





organizerId=5d668c86-8444-4b8d-beb1-03ab3eb32881&tenantId=17a8bdbb-c970-42c4-8724-eddcab61532&threadId=19\_meeting\_ZTRkNTgzNzYtOTZjMS00M2VhLWIwMjUtMzE1NDRhMjdiNzVk@thread.v2&messageId=0&language=nl-NL> | Pincode voor inbellen opnieuw instellen <<https://dialin.teams.microsoft.com/usp/pstnconferencing>>

---

"





## VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
PROJECTNUMMER	M0005135
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werk sessie kruispunten Westland en Maassluis
PLAATS	Movares Rotterdam
DATUM	25 april 2024
AANWEZIG	art.5.1-2e Gemeente Westland), art.5.1-2e (Provincie Zuid-Holland), art.5.1-2e Movares), art.5.1-2e Movares, via teams)
BIJLAGEN	Excel: Overzicht maatregelen en knelpunten GU 24 VMRDH 3.0 na workshop die nader geanalyseerd moeten worden

Deze werksessie is bedoeld om de HOV/BRT maatregelen per kruispunt vast te stellen voor het beoogde tracé van de Zuidwestlandcorridor. Deze maatregelen vormen input voor het vervolg van de (verdiepende) verkenning HOV en de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling (GU 21).

Ter voorbereiding op de werksessie heeft art.5.1-2e een overzicht aangeleverd met kruispunten op het tracé en mogelijke locaties van halteplaatsen (zie bijgevoegd excelbestand). In het overzicht is per kruispunt benoemd welke kruispunten een knelpunt vormen en welke maatregelen binnen de gebiedsontwikkeling (GU 21) zijn opgenomen.

In deze werksessie worden uitsluitend de tracédelen Westland en Maassluis besproken, het tracédeel in Den Haag wordt in deze werksessie buiten beschouwing gelaten.

Per kruispunt worden voor een tweetal scenario's de BRT maatregelen benoemd:

1. Volledig vrijliggend BRT tracé
2. Partieel vrijliggend BRT tracé

### 1. Kruispunten - Westland

#### 1.1 Ronde N211 – Paul Captijnlaan – Van Elswijkbaan

Vanuit de gebiedsontwikkeling (GU) wordt de rotonde opgewaardeerd tot turborotonde. Dit is benodigd in verband met de verkeersafwikkeling. Op een (turbo)rotonde kan geen eigen infrastructuur voor de bus worden gecreëerd, de bus moet bij een rotonde altijd mengen met het overige verkeer. Een volledig vrijliggende busbaan kan alleen met een rotonde worden gecombineerd als deze wordt voorzien van verkeerslichten. De busbaan kruist de rotonde dan rechtdoor waarbij de rotonde om de busbaan heen ligt (zie ter referentie diverse rotondes in de N196 in Aalsmeer). Echter is deze oplossing alleen geschikt voor binnenstedelijke rotondes die een minder grote hoeveelheid verkeer verwerken. Naar schatting heeft deze rotondevorm in de situatie van de Paul Captijnlaan te veel impact op de afwikkeling van het overige verkeer. Daarom is herinrichting naar een VRI kruispunt nodig in het scenario van een volledig vrijliggend BRT tracé.

## VERSLAG

**PROJECT** VHOV Zuidwestlandcorridor  
**KENMERK** X06-PZE-HS-VSL-24003433  
**TYPE VERGADERING** Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan
2. **Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer, wikkelt goed af na realisatie turborotonde

### **1.2 Kruispunt N211 – N213 (Poeldijk)**

Kruispunt vormt geen knelpunt in de bestaande situatie.

### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte. Deze oplossing is ook nog niet doorgerekend qua verkeersafwikkeling.
2. **Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer omdat de verkeersafwikkeling geen knelpunt is. Indien nodig kan eventueel een eigen fase voor de bus gecombineerd worden met rechtsaf.

Bovenstaand dient in samenhang met een benodigde halteplaats beschouwd te worden (zie H3).

### **1.3 Kruispunt N213 – Nieuweweg – Bospolder**

Kruispunt zit in bestaande situatie tegen de grens qua capaciteit en is daarmee een knelpunt. Dit komt door het autoverkeer.

### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte. Deze oplossing is ook nog niet doorgerekend qua verkeersafwikkeling.
2. **Partieel:** omdat dit kruispunt een knelpunt is in de bestaande situatie zijn voor de partiële variant HOV maatregelen gewenst. Hierbij is een eigen opstelstrook en eigen fase voor het busverkeer benodigd. Ook hierbij is de inpassing een aandachtspunt omdat de ruimte erg beperkt is.

### **1.4 Turborotonde Boswoning – Bosweg**

Vormt geen knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie. Bij dit kruispunt moet rekening gehouden worden met de bestaande fietstunnel.

### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** eigen infrastructuur voor de bus kan niet gecombineerd worden met de turborotonde (zie toelichting onder H1.1). Voor deze situatie is dus een ombouw tot VRI kruising met vrijliggende busbaan benodigd, conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte.
2. **Partieel:** bus rijdt mee in het verkeer omdat er geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.



## VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

### 1.5 Kruispunt N213 – Dijkweg

Vormt geen knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Ook hier is de inpassing een aandachtspunt.
2. **Partieel:** bus rijdt mee in het verkeer omdat er geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

### 1.6 Kruispunt N213 – Middelbroekweg

Dit kruispunt vormt een knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie. Vanuit de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied (door Goudappel) is een ontwerp voor dit kruispunt uitgewerkt met vrijliggende infrastructuur voor de bus (zowel voor noord <-> zuid als voor oost <-> west). In dit ontwerp zijn een aantal richtingen komen te vervallen in verband met de verkeersafwikkeling. De provincie Zuid-Holland gaat niet akkoord met het laten vervallen van rijrichtingen op het kruispunt in verband met verkeersveiligheid.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** uitgangspunt is bovengenoemd ontwerp vanuit de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied. Ondanks dat dit ontwerp niet akkoord is voor de provincie is dit voor nu het beste uitgangspunt voor de verkenning.
2. **Partieel:** vanwege de verkeersafwikkeling zijn ook HOV maatregelen wenselijk voor de partiële variant. De vraag is echter of dit haalbaar is in verband met de impact die dit heeft op de afwikkeling van overig verkeer. Meest kansrijk lijkt het om alle verkeer op de rechtdoorgaande richting prioriteit te geven als er een bus aan komt (door middel van iVRI). Het busverkeer stroomt in dit geval ook goed door en krijgt prioriteit boven het andere verkeer.

### 1.7 Kruispunt N213 – Lange Broekweg

Dit kruispunt vormt op dit moment geen knelpunt in het kader van verkeersafwikkeling. Echter wordt dit kruispunt zwaarder belast door ontwikkelingen elders. Voor dit kruispunt is een alternatief ontwerp opgesteld binnen de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied. In dit ontwerp wordt het kruispunt verplaatst in noordelijke richting. Op de locatie van het huidige kruispunt blijft wel een oversteek voor fietsverkeer. Dit lijkt verkeerstechnisch geen wenselijke situatie. Dit ontwerp dient daarom nader afgewogen en nader uitgewerkt te worden.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** busbaan aan oostzijde in combinatie met VRI kruising conform studie Wi+Bo en conform bovengenoemd ontwerp vanuit kruispuntenstudie Masterplan Floragebied.
2. **Partieel:** geen HOV maatregelen, bus kan meerijden met overig verkeer omdat hier geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

## VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

### 1.8 Oversteek vrije baan oost > west

Het beoogde vrijliggende BRT tracé ligt tot en met het kruispunt Lange Broekweg aan de oostzijde. Om uiteindelijk in Maassluis te komen moet het tracé de N213 kruisen om aan de westzijde/zuide te komen van de N213 en de A20. In de verkenning van Wi+Bo is hiervoor een onderdoorgang voorzien tussen de kruising Lange Broekweg en het Vlietpolderplein. Dit lijkt de meest logische plaats omdat een dergelijke kruising ter hoogte van het Vlietpolderplein, Westerleeplein of de A20 complexer is. Verder is het waarschijnlijk noodzakelijk om deze oversteek ongelijkvloers te maken. De enige andere optie is oversteken bij een VRI kruispunt, echter heeft dit veel impact op de verkeersafwikkeling maar ook op de verkeerssituatie en verkeersveiligheid in het algemeen. *Actie art.5.1-2e / erlegt intern met DBI of een dergelijke oversteek bij een VRI kruising haalbaar kan zijn of bij voorbaat afgeschreven kan worden.*

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** vooralsnog uitgaan van oplossing Wi+Bo met onderdoorgang tussen Lange Broekweg en Vlietpolderplein. Zie toelichting hierboven.
2. **Partieel:** bij de partiële variant is deze oversteek niet aan de orde.

### 1.9 Vlietpolderplein

Bij het Vlietpolderplein is in de verkenning van WiBo een onderdoorgang voorzien ter hoogte van het Vlietpolderplein. Gezien de complexiteit van dit kruispunt en de grote hoeveelheid verkeer die hier afgewikkeld wordt zijn er geen andere mogelijkheden om vrijliggende infrastructuur voor de bus te creëren.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** busbaan in onderdoorgang conform verkenning Wi+Bo.
2. **Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer.

### 1.10 Westerleeplein

Afweging en conclusies identiek aan 1.9 Vlietpolderplein.

## 2. Kruispunten en tracé Maassluis

### 2.1 Tracé Honderdland

Voor het tracé ter hoogte van Honderdland zijn er twee opties, ofwel via het deel van Honderdland parallel aan de A20 ofwel via het deel van Honderdland in het verlengde van de Hoeksebaan. In beide gevallen geldt dat hier relatief weinig verkeer rijdt en de bus goed in het verkeer kan meerijden. Ook voor de variant met volledig vrijliggend BRT is het creëren van een aparte busbaan daarom niet voor de hand.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** bus rijdt mee met overig verkeer.
2. **Partieel:** idem.



## VERSLAG

PROJECT	VHOV Zuidwestlandcorridor
KENMERK	X06-PZE-HS-VSL-24003433
TYPE VERGADERING	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

### 2.2 Rotonde Honderdland – Maasdijk

In de verkenning van Wi+Bo is een onderdoorgang bij de rotonde opgenomen voor busverkeer. Deze onderdoorgang is echter behoorlijk complex in verband met de Maasdijk. Ombouw naar een VRI kruispunt ligt daarom meer voor de hand in het geval van vrijliggende infra. Indien de rotonde voldoet qua verkeersafwikkeling is hiervoor echter geen noodzaak.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** indien de rotonde voldoet qua verkeersafwikkeling kan worden overwogen om de bus in het verkeer mee te laten rijden, ook in de variant met een volledig vrijliggend BRT tracé. Indien dit niet het geval is ligt herinrichting tot VRI kruising voor de hand waarbij de bus met prioriteit (met of zonder eigen fase) afgewikkeld kan worden.
2. **Partieel:** idem.

### 2.3 Tracé Maasdijk/Coldenhovelaan en kruispunt Coldenhovelaan

Vanaf de rotonde Honderdland/Maasdijk zijn er verschillende tracéopties voor beide varianten. Een volledig vrijliggend tracé kan via de Maasdijk lopen, waarbij het bestaande fietspad wordt gebruikt en het fietsverkeer 'onderlangs' rijdt. Voor de partiële tracé variant rijdt het busverkeer via de bestaande Coldenhovelaan. Voor de volledig vrijliggende variant zou de Coldenhovelaan ook gebruikt kunnen worden. Een andere optie is dat het busverkeer op de A20 blijft tot aansluiting 6. Er is nog geen conclusie voor de vrijliggende variant.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** voorlopig uitgangspunt tracé via Maasdijk conform verkenning Wi+Bo.
2. **Partieel:** tracé via Coldenhovelaan, al dan niet met HOV maatregelen op kruispunt Aartsdijkweg.

### 2.4 Tracé Schenkeldijk/Dr. Albert Schweitzerdreef

Het vrijliggende tracé loopt in ieder geval via de Schenkeldijk. Op de Schenkeldijk wordt het busverkeer gemengd met het overig verkeer omdat hier alleen een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer rijdt. Vervolgens buigt busverkeer af voor de spoorlijn om via een nieuw te realiseren busbaan tussen de spoorlijn en de Dr. Albert Schweitzerdreef aan te sluiten op de Albert Schweitzerdreef en Merellaan nabij station Steendijkpolder. Het busverkeer rijdt door tot station Maassluis West omdat het hier kan keren.

Voor de partiële variant maakt busverkeer gebruik van de bestaande Dr. Albert Schweitzerdreef en Merellaan en keert busverkeer eveneens bij station Maassluis West.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** via Schenkeldijk conform beschrijving hierboven.
2. **Partieel:** via Dr. Albert Schweitzerdreef conform beschrijving hierboven.

## VERSLAG

PROJECT VHOV Zuidwestlandcorridor  
KENMERK X06-PZE-HS-VSL-24003433  
TYPE VERGADERING Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

### 3. Halteplaatsen

Op het tracé zijn voor de deelgebieden Westland en Maassluis een vijftal halteplaatsen beoogd, van noord naar zuid zijn dit:

1. **Paul Captijnlaan:** bij de rotonde Paul Captijnlaan zijn bestaande halteplaatsen aanwezig. Bij opwaardering turborotonde bestaat een aandachtspunt qua oversteekbaarheid. Dit moet meegenomen worden in de ontwerpogave.
2. **N211/N213 Poeldijk:** bij het volledig vrijliggend tracé is er een kans om een halteplaats te realiseren op het parkeerterrein ten zuidoosten van de kruising. Bij een partiële variant is de halteplaats complex omdat aan de noordoostzijde en zuidwestzijde van de kruising nauwelijks ruimte is terwijl dat precies de locaties zijn waar een halteplaats moet komen (na de kruising). Vanwege de inpasbaarheid moeten de halteplaatsen mogelijk toch voor de kruising gerealiseerd worden omdat hier in beide richtingen meer ruimte is.
3. **Bosweg/Rolpaal:** vanuit bereikbaarheid lijkt een halte bij Rolpaal logischer dan bij de Bosweg. Voordeel van de Bosweg is dat er een onderdoorgang aanwezig is. Voor beide locaties is de inpasbaarheid een uitdaging, zeker in het geval van een volledig vrijliggende variant.
4. **Middelbroekweg:** Ten noordoosten van de kruising is een OV Hub voorzien. In het ontwerp van de kruispuntenstudie Floragebied is een onderdoorgang opgenomen. Dit is een voordeel, alleen ligt deze ten zuiden van de Middelbroekweg. Halteplaatsen dienen meegenomen te worden in de verdere ontwerpogave in samenhang met OV Hub.
5. **Honderdland/Maasdijk:** Halteplaats hangt sterk af van tracékeuze (zie H2). Moet meegenomen worden in ontwerpogave.



## VERSLAG

<b>PROJECT</b>	VHOV Zuidwestlandcorridor
<b>PROJECTNUMMER</b>	M0005135
<b>KENMERK</b>	X06-PZE-HS-VSL-24003433
<b>TYPE VERGADERING</b>	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis
<b>PLAATS</b>	Movares Rotterdam
<b>DATUM</b>	25 april 2024
<b>AANWEZIG</b>	art.5.1-2e Gemeente Westland) , art.5.1-2e (Provincie Zuid-Holland), art.5.1-2e (Movares), art.5.1-2e (Movares, via teams)
<b>BIJLAGEN</b>	Excel: Overzicht maatregelen en knelpunten GU 24 VMRDH 3.0 na workshop die nader geanalyseerd moeten worden

Deze werksessie is bedoeld om de HOV/BRT maatregelen per kruispunt vast te stellen voor het beoogde tracé van de Zuidwestlandcorridor. Deze maatregelen vormen input voor het vervolg van de (verdiepende) verkenning HOV en de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling (GU 21).

Ter voorbereiding op de werksessie heeft art.5.1-2e een overzicht aangeleverd met kruispunten op het tracé en mogelijke locaties van halteplaatsen (zie bijgevoegd excelbestand). In het overzicht is per kruispunt benoemd welke kruispunten een knelpunt vormen en welke maatregelen binnen de gebiedsontwikkeling (GU 21) zijn opgenomen.

In deze werksessie worden uitsluitend de tracédelen Westland en Maassluis besproken, het tracédeel in Den Haag wordt in deze werksessie buiten beschouwing gelaten.

Per kruispunt worden voor een tweetal scenario's de BRT maatregelen benoemd:

1. Volledig vrijliggend BRT tracé
2. Partieel vrijliggend BRT tracé

### **1. Kruispunten - Westland**

#### **1.1 Rotonde N211 – Paul Captijnlaan – Van Elswijkbaan**

Vanuit de gebiedsontwikkeling (GU) wordt de rotonde opgewaardeerd tot turborotonde. Dit is benodigd in verband met de verkeersafwikkeling. Op een (turbo)rotonde kan geen eigen infrastructuur voor de bus worden gecreëerd, de bus moet bij een rotonde altijd mengen met het overige verkeer. Een volledig vrijliggende busbaan kan alleen met een rotonde worden gecombineerd als deze wordt voorzien van verkeerslichten. De busbaan kruist de rotonde dan rechtdoor waarbij de rotonde om de busbaan heen ligt (zie ter referentie diverse rotondes in de N196 in Aalsmeer). Echter is deze oplossing alleen geschikt voor binnenstedelijke rotondes die een minder grote hoeveelheid verkeer verwerken. Naar schatting heeft deze rotondevorm in de situatie van de Paul Captijnlaan te veel impact op de afwikkeling van het overige verkeer. Daarom is herinrichting naar een VRI kruispunt nodig in het scenario van een volledig vrijliggend BRT tracé.



## VERSLAG

<b>PROJECT</b>	VHOV Zuidwestlandcorridor
<b>KENMERK</b>	X06-PZE-HS-VSL-24003433
<b>TYPE VERGADERING</b>	Werk sessie kruispunten Westland en Maassluis

### **Conclusie:**

- Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan
- Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer, wikkelt goed af na realisatie turborotonde

### **1.2 Kruispunt N211 – N213 (Poeldijk)**

Kruispunt vormt geen knelpunt in de bestaande situatie.

### **Conclusie:**

- Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte. Deze oplossing is ook nog niet doorgerekend qua verkeersafwikkeling.
- Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer omdat de verkeersafwikkeling geen knelpunt is. Indien nodig kan eventueel een eigen fase voor de bus gecombineerd worden met rechtsaf.

Bovenstaand dient in samenhang met een benodigde halteplaats beschouwd te worden (zie H3).

### **1.3 Kruispunt N213 – Nieuweweg – Bospolder**

Kruispunt zit in bestaande situatie tegen de grens qua capaciteit en is daarmee een knelpunt. Dit komt door het autoverkeer.

### **Conclusie:**

- Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte. Deze oplossing is ook nog niet doorgerekend qua verkeersafwikkeling.
- Partieel:** omdat dit kruispunt een knelpunt is in de bestaande situatie zijn voor de partiële variant HOV maatregelen gewenst. Hierbij is een eigen opstelstrook en eigen fase voor het busverkeer benodigd. Ook hierbij is de inpassing een aandachtspunt omdat de ruimte erg beperkt is.

### **1.4 Turborotonde Boswoning – Bosweg**

Vormt geen knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie. Bij dit kruispunt moet rekening gehouden worden met de bestaande fietstunnel.

### **Conclusie:**

- Vrijliggend:** eigen infrastructuur voor de bus kan niet gecombineerd worden met de turborotonde (zie toelichting onder H1.1). Voor deze situatie is dus een ombouw tot VRI kruising met vrijliggende busbaan benodigd, conform verkenning Wi+Bo. Aandachtspunt is inpassing vanwege beperkte ruimte.
- Partieel:** bus rijdt mee in het verkeer omdat er geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

## VERSLAG

<b>PROJECT</b>	VHOV Zuidwestlandcorridor
<b>KENMERK</b>	X06-PZE-HS-VSL-24003433
<b>TYPE VERGADERING</b>	Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

### 1.5 Kruispunt N213 – Dijkweg

Vormt geen knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie.

#### **Conclusie:**

- Vrijliggend:** VRI kruising met vrijliggende busbaan oostzijde conform verkenning Wi+Bo. Ook hier is de inpassing een aandachtspunt.
- Partieel:** bus rijdt mee in het verkeer omdat er geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

### 1.6 Kruispunt N213 – Middelbroekweg

Dit kruispunt vormt een knelpunt qua verkeersafwikkeling in de bestaande situatie. Vanuit de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied (door Goudappel) is een ontwerp voor dit kruispunt uitgewerkt met vrijliggende infrastructuur voor de bus (zowel voor noord <> zuid als voor oost <> west). In dit ontwerp zijn een aantal richtingen komen te vervallen in verband met de verkeersafwikkeling. De provincie Zuid-Holland gaat niet akkoord met het laten vervallen van rijrichtingen op het kruispunt in verband met verkeersveiligheid.

#### **Conclusie:**

- Vrijliggend:** uitgangspunt is bovengenoemd ontwerp vanuit de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied. Ondanks dat dit ontwerp niet akkoord is voor de provincie is dit voor nu het beste uitgangspunt voor de verkenning.
- Partieel:** vanwege de verkeersafwikkeling zijn ook HOV maatregelen wenselijk voor de partiële variant. De vraag is echter of dit haalbaar is in verband met de impact die dit heeft op de afwikkeling van overig verkeer. Meest kansrijk lijkt het om alle verkeer op de rechtdoorgaande richting prioriteit te geven als er een bus aan komt (door middel van iVRI). Het busverkeer stroomt in dit geval ook goed door en krijgt prioriteit boven het andere verkeer.

### 1.7 Kruispunt N213 – Lange Broekweg

Dit kruispunt vormt op dit moment geen knelpunt in het kader van verkeersafwikkeling. Echter wordt dit kruispunt zwaarder belast door ontwikkelingen elders. Voor dit kruispunt is een alternatief ontwerp opgesteld binnen de kruispuntenstudie Masterplan Floragebied. In dit ontwerp wordt het kruispunt verplaatst in noordelijke richting. Op de locatie van het huidige kruispunt blijft wel een oversteek voor fietsverkeer. Dit lijkt verkeerstechnisch geen wenselijke situatie. Dit ontwerp dient daarom nader afgewogen en nader uitgewerkt te worden.

#### **Conclusie:**

- Vrijliggend:** busbaan aan oostzijde in combinatie met VRI kruising conform studie Wi+Bo en conform bovengenoemd ontwerp vanuit kruispuntenstudie Masterplan Floragebied.



## VERSLAG

**PROJECT** VHOV Zuidwestlandcorridor  
**KENMERK** X06-PZE-HS-VSL-24003433  
**TYPE VERGADERING** Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

2. **Partieel:** geen HOV maatregelen, bus kan meerijden met overig verkeer omdat hier geen knelpunt is qua verkeersafwikkeling.

### 1.8 Oversteek vrije baan oost > west

Het beoogde vrijliggende BRT tracé ligt tot en met het kruispunt Lange Broekweg aan de oostzijde. Om uiteindelijk in Maassluis te komen moet het tracé de N213 kruisen om aan de westzijde/zuide te komen van de N213 en de A20. In de verkenning van Wi+Bo is hiervoor een onderdoorgang voorzien tussen de kruising Lange Broekweg en het Vlietpolderplein. Dit lijkt de meest logische plaats omdat een dergelijke kruising ter hoogte van het Vlietpolderplein, Westerleeplein of de A20 complexer is. Verder is het waarschijnlijk noodzakelijk om deze oversteek ongelijkvloers te maken. De enige andere optie is oversteken bij een VRI kruispunt, echter heeft dit veel impact op de verkeersafwikkeling maar op de verkeerssituatie en verkeersveiligheid in het algemeen. **Actie art.5.1-2e** verlegt intern met DBI of een dergelijke oversteek bij een VRI kruising haalbaar kan zijn of bij voorbaat afgeschreven kan worden.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** vooralsnog uitgaan van oplossing Wi+Bo met onderdoorgang tussen Lange Broekweg en Vlietpolderplein. Zie toelichting hierboven.
2. **Partieel:** bij de partiële variant is deze oversteek niet aan de orde.

### 1.9 Vlietpolderplein

Bij het Vlietpolderplein is in de verkenning van WiBo een onderdoorgang voorzien ter hoogte van het Vlietpolderplein. Gezien de complexiteit van dit kruispunt en de grote hoeveelheid verkeer die hier afgewikkeld wordt zijn er geen andere mogelijkheden om vrijliggende infrastructuur voor de bus te creëren.

#### **Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** busbaan in onderdoorgang conform verkenning Wi+Bo.
2. **Partieel:** bus rijdt mee met overig verkeer.

### 1.10 Westerleeplein

Afweging en conclusies identiek aan 1.9 Vlietpolderplein.

## 2. Kruispunten en tracé Maassluis

### 2.1 Tracé Honderdland

Voor het tracé ter hoogte van Honderdland zijn er twee opties, ofwel via het deel van Honderdland parallel aan de A20 ofwel via het deel van Honderdland in het verlengde van de Hoeksebaan. In beide gevallen geldt dat hier relatief weinig verkeer rijdt en de bus goed in het verkeer kan meerijden. Ook voor de variant met volledig vrijliggend BRT is het creëren van een aparte busbaan daarom niet voor de hand.

## VERSLAG

**PROJECT** VHOV Zuidwestlandcorridor  
**KENMERK** X06-PZE-HS-VSL-24003433  
**TYPE VERGADERING** Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

**Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** bus rijdt mee met overig verkeer.
2. **Partieel:** idem.

### 2.2 Rotonde Honderdland – Maasdijk

In de verkenning van Wi+Bo is een onderdoorgang bij de rotonde opgenomen voor busverkeer. Deze onderdoorgang is echter behoorlijk complex in verband met de Maasdijk. Ombouw naar een VRI kruispunt ligt daarom meer voor de hand in het geval van vrijliggende infra. Indien de rotonde voldoet qua verkeersafwikkeling is hiervoor echter geen noodzaak.

**Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** indien de rotonde voldoet qua verkeersafwikkeling kan worden overwogen om de bus in het verkeer mee te laten rijden, ook in de variant met een volledig vrijliggend BRT tracé. Indien dit niet het geval is ligt herinrichting tot VRI kruising voor de hand waarbij de bus met prioriteit (met of zonder eigen fase) afgewikkeld kan worden.
2. **Partieel:** idem.

### 2.3 Tracé Maasdijk/Coldenhovelaan en kruispunt Coldenhovelaan

Vanaf de rotonde Honderdland/Maasdijk zijn er verschillende tracéopties voor beide varianten. Een volledig vrijliggend tracé kan via de Maasdijk lopen, waarbij het bestaande fietspad wordt gebruikt en het fietsverkeer 'onderlangs' rijdt. Voor de partiële tracé variant rijdt het busverkeer via de bestaande Coldenhovelaan. Voor de volledig vrijliggende variant zou de Coldenhovelaan ook gebruikt kunnen worden. Een andere optie is dat het busverkeer op de A20 blijft tot aansluiting 6. Er is nog geen conclusie voor de vrijliggende variant.

**Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** voorlopig uitgangspunt tracé via Maasdijk conform verkenning Wi+Bo.
2. **Partieel:** tracé via Coldenhovelaan, al dan niet met HOV maatregelen op kruispunt Aartsdijkweg.

### 2.4 Tracé Schenkeldijk/Dr. Albert Schweitzerdreef

Het vrijliggende tracé loopt in ieder geval via de Schenkeldijk. Op de Schenkeldijk wordt het busverkeer gemengd met het overig verkeer omdat hier alleen een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer rijdt. Vervolgens buigt busverkeer af voor de spoorlijn om via een nieuw te realiseren busbaan tussen de spoorlijn en de Dr. Albert Schweitzerdreef aan te sluiten op de Albert Schweitzerdreef en Merellaan nabij station Steendijkpolder. Het busverkeer rijdt door tot station Maassluis West omdat het hier kan keren.

## VERSLAG

**PROJECT** VHOV Zuidwestlandcorridor  
**KENMERK** X06-PZE-HS-VSL-24003433  
**TYPE VERGADERING** Werksessie kruispunten Westland en Maassluis  
Voor de partiële variant maakt busverkeer gebruik van de bestaande Dr. Albert Schweitzerdreef en Merellaan en keert busverkeer eveneens bij station Maassluis West.

**Conclusie:**

1. **Vrijliggend:** via Schenkeldijk conform beschrijving hierboven.
2. **Partieel:** via Dr. Albert Schweitzerdreef conform beschrijving hierboven.

CONCEPT



## VERSLAG

**PROJECT** VHOV Zuidwestlandcorridor  
**KENMERK** X06-PZE-HS-VSL-24003433  
**TYPE VERGADERING** Werksessie kruispunten Westland en Maassluis

### **3. Halteplaatsen**

Op het tracé zijn voor de deelgebieden Westland en Maassluis een vijftal halteplaatsen beoogd, van noord naar zuid zijn dit:

1. **Paul Captijnlaan:** bij de rotonde Paul Captijnlaan zijn bestaande halteplaatsen aanwezig. Bij opwaardering turborotonde bestaat een aandachtspunt qua oversteekbaarheid. Dit moet meegenomen worden in de ontwerpogave.
2. **N211/N213 Poeldijk:** bij het volledig vrijliggend tracé is er een kans om een halteplaats te realiseren op het parkeerterrein ten zuidoosten van de kruising. Bij een partiële variant is de halteplaats complex omdat aan de noordoostzijde en zuidwestzijde van de kruising nauwelijks ruimte is terwijl dat precies de locaties zijn waar een halteplaats moet komen (na de kruising). Vanwege de inpasbaarheid moeten de halteplaatsen mogelijk toch voor de kruising gerealiseerd worden omdat hier in beide richtingen meer ruimte is.
3. **Bosweg/Rolpaal:** vanuit bereikbaarheid lijkt een halte bij Rolpaal logischer dan bij de Bosweg. Voordeel van de Bosweg is dat er een onderdoorgang aanwezig is. Voor beide locaties is de inpasbaarheid een uitdaging, zeker in het geval van een volledig vrijliggende variant.
4. **Middelbroekweg:** Ten noordoosten van de kruising is een OV Hub voorzien. In het ontwerp van de kruispuntenstudie Floragebied is een onderdoorgang opgenomen. Dit is een voordeel, alleen ligt deze ten zuiden van de Middelbroekweg. Halteplaatsen dienen meegenomen te worden in de verdere ontwerpogave in samenhang met OV Hub.
5. **Honderdland/Maasdijk:** Halteplaats hangt sterk af van tracékeuze (zie H2). Moet meegenomen worden in ontwerpogave.

## Maatregelen opgenomen in de referentie

Vastgestelde mobiliteitsmaatregelen Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 <b>art.5.1-2e</b> d.d. 4 december 2023							
<b>A Maatregelen Korte Termijn Aanpak van GU GP3.0 MoVe</b>							
1 De in DO en BO-GU-GP3.0 2021 vastgestelde maatregelen basispakket 2022-2025 en KTA 2020-2025. Allen idem in DO MoVe vastgesteld. Deze gespegeld aan de eindrapportage GU-GP3.0							
Maatregel KTA	Trekker	Vastgestelde	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
C1	MFR Naaldwijk-Rotterdam	WL deels in WL	2024-2027		Ja	Ja	nvt
C2	Beter, vaker en sneller OV betreft de kruispunten Fijle Tuinenweg/Middelbroekweg en 2 kruispunten in centrum Wateringen	WL	2025-2027		Ja	Pijle tuinenweg als reistijdwinst OV opgenomen kruispunten Wateringen zitten er nog niet in idem reistijdwinst uit onderzoek Sweco	Rijtdwinst verwerking en rijtijden OV voor specifieke OV-lijnen door rijtijd tussen haltes te verkorten
C7	A20 afrit 6	WL	2025-2027		Ja	Nee	Infra aanpassen in netwerk auto-vracht
<b>B Vastgestelde maatregelen Basispakket GU-GP3.0 2021-2025</b>							
Maatregelen 2021-2025	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
1 Lagere parkeernormen (-40% t.o.v. de huidige parkeernormering) bij Wateringen Noord en Floracampus	Westland, Den Haag	<b>art.5.1-2e</b>	2024-2028		Ja	Nee	Voor de twee specifieke mod/zones (Wateringen-Noord (zone 2804) en Floracampus (3119)) wordt 1 minuut extra rijtijd gemodelleerd. Dit begepat als vertraging op de zone-connector. Dit is overeenkomstig aan de werkwijze van Goudappel in de eerdere modelstudie.
2 MFR Naaldwijk-Honselersdijk-Den Haag	Westland, Den Haag en MRDH		2026-2035		Ja	Ja	nvt
3 MFR Naaldwijk - Monster - Den Haag	Westland, Den Haag, MRDH		2026-2028		Ja	Ja	nvt
4 Werkgeversaanpak zie KTA							nvt
5 Simme logistiek	PZH		2024-2025		Nee	Nee	nvt
6 Opwaarderen fietsroutes met vlakke verharding	PZH		2024-2026		Nee	Nee	nvt
<b>C No regret (bestuurlijk vastgesteld en middelen beschikbaar)</b>							
Maatregel	Trekker (en overige)	Projectleider	Realisatie	Status	Meenemen in doorrekening Sweco	IN VMRDH 3.0	Aanvullende actie Sweco, indien niet in VMRDH 3.0
1 Wippolderlaan	PZH		2024-2027		Ja	Ja	nvt
2 Kruispunt Lozerlaan/ Erasmusweg	Den Haag		2025-2030		Ja	Ja	nvt
3 Doorstroombaatregelen A4	Rijk en Regio		2025-2030		Ja en Nee	Ja	Auto-vracht-netwerk terugbrengen naar situatie modelnetwerk 2023 in het scenario "maximale woningbouw zonder A4"
4 Maasdelatunnel	Rijkswaterstaat		2025-2025		Ja	Ja	nvt



## Aanvullende maatregelen 2025-2040

D	Maatregelen Basispakket GU-GP3.0 na 2025	Trekker (en overige partijen)	Realisatie	Haalbaarheid	Meenemen in maatregelenpakket	IN VMRDH 3.0
1	Betaald parkeren in centrumgebieden	art.5.1-2e	2025-2030		Ja	Nee
2	Fietsroute Kijkduin-Wateringen		2025-2030		Ja	Nee
3	MFR Fietsroute Naaldwijk-Rijswijk nog niet prioritair		2025-2030		Ja	Nee
4	Fietsonderdoorgang N211/Lozerlaan		2025-2030		Ja	Nee
5	Fietsvoorzieningen HOV (waaronder verbeteren fietsparkeren Haga en Uithof in Den Haag Zuidwest)		2025-2030		Ja	Nee
6	MFR Delft		2026-2035		Ja	Ja
7	Hubs/reefers		2026-2030		Ja	Nee
8	Fiets tunnel de Lier	PZH	2025-2030		Nee	Nee
9	Resultaten pre verkenning HOV in model opnemen. Resultaten VHOV januari 2024 beschikbaar. Definitieve resultaten mei 2024	art.5.1-2e	2030-2040		Ja	Nee

E	Inframaatregelen 2030-2040	Trekker (en overige partijen)	Realisatie	Haalbaarheid	Meenemen in nog aan te passen maatregelenpakket	IN VMRDH 3.0
1	Aanpassen Rotonde N211/Paul Captijnlaan	art.5.1-2e	2025-2030		Ja	Nee
2	Aanpassen Rotonde N464/Arckelweg		2025-2030		Ja	Nee
3	N213-Middelbroekweg met fietstunnel onderdeel MFR Delft in samhang met Floracampus		2025-2030		Ja	Nee
4	Rotonde kruispunt Jupiter-Veilingroute (N465) omvormen tot VRI kruispunt in samenhg met Floracampus		2025-2030		Ja	Nee
5	Nieuwe aansluiting Middelbroekweg/N213 in samenhg met Floracampus		2025-2030		Ja	Nee
6	Rotonde Zwethlaan		2025-2030		Ja	Ja

VMRDH 3.0 stedelijke referentie actualisatie verkeersberekeningen GU 21 (RB,GD)		SCENARIO 1			SCENARIO 2	
KP	Maatregelen opgenomen in doorrekeningen Sweco	Aanvullend onderzoek?	Tracedeel	Door wie ?	BRT op vrijliggend trace	BRT (deels) in het verkeer
2	N211/Paul Captijnlaan turbotronde met VHOV maatregel ?	Maatregel lijkt effectief. Vraag is of het vanwege inpassbaarheid een turbotronde of een VRI moet worden. Dit uitwerking door Movares in HOV Westland studie.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Paul Captijnlaan oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde/VRI kruising ?
x	N213/N211 t.h.v. Poeldijk	Geen knelpunt	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Voorstraat oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
18	N213/Nieuweweg alleen VHOV maatregel	Kruispuntanalyse door Sweco. Hoe verhouding auto- vrachtkverkeer. Hoe verdeling per spits en in welke richting. Ontwerp kruising door Movares in HOV studie.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Nieuweweg oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
x	N213/Boswoning	Maatregel lijkt effectief. Vraag is wel of het een turbotronde of andere vorm kruising moet zijn. Dit uitwerken door Movares in HOV Westland studie.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Boswoning oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde kruising ?
17	N213/Dijkweg met alleen VHOV maatregel	Maatregel lijkt effectief. Vraag is wel of het een turbotronde of andere vorm kruising moet zijn. Dit uitwerken door Movares in HOV Westland studie.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Dijkweg oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
9	N213/Middelbroekweg (fietsunnel, afwaarderen Middelbroekweg + nieuwe aansluiting Lange Broekweg + VHOV)	Uitwerken in HOV Westland studie	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Middelbroekweg oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
x	N213 Lange Broekweg	Uitwerken in HOV Westland studie	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak Lange Broekweg oostzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de VRI kruising ?
x	Oversteek vrije baan van oostzijde naar westzijde waar ?		WL	Ontwerp Movares	Waar ? Gelijkvloers of tunnel ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde/VRI kruising ?
10	N215 Vlietpolderplein met alleen VHOV maatregel	Kruispuntanalyse door Sweco. Hoe verhouding auto- vrachtkverkeer. Hoe verdeling per spits en in welke richting.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert gelijkvloers tak Piet Struijkweg westzijde conform tekening W+B	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde met VRI kruising ?
11	N215 Westerlee met alleen VHOV maatregel	Kruispuntanalyse door Sweco. Hoe verhouding auto- vrachtkverkeer. Hoe verdeling per spits en in welke richting.	WL	Ontwerp Movares	Trace passeert tak N223 westzijde door bestaande/nieuwe tunnel conform tekening W+B ? Is de doorrijhoogte voor een BRT geschikt ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ter plaatsen van de rotonde/VRI kruising ?
x	Honderdland straat		WL	Ontwerp Movares	Trace langs Honderdland conform W+B	In het verkeer ?
x	Kruispunt Honderdland/Maasdijk		WL	Ontwerp Movares	Gelijkvloers vrije busbaan langs rotonde. Geen tunnel conform W+B ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ?
x	Kruispunt Maasdijk/Schenketdijk		WL	Ontwerp Movares	Gelijkvloers vrije busbaan langs rotonde. Geen tunnel conform W+B ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ?
x	Kruispunt Schenketdijk/parallel Hoekse lijn		RD	Ontwerp Movares	Gelijkvloers vrije busbaan. Geen tunnel Movares ?	Wel/niet aan weerszijde vrije busbanen ?

HALTEPLAATSEN Westland	
1	N211/Paul Captijnlaan (Westmade Noord, Vroondaal, ABC Westland en Poeldijk Noord
2	N213/N211 t.h.v. Poeldijk (Poeldijk/Monsterik/Gravensande)
3	Maasdijk Noord Bosweg
4	Floeracampus
5	Honderdland/Maasdijk

