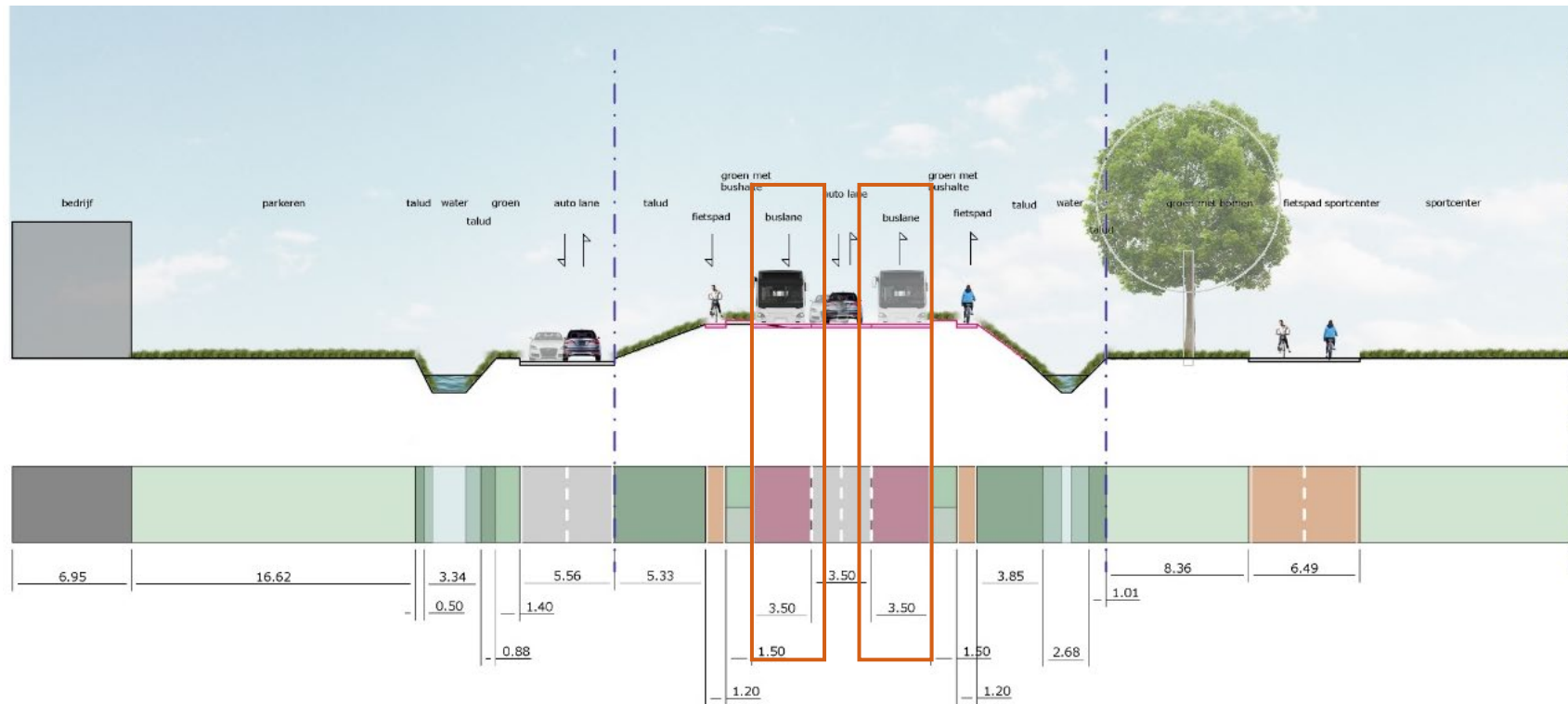
Deelgebied 3: Maassluis

Profiel 8: Schenkeldijk - bestaande situatie



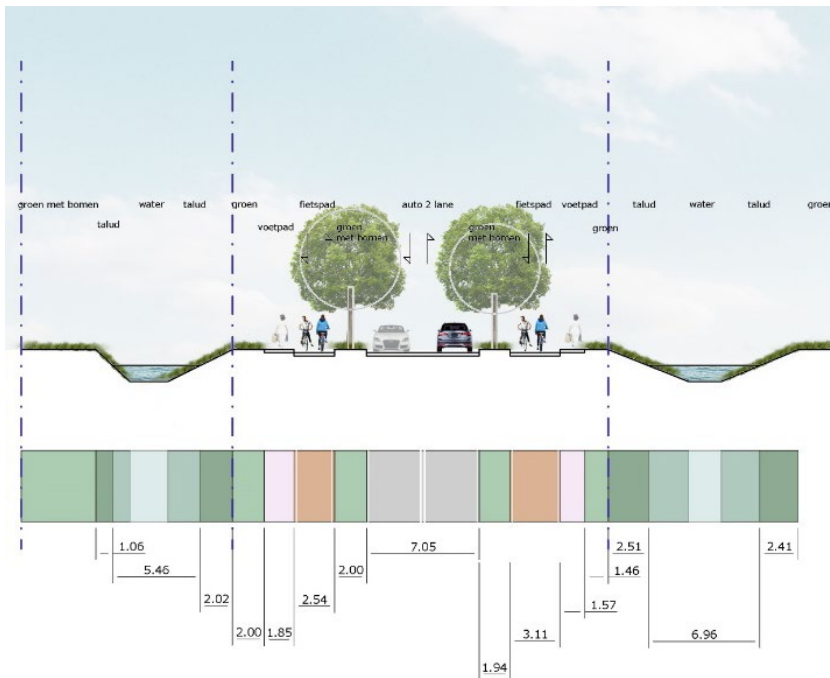
Deelgebied 3: Maassluis

Profiel 8: Schenkeldijk - optie 1

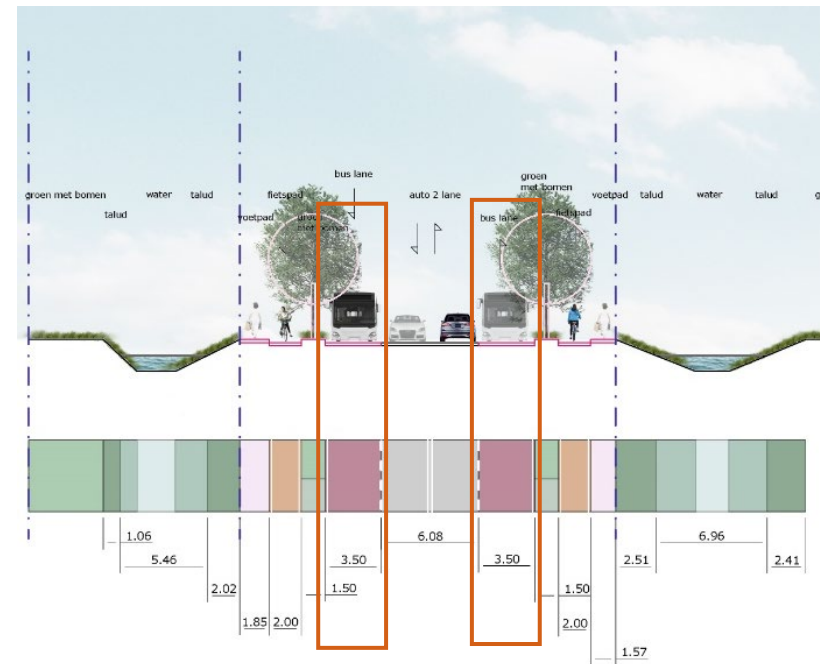


Deelgebied 3: Maassluis

Profiel 8: Dr. Albert Schweitzerdreef



Bestaand

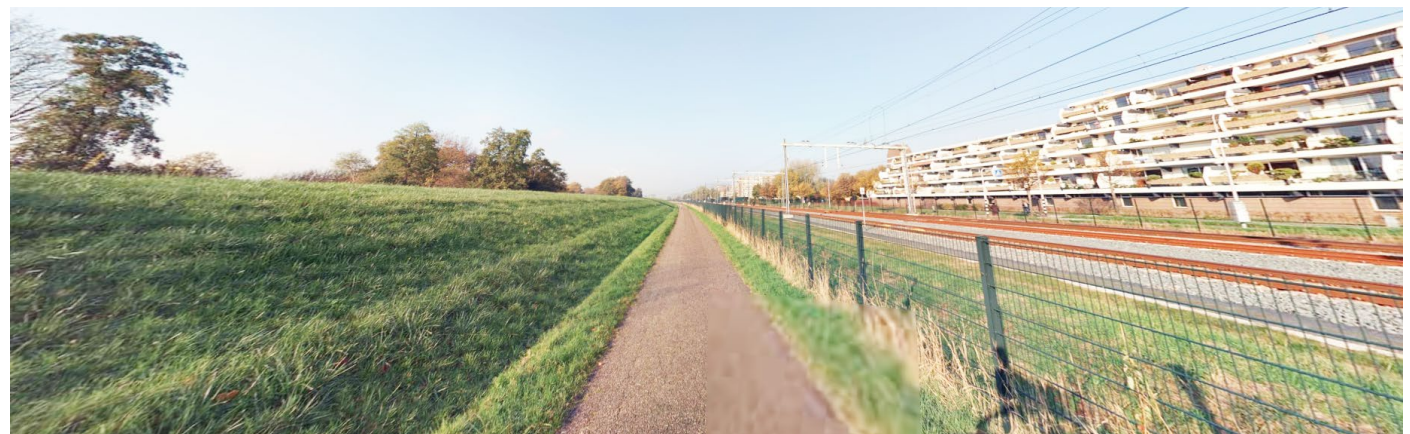


Optie

Optie 2: via bestaande infra zonder aanpassingen

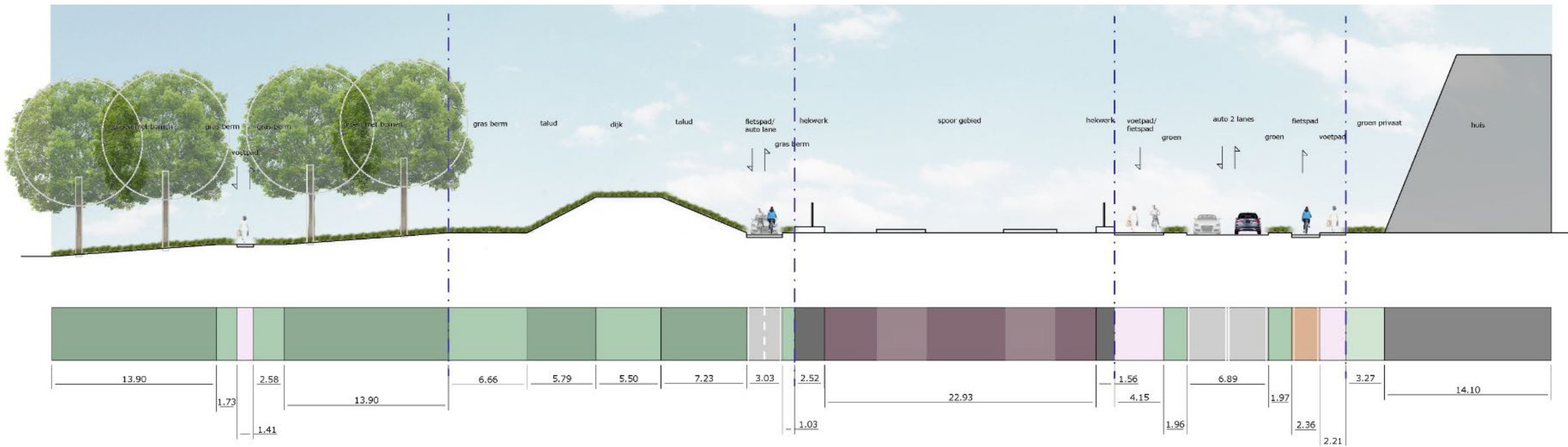
Deelgebied 3: Maassluis

Profiel 9: Doctor Albert Schweitzerdreef - bestaande situatie



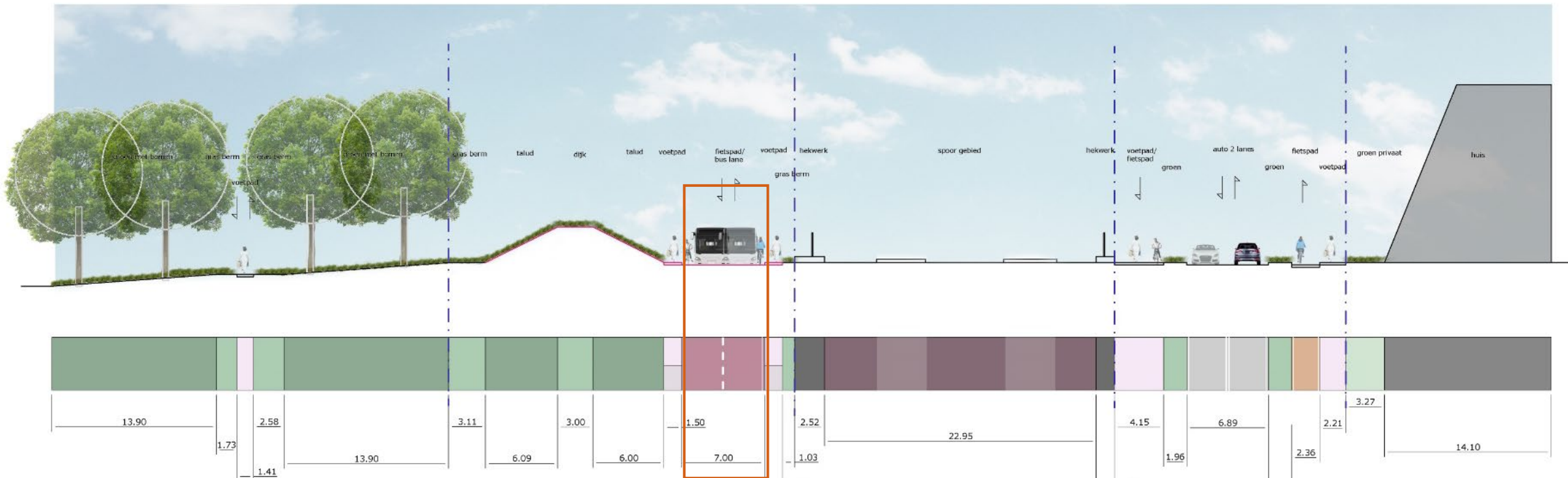
Deelgebied 3: Maassluis

Profiel 9: Doctor Albert Schweitzerdreef - bestaande situatie



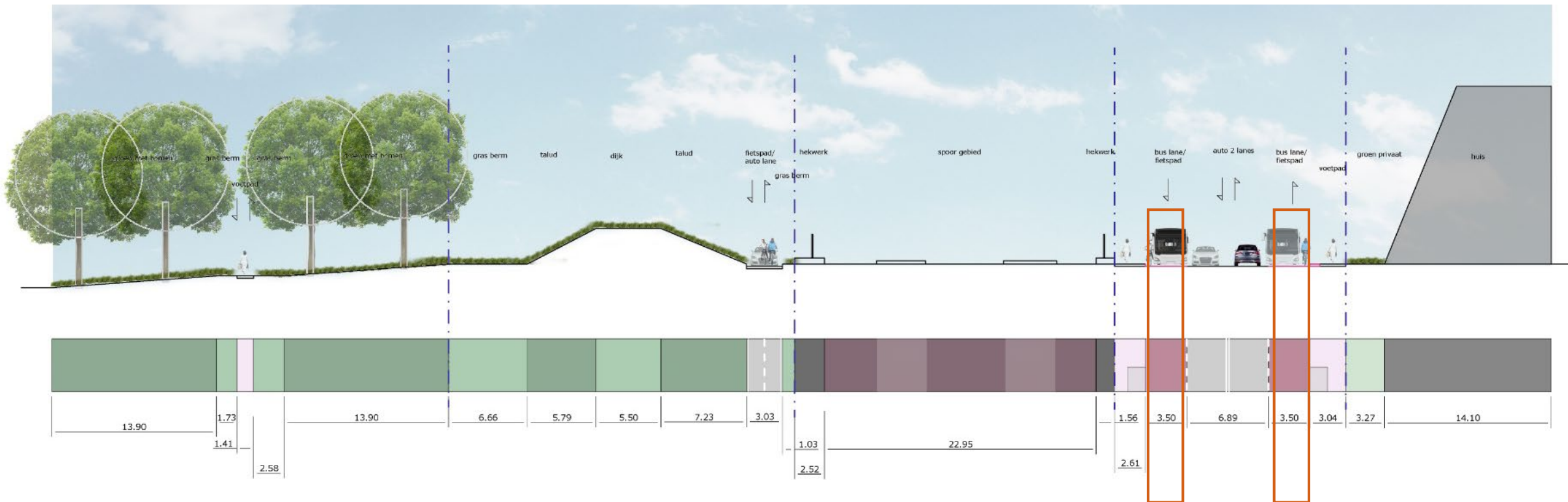
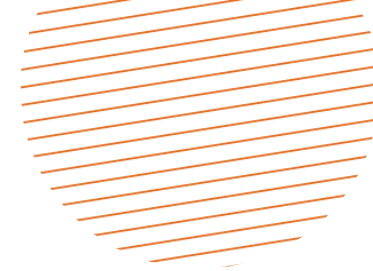
Deelgebied 3: Maassluis

Profiel 9: Doctor Albert Schweitzerdreef - optie 1



Deelgebied 3: Maassluis

Profiel 9: Doctor Albert Schweitzerdreef - optie 2



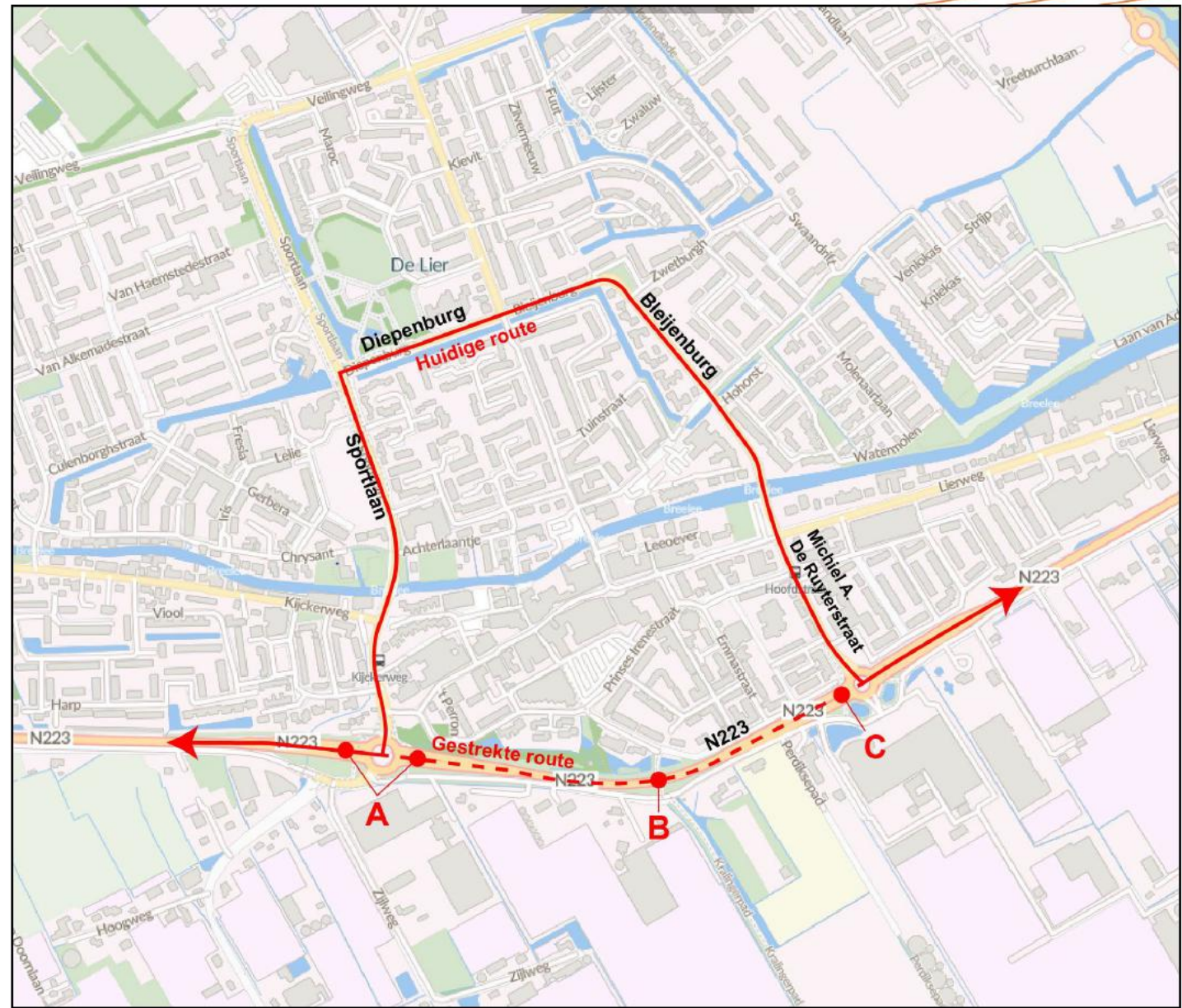
Of via bestaande infra t.p.v. Albert Schweitzerdreef. Aandachtspunt van deze optie is dat de busbaan door het park bij de appartementen gaat.

Deelgebied 4: De Lier

Varianten

Inpassing halte na strekken lijn 455

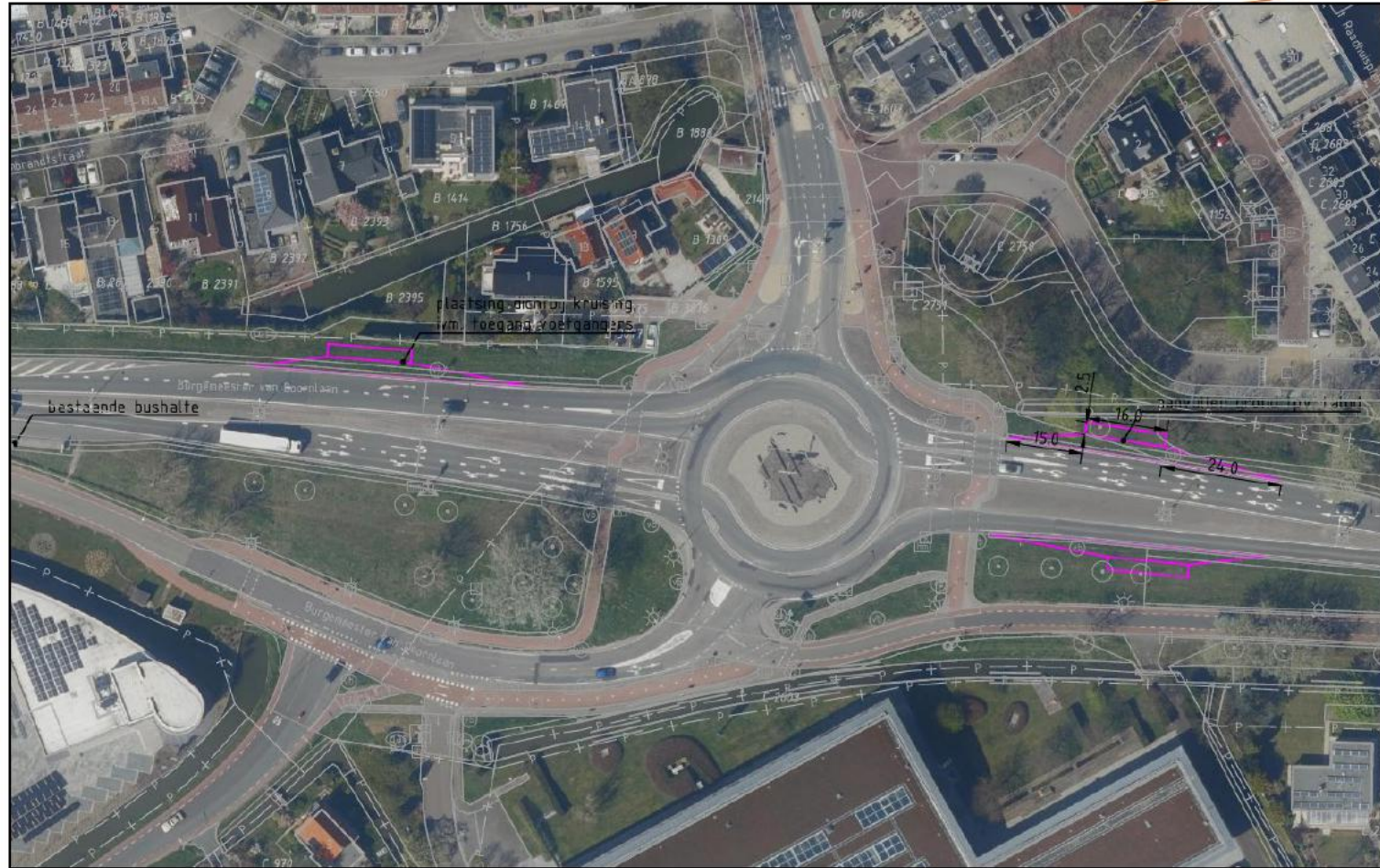
- A. Bij rotonde Sportlaan
- B. Bij onderdoorgang Kralingerpad
- C. Bij rotonde Michiel A. De Ruyterstraat



Deelgebied 4: De Lier

Variant A. Rotonde Sportlaan

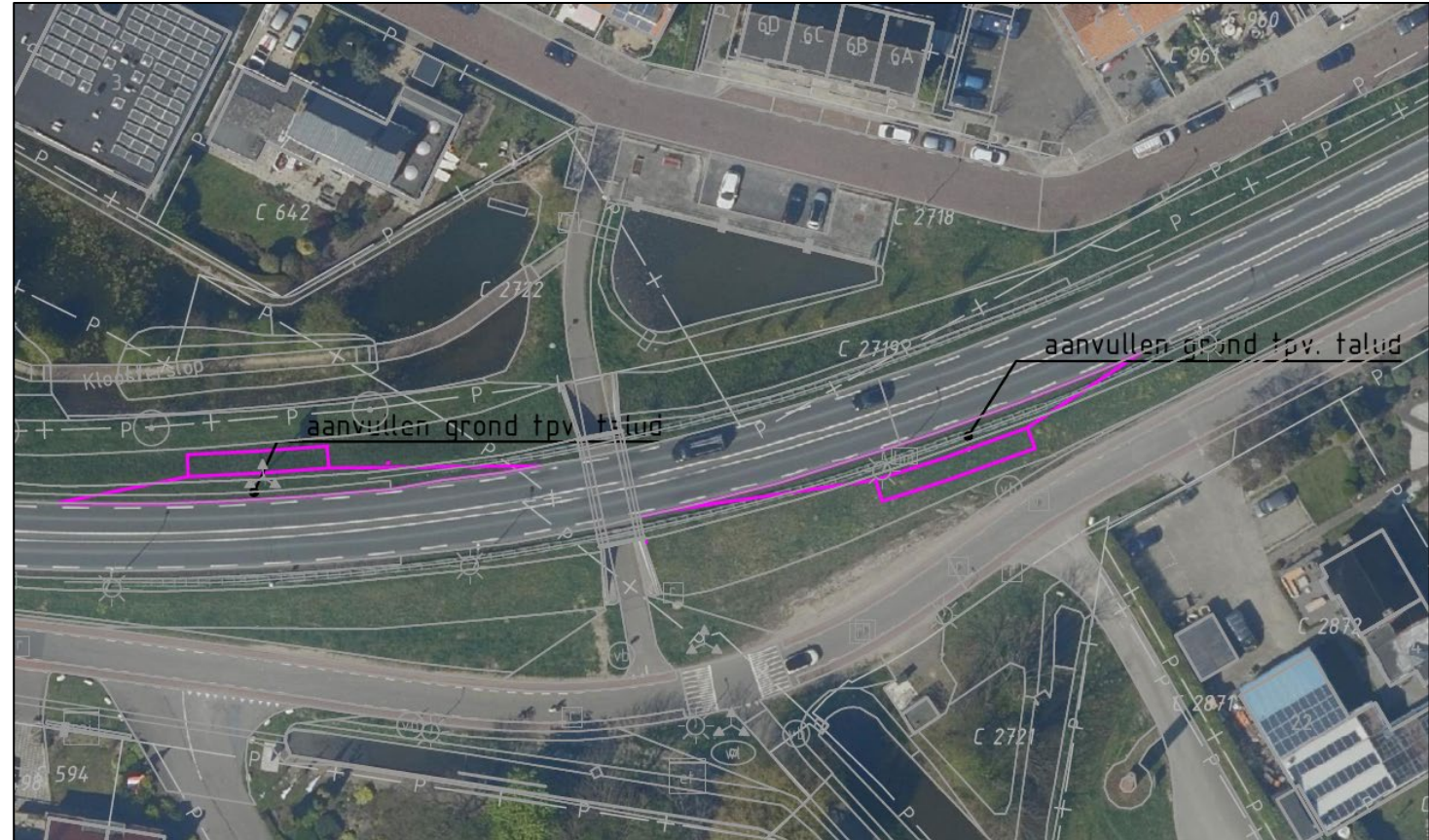
- Fysiek inpasbaar
- Knelpunt verkeersveiligheid omdat dubbele op-/afrijstrook moet worden overgestoken door reizigers. De oversteek wordt daarmee intensiever gebruikt
- Voorkeur voor ligging aan de oostzijde en de haltekom te combineren met de voorsorteerstrook rechtdoor/rechtsaf
- Gunstig voor bereikbaarheid Priva, nadelig voor bereikbaarheid Rijk Zwaan



Deelgebied 4: De Lier

Variant B. Onderdoorgang Kralingerpad

- Fysiek inpasbaar, aanvullende maatregelen nodig voor talud
- Veilige overstek voor reizigers
- Ligging in een wegvak en helling
- Busverkeer moet invoegen in wegvak dat in een boog ligt
- Nadelig voor bereikbaarheid Priva, neutraal voor bereikbaarheid Rijk Zwaan



Deelgebied 4: De Lier

Variant C. M.A. de Ruyterstraat

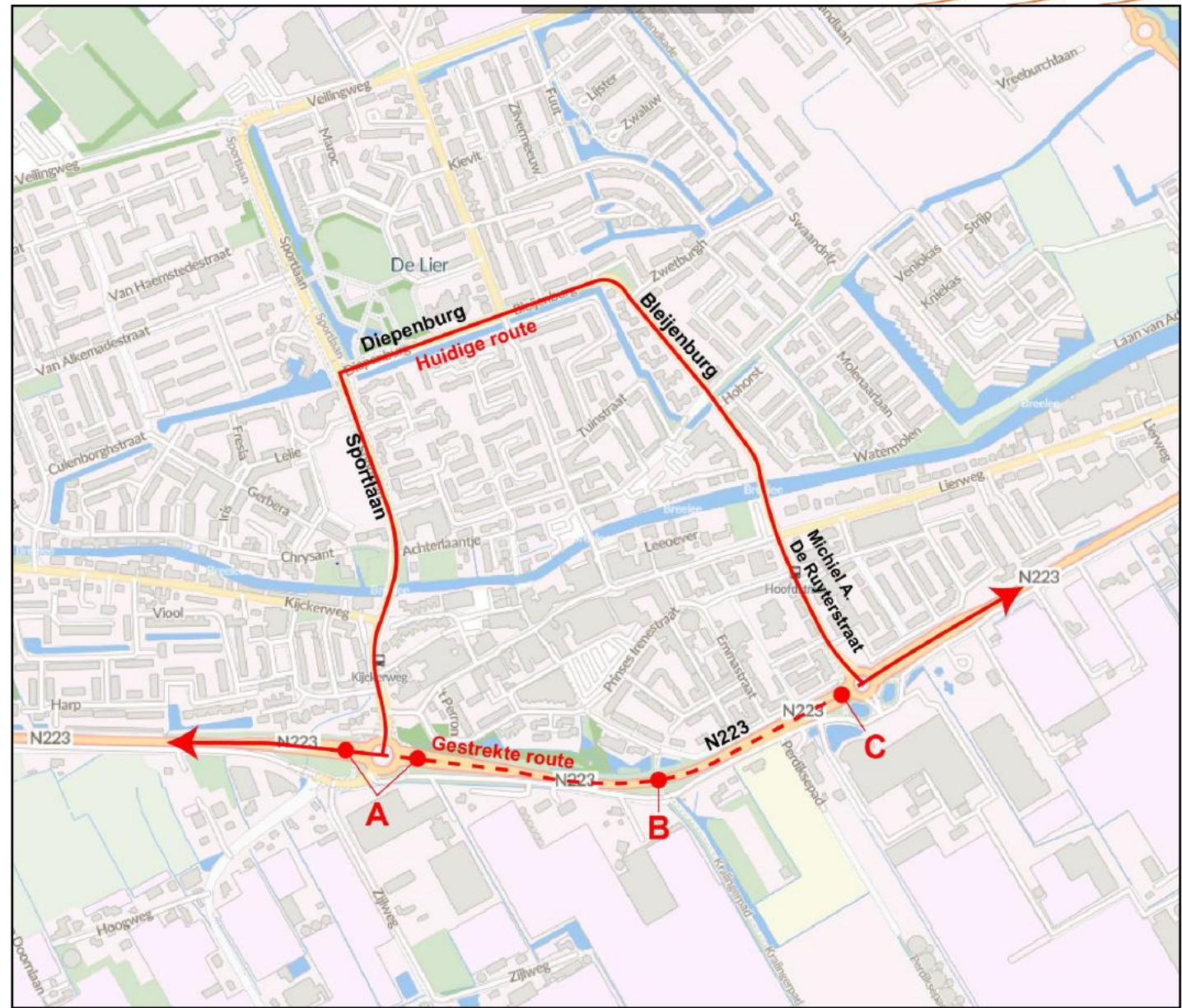
- Weinig ruimte, raakvlak met Karel Doormanlaan
- Knelpunt verkeersveiligheid omdat dubbele op-/afrijstrook moet worden overgestoken door reizigers. De oversteek wordt daarmee intensiever gebruikt
- Gunstig voor bereikbaarheid Rijk Zwaan, nadelig voor bereikbaarheid Priva



Deelgebied 4: De Lier

Conclusie

- Alle drie de varianten hebben voor- en nadelen en belangrijke knelpunten
- In deze fase kan niet worden gesteld dat het realiseren van een halte langs de N223 niet haalbaar is
- In deze fase kan geen duidelijke voorkeur worden uitgesproken



Afronding





Movares
adviseurs & ingenieurs

VERSLAG

PROJECT	HOV Westland
PROJECTNUMMER	M0005135
KENMERK	X27-EJI-HS-VSL-23008167
TYPE VERGADERING	Kernteamoverleg
PLAATS	MRDH
DATUM	14 februari 2024
AUTEUR VERSLAG	art.5.1-2e
AANWEZIG	art.5.1-2e gemeente Den Haag gemeente Maassluis art.5.1-2e gemeente Maassluis art.5.1-2e provincie Zuid-Holland art.5.1-2e gemeente Westland art.5.1-2e gemeente Westland (via Teams) art.5.1-2e gemeente Maassluis (via Teams) art.5.1-2e gemeente Den Haag (Via Teams) art.5.1-2e, gemeente Maassluis art.5.1-2e provincie Zuid-Holland art.5.1-2e, MRDH art.5.1-2e M ovares art.5.1-2e M ovares
AFWEZIG	

1. Opening en kennismaken

Rapportage wordt geleverd in combinatie met presentatie.

2. Introductie en doel

3. Basisuitgangspunten

Mochten er aanvullingen zijn op de ontwerprichtlijnen zoals deze in de presentatie zijn benoemd, dan kan dit via de mail doorgestuurd worden.

Volgende handboeken kunnen nog toegevoegd worden:

- Handboek openbare ruimte voor Den Haag, ook voor Westland (Nico mailt dit).
- Handboek Halteplaatsen R-net of van HTM

Ondanks dat het uitgangspunt een vrijliggende busbaan over het tracé is kijken we ook naar de partiële variant, dit zou inderdaad betekenen dat de mogelijkheid voor opwaarderen naar lightrail losgelaten wordt.

Toevoegen van raakvlakproject: Maassluis-west: 375-500 woningen

4. Toelichting ontwerpanalyse

Deelgebied 1: Den Haag

Variant A. Escamplaan

VERSLAG

PROJECT	HOV Westland
KENMERK	X27-EJI-HS-VSL-23008167
TYPE VERGADERING	Kernteamoverleg

- Op de Escamplaan rijden op het drukste stuk (Lozerlaan-De Werf) circa 28.000 mvt/etmaal. De telling is van november 2023 en zover beoordeeld kan worden betrouwbaar.
- De verwachte verkeersgroei zal minder op dit wegdek plaatsvinden
- 2x1 rijstrook met een vrijliggende busbaan zou een reële optie zijn, dit moet goed onderbouwd worden met voor- en nadelen.
- Aandachtspunt is de inpassing bij de kruispunten. Met name het kruispunt bij de Lozerlaan zit aan zijn capaciteit. Dit wordt nader onderzocht door Movares. Ook in het kader van de actualisatie van de GU wordt dit onderzocht. De resultaten worden in de loop van maart met de bureaus afgestemd wanneer de rekenresultaten bekend zijn (actie [art.5.1-2e](#))

Variante B. Meppelweg

- Op de Meppelweg rijden 10.000 mvt/etmaal.
- Aan de bebouwingkant, linkerkant op het plaatje, gaan de profielen wijzigen. Bij sommige profielen gaat het parkeren sneuvelen of komt er een parallelstrook. Dus daar moet rekening mee gehouden worden bij de inpassing. Er is een SO gemaakt en het bouwplan is voor een van de twee straten (Lozerlaan of Beresteinlaan) al vergund.
 - Actie 1: [art.5.1-2e](#) do et navraag naar deze plannen en stuurt eventueel door. Deze actie is inmiddels uitgevoerd.
- Nieuwbouw op deze weg: Er is een planuitwerkingskader (PUK) opgesteld voor de wijk De Venen, deze ligt tussen de Meppelweg, Beresteinlaan, Hengelolaan en Lozerlaan. Deze is door de gemeenteraad van Den Haag vastgesteld en het eerste bouwplan is in uitvoering. In de PUK is voorzien in een parallelrijbaan op de Meppelweg en een herinrichting van de openbare ruimte binnen het plangebied. Hiervoor is een SO openbare ruimte opgesteld.
- Optie 3: Aan de bebouwingkant kan wel gefietst worden, maar het zijn eenrichtingsfietspaden. Dat betekent dat bij iedere zijstraat de trambaan/HOV-baan gekruist moet worden. Dat heeft gevolgen voor de ontwerpsnelheid.
- Optie 1 lijkt het minst logisch omdat dit dubbelop en ingrijpender is.
- De structuurvisie (Den Haag Zuidwest) zegt dat parkeren langs de Meppelweg zal verdwijnen.
- Deze variant is vooral voor de hand liggend bij een eventuele lightrailverbinding omdat de bestaande infra dan gebruikt kan worden.
- Dwarsprofielen moeten nog goed gecontroleerd ten aanzien van een gecombineerde bus- en trambaan.

Variante C: Hengelolaan

- Op de Hengelolaan rijden 8.200 mvt/etmaal
- Structuurvisie: Hengelolaan wordt 30 km/u, hier zou een busbaan niet bijpassen, vrijliggend wellicht wel. Hierbij is een aandachtspunt het oversteken.

VERSLAG

PROJECT	HOV Westland
KENMERK	X27-EJI-HS-VSL-23008167
TYPE VERGADERING	Kernteamoverleg

- Stedenbouw heeft nadrukkelijk uitgesproken dat ze deze straat willen vergroenen.
- Voordeel: best lopende buslijn van HTM loopt hier ook langs.
- Dit gaat langs twee grote winkelcentra wat dus inhoudt veel kruisend verkeer.
- Het is op veel plekken niet mogelijk om een vrijliggende busbaan te maken naast een 'reguliere' weg voor de auto vanwege het ruimtebeslag.

Er wordt opgemerkt dat de Lozerlaan in deze eerste analyse gemist wordt. Er wordt aangegeven dat dit ook maatgevend is en het drukste stuk weg is. Er rijden op deze weg 36.000 mvt/etmaal.

Conclusie deelgebied 1 Den Haag:

- Er wordt aangegeven dat Variant C met Hengelolaan niet haalbaar lijkt in verband met de afwaardering naar 30 km/u.
- Meppelweg is qua OV (reizigers) een betere optie en in samenhang met lijn 4 is dit een logischere keuze. Er zou ook via de Uithof gegaan kunnen worden, d.w.z. via Jaap Edenweg naar Nieuweweg. Dan wordt ook de entree van de Uithof met 1,5 mln. Bezoekers per jaar per OV beter bereikbaar.
- Escamplaan kan een logische keuze zijn als het bestaande 2x2 profiel ook ingezet kan worden voor een busbaan. Ook in deze variant kan de Uithof per OV beter ontsloten worden. Echter is deze ligging vanuit OV reizigers minder logisch.

Deelgebied 2: Tracé Westland

Profiel 1. Nieuweweg A

- De wegbeheerder (PZH) geeft aan dat het bestaande wegprofiel op deze locatie gezien de hoge verkeersintensiteiten van ca. 26.000 mvt/etmaal op dit wegvak met 1x2 profiel in 2040 aan de krappe kant is en eigenlijk verbreed moet worden (is net in het kader van groot onderhoud aangepast). Langs een groot deel van het tracé ligt een ca. 3,5 meter brede (parkeer-)strook. De afstand tussen het huidige fietspad en de weg is op een aantal plaatsen te klein. Verkeersveiligheid is belangrijk gezien de hoge verkeersintensiteiten. Het inpassen van een busbaan in dit profiel wordt niet haalbaar geacht binnen de openbare ruimte.
- De doorzichtige auto is niet langsparkeren maar een strook voor obstakelvrije ruimte. Dit moet aangepast worden in het dwarsprofiel. In de praktijk wordt hier ter hoogte van de woningen geparkeerd.
- Er wordt aangegeven dat dit dwarsprofiel niet maatgevend is want er staan op veel plekken huizen met voortuinen. Dit wordt erkend, de dwarsprofielen zijn zoveel mogelijk op representatieve/maatgevende locaties maar er zijn op het tracé nog altijd locaties die nog krappere zijn.

VERSLAG

PROJECT	HOV Westland
KENMERK	X27-EJI-HS-VSL-23008167
TYPE VERGADERING	Kernteamoverleg

- Watergang verkleinen wordt niet haalbaar geacht.
- Er wordt gevraagd of het fietspad/langzaam verkeer niet aan de andere kant van het water of ergens anders geplaatst kunnen worden. Dit is in de tracé studie van Witteveen en Bos uitgewerkt (zie overzichtstekening). Dit is ook niet overal haalbaar omdat een aantal percelen per fiets bereikbaar moet blijven.
- Een busbaan in één richting op een gedeelte van het tracé kan een tussenvariant dan wel een oplossing bieden maar lijkt vooralsnog ook niet inpasbaar binnen de beschikbare ruimte.
- Er wordt aangegeven dat versnelling bij alleen de kruispunten een optie zou kunnen zijn. In het kader van de KTA zijn de kruispunten samen met de PZH nader onderzocht. Allen voldoen nu maar richting 2040 gezien de toename van het verkeer op de N211 niet meer. Dit is de partiële variant waarbij een volledig vrijliggend BRT tracé en lightrail in eerste instantie losgelaten wordt en HOV baan adaptief wordt gerealiseerd. In de tracé studie van Witteveen en Bos is uitgegaan van een 8 meter brede HOV baan en een 4 meter brede strook. Deze kan naar wens worden ingevuld (fietspad, ventweg, combi, water e.d.) De totale breedte van het benodigde HOV-tracé bedraagt 12 meter.

Profiel 2. Nieuweweg B

- Lijkt niet haalbaar zonder aanpassingen buiten het publiek domein te doen, vergelijkbaar met de conclusie bij profiel 1.

Profiel 3. Nieuweweg C

- Ook hier is de ruimte voor de inpassing binnen het publiek domein erg krap.
- Ruimte watergang is hier al verkleind.
- Dit deel heeft wel minder verkeer waarmee de doorstroming van busverkeer via bestaande infra eventueel mogelijk is. Dit is nader te onderzoeken en uit te werken.

Profiel 4. Burgemeester Elsenweg A

- De tussenberm zou naar 4.5 meter kunnen.
- Hoe haalbaar is het om het fietspad lokaal te laten vervangen: [art.5.1-2e](#) geeft aan dat dit eerder is onderzocht en eventueel haalbaar is. Er zijn parallelroutes die kunnen gerealiseerd worden. Provincie Zuid-Holland is het hier niet mee eens. Die geeft aan dat dit niet kan, parallel aan de provinciale weg moet een fietspad aanwezig zijn, ook voor de eraansluitingen waar dit nodig is. Op een aantal plaatsen worden percelen via ventwegen aan de achterzijde ontsloten. Daarnaast is steeds uitgegaan van een 4 meter brede strook voor zowel een ventweg en fietspad dan wel combinatie. Dit dient nader onderzocht en uitgewerkt te worden.

VERSLAG

PROJECT	HOV Westland
KENMERK	X27-EJI-HS-VSL-23008167
TYPE VERGADERING	Kernteamoverleg

- Veel fietsers gaan via de kernen en andere verbindingroutes. Het aantal fietsers langs de N213/N211 is beperkt en varieert van 100-1000 fietsers/etmaal. Dit omdat deze routes langs de drukke wegen met veel vrachtverkeer (overlast geluid, fijnstof, uitlaatgassen) niet prettig zijn om langs te fietsen.
- Er komt geen MFR langs de N211 en N213, wel parallel aan weersijden hiervan op ca. 3 km afstand. Dit betreffen de routes Naaldwijk-Honselersdijk-Den Haag HS en Naaldwijk-Monster-Den Haag CS.
- Ook voor dit profiel kan een busbaan niet volledig binnen het publieke domein ingepast worden. Dit is nader te onderzoeken en uit te werken .

Profiel 5. Burgemeester Elsenweg B

- Ongeveer 400 fietsers per etmaal op het fietspad.
- Ook voor dit profiel is een busbaan binnen het publiek domein niet haalbaar. Dit is nader te onderzoeken en uit te werken.
- Op dit deel zijn weinig erfaansluitingen, dus hiermee is de kans op ruimtegebruik buiten het publiek domein eerder haalbaar.
- Hier zijn vooral problemen met de inpasbaarheid bij de kruispunten. Dit wordt nader onderzocht.

Profiel 6. Burgemeester Elsenweg C

- Een busbaan op de weergegeven manier lijkt in beginsel haalbaar. Geen verdere opmerkingen.

Profiel 7. Honderdland

- Op dit punt is er geen probleem met de doorstroming van verkeer. Dit speelt op het tracé vooral in de buurt van Den Haag.
- Met name optie 2 is niet haalbaar binnen het huidige profiel.

De overkoepelende conclusie voor het in het Westland gelegen gedeelte is dat voor een belangrijk deel van het tracé een vrije busbaan in het publieke domein niet inpasbaar is zonder grote consequenties, zoals bijvoorbeeld het opheffen van fietspaden of watergangen. Dit is beide een no-go. Het alternatief is grootschalig grondgebruik van derden. Dit blijkt ook uit de verkenning van het tracé uitgevoerd door Witteveen en Bos. Echter is de haalbaarheid van een dergelijk grootschalige grondverwerving een vraagstuk. Er wordt gevraagd om een ideaal situatie aan te geven in het plan door het profiel wat nodig is op het tracé te leggen. Dan wordt inzichtelijk welk land verworven/onteigend moet worden. Deze studie is al eerder uitgevoerd en is reeds grotendeels inzichtelijk. Dat hier hoge kosten aan verbonden zijn is bekend. In het kader van de benodigde mobiliteitstransitie, klimaatakkoord, toename van de bevolking en bereikbaarheid van de Greenport over de weg is richting 2040 een schaa sprong OV in dit deel van de regio noodzakelijk. Zonder maatregelen verdubbelt het OV-gebruik en is het huidige netwerk niet meer toereikend. Uit een eerdere studie bleek dat een T-bone (backbone Den Haag-Naaldwijk-Maassluis en versnellen Rnet 455 naar Delft) het OV systeem in dit deel versterkt met een verdere toename van ca. 60%. Ook het OV gebruik op de Oude Lijn neemt hierdoor toe.

VERSLAG

PROJECT	HOV Westland
KENMERK	X27-EJI-HS-VSL-23008167
TYPE VERGADERING	Kernteamoverleg

Een goed HOV systeem en netwerk is essentieel voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in dit deel van de regio.

Deelgebied 3: Maassluis

In de rapportage staan drie varianten waarvan de Kwartellaan nu mist.

Profiel 8: Schenkeldijk

- Hier kan de auto en bus gecombineerd worden op dezelfde weg waarbij de vraag is of de weg breed genoeg is, mede gezien hier ook vrachtverkeer rijdt. Dit moet nader onderzocht worden.
- Het gaat om een lage intensiteit, in de orde grootte 100 voertuigen per dag
- De percelen zijn gemeente Westland en dus niet gemeente Maassluis. De helft van de weg is Maassluis en andere helft Westland.
- Vooral de aantakking wanneer Maassluis ingegaan wordt baart wat zorgen. Qua ruimte zou de optie mogelijk zijn maar qua draagvlak kan dit ingewikkeld worden en zijn mogelijk aanvullende voorzieningen nodig.
- Bij Steendijkpolder is het keren van de bus niet mogelijk. Daarom is Maassluis-West voorgesteld als alternatief, daar is hiervoor meer ruimte.

Profiel 9. Dr. Albert Schweitzerdreef

- Bij het inpassen van een busbaan gaat al het groen weg wat niet realistisch en niet noodzakelijk is.

Maassluis geeft aan dat gebruik gemaakt kan worden van huidige infrastructuur, een aparte busbaan is niet noodzakelijk en doelmatig. Het enige knelpunt zou de Maaslandsedijk zijn, maar deze is net aangepakt en wordt idealiter niet nog een keer aangepast.

Daarnaast heerst er onduidelijkheid wanneer iets BRT is en wanneer niet meer. Het uitgangspunt voor een BRT is een volledig vrijliggende baan waarbij lightrail niet onmogelijk wordt en wordt uitgewerkt (zie opdracht BcVa). Bij de uit te werken partiële variant moet hier duidelijkheid over komen. Wordt deze BRT dan wel een versnelde Rnet en wat is het effect hiervan op de vervoerwaarde, exploitatie en MKBA/ De partiële variant kan een opmaat zijn om een adaptief vrijliggend tracé te realiseren.

Deelgebied 4: De Lier

- Reeds besproken met DBI van de Provincie Zuid-Holland
- Conclusie: halte is niet onmogelijk maar kent een aantal zwaarwegende aandachtspunten.
- Variant A lijkt het meest aannemelijk van de drie varianten maar is ook niet optimaal.
- Er wordt opgemerkt dat de voorkeur uitgaat naar ofwel variant B ofwel een combinatie van varianten A en C (geredeneerd vanuit een optimale bereikbaarheid van de OV halte). Qua bereikbaarheid van de halte is dit juist, maar hier speelt ook de afweging van rijtijd voor het OV.

VERSLAG

PROJECT HOV Westland
KENMERK X27-EJI-HS-VSL-23008167
TYPE VERGADERING Kernteamoverleg

- Bij variant B is een aandachtspunt de mindervalide toegankelijkheid en de inpassing in relatie tot de taluds.

Van: art.5.1-2e
Verzonden: 2024-03-22 14:57:14+00:00
Aan: art.5.1-2e
art.5.1-2e
CC: art.5.1-2e
Onderwerp: : agenda voor woensdag 27 maart
"

Hi allen,

Op woensdag 27 maart hebben we de worksessie/workshop knelpunten/maatregelen GU GP WL 3.0 met de werkgroep.

Locatie is MRDH, art.5.1-2e zaal, aan de Westersingel 12 te Rotterdam.

Inloop: 08:45 uur

start: 9:00 uur tot 13:00 uur

Lunch: 13:00 uur tot 14:00 uur (Graag je dieetwensen aan art.5.1-2e doorgeven)

Zie ook bijgevoegd, de mail van art.5.1-2e: het overzicht van maatregelen opgenomen in de referentie en de referentie met aanvullende maatregelen 2025-2040

Voor straks alvast een fijn weekend.

Groet,

art.5.1-2e

De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Den Haag vindt u op:
<https://www.denhaag.nl/disclaimer> "

"Van: [art.5.1-2e]
 Verzonden: 2024-03-22 14:20:41+00:00
 Aan: [art.5.1-2e]
 [art.5.1-2e]

CC:

"Onderwerp: Ter voorbereiding werksessie GU2024 d.d. 27 maart 2024 overzicht van maatregelen opgenomen in de referentie, de referentie met aanvullende maatregelen 2025-20040 met effect op de knelpunten."
 "

LET OP!: Deze e-mail komt van buiten de organisatie. Klik niet op links en open geen bijlagen tenzij u de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is.

Beste allemaal,

Bijgaand ter voorbereiding van de werksessie op 27 maart 2024 het overzicht van maatregelen opgenomen in de referentie en de referentie met aanvullende maatregelen 2025-2040 met effect op de knelpunten. Dit overzicht hebben [art.5.1-2e] Sweco en ik de afgelopen dagen opgesteld.

Graag dit overzicht vooraf goed doornemen.

In de werksessie gaan wij aan de hand van dit overzicht en de gebiedskaart met de knelpunten (A0), de knelpunten doornemen met focus op:

1. het bepalen van het effect van de maatregelen 2025-2040 op dit knelpunt,
2. het bepalen van de haalbaarheid van de maatregelen 2025-2040,
3. bepalen van de knelpunten die wij door Sweco nader geanalyseerd willen hebben met advies voor eventueel extra benodigde maatregelen.

Succes met de voorbereiding !!

Mvg [art.5.1-2e]

Met vriendelijke groet,

[art.5.1-2e]

Cluster Beleid

Gemeente Westland

Bezoekadres: Laan van de Glazen Stad 1, Naaldwijk

Postadres: Postbus 150, 2670 AD Naaldwijk

T [art.5.1-2e]

M

E [art.5.1-2e]@gemeentewestland.nl

I <http://www.gemeentewestland.nl> <<http://www.gemeentewestland.nl/>>

[art.5.1-2e]

Maatregelen opgenomen in de realisatie

Vastgestelde mobiliteitsmaatregelen Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 art.5.1.2e d.d. 4 december 2023								
A Maatregelen Korte Termijn Aanpak van GU GP3.0 MoVe								
1 De in DO en BO GU-GP3.0 2021 vastgestelde maatregelen basispakket 2022-2025 en KTA 2022-2025. Alen idem in DO MoVe vastgesteld. Deze gespiegeld aan de eindrapportage GU-GP3.0								
Maatregel KTA	Trekker	Vastgestelde	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0	
C1	MFR Naaldwijk-Rotterdam	WL oels in WL	art.5.1-2e	2024-2027		Ja	nvt	
C2	Beter, vaker en sneller OV betreft de kruispunten Pijle Tuinenweg/Middelbroekweg en 2 kruispunten in centrum Wateringen	WL		2025-2027		Ja	Pijle tuinenweg als reistijdwinst OV opgenomen kruispunten Wateringen zitten er nog niet in idem reistijdwinst uit onderzoek Sweco	Rijtdwinst verwerking en rijtden OV voor specifieke OV-lijnen door rijtd tussen haltes te vertoken
C7	A20 afrit 6	WL		2025-2027		Ja	Nee	Infra aanpassen in netwerk auto-vracht
B Vastgestelde maatregelen Basispakket GU-GP3.0 2021-2025								
Maatregelen 2021-2025	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0	
1 Lagere parkeernormen (-40% t.o.v. de huidige parkeernormering) bij Wateringen Noord en Floracampus	Westland, Den Haag	art.5.1-2e	2024-2028		Ja	Nee	Voor de twee specifieke modelzones (Wateringen-Noord (zone 2804) en Floracampus (3119) wordt 1 minuut extra rijtd gemodelleerd. Dit toegepast als vertraging op de zone-connector. Dit is overeenkomstig aan de werkwijze van Goudappel in de eerdere modelstudie.	
2 MFR Naaldwijk-Honselersdijk-Den Haag	Westland, Den Haag en MRDH		2026-2035		Ja	Ja	nvt	
3 MFR Naaldwijk - Monster - Den Haag	Westland, Den Haag, MRDH		2026-2028		Ja	Ja	nvt	
4 Werkgeversaapak zie KTA								nvt
5 Slimme logistiek	PZH		2024-2025		Nee	Nee	nvt	
6 Opwaarderen fietsroutes met vlakke verharding	PZH		2024-2026		Nee	Nee	nvt	
C No regret (bestuurlijk vastgesteld en middelen beschikbaar)								
Maatregel	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0	
1 Wippolderlaan	PZH		2024-2027		Ja	Ja	nvt	
2 Kruispunt Lozerlaan/Erasmusweg	Den Haag		2025-2030		Ja	Ja	nvt	
3 Doorstroommaatregelen A4	Rijk en Regio		2025-2030		Ja en Nee	Ja	Auto-vracht-netwerk terugbrengen naar situatie modelnetwerk 2020 in het scenario "maximale woningbouw zonder A4"	
4 Maasdelatunnel	Rijkswaterstaat		2023-2025		Ja	Ja	nvt	

Aanvullende maatregelen 2025-2040

D	Maatregelen Basispakket GU-GP3.0 na 2025	rtijen)	Realisatie
1	Betaald parkeren in centrumgebieden	art.5.1-2e	025-2030
2	Fietsroute Kijkduin-Wateringen		2025-2030
3	MFR Fietsroute Naaldwijk-Rijswijk nog niet prioritair		025-2030
4	Fietsonderdoorgang N211/Lozerlaan		2025-2030
5	Fietsvoorzieningen HOV (waaronder verbeteren fietsparkeren Haga en Uithof in Den Haag Zuidwest)		2025-2030
6	MFR Delft	art.5.1-2e	026-2035
7	Hubs/reefers		026-2030
8	Fietstunnel de Lier		2025-2030
9	Resultaten pre verkenning HOV in model opnemen. Resultaten VHOV januari 2024 beschikbaar. Definitieve resultaten mei 2024	art.5.1-2e	030-2040

E	Inframaatregelen 2030-2040)	Realisatie
1	Aanpassen Rotonde N211/Paul Captijnlaan	art.5.1-2e	2025-2030
2	Aanpassen Rotonde N464/Arckelweg		2025-2030
3	N213-Middelbroekweg met fietstunnel onderdeel MFR Delft in samhang met Floracampus		2025-2030
4	Rotonde kruispunt Jupiter-Veilingroute (N465) omvormen tot VRI kruispunt in samenhng met Floracampus		2025-2030
5	Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samenhng met Floracampus		2025-2030
6	Rotonde Zwethlaan		2025-2030

VMRDH 3.0 stedelijke referentie actualisatie verkeersberekeningen GU 21 (RB,GD)			Referentie 2040 (incl. KTA+maatregelen 2020-2025 + No Regret)	Referentie 2040 plus aanvullende maatregelen 2025-2040	Referentie 2040 (incl. KTA+maatregelen 2020-2025 + No Regret)	Referentie 2040 plus aanvullende maatregelen 2025-2040	Raakvlak	Analyse ?	Extra maatregelen 2025-2040 ?
Knelpunt nr.	Maatregelen opgenomen in doorrekeningen Sweco	Status			Knelpunten	Knelpunten			
	KTA ambtelijk en bestuurlijk vastgesteld in GU 2019 en in DO Move 2020								
1	MFR Naaldwijk-Rotterdam	Vorbereiding gestart	Ja						
2	Werkgeversaanpak 2024-2026	In uitvoering	Ja						
3	Versmelten OV								
	-Kruispunt Pijpe Tuinenweg/Middelbroekweg VRI ipv rotonde	Resultaat verkenning Q2 naar bestuur	Ja		V	V		HOV	
	- Twee kruispunten centrum Wateringen rotondes i.p.v. afgebogen voorrang	Resultaat verkenning Q2 naar bestuur	Ja		V	V		HOV	
4	A20 afrit 6 aangepaste rotondes voorzien van VRI i.p.v. rotondes	Vorbereiding start 2024	Ja		V	V		Agro A20/A4	
	Maatregelen 2020-2025								
5	Lagere parkeernormering (-40% WL) bij Floracampus en Wateringen Noord	Opgenomen in planvorming	Ja						
6	MFR Naaldwijk-Honselersdijk-Den Haag HS	Verkenning Q3 naar bestuur	Ja						
7	MFR Nwijk-Monster-Den Haag CS	Verdiepende verkenning 2026	Ja						
8	Slimme logistiek PZH	Pietsapp voor 2 VRI kruispunten Dijkweg en Middelbroekweg	Nee						
9	Opwaarderen provinciale fietsroutes vlakke verharding	Vorbereiding gestart	Ja						
10	Massalstatunnel	Opening 2025	Ja						
	No Regret								
11	14 Lozerlaan/Erasmusweg ongelijkvloers kruispunt	In onderzoek	Ja		X (0.90)	X (0.88)		Agro A4	
12	15 Poeldijkseweg/Erasmusweg VRI kruispunt	In onderzoek	Ja		X (0.95)	X (0.93)		Agro A4	
13	5 N211 Wippolderlaan kruispunten worden ongelijkvloers en tussenliggend 2 x 3 rijstroken.	In uitvoering	Ja		X (1.03)	X (1.03)		RFH logistiek	
14	6 N222 Zwethlaan van enkelstrooks- naar turborotonde	Gaat niet door	Ja		X ?	X ?		RFH logistiek	
15	4 A4 Harnaschknoop	Gaat niet door	Nee		X (1.10)	X (1.11)		RFH logistiek	
16	3 A4 Den Hoorn	Gaat niet door	Nee		X (1.64)	X (1.64)		Agro A4 plus VHOV 455	
	Maatregelen 2025-2040	Status			Knelpunten	Knelpunten		Raakvlak	
20	Betaald parkeren in centrumgebieden	GU 2021Parkeerbeleid Q2 bestuur in UP	Nee	Ja					
21	Fietsroute Kijkduin-Wateringen	GU 2021	Nee	Ja					
22	MFR Naaldwijk-Rijswijk	GU 2021	Nee	Ja					
23	Fietsvoorzieningen HOV verbeteren fietsparkeren	GU 2021	Nee	Ja					
24	MFR Naaldwijk-Delft	GU 2021 SOK Q4 naar bestuur	Ja	Ja					
25	Hubs/reefers	GU2019	Nee	Ja					
26	1 N211/Lozerlaan VHOV passage met fietstunnel ?	GU 2021	Nee	Ja	X (0.85)	X (0.85)		VHOV 456	
27	2 N211/Paul Captijnslaan turborotonde met VHOV maatregel ?	GU 2021 en maatregel uit onderzoek ABC	Nee	Ja	X (0.91)	X (0.85)		VHOV 456	
28	16 Arckelweg/Wateringsweg huidige rotonde met bypass ?	Maatregel uit onderzoek ABC	Nee	Ja	V (0.78)	X (0.85)		MFR HS	
29	18 N213/Nieuweweg alleen VHOV maatregel		Nee	Ja	X (0.85)	X (0.86)		VHOV 456	
30	17 N213/Dijkweg met alleen VHOV maatregel		Nee	Ja	X (0.85)	X (0.86)		VHOV 456	
31	9 N213/Middelbroekweg (fietsunnel, afwaarderen Middelbroekweg + nieuwe aansluiting Lange Broekweg + VHOV)	Maatregel uit onderzoek Floracampus	Nee	Ja	V (1.91)	X (0.88)		VHOV 456	
32	7 N465 Veilingroute/Jupiter VRI kruispunt ipv rotonde	Maatregel uit onderzoek Floracampus	Nee	Ja	V (0.56)	V (0.85)		RFH logistiek	
33	10 N213 Vlietpolderplein met alleen VHOV maatregel		Nee	Ja	X (0.85)	X (0.87)		VHOV 456	
34	11 N213 Westeries met alleen VHOV maatregel		Nee	Ja	X (0.97)	X (0.97)		VHOV 456	
35	12 N223/Leehove PZH	Resultaat onderzoek PZH en project niet meegenomen	Nee	Nee	X (0.97)	X (0.96)		VHOV 455	
36	13 N223/Zijtwende Oostelijke Randweg zonder VHOV maatregel		Nee	Nee	X (0.97)	X (0.95)		VHOV 455	
37	8 Vogelaar/Middelbroekweg geen maatregel		Nee	Nee	X (0.85)	X (0.85)		130	

Toelichting
M Mobiliteitstransitie maatregel
I Infra maatregel
V Opgelost
X Nee
Het verkeer op de N211/213 neemt met + 20% toe door A4 (Sweco) hoogstwaarschijnlijk oorzaak knelpunten
VHOV heeft nauwelijks invloed door meegenomen maatregel

