



# Verdiepende verkenning HOV Zuidwestland

## Werksessie ontwerp

14 februari 2024  
MRDH Rotterdam







# Agenda

## Werksessie ontwerp

- Opening en kennismaken
- Introductie en doel
- Basisuitgangspunten
- Toelichting ontwerpanalyse
- Ontwerpvarianten per deelgebied



# Kennismaken





# Introductie en doel

## Werk sessie ontwerp

- Verdiepende verkenning HOV Zuidwestland
- Verkenning opgedeeld in OV-spoor en ontwerpspoor:
  - Fase A: Variantenstudie
  - Fase B: Uitwerken voorkeurstracé
- Werk sessie ontwerpspoor, doel:
  - Basisuitgangspunten ontwerp
  - Tracé op hoofdlijnen doornemen en mogelijkheden en varianten bespreken o.b.v. dwarsprofielen
  - Uitwerkingsniveau





# Ontwerpanalyse

## Basisuitgangspunten



- Uitgangspunt is een vrijliggende busbaan over het tracé (BRT-tracé), evt. op te waarderen tot lightrail.
- Mede naar aanleiding van OV analyses wordt ook een partiële variant onderzocht waarbij alleen op gedeelten van het tracé een vrijliggende busbaan aanwezig is.
  
- Ontwerprichtlijnen:
  - Handboek Ontwerpcriteria Wegen 5.0, Provincie Zuid-Holland
  - CROW richtlijnen (Handboek wegontwerp 2013 buiten de bebouwde kom, ASVV 2021 binnen de bebouwde kom, wegontwerp voor openbaar vervoer, ontwerpwijzer fietsverkeer)
  - HTM richtlijnen (Voorschrift profiel van Vrije Ruimte, bouwwerken nabij railinfrastructuur)

# Ontwerpanalyse

## Raakvlakprojecten en gebiedsontwikkelingen

- Den Haag Zuidwest (10.000 woningen)
- Uithofgebied (extra Leisure)
- Vroondaal (3000 woningen)
- Monster Noord (2000 woningen)
- Poeldijk Noord (500 woningen)
- ABC Westland met uitbreiding (3000 arbeidsplaatsen)
- Floracampus (1250 woningen en 3000 studenten)
- Wilgenrijk Maassluis (2000 woningen)
- De Lier Oost (500 woningen)



# Ontwerpanalyse

## Toelichting

- Tracévarianten en effecten HOV maatregelen inzichtelijk maken:
  - Inpasbaarheid in de omgeving
  - Ruimtelijke impact
  - Doorstroming kruispunten
- Op basis van globale ontwerpschetsen, principeontwerpen en reeds beschikbare ontwerpen
- Uitgangspunt variantenstudie is een busbaan van 3,50 meter breed per rijstrook (o.b.v. CROW Wegontwerp voor openbaar vervoer)





# Ontwerpanalyse

## Toelichting

- Ontwerpsessie vandaag:
  - Inpasbaarheid en ruimtelijke impact wegvakken op basis van dwarsprofielen op maatgevende locaties
  - Kruispunten op dit moment buiten beschouwing



# Ontwerpanalyse

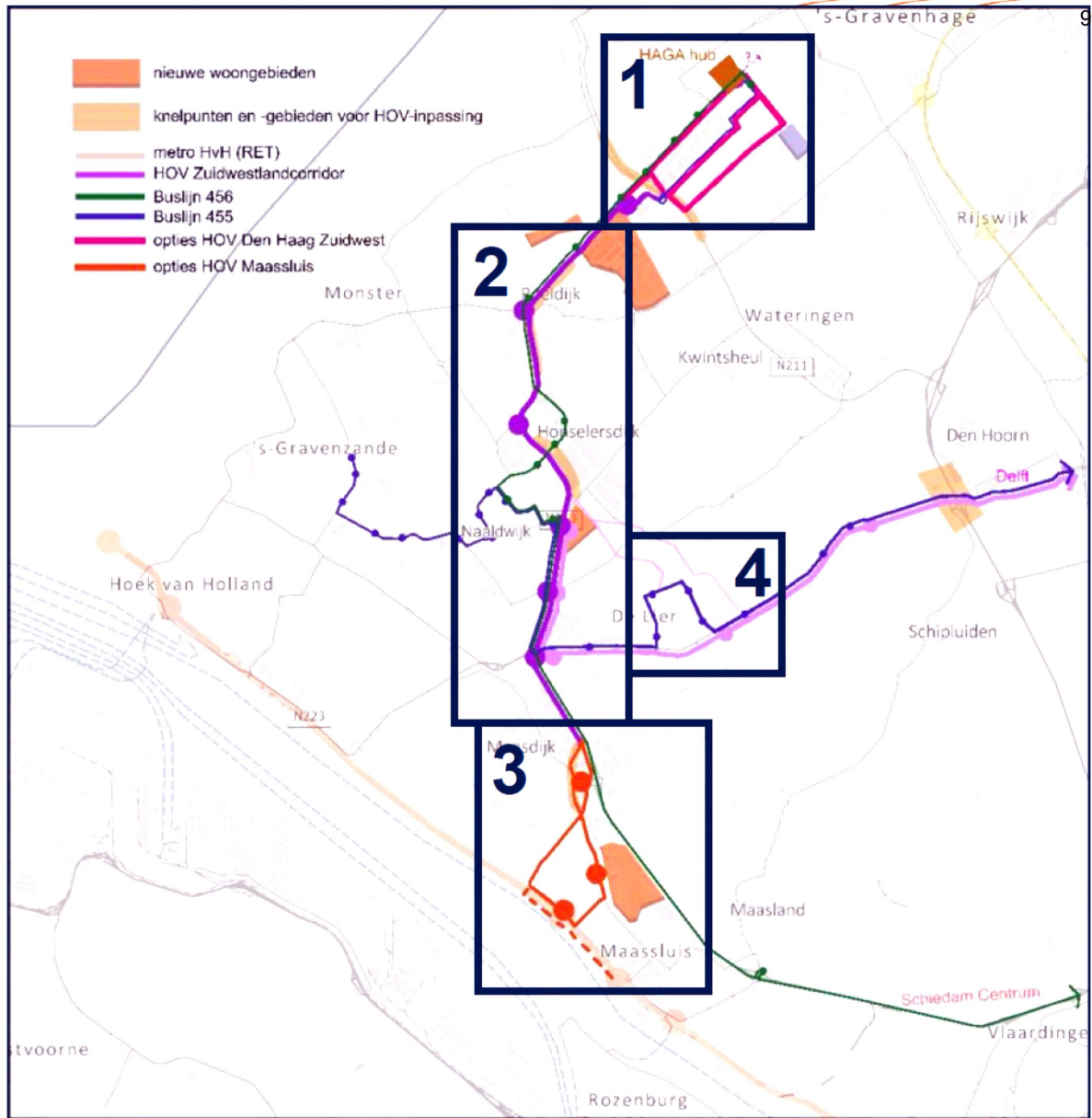
## Deelgebieden

### Zuidwestlandcorridor/Lijn 456

1. Den Haag
2. Westland
3. Maassluis

### Lijn 455

4. De Lier



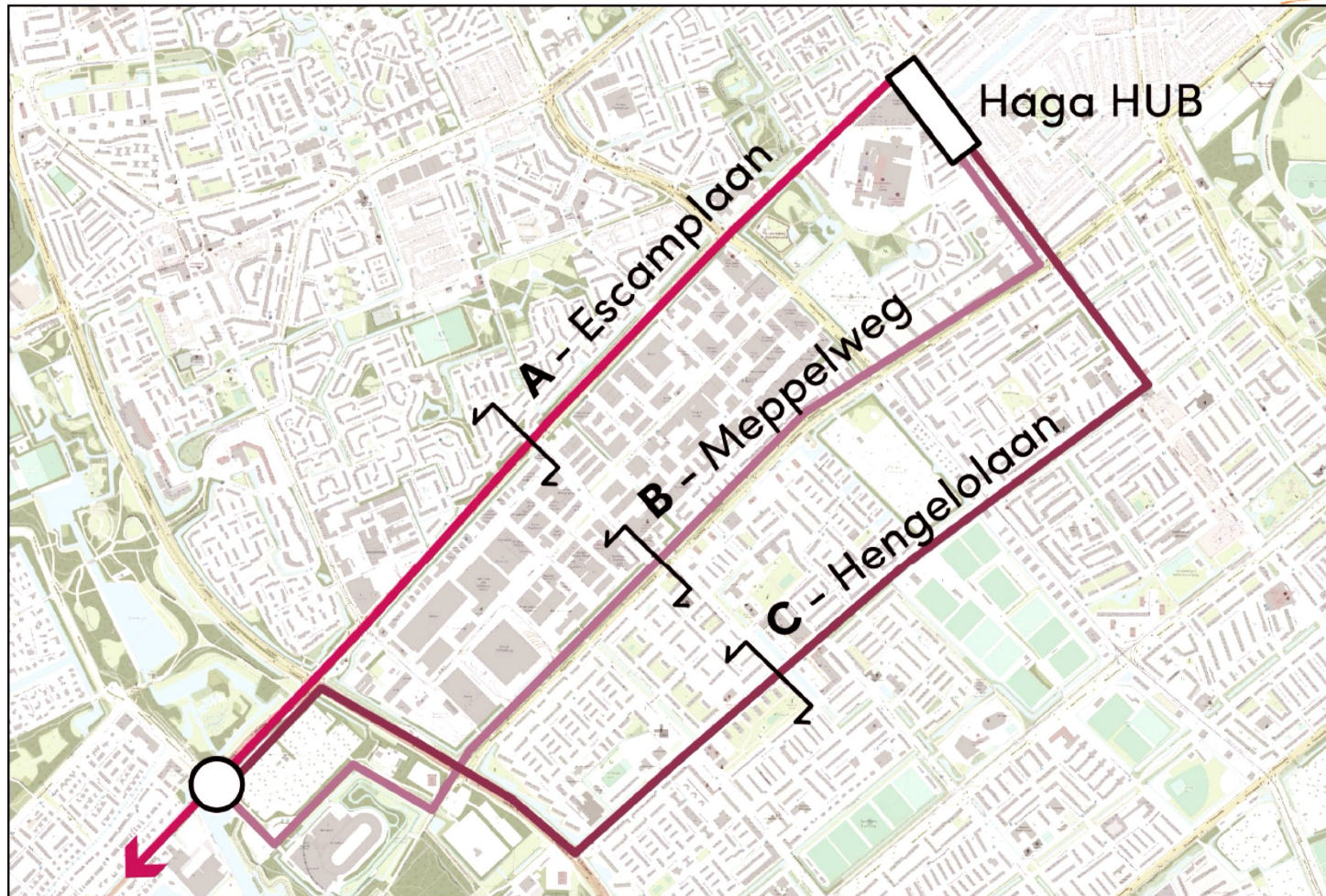


# Deelgebied 1: Den Haag

## Varianten



- A. Escamplaan
- B. Meppelweg
- C. Hengelolaan





# Deelgebied 1: Den Haag

Variant A. Escamplaan bestaande situatie

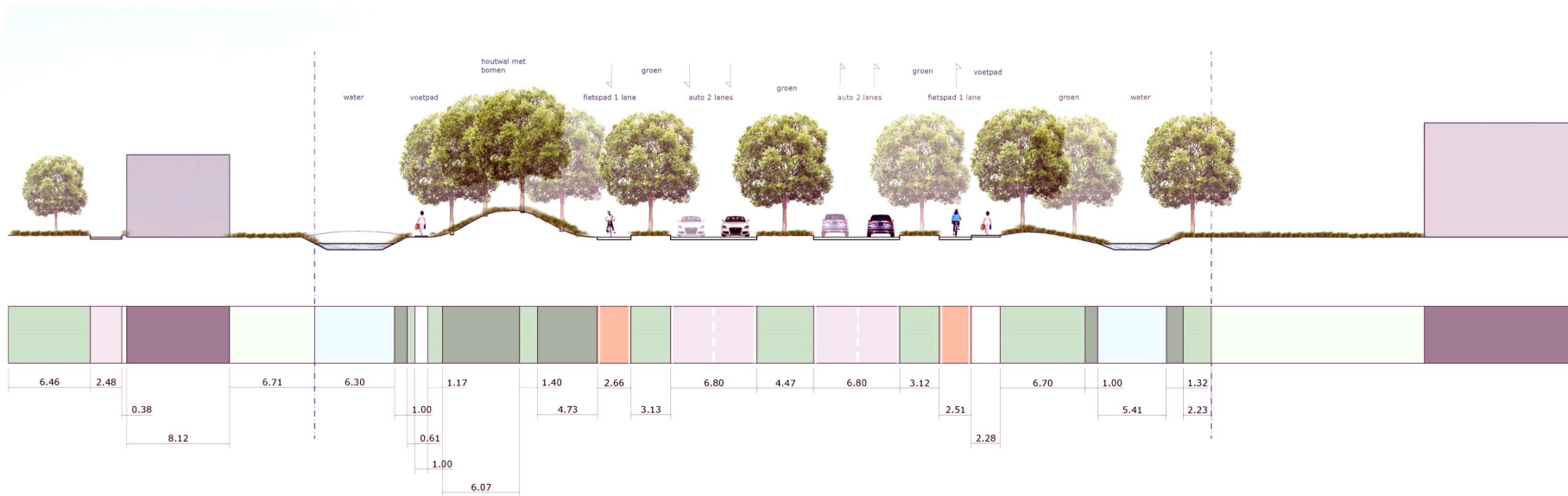


# Deelgebied 1: Den Haag

## Variant A. Escamplaan bestaande situatie



bestaande situatie Escamplaan





# Deelgebied 1: Den Haag

## Variant A. Escamplaan opties



optie 1 Escamplaan



optie 2 Escamplaan



optie 1b Escamplaan



optie 3 Escamplaan





# Deelgebied 1: Den Haag

Variant B. Meppelweg bestaande situatie



# Deelgebied 1: Den Haag

## Variant B. Meppelweg bestaande situatie

· bestaande situatie Meppelweg



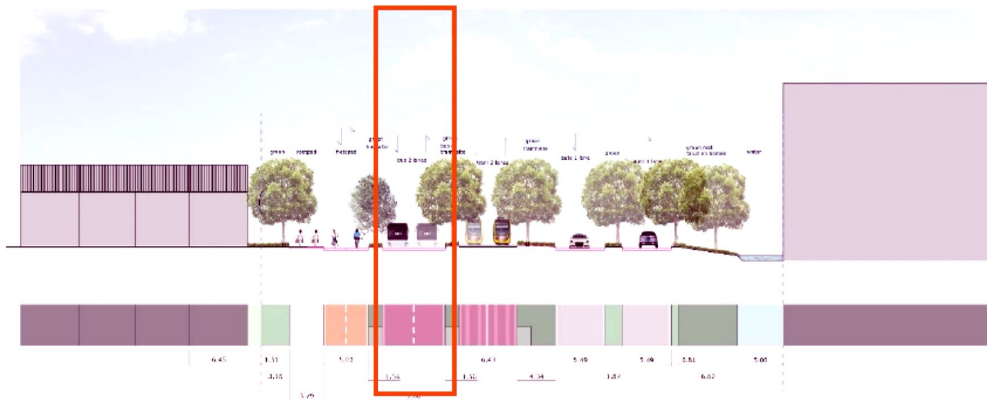


# Deelgebied 1: Den Haag

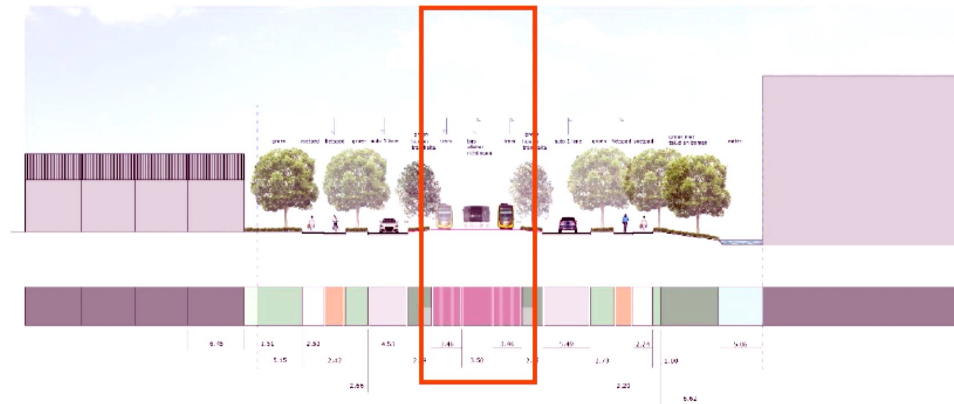
## Variant B. Meppelweg opties



- optie 1 Meppelweg



- optie 2 Meppelweg



- optie 1b Meppelweg



- optie 3 Meppelweg





# Deelgebied 1: Den Haag

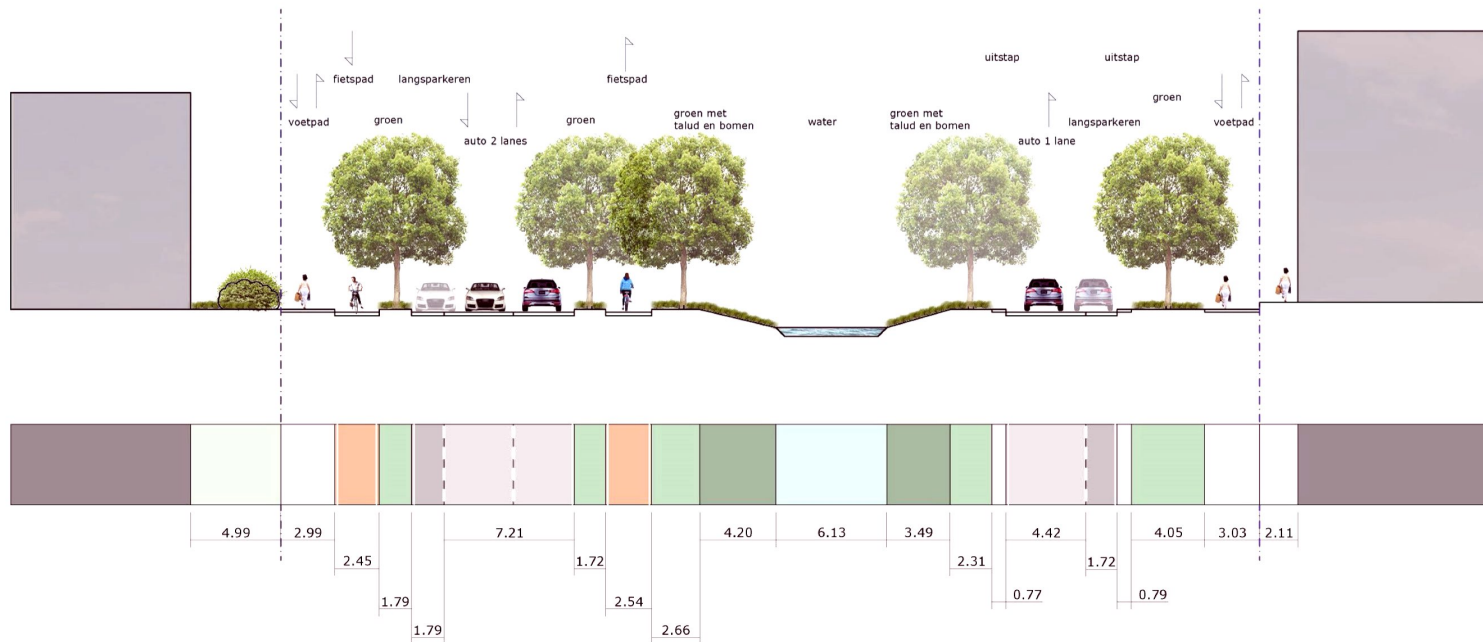
Variant C. Hengelolaan bestaande situatie



# Deelgebied 1: Den Haag

## Variant C. Hengelolaan bestaande situatie

- bestaande situatie Hengelolaan



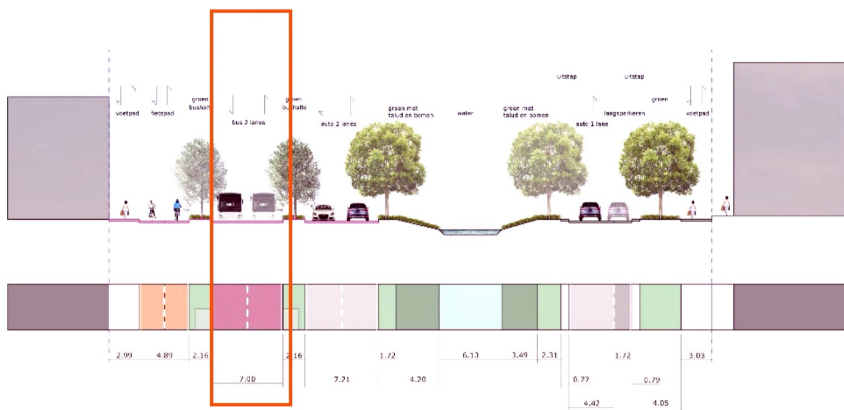


# Deelgebied 1: Den Haag

## Variant C. Hengelolaan opties



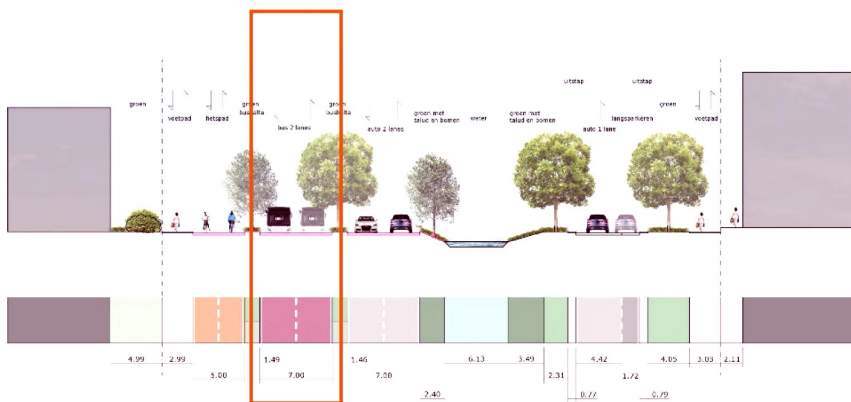
- optie 1 Hengelolaan



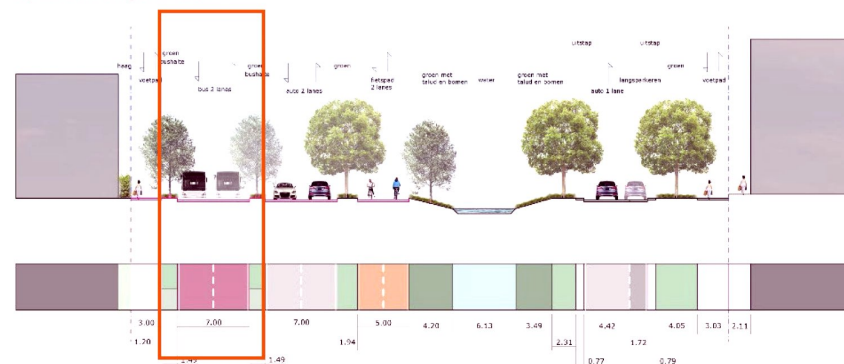
- optie 2 Hengelolaan



- optie 1b Hengelolaan



- optie 3 Hengelolaan

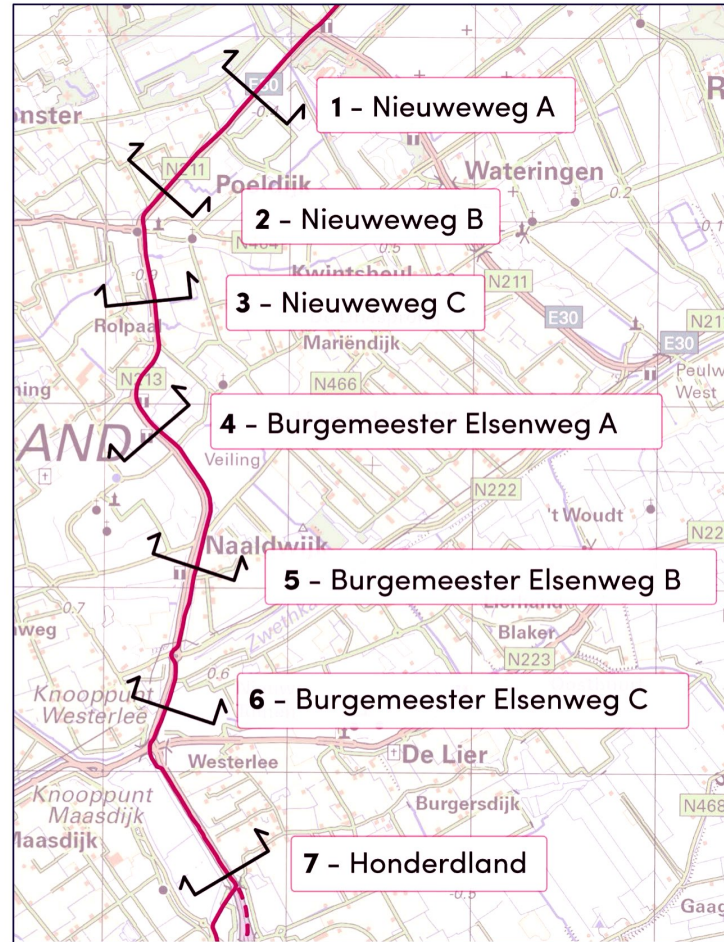


# Deelgebied 2: Westland

## Profielen



- 1 – Nieuweweg A
- 2 – Nieuweweg B
- 3 – Nieuweweg C
- 4 – Burgemeester Elsenweg A
- 5 – Burgemeester Elsenweg B
- 6 – Burgemeester Elsenweg C
- 7 – Honderdland





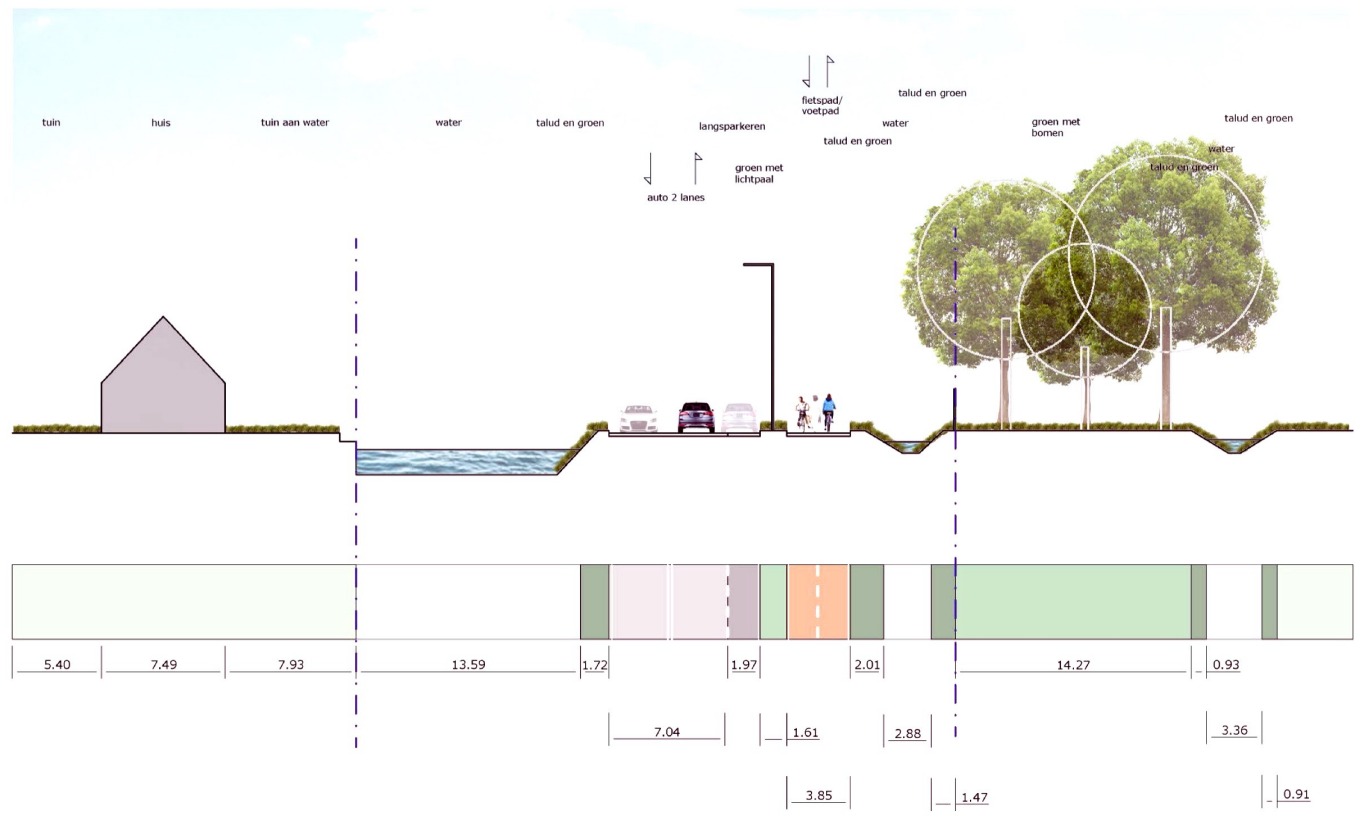
# Deelgebied 2: Westland

Profiel 1: Nieuweweg A - bestaande situatie



# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 1: Nieuweweg A - bestaande situatie





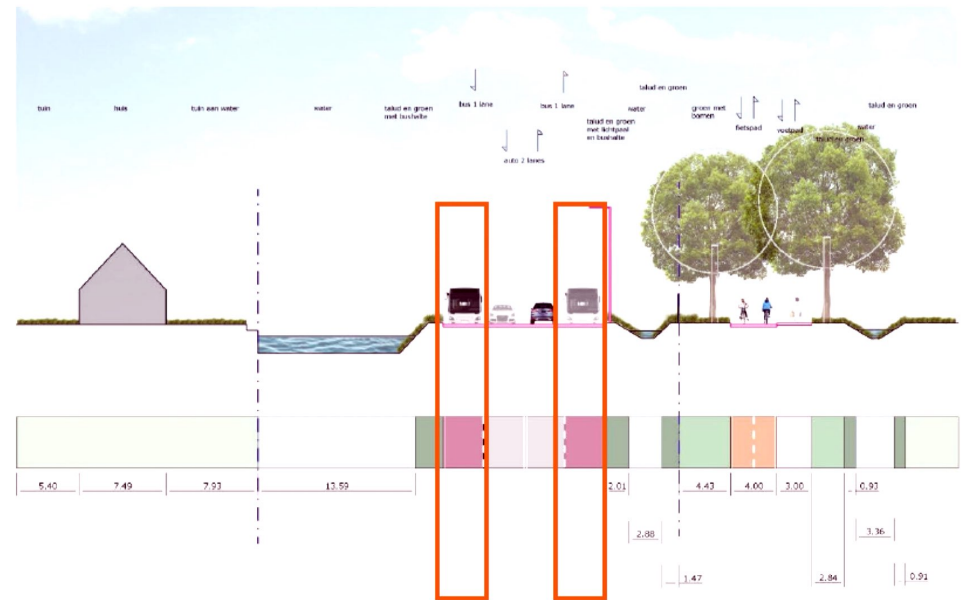
# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 1: Nieuweweg A - opties

Optie 1



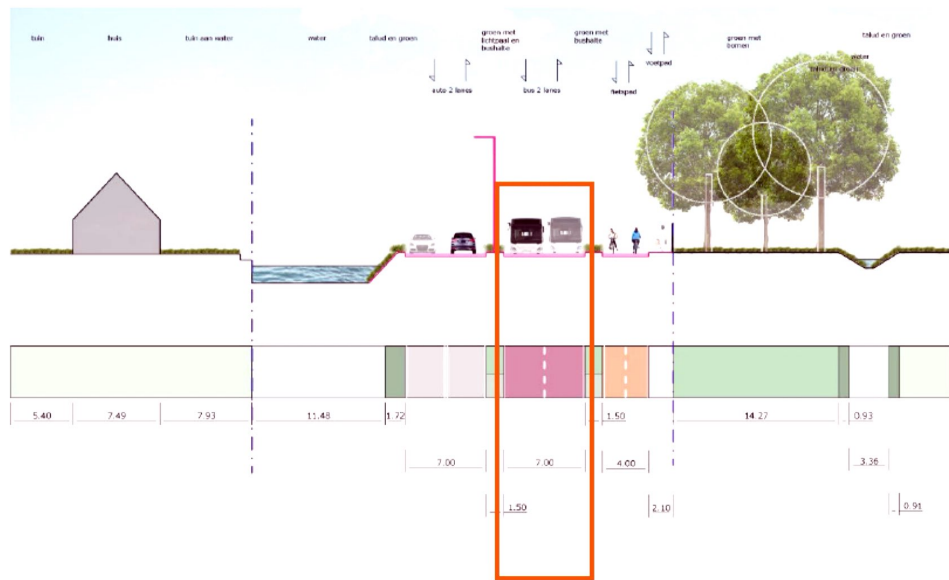
Optie 2



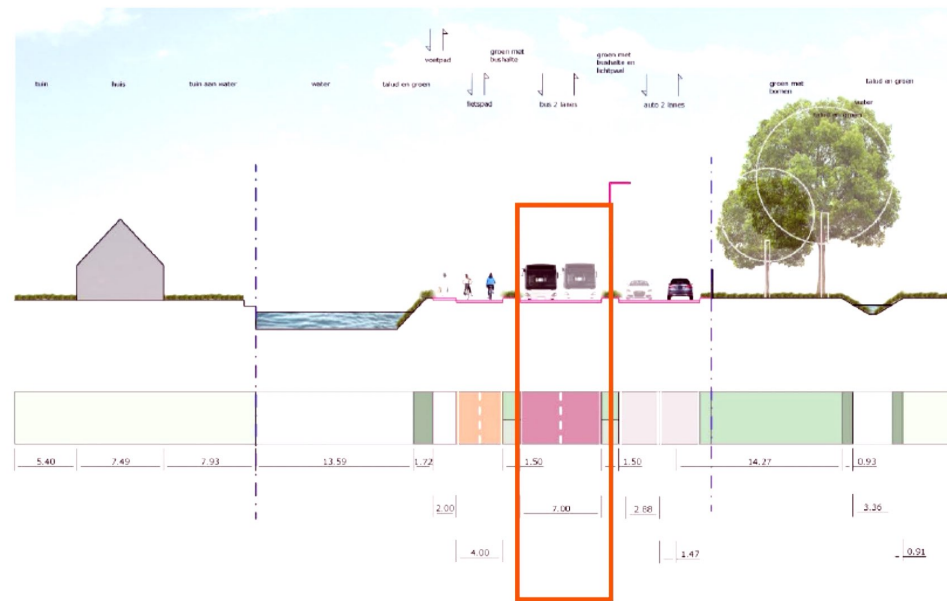
# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 1: Nieuweweg A - opties

### Optie 3



### Optie 4





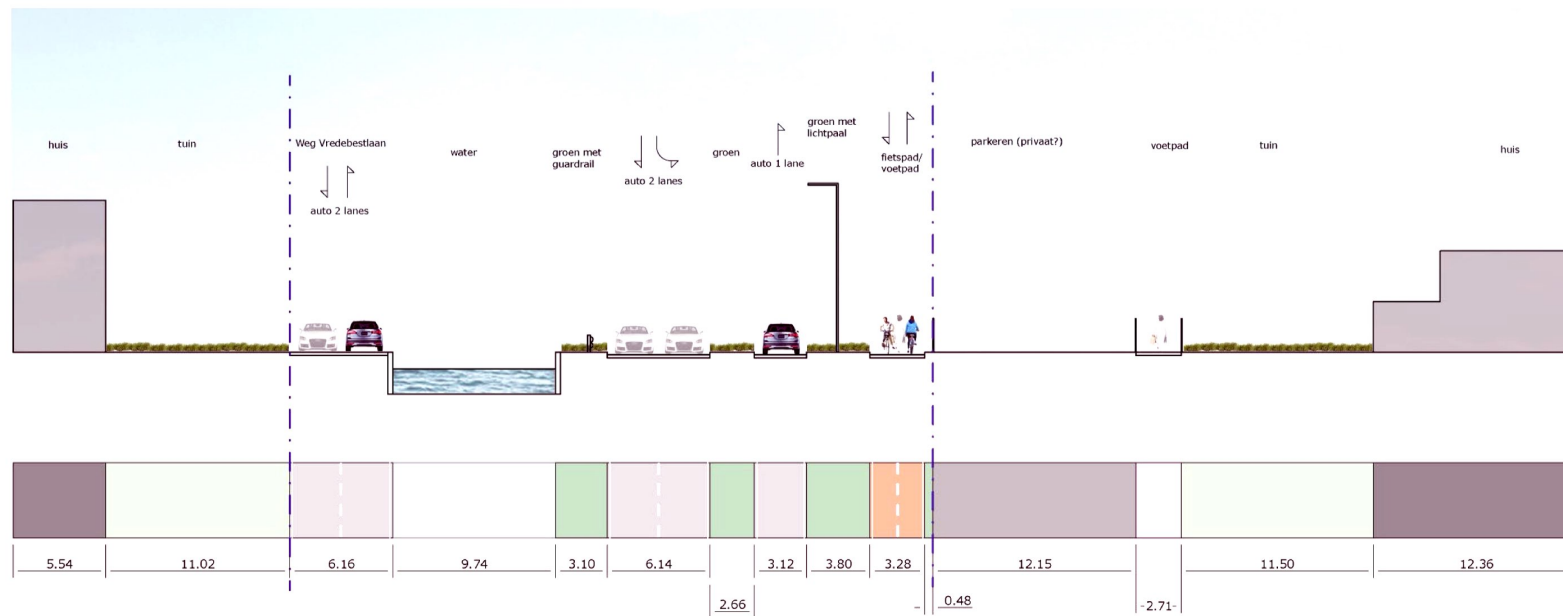
# Deelgebied 2: Westland

Profiel 2: Nieuweweg B - bestaande situatie



# Deelgebied 2: Westland

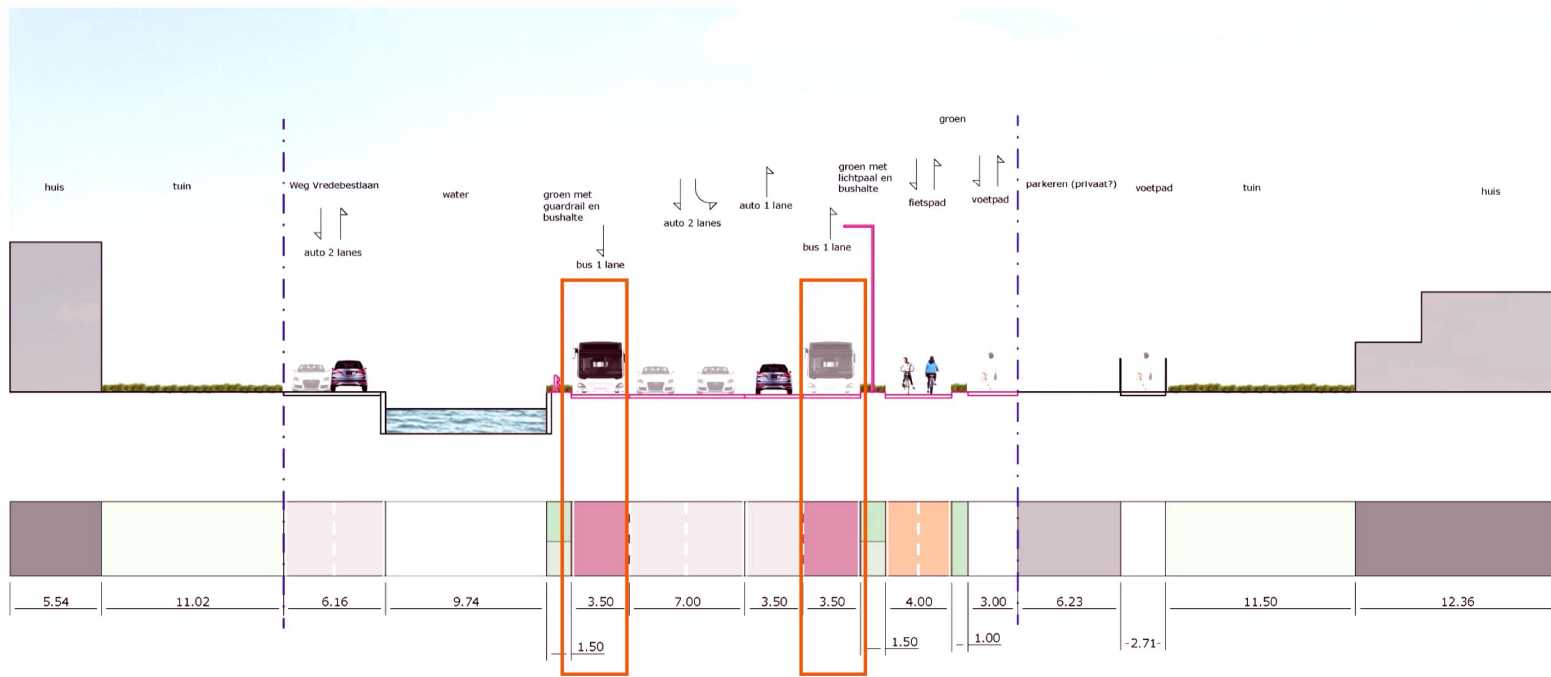
## Profiel 2: Nieuweweg B - bestaande situatie





# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 2: Nieuweweg B - optie



# Deelgebied 2: Westland

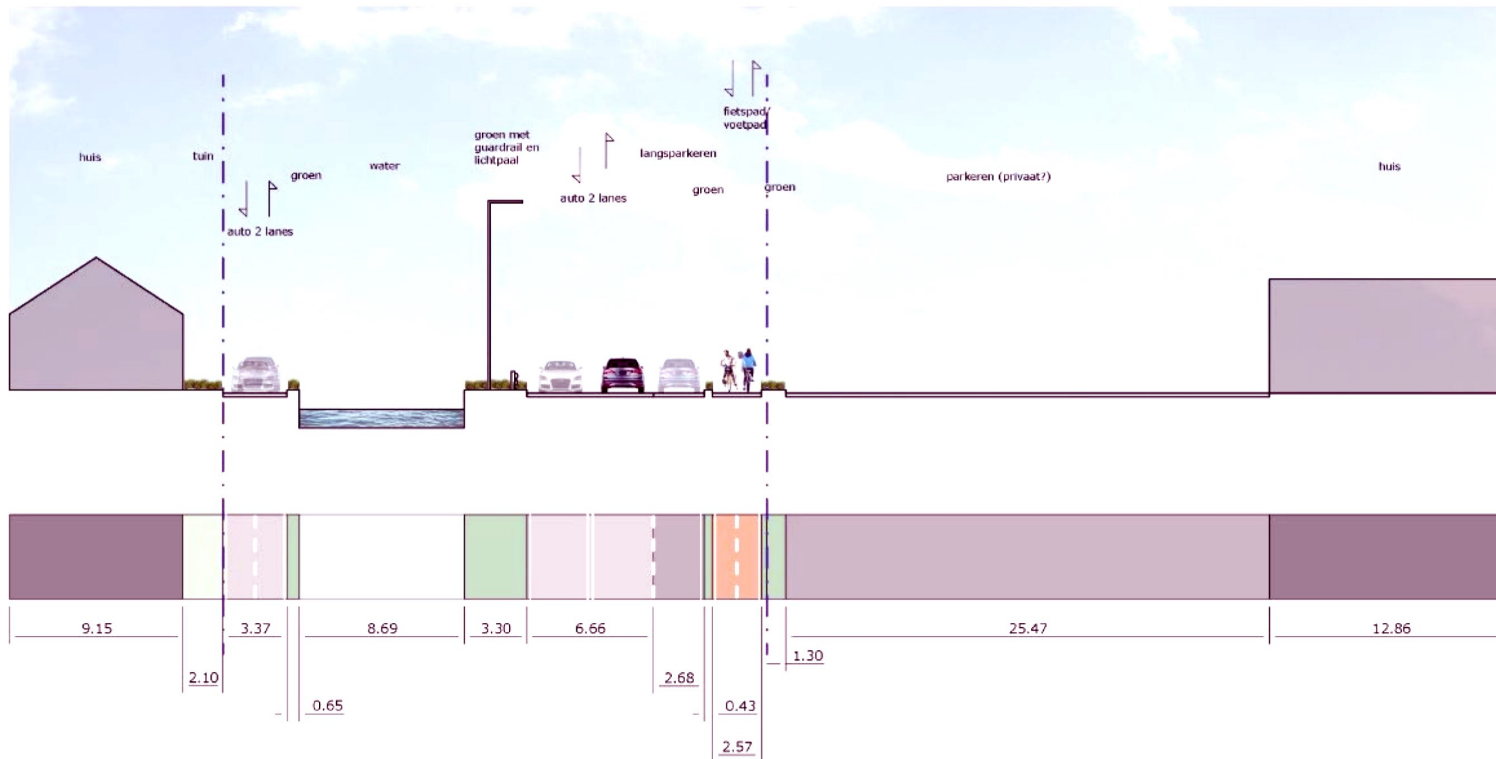
Profiel 3: Nieuweweg C - bestaande situatie





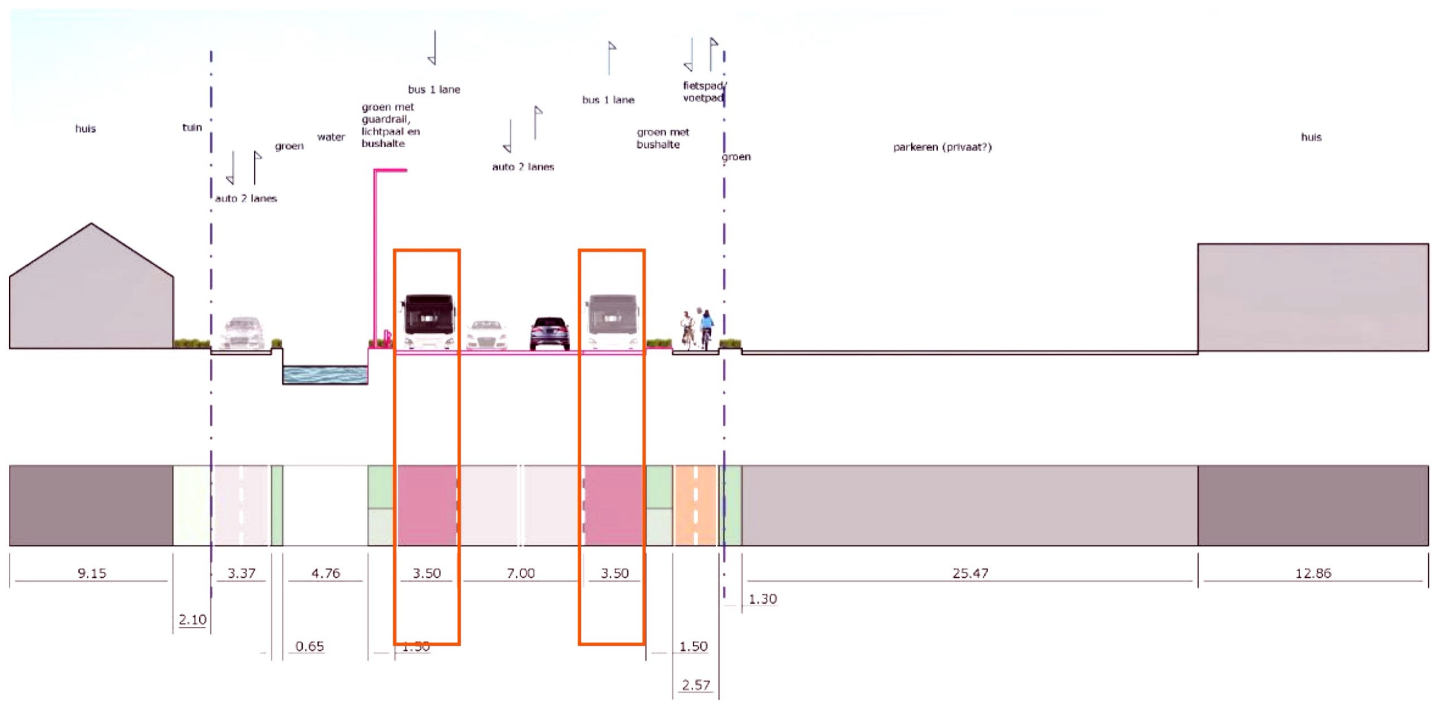
# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 3: Nieuweweg C - bestaande situatie



# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 3: Nieuweweg C - optie





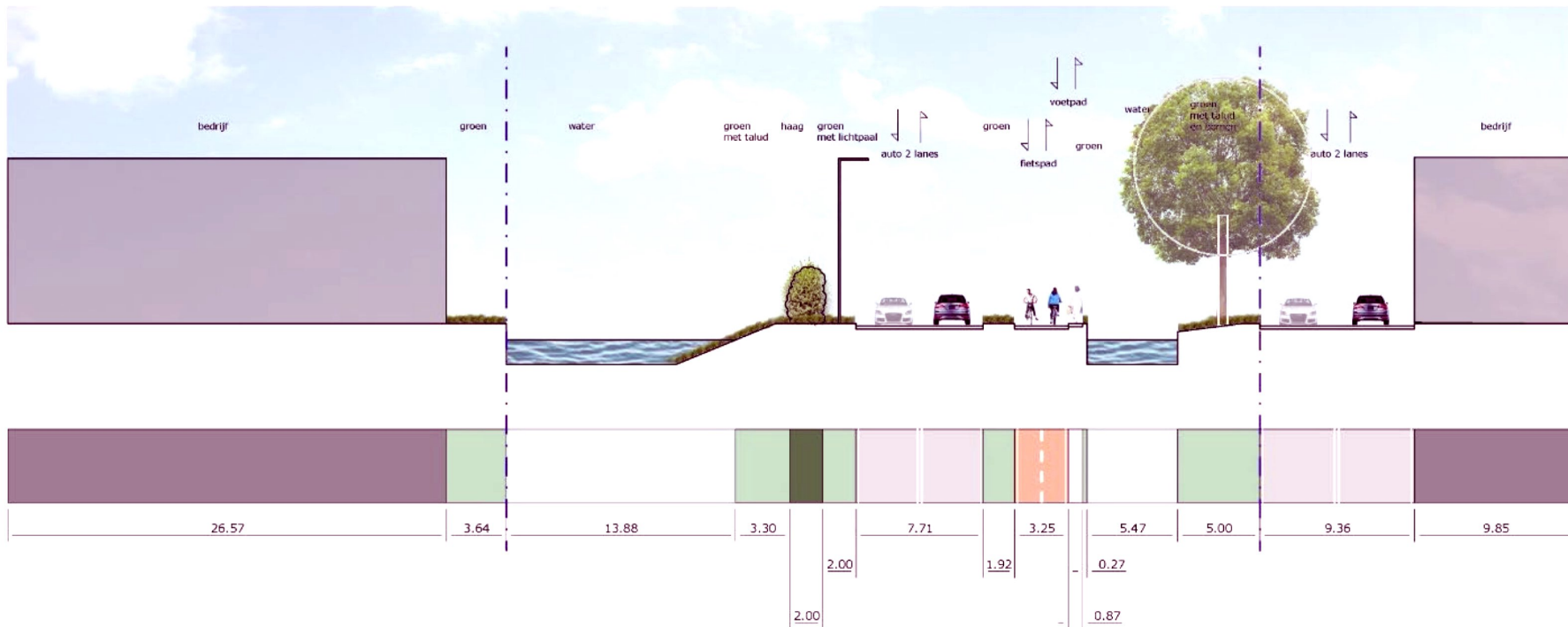
# Deelgebied 2: Westland

Profiel 4: Burgemeester Elsenweg A - bestaande situatie



# Deelgebied 2: Westland

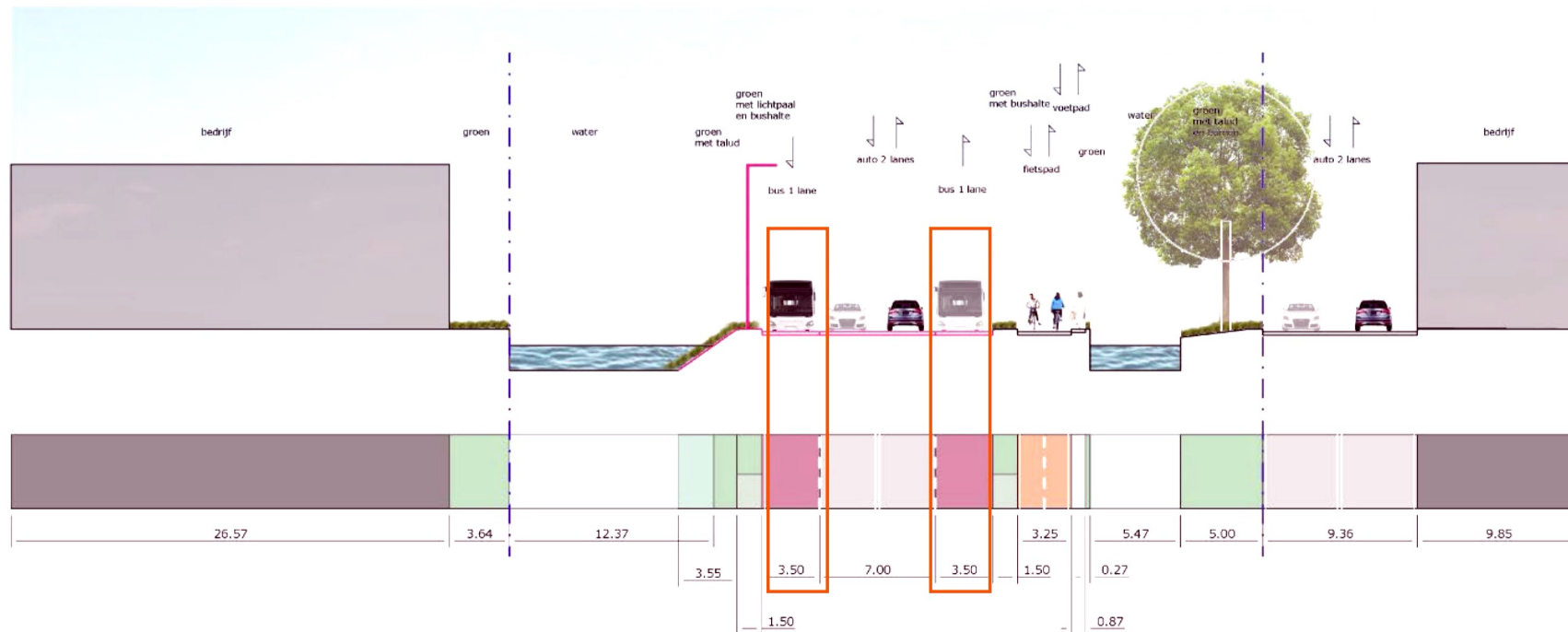
## Profiel 4: Burgemeester Elsenweg A - bestaande situatie





# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 4: Burgemeester Elsenweg A optie



# Deelgebied 2: Westland

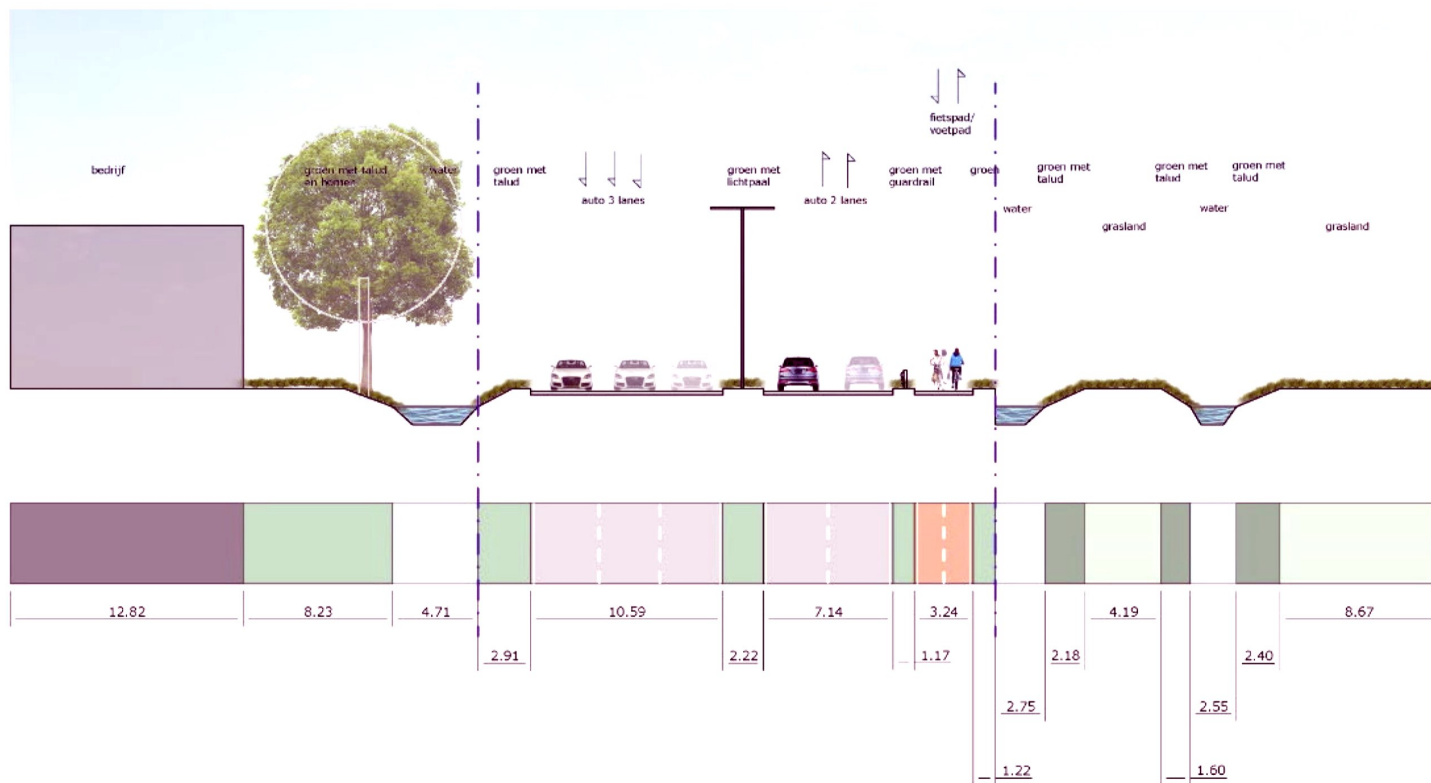
Profiel 5: Burgemeester Elsenweg B - bestaande situatie





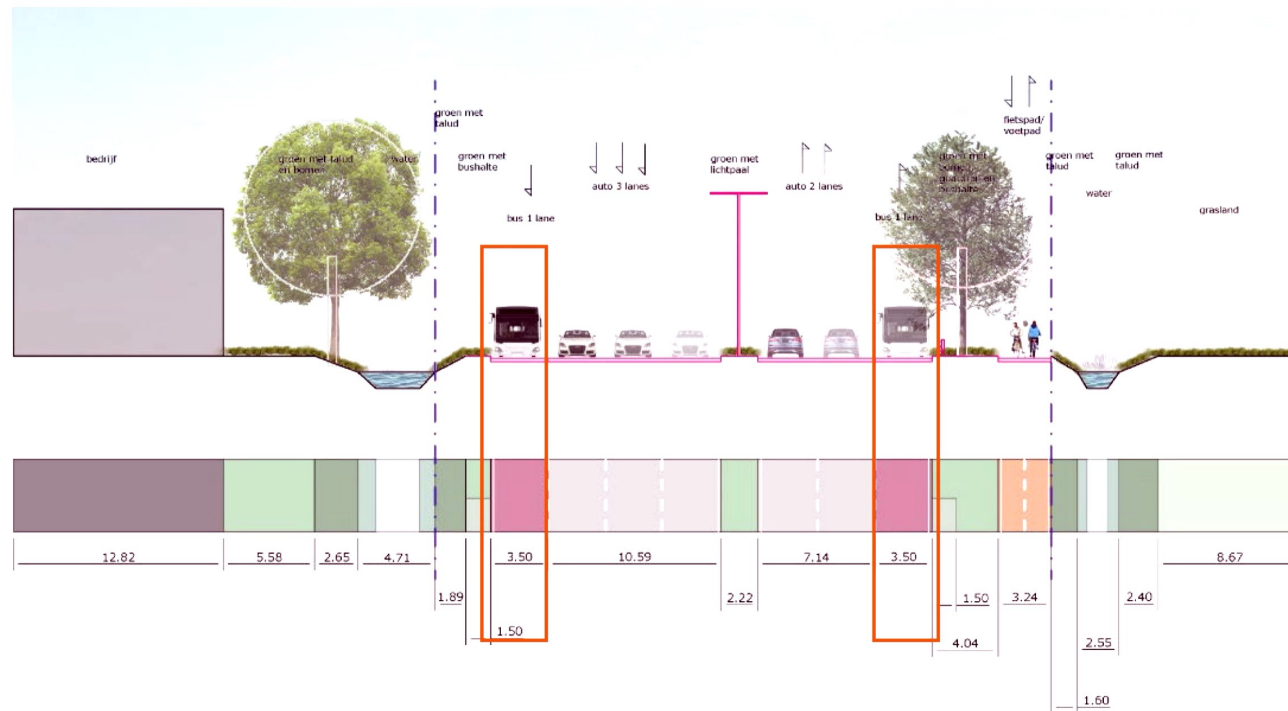
# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 5: Burgemeester Elsenweg B - bestaande situatie



# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 5: Burgemeester Elsenweg B optie





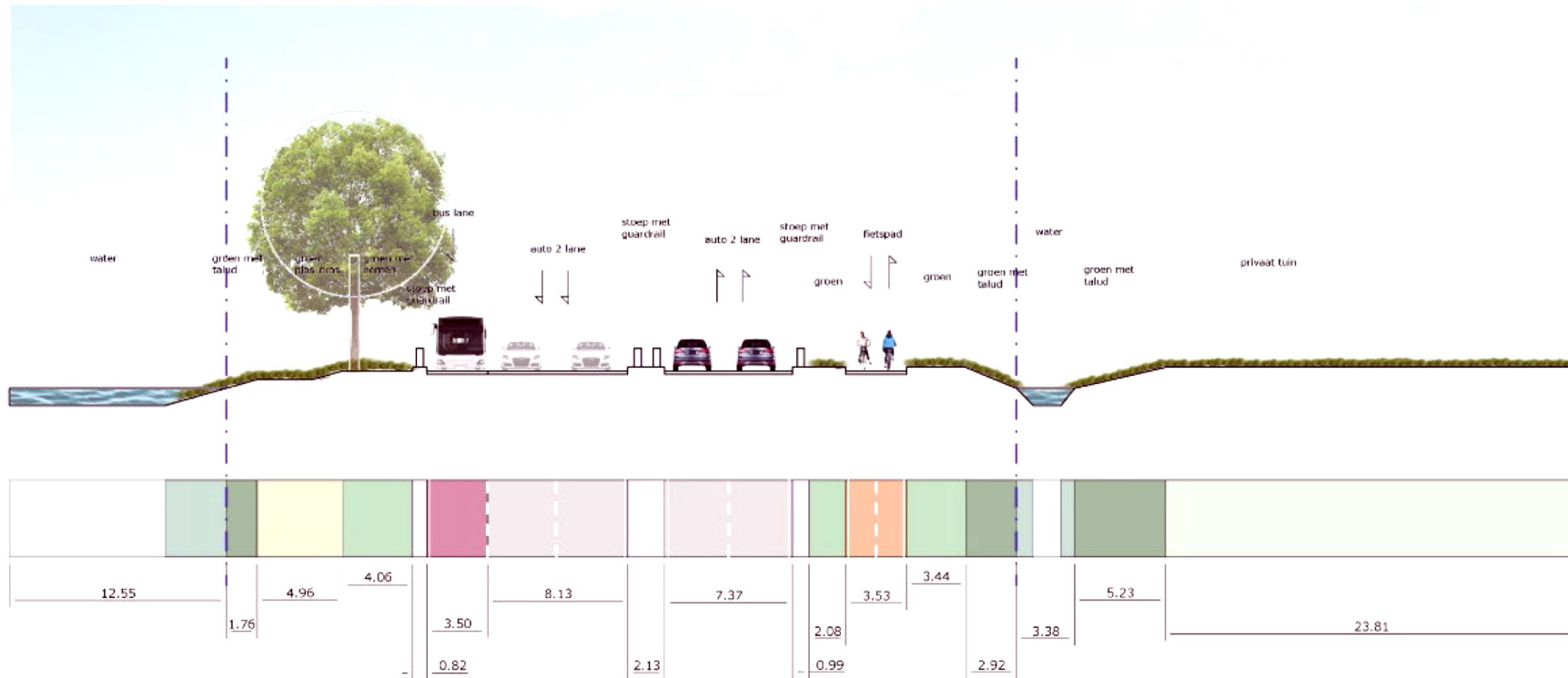
# Deelgebied 2: Westland

Profiel 6: Burgemeester Elsenweg C - bestaande situatie



# Deelgebied 2: Westland

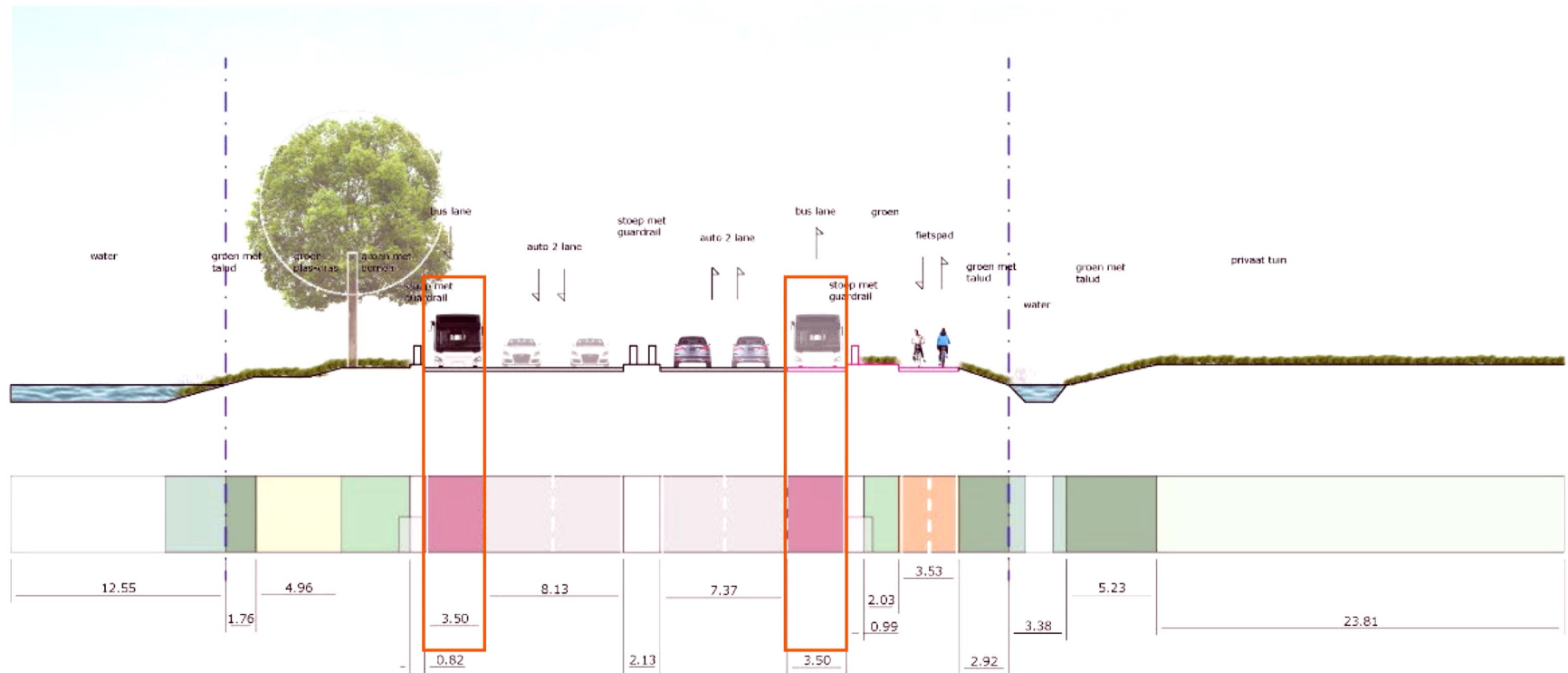
## Profiel 6: Burgemeester Elsenweg C - bestaande situatie





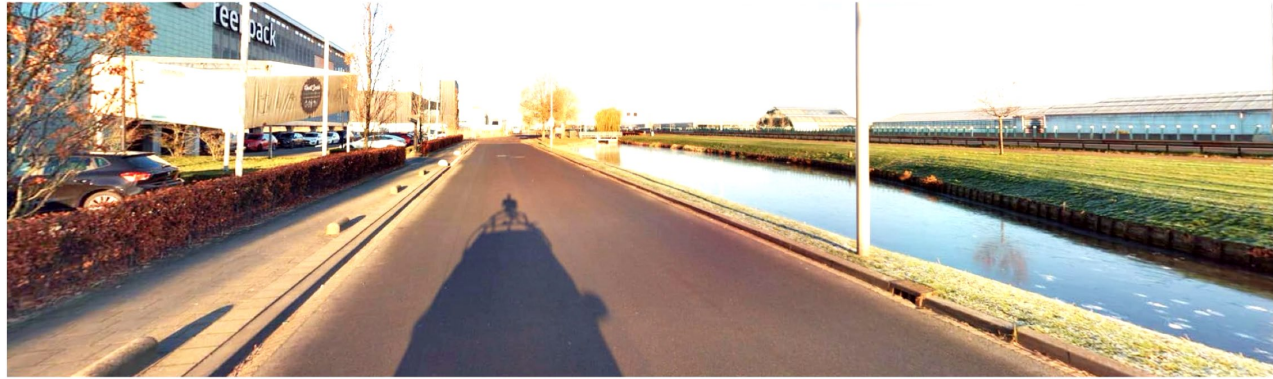
# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 6: Burgemeester Elsenweg C optie



# Deelgebied 2: Westland

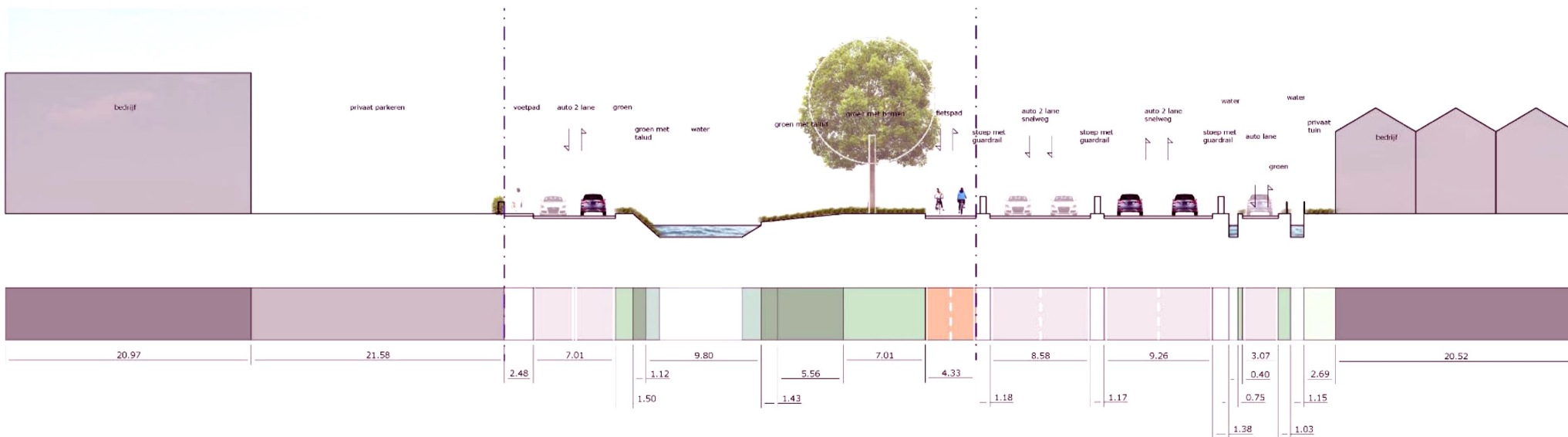
Profiel 7: Honderdlaan - bestaande situatie





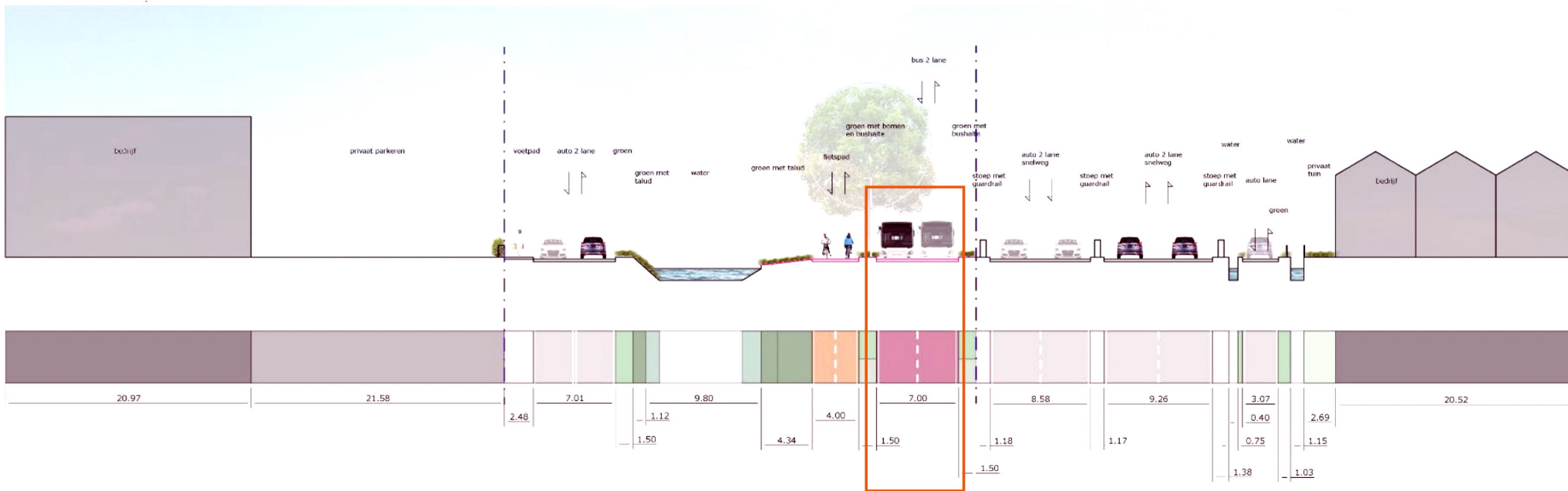
# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 7: Honderdlaan - bestaande situatie



# Deelgebied 2: Westland

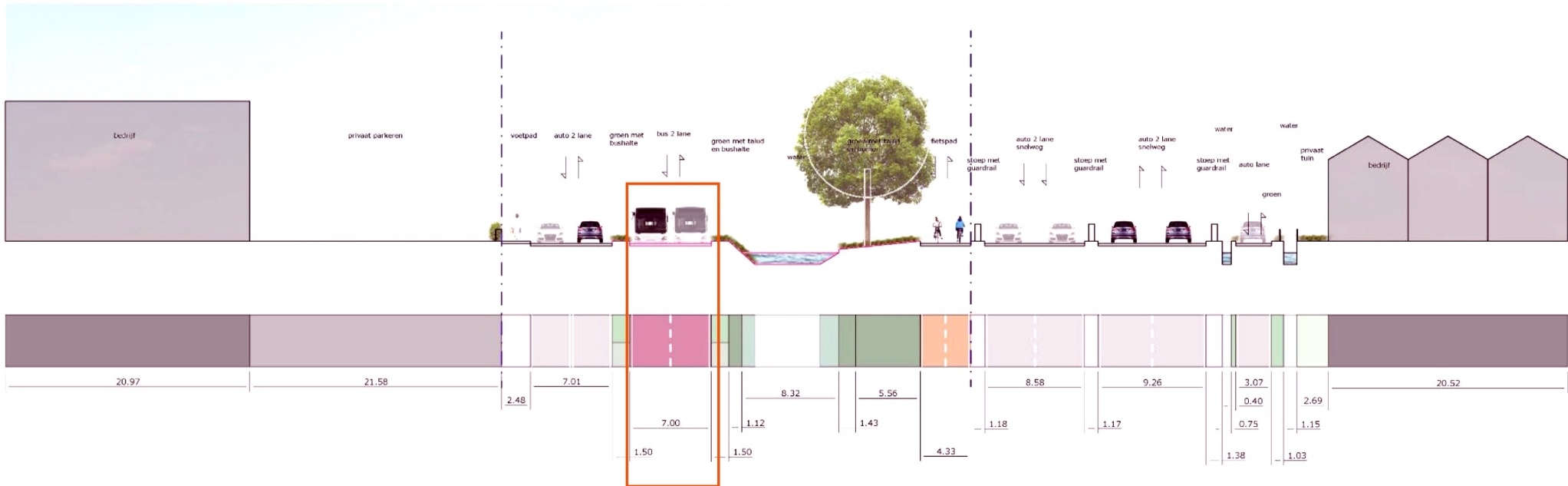
## Profiel 7: Honderdlaan - optie 1





# Deelgebied 2: Westland

## Profiel 7: Honderdlaan - optie 2

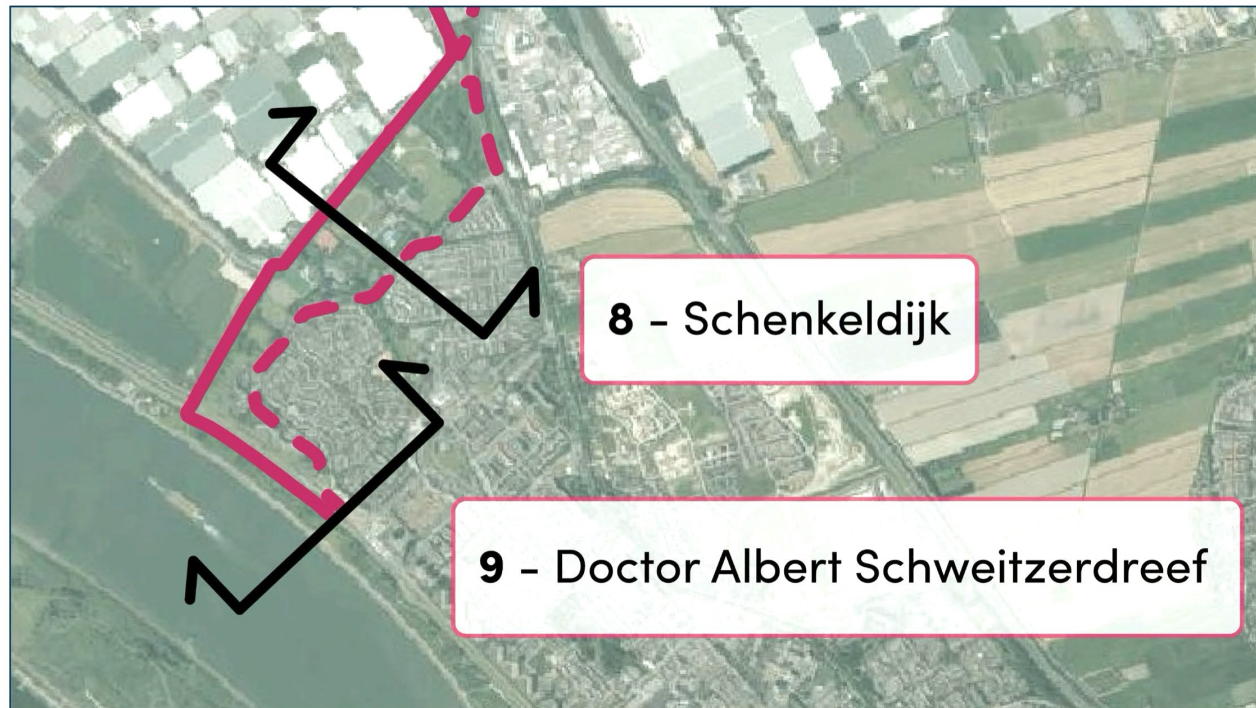


# Deelgebied 3: Maassluis

Profielen

8 – Schenkeldijk

9 – Doctor Albert Schweitzerdreef



# Deelgebied 3: Maassluis

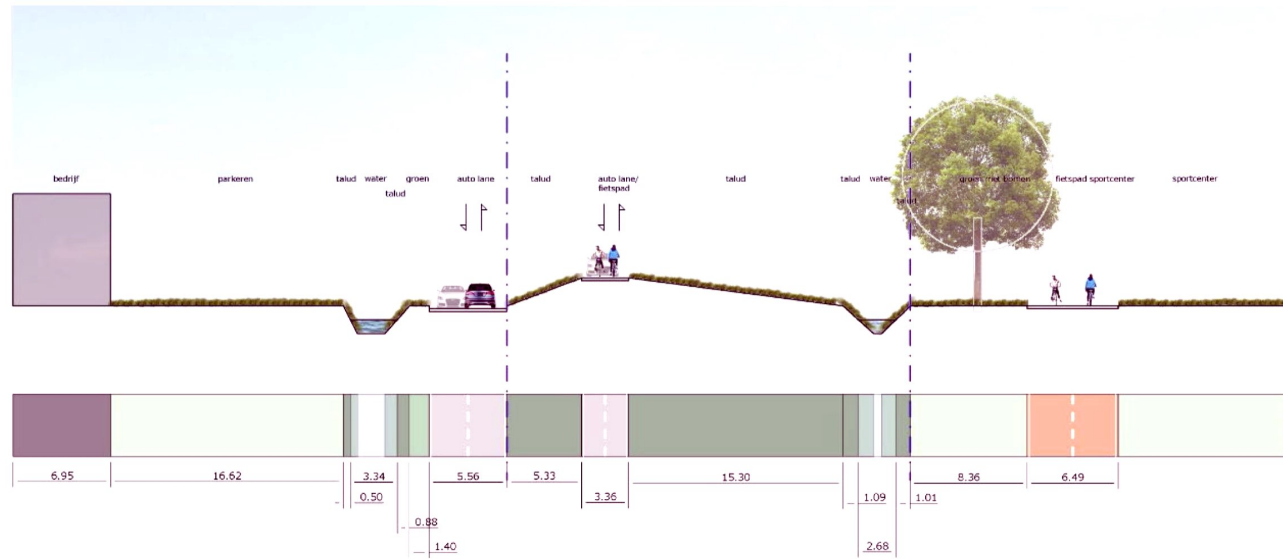
Profiel 8: Schenkeldijk - bestaande situatie





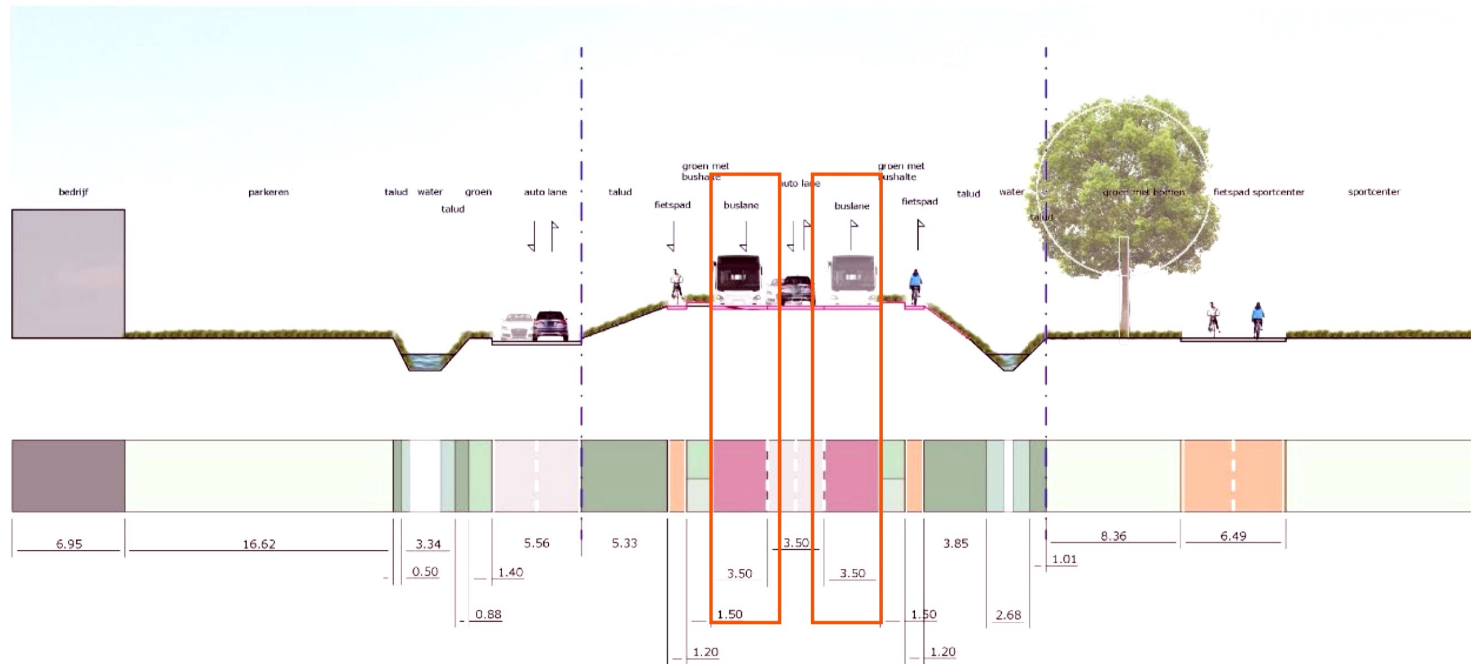
# Deelgebied 3: Maassluis

## Profiel 8: Schenkeldijk - bestaande situatie



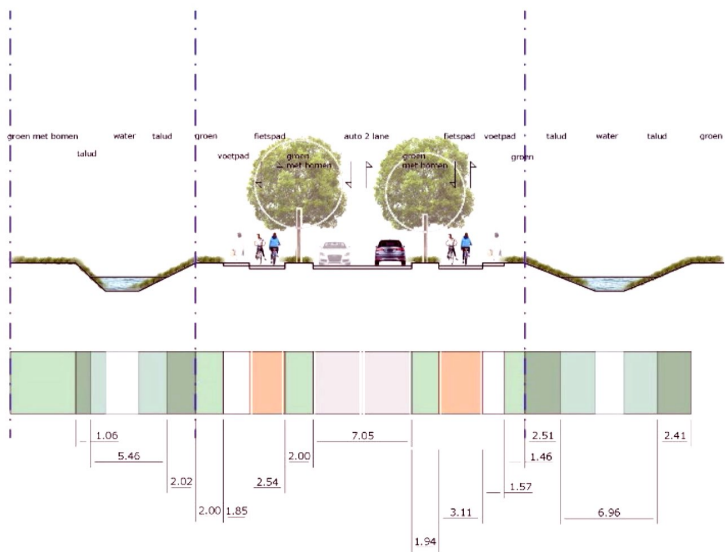
# Deelgebied 3: Maassluis

## Profiel 8: Schenkeldijk - optie 1

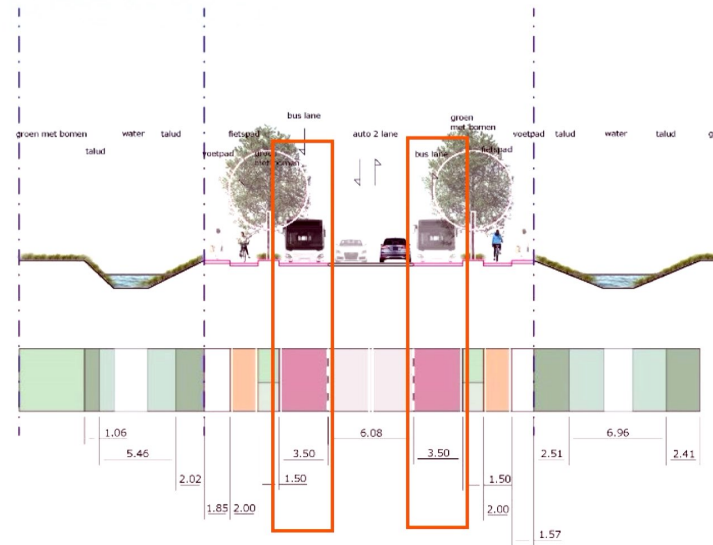


# Deelgebied 3: Maassluis

## Profiel 8: Dr. Albert Schweitzerdreef



Bestaand



Optie

Optie 2: via bestaande infra zonder aanpassingen

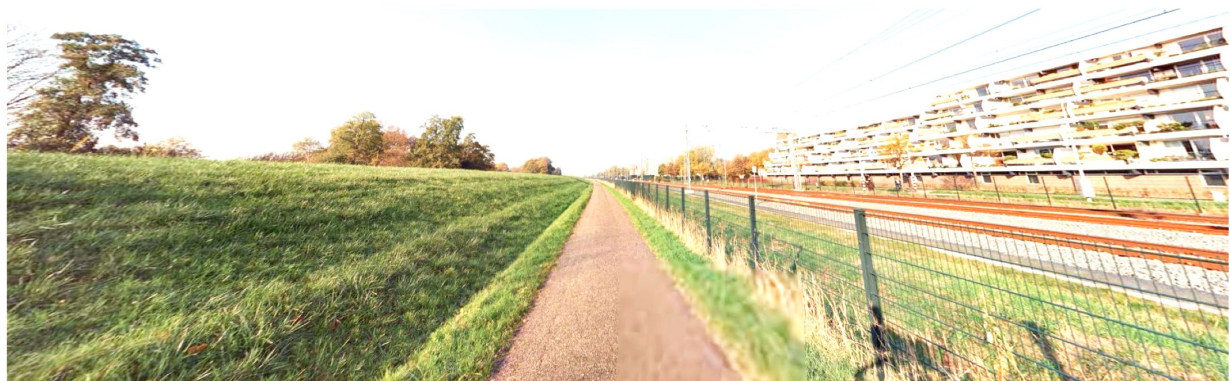


# Deelgebied 3: Maassluis

Profiel 9: Doctor Albert Schweitzerdreef - bestaande situatie

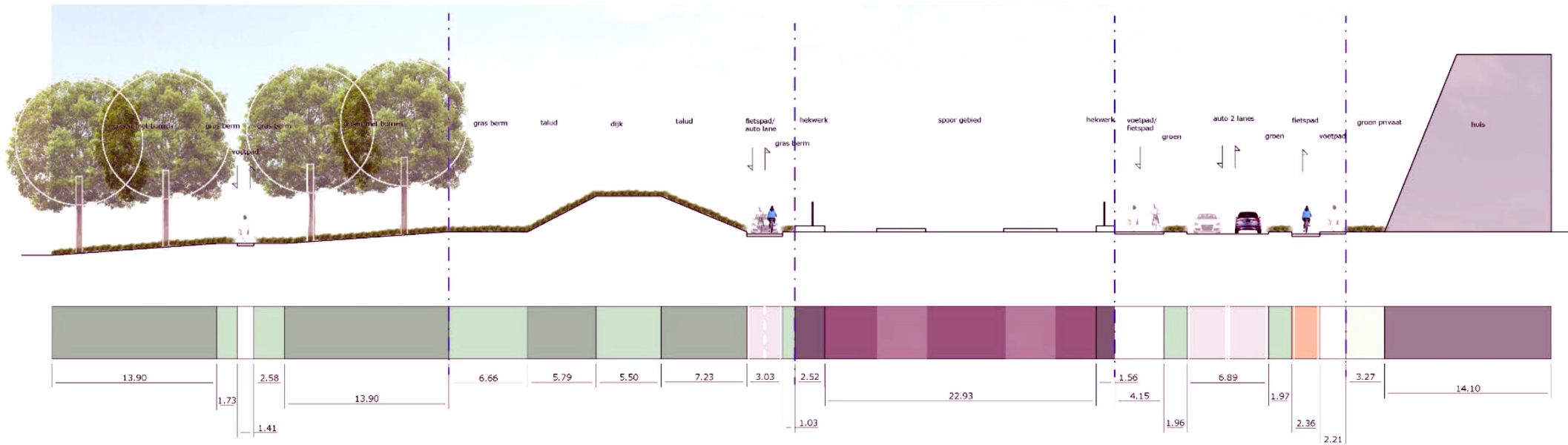


9.



# Deelgebied 3: Maassluis

## Profiel 9: Doctor Albert Schweitzerdreef - bestaande situatie



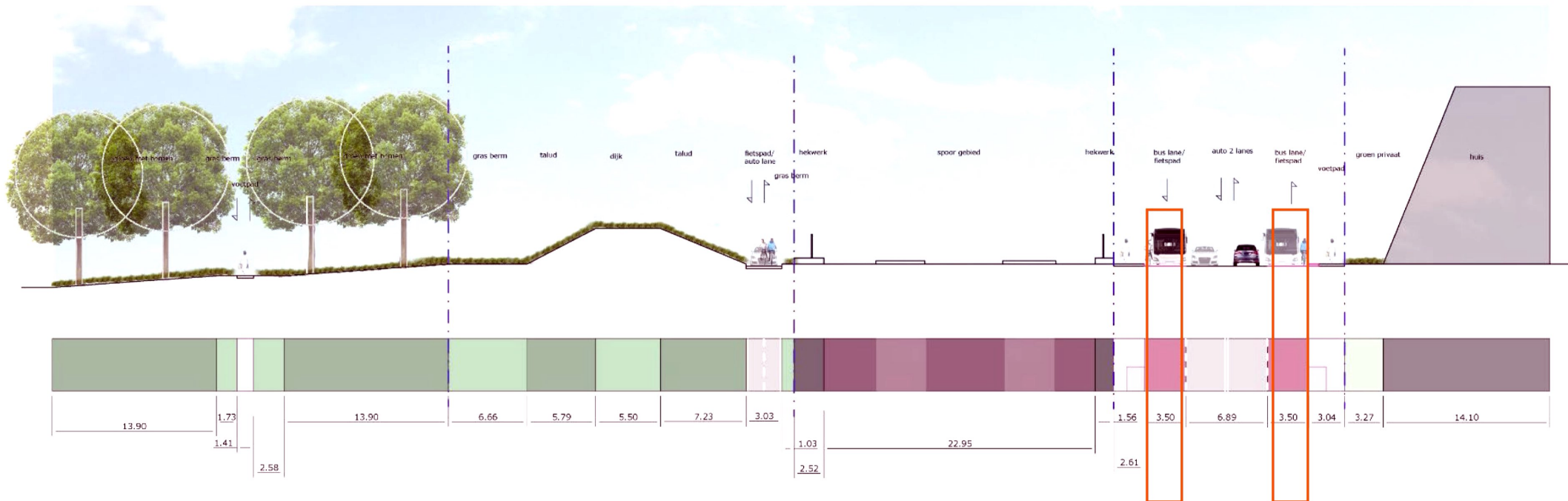






# Deelgebied 3: Maassluis

## Profiel 9: Doctor Albert Schweitzerdreef - optie 2



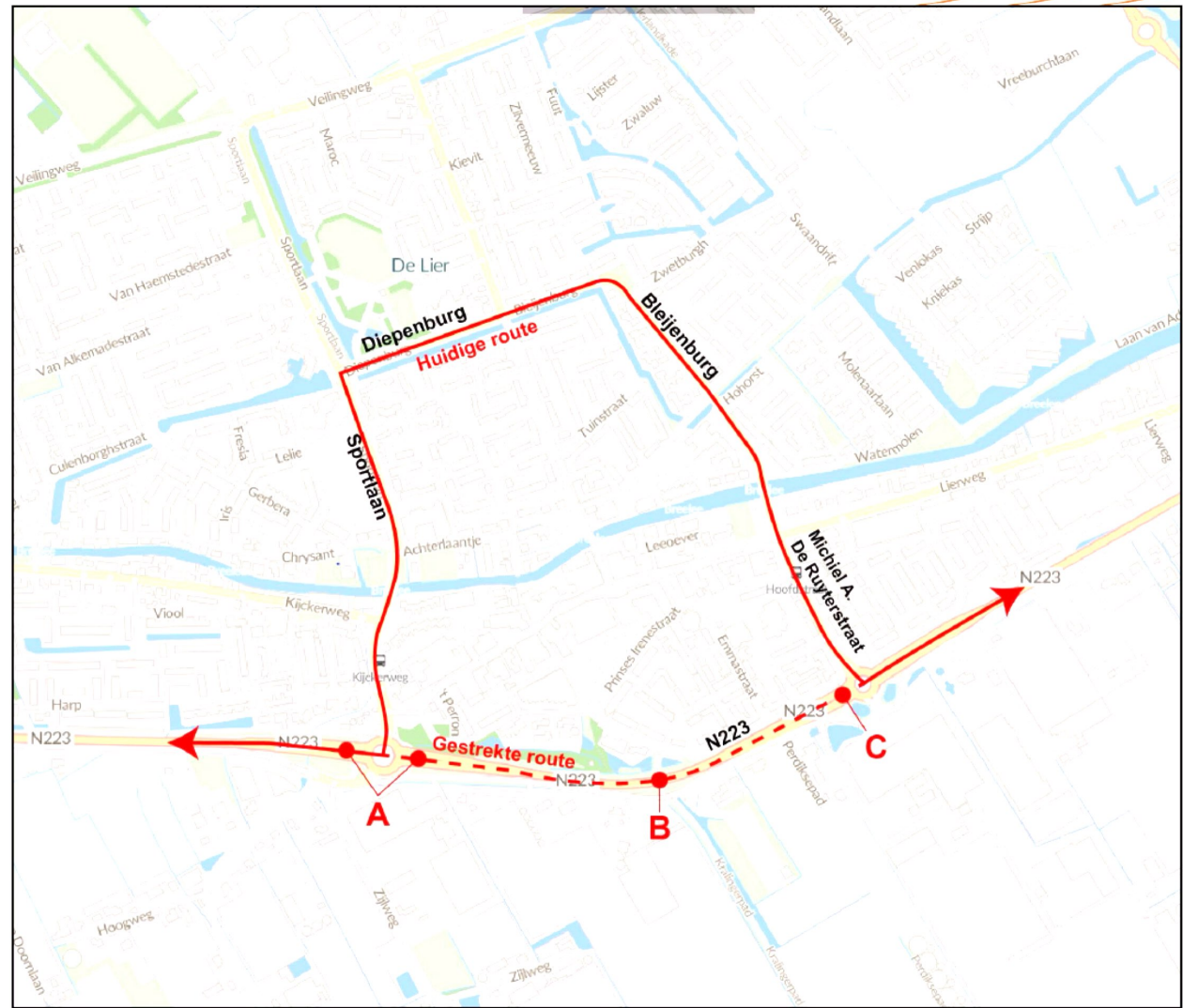
*Of via bestaande infra t.p.v. Albert Schweitzerdreef. Aandachtspunt van deze optie is dat de busbaan door het park bij de appartementen gaat.*

# Deelgebied 4: De Lier

## Varianten

### Inpassing halte na strekken lijn 455

- A. Bij rotonde Sportlaan
- B. Bij onderdoorgang Kralingerpad
- C. Bij rotonde Michiel A. De Ruyterstraat

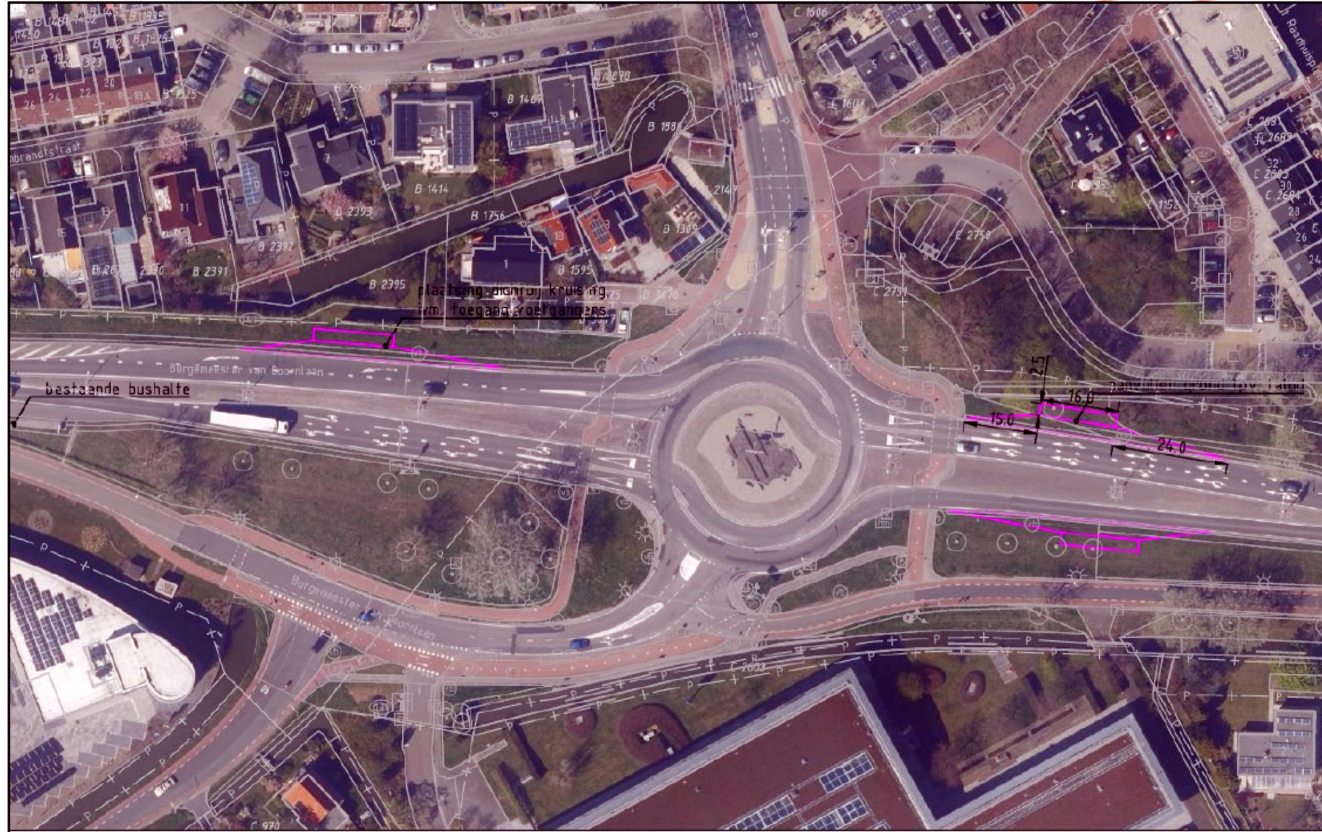




# Deelgebied 4: De Lier

## Variant A. Ronde Sportlaan

- Fysiek inpasbaar
- Knelpunt verkeersveiligheid omdat dubbele op-/afrijstrook moet worden overgestoken door reizigers. De oversteek wordt daarmee intensiever gebruikt
- Voorkeur voor ligging aan de oostzijde en de haltekom te combineren met de voorsorteerstrook rechtdoor/rechtsaf
- Gunstig voor bereikbaarheid Priva, nadelig voor bereikbaarheid Rijk Zwaan

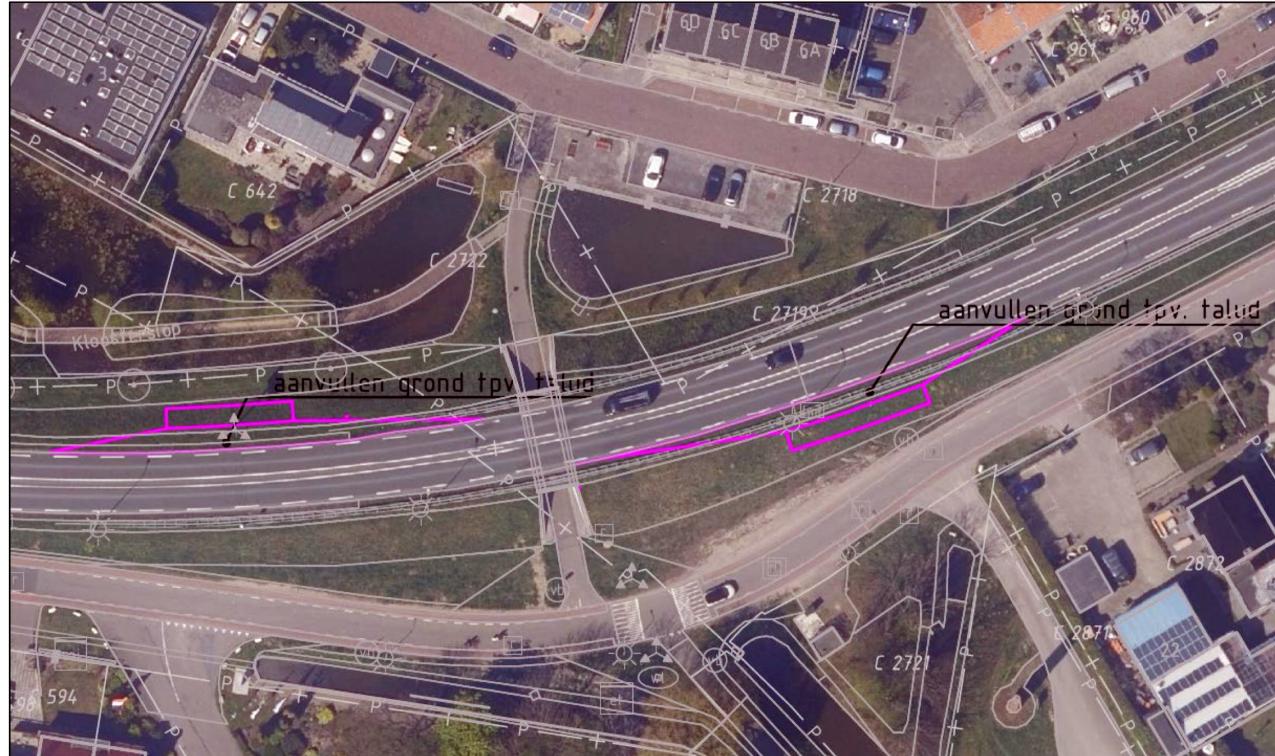




# Deelgebied 4: De Lier

## Variant B. Onderdoorgang Kralingerpad

- Fysiek inpasbaar, aanvullende maatregelen nodig voor talud
- Veilige overstek voor reizigers
- Ligging in een wegvak en helling
- Busverkeer moet invoegen in wegvak dat in een boog ligt
- Nadelig voor bereikbaarheid Priva, neutraal voor bereikbaarheid Rijk Zwaan





# Deelgebied 4: De Lier

## Variant C. M.A. de Ruyterstraat

- Weinig ruimte, raakvlak met Karel Doormanlaan
- Knelpunt verkeersveiligheid omdat dubbele op-/afrijstrook moet worden overgestoken door reizigers. De oversteek wordt daarmee intensiever gebruikt
- Gunstig voor bereikbaarheid Rijk Zwaan, nadelig voor bereikbaarheid Priva







# Afronding



  
**Movares**  
adviseurs & ingenieurs



## VERSLAG

PROJECT	HOV Westland
PROJECTNUMMER	M0005135
KENMERK	X27-EJI-HS-VSL-23008167
TYPE VERGADERING	Kernteamoverleg
PLAATS	MRDH
DATUM	14 februari 2024
AUTEUR VERSLAG	art.5.1-2e
AANWEZIG	art.5.1-2e gemeente Den Haag gemeente Maassluis art.5.1-2e g gemeente Maassluis art.5.1-2e provincie Zuid-Holland art.5.1-2e gemeente Westland art.5.1-2e gemeente Westland (via Teams) art.5.1-2e gemeente Maassluis (via Teams) art.5.1-2e gemeente Den Haag (Via Teams) art.5.1-2e, gemeente Maassluis art.5.1-2e provincie Zuid-Holland art.5.1-2e, MRDH art.5.1-2e M ovares art.5.1-2e M ovares
AFWEZIG	

### 1. Opening en kennismaken

Rapportage wordt geleverd in combinatie met presentatie.

### 2. Introductie en doel

### 3. Basisuitgangspunten

Mochten er aanvullingen zijn op de ontwerprichtlijnen zoals deze in de presentatie zijn benoemd, dan kan dit via de mail doorgestuurd worden.

Volgende handboeken kunnen nog toegevoegd worden:

- Handboek openbare ruimte voor Den Haag, ook voor Westland (Nico mailt dit).
- Handboek Halteplaatsen R-net of van HTM

Ondanks dat het uitgangspunt een vrijliggende busbaan over het tracé is kijken we ook naar de partiële variant, dit zou inderdaad betekenen dat de mogelijkheid voor opwaarderen naar lightrail losgelaten wordt.

Toevoegen van raakvlakproject: Maassluis-west: 375-500 woningen

### 4. Toelichting ontwerpanalyse

#### Deelgebied 1: Den Haag

Variant A. Escamplaan



## VERSLAG

PROJECT HOV Westland  
KENMERK X27-EJI-HS-VSL-23008167  
TYPE VERGADERING Kernteamoverleg

- Op de Escamplaan rijden op het drukste stuk (Lozerlaan-De Werf) circa 28.000 mvt/etmaal. De telling is van november 2023 en zover beoordeeld kan worden betrouwbaar.
- De verwachte verkeersgroei zal minder op dit wegdek plaatsvinden
- 2x1 rijstrook met een vrijliggende busbaan zou een reële optie zijn, dit moet goed onderbouwd worden met voor- en nadelen.
- Aandachtspunt is de inpassing bij de kruispunten. Met name het kruispunt bij de Lozerlaan zit aan zijn capaciteit. Dit wordt nader onderzocht door Movares. Ook in het kader van de actualisatie van de GU wordt dit onderzocht. De resultaten worden in de loop van maart met de bureaus afgestemd wanneer de rekenresultaten bekend zijn (actie [art.5.1-2e](#))

### Variante B. Meppelweg

- Op de Meppelweg rijden 10.000 mvt/etmaal.
- Aan de bebouwingkant, linkerkant op het plaatje, gaan de profielen wijzigen. Bij sommige profielen gaat het parkeren sneuvelen of komt er een parallelstrook. Dus daar moet rekening mee gehouden worden bij de inpassing. Er is een SO gemaakt en het bouwplan is voor een van de twee straten (Lozerlaan of Beresteinlaan) al vergund.
  - Actie 1: [art.5.1-2e](#) do et navraag naar deze plannen en stuurt eventueel door. Deze actie is inmiddels uitgevoerd.
- Nieuwbouw op deze weg: Er is een planuitwerkingskader (PUK) opgesteld voor de wijk De Venen, deze ligt tussen de Meppelweg, Beresteinlaan, Hengelolaan en Lozerlaan. Deze is door de gemeenteraad van Den Haag vastgesteld en het eerste bouwplan is in uitvoering. In de PUK is voorzien in een parallelrijbaan op de Meppelweg en een herinrichting van de openbare ruimte binnen het plangebied. Hiervoor is een SO openbare ruimte opgesteld.
- Optie 3: Aan de bebouwingkant kan wel gefietst worden, maar het zijn eenrichtingsfietspaden. Dat betekent dat bij iedere zijstraat de trambaan/HOV-baan gekruist moet worden. Dat heeft gevolgen voor de ontwerpsnelheid.
- Optie 1 lijkt het minst logisch omdat dit dubbelop en ingrijpender is.
- De structuurvisie (Den Haag Zuidwest) zegt dat parkeren langs de Meppelweg zal verdwijnen.
- Deze variant is vooral voor de hand liggend bij een eventuele lightrailverbinding omdat de bestaande infra dan gebruikt kan worden.
- Dwarsprofielen moeten nog goed gecontroleerd ten aanzien van een gecombineerde bus- en trambaan.

### Variante C: Hengelolaan

- Op de Hengelolaan rijden 8.200 mvt/etmaal
- Structuurvisie: Hengelolaan wordt 30 km/u, hier zou een busbaan niet bijpassen, vrijliggend wellicht wel. Hierbij is een aandachtspunt het oversteken.

## VERSLAG

**PROJECT** HOV Westland  
**KENMERK** X27-EJI-HS-VSL-23008167  
**TYPE VERGADERING** Kernteamoverleg

- Stedenbouw heeft nadrukkelijk uitgesproken dat ze deze straat willen vergroenen.
- Voordeel: best lopende buslijn van HTM loopt hier ook langs.
- Dit gaat langs twee grote winkelcentra wat dus inhoudt veel kruisend verkeer.
- Het is op veel plekken niet mogelijk om een vrijliggende busbaan te maken naast een 'reguliere' weg voor de auto vanwege het ruimtebeslag.

Er wordt opgemerkt dat de Lozerlaan in deze eerste analyse gemist wordt. Er wordt aangegeven dat dit ook maatgevend is en het drukste stuk weg is. Er rijden op deze weg 36.000 mvt/etmaal.

### *Conclusie deelgebied 1 Den Haag:*

- Er wordt aangegeven dat Variant C met Hengelolaan niet haalbaar lijkt in verband met de afwaardering naar 30 km/u.
- Meppelweg is qua OV (reizigers) een betere optie en in samenhang met lijn 4 is dit een logischere keuze. Er zou ook via de Uithof gegaan kunnen worden, d.w.z. via Jaap Edenweg naar Nieuweweg. Dan wordt ook de entree van de Uithof met 1,5 mln. Bezoekers per jaar per OV beter bereikbaar.
- Escamplaan kan een logische keuze zijn als het bestaande 2x2 profiel ook ingezet kan worden voor een busbaan. Ook in deze variant kan de Uithof per OV beter ontsloten worden. Echter is deze ligging vanuit OV reizigers minder logisch.

### **Deelgebied 2: Tracé Westland**

#### Profiel 1. Nieuweweg A

- De wegbeheerder (PZH) geeft aan dat het bestaande wegprofiel op deze locatie gezien de hoge verkeersintensiteiten van ca. 26.000 mvt/etmaal op dit wegvak met 1x2 profiel in 2040 aan de krappe kant is en eigenlijk verbreed moet worden (is net in het kader van groot onderhoud aangepast). Langs een groot deel van het tracé ligt een ca. 3,5 meter brede (parkeer-)strook. De afstand tussen het huidige fietspad en de weg is op een aantal plaatsen te klein. Verkeersveiligheid is belangrijk gezien de hoge verkeersintensiteiten. Het inpassen van een busbaan in dit profiel wordt niet haalbaar geacht binnen de openbare ruimte.
- De doorzichtige auto is niet langsparkeren maar een strook voor obstakelvrije ruimte. Dit moet aangepast worden in het dwarsprofiel. In de praktijk wordt hier ter hoogte van de woningen geparkeerd.
- Er wordt aangegeven dat dit dwarsprofiel niet maatgevend is want er staan op veel plekken huizen met voortuinen. Dit wordt erkend, de dwarsprofielen zijn zoveel mogelijk op representatieve/maatgevende locaties maar er zijn op het tracé nog altijd locaties die nog krappere zijn.



## VERSLAG

**PROJECT** HOV Westland  
**KENMERK** X27-EJI-HS-VSL-23008167  
**TYPE VERGADERING** Kernteamoverleg

- Watergang verkleinen wordt niet haalbaar geacht.
- Er wordt gevraagd of het fietspad/langzaam verkeer niet aan de andere kant van het water of ergens anders geplaatst kunnen worden. Dit is in de tracé studie van Witteveen en Bos uitgewerkt (zie overzichtstekening). Dit is ook niet overal haalbaar omdat een aantal percelen per fiets bereikbaar moet blijven.
- Een busbaan in één richting op een gedeelte van het tracé kan een tussenvariant dan wel een oplossing bieden maar lijkt vooralsnog ook niet inpasbaar binnen de beschikbare ruimte.
- Er wordt aangegeven dat versnelling bij alleen de kruispunten een optie zou kunnen zijn. In het kader van de KTA zijn de kruispunten samen met de PZH nader onderzocht. Allen voldoen nu maar richting 2040 gezien de toename van het verkeer op de N211 niet meer. Dit is de partiële variant waarbij een volledig vrijliggend BRT tracé en lightrail in eerste instantie losgelaten wordt en HOV baan adaptief wordt gerealiseerd. In de tracé studie van Witteveen en Bos is uitgegaan van een 8 meter brede HOV baan en een 4 meter brede strook. Deze kan naar wens worden ingevuld (fietspad, ventweg, combi, water e.d.) De totale breedte van het benodigde HOV-tracé bedraagt 12 meter.

### Profiel 2. Nieuweweg B

- Lijkt niet haalbaar zonder aanpassingen buiten het publiek domein te doen, vergelijkbaar met de conclusie bij profiel 1.

### Profiel 3. Nieuweweg C

- Ook hier is de ruimte voor de inpassing binnen het publiek domein erg krap.
- Ruimte watergang is hier al verkleind.
- Dit deel heeft wel minder verkeer waarmee de doorstroming van busverkeer via bestaande infra eventueel mogelijk is. Dit is nader te onderzoeken en uit te werken.

### Profiel 4. Burgemeester Elsenweg A

- De tussenberm zou naar 4.5 meter kunnen.
- Hoe haalbaar is het om het fietspad lokaal te laten vervangen: [art.5.1-2e](#) geeft aan dat dit eerder is onderzocht en eventueel haalbaar is. Er zijn parallelroutes die kunnen gerealiseerd worden. Provincie Zuid-Holland is het hier niet mee eens. Die geeft aan dat dit niet kan, parallel aan de provinciale weg moet een fietspad aanwezig zijn, ook voor de erfaansluitingen waar dit nodig is. Op een aantal plaatsen worden percelen via ventwegen aan de achterzijde ontsloten. Daarnaast is steeds uitgegaan van een 4 meter brede strook voor zowel een ventweg en fietspad dan wel combinatie. Dit dient nader onderzocht en uitgewerkt te worden.



## VERSLAG

**PROJECT** HOV Westland  
**KENMERK** X27-EJI-HS-VSL-23008167  
**TYPE VERGADERING** Kernteamoverleg

- Veel fietsers gaan via de kernen en andere verbindingroutes. Het aantal fietsers langs de N213/N211 is beperkt en varieert van 100-1000 fietsers/etmaal. Dit omdat deze routes langs de drukke wegen met veel vrachtverkeer (overlast geluid, fijnstof, uitlaatgassen) niet prettig zijn om langs te fietsen.
- Er komt geen MFR langs de N211 en N213, wel parallel aan weerszijden hiervan op ca. 3 km afstand. Dit betreffen de routes Naaldwijk-Honselersdijk-Den Haag HS en Naaldwijk-Monster-Den Haag CS.
- Ook voor dit profiel kan een busbaan niet volledig binnen het publieke domein ingepast worden. Dit is nader te onderzoeken en uit te werken .

### Profiel 5. Burgemeester Elsenweg B

- Ongeveer 400 fietsers per etmaal op het fietspad.
- Ook voor dit profiel is een busbaan binnen het publiek domein niet haalbaar. Dit is nader te onderzoeken en uit te werken.
- Op dit deel zijn weinig erfaansluitingen, dus hiermee is de kans op ruimtegebruik buiten het publiek domein eerder haalbaar.
- Hier zijn vooral problemen met de inpasbaarheid bij de kruispunten. Dit wordt nader onderzocht.

### Profiel 6. Burgemeester Elsenweg C

- Een busbaan op de weergegeven manier lijkt in beginsel haalbaar. Geen verdere opmerkingen.

### Profiel 7. Honderdland

- Op dit punt is er geen probleem met de doorstroming van verkeer. Dit speelt op het tracé vooral in de buurt van Den Haag.
- Met name optie 2 is niet haalbaar binnen het huidige profiel.

De overkoepelende conclusie voor het in het Westland gelegen gedeelte is dat voor een belangrijk deel van het tracé een vrije busbaan in het publieke domein niet inpasbaar is zonder grote consequenties, zoals bijvoorbeeld het opheffen van fietspaden of watergangen. Dit is beide een no-go. Het alternatief is grootschalig grondgebruik van derden. Dit blijkt ook uit de verkenning van het tracé uitgevoerd door Witteveen en Bos. Echter is de haalbaarheid van een dergelijk grootschalige grondverwerving een vraagstuk. Er wordt gevraagd om een ideaal situatie aan te geven in het plan door het profiel wat nodig is op het tracé te leggen. Dan wordt inzichtelijk welk land verworven/onteigend moet worden. Deze studie is al eerder uitgevoerd en is reeds grotendeels inzichtelijk. Dat hier hoge kosten aan verbonden zijn is bekend. In het kader van de benodigde mobiliteitstransitie, klimaatakkoord, toename van de bevolking en bereikbaarheid van de Greenport over de weg is richting 2040 een schaa sprong OV in dit deel van de regio noodzakelijk. Zonder maatregelen verdubbelt het OV-gebruik en is het huidige netwerk niet meer toereikend. Uit een eerdere studie bleek dat een T-bone (backbone Den Haag-Naaldwijk-Maassluis en versnellen Rnet 455 naar Delft) het OV systeem in dit deel versterkt met een verdere toename van ca. 60%. Ook het OV gebruik op de Oude Lijn neemt hierdoor toe.

## VERSLAG

<b>PROJECT</b>	HOV Westland
<b>KENMERK</b>	X27-EJI-HS-VSL-23008167
<b>TYPE VERGADERING</b>	Kernteamoverleg

Een goed HOV systeem en netwerk is essentieel voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in dit deel van de regio.

### **Deelgebied 3: Maassluis**

In de rapportage staan drie varianten waarvan de Kwartellaan nu mist.

#### **Profiel 8: Schenkeldijk**

- Hier kan de auto en bus gecombineerd worden op dezelfde weg waarbij de vraag is of de weg breed genoeg is, mede gezien hier ook vrachtverkeer rijdt. Dit moet nader onderzocht worden.
- Het gaat om een lage intensiteit, in de orde grootte 100 voertuigen per dag
- De percelen zijn gemeente Westland en dus niet gemeente Maassluis. De helft van de weg is Maassluis en andere helft Westland.
- Vooral de aantakking wanneer Maassluis ingegaan wordt baart wat zorgen. Qua ruimte zou de optie mogelijk zijn maar qua draagvlak kan dit ingewikkeld worden en zijn mogelijk aanvullende voorzieningen nodig.
- Bij Steendijkpolder is het keren van de bus niet mogelijk. Daarom is Maassluis-West voorgesteld als alternatief, daar is hiervoor meer ruimte.

#### **Profiel 9. Dr. Albert Schweitzerdreef**

- Bij het inpassen van een busbaan gaat al het groen weg wat niet realistisch en niet noodzakelijk is.

Maassluis geeft aan dat gebruik gemaakt kan worden van huidige infrastructuur, een aparte busbaan is niet noodzakelijk en doelmatig. Het enige knelpunt zou de Maaslandsedijk zijn, maar deze is net aangepakt en wordt idealiter niet nog een keer aangepast.

Daarnaast heerst er onduidelijkheid wanneer iets BRT is en wanneer niet meer. Het uitgangspunt voor een BRT is een volledig vrijliggende baan waarbij lightrail niet onmogelijk wordt en wordt uitgewerkt (zie opdracht BcVa). Bij de uit te werken partiële variant moet hier duidelijkheid over komen. Wordt deze BRT dan wel een versnelde Rnet en wat is het effect hiervan op de vervoerwaarde, exploitatie en MKBA/ De partiële variant kan een opmaat zijn om een adaptief vrijliggend tracé te realiseren.

#### **Deelgebied 4: De Lier**

- Reeds besproken met DBI van de Provincie Zuid-Holland
- Conclusie: halte is niet onmogelijk maar kent een aantal zwaarwegende aandachtspunten.
- Variant A lijkt het meest aannemelijk van de drie varianten maar is ook niet optimaal.
- Er wordt opgemerkt dat de voorkeur uitgaat naar ofwel variant B ofwel een combinatie van varianten A en C (geredeneerd vanuit een optimale bereikbaarheid van de OV halte). Qua bereikbaarheid van de halte is dit juist, maar hier speelt ook de afweging van rijtijd voor het OV.



## VERSLAG

**PROJECT** HOV Westland  
**KENMERK** X27-EJI-HS-VSL-23008167  
**TYPE VERGADERING** Kernteamoverleg

- Bij variant B is een aandachtspunt de mindervalide toegankelijkheid en de inpassing in relatie tot de taluds.