

# 5. Verkeer en mobiliteit

## 5.1 Situatie

### Westland

Het Westland heeft door middel van een robuust netwerk van N-wegen in het algemeen een goede verbinding met de omliggende steden. Alle grotere kernen zijn door middel van deze N-wegen met elkaar verbonden. De A4 en de A20 verbinden de gemeente met de regio.



Ontsluitingsstructuur Westland © Wissing



Wippolderlaan © CycloMedia Technology B.V.

## Kwintsheul

Kwintsheul is een van de kleinere kernen in het Westland. Desondanks is er een goede verbinding met de omliggende N-wegen. Kwintsheul is direct verbonden met Honselersdijk en Naaldwijk via de N466. Daarna is via de Van Luyklaan de dichtstbijzijnde N-weg, namelijk de N222, te bereiken. Via de Vogelaer is de N464 te bereiken. De Heulweg verbindt Kwintsheul met Wateringen en Den Haag en loopt over de N211 heen. Hier is geen oprit aanwezig.



Ontsluitingsstructuur Kwintsheul © Wissing

## Driesprong

Het plangebied is omringt door lokale wegen. Op het moment is het plangebied ontsloten via De Driesprong aan de noordzijde bereikbaar vanaf de Van Buerenlaan en aan de zuidzijde vanaf de Vorkotterstraat. De Van Buerenlaan is rond 2006 aangelegd om de glastuinbouwbedrijven goed te ontsluiten (IRG-regeling).



Ontsluitingsstructuur Driesprong © Wissing



Heulweg © CycloMedia Technology B.V.



De Driesprong © CycloMedia Technology B.V.

## 5.2 Mobiliteit

Op dit moment geldt het vigerende beleidsplan Westlands Verkeer en Vervoerplan, WVVP 2006. Tevens is er een actuele mobiliteitsvisie in voorbereiding. Op het gebied van duurzame mobiliteit wordt verwezen naar de 40 maatregelen uit het Actieplan MRDH.

In de klankbordgroep zijn de mogelijkheden van nieuwe mobiliteitsprincipes besproken. Heulenaars geven aan dat men in Kwintsheul vrij traditioneel is in het denken over mobiliteit. Er wordt vooral gebruik gemaakt van de eigen auto, de fiets en de bus.

### A Optimaliseren traditionele vervoersmiddelen

De eerste denkbare zit dan ook in het optimaliseren van deze 'traditionele' vervoersmiddelen, bijvoorbeeld het aanleggen van goede fietsroutes tussen Driesprong en Kerkstraat en het optimaliseren van het OV (ruime en veilige fietsstalling, hoge frequentie buslijnen). Ook het langzaam verkeer in de wijk moet worden ontworpen vanuit duurzame mobiliteit.

### B Innovatieve mobiliteit

De tweede denkbare staat misschien iets verder van de gemiddelde Heulenaar af. Maar het is gezien de lange looptijd van Driesprong (immers wordt er iets gebouwd voor ten minste de komende 50 jaar) zeer goed denkbaar dat nu nog innovatieve mobiliteitsconcepten gemeengoed worden. Denk eens aan het niet meer bezitten van een eigen auto, maar het delen daarvan (car-sharing), of het aanleggen van een zogenaamd zit mobility-hub. Ook kan worden onderzocht of deelauto's bij wooncomplexen haalbaar is.



## 5.3 Langzaam verkeer

Om het autogebruik, en daarmee de CO2 uitstoot, te verminderen wil de gemeente graag het openbaar vervoer en langzaam verkeer stimuleren. In de opgave voor De Driesprong kan er op verschillende niveaus bijgedragen worden aan deze ambitie:

- Door looproutes aan te leggen of te herstellen (concreet tussen Driesprong en centrum en met overige woongebieden in dorp);
- Aanbrengen van een fijnmazige structuur (loop, fiets, e-bike);
- Aanbrengen van goede voorzieningen bij bushaltes en aanbieden van e-bikes.

Tijdens de informatiebijeenkomst is gevraagd naar de bevindingen van inwoners over de fietsinfrastructuur in Kwintshoek in het algemeen en De Driesprong in het bijzonder. Inwoners geven aan dat er vooral voor fietsers een rechtstreekse ontsluiting moet komen naar het dorpscentrum. Langs de Kerkstraat ligt de snelfietsroute Naaldwijk-Rijswijk. Vanuit Driesprong moeten goede fietsverbindingen worden gerealiseerd naar de Kerkstraat. Hiermee wordt tevens ook de veelgebruikte route naar zowel Basisschool Andreaeshof en voetbalvereniging Quintus verbeterd.

Een tweede belangrijke doorgaande verbinding is die tussen het dorpscentrum en de Mariëndijk.

Deze route wordt veel gebruikt door schoolgaande jeugd (richting Honselersdijk). Met de realisatie van De Driesprong ontstaan ook nieuwe fietsverbindingen tussen de Kerkstraat naar de Mariëndijk, zoals via de:

- Pastoor Vinkesteynstraat;
- Vorkotterstraat;
- Snoekbaars;
- Mariëndijk (zuidzijde).

Binnen de wijk kan primaat worden gegeven aan de fietsroutes (naar de voorzieningen is de fiets sneller dan de auto). De Driesprong kan dus zo worden ontworpen dat fietsen naar het dorpscentrum aantrekkelijker is dan de auto.

Ook moet rekening worden gehouden met een breed spectrum aan langzaam vervoersmiddelen: de voetganger, de scootmobiel en rollator, de step, de fiets (van stadsfiets tot elektrisch). Paden moeten breed genoeg zijn voor het gemengde langzaam verkeer (zie Profiel: fietsstraat), met ruime bochtstralen. Langzaam verkeerspaden moeten toekomstbestendig worden ontworpen.

Op termijn is een vaarverbinding van de Gantel naar De Driesprong wenselijk. Ook een nieuwe brug tussen de Pastoor Vinkesteynstraat en De Driesprong bevordert de fietsverbindingen in het dorp.

## 5.4 Openbaar vervoer

De Driesprong wordt ontwikkeld op korte afstand van de belangrijkste verbindings-as van Kwintshoeul, de Kerkstraat. In Kwintshoeul stopt de buslijn 30 richting Zoetermeer via Rijswijk (6x p/u) en richting Naaldwijk (5x p/u). De bussen zijn via deze bushalte rolstoeltoegankelijk. Er komen geen openbaar vervoerslijnen in Driesprong. Wel moet worden gezorgd voor goede verbindingen naar de halteplaatsen.



Bushalte Kerkstraat op ongeveer 500 meter van De Driesprong © Wissing

## 5.5 Recreatieve verbindingen

In de Structuurvisie Westlandse Zoom wordt in het kader van de verbetering van de verbindingen tussen Midden Delfland en de kust een zogenaamde ladderstructuur toegepast. Langs de 2 bomen van de ladder lopen de belangrijke regionale groen/blauwe en langzaam verkeer verbindingen tussen Midden Delfland en de kust. Als onderdeel van de westelijke ladderboom is Kwintsheul belangrijk als onderdeel van de doorgaande recreatieve fietsverbinding tussen Zweth en kust.

Voor de pleziervaart is de Holle Watering van belang: via de aansluiting op de Gantel is een belangrijk deel van de Westlandse boezem verbonden met de Zweth en Midden Delfland aan de ene kant en de Haagse recreatiegebieden Madestein en Ockenburg aan de andere kant.



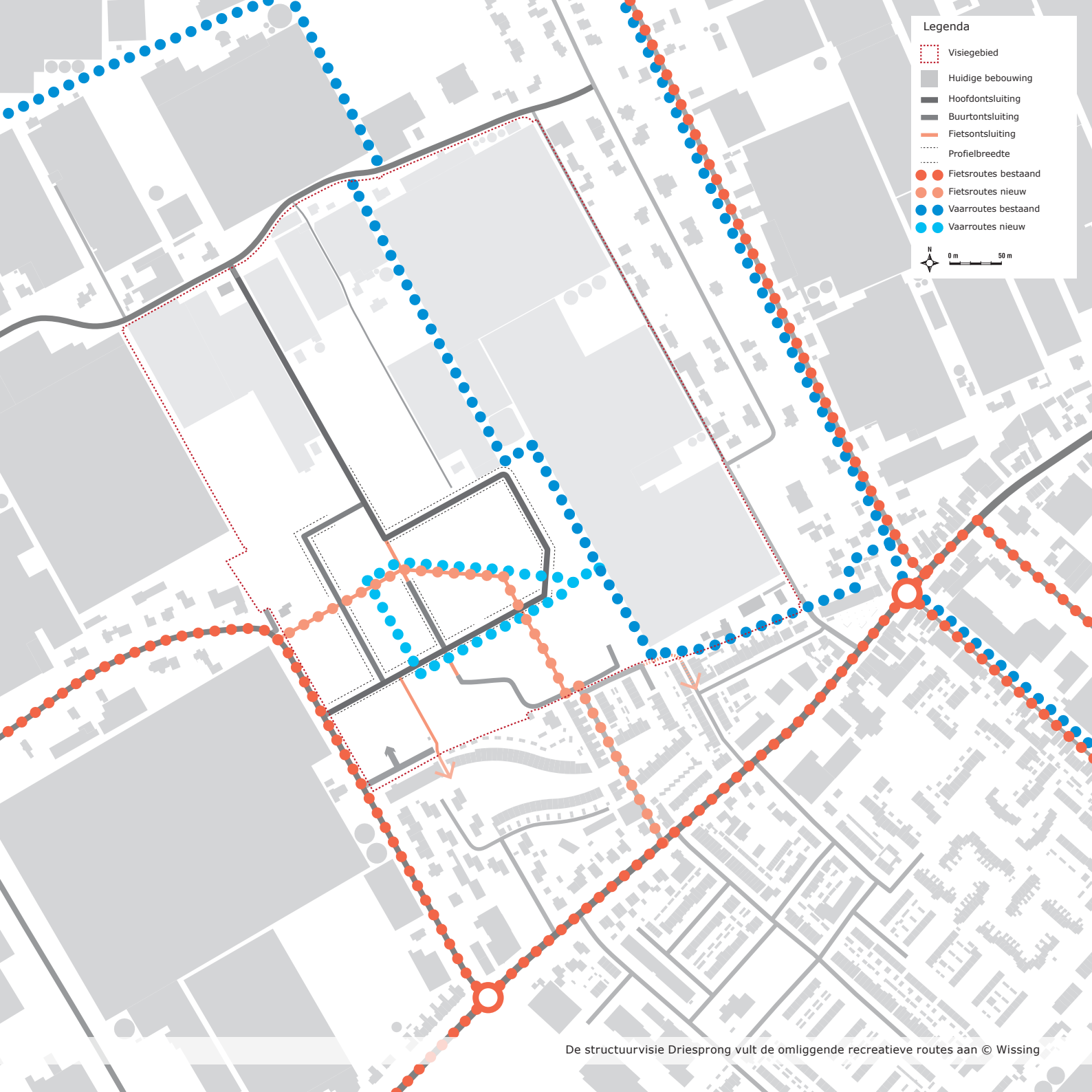
- Lange afstand-Wandelroutes
- Streekpaden
- Het Fietsknooppunten Netwerk
- Landelijke Fietsroutes

Recreatieve routes Westland © Routedatabank

In Waardevol Westland, Duurzaamheidsagenda 2012-2020 wordt gesteld dat natuurontwikkeling in het Westland onlosmakelijk is verbonden met recreatie. Wanneer nieuw groen in Westland ontwikkeld wordt, zal daarvoor steeds worden gezorgd dat dit ook 'beleefd' kan worden. Voorbeelden hiervan zijn fietsen, wandelpaden, avontuurlijke paadjes, vlonders, natuurkijplekken en mogelijkheden voor recreatie in en om het water zoals kanoën en zwemmen. De groen-blauwe structuur die in Driesprong wordt aangebracht is daarvoor bij uitstek geschikt (zie hoofdstuk 6). Met deze structuurvisie wordt dan ook concreet invulling gegeven aan Waardevol Westland.



Aantrekkelijke recreatieve routes © Wissing



**Legenda**

- Visiegebied
- Huidige bebouwing
- Hoofdontsluiting
- Buurtontsluiting
- Fietsontsluiting
- Profielbreedte
- Fietsroutes bestaand
- Fietsroutes nieuw
- Vaarroutes bestaand
- Vaarroutes nieuw

N 0 m 50 m

## 5.6 Auto-ontsluiting

Tijdens de informatiebijeenkomsten is gevraagd naar de bevindingen van inwoners over de verkeersafwikkeling in Kwintsheul in het algemeen en ten aanzien van De Driesprong in het bijzonder. Inwoners geven aan dat de Vorkotterstraat door het smalle profiel ongeschikt is als ontsluiting en dat de Mariëndijk als (enige) hoofdontsluiting ook niet wenselijk is vanwege het smalle profiel en het vele fietsverkeer, waaronder veel scholieren.

Verder wordt aangegeven dat er goed moet worden nagedacht over de afwikkeling van het vrachtverkeer van en naar de glastuinbouwbedrijven. Voorkomen moet worden dat vrachtverkeer door de wijk richting de Kerkstraat of Mariëndijk-Vogelaer rijdt. Voor het vrachtverkeer is de route Van Buerenlaan-Vogelaer beschikbaar.

## 5.7 Parkeren

Bij de realisatie van een nieuw woongebied zijn de gangbare uitgangspunten en normen op het gebied van parkeren van toepassing. Deze kunnen teruggevonden worden in: Beleidsregel Parkeernormering Gemeente Westland 2018.



Profiel: Woonstraat met haaksparkeren © Wissing





Profiel: fietsstraat © Wissing



Profiel: standaard straat © Wissing

## 5.8 Structuurvisie: Ruime straten met kwaliteit

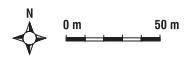
In de bijeenkomsten van de klankbordgroep is uitgebreid gediscussieerd over de mogelijke auto-ontsluitingen en de voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden. Het uitgangspunt is dat autoverkeer zo efficiënt mogelijk naar de Vogelaer of Kerkstraat wordt geleid. Het is een wens om de Mariëndijk te ontlasten (autoluw), want daar wordt veel gefietst en het is een smalle (historische) dijk. Veiligheid kan als gevolg van toenemend verkeer op dit traject kritisch worden. Vrachtverkeer (niet zijnde bestemmingsverkeer) op de Mariëndijk is onwenselijk. Verkeersonderzoek heeft aangetoond dat de huidige ontsluiting (Mariëndijk en Van Buerenlaan) de nieuwe verkeersbewegingen na de ontwikkeling van de wijk aan kan.

Ook is het van belang om een snelle en effectieve hulpverlening mogelijk te maken, is het van belang dat bij de inrichting van het plangebied rekening gehouden wordt met bereikbaarheid en blusvoorzieningen voor de hulpdiensten. Hiervoor zijn speciale richtlijnen die bij de nadere uitwerking gehanteerd moeten worden. Zo kunnen bijvoorbeeld fietspaden zodanig ingericht worden dat ze door hulpdiensten gebruikt kunnen worden en is het mogelijk om opstelplaatsen langs watergangen te realiseren voor de brandweer om het open water te kunnen gebruiken.



Legenda

- Visiegebied
- Huidige bebouwing
- Hoofdontsluiting
- Buurtontsluiting
- Fietsontsluiting
- Profielbreedte

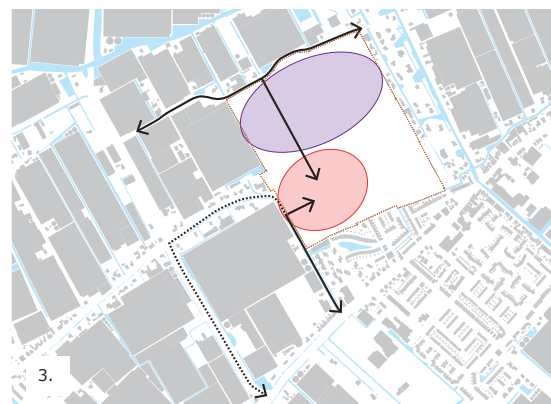
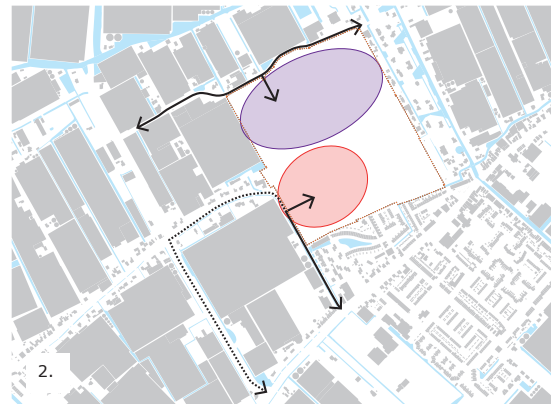
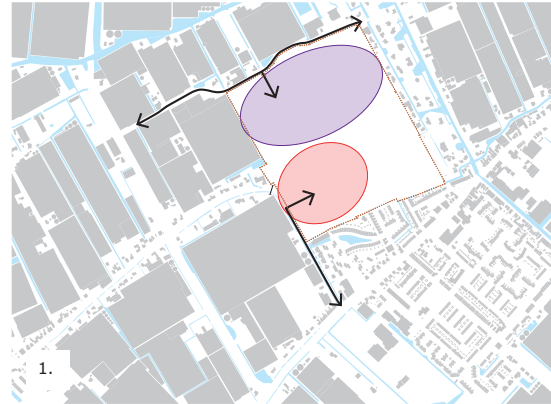


In de klankbordgroep zijn 3 realistische mogelijkheden besproken voor een efficiënte en veilige afwikkeling van het autoverkeer naar de omgeving. In alle scenario's wordt het vrachtverkeer van De Driesprong-noord (glastuinbouwgebied) afgewikkeld naar de Van Buerenlaan-Vogelaer.

In eerste instantie kan het autoverkeer van De Driesprong via de bestaande infrastructuur (Mariëndijk) naar de Kerkstraat en Vogelaer. Dit geldt voor een eerste ontwikkelfase, waarin de toename van het aantal verkeersbewegingen nog beperkt is (fase 1). Neemt het aantal woningen toe, dan zijn 3 opties denkbaar:

1. Alle woningen via de Mariëndijk-zuid richting de Kerkstraat, Mariëndijk-west afsluiten nabij Verkade;
2. Een deel van de woningen via de Mariëndijk-zuid richting de Kerkstraat en beperkt via de Mariëndijk-west;
3. Een deel van de woningen via de Mariëndijk-zuid richting de Kerkstraat en beperkt via de Mariëndijk-west en een deel via de Van Buerenlaan;

Om een verkeerskundig goed onderbouwde keuze te verkrijgen zijn de hiernaast weergegeven 3 mogelijkheden op voorstel van de klankbordgroep nader onderzocht. Hieruit is naar voren gekomen dat er behoefte is aan een ontsluiting via zowel de Mariëndijk als de Van Buerenlaan (zoals aangegeven in mogelijkheid 3). Daarbij is het wel van belang dat deze ontsluiting niet als route voor sluipverkeer gaat functioneren.



Drie mogelijke ontsluitingsmogelijkheden (paars: glastuinbouwgebied - rood: woongebied) © Wissing



De Mariëndijk ten westen van het visiegebied kan het woongebied ontsluiten richting de Kerkstraat en de Vogelaer © CycloMedia Technology B.V.



De Van Buerenlaan ten noorden van het visiegebied kan zowel het glastuinbouwgebied als het woongebied ontsluiten © CycloMedia Technology B.V.