

## **Beantwoording raadvragen bij Raadsvoorstel Hernieuwde analyse ontsluiting Hofstede (RV 23-036)**

### **Vraag D66**

**Waarom gaan we voor Hofstede uit van de huidige norm voor luchtkwaliteit, en niet van de ambitie zoals gesteld in het Actieplan Luchtkwaliteit? Want als we ons aan de normen houden, maar een ambitie tot verbetering hebben, waarom zorgen we er dan niet voor dat de nieuwe projecten meteen aan de ambitie voldoen?**

### **Antwoord**

In het bestemmingsplan is er voor Hofstede getoetst aan de Europese normen voor luchtkwaliteit, conform wettelijk vereiste. De WHO adviesnormen zijn alleen voor de landelijke overheid relevant, lokale overheden hoeven hier niet aan te toetsen. In algemene zin wordt er echter in Rijswijk wel degelijk gewerkt aan verbetering van de luchtkwaliteit met de WHO advieswaarde als ambitie, door middel van algemene maatregelen zoals opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit.

Uit het in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoek blijkt dat in de omgeving van het plangebied de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> respectievelijk maximaal bedragen:

	Plangebied (µg/m <sup>3</sup> )	Europese norm (µg/m <sup>3</sup> )	WHO advies (µg/m <sup>3</sup> )
NO <sub>2</sub>	22,5	40	10
PM <sub>10</sub>	18,4	40	15
PM <sub>2,5</sub>	10,6	25	10

In het Actieplan Luchtkwaliteit staat inderdaad de ambitie van de gemeente om te voldaan aan de advieswaarden voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Die advieswaarden zijn, zoals bovenstaande tabel laat zien, significant lager dan de Europese normen.

In het Actieplan staan zoals gezegd algemene maatregelen die we in het kader van het Actieplan treffen zoals het uitbreiden van het aantal laadpalen en het invoeren van milieuzones. Deze algemene maatregelen leveren een bijdrage aan verbetering van luchtkwaliteit voor de hele gemeente. Er worden geen maatregelen voor specifieke ontwikkelingen zoals Hofstede genoemd.

Wel ligt nu het voornemen om een milieuzone in te voeren voor de Prinses Beatrixlaan voor aan de raad. Hofstede ligt binnen deze milieuzone en deze maatregel zal ook een verbetering van luchtkwaliteit opleveren voor Hofstede.

### **Vraag PvdA**

**Wat is het verschil in verkeersafwikkeling tussen de Huis te Landelaan en de Burgemeester Elsenlaan? Is de ene kruising niet veel veiligere dan de andere? Of gaan we alles opnieuw aanpassen, waardoor het veiliger wordt?**

### **Antwoord**

Het kruispunt met de Burgemeester Elsenlaan wordt geregeld met verkeerslichten. Het kruispunt met de Huis te Landelaan is een kruising met een uitritconstructie. Hierbij moet verkeer op de Van Vredenburgweg voorrang geven aan verkeer op de Huis te Landelaan. Het verschil hierin heeft met de intensiteit (het aantal, de drukte) van het autoverkeer te maken en de afwikkeling van het verkeer. Op de Burgemeester Elsenlaan rijdt ook nog een tram die de Van Vredenburgweg kruist.

Een voorrangskruispunt, zoals Huis te Landelaan/Van Vredenburgweg, wordt door het SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) als veiliger

beschouwd dan een kruispunt met VRI (verkeersregelinstallatie). Dit type kruispunt wordt vaak toegepast wanneer het aantal passerende motorvoertuigen voor andere kruispunttypen te hoog is om te verwerken. Kruispunten met een VRI zijn vaak complex omdat de capaciteit hoger is dan bij andere kruispunten. Dit kan voor meer onveiligheid zorgen. De capaciteit van een kruispunt heeft te maken met het aantal rijstroken op de takken en de verdeling van het verkeer over deze takken (bron: <https://swov.nl/nl/factsheet/rotondes-en-andere-kruispunten>).

Het gaat er dus om of het kruispunt Huis te Landelaan/Van Vredenburgweg de toekomstige intensiteit (met verkeer van Hofstede) aan kan en dat het verkeer vanaf de Van Vredenburgweg in kan voegen op de Huis te Landelaan. Uit onderzoek van Mobycon blijkt dat het extra verkeer vanaf de Van Vredenburgweg afgewikkeld kan worden op de Huis te Landelaan. Op de Huis te Landelaan rijden vanaf het noordwesten richting het zuidoosten 304 motorvoertuigen in het drukste uur, wat betekent dat er ongeveer 5 voertuigen per minuut passeren en ongeveer één voertuig per 12 seconden. Dit is genoeg voor voertuigen om in te voegen. Voor het verkeer vanaf het zuidoosten en richting het noordwesten geldt dat het gaat om 402 motorvoertuigen in het drukste uur, dus 7 per minuut. Dat betekent één voertuig per 9 seconden. Dit is genoeg voor voertuigen om in te voegen.

In 2030 na oplevering ontwikkeling vanaf het noordwesten richting het zuidoosten 347 motorvoertuigen in het drukste uur, wat betekent dat er ongeveer 6 voertuigen per minuut passeren en ongeveer één voertuig per 10 seconden. Dit is genoeg voor voertuigen om in te voegen. Voor het verkeer vanaf het zuidoosten en richting het noordwesten geldt dat het gaat om 460 motorvoertuigen in het drukste uur, dus 8 per minuut. Dat betekent één voertuig per 8 seconden. Dit is genoeg voor voertuigen om in te voegen. Ook voor dit kruispunt zien we dus geen knelpunten.

In de afgelopen 5 jaar hebben er geen ongevallen plaatsgevonden op het kruispunt Huis te Landelaan/Van Vredenburgweg. Op de Burgemeester Elsenlaan hebben bij de verkeerslichten twee kopstaartbotsingen plaatsgevonden (bron: VIA).

## Vragen CDA

### **1. Klopt het dat 'veiligheid kwetsbare gebruikers' en 'stagnatie' niet zijn meegenomen als criteria in het rapport van Movares? Zo ja, waarom niet?**

#### **Antwoord**

Nee, dit is niet correct.

- a. Verkeersveiligheid is integraal benaderd. Dit op basis van functie, inrichting en gebruik. Zo is bijvoorbeeld geconstateerd, dat de huidige inrichting niet voldoet als het gaat om het gebruik door fietsers (kwetsbare verkeersdeelnemers) en automobilisten, gelet op inrichting van de weg. Door deze disbalans is er een verhoogd risico op onveilige situaties.
- b. Bij het aspect 'kruispuntafwikkeling wijkontsluitingsweg' is de kruispuntafwikkeling beoordeeld, met oog op stagnatie. Dit is gedaan op basis van de door bureau Mobycon opgestelde rapportage (bijlage 17 van het vastgestelde bestemmingsplan). In deze rapportage is de verkeerstoename berekend en de impact op de kruispunten bepaald. In haar onderzoek heeft Mobycon geconcludeerd, dat op het kruispunt Huis te Landelaan – Van Vredenburgweg geen knelpunten worden voorzien in de toekomstige situatie (2030): de verkeersstroom op de Huis te Landelaan laat genoeg ruimte voor overig verkeer om op een veilige manier in te voegen/over te steken.  
Er heeft geen hernieuwd onderzoek plaatsgevonden naar de verkeersafwikkeling.

**2. Is de wethouder tevreden met de wijze van samenwerken met de bewoners? In hoeverre was er 'samenpraak' (dialoog-gesprek) met de bewoners?**

**Antwoord**

Via samen.rijswijk.nl hebben alle belanghebbenden uit de omgeving de kans gekregen om aanvullende beoordelingscriteria aan te dragen die volgens de omgeving meegenomen moesten worden in het onderzoek. Daarnaast zijn er enkele individuele gesprekken gevoerd.

De resultaten van het onderzoek zijn tijdens een informatieavond teruggekoppeld. Na de algemene presentatie over het rapport waren er per thema tafels ingericht waar doorgesproken kon worden met de aanwezige experts en ambtenaren. Hiermee was er veel ruimte voor gesprek en dialoog. Daarnaast hebben we de omgeving in vervolg hierop actief uitgenodigd voor een verdiepend gesprek. Hier hebben drie mensen gebruik van gemaakt.

Deze aanpak is vooraf aan uw raad voorgelegd via een raadsinformatiebrief. Dat er verschillende meningen en opvattingen blijven bestaan over de uitkomsten van het onderzoek is zeker niet per definitie de resultante van een niet goed verlopen participatietraject.

Overigens houdt de participatie niet op na dit te nemen besluit. Wanneer de raad instemt met de voorkeursvariant zal in de volgende fase samen met de omgeving gekeken worden hoe deze variant zo optimaal mogelijk ingepast kan worden.

**3. Welke varianten (A-G) zijn er in principe nog mogelijk wat betreft ontsluiting Hofstede gezien de (juridische) afspraken (incl. planning en indeling gebied) met de projectontwikkelaar?**

**Antwoord**

Varianten C, E en F passen niet binnen de huidige stedenbouwkundig opzet van Hofstede.

**4. Is de wethouder alsnog bereid besluitvorming met één maand uit te stellen?**

**Antwoord**

De raad gaat over zijn eigen agenda. De raad heeft verzocht om een second opinion. Er zijn twee onderzoeken van onafhankelijke adviesbureaus. Volgens het college is de raad daarmee geëquipeerd om het juiste besluit te kunnen nemen.

**5. Is er meer informatie over de plaats, omvang en gevolgen voor de natuur (kappen bomen?) van de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen? En is deze ontwikkeling (ook wat betreft de kosten) meegenomen in de afwegingen om de voorkeursvariant te bepalen? Ook in relatie tot andere aanpassingen in andere varianten.**

**Graag de antwoorden toelichten.**

**Antwoord**

De verplaatsing van geparkeerde auto's van de rijbaan van de Van Vredenburgweg naar een nieuw te realiseren parkeerplaats komt voort uit de geschetste principes in het kader van het Uitvoeringsprogramma Landgoederenzone (deelproject herinrichting van Vredenburgweg). Een van de eerste ideeën voor een nieuwe parkeerplaats ging uit van een parkeerplaats voor bewoners tussen het Oude Nest en de woningen. Vanuit bewoners kwam echter het voorstel om de parkeerplaats direct achter de woningen te leggen. Hiervoor is een eerste verkenning gedaan. Zoals ook tijdens het Forum gemeld dienen er dan 16 bomen gekapt worden. Deze zullen ruimschoots worden gecompenseerd. De aanleg van de parkeerplaats staat zoals gezegd los van de

ontwikkeling van Hofstede en zal ongeacht de gekozen variant worden uitgevoerd. Om deze reden heeft dit geen invloed op de variantenstudie.

**6. Welke vormen van contact zijn er geweest met de gemeente Den Haag inzake variant D? Welke ecologische verbindingzone doorbreken we met variant D?**

**Antwoord**

Reeds bij het wettelijk vooroverleg over het bestemmingsplan Hofstede is er contact geweest met gemeente Den Haag. In dat kader heeft gemeente Den Haag het belang van de ecologische zone gedeut. Op basis daarvan is ook een wijziging in het bestemmingsplan doorgevoerd, met oog op verdere bescherming van deze ecologische zone.

Met de gemeente Den Haag is nieuw overleg gevoerd naar aanleiding van het besluit om een hernieuwde analyse te doen naar de ontsluiting van Buitenplaats Hofstede. Daarbij is met de verantwoordelijk ambtenaar gesproken over hun standpunt met betrekking tot variant D. Na intern overleg is schriftelijk teruggekoppeld dat de gemeente Den Haag niet voornemens was om mee te werken aan deze variant. Voornaamste argument daarbij is het doorkruizen van de ecologische zone.

Het gaat concreet om deelgebied H van de ecologische verbinding "Laakzone", waar beheer en inrichting gericht zijn op het behoud en de versterking van de lokale biodiversiteit; e.e.a. door de ontwikkeling van stobbewallen, flauwe oeverzones en soortenrijk grasland.

**7. Wat is de reactie van de wethouder op de passage in de zienswijze van de bewoners over foutieve tellingen en uitgangspunten in het rapport van Mobycon?**

**Ook in relatie tot een mogelijke gerechtelijke procedure.**

**Antwoord**

Er is geen reden om de tellingen van Mobycon in twijfel te trekken. De gemeente heeft recent nog tellingen laten uitvoeren op het kruispunt Huis te Landelaan/Van Vredenburgweg. Deze zijn gedaan in de ochtendspits van 07:00 – 09:00 uur. Hieruit blijkt dat er 53 auto's in die twee uur de Van Vredenburgweg in en uit zijn gereden. In het drukste uur (08:00-09:00 uur) waren dit er 35. Dit is lager dan de tellingen die gedaan zijn door Mobycon (52 in drukste ochtendspitsuur). Aangezien het een doodlopende straat is, komt er enkel bestemmingsverkeer en verkeer dat gebruik maakt van het parkeerterrein en Herberg van Ouds 't Nest. Voor de toekomst zien wij na herinrichting geen probleem voor de verkeersafwikkeling van de huidige woningen en Hofstede via de Van Vredenburgweg uitkomend op de Huis te Landelaan.

**8. Is spitsverkeer wel of niet meegenomen in de overwegingen? Zie de analyse van de bewoners tijdens inspreken d.d. 16 mei. Graag het antwoord toelichten.**

**Antwoord**

Spitsverkeer is meegenomen in het rapport van Mobycon, ook de toekomstige situatie van 2030. Waarin het huidige verkeer en verkeer van Hofstede zijn berekend. In het antwoord op de vraag van dhr. Van der Veer (PvdA) wordt dit ook uitgelegd. Het drukste uur staat voor de spitsperiode. Daarnaast heeft de gemeente recent tellingen laten uitvoeren op het kruispunt Huis te Landelaan/Van Vredenburgweg. Deze zijn gedaan in de ochtendspits van 07:00 – 09:00 uur. Hieruit blijkt dat er 53 auto's in die twee uur de

Van Vredenburgweg in en uit zijn gereden. In het drukste uur (08:00-09:00 uur) waren dit er 35. Dit is lager dan de tellingen die gedaan zijn door Mobycon (52 in drukste ochtendspitsuur). Als gevolg van de ontwikkeling van Hofstede neemt de autoverkeersgeneratie toe met maximaal 281 motorvoertuigbewegingen per etmaal, met 24 personenauto-eenheden (pae) in het drukste ochtendspitsuur en met 30 pae in het drukste avondspitsuur.

Bij de herinrichting moet er een andere plek voor parkeren gevonden worden, waardoor er meer ruimte in het wegprofiel komt voor langzaam en gemotoriseerd verkeer. Om stagnatie te voorkomen dienen afspraken gemaakt worden met betrekking tot de bevoorrading van de horecagelegenheid en zal gezocht worden naar laad- en los- en passeerplekken.

**9. In variant A: hoe kunnen voetgangers veilig gebruik maken van deze weg? Zeker gezien het feit dat er in deze variant sprake is van tweerichtingsverkeer van auto's, fietsers en brommers/scooters. En dezelfde vraag voor mensen die gebruik maken van loophulpmiddelen.**

**Antwoord**

De Van Vredenburgweg is een hoofdfietsroute en een doodlopende straat voor gemotoriseerd verkeer. Er komt dus alleen gemotoriseerd bestemmingsverkeer. De Van Vredenburgweg wordt in het kader van de Landgoederenzone opnieuw ingericht. Daarbij zal ook gekeken worden naar beschikbare ruimte voor voetgangers. Het voetpad langs het water op de Van Vredenburgweg moet worden verbeterd.

**10. Er is gesproken over een fietsstraat. Aan welke inrichting van deze fietsstraat (rijlopers, middenstrook, kleur etc.) denkt de wethouder?**

**Antwoord**

Dit dient verder uitgewerkt te worden in het project Landgoederenzone, waarin de aanwonenden ook betrokken worden bij het proces van de herinrichting. Hierbij houden we rekening met CROW richtlijnen. De invulling sluit zoveel mogelijk aan op de inrichtingsprincipes zoals opgesteld in het ambitiedocument van de Landgoederenzone.

Het ambitiedocument is bijgevoegd als bijlage.

In dit document zijn de volgende uitgangspunten te vinden:

Van Vredenburgweg

- Hoofdroute voor fietsers (ca 3,5m)
- Auto deels te gast
- Voetgangers eigen pad aan zuidzijde (ca 1,5m)

ONTWERPPRINCIPES van Vredenburgweg

- Eenheid en continuïteit in profiel en materiaal.
- Verharding: toepassen van gebakken klinkerverharding in een standaard breedte (met plaatselijk extra stroken)
- Bomen: continue laanbeplanting van lindes aan weerszijden van de weg (opvullen van gaten)
- Bermen: bloemrijke bermen met voorjaarsbloei van bollen
- Tracé: historisch tracé volgend (bij fietsbrug historisch tracé alleen voor wandelaars)
- Doortrekken klinkerverharding bij kruising infrastructuur
- Fietsroutes, auto deels te gast. Wandelpad aan zuidzijde