



aan
Projectteam Hofstede

van / doorkiesnummer
P. Heuven
(070) 326 11 08

ter kennisname aan

corsanummer
21.103510

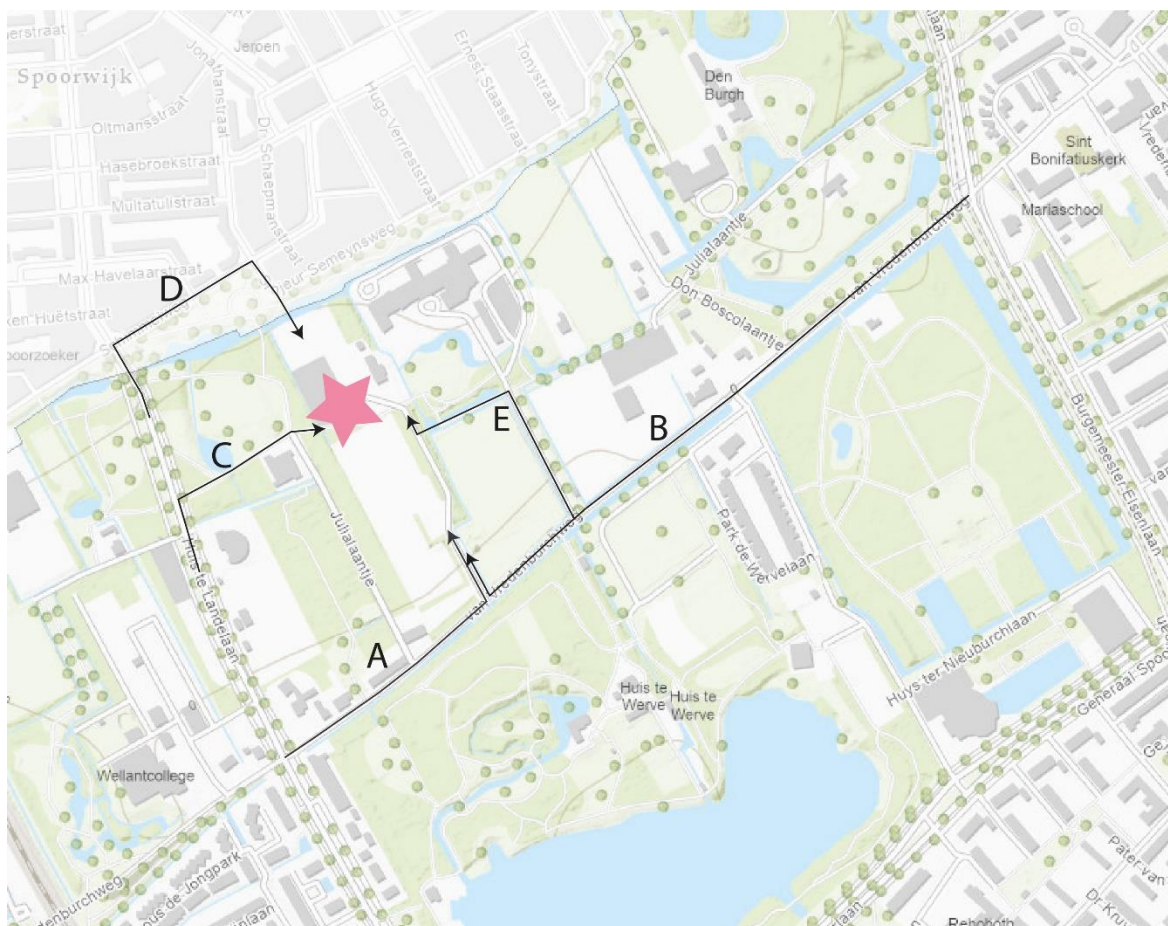
bijlage(n)

datum
6 januari 2022

betreft
Integraal advies ontsluiting Hofstede

Inleiding

In de landgoederenzone worden met het nieuwbouwproject Hofstede 39 woningen gebouwd. Het nieuwbouwproject zal verkeer gaan genereren. Hierbij zijn verschillende ontsluitingsmogelijkheden denkbaar (zie afbeelding).



Afbeelding 1: Ontsluitingsvarianten naar plangebied Hofstede

Bureau Mobycon is gevraagd om te adviseren over de gewenste verkeersontsluiting vanuit verkeerstechnisch perspectief. In het onderzoek van Mobycon is geconcludeerd dat alle beschreven ontsluitingsmogelijkheden uit verkeerskundige optiek acceptabel zijn. Wel kennen de verschillende varianten voor- en nadelen. Gezien de (ruimtelijke) impact van de benodigde maatregelen is geadviseerd om een integrale afweging te maken om tot een keuze over de meest gewenste ontsluitingsroute te komen. In deze notitie is aan de hand van een multicriteria-analyse (MCA) een advies over de ontsluiting opgesteld.



(Beleids)context

In het rapport van Mobycon is met name gekeken naar de maximaal acceptabele hoeveelheid autoverkeer in relatie tot het wegprofiel en de hoeveelheid fietsers en voetgangers. Per variant is aangegeven welke maatregelen nodig zijn om tot een veilige ontsluitingssituatie te komen.

In deze notitie is ook nadrukkelijk gekeken naar het gemeentelijk beleid rond de landgoederenzone waar het plan onderdeel van uitmaakt. In 2020 is er een ambitiedocument opgesteld voor de landgoederenzone. In september 2021 heeft de raad ingestemd met fase 1 van het uitvoeringsprogramma landgoederenzone van juni 2021.



Afbeelding 2: Ontsluitingsprincipe landgoederenzone uit toekomstvisie landgoederenzone

In de visie wordt, naast de bestaande fietsroute over de Van Vredenburgweg, ook ingezet op een nieuwe doorgaande route voor langzaam verkeer via het Julianalaantje. Dit door het herstellen van de oude ligging en het aanvullen van ontbrekende schakels. In de toekomstvisie is de bestaande ontsluiting als uitgangspunt genomen.



Multicriteria-analyse

Zoals aangegeven is geadviseerd om een integrale afweging te maken om tot een keuze over de meest gewenste ontsluitingsroute te komen. Naast aspecten met betrekking tot ruimtelijke impact is ook gekeken naar verkeersveiligheidsaspecten en kansen om werk met werk te maken. Hieronder volgt een opsomming van de relevante wegingscriteria:

- **De afstand tot een gebiedsontsluitingsweg (GOW):** We willen dat het verkeer wat op een erftoegangsweg (ETW) rijdt zo snel mogelijk op een GOW terecht komt. Een ETW heeft namelijk een verblijfsfunctie en een GOW een stroomfunctie. Concreet betekent dat dus dat de afstand tussen Hofstede en de Huis te Landelaan en Burgemeester Elsenlaan wordt bekeken. De afstand tussen Hofstede en de Huis te Landelaan is het kortst. Daarom scoren de varianten A en C positief.
- **Verkeersluwe (hoofd fietsroute):** Op de Van Vredenburgweg (en in de toekomst over het Julianalaantje) rijdt veel fietsverkeer, zowel recreatief als schoolgaand-/woon-werkverkeer. Deze routes maken daarom deel uit van ons hoofd fietsrouten netwerk. Hier willen we de fietser prioriteit geven boven het autoverkeer. Het fietsverkeer willen we dan ook zo min mogelijk mengen met het autoverkeer. Varianten C, D en E scoren hier relatief goed op, omdat er dan geen autoverkeer toegevoegd wordt aan deze hoofd fietsroute.
- **Aantasting groen:** Veel van bovenstaande ontsluitingen (B, C, D, E) hebben negatieve impact op de huidige groenstructuur. Om bepaalde ontsluitingen geschikt te maken voor gemotoriseerd verkeer zullen bomen gekapt moeten worden of neemt de hoeveelheid groen af. Delen van de landgoederenzone maken nu deel uit van de gemeentelijke ecologische hoofdstructuur. Aantasting daarvan (zoals in varianten C, D en E) is niet wenselijk.
- **Verblijfskwaliteit park:** Bovenstaande geldt ook voor het verblijfskwaliteit van het park (ten noorden van de Van Vredenburgweg). Bepaalde ontsluitingen (C en E) hebben een negatieve impact op de verblijfskwaliteit van het park als hier een autoweg gerealiseerd wordt.
- **Aantal gehinderde percelen:** Bij de varianten A, B, D en E kunnen aanliggende percelen hinder van het verkeer van en naar plangebied ondervinden. In variant A wordt relatief het grootst aantal huizen getroffen.
- **Impact waterlopen:** De aanleg van een weg om de varianten C, D en E betekent het doorkruisen dan wel dempen of verleggen van waterlopen. Hier is een negatieve impact op de waterhuishouding te verwachten. Met name variant E heeft, in verband met de noodzakelijke verbreding van het Julianalaantje een grote impact.
- **Trillingshinder:** Door (bouw)verkeer kan er door aanliggende woningen trillingshinder ervaren worden. De trillingen hebben effect op de kwaliteit van de bestaande woningen aan de Van Vredenburgweg. Deze zijn ongefundeerd, waardoor er de kans op verzakking ontstaat. Ook is het pand waar restaurant 't Oude Nest in is gevestigd een gemeentelijk monument. Varianten A en B scoren daarom negatief*.

* Inmiddels is besloten om het bouwverkeer niet via de Van Vredenburgweg af te wikkelen.



- **Cultuurhistorische waarden:** Het plan voor Hofstede is opgezet vanuit een hoofdontsluiting vanaf de Van Vredenburgweg, om zo via een toegangslaan, langs de waterpartij het 'hoofdmoment' (i.c. het hoofdhuis) te beleven. E.e.a. conform de ruimtelijk-compositorische elementen van een buitenplaats. Dan scoren voor de permanente situatie (bewonersverkeer) C, D en E negatief.
- **Werk met werk maken:** In de visie op de landgoederenzone wordt rekening gehouden met opwaardering van de hoofdfietsroutes. Dit betekent in varianten A en B kansen voor verbetering van de fietsinfrastructuur. Realisatie van variant E biedt mogelijk voordelen bij herontwikkeling van de Westhoff locatie.
- **Aantal aansluitingen op hoofdwegennet:** Om de doorstroming op het hoofdwegennet te garanderen, willen we het aantal aansluitingen beperken. Variant C zou negatief scoren op dit aspect, omdat hier een nieuwe aansluiting op de Huis te Landelaan gerealiseerd zou moeten worden.
- **Juridische haalbaarheid/Planologische strijdigheid:** Varianten C en D scoren minder in termen van juridische haalbaarheid. Realisatie van ontsluitingsvariant D is niet mogelijk zonder medewerking van de gemeente Den Haag. Bij varianten C en D is bovendien ook een bestemmingswijziging noodzakelijk.
- **Kosten:** Alle varianten waar geen gebruik gemaakt wordt van de huidige ontsluiting via de Van Vredenburgweg-west, brengen kosten met zich mee voor de aanleg/aanpassing van de ontsluiting.



In onderstaande tabel zijn de varianten en criteria inzichtelijk gemaakt. Door middel van de groene en oranje kleur is een weging gegeven aan de criteria. Een variant die positief scoort op een criteria is groen gekleurd en een variant die negatief scoort op een criteria oranje.

Variant	Afstand GOW	Verkeersluwe fietsroute	Aantasting groen	Verblijfskwaliteit park	Aantal gehinderde percelen	Impact waterlopen	Trillingshinder	Cultuurhistorie	Werk met werk maken	Aantal aansluitingen hoofdwegen	Juridische haalbaarheid	Kosten
A. Ontsluiting via Van Vredenburgweg-west												
B. Ontsluiting via Van Vredenburgweg-oost (verplaatsing fietsknip)												
C. Ontsluiting via park (vanaf Huis te Landelaan)												
D. Ontsluiting via Den Haag												
E. Ontsluiting via Julialaantje (via Westhoff)												

Tabel 1: Samenvatting resultaten multicriteria-analyse

Conclusie

De tabel laat zien dat alle varianten voor- en nadelen kennen. De ruimtelijke impact van variant A lijkt per saldo wel het kleinst. Dat is ook logisch, omdat er geen nieuwe weg aangelegd hoeft te worden en het bestaande groen gespaard kan worden (meer nog dan in variant B).

Variant A biedt bovendien ook kansen om de kwaliteit van de Van Vredenburgweg als hoofd fietsroute te verbeteren. Daarbij is het vooral zaak om de parkeersituatie op het westelijke deel van de Van Vredenburgweg aan te pakken: omdat er nu op de rijbaan wordt geparkeerd, blijft het veilig onderling passeren van fietsers en gemotoriseerd verkeer een belangrijk aandachtspunt voor de verkeersveiligheid en het fietscomfort.

In het rapport van Mobycon is voorgesteld om minimaal enkele parkeerplekken (op de rijbaan) op te heffen om zo de situatie voor het fietsverkeer te verbeteren. Vanuit de ontsluitingsvisie op de landgoederenzone zou het de voorkeur hebben om alle parkeerplekken op de rijbaan van de Van Vredenburgweg op te heffen. Gezien de hoge parkeerdruk, zullen deze plekken uiteraard wel gecompenseerd moeten worden: te denken valt aan een parkeerkoffer ter hoogte van de doorgang naar het Dierenasiel of de entree naar het park.

Realisatie van een parkeerkoffer gaat wel ten koste van groen. Hiermee vervalt het voordeel in vergelijking met variant C. Toch is deze ingreep te verantwoorden vanuit de ambities in de visie op de ontsluiting van de landgoederenzone: waarin wordt aangegeven de Van Vredenburgweg aantrekkelijker en veiliger te maken voor fietsers. In dit geval ontkomen we er niet aan om de parkeersituatie (het parkeren op de rijbaan (deels)) aan te pakken. De rijbaan is hier (in tegenstelling



tot de Van Vredenburgweg-oost) erg smal om fietsers, gemotoriseerd verkeer en geparkeerde voertuigen gelijktijdig te faciliteren.



Afbeelding 3: door het parkeren op de rijbaan komen fietsers nu al in de knel in geval er gelijktijdig ook een auto wil passeren

Geadviseerd wordt daarom om voor variant A via de Van Vredenburgweg-west (vanaf de Huis te Landelaan) als ontsluiting voor Hofstede te gaan. Echter zal er een oplossing moeten worden gevonden voor het parkeren op de rijbaan.