

RAPPORT

# Verkeersontsluiting Hofstede

Beoordeling van alternatieven

Versie: 2.0

Status: Definitief

Datum: 06-03-2023

Kenmerk: X06-M.W.-HS-RAP-23000760



# Autorisatieblad

## Verkeersontsluiting Hofstede

Beoordeling van alternatieven

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	J. Lin, M. Wink	√	06-03-2023
Gecontroleerd door	M. Mooij	√	06-03-2023
Vrijgegeven door	M. Wink	√	06-03-2023

### Versiehistorie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
0.1	Conceptrapportage	27 januari 2023	Eerste versie van rapportage ter reactie gemeente
1.0	Definitieve rapportage	17 februari 2023	Verwerking van vragen/opmerkingen
2.0	Definitieve rapportage	6 maart 2023	Verwerking van 2 <sup>e</sup> ronde review, vragen/opmerkingen

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding	1
1.2	Aanpak	1
<b>2</b>	<b>Beoordelingscriteria</b>	<b>4</b>
2.1	Aspecten, criteria en beoordeling	4
2.2	Documentatie	4
<b>3</b>	<b>Beoordeling</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Voorkeursalternatief</b>	<b>7</b>
4.1	Beoordeling	7
4.2	Niet kansrijke alternatieven	7
4.3	Kansrijke alternatieven	8
4.4	Aandachtspunten	9
4.5	Aanbeveling	9
	<b>Colofon</b>	<b>10</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het voormalige sauna- en bowlingcomplex en tennispark De Hofstede in de Landgoederenzone binnen Rijswijk, wordt ontwikkeld tot een kleinschalige woonwijk in een parkachtige omgeving. Als gevolg van deze ontwikkeling van het terrein ontstaat er een andere, nieuwe verkeersdynamiek als bij de voormalige functie van het terrein. De verkeerstromen hebben een andere omvang en gaan zich anders over de dag verspreiden. De afgelopen jaren waren de huidige functies 'buiten werking' en genereerden daarmee helemaal geen verkeer. Vanuit dit gezichtspunt is vooral sprake van een toename van verkeer over de dag. In het kader van het bestemmingsplan zijn voor de ontsluiting van de ontwikkeling van het plangebied diverse alternatieven in beeld gebracht en beoordeeld.

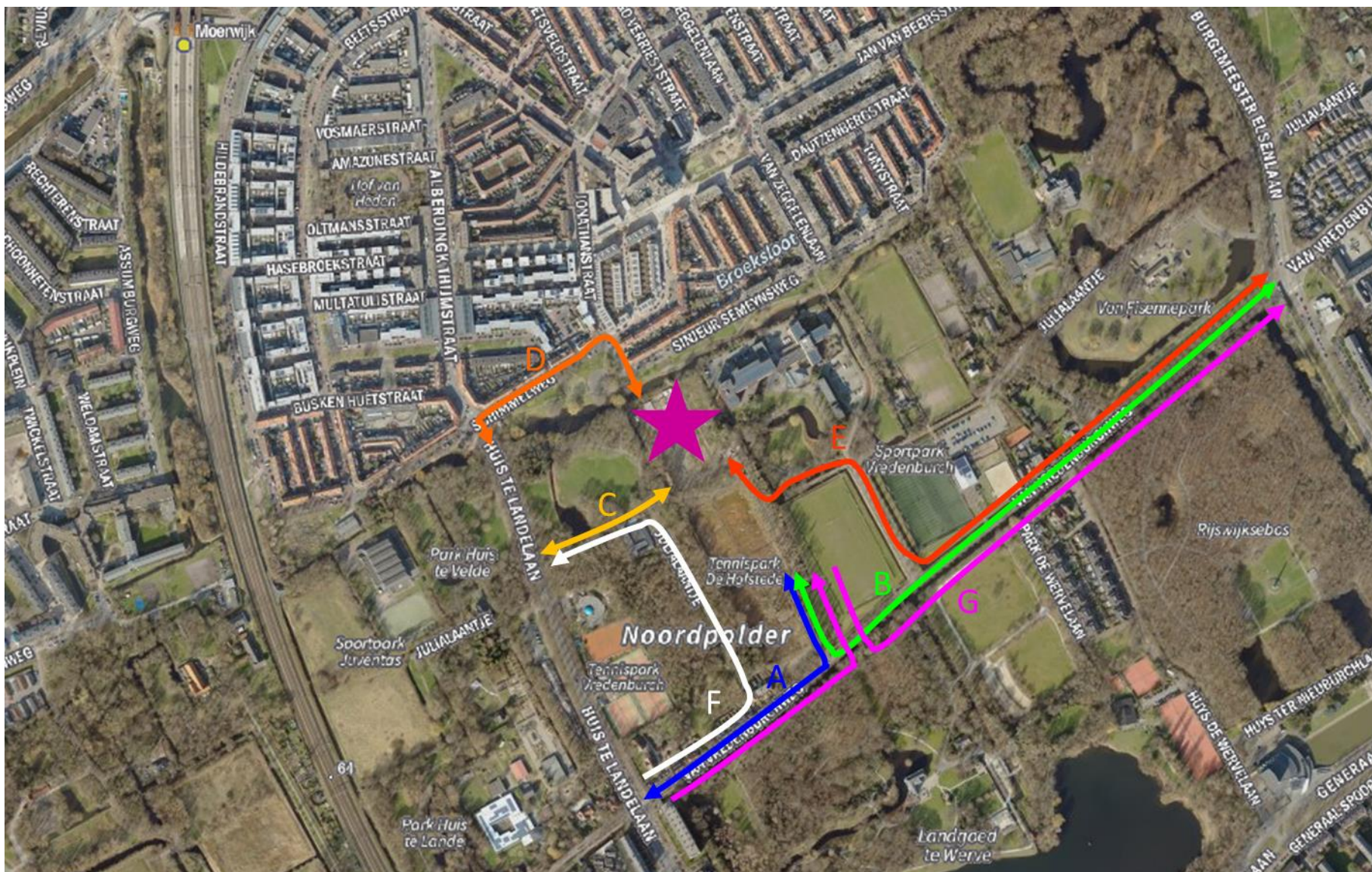
De gemeenteraad heeft op 21 juni 2022 het bestemmingsplan Hofstede vastgesteld en daarbij een amendement aangenomen. Het amendement houdt in dat de Multicriteria-analyse, die verband houdt met de afweging van de ontsluitingsalternatieven van het plangebied, uit de bijlagen zijn verwijderd. Ook zijn alle verwijzingen naar de Multicriteria-analyse in de toelichting van het bestemmingsplan niet opgenomen in het bestemmingsplan. Naar aanleiding van het amendement moet er een nieuwe analyse naar de ontsluitingsvarianten worden uitgevoerd. In deze analyse dienen alternatieven, die vanuit de omgeving van het plangebied zijn aangedragen, te worden meegenomen.

Aan Movares is verzocht om onafhankelijk een analyse naar de alternatieven uit te voeren en op verschillende criteria een beoordeling uit te voeren en te adviseren over een voorkeursalternatief.

## 1.2 Aanpak

De te onderzoeken alternatieven zijn door de gemeente aangedragen en bestaan uit de eerder onderzochte alternatieven, aangevuld met voorstellen vanuit de omgeving van het plangebied. De alternatieven staan in Figuur 1 op de volgende pagina weergegeven. De omschrijving van de alternatieven staat hieronder, waarbij de letters overeenkomen met de letters op de figuur.

- A. Ontsluiting via de Van Vredenburgweg vanaf de Huis te Landelaan. Verkeer gaat Hofstede 'in en uit' via de route.
- B. Ontsluiting via de Van Vredenburgweg vanaf de Burgemeester Elsenlaan. Verkeer gaat Hofstede 'in en uit' via de route. Hiervoor dient in ieder geval de knip in de Van Vredenburgweg te worden verplaatst naar de westzijde van de oprijlaan naar Hofstede.
- C. Een nieuwe, rechtstreekse ontsluiting door het park naar de Huis te Landelaan.
- D. Een ontsluiting via de Schimmelweg / Signeur Semeynsweg binnen de gemeente Den Haag.
- E. Ontsluiting via Julialaantje (via Westhoff) en vervolgens via de Van Vredenburgweg richting de Burgemeester Elsenlaan.
- F. Eenrichtingsverkeer vanaf de Huis te Landelaan, Vredenburgweg, Julialaantje en een nieuwe ontsluiting langs Blauwkapje.
- G. Een combinatie van A en B waarbij bewoners/bezoekers van Hofstede vanaf de Huis te Landelaan richting Hofstede rijden en voor het verlaten van Hofstede richting de Burgemeester Elsenlaan moet worden gereden (andersom is ook mogelijk: via Burgemeester Elsenlaan in en via Huis te Landelaan uit).



Figuur 1. Beoordeelde alternatieven voor de verkeersontsluiting van het project Hofstede

De beoordelingscriteria zijn eveneens door de gemeente naar voren gebracht. Via het participatieplatform van de gemeente Rijswijk is aan de omgeving gevraagd om aanvullende criteria aan te dragen. De input vanuit de gemeente en de omgeving is beschouwd en heeft geleid tot een set aan criteria waarop de alternatieven zijn beoordeeld. Deze criteria zijn, voor zover mogelijk, geobjectiveerd. Bij een aantal criteria is voor de beoordeling gebruik gemaakt van inschattingen van experts van Movares op de bepaalde vakgebieden (verkeerskundig, stedenbouw, landschap en natuur). De criteria zijn, met een korte toelichting, in hoofdstuk 2 opgenomen.

Voor het uitvoeren van de beoordeling is uitgegaan van reeds beschikbare informatie, zoals onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd en vastgesteld beleid. Er zijn dus geen nieuwe onderzoeken uitgevoerd. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de (beknopte) beoordeling. In de bijlage is een meer uitgebreide tabel opgenomen. Tot slot is in hoofdstuk 4 een advies gegeven over het alternatief dat de voorkeur geniet vanuit de door Movares uitgevoerde analyse.

## 2 Beoordelingscriteria

### 2.1 Aspecten, criteria en beoordeling

Voor de beoordelingscriteria is een aantal aspecten (of hoofdthema's) aangehouden. Binnen deze aspecten zijn de beoordelingscriteria opgenomen en is vervolgens bepaald hoe de beoordeling uit te voeren (het zoveel als mogelijk objectief maken wanneer iets positief of negatief is beoordeeld). De aspecten zijn:

- bereikbaarheid;
- verkeersveiligheid;
- leefbaarheid;
- stedenbouwkundige inpassing;
- landschappelijke inpassing;
- ecologie.

Binnen deze aspecten zijn alle criteria ondergebracht die door gemeente en omgeving zijn aangedragen en als relevant zijn beschouwd voor de beoordeling.

Bewust is er voor gekozen om op een aantal onderdelen niet in te gaan op 'beleving'. Bijvoorbeeld voor het onderdeel geluid. Hiervoor is een wettelijk kader beschikbaar. Daaraan is getoetst. Dit betekent bijvoorbeeld dat, wanneer het verkeer toeneemt, de ervaren geluidsoverlast door de omgeving kan toenemen. Echter, wanneer dit binnen de kaders van wet- en regelgeving blijft, dan voldoet een alternatief.

Een aantal criteria is niet meegenomen. Bijvoorbeeld CO<sub>2</sub>-uitstoot en stikstofdepositie. CO<sub>2</sub> kan worden gerelateerd aan afstand, bijvoorbeeld een grotere reisafstand tot het plangebied, leidt tot meer uitstoot. Indirect kan CO<sub>2</sub> uitstoot dan worden gerelateerd aan het criterium afstand tot een ontsluitingsweg, dat onderdeel is van het aspect 'bereikbaarheid'. Voor stikstof geldt, dat het plan is doorgerekend. Weliswaar met alternatief A. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen impact is op wegen binnen 5km. Hieruit is de conclusie getrokken dat er geen toename van depositie is op

Natura 2000-gebieden (N2000-gebieden). De verwachting is dat dit onafhankelijk van de gekozen ontsluiting niet wijzigt. Voor de aanlegfase is geen informatie beschikbaar en valt daarom niet te beoordelen.

### 2.2 Documentatie

De criteria en beoordeling zijn onder andere gebaseerd op de bestaande documentatie (vast gesteld beleid), richtlijnen (vb. CROW-richtlijnen voor verkeerskundige beoordeling) en wet- regelgeving (lucht, geluid). Zoveel als mogelijk is in de beoordeling geobjectiveerd. Soms is echter de kennis en ervaring van een expert nodig om een oordeel te geven.

#### Vastgesteld beleid (kaders)

- Mobiliteitsprogramma 2040 Rijswijk;
- Structuurvisie Mobiliteit 2020 Rijswijk (nb. met het vaststellen van het mobiliteitsplan 2040 is de structuurvisie Mobiliteit niet meer vigerend. Desalniettemin is dit document gehanteerd op een aantal onderdelen, omdat daar in het nieuwe Mobiliteitsplan nog geen uitwerking aan is gegeven. Bijvoorbeeld als het gaat om netwerkkaarten voor de auto en fiets. De verwachting is daarbij dat de basisstructuur niet gaat wijzigen.
- Visie en Uitvoeringsprogramma Landgoederenzone Rijswijk;
- Vigerende bestemmingsplannen (Hofstede, Landgoederenzone).

#### Informatiebronnen (informatie t.b.v. beoordeling)

- Bestemmingsplan Hofstede inclusief bijlagen met uiteenlopende onderzoeken, zoals verkeerskundig onderzoek door bureau Mobycon.

Zoals aangegeven, is er geen nieuw onderzoek uitgevoerd en is gebruik gemaakt van onderzoeksdocumenten die zijn opgesteld.

Op de volgende pagina's staan de tabellen opgenomen met daarin de aspecten, criteria en wijze van beoordelen.

Aspect	Criterium	Beoordeling
Bereikbaarheid	Logische ontsluitingsstructuur auto	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afstand tot wijkontsluitingsweg(en) in meters (Objectieve maat; reistijd is afhankelijk van diverse factoren) (0-500=++, 501-1000=+, 1.001-1.500=0, 1.501-2.000=-, &gt;2.000=-)</li> </ul>
	Bundelen van gemotoriseerd verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gebruik van bestaande of nieuwe infrastructuur (volledig bestaande auto-infra = positief cf. beleid, nieuwe auto-infrastructuur is negatief, afwijking van beleid)</li> </ul>
	Kruispuntafwikkeling op de wijkontsluitingsweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effect van de ontsluitingsstructuur op de verkeersafwikkeling (positief effect is +, geen knelpunt = neutraal, nieuw knelpunt = negatief)</li> </ul>
	Logische ontsluitingsstructuur fiets vanuit het plangebied	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aansluiting(en) op hoofd- en/of regionale sternetroutes (meer aansluitingen is meer positief)</li> </ul>
	Impact van alternatieven op voetgangersstructuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Volgens Mobiliteitsplan 2040 gaat voetganger boven auto. Gekeken is naar de impact van de ontsluitingsstructuur op het voetpadennetwerk in de landgoederenzone (geen impact= neutraal, wel impact = negatief)</li> </ul>
Verkeersveiligheid	Balans tussen functie, inrichting en gebruik van de weg  <i>Nb. de punten gebruik en inrichting zijn afzonderlijk beschrijven. De samenhang is bepalend, daarom is het oordeel bij de 'balans' gegeven. De functie is wel beoordeeld, aangezien hier een afwijking kan zijn tussen beoogde functie (beleidsmatig) en feitelijke functie (situatie buiten)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Functie van de weg (beleid en feitelijk) (in overeenstemming met beleid is neutraal, afwijking is negatief)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gebruik van de weg (tellingen) (geen oordeel)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Inrichting van de weg (breedte, aanwezige voorzieningen) (beschrijving bestaande situatie, indien mogelijk; geen oordeel)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Oordeel balans (kan de beoogde structuur het verkeersaanbod aan gelet op gebruik, functie en inrichting. Een grotere disbalans betekent een groter risico op onveilige situaties).</li> </ul>
Leefbaarheid	Beperken conflictpunten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toename van het aantal conflictpunten</li> </ul>
	Geluid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wel/niet voldoen aan wettelijke normen</li> </ul>
	Lucht	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wel/niet voldoen aan wettelijke normen</li> </ul>
	Natuurbeleving, recreatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact op natuurbeleving als tegenhanger van stedelijke leefklimaat</li> </ul>
	Trillingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal woningen dat mogelijk hinder kan ondervinden van extra verkeer</li> </ul>



Aspect	Criterium	Beoordeling
Stedenbouwkundige inpassing	Cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Past de ontsluiting bij de het kader van de cultuurhistorie. (beoordeling op basis van '2021-07-01 RAPP Rijswijkse Landgoederenzone')</li> <li>Is er aantasting van cultuurhistorische gebouwen of plekken.</li> </ul>
	Impact op bestaande stedenbouwkundige structuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verandert de ontsluiting de bestaande ruimte (natuurlijk, positief of negatief)</li> <li>Is er een toename van autoverkeer of doorgaand autoverkeer te verwachten (natuurlijk, positief of negatief)</li> </ul>
	Aansluiting op stedenbouwkundige structuur planontwikkeling (toekomst)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sluit de ontsluiting aan bij de planontwikkeling van Hofstede</li> </ul>
Landschappelijke inpassing	Aantasting groen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is sprake van aantasting van het groengebied</li> <li>In welke mate wordt beplanting aangetast</li> <li>Past de wijziging in de bestaande landschappelijke situatie</li> </ul>
	Verblijfskwaliteit park (verblijfsgebied: park ten westen en ten oosten van hofstede)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligt de ontsluiting naast het verblijfsgebied</li> <li>Belemmert de ontsluiting de toegang tot het verblijfsgebied</li> <li>Veroorzaakt de ontsluiting meer hinder voor het verblijfsgebied (uitzicht).</li> </ul>
	Impact waterlopen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is er een mogelijke ruimtelijke impact van de ontsluiting op het water (aantasting op het water, of kruist hij het water, ect.).</li> </ul>
Ecologie	Potentie aanwezigheid beschermde soorten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn beschermde soorten uit te sluiten of zijn vervolgstappen benodigd</li> </ul>
	Doelsoorten en natuurwaarden landgoederenzone	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact op de aanwezige doelsoorten binnen de landgoederenzone en impact op natuurwaarden</li> </ul>
	Afstand tot beschermde natuurgebieden en de negatieve directe/indirect effecten hierop door de werkzaamheden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn ruimtebeslag en indirecte negatieve effecten op beschermde natuurgebieden uit te sluiten</li> </ul>
	Worden er bomen geraakt die tot een houtopstand behoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact op bomenpak en/of houtopstand</li> </ul>

### 3 Beoordeling

Dit hoofdstuk bevat een korte beoordeling van de alternatieven op de genoemde criteria. Daarbij een score aangehouden van:

- zeer positief/goed (donkergroen);
- positief/goed (licht groen);
- neutraal (geel);
- negatief/slecht (oranje);
- zeer negatief/slecht (rood).

De beoordeling is per criterium gedaan. Er heeft geen weging plaatsgevonden om tot een algemeen oordeel per aspect te komen. Ook op het niveau van de aspecten is geen zwaarte toegepast. Hiermee is een zo objectief mogelijke beoordeling neergezet. Bij de conclusie is een totaal oordeel vanuit de experts van Movares neergezet.

Op de twee volgende pagina's zijn de beoordelingstabellen met de alternatieven opgenomen. De tabellen zijn – in verband met de leesbaarheid tevens los bij de rapportage gevoegd. Er zijn twee tabellen opgesteld. Een verkorte versies, zoals in deze rapportage opgenomen en een meer uitgebreide tabel met meer toelichting per cel.

Beoordeling	Positief	Neutraal	Negatief	Zeer negatief
-------------	----------	----------	----------	---------------

	Criterium	Beoordeling	A. Ontsluiting via de Van Vredenburgweg-west	B. Ontsluiting via de Van Vredenburgweg-oost	C. Ontsluiting via het park (vanaf Huis te Landelaan)	D. Ontsluiting via Den Haag	E. Ontsluiting via Julialaantje (via Westhoff)	F. Eenrichtingsverkeer Julialaantje - Blauwkapje	G. combinatie A en B (eenrichtingsverkeer)
Bereikbaarheid	Logische ontsluitingsstructuur auto (van erfdoorgangsweg/woonef zo kort mogelijk naar ontsluitende wegen)	Afstand tot wijkontsluitingsweg(en) (0-500+++, 501-1000++, 1.001-1.500=, 1.501-2.000--, >2.000---)	Ri. Huis te Landelaan ca. 550m.	Ri. Burgemeester Elsenlaan ca. 1.050m.	Ri. Huis te Landelaan ca. 300m.	Ri. Huis te Landelaan ca. 400m.	Ri. Burgemeester Elsenlaan ca. 1.000m.	Vanaf Huis te Landelaan ca. 550m, ri. Huis te Landelaan ca. 300m (gemiddeld 425m).	Vanaf de Huis te Landelaan ca. 550m (heen), ri. Burgemeester Elsenlaan ca. 1.000m.
	Bundelen van gemotoriseerd verkeer (niet spreiden, structuurvisie mobiliteit)	Gebruik van bestaande of nieuwe infrastructuur (volledig bestaande auto-infra = positief cf. beleid, nieuwe auto-infrastructuur is negatief, afwijking van beleid)	Volledig gebruik van bestaande infrastructuur	Volledig gebruik van bestaande infrastructuur	Aanleg nieuwe infrastructuur	Aanleg nieuwe infrastructuur	Aanleg nieuwe infrastructuur	Aanleg nieuwe infrastructuur	Volledig gebruik van bestaande infrastructuur
	Kruispuntafwikkeling wijkontsluitingsweg	Effect van de ontsluitingsstructuur op de verkeersafwikkeling (positief effect is +, geen knelpunt = neutraal, nieuw knelpunt = negatief)	Geen te verwachten knelpunten (onderzoek Mobycon)	Geen te verwachten knelpunten (onderzoek Mobycon)	Geen te verwachten knelpunten (onderzoek Mobycon)	Geen te verwachten knelpunten (onderzoek Mobycon)	Geen te verwachten knelpunten (onderzoek Mobycon)	Geen te verwachten knelpunten (onderzoek Mobycon)	Geen te verwachten knelpunten (afgeleid van onderzoek Mobycon)
	Logische ontsluitingsstructuur fiets vanuit het plangebied	Aansluiting(en) op hoofd- en/of regionale sternetroutes (meer aansluitingen is meer positief)	Via bestaande wegen	Via bestaande wegen	Nieuwe korte, directe route	Nieuwe korte, directe route	Via bestaande wegen	Nieuwe korte, directe route	Via bestaande wegen
	Impact van alternatieven op voetgangersstructuur	Volgens Mobiliteitsprogramma 2040 gaat voetganger boven auto. Gekeken is naar impact van de ontsluitingsstructuur op het voetpadennetwerk in de landgoederenzone (geen impact = neutraal, wel impact = negatief)	Geen impact	Geen impact	Meer conflicten auto-voetgangers in landgoederenzone	Geen impact	Meer conflicten auto-voetgangers in landgoederenzone	Meer conflicten auto-voetgangers in landgoederenzone	Geen impact
Verkeersveiligheid	Functie van de weg (beleid en feitelijk) (in overeenstemming is neutraal, afwijking is negatief voor het gebruik)	De Van Vredenburgweg is aangewezen als 'overig en 30km-zones'; max. snelheid is 30 km/h.	De Van Vredenburgweg (oostzijde) is aangewezen als 'overig en 30km-zones', maar heeft een max. snelheid van 50 km/h.	Nieuwe weg zal 30km/h inrichting en functie krijgen	De Schimmelweg is een woonef (15 km/h) en Sinjeur Semeynsweg is een erfdoorgangsweg (eenrichtingsverkeer) met een 30km/h-regime.	(Te verwachten) verblijfsfunctie, 30km/h). Voor de Van Vredenburgweg (oostzijde) wordt verwezen naar alternatief B.	Zie A en C.	Zie A en B.	
	Balans tussen functie, inrichting en gebruik van de weg.	Gebruik van de weg (tellingen) (geen oordeel; zie balans)	Met ontwikkeling: 800 mvt/etmaal. Per etmaal maken ca. 1.450 fietsers gebruik van dit deel van de Van Vredenburgweg.	Met ontwikkeling 2.700 mvt/etmaal. Per etmaal maken ca. 1.400-1.600 fietsers gebruik van dit deel van de Van Vredenburgweg.	De te verwachten intensiteit bedraagt circa 280 mvt/etmaal.	De huidige verkeersintensiteiten van de beide wegen zijn niet bekend.	De te verwachten intensiteit bedraagt circa 280 mvt/etmaal. Voor de Van Vredenburgweg Oost : zie alternatief B.	De te verwachten intensiteit bedraagt circa 280 mvt/etmaal. Westzijde: ca 800 mvt/etmaal, oostzijde ca. 2.700 mvt/etmaal. Het aantal fietsers bedraagt ca. 1.500 per etmaal.	
	Nb. de punten gebruik en inrichting zijn afzonderlijk beschrijven. De samenhang is bepalend, daarom is het oordeel bij de 'balans' gegeven. De functie is wel beoordeeld, aangezien hier een afwijking kan zijn tussen beoogde functie (beleidsmatig) en feitelijke functie (situatie buiten).	Inrichting van de weg (breedte, aanwezige voorzieningen) (bestaande situatie, indien mogelijk; geen oordeel; zie balans)	Effectieve rijbaanbreedte door parkeren op rijbaan is 2,5-3,0m.	Effectieve breedte varieert tussen 5,5-6,0 m. tot 3,5-4,0m bij parkeren op rijbaan.	Minimaal 4,8m breedte.	De breedte van de wegen varieert tussen 3,5 en 4,5 meter.	Minimaal 4,8m breedte. Voor de Van Vredenburgweg Oost : zie alternatief B.	Effectieve breedte Het Julialaantje 3,0 meter. Nieuwe weg: minimaal 4,8m. Voor de Van Vredenburgweg (eerste deel tussen Huis te Landelaan en Julialaantje), zie A.	Zie de toelichting bij de alternatieven A en B.
	Oordeel balans (kan de beoogde structuur het verkeersaanbod aan gelet op gebruik, functie en inrichting. Een grotere disbalans betekent een groter risico op onveilige situaties).	Gelet op aandeel fiets, functie van hoofd fietsroute en effectieve breedte door parkeren is sprake van disbalans. Maatregelen zijn noodzakelijk op de Van Vredenburgweg voor een soepele afwikkeling van het fietsverkeer.	Inrichting en gebruik zijn grotendeels in balans. De functie (max. snelheid 50) is echter niet passend. Lokaal maatregelen noodzakelijk. Intensiteit wordt te hoog voor fietsstraat	De functie, gebruik en inrichting zijn in de nieuwe situatie in balans.	Woonerven niet geschikt voor ontsluiting van woonwijk	Nieuwe weg zal voldoen Voor de Van Vredenburgweg Oost geldt de negatief afwijking zoals verwoord bij alternatief B.	Julialaantje niet geschikt voor ontsluiting (te smal). Maatregelen (verbreiden) zijn noodzakelijk omdat er geen passage mogelijkheden zijn.	Vergelijkbaar met A en B. Oostzijde beter in balans door iets lager aandeel autoverkeer.	
	Beperken conflictpunten	Neemt het aantal conflictpunten toe	Nee	Nee	Ja, op de Huis te Landelaan	Extra aansluiting binnen Den Haag, maar aansluiting op hoofd fietsroute (Van Vredenburgweg) vervalt.	Er komt geen nieuw kruispunt bij.	Ja, op de Huis te Landelaan	Er komt geen nieuw kruispunt bij.
Leefbaarheid	Criterium	Beoordeling	A. Ontsluiting via de Van Vredenburgweg-west	B. Ontsluiting via de Van Vredenburgweg-oost	C. Ontsluiting via het park (vanaf Huis te Landelaan)	D. Ontsluiting via Den Haag	E. Ontsluiting via Julialaantje (via Westhoff)	F. Eenrichtingsverkeer Julialaantje - Blauwkapje	G. combinatie A en B (eenrichtingsverkeer)
	Voldoet aan wetgeving (objectieve beoordeling; geen subjectief oordeel op toename van geluid)	(te verwachten) Overschrijding (ja/nee) berekening c.q. expert judgement	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen
	Voldoet aan wetgeving (objectieve beoordeling; geen subjectief oordeel op afname van luchtkwaliteit)	(te verwachten) Overschrijding (ja/nee) berekening c.q. expert judgement	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen	Geen overschrijdingen
	Functie van de Landgoederenzone voor leefbaarheid van Rijswijk	Impact op natuurbeleving, recreatie voor Rijswijk en Den Haag (stedelijke omgeving)	Gebruik van bestaande infrastructuur. Ten opzichte van huidige functies neemt de waarde iets af door toename van verkeer	Gebruik van bestaande infrastructuur. Ten opzichte van huidige functies neemt de waarde iets af door toename van verkeer	Nieuwe infrastructuur doorsnijdt de landgoederenzone en heeft impact op de natuurbeleving van een bredere groep bewoners van Rijswijk en Den Haag	Nieuwe infrastructuur doorsnijdt de landgoederenzone en heeft impact op de natuurbeleving van een bredere groep bewoners van Rijswijk en Den Haag	Gebruik van bestaande infrastructuur. Ten opzichte van huidige functies neemt de waarde iets af door toename van verkeer	Nieuwe infrastructuur doorsnijdt de landgoederenzone en heeft impact op de natuurbeleving van een bredere groep bewoners van Rijswijk en Den Haag	Gebruik van bestaande infrastructuur. Ten opzichte van huidige functies neemt de waarde iets af door toename van verkeer
Kans op trillingshinder	Aantal woningen / trillingsgevoelige objecten langs tracé (t.o.v. huidige situatie) - expert judgement	18 woningen (lichte toename t.o.v. bestaande situatie)	5 woningen (lichte toename t.o.v. bestaande situatie)	dierenasiel (gevolgen trilling is nieuwe situatie, nu enkel bestemmingsverkeer)	> 30 woningen a.g.v. rouwing (eenrichtingsverkeer) door woonwijk	5 woningen en op iets grotere afstand Westhoff (lichte toename t.o.v. bestaande situatie)	18 woningen, dierenasiel (lichte toename t.o.v. bestaande situatie voor woningen, nieuw voor asiel)	23 woningen (lichte toename t.o.v. bestaande situatie)	

Beoordeling				
Zeer positief	Positief	Neutraal	Negatief	Zeer negatief

	Criterium	Beoordeling	A. Ontsluiting via de Van Vredenburgweg-west	B. Ontsluiting via de Van Vredenburgweg-oost	C. Ontsluiting via het park (vanaf Huis te Landelaan)	D. Ontsluiting via Den Haag	E. Ontsluiting via Julialaantje (via Westhoff)	F. Eenrichtingsverkeer Julialaantje - Blauwkapje	G. combinatie A en B (eenrichtingsverkeer)
stedebouwkundige inpassing	Cultuurhistorie	Past de ontsluiting bij de het kader van de cultuurhistorie. (beoordeling op basis van '2021-07-01 RAPP Rijswijkse Landgoederenzone')	Zeer passend	Zeer passend	Niet passend	Passend	Niet passend	Niet passend	Zeer passend
		Is er aantasting van cultuurhistorische gebouwen of plekken. (beoordeling op basis van cultuurhistorische waardenkaart)	Enige aantasting (passeert vlak langs nr 122-124-126)	Enige aantasting (passeert vlak langs Te Werve)	Geen aantasting	Geen aantasting	Geen aantasting	Geen aantasting	Enige aantasting (passeert vlak langs Te Werve en 122-124-126)
	Impact op bestaande stedenbouwkundige structuur	Verandert de ontsluiting de bestaande ruimte.	Geen verandering (profiel aanpassing wel gewenst voor betere fietsveiligheid)	Verandering door verplaatsen of verwijderen fietsdoorgang	Grote verandering- autoverkeer wordt mogelijk gemaakt over een parkroute voor fietsers en voetgangers.	Geen verandering (al is dit voor Den Haag een No-Go!!)	Grote verandering-verslechtering fiets- en voetgangersroute over Julialaantje door toestaan autoverkeer	Grote verandering- autoverkeer wordt mogelijk gemaakt over een parkroute voor fietsers en voetgangers.	Grote verandering- sluiptoevoeging voor doorgaand verkeer tussen Huis te Landelaan en Burg Elsenlaan, onveiligere fietsroute
		Is er een toename van autoverkeer of doorgaand autoverkeer te verwachten.	Ja, (geen doorgaand verkeer) maar passend binnen de wegcapaciteit van een EOW (profiel aanpassing wel gewenst voor betere fietsveiligheid)	Ja, (geen doorgaand verkeer) maar passend binnen de wegcapaciteit van een EOW (profiel aanpassing wel gewenst voor betere fietsveiligheid)	Ja, autoverkeer over een parkroute voor fietsers en voetgangers.	Ja, (geen doorgaand verkeer) maar passend binnen de wegcapaciteit van een EOW (al is dit voor Den Haag een No-Go!!)	Ja, autoverkeer over een parkroute voor fietsers en voetgangers.	Ja, autoverkeer over een parkroute voor fietsers en voetgangers.	De verbinding laat (doorgaand) autoverkeer door het hele gebied toe.
	Aansluiting op stedenbouwkundige structuur planontwikkeling (toekomst)	Sluit de ontsluiting aan bij de planontwikkeling van Hofstede.	Ja	Gedeeltelijk	Nee	Nee	Nee	Nee	Gedeeltelijk
Landschappelijke inpassing	Aantasting groenwaarde (beoordeling op basis van de cultuurhistorische landschappelijke analyse uit de landgoederenvisies)	Is er aantasting van het groengebied	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee
		Wordt de beplanting aanzienlijk aangetast (verwijdering van veel planten of aanzienlijke verarming van de levensomstandigheden van de planten).	Nee	Nee	Ja	Gedeeltelijk (opening in groen bij Broeksloot)	Ja	Ja	Nee
		Past de wijziging in de bestaande landschappelijke situatie.	Ja	Ja	Nee	Gedeeltelijk	Nee	Nee	Ja
	Verblijfskwaliteit parkzones (verblijfsgebied: de 2 parkzones ten westen en ten oosten van Hofstede).	Ligt de ontsluiting naast het verblijfsgebied.	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	Nee
		Belemmert de ontsluiting de toegang tot het verblijfsgebied, dus een extra oversteek met een autoroute.	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	Nee
		Veroorzaakt de ontsluiting meer hinder voor het verblijfsgebied (uitzicht).	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee
	Impact waterlopen(doorstroming, waterkwaliteit, belevingswaarde ect.)	Is er een mogelijke ruimtelijke impact van de ontsluiting op het water (aantasting op het water, of kruist hij het water, ect.). Kan het effect worden verbeterd of geneutraliseerd door ontwerp of engineering.	Nee	Nee	Gedeeltelijk, tgv de inpassing van een brug of duiker	Gedeeltelijk, tgv de inpassing van een brug of duiker	Gedeeltelijk, tgv de inpassing van een brug of duiker	Gedeeltelijk, tgv de inpassing van een brug of duiker	Nee
Ecologie	Potentie aanwezigheid beschermde soorten	Zijn beschermde soorten uit te sluiten of zijn vervolgstappen benodigd	Nee, niet uit te sluiten. Wel kleinere kans langs bestaande autostructuur	Nee, niet uit te sluiten. Wel kleinere kans langs bestaande autostructuur	Nee, niet uit te sluiten, wel grotere kans dan langs bestaande autostructuren	Nee, niet uit te sluiten, wel grotere kans dan langs bestaande autostructuren	Nee, niet uit te sluiten. Wel kleinere kans langs bestaande autostructuur	Nee, niet uit te sluiten, wel grotere kans dan langs bestaande autostructuren	Nee, wel is nieuw onderzoek noodzakelijk.
	Doelsoorten en natuurwaarden landgoederenzone	Impact op de aanwezige doelsoorten binnen de landgoederenzone en impact op natuurwaarden	Bepaalde impact, gebruik bestaande infrastructuur	Bepaalde impact, gebruik bestaande infrastructuur	Grote impact op de aanwezige doelsoorten binnen de landgoederenzone en de natuurwaarde	Grote impact op de aanwezige doelsoorten binnen de landgoederenzone en de natuurwaarde	Bepaalde impact, gebruik bestaande infrastructuur	Grote impact op de aanwezige doelsoorten binnen de landgoederenzone en de natuurwaarde	Bepaalde impact, gebruik bestaande infrastructuur
	Afstand tot beschermde natuurgebieden en de negatieve directe/indirect effecten hierop door Worden er bomen geraakt die tot een houtopstand behoren	Kunnen ruimtebeslag en indirecte negatieve effecten op beschermde natuurgebieden worden uitgesloten.	Geen negatieve invloed verwacht	Geen negatieve invloed verwacht	Geen negatieve invloed verwacht	Geen negatieve invloed verwacht	Geen negatieve invloed verwacht	Geen negatieve invloed verwacht	Geen negatieve invloed verwacht
	Impact op bomen behorend tot houtopstand	Naar verwachting geen te verwijderen bomen/houtopstanden	Te verwijderen bomen/houtopstanden ter plaatse van fietsdoorsteek	Naar verwachting aantastingen van bomen/bestaande houtopstanden	Naar verwachting aantastingen van bomen/bestaande houtopstanden	Naar verwachting aantastingen van bomen/bestaande houtopstanden ter plaatse van verbreding.	Naar verwachting aantastingen van bomen/bestaande houtopstanden	Te verwijderen bomen/houtopstanden ter plaatse van fietsdoorsteek	

## 4 Voorkeursalternatief

### 4.1 Beoordeling

Het valt duidelijk op, dat geen enkele alternatief op alle onderdelen/criteria positief scoort. Elk alternatief dat wordt gekozen, heeft een aantal nadelige gevolgen of worden als dusdanig ervaren. Als voorbeeld. Alternatief C heeft een gunstig effect op de bereikbaarheid van Hofstede. Echter, dit alternatief heeft een negatief effect op de stedenbouwkundige structuur en het aanwezige landschap (kwaliteit en beleving van de Landgoederen-zone).

Iedereen maakt in de beoordeling een afweging op basis van de eigen belangen die spelen. Bepaalde aspecten worden dan hoger of lager gewaardeerd dan bij een ander persoon. Zonder een weging toe te kennen aan de criteria is door Movares een redeneerlijn neergezet om tot een prioritering en uiteindelijk voorkeursalternatief te komen.

Als eerste zijn de alternatieven behandeld die als niet kansrijk zijn beoordeeld. Vervolgens zijn de kansrijke alternatieven behandeld en is een voorkeur uitgesproken voor één van de alternatieven. Om tot dit oordeel te komen, is de volgende redeneerlijn aangehouden.

De maatregelen zijn beoordeeld op de impact op bereikbaarheid, leefbaarheid, stedenbouw, landschap en ecologie. Dit is gedaan op basis van wetgeving, beleid van landelijke richtlijnen. Bij de afweging van de alternatieven is eerst gekeken of er op basis van wetgeving of beleid onderdelen zijn, die als niet haalbaar (dus niet kansrijk) of ongewenst gelden. Vervolgens is bepaald of het (relatief) eenvoudig is om herstelmaatregelen door te voeren, waarmee het negatieve aspect kan worden weggehaald, zodat het alsnog passend is binnen wetgeving, beleid of richtlijnen.

Wanneer dit niet het geval is, dan is het alternatief als niet kansrijk beschouwd. Vervolgens zijn de overgebleven alternatieven tegen elkaar afgezet, gewogen en op volgorde van kansrijkheid/wenselijkheid gezet.

In de volgende paragraaf zijn eerste de niet kansrijke alternatieven beschouwd. Gevolgd door de kansrijke alternatieven (H4.3) en de aanbevelingen voor een vervolgwetgeving.

### 4.2 Niet kansrijke alternatieven

De niet kansrijke alternatieven zijn in deze paragraaf opgenomen, met daarbij een korte onderbouwing.

**Alternatief D** is niet kansrijk vanwege de volgende punten:

1. De ontsluitingsstructuur gaat door een ecologische verbindingzone. Het doorbreken hiervan is alleen acceptabel, wanneer aannemelijk kan worden gemaakt dat er geen logische alternatieven mogelijk zijn of dat het onhaalbare alternatieven zijn. Dat is voor de ontsluiting van Hofstede niet het geval. Dit blijkt alleen al uit de voorgaande bestemming (o.a. sport- en wellness) en daarbij behorende ontsluitingsstructuur die nog aanwezig is.
2. De wegenstructuur binnen de gemeente Den Haag, waar de structuur op aansluit, is niet geschikt voor de ontsluiting van Hofstede. De gemeente Den Haag zal om deze redenen geen medewerking verlenen aan de ontsluiting van Hofstede (ook omdat er alternatieven mogelijk zijn).

Ook **alternatief F** is niet kansrijk.

1. Het Juliaalaantje is niet geschikt voor de ontsluiting (entree) tot de ontwikkeling Hofstede. Het profiel van de weg moet worden verbreed om het (fiets)verkeer veilig te kunnen afwikkelen. Deze

verbreding tast het groen en de houtopstanden (natuurwaarden) onherstelbaar aan.

2. Voor dit alternatief is een tweede ontsluiting nodig (éénrichtingscircuit) richting de Huis te Landelaan. Dit betekent, naast de ingreep bij het Julialaantje een tweede, dusdanig grote (niet herstelbare) ingreep in de landschappelijke en ecologische structuur (Landgoederenzone).

De twee ingrepen hebben een niet herstelbare impact op de visie en uitwerking van de Landgoederenzone en de daarbinnen aanwezige flora en fauna.

Om vergelijkbare redenen ziet Movares **alternatieven C** en, zij het in iets mindere mate **E**, als niet kansrijk. Ook hier geldt dat de impact op de kwaliteiten van de Landgoederenzone niet herstelbaar zijn. Dit geldt voor beschermde soorten, de aanwezige doelsoorten, maar ook voor de bredere recreatieve functie van de Landgoederenzone voor bewoners van Rijswijk.

### 4.3 Kansrijke alternatieven

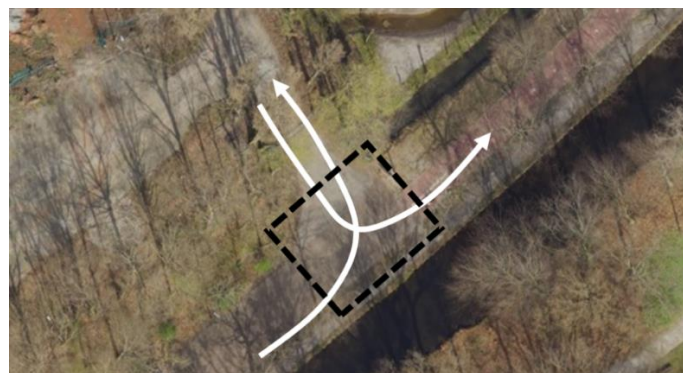
De overgebleven alternatieven **A**, **B** en **G** maken allemaal gebruik van bestaande ontsluitingsstructuren. Deze structuren hebben overwegend voldoende breedte om op goede wijze een ontsluitende structuur voor het verkeer<sup>1</sup> van/naar Hofstede vorm te geven. Daarmee zijn eventuele nadelig aspecten (grotendeels) weg te nemen. Dit geldt voornamelijk voor de negatieve aspecten als het gaat om (dis)balans tussen functie, gebruik en inrichting van de weg. Met verkeersmaatregelen (fysiek en regelgeving) is een profiel te realiseren, waarmee de balans kan worden verkregen (of hersteld). De wegbreedtes lenen zich voor de functies en het (beoogde) gebruik. Denk aan de hoofdfietsroutes waar de automobilisten te gast zijn. Met verkeersmaatregelen kunnen de huidige wegen gaan voldoen aan een veilige inrichting en gebruik van de weg, overeenkomstig de (ontwerp)richtlijnen. Oftewel, een verkeerstoename kan dan goed en veilig worden opgevangen.

<sup>1</sup> De verkeerstoename is beperkt (281 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 10% in een spitsperiode van 2 uur passeert, dit is één auto per vier minuten).

**Alternatief G** is van de drie alternatieven het minst kansrijk. Dit heeft voornamelijk te maken met de benodigde structuur om het éénrichtingsverkeer (via de westzijde het gebied in, via de oostzijde eruit) mogelijk te maken:

- het is fysiek niet mogelijk een maatregel te treffen om het verkeer naar de goede richting te leiden bij de entree van Hofstede (zie figuur 2 met de optredende conflicten);
- de Van Vredenburgweg is een hoofdfietsroute, waar veel fietsers gebruik van maken. Dit vraagt, in combinatie met het autoverkeer, een breedte die dusdanig is (circa 5,0m), dat éénrichtingsverkeer niet 'logisch voelt' voor de weggebruiker. De kans op het negeren van het éénrichtingsverkeer is dan groot, waardoor de kans op verkeersonveilige situaties aanwezig is;
- de fietsknip moet worden verplaatst (wanneer dit nog mogelijk is) en een boomstructuur (houtopstand) moet worden gekapt voor de autostructuur.

Nb. het is denkbaar de rijrichtingen om te draaien. Daarmee vervalt het eerste punt, maar blijft het tweede punt bestaan.



Figuur 2. Conflictstructuur éénrichtingsverkeer Van Vredenburgweg (Cyclomedia, 2023)

De alternatieven **A** en **B** blijven dan over als meest kansrijk. Wanneer deze tegen elkaar worden afgezet, dan valt de afweging in het voordeel uit van alternatief **A**. Redenen hiervoor zijn:

- de kortere afstand tot de hoofdontsluitingsstructuur van Rijswijk, wat aansluit bij het beleid.
- Alternatief **B** gaat met het extra verkeer in twee richtingen, in de toekomstige situatie op/over de maximale acceptabele intensiteit voor het type weg. Dit geldt niet voor alternatief **A**.<sup>2</sup>
- Voor alternatief **B** dient de fietsknip te worden verplaatst en een boomstructuur (houtopstand) te worden gekapt om de verkeerstructuur in te passen.
- de benodigde aanpassing aan de weg moeten in beide alternatieven plaatsvinden. De afstand waarover is in alternatief **A** minder groot. Voor beide geldt voorts dat compensatie van parkeerplaatsen nodig lijkt.

Kortom, alternatief **A** heeft de meest logische ontsluitingsstructuur: eenzelfde heen- als terugweg, korte afstand tot de Huis te Landelaan en een intensiteit die passend is bij de, op orde te maken, inrichting.

#### 4.4 Aandachtspunten

Het aspect ecologie is beoordeeld op basis van de quickscan uit 2019. Voor een ecologische quickscan en nader onderzoek wordt een geldigheid van 3 jaar aangehouden. Doordat het onderzoek inmiddels 4 jaar geleden is uitgevoerd, is het advies om een nieuwe quickscan uit te voeren, wanneer een nadere keuze voor een voorkeursalternatief (of meerdere kansrijke alternatieven) is gemaakt.

Dit neemt niet weg, dat de bevindingen over ecologie overeind blijven staan, waarbij de verwachting is dat een nieuwe weg door een parkomgeving een groter negatief effect heeft dan een bestaande weg.

---

<sup>2</sup> Zie bijlage 17 Bestemmingsplan, - Memo verkeerskundige toetsing buitenplaats Hofstede Rijswijk, Mobycon, mei 2022

Echter, het kan zo zijn, dat naast de bestaande weg wel beschermde soorten leven zoals vogels met jaarrond beschermde nesten en er toch negatieve effecten kunnen plaatsvinden, doordat het verkeer toeneemt.

#### 4.5 Aanbeveling

Het verdient aanbeveling om de maatregelen die nodig zijn om voorkeursalternatief passend te maken, nader uit te werken, in samenwerking met de direct betrokken omgeving. Dit met de geplaatste opmerkingen in de beoordeling in het achterhoofd. Met deze uitwerking wordt de impact van de benodigde maatregelen inzichtelijk gemaakt.

# Colofon

OPDRACHTGEVER	Gemeente Rijswijk
UITGAVE	Movares Nederland BV  Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht info@movares.nl
TELEFOON	+31 (0)30 - 265 5555
ONDERTEKENAAR	ir. M. Wink
PROJECTNUMMER	MN004505
KENMERK	X06-M.W.-HS-RAP-23000760

© 2023, Movares Nederland B.V.

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.*



 **Movares** samen werkt het