

Aan de raad van de gemeente  
LEIDSCHEMENDAM-VOORBURG

Datum 15 maart 2016  
Onderwerp Project Bereikbaar Stompwijk: inrichtingsvarianten Huyssitterweg  
Categorie A

Verseonnummer 1518309 / 1531891  
Portefeuillehouder Wethouder Rozenberg  
Behandeld door De heer De Koning

### **1. Samenvatting**

Bij besluit van 1 juli 2015 heeft de raad het referentie-ontwerp voor het project Bereikbaar Stompwijk vastgesteld. Voor de realisatie is het benodigde krediet beschikbaar gesteld. Voor de Huyssitterweg is - als onderdeel van de Verbindingsweg - uitgegaan van een reconstructie van de bestaande situatie. Toegezegd is om voor dit deel van het tracé de mogelijke optimalisaties ten opzichte van het referentie-ontwerp te onderzoeken. Het afgelopen half jaar zijn er verschillende inrichtingsvarianten uitgewerkt en besproken met de direct betrokken bewoners en bedrijven alsmede de Klankbordgroep.

In dit voorstel en de hieraan ten grondslag liggende rapportage wordt nader ingegaan op de voorliggende varianten en de verkregen reacties en zienswijzen. Het college doet hierbij een voorstel voor de vaststelling van de inrichtingsvariant . Tot slot wordt ingegaan op de financiële consequenties.

### **2. Achtergrond**

Ten tijde van de besluitvorming hebben belanghebbenden over het referentie-ontwerp aangegeven dat zij met de komst van doorgaand (vracht)verkeer over de Huyssitterweg de menging van functies als knelpunt zien. In de nieuwe situatie zal op de Huyssitterweg sprake zijn van doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer, parkeren, laden/losssen, keren van vrachtwagens, fietsers en voetgangers.

Op 1 oktober 2015 is in dit kader een ontwerp-atelier voor de bewoners en bedrijven van de Huyssitterweg gehouden. De naar voren gebrachte ideeën zijn input geweest voor de totstandkoming van verschillende inrichtingsvarianten. Vervolgens zijn op 10 februari 2016 de varianten gepresenteerd en toegelicht. De Klankbordgroep heeft op 15 februari 2016 hierover vergaderd.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de inrichtingsvarianten. De ingewonnen standpunten van belanghebbenden, Klankbordgroep en Adviesraad komen in hoofdstuk 4 aan de orde.

### **3. Varianten Huyssitterweg**

Er zijn 4 inrichtingsvarianten opgesteld (variant 2 kent een sub-variant):

1. Aanleg nieuwe hoofdrijbaan (30 km zone), bestaande weg wordt ingericht als voetpad/laad loszone;
2. Aanleg gedeeltelijke parallelweg, 50 km zone (optimalisatie variant 2b betreft verbeterde inrichting voor het fietsverkeer);
3. Volledige parallelstructuur met aanleg van een nieuwe hoofdrijbaan (50 km zone);
4. Gelijk aan variant 3, met meer directe aansluiting nieuwe hoofdrijbaan op Verbindingsweg (60 km zone).

Alle ontwikkelde varianten - evenals het referentie-ontwerp als onderdeel van het raadsbesluit van 1 juli 2015 - voldoen aan de geldende verkeersnormen en zijn ter plaatse inpasbaar. De realisatie van het referentie-ontwerp vindt volledig plaats op gemeentelijk eigendom. Voor de uitvoering van de varianten geldt dat eigendommen van derden worden aangekocht.

De onderzochte varianten zijn vergeleken met het referentie-ontwerp. Dit ontwerp gaat uit van het inrichten van de Huyssitterweg als 30 km/u-gebied als onderdeel van de nieuwe Verbindingsweg (snelheidsregime 60 km/u).

In bijlage 1 worden de belangrijkste kenmerken per variant benoemd. Voor een meer uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de notitie "Varianten indeling Huyssitterweg" (bijlage 2). De inrichtingstekeningen (referentie-ontwerp en de ontwerp-varianten) maken daarvan onderdeel uit. Voor alle varianten geldt dat deze verder zijn te optimaliseren. Er ontstaat namelijk ruimte voor extra parkeerplaatsen in de bochten aan weerszijden van weg. Verder is een keerlus voor vrachtverkeer realiseerbaar ten westen van de Huyssitterweg. Dit voorkomt dat het vrachtverkeer moet "steken" om van rijrichting te veranderen. Een keerlus heeft overigens uitsluitend een toegevoegde waarde bij de varianten 1 en 2.

### **4. Reacties en standpunten omgeving**

Op 10 februari 2016 zijn de varianten gepresenteerd aan de omwonenden (direct betrokken bewoners en bedrijven) van de Huyssitterweg. Vervolgens is de Klankbordgroep op 15 februari 2016 hierover geconsulteerd en heeft de Adviesraad op 1 maart 2016 hierover een schriftelijk advies uitgebracht.

#### **4.1 Bijeenkomst omwonenden**

Binnen de groep omwonenden bestaat geen unanimititeit over een voorkeursvariant. De varianten 2a en 2b worden algemeen afgewezen, vanwege de flessenhals die ontstaat, de onoverzichtelijke structuur voor de gebruikers (met name voor fietsers) en de slechte bereikbaarheid van een aantal panden, waaronder het tankstation. Een meerderheid wijst ook variant 4 af, omdat deze sterk bevorderend werkt voor het sluipverkeer vanaf de A4.

Een belangrijk deel van de aanwezigen heeft een uitgesproken voorkeur voor variant 1 en variant

3. Daarbij is een kleine groep die variant 3 (en ook variant 4) "overdone" vindt vanwege het aantal te verwachten motorvoertuigen (ca. 700 motorvoertuigen per etmaal), maar een grote groep die vindt dat deze variant een echte veilige oplossing biedt voor alle weggebruikers (doorgaand en bestemmingsverkeer) én toekomstgericht is. Hiermee wordt bedoeld dat met deze variant (meer) wordt ingespeeld op een eventuele toekomstige transformatie van dit deel van het glastuinbouwgebied. Het devies bij deze groep is: gemeente investeer in één keer goed en ook voor de toekomst.

Een grote groep begrijpt als de gemeente, vanwege de kosten en het ingrijpen in particulier eigendom, kiest voor variant 1. In dat geval wordt gevraagd om deze variant verder te optimaliseren met betrekking tot het parkeren (voor bezoekers) door middel van een parkeervoorziening aan de noordzijde. Daarmee wordt voorkomen dat in de praktijk de laad- en losstrook hiervoor wordt gebruikt.

#### **4.2 Standpunt Klankbordgroep**

Een meerderheid binnen de Klankbordgroep heeft een uitgesproken voorkeur voor variant 3. Deze is naar hun opvatting veiliger, meer toekomstgericht en verbetert de leefbaarheid voor de bewoners aan de Huyssitterweg. Binnen de klankbordgroep is geen draagvlak voor variant 1, ook niet in een meer geoptimaliseerde versie met betrekking tot parkeren.

#### **4.3 Adviesraad Stompwijk**

Bij brief van 28 februari 2016 heeft de Adviesraad haar zienswijze kenbaar gemaakt. Gepleit wordt voor variant 4. Deze variant biedt de optimale veiligheid voor de weggebruiker en creëert de best mogelijke laad- en loszone voor de bedrijven. Verder is een dergelijke infrastructuur voorbereid op mogelijke toekomstige bedrijvigheid in de Meeslouwerpolder.

Voor de reacties en standpunten wordt mede verwezen naar de bijlagen 3, 4 en 5.

#### **5. Voorkeursvariant**

De beschreven varianten zijn beoordeeld ten opzichte van het referentie-ontwerp. Naast de verkeerskundige toets (op doorstroming, keren, laden en lossen, fietsers en parkeren), zijn bij de beoordeling ook aspecten als geluid, vormgeving en ontwikkelmogelijkheden betrokken. In bijgevoegde notitie is een beoordelingsmatrix opgenomen, waarin ook het kostenaspect is aangegeven. Voor alle varianten geldt dat de realisatiekosten hoger liggen dan de raming van het referentie-ontwerp. De kosten bestaan uit bouw- en verwervingskosten.

In de lijn van het coalitieakkoord heeft het college geluisterd naar de opvattingen die naar voren zijn gebracht. Het college stelt vast dat de varianten 2a en 2b geen wezenlijke verbeteringen voor het verkeer opleveren. Bovendien blijkt hier ook geen draagvlak voor te bestaan.

De varianten 3 en 4 hebben de voorkeur in Stompwijk. Een begrijpelijke keuze omdat de scheiding van verkeersfuncties maximaal wordt bereikt. Een optimalisatie die ook zijn keerzijde kan hebben

vanwege de aantrekkende werking voor sluipverkeer vanaf de A4. Beide varianten zijn dure verbeteringen ten opzichte van het referentie-ontwerp. Verbeteringen die naar de opvatting van het college niet noodzakelijk zijn. De verkeersintensiteiten zijn ter plaatse dusdanig dat het doorgaand- en bestemmingsverkeer over één weg is af te wikkelen.

In dit kader wordt gerefereerd naar de verrichte Variantenstudie van bureau Goudappel Coffeng (30 juni 2014). Daarin wordt geconcludeerd dat het verkeer over een her in te richten Huyssitterweg (als onderdeel van de Verbindingsweg) kan worden geleid. Deze conclusie is gebaseerd op een schatting van de verkeersintensiteiten per etmaal op basis van verkeerstellingen 2010. Daarbij wordt aangetekend dat bij de verkeerstellingen in dat jaar geen rekening is gehouden met de aanleg van fase 2 van de Verbindingsweg. In het kader van het bestemmingsplan voor de Verbindingsweg worden de verkeerstellingen daarom geactualiseerd en mede gebaseerd op de aanleg van fase 2.

Volgens het college heeft de variantenstudie aangetoond dat er mogelijkheden zijn om het referentie-ontwerp te verbeteren. Het college is daarvan voorstander en stelt de raad daarom voor te kiezen voor de variant, waarin verbeteringen zijn doorgevoerd zonder ingrijpende extra maatregelen en investeringen. Dit betekent dat de raad wordt voorgesteld om in te stemmen met een geoptimaliseerde variant 1 als voorkeursvariant voor de Huyssitterweg. Daarmee wordt het parkeren, conform de wens van de omwonenden, verder verbeterd door het aanbrengen van parkeerplaatsen aan weerszijden van de Huyssitterweg en - meer centraal voor bezoekers - direct langs de Huyssitterweg. De verwachte parkeerdruk wordt daarmee weggenomen en het risico van het blokkeren van de laad- en loszone door (kort) parkeerders ondervangen.

Met de beschreven parkeervoorzieningen en de keerlus voor het vrachtverkeer is sprake van een veilige(re) situatie op het tracédeel Huyssitterweg en wordt op een verantwoorde manier tegemoet gekomen aan de reacties en standpunten vanuit de omgeving.

Ter verduidelijking is een overzicht van de standpunten per variant (bijlage 6) toegevoegd.

De meerkosten van de voorkeursvariant (geoptimaliseerde variant 1), zoals die is weergegeven op tekening (bijlage 7), zijn geraamd op € 160.000 (marge 30%).

Na besluitvorming door de raad zal deze voorkeursvariant wordt verwerkt in het referentie-ontwerp en het ontwerp Bestemmingsplan voor de Verbindingsweg.

## **6. Financiën**

Zoals beschreven liggen de geraamde meerkosten ten opzichte van het referentie-ontwerp op een bedrag van € 160.000. Vooralsnog zijn deze meerkosten op te vangen binnen het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet voor het deelproject Verbindingsweg (post "onvoorzien"). De post "onvoorzien" heeft een omvang van € 710.000. Er is één bedrag ten laste gebracht van deze post, zijnde € 55.000. Dit bedrag is betaald aan het Hoogheemraadschap van Rijnland voor het geschikt maken van een nieuw gemaal op de invloeden van de toekomstige Verbindingsweg. Het saldo zal uitkomen om € 495.000 wanneer vermelde meerprijs van € 160.000 ten laste van de post "onvoorzien" wordt gebracht.

Het college merkt in dit kader op dat investeringskosten van de varianten 3 (€ 1.030.000) en 4 (€ 1

mln.) niet passen binnen het beschikbare budget.

### **7. Voorstel**

Alles overwegende stelt het college voor:

1. In te stemmen met de voorkeursvariant (geoptimaliseerde variant 1) voor het tracédeel Huyssitterweg (bijlage 7);
2. Deze variant te verwerken in het referentie-ontwerp en het ontwerp Bestemmingsplan voor de Verbindingsweg;
3. De geraamde meerkosten ten laste te brengen van de post "onvoorzien Verbindingsweg".

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

B.J.D. Huykman  
secretaris

drs. J.W. van der Sluijs  
burgemeester