



Memo

Corsa 21-0068067

AAN : De raad van de gemeente Westland
VAN : Wethouder P. Varekamp
DATUM : 18 mei 2021
BETREFT : Onderzoek tweede ontsluiting Duingeest

Op 19 januari 2021 is de Motie 'Betere ontsluiting Duingeest' aangenomen. Hierin verzoekt de raad het college: 'Onderzoek binnen drie maanden of een tweede ontsluiting Duingeest mogelijk is, waarbij niet direct op de provinciale weg wordt ontsloten' en rapporteer de Raad over de uitkomsten hiervan.

Situatie

De bewoners zijn echter van mening dat één hoofd- en één calamiteitenontsluiting niet voldoende is voor deze wijk met 256 woningen. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente contact gezocht met de provincie aangezien het een provinciale weg betreft. De Provincie heeft niet ingestemd met een tweede ontsluiting op de N211 (provinciale weg).

Weergave van de huidige stand van zaken



Varianten

Onderstaand treft u een uitwerking van een vijftal varianten waarbij de ontsluiting niet direct op de provinciale weg wordt voorzien.



Variant 1 (Ventweg parallel aan de N211): Een ventweg realiseren vanaf de rotonde waar de N211 aansluit op de Zeereep tot de rotonde waar de N211 aansluit op de Kon. Julianaweg (rode pijlen in figuur 1).



Figuur 1 - Ventweg naast de N211 (optie 1)



Figuur 1.2 - Rotonde N211, Kon. Julianaweg

- De tweede ontsluitingsweg van Duingeest zal op deze ventweg aansluiten op de locatie waar de tijdelijke ontsluiting voor het bouwverkeer aansloot op de N211. De aansluiting op de N211, op deze locatie, komt dan te vervallen. Het gedeelte tussen de aansluiting van de N211 op de Kon. Julianaweg en de calamiteitenontsluiting is een fiets- en bromfietspad en zal plaats moeten maken voor een ventweg.
- Deze ventweg sluit in de huidige situatie al aan op de kruising van de 's-Gravenzandweg en Zeereep, die aansluit op de N211. De nieuwe ventweg zal verder moeten worden aangesloten op de rotonde met de Kon. Julianaweg, hier is echter weinig ruimte, zie figuur 2.
- Doordat er een aansluiting op de kruising van de 's-Gravenzandweg en Zeereep zit, zal er meer verkeer dicht op de rotonde van de Zeereep met de N211 terecht komen. Dit is ongewenst vanuit de verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat namelijk een onoverzichtelijk situatie.
- De ventweg zal grotendeels over grondgebied van de provincie gaan, het fiets- en bromfietspad is namelijk van de provincie. Er wordt niet vanuit gegaan dat er toestemming verkregen wordt om het fiets- en bromfietspad op provinciaal grondgebied te veranderen in een ventweg, waar motorvoertuigen toegestaan zijn. Dit gaat namelijk ten koste van de veiligheid van de (brom)fietsers. Er gaan 1.100 fietsbewegingen per etmaal over het (brom)fietspad. Met het introduceren van motorvoertuigen op de rijbaan wordt fietsen hier niet meer gestimuleerd, maar juist tegengewerkt.

Conclusie variant 1

Deze variant heeft negatieve effecten door conflicten tussen fietsers en motorverkeer op de ventweg en een onoverzichtelijke situatie rond de aansluiting van de Zeereep met de N211. Ook heeft deze variant weinig voordelen ten opzichte van de huidige situatie. Deze variant valt af.

Variant 2: Een ventweg realiseren vanaf de rotonde waar de N211 aansluit op de Zeereep tot de tijdelijke ontsluiting voor bouwverkeer (oranje pijlen, in figuur 2 en 2.1)



Figuur.2 - Ventweg naast de N211 (optie 2)



Figuur 2.1 - aansluiting op de Zeereep - rotonde N211

- De tweede ontsluitingsweg van Duingeest zal op deze ventweg aansluiten op de locatie waar de tijdelijke ontsluiting voor het bouwverkeer aansloot op de N211. De aansluiting op de N211 op deze locatie komt dan te vervallen. Het gedeelte tussen tijdelijke ontsluiting voor bouwverkeer en de calamiteitenontsluiting is een fiets- en bromfietspad en zal plaats moeten maken voor een ventweg.
- Deze ventweg sluit in de huidige situatie al aan op de kruising van de 's-Gravenzandeweg en Zeereep, die aansluit op de N211. De nieuwe ventweg zal verder aansluiten op de plaats waar de tijdelijke bouwontsluiting zat.
- Doordat er een aansluiting op de kruising van de 's-Gravenzandeweg en Zeereep zit, zal er meer verkeer dicht op de rotonde van de Zeereep met de N211 terecht komen. Dit is ongewenst vanuit de verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat namelijk een onoverzichtelijk situatie.
- Automobilisten komen ook op de Zeereep uit. Dit maakt dat de Zeereep niet wordt ontzien door deze variant.
- Net als bij variant 1 veroorzaakt deze variant op de ventweg ook conflicten tussen motorvoertuigen en fietsers. Dit is vanuit een verkeersveiligheidsoogpunt onwenselijk.
- De ventweg zal over grondgebied van de provincie gaan, het fiets- en bromfietspad is namelijk van de provincie. Er wordt niet vanuit gegaan dat er toestemming verkregen wordt om het fiets- en bromfietspad op provinciaal grondgebied te veranderen in een ventweg, waar motorvoertuigen toegestaan zijn. Dit gaat namelijk ten koste van de veiligheid van de (brom)fietsers. Er gaan 1100 fietsbewegingen per etmaal over het (brom)fietspad. Met het introduceren van motorvoertuigen op de rijbaan wordt fietsen hier niet meer gestimuleerd, maar juist tegengewerkt.

Conclusie variant 2

Deze variant heeft negatieve effecten door conflicten tussen fietsers en motorverkeer op de ventweg en een onoverzichtelijke situatie rond de aansluiting van de Zeereep met de N211. Ook heeft deze variant weinig voordelen ten opzichte van de huidige situatie, doordat de ontsluiting net voor de rotonde aansluit op de Zeereep. Vandaar dat deze variant ook afvalt.

Variant 3 (direct aansluiten op de Zeereep): Vanaf de Tweetandschelp via de parkeercoffer aansluiten op de Zeereep (rode pijl, figuur 3).



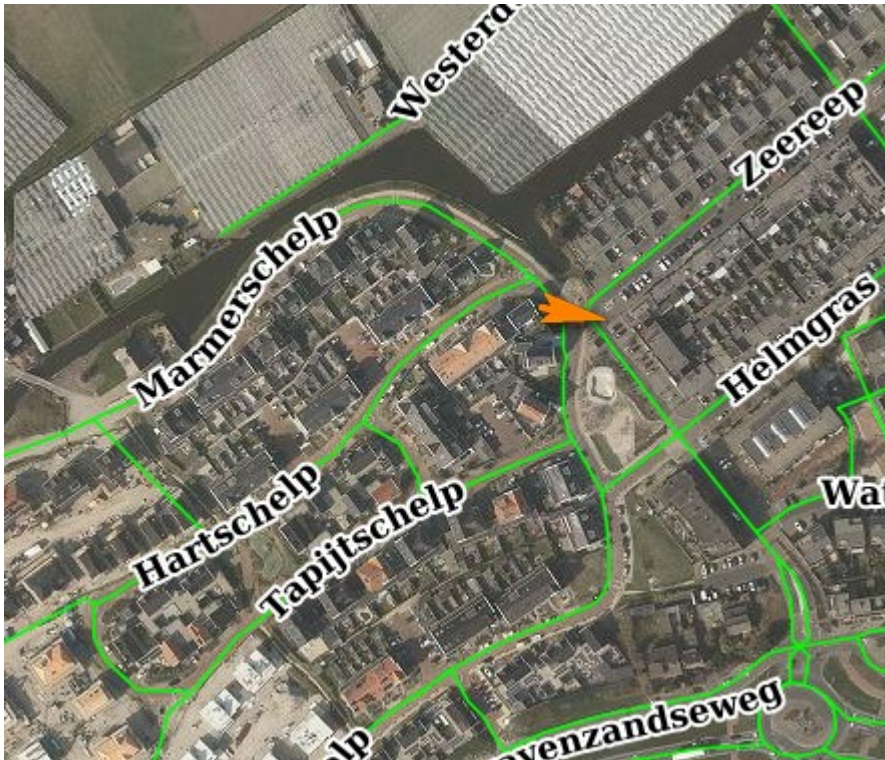
Figuur 3 - Ontsluitingswegen via de Zeereep (optie 3)

- In deze variant zou een extra ontsluiting via de parkeercoffer worden gemaakt. De twee ontsluitingswegen zitten bij deze variant dicht op elkaar. Dit maakt dat het nut van de tweede ontsluitingsweg erg klein zal zijn.
- Automobilisten komen ook op de Zeereep uit. Dit maakt dat de Zeereep niet wordt ontzien door deze variant.
- Aansluiting zit dicht op de kruising van de 's-Gravenzandseweg en Zeereep. Dit is niet wenselijk vanuit de verkeersveiligheid. Er zal meer verkeer dicht op de rotonde van de Zeereep met de N211 terecht komen. Dit is niet wenselijk vanuit de verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat namelijk een onoverzichtelijk situatie.

Conclusie variant 3

Deze variant heeft negatieve effecten door een onoverzichtelijke situatie rond de aansluiting van de Zeereep met de N211 en weinig voordelen ten opzichte van de huidige situatie. Om die reden valt deze variant ook af.

Variant 4 (direct aansluiten op de Zeereep): Vanaf de Marmerschelp ten noorden van de speeltuin aansluiten op de Zeereep (oranje pijl, figuur 3.1).



Figuur 4.1 - Ontsluitingswegen via de Zeereep (optie 4)

- De twee ontsluitingswegen zitten bij deze variant dicht op elkaar. Dit maakt dat het nut van de 2^e ontsluitingsweg erg klein zal zijn.
- Automobilisten komen ook op de Zeereep uit. Dit maakt dat de Zeereep niet wordt ontzien door deze variant.
- Hierbij komt de tweede ontsluitingsweg wel relatief dicht bij de speeltuin.

Conclusie variant 4

Deze variant heeft weinig voordelen ten opzichte van de huidige situatie.

Variante 5 (aansluiten op de Westerduinlaan): Vanaf de Marmerschelp aansluiten op de Westerduinlaan door middel van een brug (rode pijl, figuur 4).



Figuur 5 – Ontsluitingsweg via de Westerduinlaan (optie 5)

terug via de Zeereep, Helmgras, of door het dorp

- Geen logische variant, omdat de huidige ontsluitingsweg in de meeste gevallen directer is.
- De infrastructuur op de Westerduinlaan zal aangepast moeten worden. Een deel hiervan valt niet echter onder het beheer van de gemeente. Ook zal er een brug moeten worden aangelegd.
- Dit is een in feite een omslachtige variant van de Marmerschelp-Zeereep aansluiting (variant 4).
- Of via de Emmastraat door Monster dorp, wat ook geen gewenste verkeersroute is.

Conclusie variant 5

Deze variant heeft weinig voordelen ten opzichte van de huidige situatie. De verwachting is ook dat weinig bewoners gebruik zullen maken van deze ontsluiting, omdat deze ontsluiting uiteindelijk toch weer via een omweg ontsluit op de Zeereep. Vandaar dat deze variant niet wenselijk is.

Conclusie en vervolg

Naar aanleiding van het verkeersmodel (OmniTRANS Next) en de verkeerstellingen van 2019, is er geen reden om een tweede ontsluitingsweg aan te leggen. Op de huidige ontsluitingsweg en op de Zeereep voldoet de capaciteit nog ruimschoots aan de huidige intensiteit. Ook wordt verwacht dat na de realisatie van de laatste woningen het bouwverkeer zal afnemen. Dit zal voor een rustiger straatbeeld zorgen. Ook in 2030 blijven de intensiteit/capaciteit verhoudingen (afkomstig van het verkeersmodel) op de huidige ontsluitingsweg, de Zeereep en de rotonde met de N211 erg laag. Dit geldt voor zowel de ochtend- als de avondspits.

Bouw- en klusverkeer

Het is verder de intentie om het huidige klusverkeer via de bouwweg de wijk in en uit te laten rijden. Op deze manier zal de huidige ontsluiting worden ontzien van dit klusverkeer, wat een rustiger verkeersbeeld zal opleveren. Hoe dit met de wijk gecommuniceerd zal worden moet nog verder worden uitgewerkt.

Overall conclusie

Vanuit een capaciteitsoogpunt is een tweede ontsluitingsweg niet nodig. Het huidige wegennet heeft voldoende capaciteit om de intensiteiten nu en in de toekomst goed af te wikkelen. Nadat alle woningen zijn opgeleverd en de wegenstructuur correct is ingericht (op dit moment worden

ook nog extra verkeers-remmende maatregelen doorgevoerd) zal een rustiger verkeersbeeld ontstaan.