



Memo

AAN : Leden van de commissie Ruimte
VAN : Wethouder J.A. Gardien-Reinders
C.C. :
DATUM : 18 mei 2020
BETREFT : informatie n.a.v. commissie Ruimte van 12 mei 2020 bestemmingsplan
 Westmade Noord

Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan 'Westmade-Noord' in de commissie Ruimte van 12 mei 2020 is door wethouder Gardien aangegeven dat op de punten verkeer en Oorberlaan 16 (van Paasen) extra informatie aangeleverd zou worden.

Verschillen verkeersrapportage van 21-06-2018 met de verkeersrapportage van 22-08-2019

De rapportage van 22 augustus 2019 is een herziening van het eerder uitgevoerde onderzoek d.d. 21 juni 2018. De aanleiding hiervoor is dat het in 2018 ter visie gelegde ontwerp bestemmingsplan is teruggetrokken en een nieuw ontwerp bestemmingsplan in procedure is gebracht.

De uitgangspunten voor het verkeer zijn in het nieuwe ontwerp enigszins aangepast. De aantallen te bouwen woningen in Westmade-Noord zijn iets verhoogd van 475 naar 500 woningen en het verkeersmodel van de regio is voor de laatste herziening opnieuw gekalibreerd op basis van gehouden verkeerstellingen in najaar 2018 op de Haagweg, Monsterseweg en Oorberlaan. Hierdoor is het verkeersmodel verfijnd en geactualiseerd voor de specifieke omgeving van de bouwlocatie Westmade-Noord. Het verkeersmodel gaat uit van de verkeersdrukke van een gemiddelde werkdag. De tellingen van de bewoners van de Max Euweg zijn gehouden in juli 2018 ten tijde van mooie stranddagen waardoor er extra recreatieverkeer aanwezig was en niet geschikt voor het verkeersmodel.

Een andere aanpassing in de herziene rapportage van 2019 is de ontsluiting van Westmade-Noord op de Oorberlaan. Vanwege het nabijgelegen Natura 2000-gebied Solleveld is het uitgangspunt voor de verkeersontsluiting van Westmade-Noord erop gericht om de extra verkeersbelasting op de route Haagweg – Monsterseweg zoveel als mogelijk te beperken.

In het ontwerp bestemmingsplan van 2018 was de ontsluiting van Westmade-Noord opgenomen door twee aansluitingen (noordelijke en zuidelijke) op de Oorberlaan. Om de hoeveelheid verkeersbewegingen via de Haagweg en Monsterseweg te beperken is in dit ontwerp bestemmingsplan het uitgangspunt gehanteerd dat vertrekkend autoverkeer uit Westmade-Noord alleen maar rechtsaf rijdt in zuidelijk richting op de Oorberlaan. Verkeer met bestemming Westmade-Noord mocht wel zowel vanuit zuidelijke als noordelijke richting het plangebied benaderen.

In overleg met de gemeente Den Haag (wegbeheerder) is geconcludeerd dat deze oplossing te veel op praktische bezwaren van handhaafbaarheid en verkeersveiligheid stuit. Voor een overzichtelijke en verkeersveilige oplossing van de auto-ontsluiting van Westmade-Noord op de Oorberlaan is het gewenst dat er logische aansluiting op de Oorberlaan wordt gerealiseerd waarbij er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de heen en de terugreis van een verplaatsing. Om die reden is gekozen voor een zo zuidelijk mogelijk gesitueerde aansluiting van Westmade-Noord op de Oorberlaan. Uit onderzoek met het verkeersmodel blijkt dat in deze variant het verkeer zich als vanzelf meer via het zuidelijk gedeelte van de Oorberlaan zal afwikkelen (kortere reistijd naar herkomsten en bestemmingen).

Door bovengenoemde aanpassingen zijn de resultaten van het verkeersonderzoek uit 2018 niet meer te vergelijken met de resultaten uit 2019.

Onduidelijkheid over de gebruikte kencijfers voor het aantal vervoersbewegingen per woning per etmaal.

In de nota van beantwoording is het volgende aangegeven:

Als uitgangspunt voor de verkeersgeneratie is in het verkeersmodel uitgegaan van de uitgangspunten zoals aangegeven in CROW 317, paragraaf 2.1, tabel A6. Omdat de exacte woningtypen nog niet zijn vastgesteld, is uitgegaan van de kencijfers van woongebieden. Voor Westmade-Noord liggen deze waarden tussen de 5 en 5,8 ritten voor een gemiddelde weekdag. Voor een gemiddelde werkdag komt dit neer op circa 5,6 – 6,4 ritten per woning.

Tijdens de hoorzitting werden bovenstaande aantallen ter discussie gesteld. Hieronder worden de kencijfers nader onderbouwd.

De verkeersgeneratie in het toegepaste verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (V-MRDH) is standaard gebaseerd op het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OVIN). In het onderzoek van 2018 is hiervoor de standaard factor voor 4,5 autoverplaatsingen per werkdag voor woningen aangehouden. Naar aanleiding van ingediende zienswijzen in 2018 is in het herziende onderzoek uit 2019 deze factor aangepast voor Westmade-Noord naar 6,6 op basis van CROW algemeen gebiedsontwikkeling (CROW, Ruimte, mobiliteit, stedenbouw en verkeer\Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, hoofdstuk 2.1 woongebieden. Gepubliceerd 01-12-2018). Hierin is beschreven dat als voor een bepaald gebied bekend is hoeveel woningen er worden gebouwd, kan op basis van vuistregels globaal de verkeersgeneratie per etmaal worden berekend. Hierbij moet men rekening houden met het type woonmilieu, omdat dit bepalend is voor met name het autobezit en de concurrentieverhoudingen tussen vervoerswijzen. De woonmilieus zijn getypeerd in onderstaande tabel A5. Voor de ontwikkeling van Westmade-Noord is het woontype groen-stedelijk als uitgangspunt aangehouden met bijbehorende verkeersgeneratie van 5,8 autoverplaatsingen per gemiddelde weekdag (voor een gemiddelde werkdag 6,6).

Stedelijk	• woonplaats met meer dan 25.000 huishoudens (woningen) • woonplaats met meer dan 10.000 huishoudens (woningen) en een dichtheid van meer dan 20 woningen/ha	
	I Centrum-stedelijk met hoge dichtheid	Gemeenten met stedelijkheidsgraad 1 (zeer sterk stedelijk): • stedelijke centra • wijken rondom centra met hoge dichtheid en hoog voorzieningenniveau
	II Buiten-centrum met hoge dichtheid	Gemeenten met stedelijkheidsgraad 1 (zeer sterk stedelijk): • niet centrum-stedelijk • > 35 woningen/ha
	III Centrum-stedelijk overig en buitencentrum overig	Gemeenten met stedelijkheidsgraad > 1 (sterk tot niet stedelijk): • > 35 woningen/ha
	IV Groen-stedelijk	< 35 woningen/ha

Tabel A5

Type woonmilieu	Weekdagetmaal
I Centrum-stedelijk met hoge dichtheid	1,8
II Buiten-centrum met hoge dichtheid	2,8
III Centrum-stedelijk overig en buiten-centrum overig	5,0
IV Groen-stedelijk	5,8
V Centrum-dorps	6,3
VI Landelijk wonen	7,4

Tabel A6. Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per woning per weekdagemaal, naar woonmilieutype

Orberlaan 16 Monster

In 2006 is bij de grondaankoop afgesproken dat de kas en de schuur gesloopt zouden worden. Inmiddels is de zoon de nieuwe eigenaar en is er een voorstel gedaan om de kas op de eigen gronden deels te behouden en de schuur te slopen. Dit voorstel is overigens al voor de raadscommissie-behandeling gedaan. Eigenaar heeft hierop een eerste reactie gegeven. Uit de gesprekken volgt de verwachting dat gemeente, OBWZ en Van Paassen hierover de komende weken een definitieve afspraak kunnen maken.

Deze afspraak heeft geen invloed op de reeds gemaakte nota van beantwoording zienswijzen voor dit betreffende perceel en de gemaakte aanpassingen op de planverbeelding en in de planregels.

