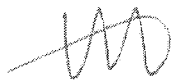


## NOTITIE

---

Onderwerp	Varianten indeling Huyssitterweg	
Project	Bereikbaarheid Stompwijk	
Opdrachtgever	Gemeente Leidschendam-Voorburg	
Projectcode	LSDM86-1	
Status	Definitief	
Datum	4 februari 2016	
Referentie	LSDM86-1/16-002.035	
Auteur(s)	mw. S.A. Vulink MSc	
Gecontroleerd door	ir. M.C. van Breukelen	
Goedgekeurd door	ir. M.C. van Breukelen	
Paraaf		
Bijlage(n)	Ontwerptekeningen Vergelijkingstabel Optimalisatie variant 1	
Aan	Gemeente Leidschendam-Voorburg	C. de Koning
Kopie	-	

---

## 1 INLEIDING

### 1.1 Algemeen

De gemeente Leidschendam-Voorburg is voor het project 'bereikbaarheid Stompwijk' bezig met de uitwerking van het ontwerp voor de verbindingsweg. De verbindingsweg wordt integraal voorbereid, maar bestond oorspronkelijk uit twee fasen. De 1e en 2e fase verbindingsweg sluiten op elkaar aan ter hoogte van de bestaande Huyssitterweg (zie afbeelding 1.1).

Afbeelding 1.1 Locatie Huyssitterweg



Op 1 juli 2015 is voor het project 'bereikbaarheid Stompwijk' een kredietbesluit genomen om de realisatie van het project financieel mogelijk te maken. In het referentieontwerp dat als onderlegger diende voor dit besluit, is voor de Huyssitterweg uitgegaan van een reconstructie van de bestaande situatie binnen het bestaande profiel en waren geen grondaankopen voorzien. Onderdeel van de vaststelling van het kredietbesluit was de toezegging vanuit de gemeente om mogelijke optimalisaties ten opzichte van het referentieontwerp te onderzoeken.

## 1.2 Doel

Deze notitie beschrijft globaal de verschillende varianten voor de inrichting van de verbindingsweg, specifiek ter hoogte van de Huyssitterweg, en maakt inzichtelijk hoe deze varianten zich tot elkaar verhouden op verschillende aspecten.

## 1.3 Scope en detailniveau

De te beschouwen varianten betreffen specifiek het gedeelte van de bestaande Huyssitterweg. In noordoostelijke richting sluit deze aan op de 1e fase verbindingsweg en in zuidwestelijke richting op de 2e fase verbindingsweg. De varianten worden uitgewerkt op schetsontwerpniveau, waarbij de uitwerking is gericht op het mogelijk maken van onderlinge vergelijking en het verkrijgen van een indicatie van de (meer)kosten.

## 1.4 Achtergrond

Het herinrichten van de bestaande Huyssitterweg binnen het bestaande profiel was het uitgangspunt van de door Goudappel Coffeng uitgevoerde Variantenstudie Stompwijkseweg - Doctor van Noortstraat d.d. 30 juni 2014. Dit was de basis van het raadsbesluit over de voorkeursvariant van 11 november 2014. In de volgende fase heeft Witteveen+Bos - als onderdeel van het kredietbesluit - drie varianten voor de ligging van de Huyssitterweg uitgewerkt; de bestaande ligging, een noordelijker ligging (tussen huisnummer 19 en 21) en een tussenvariant. In het raadsbesluit van 1 juli 2015 is daarbij gekozen voor de bestaande ligging en daarmee een reconstructie binnen het beschikbare profiel.

Door belanghebbenden is over het referentieontwerp aangegeven dat de menging van functies op de Huyssitterweg (onder andere doorgaand verkeer, parkeren, fietsers, laden/lossen) als knelpunt wordt gezien. In het kader van het kredietbesluit heeft de gemeente daarom de toezegging gedaan om op dit punt mogelijke optimalisaties ten opzichte van het referentieontwerp te onderzoeken. Op 1 oktober 2015 is in dit kader een ontwerpatelier voor de bewoners van de Huyssitterweg gehouden in het Dorpshuis. Uit dit

ontwerpatelier zijn verschillende ideeën naar voren gekomen, die de basis vormden voor een aantal inrichtingsvarianten.

Parallel aan het project Bereikbaar Stompwijk wordt er overleg gevoerd met de Provincie Zuid-Holland over het verruimen van de bestemming van de Meeslouwerpolder. De bedrijven binnen dit glastuinbouwcluster hebben het moeilijk binnen het huidige economische klimaat. Het verruimen van de bestemming zou een extra impuls voor het vestigingsklimaat én voor het gebruik van de verbindingsweg betekenen.

## 2 VARIANTEN HUYSITTERWEG

In samenspraak met de gemeente zijn vier varianten ontwikkeld voor de inrichting van de Huyssitterweg, waarin de uitkomsten van het ontwerpatelier zijn meegenomen. De varianten worden vergeleken met het referentieontwerp dat onderdeel was van het door de gemeente genomen raadsbesluit:

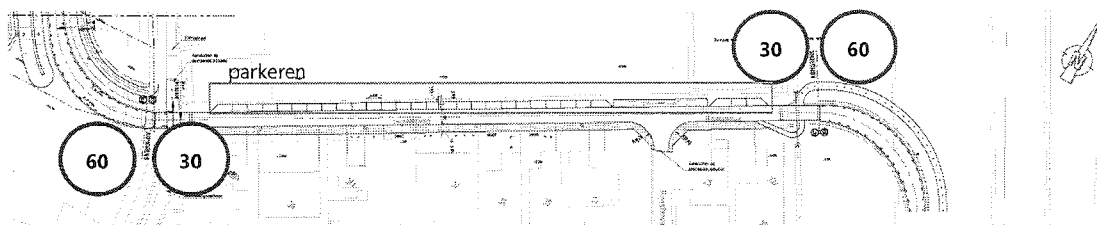
- variant 0 - referentieontwerp: ligging als 30 km/h zone ter plaatse van de bestaande Huyssitterweg;
- variant 1 - brede opstelstrook: bestaande Huyssitterweg ingericht met bredere voetpad/laad- en loszone, hoofdrijbaan met snelheidsregime van 30 km/h, haaks parkeren;
- variant 2 (a/b) - deels parallel: bestaande Huyssitterweg deels ingericht als parallelweg en deels als laad- en loszone (2a) of fietspad (2b), met wisselend snelheidsregime op de hoofdrijbaan;
- variant 3 - volledig parallel: bestaande Huyssitterweg ingericht als parallelweg met een snelheidsregime van 30 km/h, hoofdrijbaan met snelheidsregime van 50 km/h, hierbij moet huisnummer 21;
- variant 4 - gewijzigde aansluiting 2e fase: conform variant 3, waarbij de aansluiting op de tweede fase verbindingsweg geoptimaliseerd is.

Binnen deze varianten zijn optimalisaties bekeken. Dit betreft onder andere het inrichten van (tijdelijke) parkeerplaatsen in de bochten aan weerszijden, de mogelijkheid extra parkeerplaatsen door haaks parkeren en/of het inrichten van een keermogelijkheid voor vrachtverkeer aan de westzijde van de Huyssitterweg. De optimalisaties zijn daarbij in meerdere varianten en ook in het referentieontwerp mogelijk en daarmee vooralsnog niet onderscheidend.

### 2.1 Referentieontwerp

In het referentieontwerp wordt de bestaande Huyssitterweg aangepast zodat deze onderdeel kan worden van de verbindingsweg. Op de Huyssitterweg geldt een snelheidsregime van 30 km/h terwijl op de rest van de verbindingsweg een snelheidsregime van 60 km/h geldt. Om de snelheid te remmen worden aan weerszijden van de Huyssitterweg scherpe bochten en plateaus toegepast. Het principe dwarsprofiel van de verbindingsweg betreft een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom zonder fietssuggestiestroken. Aan de noordzijde worden parkeervakken voor vrachtwagen parkeren gerealiseerd. Aan de zuidzijde wordt het trottoir geschikt gemaakt voor laden en lossen. Hiermee worden de aanwezige functies zoveel mogelijk gescheiden.

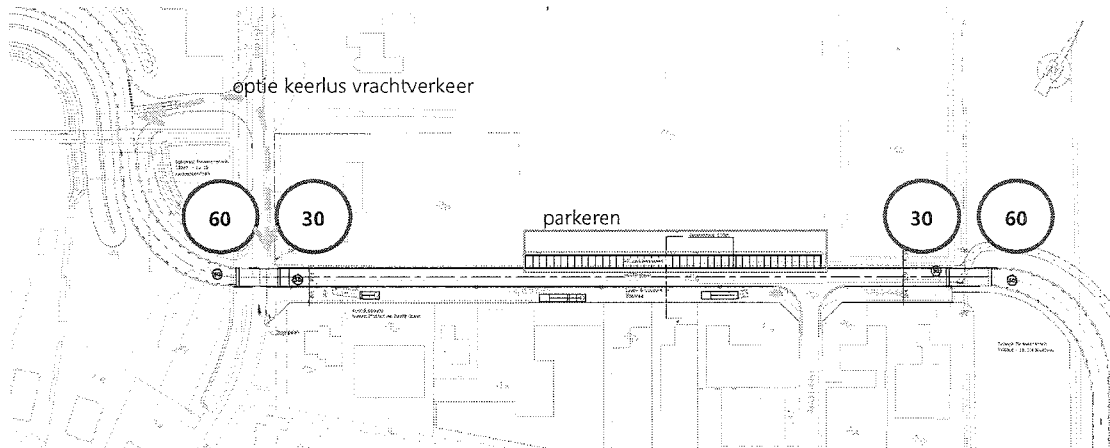
Afbeelding 2.1 Referentieontwerp



## 2.2 Variant 1: brede opstelruimte

In variant 1 wordt de bestaande Huyssitterweg behouden en ingericht als voetpad/laad- en loszone. Daarnaast wordt een nieuwe hoofdrijbaan aangelegd, tussen het trottoir en de hoofdrijbaan wordt een scheidingsband aangelegd. Door de brede opstelruimte op de bestaande Huyssitterweg hoeft laden en lossen niet direct vanaf de weg te gebeuren. Op de hoofdrijbaan geldt een snelheidsregime van 30 km/h terwijl op de rest van de verbindingsweg een snelheidsregime van 60 km/h geldt. Aan de noordzijde worden parkeervakken gerealiseerd, deze staan haaks op de hoofdrijbaan. Hiervoor is aankoop van deze strook noodzakelijk. Fiets- en bestemmingsverkeer maakt gebruik van de bestaande Huyssitterweg, hierdoor worden functies zoveel mogelijk gescheiden.

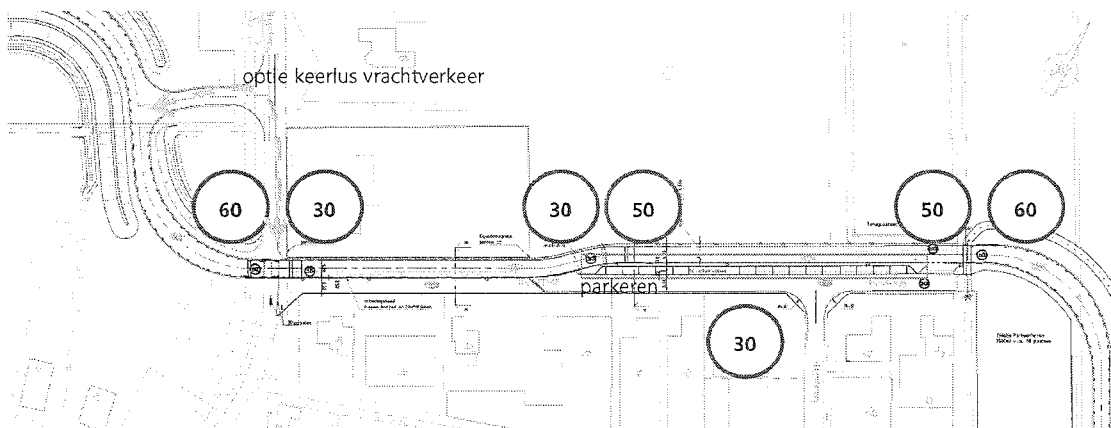
Afbeelding 2.2 Variant 1: brede opstelruimte



## 2.3 Variant 2a: deels parallel

In variant 2a wordt een parallelweg gerealiseerd indien mogelijk, dit betekent dat bij de 'flessenhals' perceel 21 de weg niet parallel is. De bestaande Huyssitterweg wordt in deze variant behouden als parallelweg, ter hoogte van perceel 21 wordt de bestaande Huyssitterweg ingericht als voetpad/laad- en loszone. Fietsers dienen op dit traject gebruik te maken van deels de parallelrijbaan en deels van de hoofdrijbaan. Door de wisselingen in het wegprofiel geldt op de hoofdrijbaan deels een snelheidsregime van 30 km/h en deels een snelheidsregime van 50 km/h. Op de rest van de verbindingsweg zelf geldt een snelheidsregime van 60 km/h. In de berm tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg worden parkeervakken gerealiseerd. Naast aankoop van een strook grond is ook de aanpassing van het waterbassin noodzakelijk.

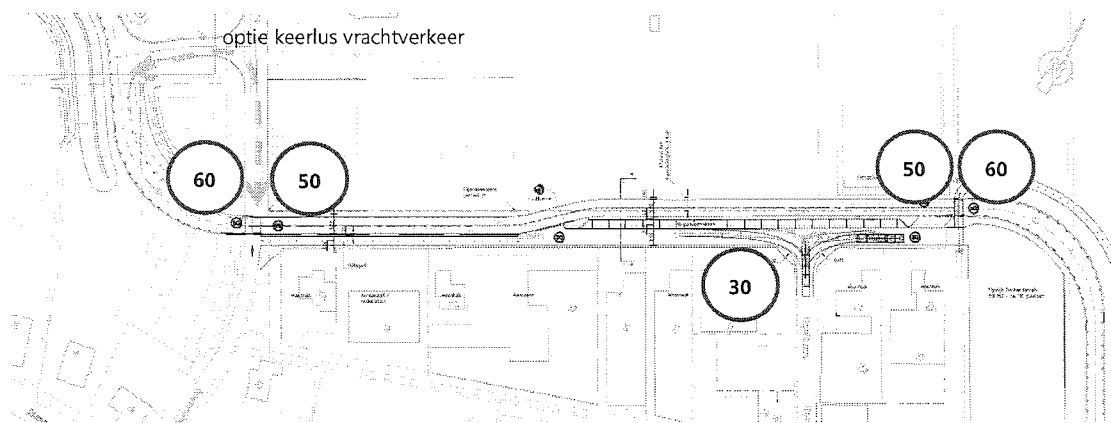
Afbeelding 2.3 Variant 2a: deels parallel



## 2.4 Variant 2b: deels parallel met optimalisatie ten behoeve van fietsers

Variant 2b is een optimalisatie van variant 2a. Ook deze variant gaat uit van een parallelweg indien mogelijk, maar de inrichting van de bestaande Huyssitterweg ter hoogte van de 'flessenhals' perceel 21 is aangepast. Uitgangspunt voor deze aanpassing is het optimaliseren van deze variant voor fietsverkeer. Zodoende wordt de bestaande Huyssitterweg ter hoogte van perceel 21 ingericht als fietspad, maar is het ook geschikt als opstelruimte. Door deze aanpassing hoeft het fietsverkeer geen gebruik meer te maken van de hoofdrijbaan. Op de hoofdrijbaan geldt een snelheidsregime van 50 km/h en op de rest van de verbindingsweg geldt een snelheidsregime van 60 km/h. In de berm tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg worden parkeervakken gerealiseerd. Naast aankoop van een strook grond is ook de aanpassing van het waterbassin noodzakelijk.

Afbeelding 2.4 Variant 2b: optimalisatie ten behoeve van fietsers

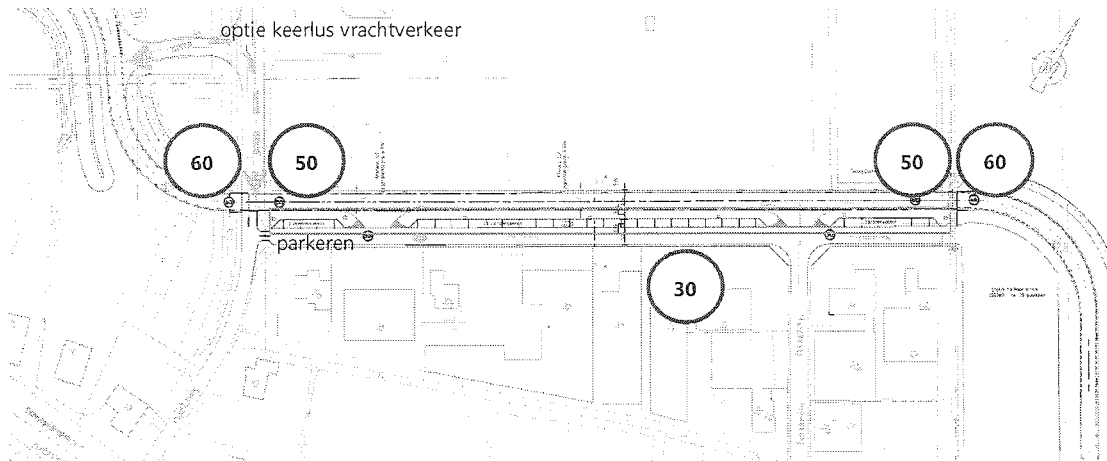


## 2.5 Variant 3: volledig parallel

In variant 3 wordt een parallelstructuur gerealiseerd over de gehele Huyssitterweg. De bestaande Huyssitterweg wordt behouden en ingericht als parallelweg met laad- en loszone. Daarnaast wordt een nieuwe hoofdrijbaan aangelegd. Deze variant heeft een heldere scheiding van functies, het doorgaande verkeer maakt gebruik van de hoofdrijbaan en fiets- en bestemmingsverkeer maakt gebruik van de parallelweg. Deze variant gaat deels over het terrein van perceel 21, waardoor dit perceel aangekocht dient te worden. Tussen de hoofdrijbaan en parallelweg ligt een brede tussenberm van circa 3 m, deze afstand is bepaald op basis van benodigde draaicirkels voor vrachtwagens. In deze tussenberm worden de

parkeerplekken gerealiseerd. Op de hoofdrijbaan geldt een snelheidsregime van 50 km/h en op de rest van de verbindingsweg geldt een snelheidsregime van 60 km/h.

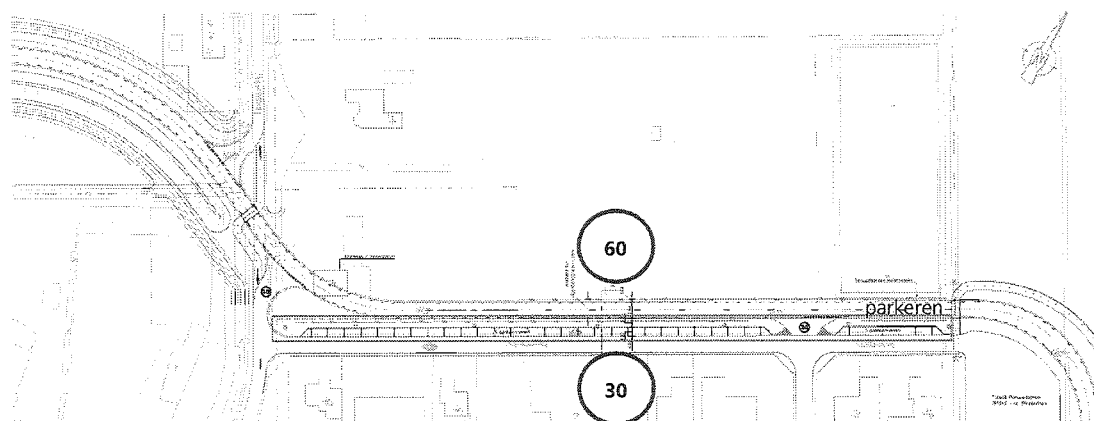
Afbeelding 2.5 Variant 3: volledige parallelstructuur



## 2.6 Variant 4: gewijzigde aansluiting verbindingsweg 2

Ook in variant 4 wordt een parallelstructuur gerealiseerd over de gehele Huysitterweg. Echter, is de ligging van de nieuw aan te leggen hoofdrijbaan gewijzigd ten opzichte van variant 3. Deze variant gaat volledig over het terrein van perceel 21 (waarbij het slopen van de woning noodzakelijk is) om directer aan te sluiten op de tweede fase verbindingsweg. Deze variant heeft een heldere scheiding van functies, het doorgaande verkeer maakt gebruik van de hoofdrijbaan en fiets- en bestemmingsverkeer maakt gebruik van de parallelweg. Door de gewijzigde ligging van de hoofdrijbaan is het mogelijk de parallelweg zodanig aan te sluiten dat vrachtverkeer zonder te draaien vanaf de parallelweg op de hoofdrijbaan kan komen, waardoor de optie keerlus niet meer noodzakelijk is. Parkeervakken worden gerealiseerd in de berm tussen de hoofdrijbaan en parallelweg. Op de hoofdrijbaan geldt, net als op de rest van de verbindingsweg een snelheidsregime van 60 km/h. Op de parallelweg geldt een snelheidsregime van 30 km/h.

Afbeelding 2.6 Variant 4: gewijzigde aansluiting verbindingsweg 2



### 3 BEOORDELING VARIANTEN

#### 3.1 Beoordelingsoverleg

Op donderdag 14 januari 2016 is in een bijeenkomst met de heren C. de Koning, A. de Hoon, B. Ligthart en W. van der Wiel een beoordeling gemaakt van de verschillende varianten. De uitkomst van dit overleg is besproken in het Projectteam en op 28 januari 2016 gedeeld met de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever.

#### 3.2 Beoordelingssystematiek

In de beoordeling (zie tabel 3.1) zijn de verschillende varianten ingeschat ten opzichte van het referentieontwerp. De varianten zijn daarbij beoordeeld op aspecten die specifiek zijn benoemd door de bewoners (1 tot en met 6) en aspecten die aanvullend door de gemeente zijn ingebracht (7 tot en met 10). Het aspect planning is voor de beoordeelde varianten niet onderscheidend. De bouwkosten en grondaankopen zijn respectievelijk ingeschat op basis van de gemaakte schetsontwerpen en het taxatierapport van Vellekoop. Voor de overige aspecten is op basis van expert judgement een kwalitatieve score bepaald.

Tabel 3.1 Beoordeling varianten

Beoordelingsaspect	Variant 1	Variant 2a	Variant 2b	Variant 3	Variant 4
1. doorstroming verkeer	+	--	-	++	++
2. keren vrachtverkeer	+/-	+/-	++	++	++
3. laden en lossen	+	+/-	-	+	++
4. fietsers	+/-	--	+	++	++
5. parkeren	-	--	--	+/-	+
6. geluidshinder	+	+	--	++	++
7.vormgeving	+/-	+/-	+/-	+/-	-
8. ontwikkelruimte	+/-	+/-	+/-	++	++
9. bouwkosten	€	€€	€€	€€	€€
10. grondverwerving	€	€	€	€€€€	€€€€

Toelichting score: veel slechter is '--', slechter is '-', geen verschil '+/-', beter is '+' en veel beter is '++'.

De volledige beoordeling van de varianten (inclusief toelichting op de score) is gegeven in bijlage II.

#### 3.3 Beoordelingsresultaat

Uit de voorgaande beoordelingstabel blijkt dat de varianten 2a en 2b nauwelijks meerwaarde bieden ten opzichte van het bestaande referentieontwerp. Daarnaast is duidelijk dat variant 1 ten opzichte van het referentieontwerp met name voordelen biedt voor de doorstroming en voor het laden en lossen. Dat

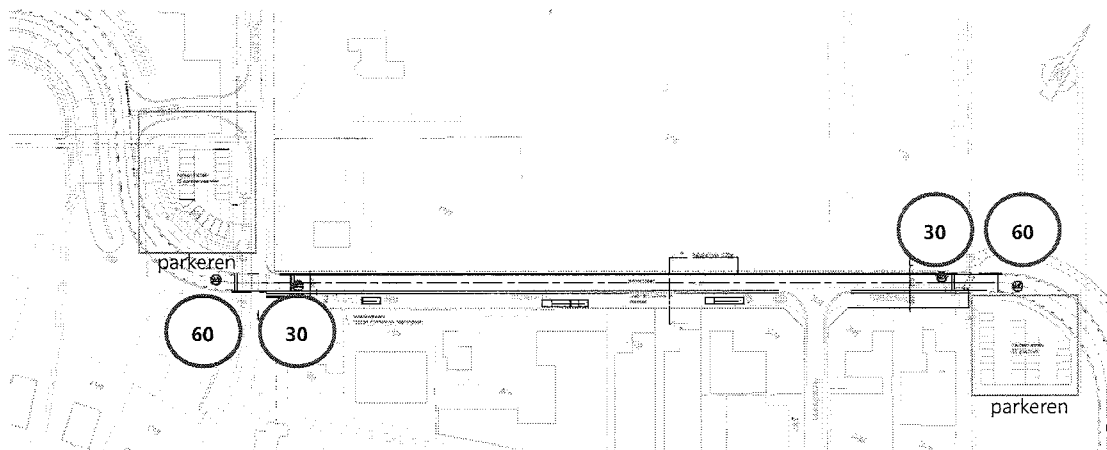
hiervoor meer ruimte beschikbaar is, gaat ten koste van de parkeermogelijkheden. Bij deze variant zijn de meerkosten beperkt. De varianten 3 en 4 bieden, door een duidelijke scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer, op meerdere aspecten voordelen ten opzichte van het referentieontwerp. De kosten, zowel voor de bouw als grondverwerving, liggen wel aanzienlijk hoger. Of de daarbij gecreëerde ontwikkelruimte benut kan worden, is erg afhankelijk van het standpunt van de provincie.

Let op: bij variant 3 en 4 kunnen aangekochte gronden (deels) opnieuw worden uitgegeven. De geschatte opbrengsten bedragen in dit geval ongeveer de helft van de geschatte kosten.

### 3.4 Optimalisaties

In alle beschouwde varianten moeten één of meerdere percelen worden aangekocht. Door parkeervakken niet langs, maar aan weerszijden van de Huysitterweg te realiseren is de omvang van de grondverwerving echter te beperken. Dit principe is in afbeelding 3.1 uitgewerkt voor variant 1.

Afbeelding 3.1 Optimalisatie variant 1



Hetzelfde principe als bij variant 1 is ook (deels) toepasbaar voor de ander varianten:

- indien bij variant 2a en 2b ook de parallelbaan vervalt, ontstaat een vergelijkbare situatie met de weergegeven situatie. De opstelruimte kan daarbij ook (deels) als vrijliggend fietspad worden ingericht;
- voor variant 3 en 4 geldt dat door het vervallen van de parkeerplaatsen de mogelijkheid ontstaat om de hoofdrijbaan direct naast de parallelbaan te plaatsen. De breedte van de aan te kopen strook wordt hierdoor aanzienlijk beperkt.

Bij aanpassing van variant 3 en 4 is het wel noodzakelijk om de 'keerlus' voor vrachtverkeer aan westzijde te realiseren, aangezien vrachtverkeer niet meer in beide richtingen de parallelbaan op kan draaien. Het realiseren van de keerlus is echter ook in variant 1 en 2 wenselijk. Hiermee wordt voorkomen dat al het vrachtverkeer ter hoogte van de zijweg moet steken conform de huidige situatie.

## 4 CONCLUSIES

### 4.1 Conclusie

Het voorgaande onderzoek naar varianten voor het referentieontwerp heeft aangetoond dat varianten binnen het bestaande profiel niet mogelijk zijn. In alle uitgewerkte varianten is de aankoop van één of



meerdere percelen noodzakelijk. Door optimalisatie van de varianten kan de aankoop echter beperkt worden tot een smallere strook of tot percelen die sowieso aangekocht moeten worden voor de realisatie van de verbindingsweg.

Uit de onderlinge vergelijking van de varianten blijkt dat variant 2 geen goed alternatief biedt. Voor de andere varianten geldt:

- variant 1 biedt tegen beperkte meerkosten meerwaarde biedt voor de doorstroming en laden/lossen. Door het realiseren van een keervoorziening voor vrachtverkeer en van parkeerplaatsen aan weerszijden van de Huysitterweg worden functies nog verder gescheiden, terwijl aankoop van grond langs de Huysitterweg kan worden voorkomen;
- variant 3 en 4 (met een volledige parallelstructuur) bieden veel meerwaarde, maar daar staan ook aanzienlijk hogere kosten tegenover. Ook met optimalisaties is aankoop van grond langs de Huysitterweg niet te voorkomen. Omdat de potentiële opbrengsten van (her)uitgifte hierin slechts deels tegemoet komen, zijn deze varianten alleen aantrekkelijk indien deze passen in een breder toekomstperspectief. Daarbij is de gemeente, zoals eerder aangegeven, afhankelijk van de provincie.

Samenvattend heeft variant 1 inclusief de aangegeven optimalisaties de voorkeur van de gemeente, tenzij overleg met de provincie voldoende zekerheid geeft over de toekomstige ontwikkelmogelijkheden.

## 4.2 Aandachtspunten

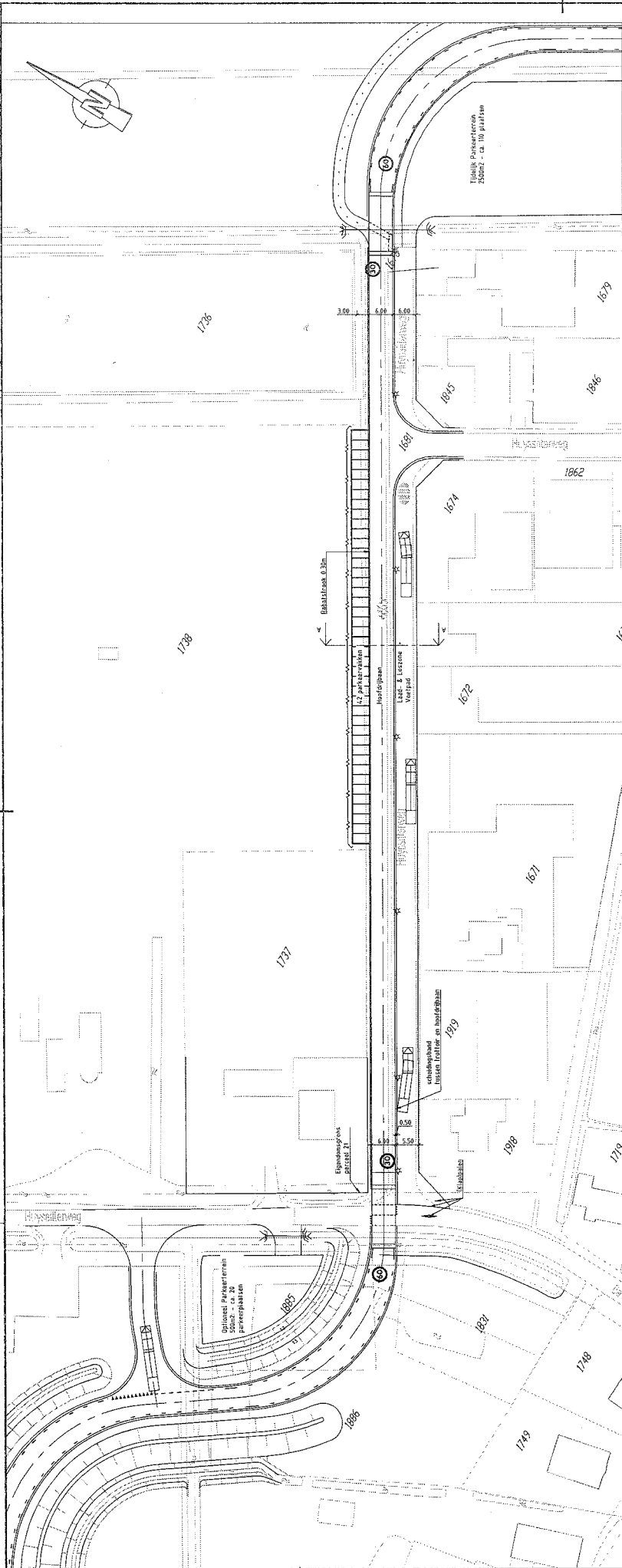
De haalbaarheid en toekomstvastheid van variant 3 en 4 is sterk afhankelijk van de zekerheid over de toekomstige (bedrijfs)ontwikkelingen aan de noordzijde van de Huysitterweg. Hierbij gelden, in aanvulling op het overleg met de provincie, de navolgende aandachtspunten:

- om inzichtelijk te krijgen welke mogelijkheden deze gebiedsontwikkeling heeft, is het advies om te onderzoeken in hoeverre de ontwikkelruimte ingevuld kan worden, in welke vorm en hoe dit zou moeten aansluiten op de nu te realiseren infrastructuur;
- om de realisatie van toekomstige mogelijk te maken, dient het bestaande bestemmingsplan te worden aangepast. Advies is om te onderzoeken of deze wijziging van het bestemmingsplan mogelijk is.

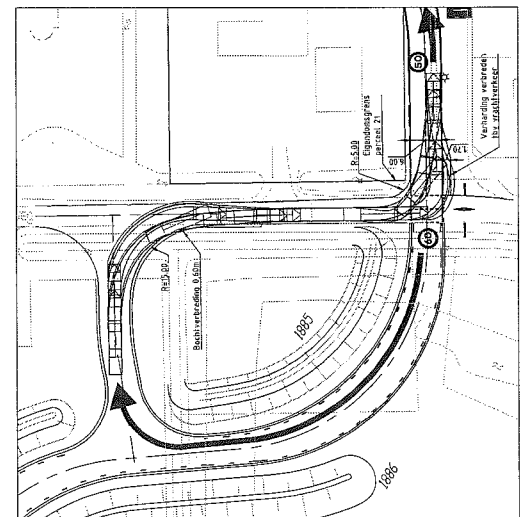
**Let op:** los van deze bovengenoemde ontwikkeling is, in alle varianten, aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk voor de onderdelen die op te verwerven percelen worden gerealiseerd.

I

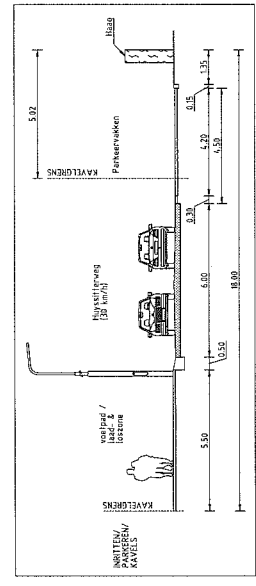
BIJLAGE: ONTWERPTEKENINGEN



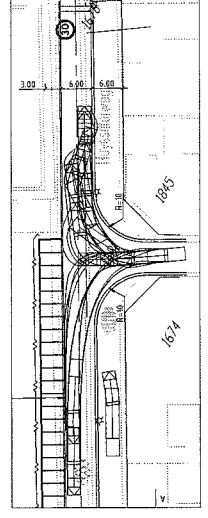
Situatie  
Schaal 1:500



Optie keerlus vrachtwagen  
Schaal 1:500



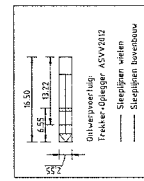
Principe dwarsprofiel Huyssitterweg A-A  
Schaal 1:100



Optie keermogelijkheid steken  
Schaal 1:500

**LEGENDA**

	H999
	M99-45
	Waterweg
	Halfverharding
	Afd. 11
	Elementverharding



SCHAAL 1:500  
0 10.0m 25m

**GEMEENTE LEIDSCHEMDAM - VOORBURG**  
**BEREIKBAARHEID STOMPWIJK**

Schetsontwerp  
Indeling Huyssitterweg - variant 1  
Overzichtstekening

**Witteveen+Bos**

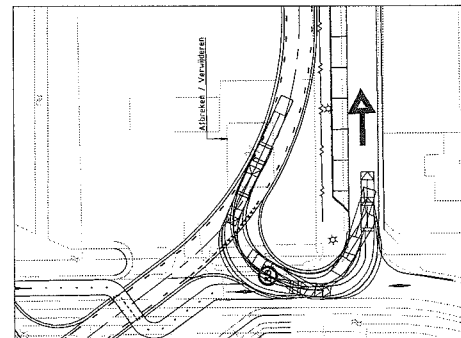
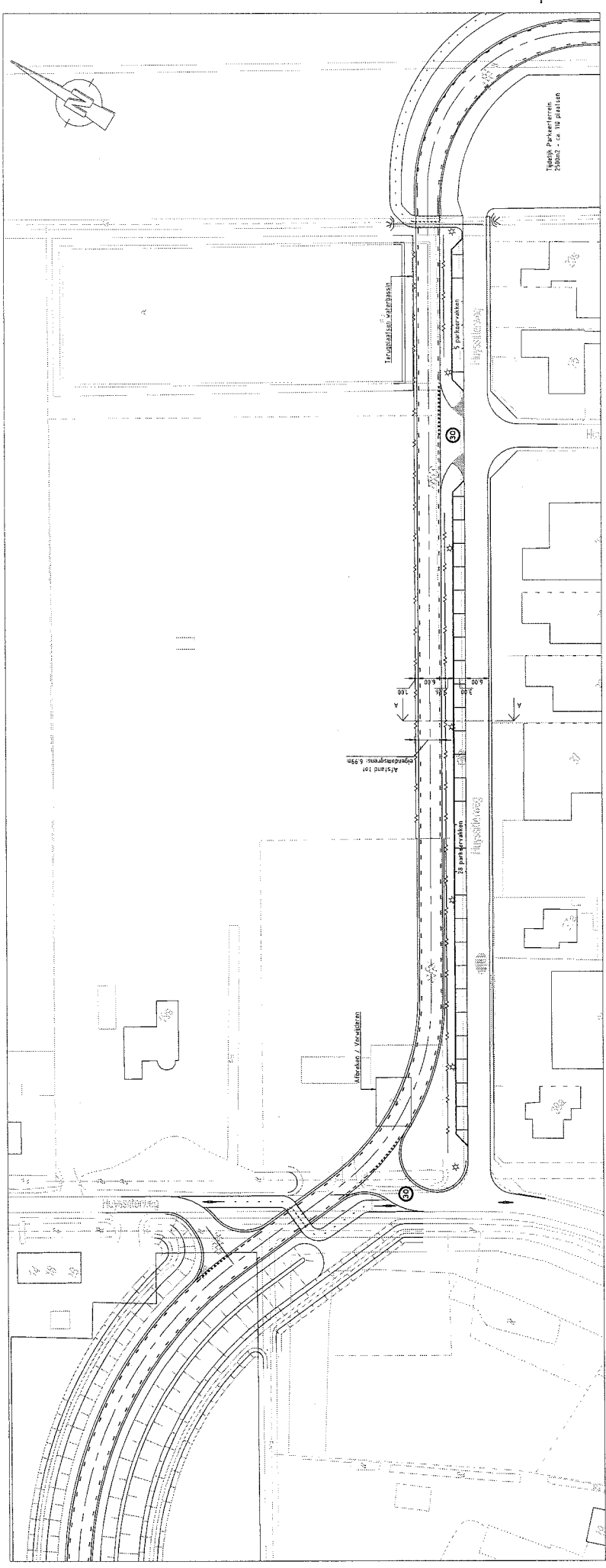
Project: 1005  
Tussen 1011 en 1015  
10-02-2018

Ontwerper: Ing. J. E. van Hielkoop BSc.  
Aanvrager: Ing. J. E. van Hielkoop BSc.  
Gepland: H. C. v. Breda  
Rijks: 1500  
LSDM86-1-1110  
A1

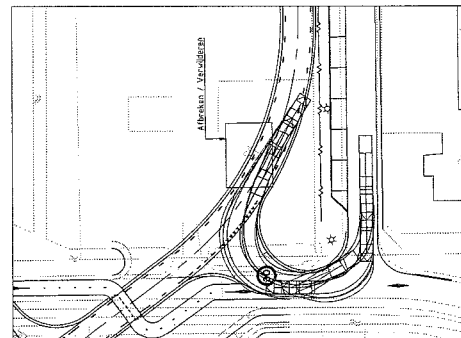




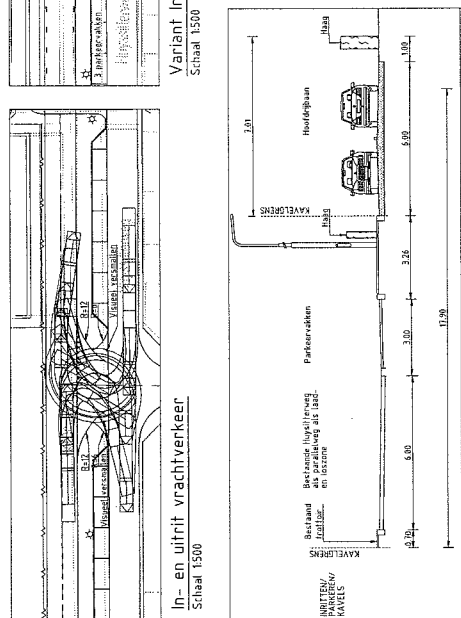




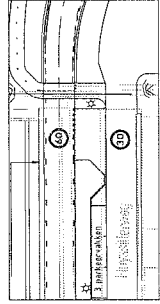
Keerlus linksom vrachtwagenverkeer  
Schaal 1:500



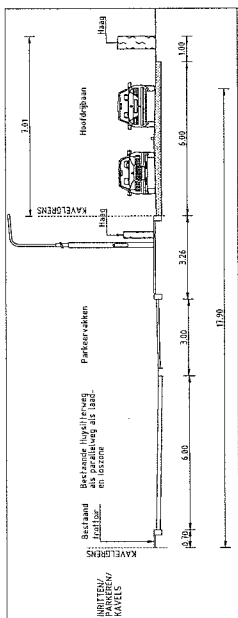
Keerlus rechtsom vrachtwagenverkeer  
Schaal 1:500



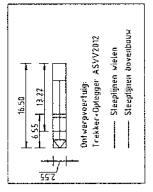
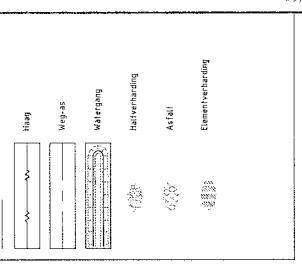
Principe dwarsprofiel Huysitterweg A-A  
Schaal 1:100



In- en uitrit vrachtwagenverkeer  
Schaal 1:500



Variant haaks parkeren  
Schaal 1:500



Gebruik van de ASV202  
is alleen toegestaan voor  
nieuwe of te vernieuwen  
voetgangersoversteekingen  
aan de kant van de rijbaan  
van de rijbaan naar de  
voetgangersoversteeking  
of van de rijbaan naar de  
rijbaan. De ASV202 is  
niet bedoeld voor  
andere toepassingen.  
Schaal 1:500

**GEMEENTE LEIDSCHENDAM – VOORBURG**  
**BEREIKBAARHEID STOPWIJK**

Scheetsontwerp  
Indeling Huysitterweg – variant 4  
Overzichtsftekening

**Witteveen+Bos**

Project 1005  
Bestand 1005.01  
Dossier 1005.01.05

Ontworpen door P. van Halbeek BSC  
Getekend door H. J. Gommans  
Goedgekeurd door J. H. C. v. Brakel  
Datum 02-02-2006  
Formaat A1

15007/100  
LSDM86-1-1140