

From: "5.1.2.e"
Sent: Fri, 9 Sep 2022 16:55:23 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Subject: RE: Concept bedrijventerreinenstrategie MRDH 2022-2030
Attachments: Memo BCEV MRDH 16 september.docx

Ha 5.1.2.e en 5.1.2.e

Zoals 5.1.2.e hieronder al aangeeft is de strategie al wel langs S&P geweest. Maandag a.s. bespreken we bijgaande memo voor de oordeelsvormende BCEV van a.s. vrijdag. Het algemene punt over meer aandacht voor bereikbaarheid in dit traject vind ik zeker relevant. Dit kan ik maandag a.s. in de werkgroep (jaja, drukke agenda met die MRDH) meegeven. Om specifiek op ABC Westland in te gaan vind ik lastiger, maar dat geeft 5.1.2.e in zijn mail ook al wel aan. Overigens gaat het hier volgens mij om een bestaand plan, dus ik weet niet in hoeverre de invulling en ontwikkeling nog bij te sturen is.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Verzonden: vrijdag 9 september 2022 15:46
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Onderwerp: RE: Concept bedrijventerreinenstrategie MRDH 2022-2030

5.1.2.e 5.1.2.e

Hiervoor heeft 5.1.2.e overleg gehad met S en P en er is een (globale) toets geweest aan het bestaande of in ontwikkeling zijnde Haagse 'stadsontwikkelings' beleid (zoals bijv. de woon-werkakkoorden) De regionale strategie past daarbinnen. Het punt van 5.1.2.e is wel interessant. Ik weet niet of mobiliteit en de invloed van profielkeuzes op de bereikbaarheid onderdeel zijn geweest van de strategie. @ 5.1.2.e kun jij hier iets over zeggen? Daarnaast zien wij dit huidige stuk als een eerste strategisch document, wat (per regio) nog een uitwerking en verdieping vraagt, zeker op het profielvraagstuk, maar bijvoorbeeld ook op haalbaarheid.

Gr. 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Verzonden: vrijdag 9 september 2022 14:07
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Onderwerp: RE: Concept bedrijventerreinenstrategie MRDH 2022-2030

Hi,

Zorg jij dat binnen DSO breed input wordt opgehaald voor de Haagse inbreng?

Met groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Verzonden: vrijdag 9 september 2022 14:04
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: FW: Concept bedrijventerreinenstrategie MRDH 2022-2030

Hallo 5.1.2.e

Van 5.1.2.e van de MRDH ontving ik bijgaande concept bedrijventerreinenstrategie. 5.1.2.e is ook betrokken bij de Gebiedsuitwerking Greenport Westland waar ik met jullie ook contact over heb. Daarom hebben we afgesproken dat we ook vanuit die projectgroep naar de bedrijventerreinenstrategie kijken.

Ik heb door de bril van mobiliteit de visie doorgenomen. Er wordt het een en ander over bereikbaarheid gezegd, 5.2.1

5.2.1

Hoe kijken jullie hier tegenaan?

Het is overigens niet mijn bedoeling om in een uitgebreid en zorgvuldig proces te gaan porren, maar ik vind het wel goed om hier aandacht voor te vragen richting MRDH.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@mrdrh.nl>

Verzonden: dinsdag 30 augustus 2022 12:50

Aan: 5.1.2.e <5.2.1.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>;

5.1.2.e @gemeentewestland.nl

Onderwerp: Concept bedrijventerreinenstrategie MRDH 2022-2030

Hoi allen,

Zoals besproken, zou ik jullie ook de concept bedrijventerreinenstrategie MRDH doen toekomen. De planning is dat deze ambtelijk wordt afgerond en dan verder gaat voor besluitvorming eind september.

Groet,

5.1.2.e



Den Haag

Aan

Wethouder Bruines

Datum

6 september 2022

Onderwerp

MRDH Bedrijventerreinenstrategie

MEMO**Afzender**

5.1.2.e

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Economie

Doorkiesnummer

5.1.2.e

E-mailadres

5.1.2.e@denhaag.nl

Beste Saskia

Dit najaar wordt de MRDH bedrijventerreinenstrategie vastgesteld als onderdeel van de strategie werklocaties van de MRDH. Deze strategie zal vervolgens aangeboden worden aan de provincie Zuid-Holland en opgenomen worden in de Omgevingsverordening. Bijgevoegd tref je de stukken aan per 8 september 2022. Mogelijk verandert er n.a.v. de ambtelijke bespreking op 12 september 2022 nog iets. Deze memo dient als voorbereiding op de BCEV-sessie van 16 september en om vragen over het besluitvormingsproces te agenderen. De sessie van 16 september is oordeelsvormend en bedoeld om alle (nieuwe) bestuurders inhoudelijk op hetzelfde niveau te krijgen.

4.1.4

Inhoudelijke lijn

De MRDH-strategie borduurt logischerwijs voort op de inhoud van de Provinciale Bedrijventerreinenstrategie die in 2021 is aangenomen door Provinciale Staten. De ambities en structuur van de MRDH komen overeen met andere regionale stukken en visies zoals de Groeiagenda e.d. .

De basisprincipes van de MRDH-strategie zijn:

- Stimuleren dat het juiste bedrijf zich op de juiste plek vestigt;
- Ruimte bieden aan de keten van start ups en scale-ups;
- Oog voor de kwaliteit van de bestaande terreinen;
- Sturen op marktevenwicht: vraag en aanbod in balans; en
- Verduurzaming van bedrijventerreinen.

De opgaven die hierbij horen zijn het bieden van bedrijventerreinen van goede kwaliteit en ervoor zorgen dat vraag en aanbod in balans zijn. Dit vergt beleidskeuzes die – door de huidige schaarste aan ruimte – steeds complexer worden. Binnen die opgave staan de volgende doelstellingen centraal:

- Bijdragen aan de verstedelijkingsopgave door ruimte te blijven bieden voor bedrijven om zich te vestigen en te ontwikkelen. Zodoende ruimte te bieden aan voldoende banen, waaronder voor praktisch geschoolden;

- Kansen en ruimte bieden voor meerdere grote transitie: energietransitie, circulaire economie, digitalisering, stedelijke mobiliteit en bevoorrading en klimaatadaptatie.
- De ruimte op bestaande bedrijventerreinen steeds beter te benutten¹ en die locaties toekomstbestendig te maken.

4.1.4



4.1.4



4.1.4



From: "5.1.2.e" <5.1.2.e.nl>
Sent: Wed, 5 Oct 2022 14:52:01 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@mrdh.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentewestland.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@GemeenteWestland.nl>
Subject: Werkgroep vanochtend - terugkoppeling

Woensdag 5 oktober 2022 Werkgroep Gebiedsuitwerking

Korte terugblik op proces afgelopen week:

Concept notitie schuurpunten en concept kaartbeelden. Besproken in Werkgroep (28-9), digitale reactieronde en op 30-9 verstuurd aan directeurenoverleg (5-10);

5.1.2.e koppelt kort het overleg tussen 5.1.2.e en 5.1.2.e terug (4-10). Afspraken worden meegenomen in memo en kaarten en vanmiddag in DO besproken met 5.1.2.e en 5.1.2.e

Bespreekpunten:

1. ABC Westland bedrijventerreinen: verzoek om 5.1.2.e te betrekken. Verzoek is een goede onderbouwing van de keuze voor invulling van het terrein (bedrijventerreinen) en relatie met direct omgeving op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid;

MRDH ontwikkelt de strategie, daarin is ABC Westland als opgave voor distributie/agro-logistiek benoemd. Welke identiteit krijgt het definitief? Dat nu met elkaar bespreken en het liefst ook vastleggen zodat de uitgifte gekoppeld aan voorwaarden;

2. Kaarten:

a. Kaart uit gebiedsuitwerking (Samenvatting, pagina 7, december 2021) als onderlegger van kaart 3 gebruiken (zie hieronder);

b. Nu teveel als 'Westlandse' kaart verbeeld. Op kaart 3 moet een duidelijke verbinding met Den Haag Zuid West, ook geografisch worden gelegd;

c. De 'grijze cirkel' met drie pijlen op kaart 3 dient niet meer, die mag weg;

d. Aansluiting van centrale as op OV Den Haag;

e. Corridor A4/A20 tekst uit legenda ook in tekst opnemen;

f. Minder tekst in de legenda;

g. Deelkaarten/ meer ingezoomd maken:

- i. FloraHolland
- ii. Patatzak
- iii. ABC Westland
- iv. Centrale as

h. Peildata erin (is het nu of in de toekomst? Aantallen/cijfers duiden)

Afspraken:

1. 5.1.2.e bespreekt kaarten met 5.1.2.e ;
2. 5.1.2.e verwerkt de opmerkingen in de teksten van vandaag (werkgroep en directeuren);
3. 5.1.2.e benadert 5.1.2.e mbt bedrijventerreinen en met name ABC Westland;
4. **Woensdag 12 oktober 9:00 – 10:30 uur vervolg werkgroep, fysiek;**
5. 5.1.2.e bereidt definitieve overdracht voor. Opvolger nog niet bekend, op 15-10 is zijn laatste werkdag;
6. Bestuurlijk overleg wordt – na vanmiddag directeurenoverleg – ingepland binnen vier tot zes weken. Doel is nog richting te geven aan een aantal discussies (Flora);
7. Iedereen bereidt besluitvorming voor (met directeur en bestuurder).



From: "5.1.2.e" <info@5.1.2.e.nl>
Sent: Wed, 19 Oct 2022 12:32:18 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@den Haag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@mrdh.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@GemeenteWestland.nl>
Cc: "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentewestland.nl>
Subject: Fwd: mtv/etmaal ABC
Attachments: 20211109 Rapport Verkeersstudie Uitbreiding ABC Westland definitief.pdf

Hoi 5.1.2.e 5.1.2.e
Van 5.1.2.e ontving ik onderstaande toelichting op de cijfers van het verkeer rondom AbC Westland.
Vanmiddag even bespreken op welke wijze we dit in de notitie willen.
Tot straks.

Grtn, 5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentewestland.nl>
Datum: 19 oktober 2022 om 10:48:04 CEST
Aan: "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentewestland.nl>, 5.1.2.e <info@5.1.2.e.nl>
Onderwerp: RE: mtv/etmaal ABC

Hallo 5.1.2.e

Hieronder de conclusies:

1. Toename personenverkeer en vrachtverkeer in totaal 10% bij in en uitgang ABC door 750 extra arbeidsplaatsen (nu ca. 2000) en 1000 extra vrachtwagenbewegingen (nu 5000 vrachtwagenbewegingen). Bij de verdeling over meerdere routes en vaak drukkeren wegen toename veel minder (enkele procenten).
2. Omvang is laag t.o.v. omvang huidige verkeer.
3. 2030 kleine toename doorstromingsproblemen voor zover aantoonbaar door uitbreiding ABC Westland
4. Na realisatie no regret maatregelen geen doorstromingsproblemen.
5. Aandachtspunt beperkte toename vrachtverkeer door woongebieden langs Poeldijksweg van naar Wippolderlaan.
Ook zonder uitbreiding aandachtspunt

Dit rapport gaat mee met bestemmingsplan ter goedkeuring PZH.

Mvg 5.1.2.e

5 Conclusies

Met betrekking tot de verkeerseffecten van de uitbreiding van ABC Westland zijn de volgende conclusies getrokken:

☑ De uitbreiding van ABC Westland met 750 arbeidsplaatsen heeft relatief beperkte effecten op de omvang van de verkeersstromen, de aantallen extra auto's en vrachtwagens zijn laag in vergelijking met de omvang van het bestaande verkeer in

de referentiesituaties, op de Paul Captijnlaan rond de 10%, zich verderop verdelend over allerlei routes langs vaak drukkeren wegen en daardoor al gauw veel minder dan 10%.

☐ In 2030 zijn er nogal wat doorstromingsproblemen rond de Lozerlaan, ook zonder uitbreiding van ABC Westland, dus of ook de kleine extra hoeveelheid door die uitbreiding acceptabel is is de vraag. Maar het is niet erg waarschijnlijk dat verkeer van/naar de veiling de Lozerlaan in dat jaar zal gebruiken.

☐ Er zijn in de directe omgeving in 2040 weinig problemen meer, dus het beperkte extra verkeer van ABC blijkt goed verwerkt te kunnen worden. De rotonde Nieuweweg/Paul Captijnlaan laat in de hoofdrichting N211 Den Haag – Hoek van Holland wel wat vertraging zien, maar dat wordt nauwelijks beïnvloed door de uitbreiding van ABC Westland.

☐ De gebruikte routes kunnen wel vragen oproepen; dat is al zo in de referenties zonder uitbreiding van ABC Westland en dus nog enigszins meer met die uitbreiding, geven dat een deel van het verkeer van/naar ABC Westland over de route Wateringsweg/Poeldijkseweg door een woonwijk naar de N211 en de A4 rijdt.

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@GemeenteWestland.nl>

Verzonden: dinsdag 18 oktober 2022 20:55

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@GemeenteWestland.nl>; 5.1.2.e <info@5.1.2.e.nl>

Onderwerp: RE: mtv/etmaal ABC

Ha 5.1.2.e

Wil jij onderstaande met voorrang aan 5.1.2.e doen toekomen?

Van: 5.1.2.e

Verzonden: vrijdag 14 oktober 2022 15:20

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@GemeenteWestland.nl>

Onderwerp: mtv/etmaal ABC

Ha 5.1.2.e

Toename mtv/etmaal bij uitbreiding ABC leek verwaarloosbaar meen ik. Jij hebt daar onderzoek van. 5.1.2.e vraagt om die onderbouwing; wil jij dat delen?

Rapport

Projectnummer: 375931
Referentienummer: SWNL
Datum: 02-09-2021

Verkeersstudie Uitbreiding ABC Westland

Effecten uitbreiding ABC Westland op verkeersintensiteiten en doorstroming

Definitief



Opdrachtgever:
ABC Westland
ABC Westland 200
2685 DC Poeldijk

Verantwoording

Titel	Verkeersstudie Uitbreiding ABC Westland
Subtitel	Effecten uitbreiding ABC Westland op verkeersintensiteiten en doorstroming
Projectnummer	375931
Referentienummer	SWNL
Revisie	Definitief
Datum	09-11-2021
Auteur(s)	5.1.2.e
E-mailadres	5.1.2.e @sweco.nl
Gecontroleerd door	5.1.2.e
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	5.1.2.e
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Situatie	4
1.2	Verkeersonderzoek uitbreiding ABC Westland	4
1.3	Leeswijzer	6
2	Uitgangspunten modelberekeningen	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Bestaand deel ABC Westland	7
2.3	Uitbreiding	8
2.4	Vrachtverkeer	9
2.5	Overige uitgangspunten	10
3	Scenario's en varianten	11
3.1	Referentiescenario's 2030 en 2040	11
3.2	Doorstroming verkeer 2030 en 2040	11
3.3	Varianten	16
4	Effect uitbreiding ABC Westland	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Doorstroming	17
5	Conclusies.....	20
5.1	Aanbevelingen	20
	Bijlage 1. Interpretatie statische en dynamische modelresultaten	21

1 Inleiding

1.1 Situatie

De veiling ABC Westland bevindt zich aan de noordkant van de gemeente Westland, tegen Den Haag aan, tussen Poeldijk en De Ulthof. Het terrein is 20 ha groot en wordt ontsloten via twee uitgangen op de Paul Captijnlaan. Belangrijke routes voor het (vracht) verkeer naar het hoofdwegennet lopen via de N211 en de N213. Deze kunnen direct bereikt worden door over de Paul Captijnlaan naar de Nieuweweg te rijden, maar andere routes via de Arckelweg naar de Wateringseweg en de Vogelaer worden ook regelmatig gebruikt.

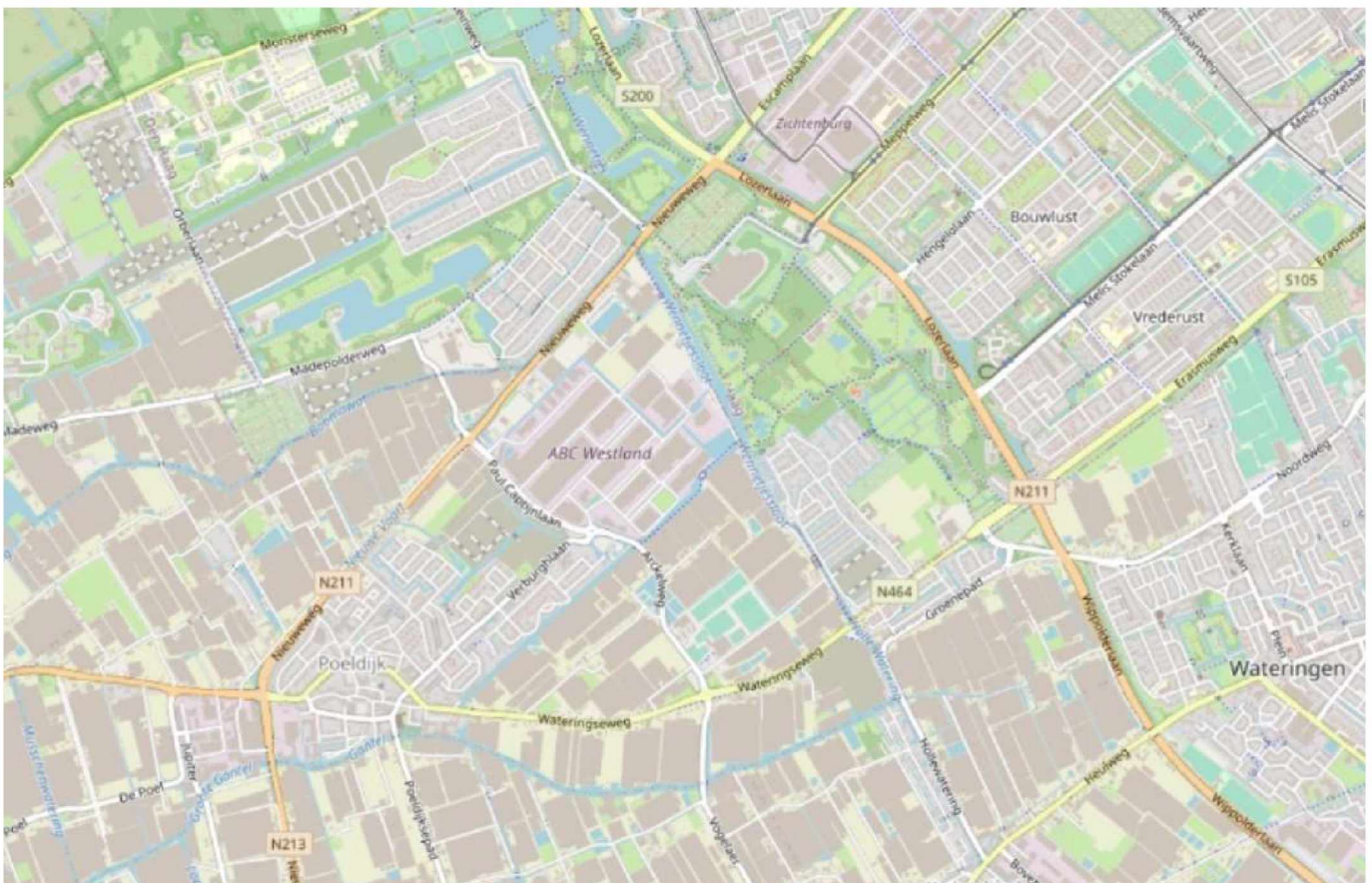


Fig. 1 Ligging veiling ABC Westland

1.2 Verkeersonderzoek uitbreiding ABC Westland

De veiling wil uitbreiden met een extra 7,5 ha aan de zuidoostkant. Dit gebied sluit aan op het bestaande terrein en wordt daarlangs ontsloten, dus over bestaand terrein naar de beide genoemde poorten.

Vraag is in de eerste plaats hoeveel extra verkeer er verwacht mag worden in 2030 en 2040 door die uitbreiding. Vervolgens of die extra hoeveelheid verkeer tot nieuwe knelpunten zal leiden op de wegen in de omgeving, dan wel tot een substantiële vergroting van bestaande knelpunten.

Deze vragen zullen beantwoord worden door gebruik te maken van bestaand statische en dynamische verkeersmodellen voor deze omgeving.

Het statische model is het Verkeersmodel Metropoolregio Rotterdam Den Haag (V-MRDH) van de gezamenlijke overheden, waaronder de gemeenten Westland en Den Haag en de provincie Zuid-Holland. Dit model geldt voor deze overheden als referentie waarmee zij hun plannen rond ruimtelijke ordening en infrastructuur toetsen op de consequenties voor de omvang van het verkeer. Van dit model is onlangs de actuele versie 2.8 opgeleverd.

Om de doorstroming te kunnen beoordelen heeft de gemeente Westland samen met de provincie een dynamisch verkeersmodel laten ontwikkelen, het Dynamisch Model Westland (DMW). De recent ontwikkelde versie van het DMW op basis van het actuele V-MRDH 2.8. heeft ook dat serienummer gekregen, DMW 2.8.



Fig. 2 Modelgebied Dynamisch Model Westland

Door de kenmerken van ABC Westland in de basis en met de uitbreiding in het model in te brengen worden de gevolgen ervan zichtbaar in termen van verkeersstromen van/naar de veiling en van de doorstroming op de wegen die extra verkeer te verwerken krijgen. Op deze manier worden antwoorden ontwikkeld op de vragen over verkeersintensiteiten en doorstroming.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten, de specifieke kenmerken van de veiling ABC Westland en de uitbreiding ervan. In hoofdstuk 3 worden de referentiesituaties 2030 en 2040 beschreven volgens het DMW 2.8 en de varianten die in dit kader doorgerekend worden. In hoofdstuk 4 worden de gevolgen van de uitbreiding van ABC Westland op het verkeer in de omgeving toegelicht. Tenslotte worden in hoofdstuk 5 conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

2 Uitgangspunten modelberekeningen

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten beschreven voor de analyses met de verkeersmodellen. Deze analyses worden uitgevoerd om vast te stellen in welke zin en mate de uitbreiding van de veiling ABC Westland invloed zal hebben op het verkeer in de omgeving. De uitgangspunten omvatten aspecten als verklarende variabelen van de veranderingen van de verkeersstromen en verwachte consequenties van de uitbreiding voor de verkeersstromen.

Een deel van de gegevens worden gebruikt als invoer voor de modellen. Zo worden in de verkeersmodellen extra arbeidsplaatsen gebruikt als verklarende variabele voor de toename van auto- en vrachtwagenverkeer. Er bestaat ook een verwachting t.a.v. die toename, bijvoorbeeld door de huidige aantallen voertuigen en de relatieve toename van het gebied die als maatstaf voor ook de toename van het vrachtverkeer gehanteerd kan worden.

Het statische verkeersmodel V-MRDH wordt door de overheden gehanteerd als referentie voor de invloed van ruimtelijke en infrastructurele plannen op het verkeer en vervoer. De uitkomsten worden dan ook in veel procedures gebruikt als basis voor berekeningen van omgevingseffecten, zoals geluidhinder, waarvan de uitkomsten steekhoudend zijn in wettelijke procedures.

In de analyses wordt in de eerste plaats uitgegaan van de resultaten van berekeningen met het V-MRDH, gebruik makend van de opgegeven invoer. De resultaten van de prognoses met dit model worden vervolgens vergeleken met de opgegeven verwachte omvang van de verkeersbewegingen.

Deze twee beschrijvingen van de verkeerseffecten van de uitbreiding van ABC Westland worden met elkaar vergeleken en samen beoordeeld om te bepalen of de uitbreiding significante invloed heeft op bijvoorbeeld de doorstroming. De resultaten uit het model zijn daarbij primair maatgevend, gegeven de status van het model in deze regio. De opgegeven verwachte omvang van het verkeer voert een gevoeligheidsanalyse.

2.2 Bestaand deel ABC Westland

Om de volledigheid van de analyses en prognoses te kunnen beoordelen is een vergelijking gemaakt van de invoergegevens van het V-MRDH voor ABC Westland.

- Aantal arbeidsplaatsen: 2000, in model beneden de 1000; te corrigeren in model, als toevoeging op referentieaantallen in V-MRDH 2030 en 2040. Geeft nieuwe prognoses 2030 en 2040 als referentie voor die jaren, ook voor andere studies.
- Toekomst: meer intensieve benutting oppervlak door meerlaags bouwen bij revitalisatie. Toch geen groei in arbeidsplaatsen dankzij automatisering.
- Aantal inwoners: aansluiten bij het V-MRDH.
- Beperkte wijziging woningen, niet meenemen.
- Oppervlakte: 20 ha bebouwd. Niet direct relevant voor de modelberekeningen.

2.3 Uitbreiding

In onderstaande figuur is de locatie van de uitbreiding aangegeven, naast het bestaande terrein. De ontsluiting van de uitbreiding loopt via de bestaande poorten aan de Paul Captijnlaan.

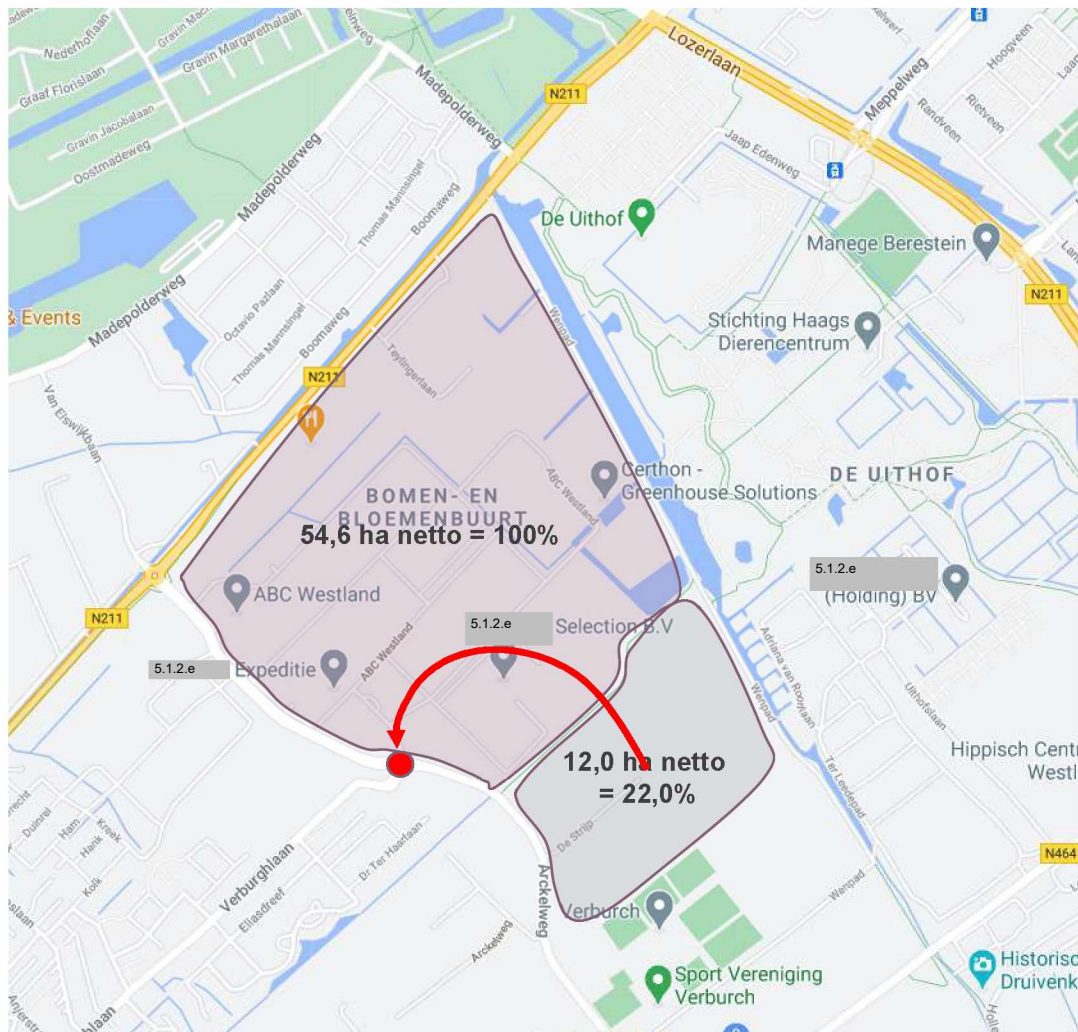


Fig. 3 Begrenzing bestaand terrein ABC Westland en uitbreiding met ontsluiting.

De uitbreiding wordt gerelateerd aan de bestaande activiteiten; de omvang van die uitbreiding en de omvang ook van het extra verkeer heeft een directe relatie met de de bestaande activiteiten.

- 17 ha, waarvan 12 uitgeefbaar en 65% bebouwd = 7,5 ha (NB. afrondingsverschil, 65% van 12 = 7,8)

- Gele hoek links onderin (zie fig. hieronder) is een hotel voor arbeidsmigranten, 300-400 bedden, waarvan 50% in gebruik door werknemers van ABC-terrein en de rest uit andere delen van het Westland komt (tuinbouwgerelateerd).
- Ontsluiting voor (vracht)auto's via bestaand terrein en dus vooral de rotonde in de Arckelweg en Paul Captijnlaan, fietsers krijgen eventueel een directe ontsluiting op die weg; wordt in de berekeningen nu niet meegenomen.



Fig. 4 Uitbreiding ABC Westland

2.4 Vrachtverkeer

De omvang van het vrachtverkeer van/naar ABC Westland wordt afgeleid op grond van de volgende gegevens dan wel daaraan getoetst:

- 2500 vrachtwagens (alle zwaar) bezoeken terrein, dus 5000 bewegingen heen+weer;
- Op bestaand terrein wordt geen autonome groei verwacht;
- $7,5 \text{ ha} / 20 \text{ ha} * 2500 = 938$ vrachtwagenbewegingen maximaal vanwege veel onderling transport op bedrijventerrein en nog meer gecombineerd vervoer naar andere Westlandse bedrijventerreinen en direct naar A4 of A20;

- Naar het hoofdwegennet:
 - 55% naar A4: via de Wateringseweg en de N211;
 - 45% naar de A20: 1/3 via de Vogelaer en de Middel Broekweg, 2/3 via de N211/N213;
- Onderling vrachtverkeer: ABC Westland van/naar Honderdland en Westerlee.
- 50% is im/export van/naar haven Rotterdam (en Zuid-Europese bestemmingen in de winter), waarvan 2/3 via de Vogelaer komt en 1/3 via de Wateringseweg;
- Deel de containerimport komt vanuit Beneluxtunnel over A4 direct naar ABC.

2.5 Overige uitgangspunten

Andere uitgangspunten hebben betrekking op vooral de infrastructuur:

- In 2030 is N211 ongelijkvloers t/m de Erasmuslaan, daar voorbij bestaande situatie.
- We gaan ervan uit dat de kruising Lozerlaan/Escamplaan te allen tijde goed blijft doorstromen. Dat is in de huidige prognoses geëffectueerd door die kruising in 2040 ongelijkvloers te veronderstellen, maar dat kan in de praktijk nog anders uitpakken. Wat daar uiteindelijk ook gekozen wordt om die doorstroming te garanderen, de gevolgen voor de rotonde in de N211 bij ABC Westland zijn goeddeels vergelijkbaar en dus realistisch beschreven met het model zoals dat er nu ligt.
- Vooralsnog geen verlengde Vogelaer.
- OV: referentie V-MRDH overnemen.
- Fietspad Wilgenpad blijft of wordt een stramien verlegd naar nieuwe route tussen uitbreiding ABC en manege; startpunt in het model is de huidige situatie.

3 Scenario's en varianten

3.1 Referentiescenario's 2030 en 2040

Uitgangspunt vormt het statisch model V-MRDH 2.8 dat dit jaar beschikbaar kwam en gevoed is met de meest recente uitgangspunten van o.m. de ruimtelijke ordening en de infrastructuur voor de planjaren 2030 en 2040.

In deze referenties voor de toekomstbeelden zijn de aantallen arbeidsplaatsen bij ABC Westland in de basissituatie zonder uitbreiding van de veiling gecorrigeerd naar 2000, gelijk voor beide jaren. Deze basissituaties voor 2030 en 2040 zijn doorgerekend met het V-MRDH met volledige runs, waarmee dus alle invloeden op het brede verplaatsingsgedrag uitgewerkt zijn: aantallen verplaatsingen, bestemmingskeuze, vervoerwijzekeuze en routekeuze. Het zijn volledig consistente beschrijvingen van het verkeer en vervoer in 2030 en 2040.

Uit deze prognoses zijn de spitsen van het gemotoriseerde verkeer overgenomen naar het dynamisch model. De verplaatsingspatronen van dat verkeer voor het modelgebied zijn afgeleid uit het statisch model en technisch vertaald naar het dynamisch model, waarbij o.a. een beschrijving van het verkeer is uitgebreid naar de volledige spitsperiode, in de ochtend van 6-10 uur en in de middag/avond van 15-19 uur.

Dit zijn daarmee de referenties voor 2030 en 2040 die volledig consistent zijn met de algemeen aanvaarde prognoses die in de regio gehanteerd worden voor studies naar verkeerseffecten van de ontwikkeling van de ruimtelijke ordening en de infrastructuur. We gaan daarmee uit van overal de juiste aantallen inwoners en arbeidsplaatsen en het juiste verkeers- en vervoersnetwerk zoals de gezamenlijke overheden die hebben vastgesteld.

Dit geeft via het dynamische model ook een breed aanvaard referentiebeeld van de verkeersstromen en de daaruit volgende doorstroming in de regio, met de juiste omvang van ABC Westland in 2030 en 2040. En daarmee het correcte startpunt van het onderzoek naar de gevolgen van de uitbreiding van ABC Westland met 750 arbeidsplaatsen en 350 inwoners.

3.2 Doorstroming verkeer 2030 en 2040

In onderstaande plots zijn de snelheidsreducties weergegeven in de referentiesituaties 2030 en 2040 op grond van de prognoses van de doorstroming volgens het DMW 2.8. De verkeersstromen daarin zijn afgeleid uit de prognoses van de mobiliteit volgens het V-MRDH 2.8. De eerste kruising van de Escamplaan stadin is hierin verruimd (zie per 3.3.).

De snelheidsreducties worden met kleuren aangegeven als percentages van de geldende snelheidslimieten. Met geel is de reductie 40-60%, en is daarmee relevant in het gebruikelijke beleid waarin een verdubbeling van de reistijd als significante vertraging beschouwd wordt. Met oranje en rood zijn de snelheden nog lager, resp. minstens 60 en 80% van het maximum.

Allereerst de gemiddelde en een druk moment van de ochtendspits.

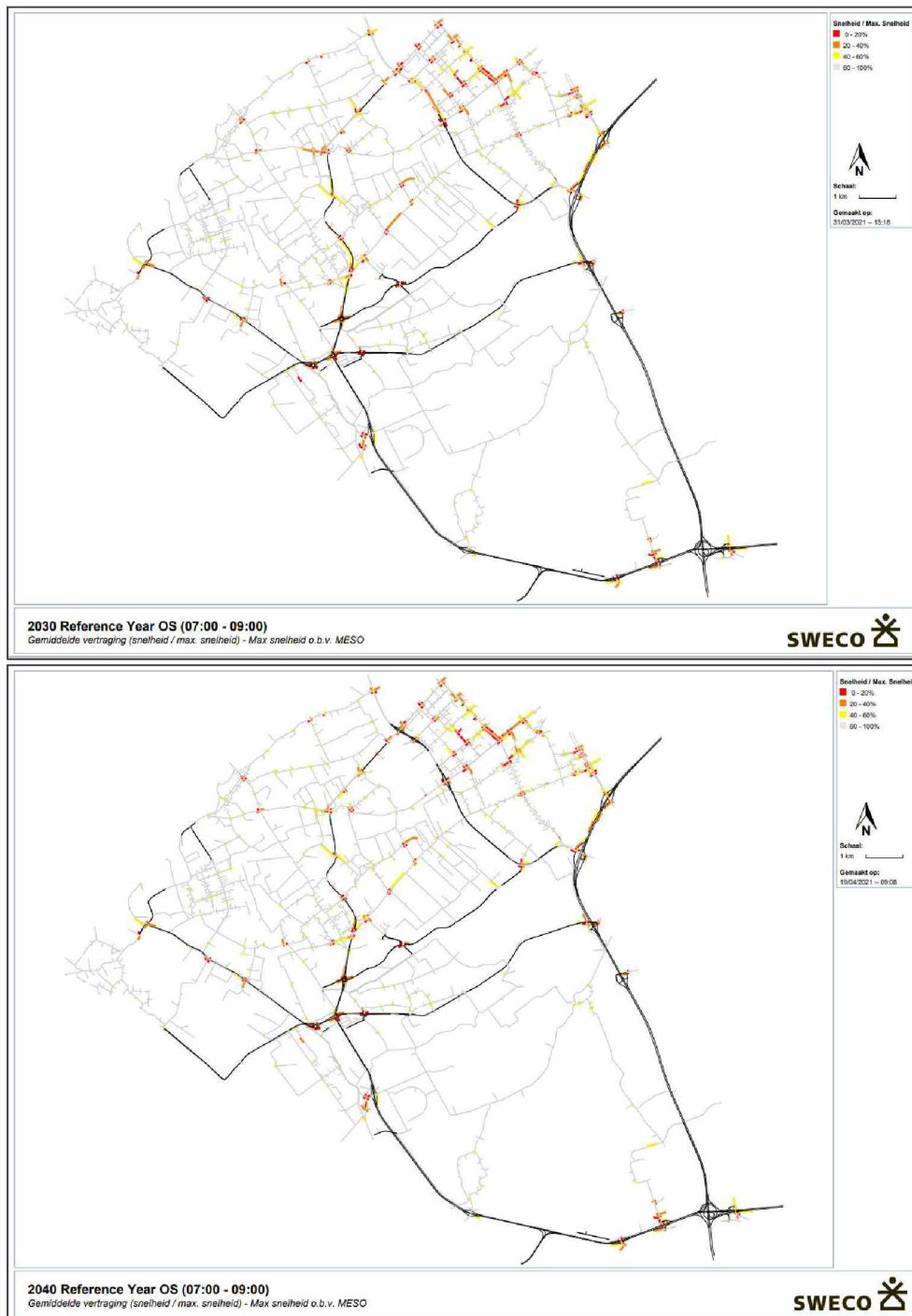


Fig. 5 Doorstroming 2030 en 2040: gemiddelde snelheidsreducties ochtendspits

Deze gemiddelde doorstromingsbeelden over de ochtendspitsperiodes van twee uur laten in het Westland weinig structurele problemen zien, niet meer dan wachtrijen voor VRI's.



Fig. 6 Doorstroming 2030 en 2040: snelheidsreducties druk moment ochtendspits

Op dit drukke moment in de ochtendspits zijn de wachtrijen wel wat langer en treedt her en der terugslag op eerdere wegvakken en kruispunten op.

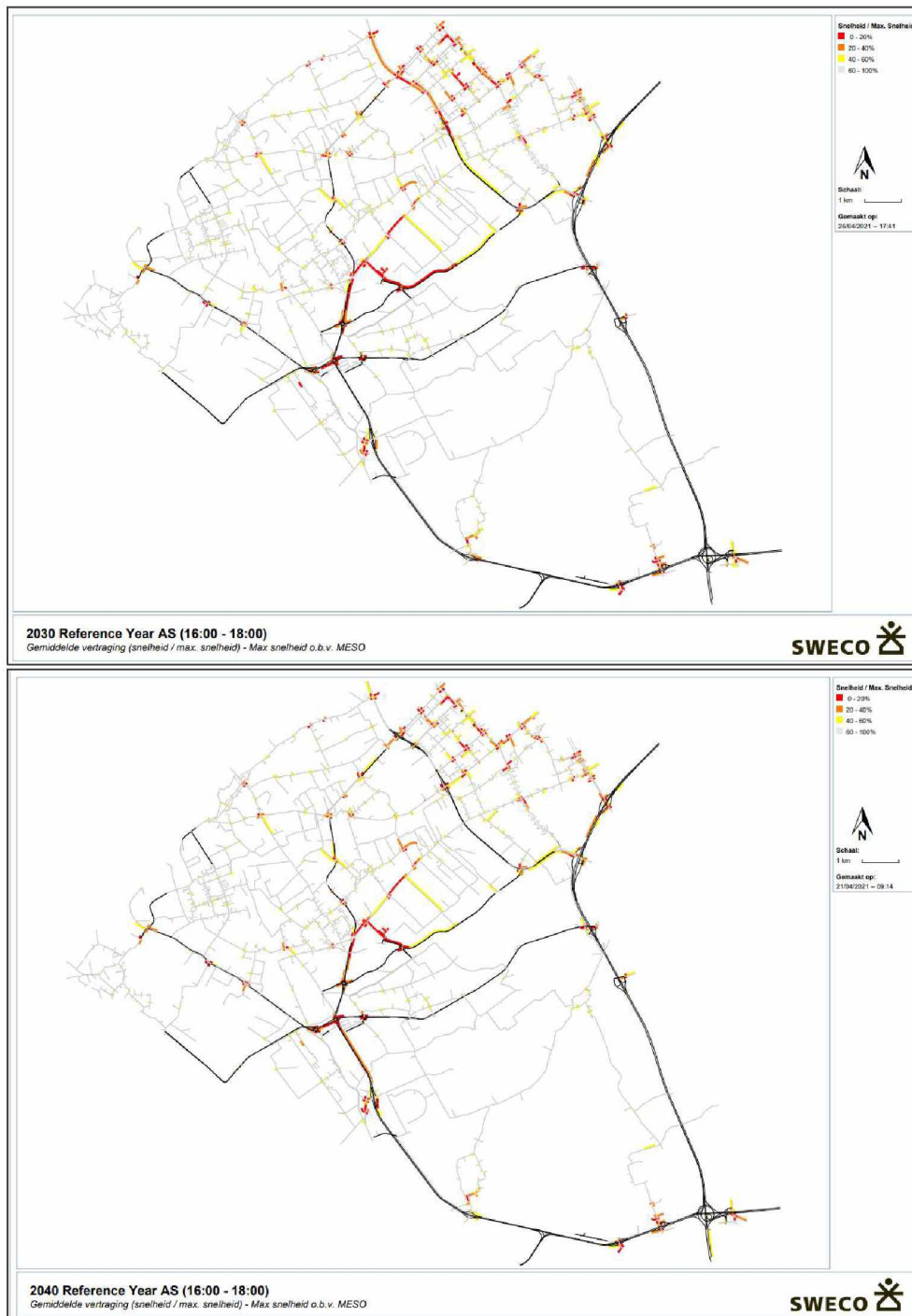


Fig. 7 Doorstroming 2030 en 2040: gemiddelde snelheidsreducties avondspits

In de avondspits zijn de problemen duidelijk groter. Vooral in 2030 treedt o.m. op de N211 substantiële congestie op, relevant voor ABC Westland.

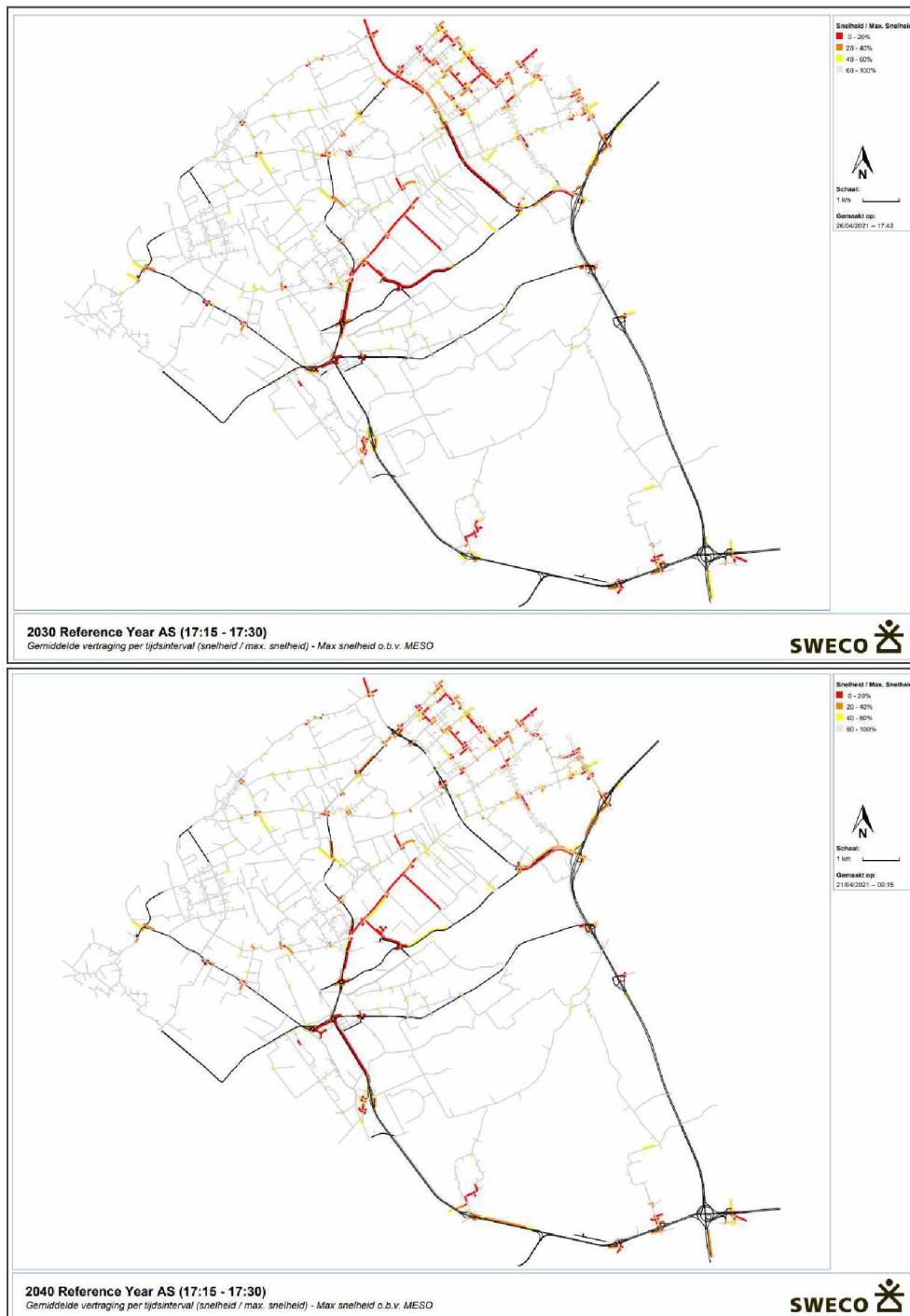


Fig. 8 Doorstroming 2030 en 2040: snelheidsreducties druk moment avondspits

Op drukke momenten binnen de avondspits zijn er meer en langere files. Rond ABC Westland treedt dat vooral op in 2030, op de N211 met name. In 2040 is dat minder.

3.3 Varianten

De primaire varianten t.o.v. de nieuwe referenties in het V-MRDH zoals zojuist beschreven zijn de referenties 2030 en 2040 inclusief de uitbreidingen van ABC Westland. Belangrijk voor ABC Westland zijn daarbij ook de uitbouw van de N211 naar een steeds verder ongelijkvloers gemaakt weg, in 2030 vanaf de A4 tot en met de Erasmusweg, in 2040 ook tot en met de Escamplaan.

Verdere varianten komen voort uit:

- Geconstateerde verkeersproblemen die naar verwachting opgelost zullen gaan worden in de verdere planvorming tot 2030 dan wel 2040, bijvoorbeeld doordat ze beperkt zijn tot een ingreep op een enkel kruispunt. Daarmee wordt ervoor gezorgd dat de discussie over de uitbreiding van ABC Westland zo weinig mogelijk vervuild wordt door verkeersproblemen die minder waarschijnlijk zijn.
- In de beschrijving van de referenties 2030 en 2040 hierboven is in dit kader al de eerste kruising van de Escamplaan vanaf de N211 Den Haag in verruimd na gebleken grote terugslag op de N211 door capaciteitsproblemen daar.
- Door ABC Westland zelf verwachte grotere verkeersstromen van/naar de veiling dan het V-MRDH die voorspelt tot 2030 en 2040, een gevoeligheidsanalyse waarmee aangetoond wordt dat de planvorming robuust is voor specifieke tekortkomingen in het V-MRDH. Voorlopig wordt hier volstaan met het constateren van dergelijke discrepanties.

4 Effect uitbreiding ABC Westland

4.1 Inleiding

De doorgerekende uitbreiding van ABC Westland leidt volgens het V-MRDH tot een toename van de aantallen motorvoertuigen in de spitsen bij de poorten van rond de 60 per uur. Dat komt neer op een toename van het verkeer op de Paul Captijnlaan van rond de 10%, wat voor die weg geen problemen op zal leveren. Dat extra verkeer verdeeld zich over diverse routes die vaak drukker zijn, waardoor de relatieve toename op die wegen steeds minder een probleem zal opleveren.

Een controle is nog wel wenselijk op de kwaliteit van de prognoses. Hoe beschrijft het V-MRDH het verkeer van/naar ABC Westland, zowel met als zonder de uitbreiding, in vergelijking met de verwachte verkeersproductie volgens ABC Westland zelf.

4.2 Doorstroming

De doorstroming is beoordeeld voor de maatgevende avondspits in het drukste jaar, 2040. Daarbij zijn ook weer de gemiddelde snelheidsreducties over de hele spits van 16-18 uur bekeken, naast ook die in een druk kwartier binnen die spits.

De verschillen blijken beperkt te zijn. Op een paar plekken neemt de snelheidsreductie iets toe, maar op sommige andere plekken neemt hij juist iets af, verkeer verdeelt zich blijkbaar anders over het netwerk. Op de Erasmusweg net voorbij de N211 ontstaat een probleem over het eerste wegvak daar. Op andere wegen, zoals de Nieuweweg, rond de Vogelaer en de Midden Broekweg zijn er wat afnames te zien.

Deze veranderingen gelden zowel voor de gemiddelde situatie in deze spitsperiode als op drukke momenten. Echt nieuwe knelpunten ontstaan er niet. Zo zal het verkeer bij de rotonde Nieuweweg-Paul Captijnlaan vooral van Den Haag in de richting Hoek van Holland met wachtrijen en vertragingen te maken krijgen, maar dat wordt nauwelijks beïnvloed door een eventuele uitbreiding van ABC Westland.

Kanttkening bij deze gunstige beelden is wel dat de doorstroming op de N211 in 2040 sterk verbeterd is door het ongelijkvloers maken van de Lozerlaan. Van belang is ook het verruimen van de eerste kruising van de Escamplaan stadinwaarts, zoals beschreven. Dit betreft het verdubbelen van de linksafbeweging vanuit de richting van de N211 naar de Margaretha van Hennebergweg.

In 2030 is de situatie rond de Lozerlaan minder rooskleurig. De gelijkvloerse kruisingen lopen veelal vast. Het extra verkeer van/naar ABC Westland zal onder meer daarom in routes naar de A4 des te meer een voorkeur hebben voor de Wateringseweg/Poeldijkseweg, toch al vaak de kortste route ook zonder congestieproblemen op de Lozerlaan.

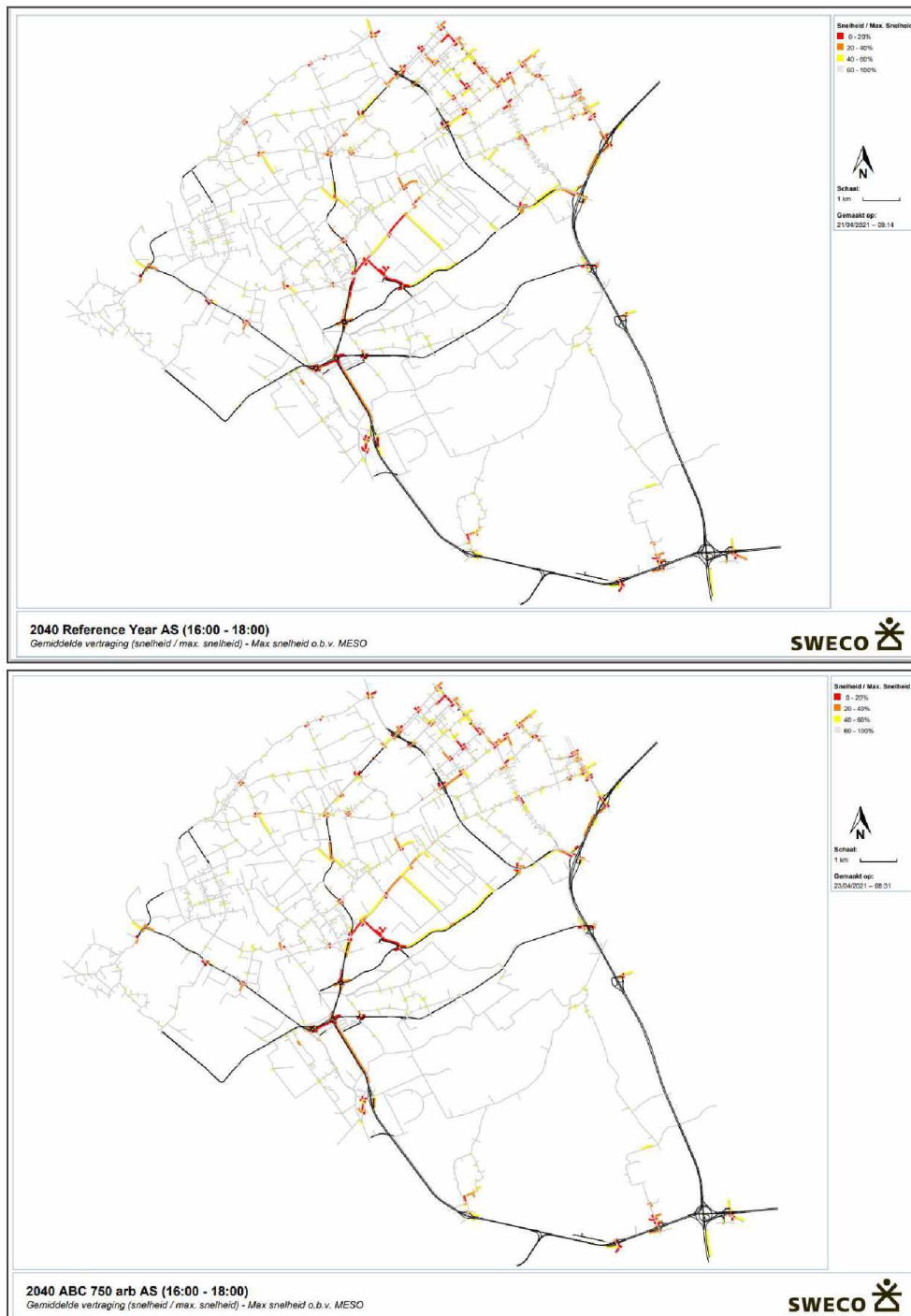


Fig. 9 Doorstroming 2040 zonder en met uitbreiding ABC Westland: snelheidsreducties avondspits



Fig. 10 Doorstroming 2040 zonder en met uitbreiding ABC Westland: snelheidsreducties 17:15-17:30

5 Conclusies

Met betrekking tot de verkeerseffecten van de uitbreiding van ABC Westland zijn de volgende conclusies getrokken:

- De uitbreiding van ABC Westland met 750 arbeidsplaatsen heeft relatief beperkte effecten op de omvang van de verkeersstromen, de aantallen extra auto's en vrachtwagens zijn laag in vergelijking met de omvang van het bestaande verkeer in de referentiesituaties, op de Paul Captijnlaan rond de 10%, zich verderop verdelend over allerlei routes langs vaak drukkeren wegen en daardoor al gauw veel minder dan 10%.
- In 2030 zijn er nogal wat doorstromingsproblemen rond de Lozerlaan, ook zonder uitbreiding van ABC Westland, dus of ook de kleine extra hoeveelheid door die uitbreiding acceptabel is is de vraag. Maar het is niet erg waarschijnlijk dat verkeer van/naar de veiling de Lozerlaan in dat jaar zal gebruiken.
- Er zijn in de directe omgeving in 2040 weinig problemen meer, dus het beperkte extra verkeer van ABC blijkt goed verwerkt te kunnen worden. De rotonde Nieuweweg/Paul Captijnlaan laat in de hoofdrichting N211 Den Haag – Hoek van Holland wel wat vertraging zien, maar dat wordt nauwelijks beïnvloed door de uitbreiding van ABC Westland.
- De gebruikte routes kunnen wel vragen oproepen; dat is al zo in de referenties zonder uitbreiding van ABC Westland en dus nog enigszins meer met die uitbreiding, geven dat een deel van het verkeer van/naar ABC Westland over de route Wateringsweg/Poeldijkseweg door een woonwijk naar de N211 en de A4 rijdt.

5.1 Aanbevelingen

Nader te onderzoeken:

- Verschillen tussen resultaten prognoses V-MRDH 2.8 en opgave ABC Westland in termen van verkeersproducties auto's en vrachtwagens en de verdeling over bestemmingen c.q. routes.
- Invloed van stremming op het eerste kruispunt op de Escamplaan vanaf de N211 stadinwaarts in 2030, in relatie tot de doorstromingsproblemen die toch al te verwachten zijn op de gelijkvloerse kruisingen van de Lozerlaan tussen Erasmusweg en Escamplaan.
- Verdeling van verkeer van/naar ABC over de routes naar het HWN, evaluatie nodig omdat vooral de Poeldijkseweg meer verkeer krijgt.

Extra varianten:

- 2030 met opgeloste doorstromingsproblemen op de Escamplaan
- Afhankelijk van de vergelijking van de verkeersproducties extra runs voor 2030 en 2040 met aangepaste verkeersstromen van/naar ABC Westland t.o.v. prognoses V-MRDH en aangepaste routekeuze conform opgave van de veiling.

Bijlage 1 Interpretatie statische en dynamische modelresultaten

Interpretatie modelresultaten doorstroming statisch vs dynamisch

De verkeersafwikkeling kan zowel met een statisch model als met een dynamisch model beoordeeld worden. In beide gevallen worden de plaatsen gemarkeerd waar de capaciteit tekort schiet. In beide gevallen wordt ook de ernst van de doorstromingsproblematiek geschaald met kleurcodes, vaak via geel en oranje naar rood. Die kleurcodes geven aan hoezeer gemiddelde snelheden omlaag gaan en daarmee de reistijd verlengd wordt.

Statisch model: snelheidsreducties impliciet o.b.v. I/C-verhoudingen

In een statisch model worden de verkeersintensiteiten vergeleken met de capaciteiten van wegvakken. Deze intensiteit/capaciteit verhouding of I/C waarde wordt via snelheidsreductiefuncties vertaald naar een afname van de gemiddelde snelheid op dat wegvak. Het wegvak met de tekortschietende capaciteit wordt gekleurd, maar dat is een wegvak waar het verkeer al wel weer rijdt, hoewel vaak vertraagd. Een wachtrij voor dat wegvak wordt niet aangegeven, de eigenlijke file van stilstaande voertuigen, want dat is ook geen resultaat van de modelberekening.

Dynamisch model: snelheidsreducties expliciet door simulatie

In een dynamisch model worden voertuigen gesimuleerd in hun rit over het netwerk en speelt interactie een grote rol. Naarmate het drukker wordt gaan voertuigen elkaar meer hinderen, gaan snelheden omlaag en ontstaan wachtrijen waar de capaciteit tekort schiet. In een dynamisch model gebeurt dat ook op kruispunten, die inclusief regeling gemodelleerd worden.

In knelpunten, waar de capaciteit tekort schiet, rijden de voertuigen dus met verlaagde snelheid, op hoofdlijnen vergelijkbaar met het beeld in het statische model. Voor het knelpunt, in de eigenlijke files, staan de voertuigen dus echt stil in een dynamisch model, waar ze in een statisch model vlot doorrijden.

Wachtrijen en blocking back

Op kruispunten speelt de interactie tussen afslagbewegingen een rol en ontstaan er wachtrijen, ook als een kruispunt niet overbelast is, tenslotte moet je gemiddeld altijd even wachten voordat je groen krijgt. Rond een kruising met VRI zie je dus in een dynamisch model vrijwel steeds korte stukjes gekleurde wegen, daar de wachttijd al gauw groter is dan de rijtijd over een kort wegvak voor de kruising, en dus de gemiddelde snelheid tenminste gehalveerd wordt.

Als de capaciteit van een afslagbeweging tekort schiet ontstaan langere wachtrijen door overstaan, treedt blocking back op en kunnen eventueel ook kruispunten en wegvakken stroomopwaarts geblokkeerd raken. De snelheidsreducties door dergelijke blokkades worden in een dynamisch model zichtbaar gemaakt, niet alleen op het wegvak of kruispunt met de tekortschietende capaciteit zoals in het statisch model, maar ook op andere wegvakken en kruispunten door die blocking back.

Presentatie en interpretatie

In beide modelvormen kun je de kleurcodes kiezen. In het dynamische model Westland gebruiken we de kleur geel om snelheidsreducties tussen 40 en 60% aan te geven, oranje voor reducties tussen 60 en 80% en rood voor reducties boven de 80%. Die snelheidsreducties worden berekend per wegvak (link) in het model. In het interval geel zit

dan dus de situatie met een verdubbeling van de reistijd, wat beleidsmatig in veel gevallen het signaal betekent dat een onderzoek gerechtvaardigd is.

Op snelwegen betekent een I/C verhouding van 1, een intensiteit die gelijk is aan de capaciteit, gemiddeld een snelheidsreductie van pakweg zo'n 40%. Meestal is een I/C-verhouding van 0,9 al aanleiding om een wegvak aandacht te geven. Een gebruikelijke kleurcodering in statische modellen van geel tussen 0,8 en 0,9, oranje tussen 0,9 en 1,0 en rood boven de 1 loopt dus niet helemaal parallel met de betekenis van de kleuren in het dynamische model, waar geel gebruikt wordt voor situaties waar in een statisch model rood gebruikt wordt. Overigens, beleidsmatig wordt een verdubbeling van de reistijd pas echt een issue als dat over een langer traject optreedt; op een enkel korter wegvak heeft het alleen signaalwaarde voor analyses.

Conclusies

De grootste verschillen tussen statische en dynamische modellen ontstaan dus door de modellering van kruispunten en door het optreden van wachtrijen door blocking back.

De situatie op kruispunten wordt in een dynamisch model veel gedifferentieerder gemodelleerd, waardoor de capaciteit van kruispunten veel preciezer invloed heeft op de verkeersafwikkeling.

Bovendien wordt het uitstralend effect van een knelpunt naar andere delen van het netwerk wel gemodelleerd, waar dat in een statisch model zoals het V-MRDH niet gebeurt.

Blocking back is overigens wel toe te voegen ook aan een statisch model, hoewel dat dan ook weer op een duidelijk grover niveau gebeurt, zoals in het NRM, waar kruispunten weer geen rol spelen.

From: "5.1.2.e" <5.1.2.e@GemeenteWestland.nl>
Sent: Wed, 19 Apr 2023 09:15:59 +0200
To: "5.1.2.e" <info@5.1.2.e.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@mrdh.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>
Subject: GU stand bouw en infraprojecten

LET OP! Deze e-mail komt van buiten de organisatie. Klik niet op links en open geen bijlagen tenzij u de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is.

Hallo allemaal,

Hierbij stand van zaken:

- Schetsontwerp ongelijkvloers Lozerlaan/Erasmusweg is vrijwel gereed en afgelopen week gepresenteerd. Komende weken volgt de raming. Wordt waarschijnlijk een uitdaging. Belangrijk project voor de GU
- Wateringen Noord 1000 woningenstedenbouwkundig plan gedeeld met Lozerlaan/Erasmusweg. Conclusie er is een onafhankelijke gebiedsregisseur de komende 10 jaar nodig om bereikbaarheid van dit deel van de GU met alle bouw en infraplannen te kunnen garanderen/af te stemmen
- Wippolderlaan wordt 3 mei definitief gegund Q3 start uitvoering tot 2027
- A4 wel/niet door juli in BOL-besluitvorming
- Update van basispakket tot 2025 en KTA volgt deze week.
- VHOV uitvraag vrijwel gereed. 21/4 naar de bureaus. Hebben er zin in!!
- N211 wordt uitdaging. Vooral oplossing voor rotonde ABC in combinatie met HOV- baan en woningbouw de Kreken. Op korte termijn dienen een aantal zaken afgestemd te gaan worden.
-

Tot vanmiddag!!

Mvg 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>
Verzonden: woensdag 19 april 2023 08:36
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@GemeenteWestland.nl>
Onderwerp: Re: Verkeerstudie ABC Westland

Voorzichtig: deze mail komt van buiten onze omgeving. LET OP PHISHING. Controleer links en bijlagen in de e-mail goed!

Goedemorgen

5.1.2.e

Deel jij onderstaande ook nog even ter info aan de andere werkgroepleden van GU?

groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@GemeenteWestland.nl>
Verzonden: dinsdag 18 april 2023 17:04
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@GemeenteWestland.nl>
Onderwerp: Verkeerstudie ABC Westland

Beste allemaal,

Vanmiddag hebben wij de rapportage met elkaar besproken. Op grond hiervan is afgesproken de verkeerstudie van 2-9-2021 te actualiseren.

Deze is gebaseerd op het dynamisch verkeersmodel Westland wat in het kader van de GU 2019 samen met de PZH is opgesteld en VMRDH 2.8.

In deze actualisatie wordt meegenomen:

1. Na deze rapportage is de GU 2022 opgesteld. Hierin is een pakket aan maatregelen opgesteld gericht op de mobiliteitstransitie 2023-2030.
Dit pakket aan maatregelen heeft een gunstig effect op de groei van het autogebruik nl geen 8% groei maar ca. 2% groei in 2040 in Westland en 0% groei in Den Haag Zuidwest. Dit pakket heeft geen effect op de groei van agrologistiek.
2. In VMRDH 2.8 zijn het aantal arbeidsplaatsen ABC Westland verhoogd van 1000 naar 2000 op grond van actuele gegevens
4.1.4
4. Microsimulatie van rotonde ABC Westland/N211/Paul Captijnlaan en rotonde Arckelweg/N464 voor 2030 en 2040
5. Dit alles met huidige inrichting Kruispunt Erasmusweg/Lozerlaan en met ongelijkvloers kruispunt Erasmusweg

Graag jullie aanvullingen/bevestiging. Vervolgens vraag ik Sweco offerte op te stellen voor deze actualisatie.

Mvg 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Cluster Beleid

Gemeente Westland

Bezoekadres: Laan van de Glazen Stad 1, Naaldwijk

Postadres: Postbus 150, 2670 AD Naaldwijk

T 5.1.2.e

M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@gemeentewestland.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentewestland.nl)

I <http://www.gemeentewestland.nl>

Ik werk 5.1.2.e



Agenda BO 1 juni gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

MRDH

5.1.2.e

(vz)

Gemeente Westland

5.1.2.e

Gemeente Den Haag

- Robert van Asten

Provincie Zuid-Holland

5.1.2.e

& Anne Koning

Tijd: 17.00 – 18.00 uur, via Teams

4.1.4

Het gaat daarbij om de corridor richting ABC Westland, via de Wippolderlaan/Lozerlaan/N211. Momenteel worden hiervoor oplossingsrichtingen onderzocht. Daarbij wordt zoveel mogelijk uitgegaan van het bestaande profiel, met eventueel aanpassingen op kruispuntniveau. De kruising Lozerlaan/N211/Escamplaan is een potentieel knelpunt. Bovendien zou dit een logische passage voor HOV zijn en moet er een barrière voor fietsers geslecht worden. Er wordt ook onderzocht of het ABC terrein ook via de zuidzijde (Arckelweg/N465) ontsloten kan worden, om daarmee (een deel van) het logistieke verkeer van de Lozerlaan af te halen.



Beslisnotitie bestuurlijk overleg gebiedsuitwerking Westland, 8 december 2021

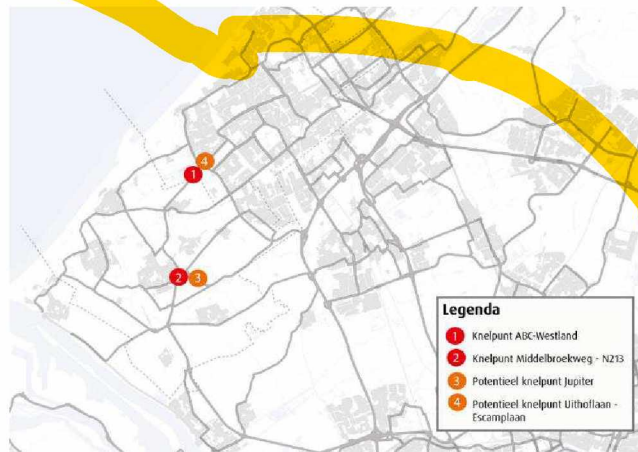
4.1.4





4. Resterende opgave voor de weg

De maatregelen uit het basispakket dragen aanzienlijk bij aan het verminderen van de bereikbaarheidsproblematiek en verbeteren van de leefbaarheid en duurzaamheid in het gebied. Tegelijkertijd is ook duidelijk geworden, dat op de weg aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van ABC-Westland en het Floragebied op gewenst niveau te houden. Hier zijn aanvullende maatregelen nodig om bereikbaarheid over de weg te garanderen. Wanneer deze opgave gaat spelen en hoe groot de opgave is hangt aan de ene kant af van keuzes ten aanzien van verdere gebiedsontwikkeling (herontwikkeling Floragebied en uitbreiding ABC-Westland) en hangt aan de andere kant af van de mate waarin maatregelen op het gebied van mobiliteitstransitie worden toegepast, inclusief verdere verbetering van het hoogwaardig openbaar vervoer. Dit zal in samenhang verder onderzocht moeten worden.





Gespreksnotitie Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

1. Aanleiding

Eind 2020 is gestart met het vervolg van de gebiedsuitwerking voortvloeiend uit afspraken gemaakt in BO-MIRT 2019. In 2019 is op grond van de eerder uitgevoerde verkenning door het BO MIRT de volgende opgave vastgesteld: De gebiedsuitwerking Greenport 3.0 in Westland wordt vervolgd met een onderzoek voor de middellange en lange termijn naar integrale gebiedsontwikkelingen (woningbouwopgave Den Haag Zuidwest en doorontwikkeling Greenport Westland) met oplossingen* voor verkeer en vervoer inclusief uitwerkingen in concrete maatregelen.

4.1.4

4.1.4

4.1.4



4.1.4

-

-

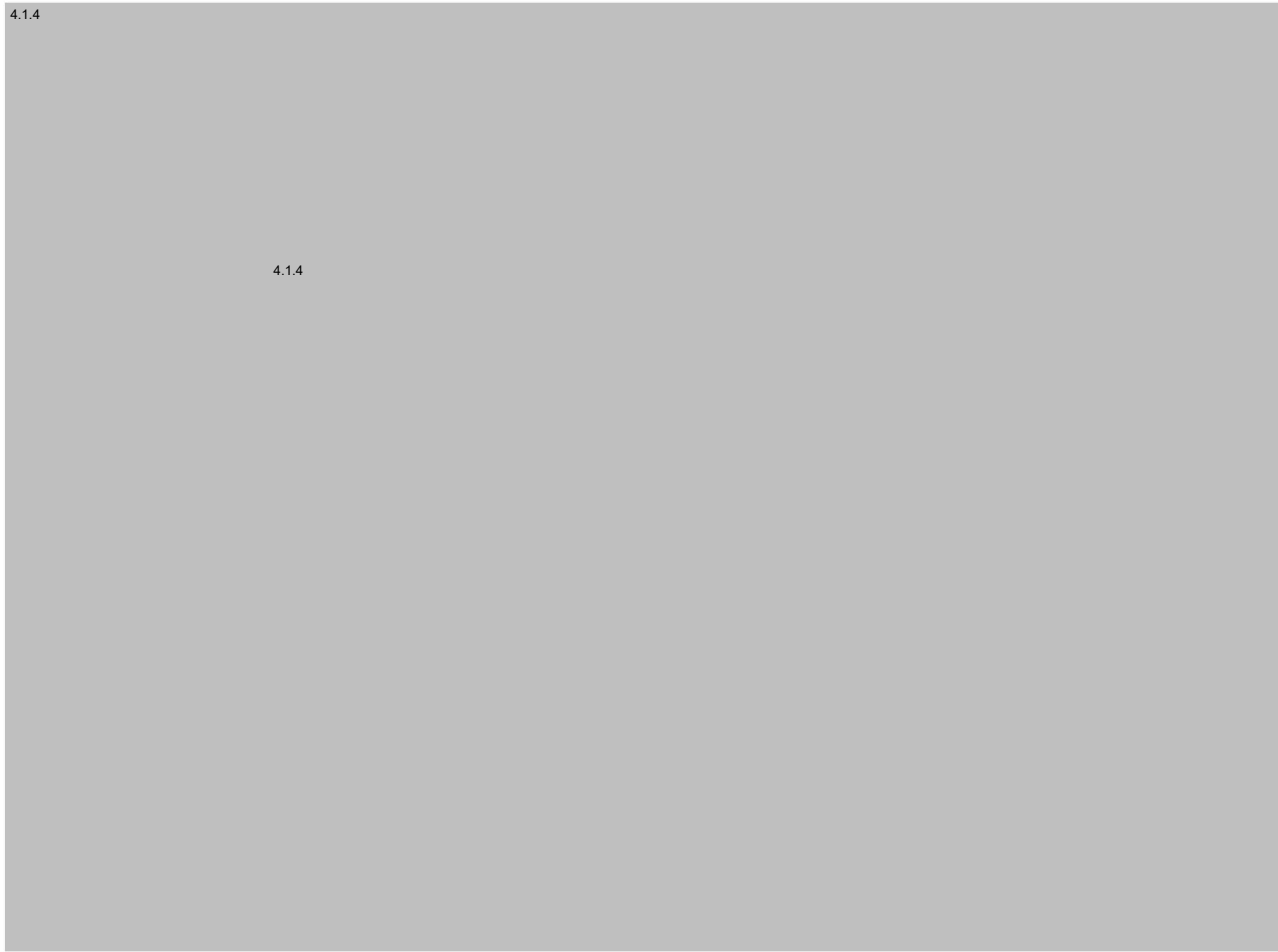
4.1.4

- De ontwikkeling van Den Haag Zuidwest en het Westland kunnen elkaar versterken. Beide gebieden zetten in op een verbetering van de bereikbaarheid, mobiliteitstransitie, energietransitie en leefbaarheid. Ook de nabijheid van groen en voorzieningen is voor beide gebieden een aandachtspunt. Tegelijkertijd is er ook spanning. De stedelijke verdichting langs de Lozerlaan en de verdere doorontwikkeling van het ABC-Westland maakt dat woon-werkverkeer en logistiek verkeer elkaar in de weg zitten.

4.1.4

-

-



4.1.4

4.1.4



4.1.4



- Het maatregelenpakket verbetert de doorstroming op belangrijke routes voor het vrachtverkeer ten opzichte van de referentie, maar hier blijven wel knelpunten bestaan (zie kaartbeeld). Met name de ontsluiting van ABC-Westland, de aansluiting Middel Broekweg-N213 en de rotonde Jupiter/aansluiting Wollenbrand zijn in 2040 een knelpunt.

4.1.4





7. Opgave op de weg

Om te bepalen welke maatregelen op de weg nodig zijn ten aanzien van de knelpunten die door de No-regret maatregelen niet zijn opgelost, wordt eerst bekeken met welke kleine ingrepen de huidige structuur nog beter kan functioneren alvorens wordt gekeken naar grote aanpassingen.

4.1.4

Hierbij spelen wel de volgende aandachtspunten:

- Kan de Lozerlaan/Wippolderlaan het extra verkeer als gevolg van uitbreiding van ABC-Westland (gaat om 16ha en maximaal 600 extra vrachtwagens per etmaal waarvan de helft van/naar de A20 gaat en niet via de Lozerlaan rijdt) en gebiedsontwikkeling in Den Haag Zuidwest verwerken?

4.1.4

Corridor ABC-Westland/Lozerlaan/Wippolderlaan/A4:

Onderzoeken van twee varianten voor verbeteren van de ontsluiting ABC-Westland voor logistiek verkeer:

1. Primaire ontsluiting via N211/Lozerlaan en verminderen van sluipverkeer op andere routes ;
2. Meerzijdige ontsluiting ABC Westland via N211 en Arckelweg/N465.

4.1.4



Toelichting BO Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 in Westland en Den Haag Zuidwest

4.1.4



4.1.4



- De ontwikkeling van Den Haag Zuidwest en het Westland kunnen elkaar versterken. Beide gebieden zetten in op een verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Ook de nabijheid van groen en voorzieningen is voor beide gebieden een aandachtspunt. Tegelijkertijd is er ook spanning. De toevoeging van veel woningen langs de Lozerlaan en de verdere doorontwikkeling van het ABC-Westland maakt dat woon-werkverkeer en logistiek verkeer elkaar straks in de weg zitten.



Verslag BO gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland d.d. 1 juni 2021

Aanwezig:

MRDH - 5.1.2.e (vz)
Gemeente Westland - 5.1.2.e
Gemeente Den Haag - Robert van Asten
Provincie Zuid-Holland - 5.1.2.e & Anne Koning

Vanuit de ambtelijke organisatie:

5.1.2.e (onafhankelijke projectleider)
5.1.2.e van Schaik (PZH)
5.1.2.e (Goudappel Coffeng)
5.1.2.e (APPM)
5.1.2.e (gem. Den Haag)
5.1.2.e (MRDH)
5.1.2.e (gem. Westland)
5.1.2.e (PZH, verslaglegging)

4.1.4

Rest nog een opgave voor de weg: de ontsluiting van ABC Westland, het knooppunt Bruinsma (N213) en er zijn veel potentiële knelpunten als we minder sterk inzetten op de No-regret maatregelen.



Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

1 juni

Bestuurlijk overleg



Natuur
Water
Energie

Woningbouw
Voorzieningen

Economie
Greenport

Bereikbaarheid

Doel gebiedsuitwerking

- Verbeteren van de bereikbaarheid van de agrologistieke bedrijventerreinen
- Met een integrale blik kijken naar bereikbaarheidsopgaven
- Waar zitten meekoppelkansen?



Welke restopgave is er nog op de weg?



- Ontsluiting ABC-Westland

- Blijft knelpunt als gevolg van extra vrachtverkeer ABC-Westland en woningbouw

4.1.4





Verslag BO gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland d.d. 8 december 2021

Aanwezig:

MRDH	- 5.1.2.e (vz)
Gemeente Westland	- 5.1.2.e
Gemeente Den Haag	- 5.1.2.e als vervanger van Robert van Asten
Provincie Zuid-Holland	- 5.1.2.e & Anne Koning

Vanuit de ambtelijke organisatie:

5.1.2.e	(onafhankelijk projectleider)
5.1.2.e	(PZH)
5.1.2.e	(gem. Westland)
5.1.2.e	(PZH, verslaglegging)

4.1.4

4.1.4

5.1.2.e

vraagt nog uitdrukkelijk aandacht voor twee fysieke locaties (Lozerlaan, Wippolderlaan) waar veel verkeer vanuit het ABC-terrein over rijdt. Ook de N213 heeft veel vervoerbewegingen.

4.1.4

Verslag Directeurenoverleg Gebiedsuitwerking Greenport/Westland 3.0

Vrijdag 9 december 2022

Aanwezig:

5.1.2.e

5.1.2.e

en 5.1.2.e (vz)

4.1.4

Verslag 25 november 2022

- 4.1.4

- Aanpassing op ABC Westland: juist de regionale afstemming en de mobiliteitseffecten moeten nog nader worden onderzocht;
- Verslag wordt aangepast en bijgevoegd.

4.1.4



In verbinding én verbonden

Notitie Gebiedsuitwerking 3.0 Greenport Westland

Gemeente Westland, Gemeente Den Haag, Metropoolregio Rotterdam
Den Haag (MRDH) en provincie Zuid-Holland



Notitie – eindconcept – 8 december 2022
Directeurenoverleg Gebiedsuitwerking



Inhoudsopgave

1.	Gebiedsuitwerking 3.0 Greenport Westland	3
2.	Gezamenlijk beeld en afspraken	6
3.	Vervolgproces Gebiedsuitwerking	14
	Bijlage I: Samenvatting notitie 'Verbroken Verbinding – Verbinding Verbroken'	16



Bedrijventerreinen en glastuinbouw

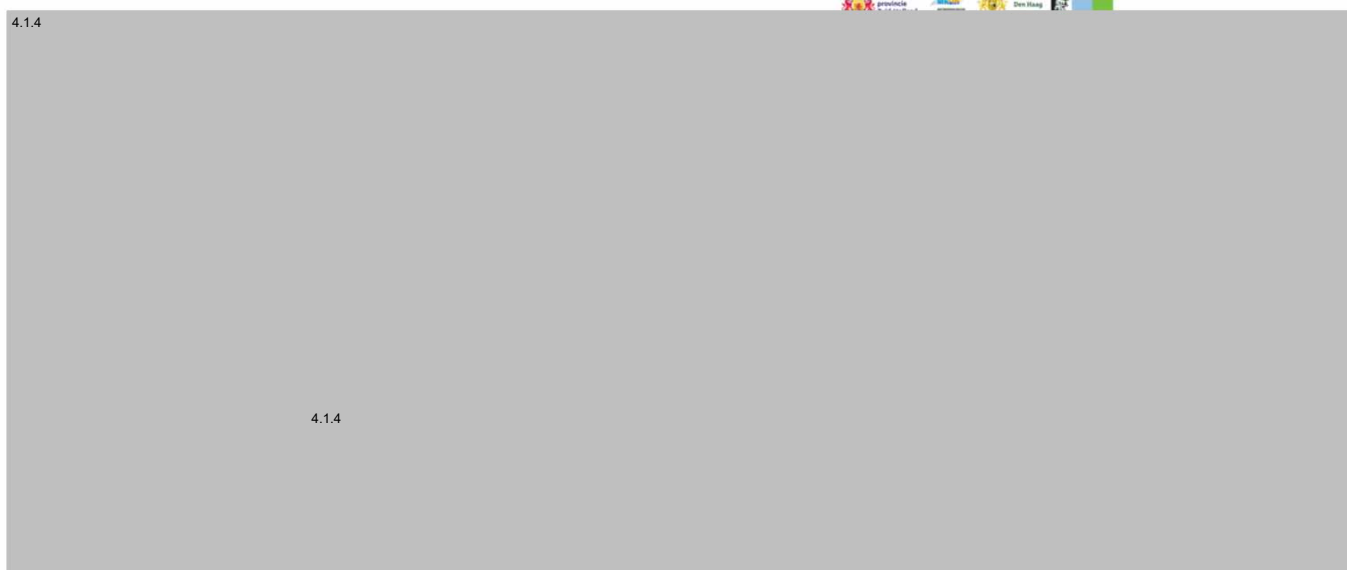
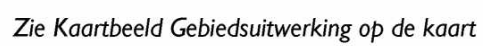
- a. Met de vastgestelde Bedrijventerreinenstrategie MRDH 2023-2030 spreken de MRDH-gemeenten af zich actief in te zetten om zoveel mogelijk van de ruimtevrage naar bedrijfskavels te accommoderen. Hiervoor is het volledig aanbod aan (zachte) plannen nodig voor de regionale opgave, waarbij gestuurd wordt op vestiging van bedrijven die passen binnen het economisch cluster of maatschappelijk van waarde zijn ('het juiste bedrijf op de juiste plek'). De vraag naar grootschalige distributie/agrologistiek wordt alleen voorzien wanneer ABC Westland en Haak-Kulkweg beide worden ontwikkeld. Beide zijn in de strategie gemarkeerd als grootschalig distributieterrein;
- b. Voor ABC Westland betekent dit scherp te zijn op welke type bedrijven zich hier vestigen, namelijk agri-business, bijvoorbeeld via selectief uitgiftebeleid voor de gewenste type bedrijvigheid. Het opstellen van dit uitgiftebeleid wordt opgepakt in het bestemmingsplan. Zorgen over de verschillende beelden van de invulling van het ABC Westland terrein;
- c. Voor de directe omgeving van ABC Westland is een aandachtspunt de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Verbindingen met Den Haag Zuid West, oa vanwege de arbeidsmarkt en bereikbaarheid blijft een aandachtspunt. Ontwikkel een gebiedsgerichte en beleidsmatige aanpak hiervoor;

4.1.4

4.1.4

⁸ Glastuinbouwvisie 2040 – Hart voor Glas – Gemeente Westland

⁹ Zie bijlage II: Korte termijn maatregelen Gebiedsuitwerking 2021





Den Haag

Aan

Wethouder Van Asten
Wethoudersstaf Regionale Mobiliteit

Datum

14 januari 2021

Onderwerp

Voorbereiding BO Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 en HOV Verkenning

MEMO**Afzender**

5.1.2.e en 5.1.2.e

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Mobiliteit

Doorkiesnummer

5.1.2.e

E-mailadres

5.1.2.e@denhaag.nl

4.1.4

4.1.4

4.1.4

4.1.4

4.1.4

- I. *De economische ontwikkeling van de Greenport richt zich vooral op hoogwaardigere en kennisintensievere productie en minder op uitbreiding van de logistieke functie.*

4.1.4

- **Leefbaarheid rondom de Lozerlaan:**

Een afname van de logistieke functie vergroot de leefbaarheid rondom de Lozerlaan in Den Haag Zuidwest, de Uithof en Vroondaal. Momenteel rijden veel vrachtwagens van de A4 via de N211/Lozerlaan naar hun bestemming in het Westland. Een deel slaat af ter plaatse van de Erasmusweg, maar een ander deel rijdt verder via de Lozerlaan en slaat ter plaatse van de Escamplaan af richting Westland, naar het ABC terrein. Dit deel van de Lozerlaan ligt ingebed tussen de woonwijken van Zuidwest en de Uithof en een (groeiende) stroom van logistiek verkeer is vanuit dat perspectief niet wenselijk. De

5.2.1

4.1.4

4.1.4

4.1.4

4.1.4

IV. *Den Haag Zuidwest en Westland zetten niet in op substantiële investeringen in capaciteit van het wegennet ten behoeve van het auto- en vrachtverkeer, maar op een mobiliteitstransitie gericht op bieden van alternatieven en ontmoedigen van onnodig autoverkeer (parkeerbeleid).*

- **Mobiliteitstransitie als randvoorwaarde:**

Met deze formulering kan iedereen het vrij snel eens zijn, maar dit impliceert wel dat er grenzen aan de groei van het logistieke vrachtverkeer zitten, en dat ondanks de (forse) toename van inwoners het autogebruik niet substantieel kan groeien. De mobiliteitstransitie is dus randvoorwaarde en dient leidend te zijn bij de stedelijke en economische ontwikkeling van Westland en Den Haag Zuidwest.

4.1.4



Bestuurlijke tafel Gebiedsuitwerking 3.0 Greenport/Westland

EINDCONCEPT VERSLAG

Maandag 30 januari 2023 - Provincie Zuid Holland (+online)

Aanwezig:

Gedeputeerden Anne Koning (voorzitter) & 5.1.2.e - Provincie Zuid-Holland

Wethouder Anne Mulder - Gemeente Den Haag

5.1.2.e - Gemeente Westland (online)

5.1.2.e - MRDH (online)

Leden Directeurenoverleg Gebiedsuitwerking:

5.1.2.e - provincie Zuid-Holland; 5.1.2.e - gemeente Westland; (online); 5.1.2.e -
gemeente Den Haag; (online); 5.1.2.e - MRDH; (online); 5.1.2.e - provincie Zuid-Holland
(notulist); 5.1.2.e - procesmanager;

4.1.4

Bedrijventerreinen en glastuinbouw

4.1.4

- b. Voor ABC Westland betekent dit scherp te zijn op welke type bedrijven zich hier vestigen, namelijk agri-business, bijvoorbeeld via selectief uitgiftebeleid voor de gewenste type bedrijvigheid.
- c. Voor de directe omgeving van ABC Westland is een aandachtspunt de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Verbindingen met Den Haag Zuid West, oa vanwege de arbeidsmarkt en bereikbaarheid blijft een aandachtspunt. Ontwikkel een gebiedsgerichte en beleidsmatige aanpak hiervoor;

4.1.4

Verslag Directeurenoverleg Gebiedsuitwerking Greenport/Westland 3.0
Woensdag 5 oktober 2022

4.1.4



- Aandachtspunt is het ABC Westland terrein. Hierop is een laag dieper dan nu nog wel wat nadere verkenning nodig voordat het traject definitief wordt afgerond: “wat betekent dit in de integrale opgave”. ABC Westland staat in de plannen nu voor distributie en agro-logistiek. Dat is ook nodig. Westland ziet op korte termijn ook geen functies veranderen daar (wonen i.p.v. bedrijvigheid). Maar er zijn aanzienlijke gevolgen voor bijv. mobiliteit. Blijkbaar zijn er veel verschillende betrokkenen actief, al lijkt de integraliteit in bedrijventerreinen/mobiliteit/relatie met DH Zuid West niet vanzelfsprekend en misschien wel afwezig. Dit vraagt zeker om een procesafspraken tussen partijen voor het vervolg, maar ook nog een snelle verkenning van wat er aan de hand;

4.1.4



Bestuurlijke afronding van deze fase door:

4.1.4



2. Vervolg vormgeven in:

4.1.4



- d. ABC Westland en relateren aan nieuwe regionale opgave: DH Zuid West corridor Kijkduin tot A4

4.1.4



Acties:

4.1.4



- Vervolg voor ABC Westland wordt vormgegeven/snelle nadere verkenning;

4.1.4



Aanwezig:

5.1.2.e

Voerman Bestuursadvies

5.1.2.e

gem. Westland

5.1.2.e

gem. Den Haag

5.1.2.e

MRDH

5.1.2.e

Provincie Zuid-Holland

4.1.4

Zorgpunt

Gedeeld belang: Lozerlaan en Wippolderlaan stromen door én voldoende bedrijventerrein

- Ambitie van DH is geen extra autoverkeer door DH en toevoeging van 10.000 woningen in Zuid-West. Zorgpunt is ruimtelijke inpassing van uitbreiding ABC Westland als agrologistiek terrein.

- 4.1.4

Het gaat dus om invulling van het bedrijventerrein en joint fact finding (voldoende en kwalitatief) ruimtelijke bedrijventerreinen segmentering. De visies op elkaar afstemmen mede op basis van lopende trajecten.

4.1.4

Er moet ook gekeken worden naar samenhang van bedrijventerreinen en mobiliteit i.r.t. positionering.

Samenhang zoeken tussen bedrijventerreinenvisie Westland – regionale bedrijventerreinenvisie – provinciale ruimtelijk-economische visie.

4.1.4