

Leidschendam-Voorburg

Eindrapport



Variantenstudie Stompwijkse- weg - Doctor van Noortstraat

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Variantenstudie Stompwijk- seweg - Doctor van Noort- straat

Eindrapport

Datum	30 juni 2014
Kenmerk	LSD079/Zlh/0994.02
Eerste versie	20 juni 2014

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Leidschendam-Voorburg
Titel rapport	Variantenstudie Stompwijkseweg – Doctor van Noortstraat Eindrapport
Kenmerk	LSD079/Zlh/0994.02
Datum publicatie	30 juni 2014

Bron locatiefoto's: Cyclomedia

Inhoud	Pagina
Samenvatting	I
1 Inleiding	1
2 Huidige situatie en knelpunten	3
2.1 Wegbeeld	3
2.2 Problematiek	4
2.3 Relatie met Verbindingsweg en het glastuinbouwcluster	4
2.4 Duurzame herinrichting	6
2.5 Knelpunten	6
2.6 Uitgangspunten	8
3 Varianten wegenstructuur	10
3.1 Rol en ligging van de Verbindingsweg	10
3.2 Mogelijkheden lichte damwandconstructie	11
3.3 Varianten wegenstructuur	11
4 Afwegingskader en afweging varianten wegenstructuur	13
4.1 Afwegingskader	13
4.2 Effecten per aspect	15
4.3 Overzicht afweging varianten	19
5 Dwarsprofielen binnen en buiten de bebouwde kom	21
5.1 Profiel op maat	21
5.2 Ontwerpoplossingen	24
5.3 Nuances bij de inrichtingsprofielen	27
5.4 Naar een ruimer profiel	30
6 Conclusies	32
Bijlagen	
1 Overzicht betrokken informatie	
2 Inventarisatie documentatie	
3 Geregisteerde verkeersongevallen Stompwijkseweg en Doctor van Noort- straat	

Samenvatting

De Stompwijkseweg en de aansluitende Doctor van Noortstraat komen in aanmerking voor reconstructie. In de definitiefase van het project 'Reconstructie Stompwijkseweg' is gebleken dat een bredere scope nodig is om te kunnen bepalen hoe de Stompwijkseweg en de Doctor van Noortstraat er op een toekomstbestendige en duurzame wijze kan worden ingericht. Deze reconstructie hangt ook samen met de andere ontwikkelingen in het gebied; de ontwikkeling van het glastuinbouwcluster en de aanleg van de Verbindingsweg.

De voornaamste verkeerskundige knelpunten die worden geconstateerd zijn:

- De Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat voldoen niet aan de ambitie voor een aantrekkelijke recreatieve route voor langzaam verkeer en passen niet in de landelijk gehanteerde inrichtingsprincipes voor erftoegangswegen.
- De verkeersdruk op de Doctor van Noortstraat is te hoog volgens de inrichtingsprincipes van een duurzaam veilige inrichting van 30 km/h-wegen.
- De Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat worden gebruikt door zwaar verkeer, met negatieve effecten als trillingshinder, onveiligheid en schade aan de weg tot gevolg.
- De Doctor van Noortstraat is te krap doordat er wordt geparkeerd, maar de parkeer ruimte dient (op de weg of in de omgeving) behouden te blijven.
- Langzaam verkeer heeft binnen de bebouwde kom geen aparte plaats (geen fietsstroken, geen trottoir). Een gebruikelijk uitgangspunt is om bij wegen met meer dan 2.500 mvt/etmaal voetpad aan te leggen. Buiten de bebouwde kom zijn fietssuggestiestroken aanwezig.

Varianten wegenstructuur

De varianten voor de wegenstructuur op en rond de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat hangen samen met de eventuele ontwikkelingen in de wegenstructuur. In alle varianten wordt ervan uitgegaan dat de kademuur langs de Stompwijkse Vaart wordt vervangen en de wegen worden herbestraat.

De volgende varianten zijn denkbaar (zie ook figuur 3.1).

1. huidige wegenstructuur;
2. huidige wegenstructuur + Verbindingsweg 1e fase;
3. huidige wegenstructuur + Verbindingsweg 1e fase en Huyssitterbrug geschikt voor omleiding vrachtverkeer en landbouwverkeer;
4. huidige wegenstructuur en Verbindingsweg 1e en 2e fase met aansluiting via de Tuinbouwweg geschikt voor omleiding vrachtverkeer en landbouwverkeer.

Overzicht afweging varianten

Tabel S1.1 geeft een beeld van de verschillen tussen de vier varianten. De waardering van de aspecten zijn in deze tabel afgewogen ten opzichte van de huidige situatie (0-

variant). De afweging laat zien dat de varianten waarbij door de aanleg van de Verbindingsweg een alternatief wordt gevormd voor de route via de Doctor van Noortstraat, het beste scoren op verbetering van de situatie op de Doctor van Noortstraat. Deze varianten kennen echter ook hogere kosten. De onderlinge kwalitatieve verschillen tussen varianten 3 en 4 zijn beperkt; slechts op het relatief korte weggedeelte van de Doctor van Noortstraat tussen de Tuinbouwweg - Huyssitterbrug zijn andere effecten te verwachten die mogelijk om een andere inrichting vragen.

aspect	variant	1	2	3	4
leefbaarheid	trillingshinder, verkeersintensiteit	0/+	+	++	++
veiligheid	mate van menging verkeersvormen, positie langzaam verkeer	0	+	++	++
bereikbaarheid	behoud van ontsluitingsmogelijkheden en parkeerruimte	0/+	0/+	+	+
kosten	realisatie, beheer & onderhoud en levensduur	0/-	-	-	--

Tabel S1.1: Afweging varianten Stompwijkseweg - Doctor van Noortstraat

Wegprofiel buiten de bebouwde kom

Vanwege het uitgangspunt om de kwaliteit voor het fietsverkeer te bevorderen op de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat voor het gedeelte buiten de bebouwde kom gaat de voorkeur uit naar een wegindeling met fietssuggestiestroken van minimaal

1,5 meterbreed (bij voorkeur 1,7 meter breed), uitgevoerd in een vlakke bestrating. Dit wegprofiel voldoet voor alle vier de varianten.

Voor voetgangers bestaat de wens om tussen de Kniplaan en de bebouwde komgrens een smal voetpad aan te leggen. Hierdoor verbetert de kwaliteit voor voetgangers die een rondje willen lopen vanuit Stompwijk via fietspad 90 en de Meer- en Geerweg.

Wegprofiel binnen de bebouwde kom

In variant 1 zijn er weinig mogelijkheden om de verkeersdruk in de Doctor van Noortstraat te verminderen. Tevens maakt de aanwezigheid van zwaar verkeer het noodzakelijk dat er niet met minimale profielmaten gewerkt kan worden. Door de beperkte breedte van de aansluiting van de Huyssitterweg en Huyssitterbrug op de Doctor van Noortstraat is het niet logisch om het vrachtverkeer en landbouwverkeer op de Doctor van Noortstraat in variant 2 te verbieden. Ook in deze variant zijn minimale profielmaten niet wenselijk.

In de varianten 3 en 4 is het mogelijk zwaar verkeer op de Doctor van Noortstraat (tussen Huyssitterweg en N206) te weren. In dat geval kan worden volstaan met minimale profielbreedtes voor het (rijdende) verkeer. Het profiel kan dan binnen de huidige maatvoering van 6,70 m worden vormgegeven.

Voor een toekomstbestendige en duurzame inrichting van de Doctor van Noortstraat is het gewenst dat er een voetpad wordt aangelegd binnen de bebouwde kom van Stompwijk. Ten opzichte van de huidige situatie moet de weg dan met circa 1 meter worden verbreed.

Als er gekozen wordt om het parkeren in de Doctor van Noortstraat tegen te gaan en op andere locaties te organiseren dan ontstaat er meer ruimte voor onder andere voetgangers. Om het parkeren op alternatieve locaties mogelijk te maken zijn wel extra procedures en investeringen nodig voor aankoop van de benodigde grond en realisatie van de parkeerplaatsen.

1

Inleiding

De Stompwijkseweg en de aansluitende Doctor van Noortstraat komen in aanmerking voor reconstructie. In de definitiefase van het project 'Reconstructie Stompwijkseweg' is gebleken dat een bredere scope nodig is om te kunnen bepalen hoe de Stompwijkseweg en de Doctor van Noortstraat er in de toekomst zouden moeten uitzien. Deze vormgeving hangt ook samen met de andere ontwikkelingen in het gebied; de ontwikkeling van het glastuinbouwcluster en de aanleg van de Verbindingsweg. Deze ontwikkelingen betekenen een wijziging in de bestaande wegenstructuur van Stompwijk en hebben invloed op de huidige verkeersafwikkeling van het dorp.

In deze studie wordt onderzocht welke mogelijkheden aanwezig zijn voor de reconstructie van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat op basis van de verschillende varianten in de wegenstructuur. De situatie is geschetst in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Situatie onderzoeksgebied

De gemeente wil deze reconstructie aangrijpen om de huidige vormgeving beter af te stemmen op de beoogde functie naar toekomstbestendige en duurzame totaaloplossing voor de inrichting van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat en tegelijkertijd om knelpunten van de huidige vormgeving te verhelpen.

De noodzaak tot reconstructie van de weg en komst van de nieuwe Verbindingsweg biedt kans de vormgeving waar nodig te verbeteren. Het resultaat van deze studie is een advies over de principe vormgeving van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat bij de verschillende mogelijke varianten in de wegenstructuur en advies over het tracé van de Verbindingsweg 1^e fase.

Deze variantenstudie helpt de gemeente met de keuze voor een geschikte vormgeving van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat. De variantenstudie zal -na de uit-gebreide situatieschets in hoofdstuk 2- de volgende onderdelen behandelen om tot deze keuze te komen:

- Beschrijving van de verschillende mogelijke varianten in de wegenstructuur (hoofdstuk 3).
- Afweging en kwantificering van de varianten (hoofdstuk 4).
- Bepaling van mogelijke dwarsprofielen voor de inrichting van de betrokken wegen (hoofdstuk 5).
- Samenvatting en conclusies (hoofdstuk 6).

2

Huidige situatie en knelpunten

Op de Doctor van Noortstraat en de Stompwijkseweg spelen diverse problemen en knelpunten, die niet alleen van verkeerskundige aard zijn. De staat van de Stompwijkseweg is al langere tijd zorgelijk. Het beheer is intensief; er zijn doorlopend herstelwerkzaamheden in uitvoering. Desondanks komen veel schades voor. In 2011 is een deel van de kademuur tussen de weg en de wetering bezweken. Sindsdien zijn meer verzakkingen opgetreden. Naar verwachting zal dit blijven gebeuren. Reconstructie van de weg is onontkoombaar geworden. Daarom is in 2011 een project gestart om te komen tot reconstructie van de Stompwijkseweg.

2.1 Wegbeeld

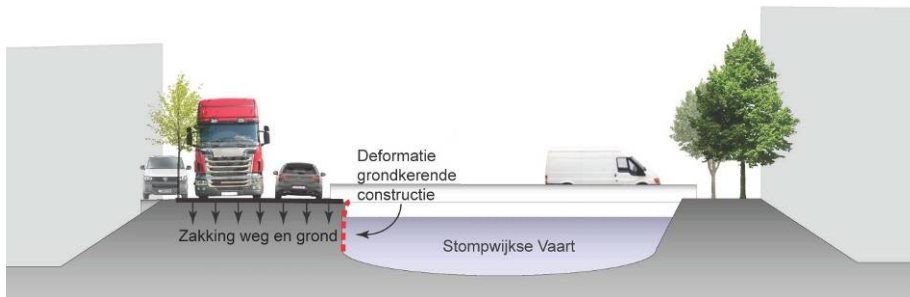
De inrichting van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat is illustratief weergegeven in figuur 2.1. De inrichting is buiten de bebouwde kom over de gehele lengte gelijk (conform figuur 2.1 links) en binnen de bebouwde kom is dat eveneens het geval (figuur 2.2 rechts). De beschikbare wegbreedte bedraagt zowel binnen als buiten de bebouwde kom circa 6 m.



Figuur 2.1: Huidige wegingdelingen Stompwijkseweg (links) en Doctor van Noortstraat (rechts)

2.2 Problematiek

De Stompwijkseweg ligt in het landelijke gebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg, tussen Leidschendam en de kern Stompwijk. De weg gaat ter hoogte van de dorpskern over in de Doctor van Noortstraat en eindigt uiteindelijk bij de aansluiting op de Jan Koenenweg/Oosteinde (N206). De Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat hebben naast een verkeersfunctie ook een grondkerende en waterkerende functie. De weg ligt namelijk op een veendijk gelegen langs een wetering (de Stompwijkse Vaart). De grondkerende constructie van de weg vertoont langs een groot gedeelte deformaties met als gevolg verzakking van de weg en grond onder de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2: Problematiek Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat.

De problemen worden enerzijds veroorzaakt door de ouderdom van de weg (aanleg jaren zestig vorige eeuw) en de slechte bodemgesteldheid (veen-ondergrond) in het gebied. Anderzijds is ook de ontwikkeling in de afgelopen decennia van de bedrijvigheid en het bijbehorende verkeer in het gebied debet aan de problematiek. Sinds 1970 is de verkeersbelasting (hoeveelheid verkeer en de zwaarte daarvan) significant toegenomen. In de loop van de tijd hebben zich langs de Stompwijkseweg verschillende niet-agrarische bedrijven gevestigd met een sterk verkeersaantrekkende werking. Voorbeelden daarvan zijn loonbedrijven, een transportbedrijf en een vleesverwerkend bedrijf. Ten noordwesten van de Doctor van Noortstraat ligt van oudsher een glastuinbouw-cluster. Ook hier zijn de voertuigen groter en zwaarder geworden.

Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de waterkering (Waterstaatwet); de gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de weg (Wegenwet). Het Hoogheemraadschap heeft in juni 2014 aan-gegeven het ophogen van de dijk niet nodig te vinden in geval er een nieuwe damwand wordt geplaatst die naast een grondkerende ook een waterkerende functie heeft. Vooralsnog is dit het uitgangspunt bij de verdere plannen voor de reconstructie.

2.3 Relatie met Verbindingsweg en het glastuinbouwcluster

Er bestaat een verkeerskundige relatie tussen de Stompwijkseweg/Doctor van Noortstraat en de Verbindingsweg 1^e fase. Door de toename van het (zwaar) verkeer in

Stompwijk staat de leefbaarheid van de dorpskern (Doctor van Noortstraat) en de verkeersveiligheid van genoemde wegen onder druk. Kenmerk van de wegen is ook dat beide relatief smal zijn (circa 6 meter) en aanwezige verkeersstromen nauwelijks kunnen accommoderen. Het project Verbindingsweg heeft als doel om een betere ontsluiting van het glastuinbouwgebied in de Meeslouwerpolder te realiseren en om de dorpskern van Stompwijk te ontlasten. Hierdoor wordt de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid in de dorpskern vergroot en kan de Doctor van Noortstraat veiliger worden voor langzaam verkeer.

Het glastuinbouwgebied in de Meeslouwerpolder lijkt het in het huidige economische klimaat moeilijk te hebben. Een deel van de bedrijven heeft het niet gered waardoor leegstand is ontstaan. Gelet op deze ontwikkelingen is in het 2e kwartaal 2014 onderzoek naar het toekomstperspectief van het glastuinbouwcluster verricht waarbij tevens de Verbindingsweg is betrokken. De Verbindingsweg aan de noordzijde van Stompwijk heeft als doel de ontsluiting van het glastuinbouwcluster te verbeteren. In het onderzoek naar het toekomstperspectief van het glastuinbouwcluster worden onder ander scenario's geschetst van hoe het cluster zich in kan ontwikkelen in de toekomst. De belangrijkste bevindingen uit het onderzoek zijn:

- Het ontbreken van een goede ontsluiting van de Meeslouwerpolder maakt de bedrijfsvoering voor de zittende bedrijven niet makkelijker en daardoor is het ook lastiger om nieuwe bedrijven aan te trekken.
- Ontsluiting is een zwaarwegende vestigingsfactor, ook in de beoordeling door banken van kredietaanvragen. Realisatie van de Verbindingsweg wil echter niet zeggen dat daarmee de problemen zijn opgelost. Andere factoren zoals locatiefactoren (ruimte, uitstraling, infrastructuur), conjuncturele (economische groei Europa) en structurele factoren (concurrentie van landen met gunstiger klimaat en lagere (energie)kosten, financiële mogelijkheden sector, schaarse kredietfaciliteiten, opvolgingsvraagstukken) spelen daarbij ook een belangrijke rol.
- De grotere tuinbouw- en niet-tuinbouwondernemingen in de Meeslouwerpolder oordelen positief over de locatie, ook als het gaat over de nabije toekomst en de voornemens om er te gaan uitbreiden. Ook bedrijven aan de Stompwijkseweg zien de Meeslouwerpolder als een geschikte alternatieve locatie, mits de Verbindingsweg er ligt en er ruimtelijk en financieel wordt gecompenseerd. Het perspectief wordt daarmee primair bepaald door de zittende bedrijven, zowel de tuinders als de niet-agrarische, en de mogelijke vestiging van een aantal voornamelijk niet-agrarische bedrijven van elders.

2.4 Duurzame herinrichting

Het gebied waar de Stompwijkseweg en de Doctor van Noortstraat doorheen lopen (en waarin de kern Stompwijk is gelegen) is in meerdere opzichten belangrijk. Het gebied is economisch van belang vanwege de bedrijvigheid die er plaatsvindt. Het is landschap-pelijk van belang als rand van het groene hart van Holland en als open gebied aan de rand van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Het is recreatief belangrijk om inwoners dichtbij huis de mogelijkheid te bieden verschillende recreatieve activiteiten te ont-plooien.

Uit de Gebiedsvisie Stompwijk volgt dat de Stompwijkseweg in de toekomst ruimte moet bieden aan agrarisch verkeer en een recreatieve functie voor fietsverkeer. De Doctor van Noortstraat biedt in de toekomst ruimte voor langzaam verkeer en bestemmingsverkeer. Niet-agrarische bedrijven aan de Stompwijkseweg mogen niet meer uitbreiden. Voor deze bedrijven is het wenselijk dat zij zich in de toekomst verplaatsen naar een andere locatie.

Over de problematiek van de Doctor van Noortstraat en Stompwijkseweg is al veel gedocumenteerd (zie bijlagen 1 en 2). Tevens is er gestudeerd op oplossingsrichtingen voor deze wegen en mogelijke vormgevingen. Op basis van de documentatie is het volgende beeld te vormen van de situatie.

2.5 Knelpunten

De voornaamste knelpunten die worden geconstateerd zijn:

- De Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat voldoen niet aan de ambitie voor een aantrekkelijke recreatieve route voor langzaam verkeer.
- De verkeersdruk op de Doctor van Noortstraat wordt als te hoog ervaren.
- De Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat worden gebruikt door zwaar verkeer, met negatieve effecten als trillingshinder, onveiligheid en schade aan de weg tot gevolg.
- De Doctor van Noortstraat is te krap doordat er wordt geparkeerd, maar de parkeer ruimte dient (op de weg of in de omgeving) behouden te blijven.
- Langzaam verkeer heeft binnen de bebouwde kom geen aparte plaats (geen fietsstroken, geen trottoir). Een gebruikelijk uitgangspunt is om bij wegen met meer dan 2.500 motorvoertuigen (mvt)/etmaal voetpad aan te leggen. Buiten de bebouwde kom zijn fiets-suggestiestroken aanwezig.

Daarnaast spelen er enkele ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving:

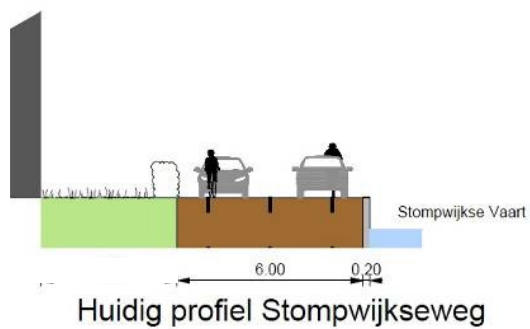
- ontwikkeling van het glastuinbouwcluster;
- ontwikkeling van de Verbindingsweg;
- verminderen, wijzigen en/of verplaatsen bedrijvigheid aan Stompwijkseweg;
- ontwikkeling van aansluitende en toeleidende recreatieve routes.

Op basis van de tellingen passen bij de knelpunten wel enkele kanttekeningen:

- Het aantal verkeersbewegingen over de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat dat in de metingen is geteld past binnen de capaciteit van een erftoegangsweg¹ (circa 3.000 mvt/etmaal binnen de bebouwde kom). De verkeersintensiteit is niet zodanig dat problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten zijn of er sprake is van een uitzonderlijke situatie voor wat betreft de aanwezigheid van verschillende soorten verkeersdeelnemers. Uit verkeerstellingen (2010) blijkt dat er per etmaal circa 2.600 motorvoertuigen ter hoogte van de Tuinbouwweg à 2.900 motorvoertuigen ter hoogte van de Huyssitterweg gebruik maken van de Doctor van Noortstraat. Vooral de beschikbare breedte maakt het moeilijk om alle verkeersdeelnemers op een goede manier te faciliteren. Om het passeren mogelijk te maken zijn op verschillende plaatsen passeerstroken gerealiseerd door het instellen van parkeerverboden ter plaatse.
- Het aandeel vrachtverkeer verschilt over de verschillende meetpunten in Stompwijk, maar het beeld is dat dit met gemiddeld circa 5% niet uitzonderlijk hoog is (afgezien van eventuele pieken). Vanwege de afstand tot de bebouwing, het type wegdek en de slappe ondergrond is trillingsoverlast op de Doctor van Noortstraat een aandachtspunt. Sinds 2012 geldt er een vrachtwagen-inrijverbod op de Stompwijkseweg vanaf de Kniplaan richting Leidschendam. Een gevolg hiervan is dat alle vrachtwagens vanaf de Stompwijkseweg, Tuinbouwweg en Huyssitterweg moeten wegrijden via de Doctor van Noortstraat.
- De uitgevoerde parkeertelling in 2010 meet (tijdens de nachtelijke uren) geen te hoge parkeerdruk op de Doctor van Noortstraat (tussen de 50 en 85%). De parkeersituatie hier lijkt daarom acceptabel.
- De wegingdeling van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat voldoet niet aan de Essentiële Herkenbaarheidkenmerken volgens de principes van een 'Duurzaam Veilige weginrichting van erftoegangswegen'². Zo is er bijvoorbeeld een as-markering aangebracht (suggestieve scheiding van de rijbaan), waar dit op erftoegangswegen niet gebruikelijk is (zie figuren 2.3 en 2.4).
- De richtlijnen voorzien daarnaast in enkele 'ideale' principeprofielen die van toepassing zijn op de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat. De Doctor van Noortstraat is echter niet voldoende breed om een dergelijk ideaal profiel te realiseren, waardoor maatwerk nodig is.
- Over de gewenste breedte van fiets (suggestie) stroken wordt op dit moment in Nederland onder verkeerskundigen een discussie gevoerd. De nieuwe richtlijn die het Fietsberaad hanteert voor fiets(suggestie)stroken is dat deze minimaal 1,7 m breed zijn. Dit wijkt dus af van de richtlijnen van het CROW.

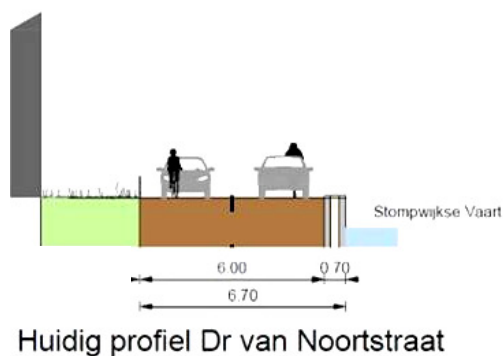
¹ Erftoegangswegen dienen vooral ter ontsluiting van woningen en bedrijven, en zijn niet bedoeld voor doorgaand verkeer. Binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid op de Doctor van Noortstraat 30 km/h, en buiten de bebouwde kom 60 km/h.

² Gebaseerd op ontwerpfilosofie 'Duurzaam Veilig', een integrale benadering van het verkeerssysteem: 'mens', 'voertuig' en 'weg'. Weg en voertuig dienen aan te sluiten bij wat de mens kan en dienen bescherming te bieden; onder andere via CROW; ASVV 2012 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom), Handboek wegontwerp 2013, erftoegangswegen buiten de bebouwde kom.



Stompwijkseweg nr 58

Figuur 2.3: Huidig profiel 60 km/h-weg, tweerichtingsverkeer en fietssuggestiestroken (buiten bebouwde kom).



Dr van Noortstraat nr 38

Figuur 2.4: Huidig profiel 30 km/h-weg tweerichtingsverkeer, passeerplaatsen, parkeerruimte (binnen bebouwde kom)

2.6 Uitgangspunten

Op basis van de knelpunten zijn een aantal uitgangspunten te benoemen waar de denkbare vormgevingen voor de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat aan moeten voldoen. Zo is een eerste selectie van de te waarderen varianten mogelijk. Denkbare vormgevingen die niet voldoen aan de uitgangspunten, hoeven zo niet

meegenomen te worden in de afweging. De volgende uitgangspunten zijn te hanteren.

- De aanliggende woningen en bedrijven van de Stompwijkseweg blijven (fysiek) bereikbaar voor zwaar verkeer en calamiteitenverkeer.
- De weg biedt ruimte voor langzaam verkeer en is onderdeel van het regionale fietsnet.
- De Doctor van Noortstraat of de nabije omgeving voorziet in parkeerruimte om (minstens) de huidige parkeerruimte te behouden.
- De vormgeving van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat sluit aan bij de wegcategorisering volgens het verkeers- en vervoersplan van de gemeente Leidschendam-Voorburg: een erftoegangsweg binnen en buiten de bebouwde kom.

3

Varianten wegen-structuur

De varianten voor de wegenstructuur op en rond de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat hangen samen met de eventuele ontwikkelingen in de wegenstructuur. In alle varianten wordt ervan uitgegaan dat de kademuur langs de Stompwijkse Vaart wordt vervangen en de wegen worden herbestraat.

Voor de uitwerking van de varianten is het van belang om inzicht te hebben in de mogelijkheden om de verkeersdruk te beperken en de rol van de Verbindingsweg, en eventuele voordelen van eenrichtingsverkeer voor (vracht)auto's voor het toepassen van een lichtere en goedkopere oplossing voor de kademuur van de Stompwijkse Vaart.

3.1 Rol en ligging van de Verbindingsweg

Indien de Verbindingsweg 1^e fase wordt aangelegd, ontstaan er mogelijkheden om de verkeersbelasting op de Doctor van Noortstraat tussen de Huyssitterweg en de N206 te verlagen. Een gedeelte van het autoverkeer met herkomst of bestemming Huyssitterweg zal automatisch gebruik gaan maken van de Verbindingsweg omdat dat voor hun verplaatsing een logische en korte route is.

Met de aanleg van de Verbindingsweg ontstaat er ook de mogelijkheid om vrachtwagens en landbouwverkeer te weren uit de Doctor van Noortstraat. Vanwege de beperkte ruimte en de hoge verkeersdruk op de Doctor van Noortstraat kan de verbindingsweg een oplossing hiervoor bieden.

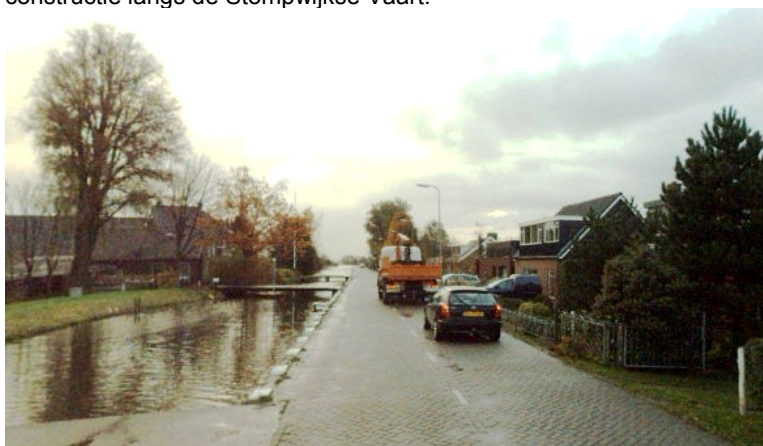
Een mogelijke herontwikkeling van het glastuinbouwcluster in de Meeslouwerpolder betekent een toename van het verkeer van en naar dit gebied. Voor een goede ontsluiting van dit gebied wordt in de planvorming uitgegaan van de aanleg de Verbindingsweg 2^e fase. Hiermee wordt een nieuwe wegverbinding tussen de Tuinbouweg en de Huyssitterweg bedoeld. Een extra verkeerstoename van het verkeer op de Doctor van Noortstraat wordt hiermee voorkomen.

3.2 Mogelijkheden lichte damwandconstructie

De nieuwe damwand moet in ieder geval altijd berekend worden voor een incidentele zware belasting door het verkeer.

Omdat ook op de Stompwijkseweg op een aantal plaatsen wordt geparkeerd en dat (vracht)auto's bij het inhalen van fietsers vaak een uitwijkmanoeuvre moeten maken, is een incidentele belasting van de kademuur door een zwaar voertuig (bijvoorbeeld brandweer) niet uit te sluiten.

Aanvullend grondonderzoek zou verder uitsluitsel kunnen bieden over de vraag welke constructie mogelijk is, maar het is onwaarschijnlijk dat het instellen van eenrichtingsverkeer leidt tot een kostenbesparing voor het vernieuwen van de grondkeringsconstructie langs de Stompwijkse Vaart.



Figuur 3.1: kans op uitwijkmanoeuvre zwaar verkeer

3.3 Varianten wegenstructuur

De volgende varianten zijn denkbaar (zie ook figuur 3.1).

1. huidige wegenstructuur;
2. huidige wegenstructuur + Verbindingsweg 1^e fase;
3. huidige wegenstructuur + Verbindingsweg 1^e fase en Huyssitterbrug geschikt voor omleiding vrachtverkeer en landbouwverkeer;
4. huidige wegenstructuur en Verbindingsweg 1^e en 2^e fase met aansluiting via de Tuinbouwweg geschikt voor omleiding vrachtverkeer en landbouwverkeer.



Figuur 3.1: Variantenoverzicht

Variant 1 gaat uit van de huidige wegenstructuur. In deze variant zijn er weinig mogelijkheden om de huidige ervaren problemen te verbeteren. Het ingestelde eenrichtingsverkeer op de Stompwijkseweg voor vrachtwagens kan na vernieuwing van de kademuur en herinrichting van de weg vervallen.

In **variant 2** is de Verbindingsweg 1^e fase aangelegd en bestaat de mogelijkheid van de Huyssitterweg direct naar de aansluiting van de N206 te rijden zonder gebruik te maken van de Doctor van Noortstraat.

In **variant 3** is de aansluiting van de Huyssitterweg en de Huyssitterbrug op de Doctor van Noortstraat verbreed en geschikt gemaakt voor het omleiden van vracht- en landbouwverkeer tussen de Stompwijkseweg en de N206. Deze variant biedt de mogelijkheid om vracht- en landbouwverkeer te weren uit een groot gedeelte van de bebouwde kom van Stompwijk.

Variant 4 gaat uit van het gegeven dat het tuinbouwcluster in de Meeslouwerpolder toekomstperspectief heeft en dat de Verbindingsweg 2^e fase wordt aangelegd tussen de Tuinbouwweg en de Huyssitterweg. In deze variant kan ook het verkeer van en naar de Tuinbouwweg buiten de Doctor van Noortstraat om worden afgewikkeld.

4

Afwegingskader en afweging varianten wegenstructuur

4.1 Afwegingskader

Met de problematiek op hoofdlijnen in beeld kan het afwegingskader worden vormgegeven. Dit afwegingskader is bedoeld om de verschillende wegenstructuren die denkbaar zijn rond de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat onderling transparant te kunnen vergelijken.

Het afwegingskader hanteert enkele (deel)criteria (zie tabel 4.1). Bij het invullen van het afwegingskader, zal de beoordeling worden gespiegeld aan de huidige situatie zonder vernieuwing van de kademuur en herinrichting van de weg (0-variant). De beoordeling is veelal kwalitatief, waar mogelijk zal de beoordeling worden onderbouwd met kwantitatieve inzichten zoals verkeerstellingen en ongevalgegevens.

criterium	meewegende aspecten
leefbaarheid	trillingshinder, verkeersintensiteit, duurzaam mobiliteitsbeleid
veiligheid	mate van menging verkeersvormen, positie langzaam verkeer
bereikbaarheid	behoud van ontsluitingsmogelijkheden en parkeerruimte
kosten	realisatiekosten herinrichting, grondkering, onderhoudskosten en levensduur

Tabel 4.1: Afwegingscriteria voor de varianten

Uitgewerkt gaat het om de volgende aspecten waarop het ontwerp wordt beoordeeld.

- Leefbaarheid:
 - Trillingshinder: de verwachte overlast van de combinatie van wegdek, ondergrond en verkeersbelasting.
 - Verkeersintensiteit: de verwachte veranderingen in het gebruik van de weg.
 - Duurzaam mobiliteitsbeleid: door het bevorderen van lopen en fietsen, maar ook het stimuleren van schoon en effectief vervoer wordt een bijdrage geleverd aan het energie- en klimaatprobleem. Ook het beperken van voertuigkilometers draagt daaraan bij.

■ Veiligheid:

- Mate van menging van verkeersdeelnemers. Veel van de geregistreerde ongevallen kunnen gerelateerd worden aan het smalle en mogelijk onduidelijke wegprofiel, waardoor verkeersdeelnemers elkaar bij passeren of inhalen raken. Een ontwerp dat dit zo veel mogelijk voorkomt kan de veiligheid dus verbeteren. Ook de mate van vrachtverkeer speelt hierbij een rol.
- Positie langzaam verkeer en realisatie recreatieve functie. Wordt de weg aantrekkelijk voor recreatief gebruik; comfort, ruimte voor de recreatieve fietser? Langzaam verkeer is kwetsbaar bij ongevallen (grote kans op letselschade). Een meer gereserveerde ruimte in het ontwerp voor deze kwetsbare groep weggebruikers kan de aandacht voor deze groep verhogen en daarmee de veiligheid verbeteren.

■ Bereikbaarheid:

- Behoud ontsluitingsmogelijkheden. Hierbij wordt gezien of bijvoorbeeld circulatiemaatregelen³ negatief uitwerken op de bereikbaarheid. Daarbij wordt als voorbeeld gekeken naar de reis tussen de kern Stompwijk (Hoefblad) en Leidschendam (Damlaan) enerzijds en de Tuinbouwweg en de aansluiting A4 'Zoeterwoude Dorp' anderzijds.
- Parkeerruimte. In hoeverre kan in het ontwerp of de omgeving de huidige parkeersituatie op de Doctor van Noortstraat worden opgevangen.

■ Kosten:

- Realisatie: kosten van de weginrichting.
- Grondkering: mogelijkheden die het profiel biedt voor de keuze van een type grond-/waterkering.
- Levensduur: hoe duurzamer de variant is vormgegeven (geschikt voor verschillende scenario's), hoe later opnieuw geïnvesteerd zal moeten worden in de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat en hoe beperkt de kosten voor beheer en onderhoud zullen zijn.
- Kosten voor beheer en onderhoud.

Bewust is gekozen voor een beperkt aantal criteria. Bij de beoordeling van deze criteria voor de verschillende varianten zal worden geredeneerd vanuit het oogpunt van de verkeerssituatie op de Stompwijkseweg en de Doctor van Noortstraat. Eventuele effecten op andere delen van Stompwijk en omgeving zullen wel worden meegewogen in de variantenafweging, maar alleen als het een duidelijk neveneffect van een bepaalde vormgeving van de Stompwijkseweg betreft.

³ Circulatiemaatregelen zijn maatregelen die (een deel van) het verkeer omleiden, bijvoorbeeld: vrachtwagenverboden, eenrichtingsverkeer, gewichts-, breedte- en/of hoogtebeperkingen.

4.2 Effecten per aspect

4.2.1 Leefbaarheid

De verkeersbelasting van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat varieert van 2.600 tot circa 2.900 motorvoertuigen (mvt) per etmaal (bijlage 2; telling Telwerk BV, 2010). Het gedeelte van Doctor van Noortstraat tussen de Meerlaan en N206 is met 1.800 mvt/etmaal rustiger. Op de Tuinbouwweg en Huyssitterweg zijn er op een werkdag gemiddeld respectievelijk 170 en 720 mvt/etmaal geteld. Een gebruikelijk uitgangspunt bij de inrichting van erftoegangswegen is dat wanneer de intensiteit hoger is dan 2.500 mvt/etmaal, het gewenst is om aparte voorzieningen voor voetgangers en of fietsers aan te leggen. In figuur 4.1 zijn de telcijfers van diverse onderzoeken samengevat weergegeven. Het aandeel vrachtverkeer van het totaal aantal motorvoertuigen is tussen haken vermeld).



Figuur 4.1: Samenvatting telcijfers 2010

Op de Stompwijkseweg zijn fietssuggestiestroken aanwezig en voldoet daarmee aan hiervoor genoemd uitgangspunt.

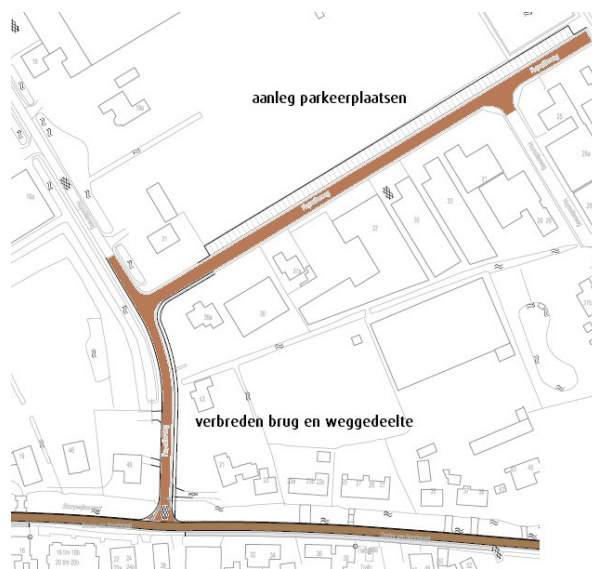
Verbindingsweg

Een belangrijke bijdrage aan een toekomstbestendige en duurzame inrichting van de Doctor van Noortstraat is het verlagen van de verkeersdruk op deze weg. Het realiseren van de Verbindingsweg 1^e fase speelt daarin een belangrijke rol. Daarnaast zal een nieuw wegdek zonder kuilen en geen zwaar vrachtverkeer een goede bijdrage leveren aan de verbetering van de leefbaarheid.

Om vrachtwagens en landbouwverkeer om te kunnen leiden via de Verbindingsweg 1^e fase buiten de dorpskern van Stompwijk om, is het nodig om de aansluiting van de Huyssitterweg op de Doctor van Noortstraat te verbreden: dit is het uitgangspunt van

variant 3. In deze variant rijden circa 200 zware voertuigen per etmaal en het landbouwverkeer niet meer door de Doctor van Noortstraat en neemt de intensiteit op de Doctor van Noortstraat verder af tot circa 2.500 mvt/etmaal. Verkeer gerelateerd aan de Huyssitterweg en de Veilingweg hoeft op dat moment niet meer van de Doctor van Noortstraat gebruik te maken. Daarmee daalt de verkeersdruk op de Doctor van Noortstraat tot aanvaardbare waarden.

Om de verkeersbelasting op de Doctor van Noortstraat nog verder te laten dalen zijn ingrijpendere maatregelen noodzakelijk zoals het instellen van eenrichtingsverkeer en inrijverboden voor vrachtwagens en landbouwverkeer.



Figuur 4.1: Herinrichting en verbreding Huyssitterweg en brug over Stompwijksevaart

Een belangrijke voorwaarde voor het ontwerp van de Verbindingsweg is dan wel dat deze nieuwe route uitnodigend is voor zwaar verkeer. Vrachtverkeer moet elkaar goed kunnen passeren en de bochten moeten niet te krap zijn. Het advies is om bij het ontwerp van de Verbindingsweg uit te gaan van de ideale ontwerputgangspunten en niet van de minimale ontwerputgangspunten. Dat vraagt om een breedte van minimaal

6,5 meter (gebaseerd op twee passerende landbouwvoertuigen). Daar komt bij dat de keuze voor een smaller profiel mogelijk leidt tot meer onderhoudskosten, omdat de berm wordt belast bij uitwijkmanoeuvres van zwaar (landbouw)verkeer.

Vanuit verkeerskundig oogpunt en een vlotte verkeersafwikkeling dient het tracé van de weg redelijk gestrekt te zijn en moet de afstand van de Verbindingsweg tot bestaande woningen (bijvoorbeeld het Laantje van Van Campen) voldoen aan de geluidzonering die de Wet Geluidhinder stelt.

Effecten varianten

In variant 1 blijft de verkeersdruk na reconstructie van de wegen nagenoeg gelijk aan de huidige situatie. Het enige verschil is dat na vervanging van de kademuur op de Stompwijkseweg het inrijverbod voor vrachtwagens kan worden opgeheven waardoor er een tiental vrachtwagens niet meer gedwongen worden om door Stompwijk te rijden en dat een vlak wegdek minder kans op trillingen heeft.

De aanleg van de Verbindingsweg in variant 2 zorgt voor enige verlichting van de verkeersdruk op het oostelijk deel van de Doctor van Noortstraat en de aansluiting van de Huyssitterweg. Variant 3 zorgt voor verdere vermindering van het verkeer op het oostelijk deel van de Doctor van Noortstraat door het instellen van een inrijverbod voor vrachtwagens en landbouw verkeer op dit gedeelte. Door de nieuwe weg tussen de Tuinbouwweg en de Huyssitterweg in variant 4 wordt het effect op de Doctor van Noortstraat nog enigszins versterkt. Voor de verkeersdruk op de Stompwijkseweg hebben de varianten weinig invloed. Een overzicht van de geschatte effecten op de verkeersdruk op basis van de tellingen in 2010 is weergegeven in bijlage 2.

4.2.2 Veiligheid

Een verkeersongeval is een 'gebeurtenis op de openbare weg, die verband houdt met verkeer en waardoor er schade ontstaat aan objecten of letsel bij personen en waarbij ten minste één rijdend voertuig betrokken is'. In de verkeersongevallenregistratie BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) worden alle verkeersongevallen in Nederland verwerkt die door de politie zijn vastgelegd. Het bestand wordt samengesteld door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de geregistreerde ongevallen op de Stompwijkseweg en de Doctor van Noortstraat in de periode 2007-2012.

In deze periode zijn er vier ongevallen geregistreerd op de Stompwijkseweg en zeven ongevallen op de Doctor van Noortstraat. Bij deze geregistreerde ongevallen waren geen fietsers en voetgangers betrokken. Bij alle ongevallen zijn auto's betrokken; 1x motor, 1x tractor, 3x bromfiets en 2x een ongeval met een vast voorwerp. De conclusie is dat het aantal ongevallen op deze route niet afwijkt van dat op vergelijkbare wegen, en dat de oorzaak van de meeste ongevallen een relatie hebben met de beperkte wegbreedte.

Stompwijkseweg

Om de recreatieve fietsroute via de Stompwijkseweg te bevorderen is de aanwezigheid van voldoende brede fiets(suggestie)stroken met een vlakke bestrating gewenst. Dit is binnen de huidige beschikbare wegbreedte te realiseren en van toepassing op alle varianten.

Doctor van Noortstraat

Op de Doctor van Noortstraat ontbreken aparte voorzieningen voor voetgangers. De beschikbare verkeersruimte is te beperkt om een gangbare wegindeling voor alle verkeersdeelnemers te realiseren (zie figuur 4.2). Met het bieden van een alternatieve route om een deel van de Doctor van Noortstraat heen door de aanleg van de Verbindingsweg (Tuinbouwweg/Huyssitterbrug - N206), ontstaat de mogelijkheid

vrachtwagens en landbouwverkeer via die route om te leiden. Dit is het geval in de varianten 3 en 4. De Doctor van Noortstraat hoeft op dat moment niet meer vormgegeven te worden voor het faciliteren van zwaar verkeer. Op dat moment kan er extra ruimte worden geboden voor voetgangers en neemt het aantal ontmoetingen tussen zwaar verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers af.



Figuur 4.2: Ontbrekend voetpad Doctor van Noortstraat

4.2.3 Bereikbaarheid

Stompwijk is in de huidige situatie ontsloten vanaf de N206 via de Meerlaan en de Doctor van Noortstraat, en vanaf Leidschendam via de Stompwijkseweg. Op de Stompwijkseweg is eenrichtingverkeer ingesteld voor vrachtverkeer vanaf de Kniplaan richting Leidschendam om de zwakke kademuur te beschermen. Door deze maatregel rijden nu meer vrachtwagens door de Doctor van Noortstraat. Bewoners en bedrijven van Stompwijk zijn gebaat bij het in stand houden of verbeteren van de huidige ontsluitingsmogelijkheden. Het instellen van eenrichtingsverkeer levert niet of nauwelijks een kostenbesparing op voor het vervangen van de kademuur en de nieuwe weginrichting.

Bij aanleg van de Verbindingsweg 1^e fase (variant 2) groeit de bereikbaarheid licht: vooral het glastuinbouwcluster profiteert hiervan. In de varianten 3 en 4 ontstaat een extra parallelle verbinding die de bereikbaarheid van de bedrijven in de Meeslouwerpolder en aan de Stompwijkseweg kan verbeteren. Verkeer van en naar deze bedrijven hoeft immers niet meer door de kern van Stompwijk te rijden. Daar komt bij dat in deze varianten ruimte ontstaat op de Doctor van Noortstraat om eventueel parkeer ruimte en/of een voetpad te faciliteren.

4.2.4 Kosten

Het instellen van eenrichtingsverkeer levert niet of nauwelijks een kostenbesparing op voor het vervangen van de kademuur en de nieuwe weginrichting. Het lijkt er

daarmee op dat de vormgeving van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat in de verschillende varianten geen verschil zal maken voor de kosten van de realisatie. Het enige mogelijke verschil dat kan optreden, is dat een deel van Doctor van Noortstraat in de varianten 3 en 4 kan worden uitgerust met een smaller profiel (minder verhardingsbreedte) en/of er mogelijk aanvullende kosten zijn voor de verwerving en aanleg van parkeerruimte. Het verschil in kosten is daarnaast vrijwel geheel afhankelijk van de kosten die samenhangen met realisatie van de Verbindingsweg. Daarbij is realisatie van de Verbindingsweg fase 1 en 2 de kostbaarste variant, terwijl het handhaven van de huidige wegenstructuur het meest gunstig uitvalt.

In tabel 4.1 zijn de civieltechnische kosten en beheer en onderhoudskosten per variant weergegeven. Er is in de kostenberekening van uitgegaan dat een nieuwe kade-muur voor de bestaande kering wordt gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk is, nemen de realisatiekosten van elke variant toe met circa € 1,9 miljoen.

In het overzicht is ook geen rekening gehouden met extra investeringen om op alternatieve locaties parkeerplaatsen te compenseren. De aanlegkosten van de varianten kunnen ook worden onderverdeeld over de verschillende wegvakken. In variant 1 (huidige wegenstructuur) bijvoorbeeld zijn de kosten voor de weggedeelten

In de varianten 2, 3 en 4 spelen naast deze weggedeelten ook de kosten van aanleg van de Verbindingsweg en de aanpassing van de Huyssitterweg een rol.

	civieltechnische bouwkosten	beheer- en onderhoudskosten (per jaar)
variant 1	€ 26,4 mln	€ 85.000,-
variant 2	€ 33,9 mln	€ 117.000,-
variant 3	€ 34,4 mln	€ 125.000,-
variant 4	€ 36,5 mln	€ 136.000,-

Tabel 4.1: Civieltechnische en beheer- en onderhoudskosten (afgerond)

4.3 Overzicht afweging varianten

Buiten de bebouwde kom zijn er geen verschillen in de wegindeling tussen de vier varianten: tussen Leidschendam en de Tuinbouwweg is geen ander profiel door realisatie van één van de varianten te verwachten. Het uitgangspunt om het recreatieve fietsverkeer over de Stompwijkseweg te bevorderen vereist minimaal de aanwezigheid van fietssuggestiestroken van voldoende breedte en een vlak wegdek zonder kuilen. Tussen de Tuinbouwweg en de N206 (binnen de bebouwde kom) zijn wel effecten te verwachten. Tabel 4.2 geeft op basis van de voornoemde paragrafen een beeld van het ingevulde afwegingskader van de vier varianten. De waardering van de aspecten zijn in deze tabel afgewogen ten opzichte van de huidige situatie (0-variant).

aspect	variant	1	2	3	4
leefbaarheid	trillingshinder, verkeersintensiteit	0/+	+	++	++
veiligheid	mate van menging verkeersvormen, positie langzaam verkeer	0	+	++	++
bereikbaarheid	behoud van ontsluitingsmogelijkheden en parkeerruimte	0/+	0/+	+	+
kosten	realisatie, beheer & onderhoud en levensduur	0/-	-	-	--

Tabel 4.2: Afweging varianten Stompwijkseweg - Doctor van Noortstraat

De afweging laat zien dat de varianten waarbij door de aanleg van de Verbindingsweg een alternatief wordt gevormd voor de route via de Doctor van Noortstraat, het beste scoren op verbetering van de situatie op de Doctor van Noortstraat. Deze varianten

kennen echter ook hogere kosten. De onderlinge verschillen tussen varianten 3 en 4 zijn beperkt; slechts op het relatief korte weggedeelte van de Doctor van Noortstraat tussen de Tuinbouwweg - Huyssitterbrug zijn andere effecten te verwachten die mogelijk om een andere inrichting vragen. Om die reden kan bij een eventuele herontwikkeling van het glastuinbouwcluster ook gekeken worden naar een goedkopere variant 4 waarbij een wegverbinding tussen de Tuinbouwweg en de Veilingweg bekeken wordt om de Tuinbouwweg goed te ontsluiten voor vrachtverkeer.

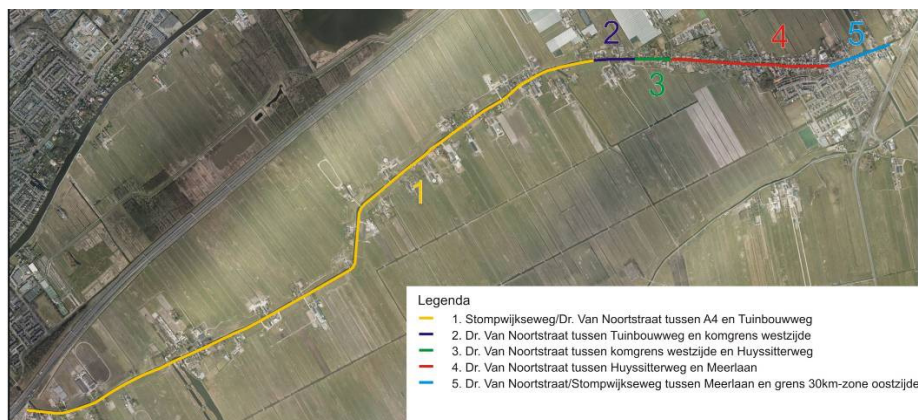
5

Dwarsprofielen binnen en buiten de bebouwde kom

5.1 Profiel op maat

De bestaande Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat zijn circa 6 meter breed. Vooral de Doctor van Noortstraat is volgens de landelijke richtlijnen voor een duurzaam veilige inrichting te smal. Een verbreding van het huidige wegprofiel is niet zonder meer mogelijk en gaat ten koste van wateroppervlakte of noodzakelijke aankoop van particuliere grond. In dit hoofdstuk wordt in eerste instantie uitgegaan van de huidige beschikbare wegbreedte.

De Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat zijn te onderscheiden in enkele wegvakken die hun eigen karakteristieken kennen. Figuur 5.1 geeft een beeld van de indeling die in deze variantenstudie wordt gehanteerd. Hierna zijn de weggedeelten elk kort beschreven, inclusief de bouwstenen die voor de bewuste wegvakken denkbaar zijn en beantwoorden aan de gestelde uitgangspunten. Alle weggedeelten zijn momenteel voorzien van klinkerbestrating en vormgegeven als erftoegangsweg (60 km/h buiten de bebouwde kom en 30 km/h binnen de bebouwde kom). De gemeten intensiteiten zijn niet zodanig, dat een strikte scheiding van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer uit capaciteitsoogpunt nodig is.



Figuur 5.1: Overzicht wegvakindeling Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat

Het eerste wegvak is begrensd door de A4 en de Tuinbouwweg. De Kniplaan sluit aan op dit wegvak. De Kniplaan is niet opgenomen als grens van een wegvak, omdat deze aansluiting geen ander wegprofiel van de Stompwijkseweg zal betekenen. De Kniplaan zou in theorie een rol kunnen spelen voor het nemen van circulatiemaatregelen (eenrichtingsverkeer of een knip in de Stompwijkseweg), maar de Kniplaan kan door de aslastbeperking van 4,8 ton en breedtebeperking van 2,2 meter hier in de praktijk geen rol in vervullen voor het vrachtverkeer.

5.1.1 Buiten de bebouwde kom (wegvakken 1 en 2)

Dit gedeelte van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat kent over de gehele lengte een vergelijkbaar karakter. De weg kent erfaansluitingen verspreid over de lengte van het wegvak. De erven en bebouwing liggen beneden aan de dijk of aan de overzijde van de Stompwijkse Vaart. Een deel van de bebouwing bevat ook bedrijfsfuncties, die (zwaar) vrachtverkeer genereren. De weg ligt buiten de bebouwde kom, en kent een snelheidsregime van 60 km/h. De weg heeft een asmarkering en fiets-suggestiestroken (zie figuur 2.1). De suggestiestroken zijn in een later stadium met verf aangebracht ter verbetering van de verkeersveiligheid van de fietsers. Indien de Verbindingsweg 2^e fase gerealiseerd wordt, bestaat de mogelijkheid voor wegvak 2 het vrachtverkeer van een deel van de route te weren. Sinds 2012 is op de Stompwijkseweg een geslotenverklaring voor vrachtwagens ingesteld vanaf de Kniplaan in westelijke richting voor het gedeelte tussen de huisnummers 29 en 69. Deze maatregel is ingesteld vanwege de slechte |
conditie van de kademuur van de Stompwijkseweg. In verband met de bedrijfsvoering van agrarische bedrijven die aan deze weg zijn gelegen is landbouwverkeer hiervan uitgezonderd.

De volgende dwarsprofielen zijn denkbaar voor dit gedeelte van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat.

- met fietssuggestiestroken (huidige inrichting, zonder asmarkering);
- met fietssuggestiestroken en eenrichtingsverkeer voor personenauto's en vrachtverkeer (partitieel eenrichtingsverkeer);
- zonder fietssuggestiestroken.

5.1.2 Bebouwde kom (wegvakken 3, 4 en 5)

Dit gedeelte van de Doctor van Noortstraat is vormgegeven als 30 km/h-zone met een asmarkering. Een trottoir is niet aanwezig maar is wel gewenst vanwege de verkeersdrukte van circa 3.000 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag. Op wegvak 3 wordt geparkeerd op of direct aan de rijbaan, en in sommige gevallen op eigen terrein. De

situatie is in ieder geval niet eenduidig over de diverse wegvakken. De voorgevels van de meeste bebouwing staan op enkele meters van de rijbaan en er zijn veel erfaansluitingen. Op de wegvakken 4 en 5 wordt geparkeerd op de rijbaan (oostzijde). De

bebouwing staat dicht op de rijbaan en er zijn veel erfaansluitingen. Op de recentelijk gerealiseerde brug over de Nieuwe Vaart halverwege wegvak 5 ontbreekt de markering. Over de gehele lengte van de Doctor van Noortstraat maken fietsers, voetgan-

gers en motorvoertuigen gebruik van de rijbaan. De wegbreedte is smal en eigenlijk alleen geschikt voor eenrichtingsverkeer. Op diverse plaatsen is een parkeerverbod ingesteld waardoor er passeerplaatsen zijn gecreëerd en tweerichtingsautoverkeer mogelijk is.

Mogelijke inrichtingen alternatieve inrichtingen zijn:

- zonder markering (huidige vormgeving, zonder asmarkering);
- met fietssuggestiestroken;
- zonder markering, met trottoir;
- zonder markering, met trottoir en circulatiemaatregelen;
- met fiets(suggestie)stroken en circulatiemaatregelen.

5.2 Ontwerpoplossingen

5.2.1 Overzicht

De hiervoor benoemde profielen zijn opgenomen in tabel 5.1.

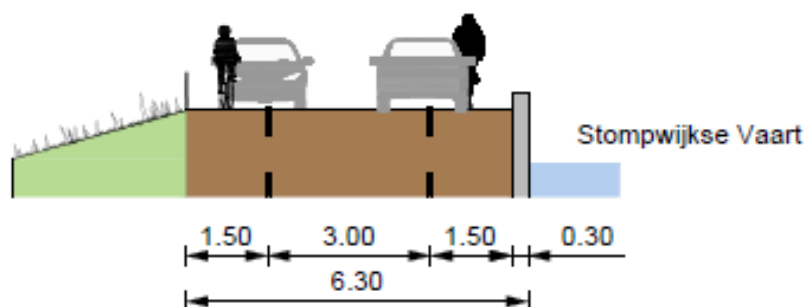
buiten de bebouwde kom	binnen de bebouwde kom	
denkbare vormgeving wegvakken 1 en 2	denkbare vormgeving wegvakken 3, 4 en 5	figuur
Huidige vormgeving, zonder asmarkering	5.2 huidige vormgeving, zonder asmarkering	5.4
Fietssuggestiestroken en eenrichtingsverkeer*	5.2 fietssuggestiestroken zonder parkeren	5.5
zonder fietssuggestiestroken	5.3 tweerichtingsverkeer, wandel-/parkeerstrook en passerplaatsen	5.6
	eenrichtingsverkeer, voetpad zonder parkeren	5.7
	tweerichtingsverkeer, voetpad zonder parkeren	5.8

* Voor de uiteindelijke breedte van de rijloper maakt dit nauwelijks verschil ten opzichte van de inrichting zonder circulatiemaatregelen

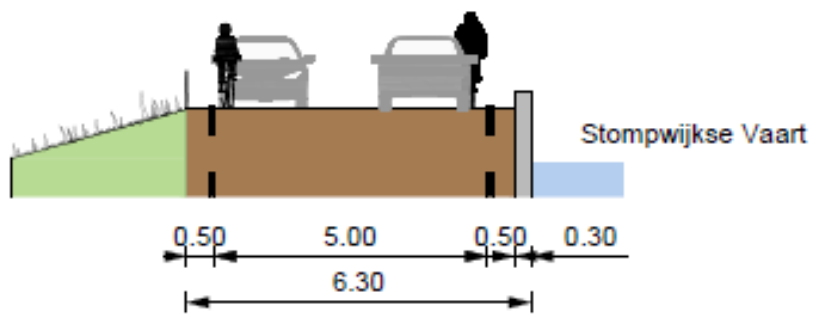
Tabel 5.1: Overzicht bouwstenen voor de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat

In de volgende figuren zijn deze denkbare vormgevingen uitgewerkt tot een profiel-schets. De nummering van de figuren correspondeert met de nummers in de tabel. Bij de profielen is uitgegaan van de bestaande breedte: 6,3 meter voor de Stompwijkseweg en 6,7 meter voor de Doctor van Noortstraat. De figuren zijn onderverdeeld in profielen voor de wegsituatie buiten de bebouwde kom en profielen voor de wegsituatie binnen de bebouwde kom.

5.2.2 Inrichtingsprofielen buiten de bebouwde kom

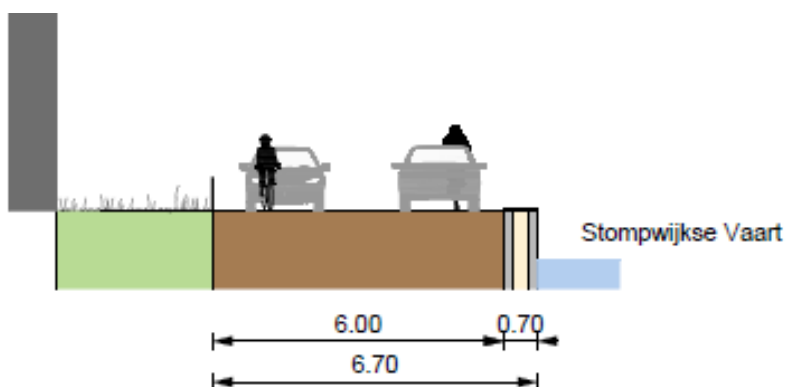


Figuur 5.2: Voorbeeldprofiel met fietssuggestiestroken

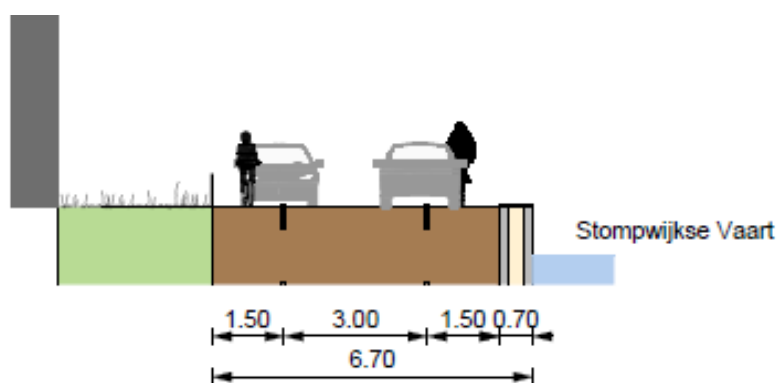


Figuur 5.3: Voorbeeldprofiel gemengd verkeer met kantstroken

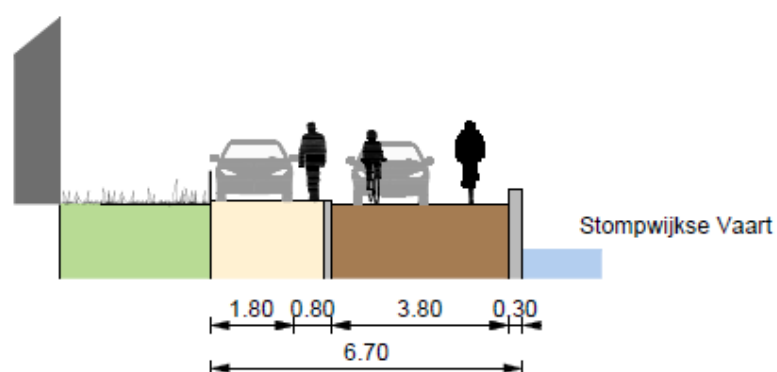
5.2.3 Inrichtingsprofielen binnen de bebouwde kom



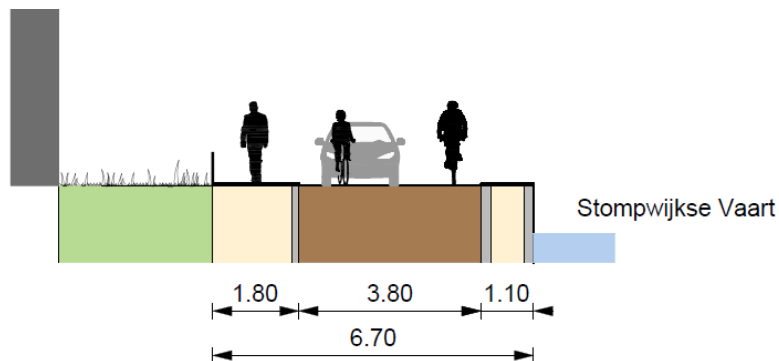
Figuur 5.4: Voorbeeldprofiel zonder markering, parkeren aan zijde woningen



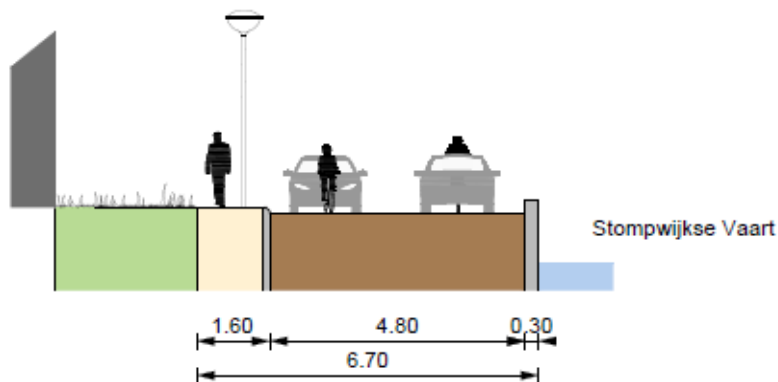
Figuur 5.5: Voorbeeldprofiel met fietssuggestiestroken zonder parkeerplaatsen



Figuur 5.6: Voorbeeldprofiel gemengd verkeer en parkeer-/wandelstrook (alleen geschikt voor varianten 3 en 4)



Figuur 5.7: Voorbeeldprofiel trottoir en autoverkeer in één richting (alleen geschikt voor varianten 3 en 4)



Figuur 5.8: Voorbeeldprofiel trottoir, geen parkeerplaatsen, tweerichtingsautoverkeer en circulatiemaatregelen vrachtverkeer. De breedte is te krap wanneer zwaar verkeer elkaar moet passeren (alleen geschikt voor varianten 3 en 4)

5.3 Nuances bij de inrichtingsprofielen

De hiervoor geschetste inrichtingsprofielen omvatten een aantal maatregelen en keuzes die effect hebben op de ervaren kwaliteit van het ontwerp. Het gaat daarbij om een-richtingsverkeer, de positie van langzaam verkeer en de parkeermogelijkheden.

5.3.1 Eenrichtingsverkeer (circulatiemaatregel)

Bij het instellen van eenrichtingsverkeer voor personenauto's en of vrachtverkeer zijn een aantal aandachtspunten van belang.

De volgende voordelen van het instellen van eenrichtingsverkeer kunnen optreden.

- afname van verkeersbelasting;

- door afwezigheid van tegemoetkomend autoverkeer kan in sommige gevallen worden volstaan met een beperktere wegbreedte;
- er ontstaat mogelijk extra ruimte voor de aanleg van een voetpad of parkeerplaatsen.

Naast de voordelen heeft het instellen van eenrichtingsverkeer de volgende aandachtspunten.

- de bereikbaarheid van de percelen verslechtert doordat men moet omrijden;
- de verkeersintensiteit op alternatieve routes neemt toe;
- de snelheid van het verkeer neemt toe door gebrek aan tegenliggers;
- handhaving van de verkeersmaatregel door politie vraagt de aandacht;
- het toepassen van drempels om de snelheid te remmen is vanwege de trillingsgevoelige omgeving niet aan te raden (een alternatief hiervoor is bijvoorbeeld een asverspringing in de weg als snelheidsremmer toe te passen).

Een gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens op de Stompwijkseweg in 2012 heeft tot gevolg gehad dat vrachtwagens richting Leidschendam nu door de Doctor van Noortstraat moeten rijden. Naast de langere route voor vrachtwagens betekent het ook een extra verkeersbelasting in de bebouwde kom van Stompwijk door zwaar vrachtverkeer. Voor bijvoorbeeld verkeer vanaf de Tuinbouwweg richting Prins Clausplein betekent dit een extra afstand van 10 km. Voor landbouwverkeer geldt deze maatregel niet.

Als op de Stompwijkseweg - Doctor van Noortstraat over de hele route eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen wordt ingesteld is dat van invloed op de bereikbaarheid van de aanwonenden. Bijvoorbeeld: voor de afstand tussen de Damlaan in Leidschendam en Stompwijk van 6,5 km moet dan in de terugrichting een afstand worden afgelegd van circa 13 km.

Uitgaande van varianten 3 of 4 ontstaan kansen om de verkeersdruk op de Doctor van Noortstraat te verminderen door het vrachtverkeer en het landbouwverkeer om te leiden via de Verbindingsweg. De intensiteit op de Doctor van Noortstraat kan hiermee worden verlaagd tot een acceptabele waarde. Met het treffen van extra circulatiemaatregelen kan de intensiteit nog verder worden verlaagd, maar dat biedt voor de inrichting van de weg geen extra mogelijkheden.

5.3.2 Langzaam verkeer

Fietsers

Het is de ambitie van de gemeente Leidschendam-Voorburg om de fietsroute via de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat te verbeteren. Om de kwaliteit van de fietsroute te verbeteren is gewenst om buiten de bebouwde kom op de Stompwijkseweg de fietssuggestiestroken te handhaven. Door deze stroken voldoende breed te maken en uit te voeren met een vlakke bestrating neemt het comfort voor fietsverkeer toe. De minimale breedte van een suggestiestrook is 1,5 meter en bij voorkeur 1,7 meter. Van belang is dat fietsverkeer niet wordt gehinderd door op de strook geparkeerde voertuigen. Op een aantal plaatsen wordt er in de huidige situatie geparkeerd op de fietssuggestiestrook.

Voetgangers

Een (andere) wens is het realiseren van een aparte ruimte voor de voetganger, zodat het niet meer noodzakelijk is om over de rijbaan tussen het rijdend verkeer te lopen. Daarnaast maken verschillende inwoners van Stompwijk graag een wandeling via het ommetje Doctor van Noortstraat, via fietspad 90 en Meer- en Geerweg naar de Meerlaan. Volgens de richtlijnen van het CROW⁴ is een voetpad bij voorkeur breder dan 1,8 meter. Een rolstoel kan dan een tegemoetkomende kinderwagen passeren. Als minimale breedte wordt over het algemeen een maat van 1,5 meter aangehouden (of 0,9 meter ter hoogte van bijvoorbeeld een lantaarnpaal op het voetpad).

5.3.3 Parkeren

De wens is parkeren op de Doctor van Noortstraat zo mogelijk anders te organiseren. Daarbij wordt gedacht aan het realiseren van alternatieve parkeerruimte in de nabije omgeving. Hier is onderzoek naar gedaan met als resultaat dat het op diverse locaties van de Doctor van Noortstraat lastig is alternatieven voor het parkeren te vinden. Uitgangspunt daarbij is dat de loopafstand tussen een woning en de parkeerplaats maximaal 100 meter bedraagt.

Uit een parkeerdrukmeting uit 2010 (nachttelling) blijkt dat er op de Doctor van Noortstraat circa 50 auto's van bewoners geparkeerd staan. 27 auto's tussen komgrens en Meerlaan en 13 auto's tussen Meerlaan en N206. Veel bewoners parkeren op eigen terrein, maar er zijn ook percelen waarbij dat niet mogelijk is. In een eerder stadium is al eens onderzocht waar alternatieve parkeerplaatsen mogelijk zouden zijn. In de gebiedsvisie zijn hier al voorbeelden van genoemd (Hazepad, Meerlaan, van Mero-destraat). Dit betreffen vooral locaties ten oosten van de Zustersdijk. Voor het geheel parkeervrij

maken van de Doctor van Noortstraat zullen daarnaast ook voor het gedeelte ten westen van de Zustersdijk mogelijkheden onderzocht moeten worden.

Een aandachtspunt is dat een Doctor van Noortstraat zonder geparkeerde voertuigen uitnodigt tot hogere snelheid van het autoverkeer en daarmee een toenemende verkeersonveiligheid. Het huidige parkeren op de rijbaan werkt wegens de beperkte passeermogelijkheden daarbij als snelheidsremmer. Zonder parkeren op de rijbaan is het nodig snelheidsremmende maatregelen te treffen dat gezien de situatie (waterkerende functie, erfaansluitingen, trillingsgevoelige omgeving) niet op elke plek even gemakkelijk is. Het toepassen van wegversmallingen is dan een optie maar is alleen zinvol in een variant met tweerichtingsverkeer.

Als alternatief kan overwogen worden om het profiel te optimaliseren door de aanleg van een gecombineerde wandel-/parkeerstrook in combinatie met een smalle rijbaan voor fietsers en rijdend autoverkeer (zie figuur 6.6). De breedte van de rijbaan is ge-

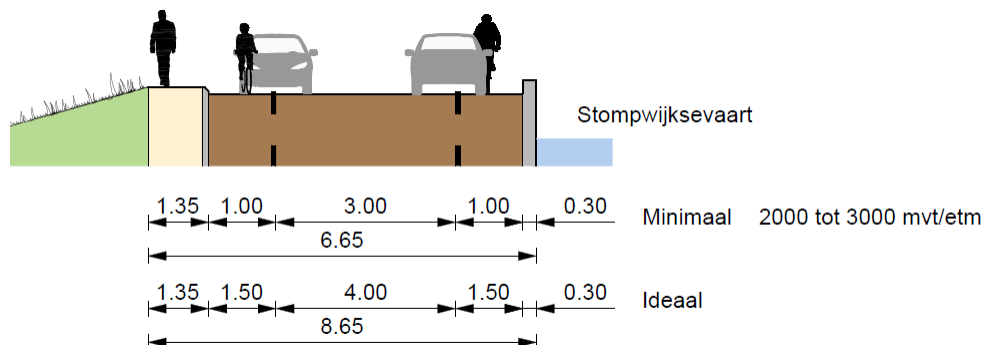
⁴ ASVV 2012 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom), 14.1.1.

schikt voor een auto met fiets. In de situatie met tweerichtingsautoverkeer zijn passerplaatsen in deze variant noodzakelijk.

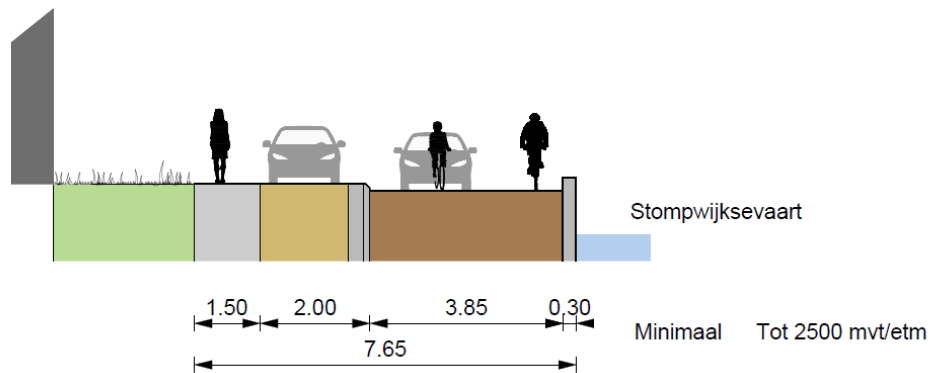
Een andere mogelijkheid is om de verkeersbelasting te verlagen. Bij minder dan 2.500 mvt/etmaal is de noodzaak voor een apart trottoir lager. De aanleg van de Verbindingsweg biedt hiervoor mogelijkheden doordat zwaar vrachtverkeer, landbouwverkeer en verkeer uit de Meeslouwerpolder dan geen gebruik meer hoeven te maken van de Doctor van Noortstraat. Overwogen kan worden om in dat geval geen trottoir aan te leggen. Een nadeel van deze situatie is dat er geen grote verbetering ontstaat voor de zwakkere voetganger (ouderen en kinderen).

5.4 Naar een ruimer profiel

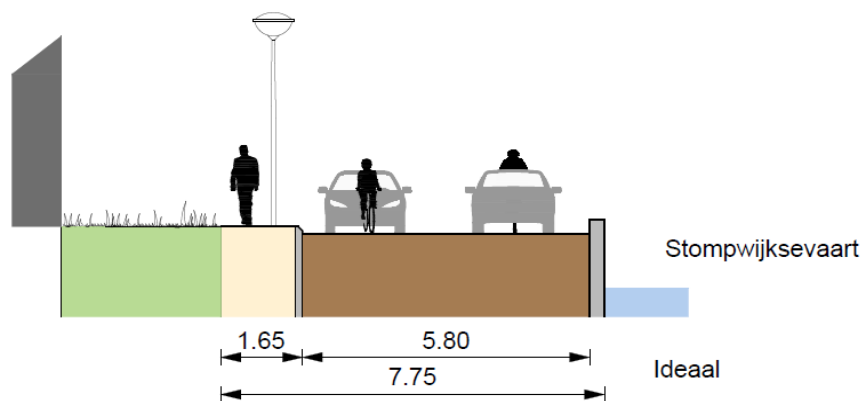
In alle voorgaande profielen is als uitgangspunt gehanteerd dat de bestaande wegbreedte benut dient te worden. Uit overleg met het waterschap is gebleken dat er in overleg wellicht mogelijkheden zijn een deel van de Stompwijkse Vaart bij het wegprofiel te trekken. Er zou dan tot circa een meter extra ruimte beschikbaar kunnen komen voor vormgeving van het wegprofiel. Die extra ruimte biedt voor sommige weggedeelten de mogelijkheid net iets meer kwaliteit in het profiel te realiseren: de wegbreedte van 6 à 6,7 meter kan nu worden verbreed tot 7 à 7,7 meter. De figuren 5.9 tot en met 5.11 geven een beeld van de mogelijkheden met deze eventuele extra ruimte: in veel gevallen kan van een minimaal profiel worden overgestapt richting een ideaal profiel en is het profiel in alle varianten mogelijk.



Figuur 5.9: Mogelijkheid tot creatie van een trottoir buiten de bebouwde kom door grotere wegbreedte (bijvoorbeeld tussen komgrens en Kniplaan/fietspad 90)



Figuur 5.10: Mogelijkheid tot creatie van een trottoir en parkeerruimte binnen de bebouwde kom door grotere wegbreedte, af te wisselen met passeerstroken (bijvoorbeeld tussen Huyssitterbrug en Meerlaan)



Figuur 5.11: Mogelijkheid tot creatie van meer passeerruimte (in tegenstelling tot figuur 6.8 is dit profiel wel geschikt voor passages van zwaar verkeer)

6

Conclusies

Voor een toekomstbestendige en duurzame inrichting van de Doctor van Noortstraat is het gewenst dat de verkeersdruk op deze weg wordt verminderd. De afweging van diverse verkeersstructuren geeft aan dat aanleg van de Verbindingsweg hiervoor voldoende mogelijkheden biedt. Een voorwaarde daarvoor is het geschikt maken van de Huyssitterbrug voor zwaar verkeer. Dit biedt de meeste mogelijkheden om de Doctor van Noortstraat te ontlasten.

Door het weren van zwaar verkeer op de Doctor van Noortstraat in combinatie met het handhaven van passeerplekken kan worden volstaan met minimale profielbreedtes voor het (rijdende) verkeer. Daarnaast zal een nieuw wegdek zonder kuilen en geen gebruik door zwaar vrachtverkeer een goede bijdrage leveren aan de verbetering van de leefbaarheid.

Volgens de inrichtingseisen van duurzaam veilig is de aanleg van een voetpad in de Doctor van Noortstraat gewenst, of een aanmerkelijke verlaging van de verkeersdrukte. Voor de aanleg van een voetpad in de huidige situatie is circa 1 meter extra ruimte benodigd.

De aanleg van de Verbindingsweg geeft daarnaast een positieve bijdrage aan de ontsluiting van het glas tuinbouwcluster in de Meeslouwerpolder en de bedrijven aan de Huyssitterweg en biedt mogelijkheden voor de verbetering van de leefbaarheid in de dorpskern van Stompwijk. Een belangrijke voorwaarde voor het ontwerp van de Verbindingsweg is dat zwaar verkeer comfortabel van deze weg gebruik kan maken. Vrachtverkeer moet elkaar goed kunnen passeren en de bochten mogen niet te krap zijn.

De aanleg van de Verbindingsweg 2e fase (variant 4) geeft vooral een betere ontsluiting voor vrachtverkeer naar de bedrijven aan de Tuinbouwweg. De effecten voor de verkeersdruk op de Doctor van Noortstraat zijn in deze variant beperkt.

Bijlage 1

Overzicht betrokken informatie

Voor het vormgeven van de variantenstudie is gebruik gemaakt van diverse onderzoeken die reeds rondom dit thema zijn uitgevoerd:

- Gebiedsvisie Stompwijk (juni 2007);
- Verkeers- en vervoersplan gemeente Leidschendam-Voorburg (maart 2014);
- Tellingen Stompwijkseweg (telling 2008 en 2010);
- 'Beschrijving varianten Rondweg_2' (6 varianten Verbindingsweg 2^e fase) en schetsen;
- 'Prognose intensiteit Verbindingsweg' (april 2010, inschatting effect Verbindingsweg);
- Rapportage verzakkingen Stompwijkseweg (Iv-Infra, mei 2013);
- Landschappelijke inpassings- en inrichtingsvisie glastuinbouw (mei 2009);
- Afweging toekomstige inrichting en gebruik Stompwijkseweg (oktober 2013);
- Modelstudie nieuwe Verbindingsweg (Goudappel Coffeng, november 2010);
- Parkeerdrukmeting Stompwijk 2010.

Documenten voor College en gemeenteraad:

- Ontwerp Verbindingsweg behandeld door Raad;
- Beslisdocument reconstructie Stompwijkseweg;
- Raadsvoorstel Stompwijkseweg en besluit;
- Raadsvoorstel Verbindingsweg en besluit;
- Collegestuk aslastbeperking Stompwijkseweg (augustus 2008).

Daarnaast zijn er ook interne gemeentelijke documenten betrokken:

- 'Maatregelenlijst' (opties voor verkeersmaatregelen Stompwijkseweg);
- Verslag bijeenkomst ondernemers (augustus 2009);
- Brief adviesraad Stompwijk problematiek Doctor van Noortstraat (februari 2009);
- Presentatie discussieavond verkeersmaatregelen Stompwijkseweg (december 2008);
- Presentatie herstructurering glastuinbouwgebied;
- Beeldmateriaal aangereden hoogteportaal (januari 2012);
- Profiel Huyssitterweg en verslag bewonersavond;
- Profielschetsen Doctor van Noortstraat;
- Schetsen uitbreiding parkeercapaciteit Stompwijk;

- GBKN-ondergrond en luchtfoto (gemeente Leidschendam-Voorburg).

Bijlage 1 geeft een beeld van de betrokken documenten. Hierna is de belangrijkste informatie vanuit deze documenten opgenomen. Deze zijn niet bedoeld om de informatie samen te vatten, maar om het beeld rond de Stompwijkseweg en de Doctor van Noortstraat te schetsen.

Gebiedsvisie Stompwijk

- 'De verkeersbelasting van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat speelt een cruciale rol in een visie voor Stompwijk. De weg is een van de weinige toegangsroutes tot Stompwijk, daarom hoog belast en tevens de enige ontsluiting voor diverse voorzieningen en functies'. In dat geheel speelt de grote verkeersbelasting van de Stompwijkseweg en de Doctor van Noortstraat een cruciale rol. Deze weg die als ader door het landschap en vervolgens door het dorp loopt wordt zeer hoog belast doordat deze samen met de N206 de enige toegangsrouten vormt van het dorp en al haar voorzieningen en (bedrijfs)functies. Daarbij wordt deze route ook als sluiproute gebruikt. Deze verkeersproblematiek zet enerzijds de leefbaarheid onder druk maar zorgt er ook voor dat ontwikkelingsmogelijkheden blijven liggen. Verbetering van de leefbaarheid is niet mogelijk zonder het ontlasten van met name de Doctor van Noortstraat. Echter het ontlasten van de Doctor van Noortstraat vraagt alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor verschillende functies in het dorp'.
- 'De nabijheid van deze openheid ten opzichte van de grote steden Den Haag, Zoetermeer en Leiden is een ander sterk punt als het gaat om recreatieve kansen. Stompwijk zal meer en meer de recreatieve entree worden van het Groene Hart;

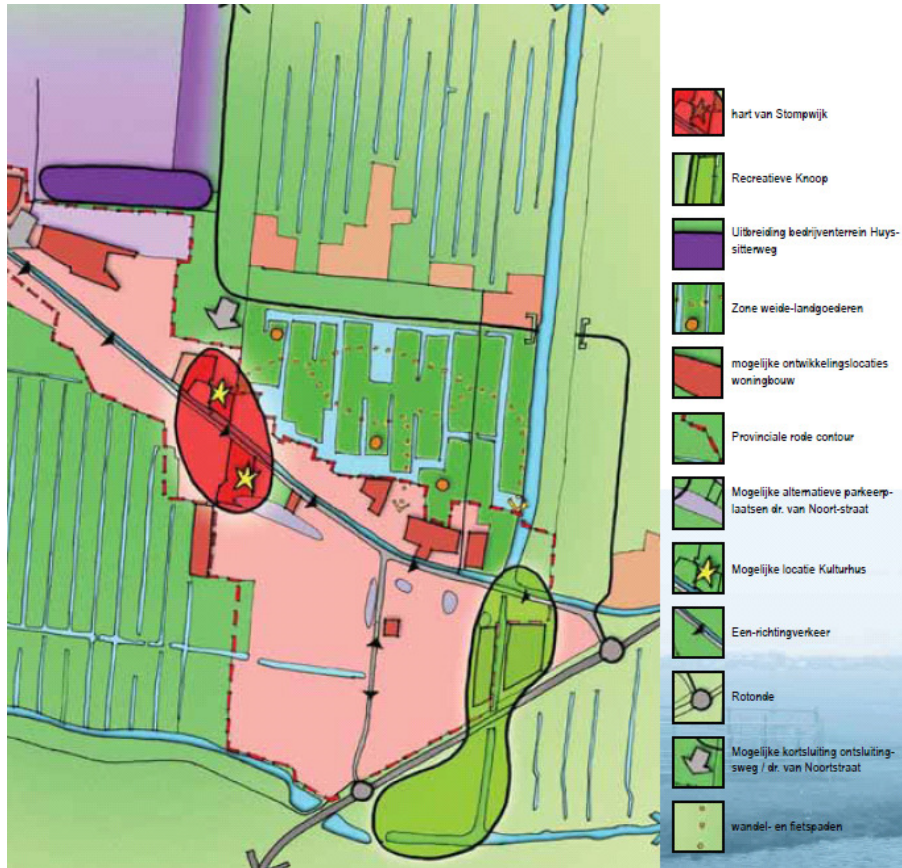
een oase van rust en ruimte voor de Haaglander, de Randstedeling. Vanuit de steden komen verschillende doelgroepen recreanten het Groene Hart in. De promotie (branding) van Stompwijk als entree van het Groene Hart moet veel sterker worden neergezet'.

- 'Kassen worden verplaatst naar het concentratiegebied, de veehouderijen krijgen de ruimte door mogelijkheden in schaalvergroting maar ook functieverbreding. Vooral extensieve recreatieve functies zullen in het landschap nieuwe kansen bieden en krijgen'.
- 'Enerzijds speelt de noodzaak om makkelijk bij en in het gebied te komen. Anderzijds speelt de noodzaak om de grootste waarden; de rust, openheid en landschappelijke kwaliteit te bewaken. Het verbeteren van de mogelijkheden voor het langzaam en recreatief verkeer (voetganger, fietser, skater, kanoër) is een belangrijk uitgangspunt in deze visie'.
- 'De Stompwijkseweg is de toegangsweg vanuit Leidschendam-Voorburg naar Stompwijk. De Stompwijkseweg is zeer geschikt als recreatieve route waarin de elementen die typisch zijn voor Stompwijk als recreatieve activiteit (bruggetjes, molens, binnenkijken bij boeren, logeren bij boeren) naar voren kunnen komen. Boeren en andere ondernemers langs de Stompwijkseweg zullen qua bedrijvigheid aansluiting moeten hebben bij deze functie. Dat kan enerzijds zijn in de veehouderij en als beheerder van het landschap en anderzijds bijvoorbeeld in recreatie'.
- 'De linten, en in het bijzonder de Stompwijkseweg/Doctor van Noortstraat, vormen de toekomstige recreatieve ruggengraat van het gebied. Om dit mogelijk te maken moet sluipverkeer en vrachtverkeer zo veel mogelijk worden geweerd van deze wegen. Het langzaam verkeer, recreatief en plaatselijk, en bestemmingsverkeer krijgen wel de ruimte op deze wegen'.
- 'Voor bedrijven die landschappelijk afbreuk doen aan het agrarisch-recreatieve karakter van de Stompwijkseweg en voor bedrijven die met transport door zwaar verkeer voor overlast zorgen, moet in de toekomst een andere plek worden gevonden. Naast een zorgvuldige inventarisatie op basis van heldere criteria van de bedrijven die het betreft, vereist dit ook een bijzondere inspanningsverplichting vanuit de gemeente om in overleg met betrokkenen een passende oplossing te vinden. Ook kan hierbij gedacht worden aan landschappelijke inpassingsmaatregelen'.
- 'De kern van Stompwijk kent een lange historie, hetgeen goed te zien is langs het oude lint van de Doctor van Noortstraat. De straat ligt prachtig langs de Stompwijkse Vaart en de bruggetjes en karakteristieke bebouwing tonen de historische structuur. Door deze historische karakteristieken zichtbaar te maken en te versterken, ontstaat een prachtig verblijfsgebied, waarmee Stompwijk kan inspelen op toerisme en recreatie'.
- 'Op dit moment is van een prettig verblijf op de Doctor van Noortstraat geen sprake: door de vele geparkeerde auto's en het drukke verkeer is het gebied voor langzaam verkeer onaantrekkelijk en wordt het zicht op de schoonheid van straat en vaart

ontnomen. Met de aanleg van een rondweg wordt het drukke verkeer om de kern heen geleid. Tegelijkertijd wordt een andere plek gezocht voor het parkeren van auto's. Daarmee ontstaat rust en ruimte, die in de nieuwe inrichting zal worden benut door fietsers en voetgangers en incidenteel bestemmingsverkeer. Het lint langs het water wordt zo in oude luister hersteld'.

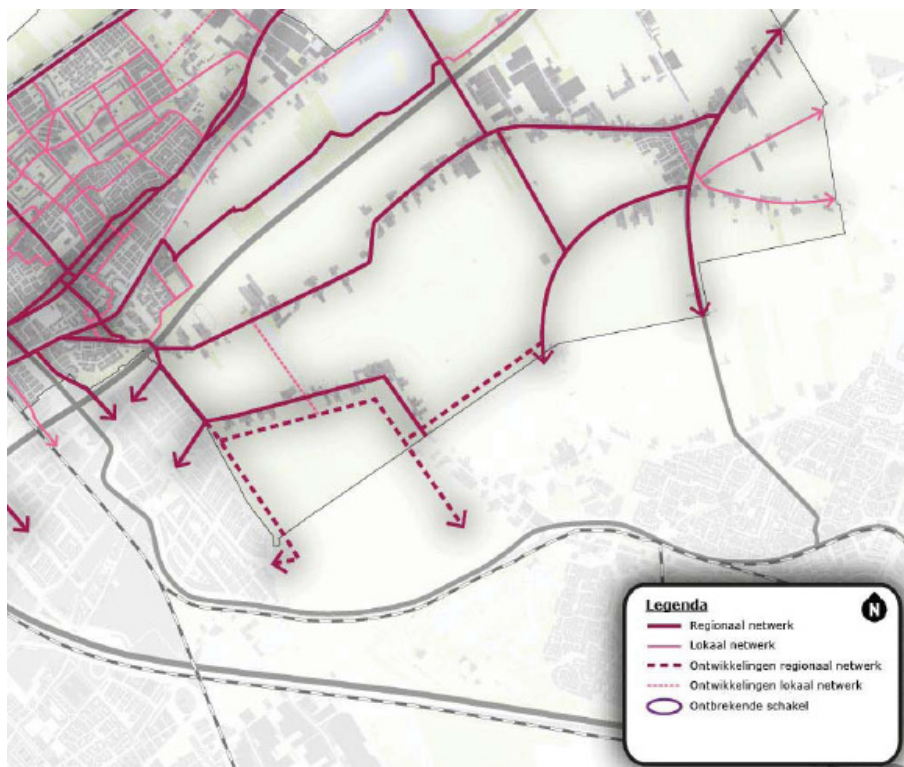
- 'Binnen de bestaande contouren van het dorp zal gezocht worden naar ruimte voor woningbouw en bedrijvigheid. De verspreid liggende glastuinbouw en de overlast veroorzakende bedrijvigheid aan de Stompwijkseweg zullen op termijn verdwijnen uit het landschap'.
- 'De bedrijvigheid langs de Huysitterweg en in het glastuinbouwgebied wordt met een nieuwe rondweg goed ontsloten richting N206, en hoeft daarmee niet meer over de Doctor van Noortstraat. Ook wordt bekeken of het verkeer in de toekomst rechtstreeks kan aantakken op de parallelstructuur die mogelijk langs de A4 wordt gerealiseerd'.
- 'Daarbinnen zijn de Stompwijkseweg en het Wilsveen aangeduid als bebouwingslinten met cultuurhistorische waarde. Het dorp Stompwijk is door een strakke rode contour omrand en het glastuinbouwcluster is als duurzaam glastuinbouwgebied opgenomen waarbij daarnaast wordt ingezet op sanering van het verspreid liggend glas aan de hand van de Ruimte-voor-Ruimte-regeling'.
- 'Naast de verspreide losse landelijke bebouwing zijn er een aantal bebouwingsconcentraties. De belangrijkste daarvan is de dorpse concentratie van Stompwijk. Op een paar plaatsen langs de Stompwijkseweg in het buitengebied zijn kleine concentraties woningen en bedrijfserven, buurtschappen, aanwezig. Dit is bijvoorbeeld zo bij het knooppunt met de Kniplaan, bij de Molendriegang en aan het eind van de Stomp-wijkseweg (bij het viaduct onder de A4)'.
- 'Het ontwikkelen van een recreatief netwerk zal de relatie tussen stad en landschap verbeteren en ook de waardering voor het landschap en daarmee de waarde verhogen. Ontwikkelen van de Stompwijkseweg tot recreatieve route is daarbij uitgangspunt. Dus minder autoverkeer, ruimte voor fietser en voetganger, ontwikkeling van recreatieve activiteiten en beleving van (de historie van) het landschap'.
- 'Stompwijkseweg is dé recreatieve route van Stompwijk'.
- 'De Doctor van Noortstraat en de in het verlengde hiervan gelegen Stompwijkseweg vormen de centrale verkeersader door het dorp. Over dit oude dorpslint wordt gewandeld, rijdt vrachtverkeer, agrarisch verkeer, sluipverkeer, bestemmingsverkeer en fietsverkeer. Omdat in de Doctor van Noortstraat veelvuldig wordt geparkeerd op de weg is er sprake van een verkeersonveilige situatie mede door het smalle profiel van de weg'.
- 'De Stompwijkseweg is een van de plekken waar de kwaliteit van het buitengebied op zijn mooist kan worden ervaren. De weg kent een aaneenschakeling van prachtige vergezichten over het veenweidegebied. Wat de Stompwijkseweg echter onaantrekkelijk maakt is de zeer slechte kwaliteit van het wegdek. Dit wordt veroorzaakt door zwaar verkeer, in het bijzonder grondtransporten. Verbeteringen van het wegdek worden in korte tijd weer kapot gereden. Daarnaast maken het vracht- en sluip-verkeer de weg minder aantrekkelijk én gevaarlijk voor langzaam verkeer'.

- 'De Doctor van Noortstraat is van origine een prachtige historische straat langs de Stompwijkse Vaart. Druk en zwaar verkeer in combinatie met geparkeerde auto's zijn echter oorzaak van een slechte leefkwaliteit en geven aanleiding tot gevaarlijke situaties. Op dit moment is er nauwelijks ruimte voor de fiets en is er geen apart trottoir voor wandelaars'.
- Alle informatie op pagina's 34 tot en met 36 (grotendeels al verwoord in vorenstaande tekstgedeelten).
- 'Conclusies
 - De Stompwijkseweg wordt dé recreatieve route.
 - Bedrijvigheid langs de Stompwijkseweg die niet gebiedsondersteunend is en die veel (vracht)verkeer genereert kan daar niet blijven bestaan.
 - Doorgaand vrachtverkeer wordt van de Stompwijkseweg geweerd.
 - Zware grondtransporten kunnen over de Stompwijkseweg niet meer plaatsvinden.
 - Er wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd aan de noordzijde van het dorp. Deze weg ontsluit het glastuinbouwgebied en ontlast de Doctor van Noortstraat.
 - Het parkeren op de Doctor van Noortstraat wordt op lange termijn zo veel mogelijk geweerd. Auto's parkeren aan de achterzijde, onder andere langs Hazenpad, Meerlaan, Van Merodestraat en de locatie achter 'de twaalfjes'.
 - De Doctor van Noortstraat zal op termijn als eenrichtingsstraat worden ingericht (tussen de N206 en de Kniplaan)'.
- 'Volgens de berekening betekent dit dat er over 20 jaar (2026) zo'n 120 extra woningen nodig zullen zijn, zo'n 6 woningen per jaar. Daarbij zij opgemerkt dat er in de afgelopen jaren in Stompwijk nauwelijks nieuwe woningen zijn gebouwd. De mate waarin kan worden gebouwd hangt ook af van de fysieke mogelijkheden. De provincie Zuid-Holland is immers, vanuit het behoud van het Groene Hart, strikt in haar rode-contourenbeleid. Dit betekent dat er buiten het kerngebied nauwelijks mogelijkheden zijn tot uitbreiding met bebouwing en als deze mogelijkheden er zijn'.
- Visie ontwikkeling Stompwijk:

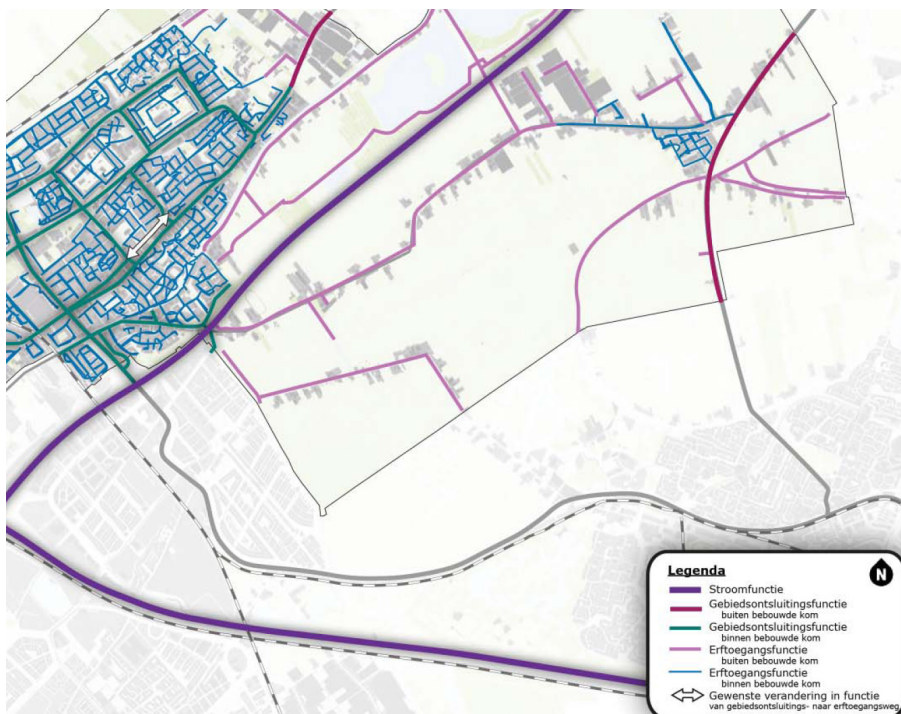


Verkeers- en vervoersplan Stompwijk (concept)

- De Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat zijn geen onderdeel van de gemeentelijke hoofdstructuur auto en het OV-netwerk.
- Beide straten zijn wel onderdeel van de hoofdstructuur fietsverkeer, zoals weer-gegeven in de volgende uitsnede van het verkeers- en vervoersplan:



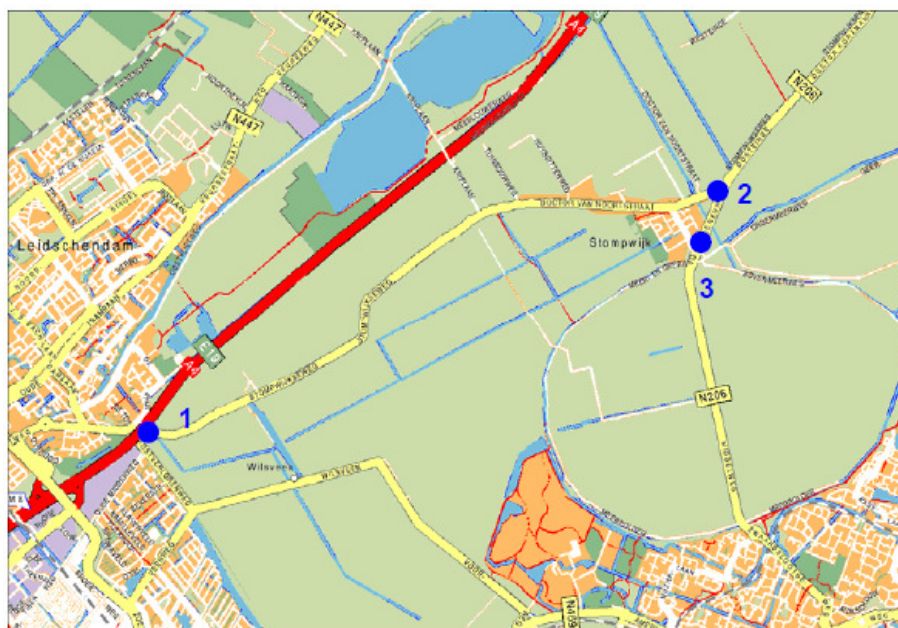
- 'Om het glastuinbouwgebied bij Stompwijk beter te ontsluiten en de kern van Stompwijk te ontlasten van zwaar vrachtverkeer is besloten de aanleg van een Verbindingsweg voor te bereiden. Na overleg met vertegenwoordigers van belangengroepen in Stompwijk heeft de gemeente een voorkeurs tracé bepaald, dat vervolgens is uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Omdat met de reconstructie van de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat ook het verkeerssysteem rond Stompwijk kan wijzigen, is besloten de Verbindingsweg in samenhang met dit project te beschouwen. In 2014 wordt hier verder invulling aan gegeven'.
- 'Op de route Stompwijkseweg - Doctor van Noortstraat is de kwaliteit van de klinker-bestrating vrij slecht, waardoor de route niet comfortabel is voor fietsers. Daarnaast is op de Doctor van Noortstraat, in de bebouwde kom van Stompwijk, weinig ruimte voor fietsers door de aanwezigheid van geparkeerde auto's en vrachtverkeer, met verkeersonveilige situaties tot gevolg'.
- Beide straten zijn wel onderdeel van de hoofdstructuur fietsverkeer, zoals weer-gegeven in de volgende uitsnede van het verkeers- en vervoersplan.



Uitkomsten verkeerstelling rond Stompwijk

Rapportage Dufec, mei 2008

Het kentekenonderzoek is gedaan door registratie op de volgende locaties, weergegeven in het volgende kaartbeeld.



Samengevat levert dit de volgende inzichten van in- en uitgaand verkeer.

Alle verkeer (mvt)

locatie	intensiteit 06.00-19.00	drukste uur 's ochtends	drukste uur 's avonds
uur			
1	2.444	335	298
2	1.675	252	250
3	1.554	128	157

Vrachtverkeer (mvt)

locatie	intensiteit 06.00-19.00	drukste uur 's ochtends	drukste uur 's avonds
uur			
1	130	14	9
2	133	12	8
3	126	11	8

Aandeel doorgaand vrachtverkeer ten opzichte van alle vrachtverkeer 06.00-19.00 uur)

	doorgaand zwaar vrachtverkeer	doorgaand middelzwaar vrachtverkeer
aantal	6	7
aandeel	3%	3%

Rapportage Telwerk BV, mei 2010

De mechanische telling is verricht op de volgende locaties (landbouwverkeer is hierin niet gemeten)



Uitkomsten telling locatie 1 (rijrichtingen conform figuur).

INTENSITEIT

	WERKDAG			WEEKEND			WEEKDAG			
	←	→	↔	←	→	↔	←	→	↔	
Totaal (24 uur)	1156	1438	2594	947	979	1926	1096	1307	2403	
07.00-19.00	879	1133	2012	722	742	1464	834	1021	1855	77%
19.00-23.00	159	205	364	120	125	245	148	182	330	14%
23.00-07.00	118	100	218	105	112	217	114	103	218	9%

INTENSITEIT FIETS

	WERKDAG			WEEKEND			WEEKDAG			
	←	→	↔	←	→	↔	←	→	↔	
Totaal (24 uur)	163	158	321	196	169	364	173	161	333	
07.00-19.00	128	131	259	153	122	275	135	128	264	
19.00-23.00	19	21	40	22	16	38	20	20	39	
23.00-07.00	16	6	22	22	30	52	18	13	30	

SNELHEID MOTORVOERTUIGEN

	WERKDAG			WEEKEND			WEEKDAG			
	←	→	↔	←	→	↔	←	→	↔	
Gemiddeld (km/u)	46	45	46	44	43	44	46	45	45	
85 percentiel (km/u)	58	57	57	57	55	56	58	56	57	

Het aandeel zwaar verkeer op dit telpunt is gemiddeld niet groter dan 2%. Het aandeel middelzwaar verkeer is niet groter dan 2%.

Uitkomsten telling locatie 3 (rijrichtingen conform figuur).

INTENSITEIT

	WERKDAG			WEEKEND			WEEKDAG			
	←	→	↔	←	→	↔	←	→	↔	
Totaal (24 uur)	1242	1502	2744	1035	1065	2100	1183	1377	2560	
07.00-19.00	942	1172	2114	793	811	1605	900	1069	1969	77%
19.00-23.00	179	223	402	133	136	269	166	198	364	14%
23.00-07.00	121	107	228	109	118	227	118	110	228	9%

INTENSITEIT FIETS

	WERKDAG			WEEKEND			WEEKDAG			
	←	→	↔	←	→	↔	←	→	↔	
Totaal (24 uur)	212	214	426	217	190	406	213	207	420	
07.00-19.00	165	176	341	167	135	302	165	164	330	
19.00-23.00	27	28	55	27	22	49	27	26	53	
23.00-07.00	20	11	31	23	33	56	21	17	38	

SNELHEID MOTORVOERTUIGEN

	WERKDAG			WEEKEND			WEEKDAG			
	←	→	↔	←	→	↔	←	→	↔	
Gemiddeld (km/u)	35	33	34	35	33	34	35	33	34	
85 percentiel (km/u)	45	42	44	45	43	44	45	43	44	

Het aandeel zwaar verkeer is op dit telpunt gemiddeld niet groter dan 2%. Het aandeel middelzwaar verkeer is niet groter dan 4%.

Uitkomsten telling locatie 5 (rijrichtingen conform figuur).

INTENSITEIT

	WERKDAG			WEEKEND			WEEKDAG			
	←	→	↔	←	→	↔	←	→	↔	
Totaal (24 uur)	1329	1564	2892	1040	1097	2138	1246	1430	2676	
07.00-19.00	1006	1231	2237	834	886	1720	957	1132	2089	78%
19.00-23.00	189	235	424	130	149	279	172	210	382	14%
23.00-07.00	133	98	232	77	63	140	117	88	205	8%

INTENSITEIT FIETS

	WERKDAG			WEEKEND			WEEKDAG		
	←	→	↔	←	→	↔	←	→	↔
Totaal (24 uur)	212	246	457	230	225	454	217	240	457
07.00-19.00	160	211	371	177	176	353	165	201	365
19.00-23.00	28	29	57	29	33	63	29	30	59
23.00-07.00	24	6	30	24	16	39	24	9	33

SNELHEID MOTORVOERTUIGEN

	WERKDAG			WEEKEND			WEEKDAG			
	←	→	↔	←	→	↔	←	→	↔	
Gemiddeld (km/u)	33	30	32	32	30	31	33	30	32	
85 percentiel (km/u)	42	39	41	42	39	40	42	39	41	

Het aandeel zwaar verkeer is op dit telpunt gemiddeld niet groter dan 3%. Het aandeel middelzwaar verkeer niet groter dan 4%.

	2		4		6	
	1 DvN	Tuinbouww	3 DvN	Huyssitterw	5 DvN	Verbindingsw
	w	eg	m	eg	o	eg
variant 1	2600	170	2770	720	2900	0
variant 2	2600	170	2770	460	2550	350
variant 3	2600	170	2770	600	2400	500
variant 4	2600	210	2550	450	2330	570

Tabel: Schatting van intensiteiten varianten op basis van tellingen 2010 zonder eenrichtingsverkeer, met verbod zwaar verkeer

Inventarisatie parkeerdruk (2010)

Een parkeerdrukmeting in de kern Stompwijk geeft aan dat de Doctor van Noortstraat in de nacht een parkeerdruk kent van 50-85%.

Inventarisatie vrachtverkeer (tijdens kentekenonderzoek 2008)

Herkomsten en bestemmingen van vrachtverkeer aan de Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat.

bedrijf	straat	nr.	toelichting
Elmeco BV	Doctor van Noortstraat	5	vervaardiging van machines en apparaten
Zand- en grindhandel Luiten	Doctor van Noortstraat	214	
Grondverzetbedrijf Van Swieten BV	Huyssitterweg	7	dienstverlening ten behoeve van de landbouw
Luiten Wonen	Huyssitterweg	33	
Constructiebedrijf Luiten BV	Huyssitterweg	35	
Aannemingsbedrijf Granneman BV	Huyssitterweg	37	
Automobielbedrijf L.C. Luiten	Huyssitterweg	39	
C Roeling BV	Stompwijkseweg	7	dienstverlening ten behoeve van de landbouw
Verhuur- en aanneembedrijf Van der Krogt BV	Stompwijkseweg	29	landbouw en dienstverlening ten behoeve van de landbouw
Scheria versdienst	Stompwijkseweg	66	veroorzaakt relatief veel verkeersbewegingen
Verhagen & Zn, CE	Stompwijkseweg	70	veroorzaakt relatief veel verkeersbewegingen
Loonbedrijf P. van Leeuwen	Westeinderweg	6	verhuurbedrijven voor machines en werktuigen

Beslisdocument reconstructie Stompwijkseweg

'De volgende maatregelen dragen allen bij aan een verlaging van de verkeersbelasting op de grond- en waterkerende constructie van de Stompwijkseweg en/of Doctor van Noortstraat:

- instelling van eenrichtingverkeer:
 - voor het zwaar verkeer op de Stompwijkseweg en/of Doctor van Noortstraat;
 - voor het zwaar verkeer op de Stompwijkseweg (vanaf De Tol tot aan de Kniplaan);
 - voor het gemotoriseerd verkeer op de Stompwijkseweg en/of Doctor van Noortstraat;
 - voor het gemotoriseerd verkeer op de Stompwijkseweg (vanaf De Tol tot aan de Kniplaan);
 - voor het gemotoriseerd verkeer in de dorpskern van Stompwijk;
- instelling van een aslastbeperking op de Stompwijkseweg en/of Doctor van Noortstraat.
- het voorkomen van doorgaand verkeer door de plaatsing van bijvoorbeeld pollers of flitspaal met kentekenherkenning'.

Brief Adviesraad Stompwijk aan gemeente Leidschendam-Voorburg (februari 2009)

De bewoners ervaren voornamelijk problematiek ten aanzien van trillingsoverlast en gebruik door zwaar verkeer. In mindere mate zijn er ook ergernissen ten aanzien van de gereden snelheid, omvang van het verkeersaanbod en de tijdstippen dat het zware

verkeer rijdt. Oplossingsrichtingen zijn er ook.

- een 30 km/h-zone op de Doctor van Noortstraat (inclusief handhaving);
- een parkeerterrein voor vrachtverkeer;
- asdrukbeperking;
- handhaven depotfunctie bedrijvigheid;
- plaatsing van attentieborden;
- voorkomen routeverwijzing Stompwijkseweg in navigatiesysteem;
- het maken van vrijwillige afspraken tussen bewoners en bedrijven.

Bijlage 3

Geregisteerde verkeersongevallen Stompwijkseweg en Doctor van Noortstraat

Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland, bron 2007-2012

In de verkeersongevallenregistratie BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) worden alle verkeersongevallen in Nederland verwerkt die door de politie zijn vastgelegd in processen-verbaal of registratiesets. Het bestand wordt samengesteld door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Stompwijkseweg	datum	tijd	p1	p2	ge-wond	toedracht
nrs. 4-30	18-8-2011	17.41 uur	personenauto	motor	1	fout inhalen/snijden
nrs. 30-62	18-7-2009	03.05 uur	personenauto	vast object		macht over stuur
nrs. 30-62	11-3-2009	16.30 uur	bromfiets	personenauto		geen doorgang verlenen
nrs. 30-62	17-3-2008	16.10 uur	landbouwvoertuig	bestelauto		onvoldoende rechts rijden

Doctor van Noortstraat	datum	tijd	p1	p2	ge-wond	toedracht
nr. 8	6-5-2010	22.40 uur	personenauto	persone-nauto		
nrs. 10-26	18-5-2011	15.25 uur	personenauto	persone-nauto		
nrs. 10-26	30-1-2009	08.20 uur	personenauto	vast object	1	macht over stuur
nrs. 26-148	6-6-2011	19.49 uur	personenauto	personenau-to		
nrs. 26-148	18-7-2009	21.50 uur	personenauto	bromfiets		geen voorrang verlenen
nrs. 26-148	13-9-	09.20 uur	personenauto	personenau-		onvoldoende rechts rijden

	2008			to	
	9-11-				
nr. 156	2007	12.30 uur	personenauto	bromfiets	onvoldoende rechts rijden

Vestiging Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32
Postbus 16770
2500 BT Den Haag

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng