

## ADVIESNOTA

<b>AAN</b>	gemeente Rijswijk
<b>VAN</b>	Movares
<b>OPSTELLER</b>	Martin Wink, Monique Mooij
<b>KENMERK</b>	X06-M.W.-HS-ADV-23003531
<b>PROJECTNUMMER</b>	MN004505
<b>STATUS</b>	concept
<b>VERSIE</b>	2.0
<b>ONDERWERP</b>	Toelichting gehanteerde criteria ontsluiting Hofstede
<b>DATUM</b>	12 mei 2023

### **Aanleiding**

In opdracht van de gemeente Rijswijk heeft Movares een nieuwe beoordeling opgesteld voor verschillende ontsluitingsalternatieven voor de ontwikkeling Hofstede binnen de landgoederenzone van de gemeente Rijswijk. De hiervoor gehanteerde criteria en de opgestelde beoordeling zijn opgenomen in de rapportage (kenmerk: X06-M.W.-HS-RAP-23000760, d.d. 06-03-2023).

Door de gemeente Rijswijk is verzocht om de onderbouwing voor de gehanteerde criteria (nader) te duiden. In deze notitie is hier invulling aan gegeven.

### **Vertrekpunten**

Bij de start van het project is door de gemeente Rijswijk een set aan beoordelingscriteria aan Movares doorgegeven. Dit betroffen criteria die in de eerdere afweging waren gehanteerd en daarnaast enkele criteria die door de gemeente Rijswijk uit de zienswijzen op het bestemmingsplan zijn gehaald.

De criteria vanuit de gemeente bij de start van het project betroffen:

- afstand tot GOW
- verkeersluwe fietsroute
- aantasting groen
- verblijfskwaliteit park
- gehinderde percelen park
- impact waterlopen
- cultuurhistorie
- werk met werk maken
- aantal aansluitingen hoofdwegennet
- ecologie

Vanuit de zienswijzen zijn de volgende criteria door de gemeente meegegeven:

- te treffen verkeerskundige aanpassingen voor acceptabele ontsluiting
- realistische ontsluiting
- verkeersveiligheid omgeving
- geluidsoverlast
- afstand in tijd tot GOW

## ADVIESNOTA

Daarnaast is via 'samen Rijswijk' aan de omgeving gevraagd om criteria aan te dragen voor het beoordelen van de ontsluitingsalternatieven.

Via dit platform zijn 23 reacties ontvangen. Het overgrote deel van de reacties betroffen motiveringen vóór of tegen een bepaald alternatief. Vanuit deze motiveringen is een aantal criteria gehaald dat in de beoordeling is meegenomen:

- trillingshinders / afstand woningen tot aan de weg
- kortste weg
- ontsluiting fietsers/voetgangers van het projectgebied
- logica van de verkeersstructuur

Aan Movares is gevraagd om zich een beeld te vormen van de criteria en een voorstel te doen voor de wijze van beoordeling. De set aan criteria die Movares heeft gehanteerd is aan de gemeente Rijswijk voorgelegd, met daarbij de wijze van beoordelen en de wijze van het 'scoren' van de beoordeling. Vervolgens heeft Movares de beoordeling uitgevoerd. In de beoordeling heeft geen weging plaatsgevonden tussen criteria. Op basis van de beoordeling heeft de gemeente Rijswijk verzocht om, naar inzicht van Movares, een voorkeursalternatief, te onderbouwen en selecteren.

### **Basis voor gehanteerde criteria**

Movares heeft als basis gehanteerd dat de criteria objectief vanuit de verschillende vakgebieden moeten worden beoordeeld. Bijvoorbeeld: toename van geluidsoverlast. Voor geluid zijn er wettelijke normen waar aan moet worden voldaan, wanneer dit het geval is, dan is geen reden om 'te ervaren geluidstoename' te toetsen (er is immers al een juridisch, wettelijk kader). Ook verkeersveiligheid is deels een subjectief criterium; ook hiervoor is gekeken naar het objectiveren van dit criterium op basis van onderzoek (SWOV) en richtlijnen (CROW).

Voor dit onderzoek is voorts gekeken naar gemeentelijke beleidskaders. Dit zijn:

- "Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040" (2021) dat de kaders voor mobiliteit binnen de gemeente schetst (of, waar met het programma nog niet expliciet invulling is gegeven aan bepaalde kaders de "Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020 – Mobiliteit in balans" dat meer concrete handvatten biedt.
- het vastgestelde uitvoeringsprogramma voor de Rijswijkse Landgoederenzone uit 2021 is een belangrijk toetsingskader binnen het onderzoek;
- doelsoorten notitie gemeente Rijswijk
- Bestemmingsplan Hofstede inclusief bijlagen.

### **Onderbouwing gehanteerde criteria**

Op de volgende pagina's zijn de gehanteerde criteria weergegeven en is per onderdeel aangegeven waarom dit criterium is gehanteerd. Ook is een koppeling gelegd met meegegeven en aangedragen criteria vanuit de gemeente en omgeving. Er is getracht hier zo volledig mogelijk te zijn. Het is denkbaar dat men bepaalde criteria niet terugleest in de tabel. Dit kan het gevolg zijn van het feit dat criteria verborgen in onderbouwende teksten (zienswijzen, reacties op platform) zijn opgenomen.

De criteria zijn ondergebracht in de volgende categorieën: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, stedenbouwkundige inpassing, landschappelijk inpassing en ecologie (flora, fauna).

## ADVIESNOTA

Hoofdcategorie	Criterium	Achterliggende criteria (gemeente, omgeving)	Onderbouwing
Bereikbaarheid	Logische ontsluitingsstructuur auto (afstand tot wijkontsluitingsweg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- afstand in (tijd of lengte) tot wijkontsluitingsweg</li> <li>- realistische ontsluiting</li> </ul>	Er is gekozen voor het objectiveren van dit criterium door uit te gaan van de afstand tot de wijkontsluiting. CROW en SWOV gaan doorgaans uit van het principe dat de kortste route (in tijd) ook de meest veilige route moet zijn. Dit principe gaat op, wanneer mensen een keuzemogelijkheid hebben in de route. Voor Hofstede geldt dat in alle alternatieven het verkeer slechts via een enkele route (of circuit) Hofstede kan bereiken; men heeft dus geen keuze. Om alternatieven onderling te vergelijken volstaat een meting in afstand, waarbij een kortere afstand tot de wijkontsluiting het meest positief scoort (bij 30 km/h – geldt of gaat voor alle wegen gelden, is de afstand dan bepalend: $x = v \cdot t$ ).
	Bundelen gemotoriseerd verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beperken ingrepen op groen en wegen</li> </ul>	Gemeente hanteert in haar beleid (structuurvisie) dat het bundelen van verkeer (mits passend) op de bestaande infrastructuur gaat boven de aanleg van nieuwe infrastructuur.
	Kruispuntafwikkeling wijkontsluiting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- risico op verkeersopstoppingen op de ontsluitingsweg</li> </ul>	Dit aspect is overgenomen. De basis voor de beoordeling ligt in de uitgevoerde onderzoeken van Mobycon. Deze onderzoeken zijn onderdeel van het bestemmingsplan. In de eerdere zienswijze is door de gemeente reeds verklaard de onderzoeken als plausibel te zien. Deze zijn derhalve door Movares als brondocument gehanteerd. <i>De conclusie van Mobycon luidt dat er – gelet op de intensiteiten op de hoofdstructuur – voldoende hiaattijd is voor het verkeer om in te voegen.</i>

## ADVIESNOTA

Hoofdcategorie	Criterium	Achterliggende criteria (gemeente, omgeving)	Onderbouwing
	Logische ontsluitingsstructuur fiets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersluwe fietsroute</li> <li>- ontsluiting fietsers van het projectgebied</li> </ul>	In de reacties is onder andere gevraagd naar een beoordeling voor de ontsluiting van langzaam verkeer. Voor fietsverkeer geldt doorgaans de wens een fijnmazig netwerk te hebben met korte routes, waardoor de fiets een meer kansrijk alternatief is voor de auto. Op deze wijze heeft beoordeling plaatsgevonden: (meer) kortere routes naar het hoofdnet zijn positief bevonden.
	Impact op voetgangersstructuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ontsluiting voetgangers van het projectgebied</li> </ul>	De landgoederenzone kent voornamelijk een structuur voor voetgangers. Een aantal alternatieve ontsluitingen zorgt weliswaar voor extra looproutes, maar heeft ook impact op bestaande structuren (doorsnijding, menging). Daarom is gekeken naar doorsnijding van deze structuren (belangrijker bevonden dan nieuwe structuur).
Verkeersveiligheid	Balans tussen functie (doel), inrichting (vorm) en gebruik van de weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersveiligheid omgeving / bewoners</li> <li>- impact op bewonersparkeren</li> <li>- impact op hoofdfietsroute en veiligheid fietsers</li> <li>- vermenging diverse soorten verkeer gemeten naar breedte van de ontsluitingsweg</li> <li>- risico sluipverkeer (oneigenlijk gebruik)</li> </ul>	<p>Verkeersveiligheid kent subjectieve en objectieve waardering. Subjectief gaat over het gevoel van verkeersveiligheid. Dit aspect kan worden toegepast voor bestaande situaties, maar leent zich minder goed/niet voor nieuwe situaties. Zonder te kort te willen doen aan deze subjectieve verkeersveiligheid, is er daarom voor gekozen om enkel objectief te beoordelen. De beoordeling is ook goed toepasbaar op nieuwe situaties (dit met het vertrekpunt dat een nieuwe situatie conform de richtlijnen wordt ingericht, zoals bij de alternatief C en D).</p> <p>De objectieve beoordeling is gericht op 'ontwerpdriehoek': functie, gebruik en inrichting (of vormgeving). Deze driehoek houdt in dat de functie van de weg tot uitdrukking moet komen in het ontwerp en de inrichting. Of: de inrichting moet leiden tot het bedoelde en gewenste gedrag en gebruik.</p>

## ADVIESNOTA

Hoofdcategorie	Criterium	Achterliggende criteria (gemeente, omgeving)	Onderbouwing
			<p>Vanuit de verkeersdeelnemer bekeken, moet de inrichting duidelijk maken wat de beoogde functie is en (dus) wat het gewenste gedrag/gebruik is. De concrete uitwerking van de ontwerprichtlijnen is gebaseerd op het Duurzaam Veilig-concept en de Duurzaam Veilig-principes van functionaliteit, homogeniteit en voorspelbaarheid (SWOV, CROW).</p> <p>De analyse kijkt dus naar de huidige inrichting (inclusief breedte van de weg), het gebruik (aantal fietsers, auto's) en de functie (vb. erftoegangsweg, fietsstraat) en of dit goed op elkaar aansluit (en dus verkeersveilig is in de huidige situatie en met extra verkeer erbij).</p> <p>Door op deze wijze naar de onderdelen te kijken, valt af te leiden of een weg potentieel verkeers(on)veilig is/kan zijn. Dit is het geval wanneer sprake is van 'disbalans'. Indien sprake is van disbalans, dan zijn maatregelen nodig om de balans te herstellen. De benodigde maatregelen zijn afhankelijk van diverse omgevingsaspecten; hier moet bij het opstellen van de maatregelen rekening worden gehouden. De omgevingsaspecten (o.a. beleving) sec zijn daarom buiten beschouwing gelaten.</p> <p>Dit betekent dat de genoemde criteria niet volledig zijn afgedekt met deze analyse. Een volledig beeld is enkel mogelijk met nadere (wegbeeld)analyses en toetsing van ontwerp met maatregelen (vb. verkeersveiligheidsaudit).</p>

## ADVIESNOTA

Hoofdcategorie	Criterium	Achterliggende criteria (gemeente, omgeving)	Onderbouwing
	Beperken conflictpunten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aantal aansluitingen hoofdwegennet</li> <li>- verkeersveiligheid bij afslaan vanaf / invoegen naar gebiedsontsluitingsweg</li> </ul>	<p>Nb. Bewonersparkeren is enkel beschouwd als zijnde onderdeel van de inrichting van de weg, impact op fietsverkeer/menging van verkeer is beschouwd vanuit (beoogd) gebruik van de weg. De breedte van de weg is meegewogen in de inrichting van de weg.</p> <p>Het introduceren van nieuwe kruispunten leidt tot extra conflictpunten op de doorgaande wegen. Elk conflictpunt is een potentieel risico t.a.v. verkeersveiligheid. Indien sprake is van bestaande verkeersveiligheidsknelpunten, dan dienen deze vanuit deze optiek te worden aangepakt. Wanneer sprake is van een knelpunt (vb. afwikkeling) dan valt een nieuw kruispunt te overwegen (ander criterium).</p> <p>Om deze reden is sec beoordeeld op de introductie van mogelijk nieuwe conflictpunten binnen het netwerk.</p> <p><i>Nb. in de beschouwing is geconstateerd dat zowel aan de west- als oostzijde van de Van Vredenburgweg op de kruispunten ongevallen hebben plaatsgevonden (aan beide zijden 6 ongevallen in de periode 2016-2022). Aangezien een voorspelling op nieuwe situaties niet mogelijk is, is het aantal ongevallen buiten beschouwing gelaten als beoordelingscriterium)</i></p>
Leefbaarheid	Geluidshinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>- geluidsoverlast (gehinderde percelen/ omgeving)</li> </ul>	<p>Nieuwe ontwikkelingen leiden mogelijk tot toename van geluid. Dit is in Nederland toegestaan binnen bepaalde normen, zoals vastgesteld in de Wet geluidshinder (Wgh). Geluidsoverlast is daarom getoetst aan vigerende wetgeving. Daarbij is gebruik gemaakt van bestaand onderzoek (bestemmingsplan).</p>
	Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aantal gehinderde percelen</li> </ul>	<p>Nieuwe ontwikkelingen leiden mogelijk tot afname van luchtkwaliteit. Dit is in Nederland toegestaan binnen bepaalde normen.</p>

## ADVIESNOTA

Hoofdcategorie	Criterium	Achterliggende criteria (gemeente, omgeving)	Onderbouwing
			Luchtkwaliteit is daarom getoetst aan vigerende wetgeving. Daarbij is gebruik gemaakt van bestaand onderzoek (bestemmingsplan).
	Functie van de Landgoederenzone voor leefbaarheid van Rijswijk	- verblijfskwaliteit park	De landgoederenzone heeft een recreatieve functie en is daarmee voor een breder publiek van belang voor leefkwaliteit. Om deze reden is dit criterium aan de beoordeling toegevoegd.
	Trillinghinder	- aantal gehinderde percelen	Naast lucht en geluid kan verkeerstoename leiden tot trillinghinder. Er is geen onderzoek beschikbaar t.a.v. het aantal gehinderde percelen. Om dit (aangedragen) aspect een plek te geven is het aantal percelen/woningen geteld dat mogelijk een toename door trillingen kan ervaren a.g.v. toename van verkeer.
Stedenbouwkundige inpassing	Cultuurhistorie	- Cultuurhistorie	Dit aspect is overgenomen en onderbouwd op basis van bestaande onderzoeken (o.a. bestemmingsplan).
	Impact op bestaande stedenbouwkundige structuur	-	De alternatieven hebben mogelijk invloed op bestaande en beoogde stedenbouwkundige en landschappelijke structuren. Deze zijn vastgelegd in diverse brondocumenten / beleidskaders (o.a. landgoederenzone, omgevingsvisie). Deze criteria zijn daarom meegenomen om een zo volledig mogelijk beeld te schetsen van de mogelijke impact van ontsluitingsalternatieven op deze onderdelen.
	Aansluiting op stedenbouwkundige structuur planontwikkeling (toekomst)	-	
Landschappelijke inpassing	aantasting groenwaarde (beoordeling op basis van de cultuurhistorische landschappelijke analyse uit de landgoederenvisies )	- aantasting groen - beperken ingrepen op groen en wegen	
	verblijfskwaliteit parkzones (verblijfsgebied: de 2 parkzones ten westen en ten oosten van Hofstede).	- gehinderde percelen park	
	impact waterlopen (doorstroming, waterkwaliteit, belevingswaarde ect.)	- impact waterlopen	Dit criterium is overgenomen, gelet op het belang van goede waterhuishouding (klimaatadaptatie, beleving etc.)

## ADVIESNOTA

Hoofdcategorie	Criterium	Achterliggende criteria (gemeente, omgeving)	Onderbouwing
Ecologie	Potentie aanwezigheid beschermde soorten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- impact ecologische verbindingzone tussen Den Haag en Rijswijk</li> <li>- doelsoorten notitie van de gemeente</li> </ul>	<p>Naast het aangedragen punt vanuit de omgeving is in de onderzoeken bij het bestemmingsplan duidelijk naar voren gekomen, dat de landgoederenzone ecologisch waardevol is. Ook de gemeente Rijswijk heeft in haar beleid beheer/behoud van doelsoorten en natuurwaarden vastgelegd. Om deze redenen zijn genoemde criteria in de afwegingen betrokken, omdat ontsluitingsalternatieven impact kunnen hebben op de ecologische waarden in het gebied.</p> <p>Nb. er is niet gekeken naar maatregelen zoals herplanten etc. Maar sec naar de impact (niet of zeker niet direct te herstellen met vb. herplanten).</p>
	Doelsoorten en natuurwaarden landgoederenzone		
	Afstand tot beschermde natuurgebieden en de negatieve directe/indirect effecten hierop door de werkzaamheden		
	Worden er bomen geraakt die tot een houtopstand behoren		

## ADVIESNOTA

### Niet (expliciet) meegenomen criteria

criterium	Onderbouwing
Werk met werk maken	Naar mening van Movares moet dit niet een criterium zijn waarop een goede wijze van ontsluiting moet worden beoordeeld, daarbij is dit onderdeel is enkel te beoordelen, wanneer er van de verschillende alternatieven ontwerpen beschikbaar zijn en de impact kan worden bepaald.
Te treffen verkeerskundige aanpassingen voor acceptabele ontsluiting	Dit onderdeel is enkel te beoordelen, wanneer er van de verschillende alternatieven ontwerpen beschikbaar zijn.
Juridische haalbaarheid/Planologische strijdigheid	Het bestemmingsplan voor o.a. Hofstede ligt vast. Wanneer sec het bestemmingsplan wordt gevolgd, dan valt een aantal alternatieven op voorhand af (bijvoorbeeld alternatief C past niet binnen het recent vastgestelde bestemmingsplan). Dit maakt een in onze ogen zuivere afweging niet mogelijk. Om deze reden is besloten om dit criterium niet mee te nemen. Indien er draagvlak is voor een ontsluiting die strijdig is met het vigerende bestemmingsplan, kan dit middels een procedure worden gewijzigd (consequenties in tijd en middelen).
Kosten	Het is niet mogelijk een beoordeling op kosten te maken, aangezien er geen ontwerpen beschikbaar zijn. Daarbij is het een bestuurlijke afweging of de kosten in verhouding staan tot de 'baten' c.q. gekozen oplossingsrichting.
Impact op bewonersparkeren	Dit onderdeel is niet meegenomen in de beoordeling van het huidige gebruik van de weg. Wanneer er maatregelen worden voorgesteld en uitgewerkt, heeft dit impact op het parkeren. Dit is ongeacht de inrichting die wordt gekozen: in het beleid is opgenomen dat de Van Vredenburgweg een inrichting als fietsstraat krijgt. De huidige parkeerfunctie past hier al niet bij.
Stikstof	Aspect is reeds beoordeeld op basis van het bouwplan
Voldoende ruimte voor dagelijks ambulance spoedtransport van cliënten/patiënten van het revalidatiecentrum Westhoff naar het ziekenhuis	Bij verkeersveiligheid is gekeken naar o.a. breedte van de weg i.r.t. gebruik.
Behouden van noodzakelijk rust voor onze kwetsbare doelgroep (geriatrische revalidatie)	Niet expliciet meegenomen – geluidshinder geldt als criterium

## ADVIESNOTA

### **Totstandkoming advies**

De beoordeling op de verschillende criteria heeft per alternatief plaatsgevonden. Zoals eerder aangegeven, heeft geen weging van de criteria plaatsgevonden. Het belang dat aan criteria wordt gehecht is gemeentelijke, bestuurlijke afweging die moet worden gemaakt. Aan Movares is wel verzocht een eigen oordeel te vellen over de mogelijk kansrijke alternatieven. De belangrijkste afweging die Movares daarbij heeft gemaakt, is de (blijvende) impact van een ontsluitingsalternatief afgezet tegen de mogelijkheid om de impact te mitigeren.

De alternatieven A en B komen daarin het meest gunstig naar voren, omdat gebruik kan worden gemaakt van reeds bestaande verkeersstructuren en er verder geen afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteiten van de landgoederenzone. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de benodigde (verkeers)maatregelen bij alternatief A (of B) nog niet in een definitieve vorm zijn uitgewerkt. In ruimtelijke zin zijn er voldoende mogelijkheden om een passend profiel vorm te geven. De verwachting daarbij is dat, wanneer sprake is van impact op de Landgoederenzone (door bijv. aanleg van een parkeerterrein), deze aan de randen kleiner is dan midden in het gebied.

Een andere belangrijke overweging is dat de inrichting van de alternatieven A en B sowieso moet worden gewijzigd om de balans tussen inrichting, gebruik en functie te herstellen (o.a. vanwege de beoogde hoofdfietsroute). Ook vanuit het uitvoeringsprogramma voor de landgoederenzone is een herinrichting gewenst (zie onder andere pagina 25, traject 10 van het uitvoeringsprogramma). Met de juiste balans is de verwachting dat de extra verkeersintensiteit goed kan worden toegevoegd.

Van de twee overgebleven alternatieven heeft Movares alternatief A als meest logisch voorgesteld, gelet op de kortere afstand tot de ontsluitingsweg en het niet hoeven te verplaatsen van de fietsknip (met daaromheen liggend groen en aanwezige houtopstanden). Ook is daarbij geredeneerd vanuit de gedachte dat vanuit het principe van een fietsstraat sowieso maatregelen nodig zijn m.b.t. het parkeren op de straat.