

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Ontwikkelingsmaatschappij Het Nieuwe Westland

Integraal verkeersonderzoek Waelpark

Datum
Kenmerk
Eerste versie

8 oktober 2014
HNW007/Zlh/0019.02

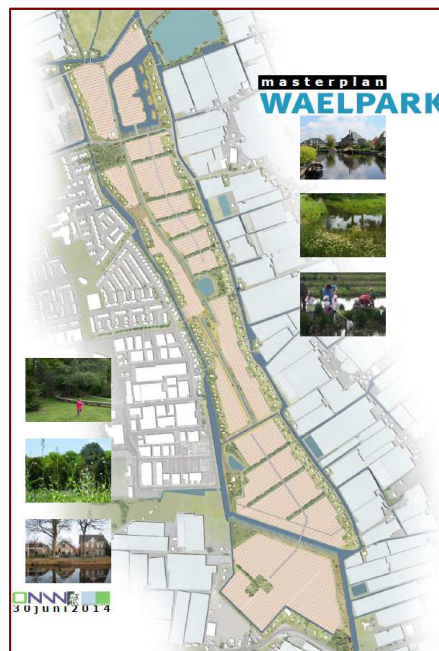
1 Aanleiding

Het Waelpark is een gebiedsontwikkeling voor woningbouw in de Poelpolder tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande. Op zo'n 60 ha voormalig glastuinbouwgebied verrijst in de nabije toekomst een woonwijk van circa 1.200 woningen waar het water en een ecologische verbinding tussen Arendsduin en Staelduin belangrijke uitgangspunten zijn.

Om de ontwikkeling van de woningbouw-opgave mogelijk te maken, is het (nieuwe) Masterplan Waelpark opgesteld. Het masterplan gaat ervan uit dat de Poelpolder behouden blijft en er aantrekkelijke woon-gebieden ontstaan, met een gevarieerd woningaanbod en een eigen identiteit, gebaseerd op een landschappelijke en ecologische structuur.

De doorgaande fietsverbindingen van noord naar zuid en van oost naar west zijn eveneens in het plan opgenomen.

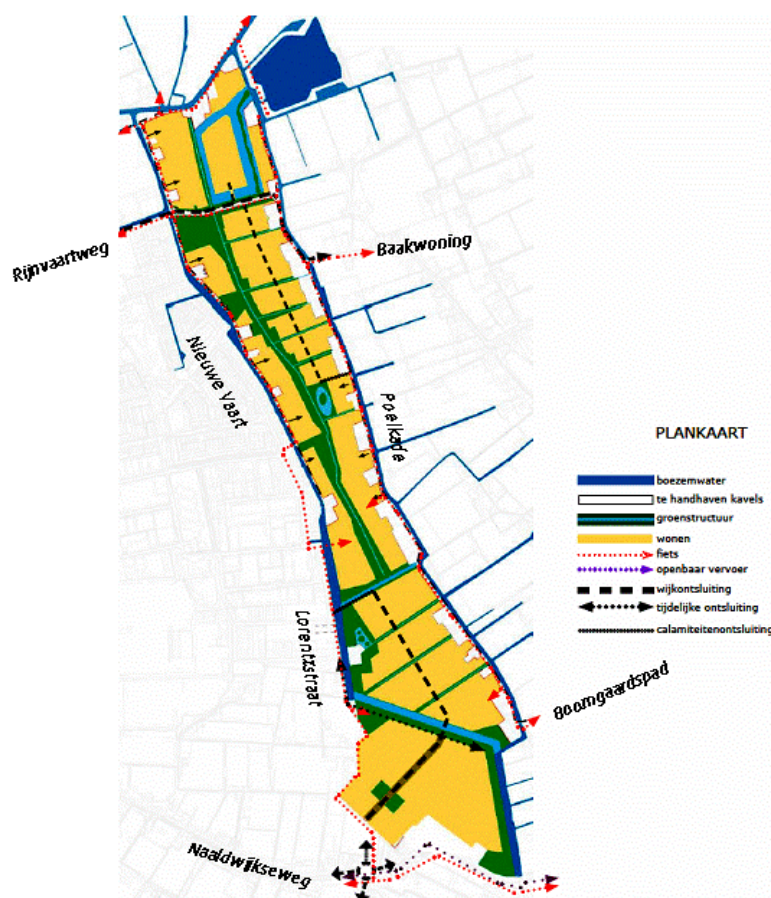
Deze notitie beschrijft de verkeersaspecten van het Masterplan Waelpark.



2 Verkeersaspecten Waelpark

Het plangebied van Waelpark wordt begrensd door de 's-Gravensandsevaart aan de noordzijde en de Naaldwijkseweg aan de zuidzijde, en tussen de Nieuwe Vaart aan de westzijde en de Poelkade aan de oostzijde. De bestaande wegen Nieuwe Vaart, Poelkade, Dijckerwaal en Boomgaardpad zijn smalle wegen en niet geschikt voor de verkeersafwikkeling van veel verkeer.

Het plangebied is gelegen direct ten oosten van de bestaande bebouwde kom van 's-Gravensande. De huidige komgrens op de Rijnvaartweg ligt ten oosten van de aansluiting van de Nieuwe Vaart. De Nieuwe Vaart en Lorentzstraat liggen binnen de bebouwde kom en daar geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. Het gedeelte van de Rijnvaartweg ter hoogte van het Waelpark, de Poelkade en het Boomgaardspad liggen buiten de bebouwde kom en zijn gelegen in een 60 km-zone. Voor de toekomstige situatie ligt het voor de hand om het Waelpark binnen de bebouwde kom van 's-Gravensande te situeren door het verplaatsen van de komgrens van 's-Gravensande naar de bruggen van de Baakwoning en het Boomgaardspad.



Figuur 2.1: Plankaart Waelpark

3 Ontsluiting autoverkeer

In het masterplan voor het Waelpark is met de uitgangspunten rekening gehouden met deze beperkingen. De grootste aantallen nieuw te bouwen woningen zijn in het masterplan voorzien ten zuiden van de Rijnvaartweg en direct ten noorden van de Naaldwijkseweg. Het middengedeelte van het plangebied en het gedeelte ten noorden van de Rijnvaartweg zullen extensiever bebouwd worden. Voor de ontsluiting van het Waelpark voor het autoverkeer is als uitgangspunt gekozen dat het noordelijk deel via de verbinding Rijnvaartweg ontsluit, en het zuidelijk deel (circa 700 woningen) via de Naaldwijkseweg en Lorentzstraat. Vanwege de inpassing van de ecologische zone, de beperkte breedte van het middendeel van het plangebied en de kwetsbaarheid van de bestaande wegen Poelkade en Nieuwe Vaart is als uitgangspunt aangenomen dat geen doorgaande autoverbinding mogelijk is tussen het noordelijk en zuidelijk gedeelte van Het Waelpark.

Een wens van de kern 's-Gravenzande is om een directe auto-ontsluiting te realiseren tussen het bedrijventerrein Teylingen en de Naaldwijkseweg. In de visie van de gemeente Westland is het tracé van deze verbinding gelegen tussen de Lorentzstraat en het kruispunt Heenweg - Naaldwijkseweg. In het Westlands Verkeer- en Vervoerplan (WVVP) is deze nieuwe verbinding voorzien als een gebiedsontsluitingsweg. Financiën voor de aanleg van deze weg zijn gereserveerd in 2018.

Het is een uitdrukkelijke wens om op korte termijn te starten met de bouw van nieuwe woningen in het zuidelijk deel van het Waelpark. Volgens de huidige inzichten denkt men 80 woningen per jaar te kunnen bouwen. In de periode tot 2018 is het niet mogelijk om de nieuwe woningen voor autoverkeer te ontsluiten via een directe aansluiting op de Naaldwijkseweg. De huidige Dijckerwaal is daarvoor ongeschikt. Voor deze tijdelijke situatie is ervoor gekozen dat de nieuwe woningen van het Waelpark alleen een aansluiting krijgen op de Lorentzstraat. De Dijckerwaal blijft beschikbaar voor autoverkeer van de woningen die gelegen zijn langs de Naaldwijkseweg. De overige woningen van de bestaande Dijckerwaal moeten gebruik gaan maken van de auto-ontsluiting via de Lorentzstraat. De Dijckerwaal blijft in deze tijdelijke situatie beschikbaar voor fietsverkeer tussen Teylingen en de Naaldwijkseweg.

3.1 Effecten Naaldwijkseweg

In 2012 is onderzocht wat de verkeerskundige gevolgen zijn op de Naaldwijkseweg van de ontwikkeling van een woningbouwlocatie in de Poelpolder. In deze studie¹ is nagegaan wat het effect is van het direct ontsluiten van Teylingen op de Naaldwijkseweg en wat het effect is van het op een alternatieve wijze ontsluiten van woningbouwlocatie in de Poelpolder (al dan niet met Teylingen).

¹ Aanvullende analyses vissim-simulatie Naaldwijkseweg (N467), Goudappel Coffeng WTD082/Bhj/0351, december 2012.

Deze studie heeft laten zien dat het direct ontsluiten van Teylingen op de Naaldwijkseweg leidt tot een minder zware belasting van de enkelstrooksrotonde Naaldwijkseweg - Koningin Julianaweg - Wouterseweg en dat het verkeer in het prognosejaar 2020 dan nog redelijk afgewikkeld kan worden.

Als de verbinding Teylingen niet wordt gerealiseerd en als alle nieuwe woningen in het Waelpark zijn opgeleverd, neemt de hoeveelheid verkeer op de route via de Koningin Julianaweg toe. In dat geval kan de rotonde Naaldwijkseweg - Koningin Julianaweg - Wouterseweg het verkeer niet verwerken en zijn hier ingrijpende maatregelen noodzakelijk. Er kan op de enkelstrooksrotonde Naaldwijkseweg - Koningin Julianaweg - Wouterseweg in dat geval voldoende capaciteit worden geboden door de aanleg van een bypass. Rechtsafslaand verkeer vanaf de Naaldwijkseweg kan dan buiten de rotonde om naar de Koningin Julianaweg rijden. Dit geeft voldoende capaciteit op de rotonde voor een goede verkeersafwikkeling van het autoverkeer.

Een nadeel van deze oplossing is dat het er voor fietsers niet eenvoudiger op wordt om deze rotonde te passeren, en dat voor de aanleg van de bypass de aankoop van drie woningen noodzakelijk is. Daarom wordt aanbevolen in ieder geval de ontsluiting van Teylingen via/langs het Waelpark op de Naaldwijkseweg te realiseren.

Het heeft verkeerskundig de voorkeur de aansluiting op het kruispunt Naaldwijkseweg - Heenweg te realiseren door middel van een rotonde. De simulatie heeft aangetoond dat de enkelstrooksrotonde dan goed functioneert.

Uit de simulatie blijkt dat de rotonde Naaldwijkseweg - Koningin Julianaweg - Wouterseweg en de rotonde Galgeweg - Kruisbroekweg in het planjaar op capaciteitsniveau functioneren en dus weinig restcapaciteit hebben. Het is onwaarschijnlijk dat de verkeersintensiteiten in het drukste spitsuur veel zullen toenemen. In de studie is onder andere geconcludeerd dat op grond van de verkeersintensiteiten in 2010 en 2020 de N467 (Naaldwijkseweg - Galgeweg) in beide planjaren (in de spitsperioden) op capaciteitsniveau functioneert. Meer verkeer kan de N467 dus nauwelijks afwikkelen. Dit zal betekenen dat de spits breder zal worden (verkeer via alternatieve routes), maar dat de piekbelasting nauwelijks zal toenemen.

3.2 Effecten Teylingen

Zowel de ontwikkeling van Het Waelpark als de nieuwe verbinding Teylingen op de Naaldwijkseweg betekent dat ook het gebruik van de wegen in Teylingen zal veranderen. Door de nieuwe ontsluitingsmogelijkheden zullen vooral de Lorentzstraat en de Buijs Ballotstraat meer verkeer gaan verwerken. Deze straten worden nu alleen gebruikt door gebruikers van de aanliggende percelen en langs de straten wordt nu aan één zijde geparkeerd door vrachtwagens. De straten zijn 7 m breed en in het geval van geparkeerde vrachtwagens resteert circa 5,5 m rijbaan. Voor personenauto's is deze breedte voldoende als (tijdelijke) ontsluiting van Het Waelpark, maar deze straten worden ook gebruikt door vrachtwagens met bestemming bedrijventerrein Teylingen.

Geadviseerd wordt om het parkeren langs de Lorentzstraat te verbieden en een alternatieve locatie voor vrachtwagen parkeren aan te bieden. De overige straten zoals de Fultonstraat, Franklinstraat en de Nobelstraat zijn ook 7 m breed, maar in deze straten wordt niet op de rijbaan geparkeerd maar op eigen terrein.

3.3 Effecten Rijnvaartweg

In de huidige situatie is de Rijnvaartweg ter hoogte van de Poelpolder gelegen buiten de bebouwde kom in een 60 km-zone en rijden er circa 8.300 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). De Rijnvaartweg tussen de Koningin Julianaweg en de Nieuwe Vaart is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Langs deze weg zijn aparte fietsvoorzieningen aanwezig. Nabij de Koningin Julianaweg bestaan deze uit fietsstroken en langs het oostelijk deel van de Rijnvaartweg is een tweerichtingsfietspad gelegen aan de zuidzijde van de weg. De bestaande kruispunten van de Rijnvaartweg zijn uitgevoerd als voorrangskruispunten.

Door het verplaatsen van de komgrens wordt ook het gedeelte van de Rijnvaartweg tussen de Nieuwe Vaart en de Baakwoning een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

De overige wegen zijn in het WVVP gecategoriseerd als erftoegangsweg. Voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een verzamel functie hanteert het WVVP een maximumintensiteit van circa 6.000 mvt/etm.

Het standaardprofiel van woonstraat type 1 zoals beschreven in het masterplan Waelpark, voldoet aan de landelijke richtlijnen en uitgangspunten van het WVVP voor de inrichting van 30 km-zones.

De Poelkade, Nieuwe Vaart en het Boomgaardspad zijn smalle erftoegangswegen van circa 3,5 m breed waar automobilisten elkaar niet kunnen passeren. Door de aanwezigheid van passeerplaatsen op deze wegen is tweerichtingsautoverkeer wel mogelijk. In de huidige situatie zijn passeerplaatsen aanwezig en worden daarvoor inritten van tuinbouwpercelen gebruikt. Een verkeersbelasting op deze smalle wegen van 2.000 a 2.500 mvt/etm is een landelijk gehanteerde bovengrens. Dit is vergelijkbaar met de verkeersproductie van een woongebied met circa 350 woningen. Bij de uitwerking van de plannen voor Het Waelpark moet er rekening mee worden gehouden dat op deze wegen passeerplaatsen aanwezig zijn waar één à twee auto's zich kunnen opstellen. In de huidige situatie zijn passerplaatsen aanwezig en die voldoen ook in de toekomstige situatie.



Figuur 3.1: Passeerplaats Nieuwe Vaart

Het noordelijk deel van de Poelkade dient in dat geval ter ontsluiting van circa 120 woningen, het zuidelijk deel van de Poelkade voor circa 30 woningen en de Nieuwe Vaart voor circa 100 woningen. Dit betekent dat op deze wegen 600 à 700 mvt/etm zullen gaan rijden ofwel circa 55 auto's in het avondspitsuur. De kans dat automobilisten elkaar op deze wegen ontmoeten in een avondspitsuur is dan één keer². Het aantal passeerplaatsen hangt ook af van het beschikbare overzicht op tegemoetkomend verkeer. Voorkomen moet worden dat automobilisten lange stukken achteruit moeten rijden om elkaar te kunnen passeren, omdat men elkaar te laat opmerkt. De aanwezigheid van passeerplaatsen om de 100 à 200 m lijkt dan te volstaan.

Zoals eerder beschreven, zijn de huidige smalle wegen niet geschikt om veel extra verkeer te verwerken. Bijzondere aandacht geldt hierbij voor de doorgaande autoverbinding via de Poelkade en het Boomgaardspad. Vooral het Boomgaardspad is kwetsbaar door het bochtige en onoverzichtelijke verloop en de beperkte passeermogelijkheden. Om die reden wordt een knip voor autoverkeer op de Poelkade voorgesteld ter hoogte van de huisnummers 30 en 32. Met deze maatregel wordt voorkomen dat de route Poelkade - Boomgaardspad gebruikt gaat worden als sluiproute door automobilisten. De te verwachten verkeersbelasting op de Nieuwe Vaart blijft daarmee met circa 600 mvt/etm ruim onder de acceptabele bovengrens van 2.000 mvt/etm en voldoet daarmee ook aan de wens om de Nieuwe Vaart als doorgaande noord-zuid fietsroute te gebruiken.

² CROW230, ontwerpwijzer fietsverkeer, tabel 15.



Figuur 3.2: Deelgebieden Waelpark

Het noordelijk deel van het Waelpark bestaat uit een aantal deelgebieden (zie figuur 3.2). De ontsluiting van deelgebied 3 (circa 100 woningen) via de Nieuwe Vaart, deelgebied 5 (circa 260 woningen) en deelgebied 6 (circa 70 woningen) is voorzien op de Rijnvaartweg. De ontsluiting van deelgebied 4 (circa 110 woningen) is voorzien op de Poelkade. De opzet van deze ontsluiting past binnen de uitgangspunten van het WVVP.

Om de verkeersafwikkeling te beoordelen in de nieuwe situatie na oplevering van het Waelpark, zijn ook de nieuwe kruispunten op de Rijnvaartweg geanalyseerd³. De conclusie van deze berekeningen is dat voor het ontsluiten van het noordelijk deel van het Waelpark het toepassen van voorrangskruispunten op de Rijnvaartweg een goede oplossing is met voldoende verkeersafwikkeling. De kruispunten worden dan op circa 42% van de maximale capaciteit belast. De maximale wachttijd voor autoverkeer vanuit de wijk bedraagt in dat geval circa 10 seconden tijdens een spitsuur.

Een aandachtspunt hierbij is de uitvoering van de aansluiting van de Nieuwe Vaart op de Rijnvaartweg. In de huidige situatie wordt het uitzicht op dit kruispunt beperkt door aanwezige bomen (zie figuur 3.3) en een brugleuning. Daar komt bij dat het tweerichtingsfietspad vlak langs de rijbaan van de Rijnvaartweg is gelegen, waardoor er voor auto's geen opstelruimte aanwezig is tussen het fietspad en de rijbaan. Vanwege de wens om ook de doorgaande fietsroute Arendsduin - Staelduin over de Nieuwe Vaart te situeren, is het wenselijk om op deze kruising een middeneiland aan te brengen om de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren.

³ Ontsluiting Poelpolder, Goudappel Coffeng, HNW006 april 2014.

Voor een overzichtelijke en verkeersveilige aansluiting is het gewenst dat deze situatie wordt aangepast. Een mogelijke oplossing hiervoor is het in oostelijke richting verplaatsen van het huidige kruispunt Rijnvaartweg - Nieuwe Vaart - Maesemundeweg. Door de verplaatsing van de aansluiting ontstaat ruimte voor het aanbrengen van een midden-eiland in de Rijnvaartweg en het uitbuigen van het fietspad langs de Rijnvaartweg ter hoogte van de aansluiting van de Nieuwe Vaart.

Een alternatief voor deze maatregel is om de woningen van de Nieuwe Vaart in de toekomst te ontsluiten via de nieuw aan te leggen ontsluiting van deelplan 5. Dit alternatief maakt wel de aanleg van een extra overgang over de ecologische zone (bijvoorbeeld tussen de deelplannen 3c en 5) noodzakelijk. Uitgangspunt van het masterplan is dat zo weinig mogelijk overgangen over de ecologische zone gerealiseerd worden.

Het voordeel van dit alternatief is dat een minder ingrijpende aanpassing van het kruispunt Rijnvaartweg - Nieuwe Vaart - Maesemundeweg noodzakelijk is.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het ook voor de nieuw aan te leggen ontsluiting van deelplan 5 gewenst om het fietspad ter hoogte van de nieuwe kruising uit te buigen.



Figuur 3.3: Situatie aansluiting Nieuwe Vaart

3.4 Tijdelijke ontsluiting via de Lorentzstraat

Volgens de huidige planning zal de bouw van nieuwe woningen in de zuidelijke deelgebieden 1 en 2 van het Waelpark snel starten. Dit gebied wordt begrensd door de Naaldwijkseweg aan de zuidzijde en de bestaande boezemverbinding van de Nieuwe Vaart met de Poelwatering aan de noordzijde. De scheiding van de deelgebieden wordt gevormd door de opnieuw te graven 'tankgracht' tussen de Nieuwe Vaart en de Poelwatering. In figuur 3.5 is dat indicatief weergegeven. In deelgebied 2 zijn circa 20 uit te geven kavels gelegen aan de Poelkade. Deze kavels worden dan voor autoverkeer ontsloten via de Poelkade en het Boomgaardspad en niet via de nieuwe ontsluitingsweg in deelplan 2.

Omdat de aanleg van de nieuwe verbinding Teylingen nog enige jaren op zich zal laten wachten, zal voor de korte termijn een alternatieve ontsluiting van de nieuwe woningbouwlocatie aangelegd moeten worden. De keuze is hierbij gevallen om het Waelpark voor de bewoners voor autoverkeer te ontsluiten via het bedrijventerrein Teylingen. De nieuw aan te leggen interne wegenstructuur van het Waelpark wordt aangesloten op de Lorentzstraat door de aanleg van het eerste gedeelte van de verbindingsweg Teylingen. Het huidige wegprofiel van de Lorentzstraat zal worden doorgetrokken met een vrijliggend fietspad.

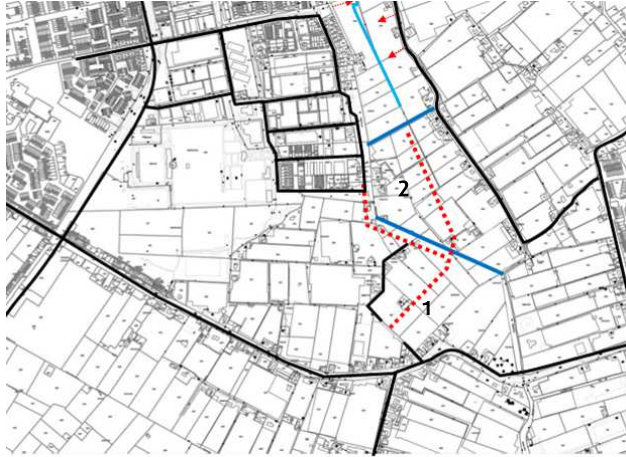
De route via de Wattstraat, Fultonstraat en Lorentzstraat is daarbij een voor de hand liggende ontsluitingsroute tussen de Koningin Julianaweg en het Waelpark. De verkeerssituatie op de Lorentzstraat verdient daarbij aandacht. Langs de zijde van het fietspad wordt op de rijbaan geparkeerd. De geparkeerde (vracht)auto's beperken daarbij de beschikbare rijbaanbreedte van 7 m en uitzicht op overstekende fietsers die van en naar het fietspad rijden (zie figuur 3.4).



Figuur 3.4: Vrachtwagen parkeren Lorentzstraat

Om de verkeersafwikkeling via Teylingen te bepalen in het geval dat de verbindingsweg Teylingen - Naaldwijkseweg nog niet is aangelegd en alle nieuw te bouwen woningen in de deelplannen 1 en 2 wel zijn opgeleverd, is met het verkeersmodel van de gemeente Westland voor het jaar 2030 een prognose gemaakt. De nieuwbouwwijk van circa 660 woningen is in dat geval voor autoverkeer alleen bereikbaar via het bedrijventerrein Teylingen.

De verkeersdrukke op de Wattstraat zal dan toenemen tot circa 7.000 mvt/etm en op de Edisonstraat tot circa 4.600 mvt/etm (in plaats van respectievelijk 3.300 mvt/etm en 2.500 mvt/etm met nieuwe verbinding Teylingen). De intensiteit op de Wattstraat (nu 50 km-weg) bereikt daarmee de bovengrens wat maximaal toelaatbaar is voor een erftoegangsweg. Dit onderstreept het belang voor een zo spoedig mogelijke aanleg van de nieuwe verbindingsweg Teylingen en aansluiting op de Naaldwijkseweg. De huidige kruispunten Wattstraat en Edisonstraat hebben voldoende capaciteit om dit verkeer te verwerken. De kruispunten worden dan op circa 38% van de maximale capaciteit belast (bijlage 1).

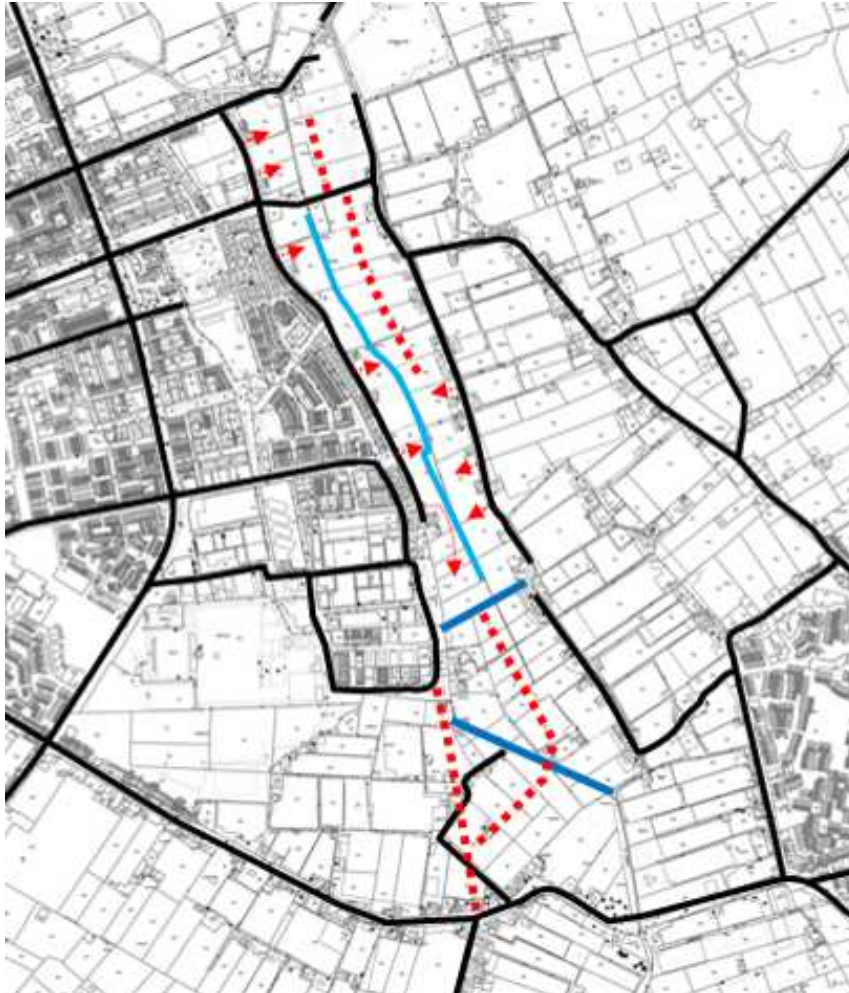


Figuur 3.5: Tijdelijke ontsluiting Waelpark, deelgebieden 1 en 2

Voor het bouwverkeer van de nieuwe woningen is een tijdelijke ontsluiting op de Naaldwijkseweg in de bocht bij het Texaco tankstation voorzien. Hiervoor is toestemming vereist van de wegbeheerder van de Naaldwijkseweg, de provincie Zuid-Holland. De Provincie Zuid-Holland heeft in een eerder stadium aangegeven dat zij voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie alleen medewerking wil verlenen voor de aanleg van de verbinding Teylingen met de aanleg van een rotonde op de kruising met de Heenweg.

De huidige Dijckerwaal is de ontsluiting van het bestaande gebied voor autoverkeer. De Dijckerwaal is particulier eigendom en erg smal. Ook de aansluiting van de Dijckerwaal is problematisch door het beperkte uitzicht in de bochten van de Naaldwijkseweg. Voor fietsers is de Dijckerwaal aangesloten op het fietspad Lorentzstraat. Deze weg is ongeschikt als ontsluitingsroute voor de nieuwbouwlocatie. Bij de uitwerking van de plannen van het Waelpark zal aan de ontsluiting van de bestaande en te handhaven percelen van de Dijckerwaal aandacht moeten worden besteed. Voorkomen moet worden dat voor autoverkeer een sluiproute ontstaat via de huidige Dijckerwaal.

In figuur 3.6 is een overzicht gegeven van de toekomstige ontsluitingsstructuur van het Waelpark voor auto's.



Figuur 3.6: Toekomstige ontsluiting autoverkeer Waelpark

4 Ontsluiting langzaam verkeer en openbaar vervoer

De nieuwe bestemming van het Waelpark vraagt extra aandacht voor de routes van fietsers en voetgangers. Doordat in het nieuwe plan geen voorzieningen als scholen, winkels en sportvoorzieningen zijn opgenomen, zijn de bewoners van het Waelpark aangewezen op de bestaande voorzieningen in de naastliggende wijken. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de bereikbaarheid van de bestaande bushaltes van het openbaar vervoer. Uit oogpunt van milieu en gezondheid zijn goede en directe verbindingen van en naar Het Waelpark voor langzaam verkeer noodzakelijk. Vooral in oost-west richting ontbreken deze verbindingen nu.

4.1 fietsroutes

In het WVVP is de visie vastgelegd voor de hoofdfietsstructuur van de gemeente Westland. In deze visie is een aantal fietsroutes bepaald die langs of door het plangebied van het Waelpark lopen. In noord-zuid richting betreft het de fietsroute Arendsduin - Staelduin, en in oost-west richting betreft het de fietsverbindingen de Gantelroute langs de Gantel - 's-Gravenzandsevaart, de route via de Rijnvaartweg en de route Kleine Achterweg - De Korenbloem (zie figuur 4.1).

Westlands Verkeer en Vervoerplan Westlands fietsnet “binnendoor”



Figuur 4.1: Hoofdfietsstructuur WVVP gemeente Westland

In het Masterplan Waelpark is in de uitwerking voor de fietsroute Arendsduin - Staelduin gekozen voor een fietsroute over de Nieuwe Vaart in plaats van een route via de Poelkade. De volgende overwegingen hebben daarbij een rol gespeeld.

De aanleg van een nieuw fietspad langs Het Nieuwe Water ten zuiden van de Naaldwijkseweg lijkt (zeker op korte termijn) niet realistisch. Voor de aanleg van een fietspad richting het Staelduinsebos langs Het Nieuwe Water moeten woningen en percelen worden aangekocht. Daarnaast moeten veilige kruisingen met de Naaldwijkseweg en de Maasdijk worden gerealiseerd. In de huidige situatie is de fietsverbinding al aanwezig via de Heenweg. Met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg Teylingen met vrijliggend fietspad en de aanleg van de rotonde Heenweg wordt hier een directe en verkeersveilige fietsroute gerealiseerd. Een andere overweging om niet de fietsroute via de Poelkade te situeren, zijn de ruimtelijke mogelijkheden om een overzichtelijke en verkeersveilige oversteek te creëren op het kruispunt Poelkade - Poelmolenweg - Rijnvaartweg. In de huidige situatie ontbreekt hiervoor de benodigde ruimte.

Op het kruispunt Nieuwe Vaart - Rijnvaartweg zijn wel mogelijkheden aanwezig om een veilige oversteek te realiseren. De verharding van de Nieuwe Vaart bestaat op dit moment uit klinkers (zie figuur 3.1). Voor het realiseren van een comfortabele fietsroute is een inrichting als fietsstraat aan te bevelen (zie figuur 4.2).



Figuur 4.2: Fietsstraat Zwetkade Noord

Het vervolg van de hoofdfietsroute richting Arendsduin verloopt in het masterplan via de Maesemundeweg, Poelmolenweg en via een nieuw aan te leggen fietsbrug naar de Rusthovenlaan. Ten noorden van de 's-Gravenzandsevaart kan men dan via de Rusthovenlaan of via de nieuwe fietspaden in het te ontwikkelen gebied van Poelzone-noord en Groene Schakel naar Arendsduin fietsen.

In het noordelijk deel van het Waelpark is in het masterplan rekening gehouden met een aangepaste fietsverbinding langs de 'Plas van Alle winden' met nieuwe fietsbruggen over de 's-Gravenzandsevaart, en de fietsroute langs de Rijnvaartweg. Met de aanleg van deze fietspaden en nieuwe fietsbruggen wordt ook de hoofdfietsroute 'Gantelroute' uit het WVVP gerealiseerd.

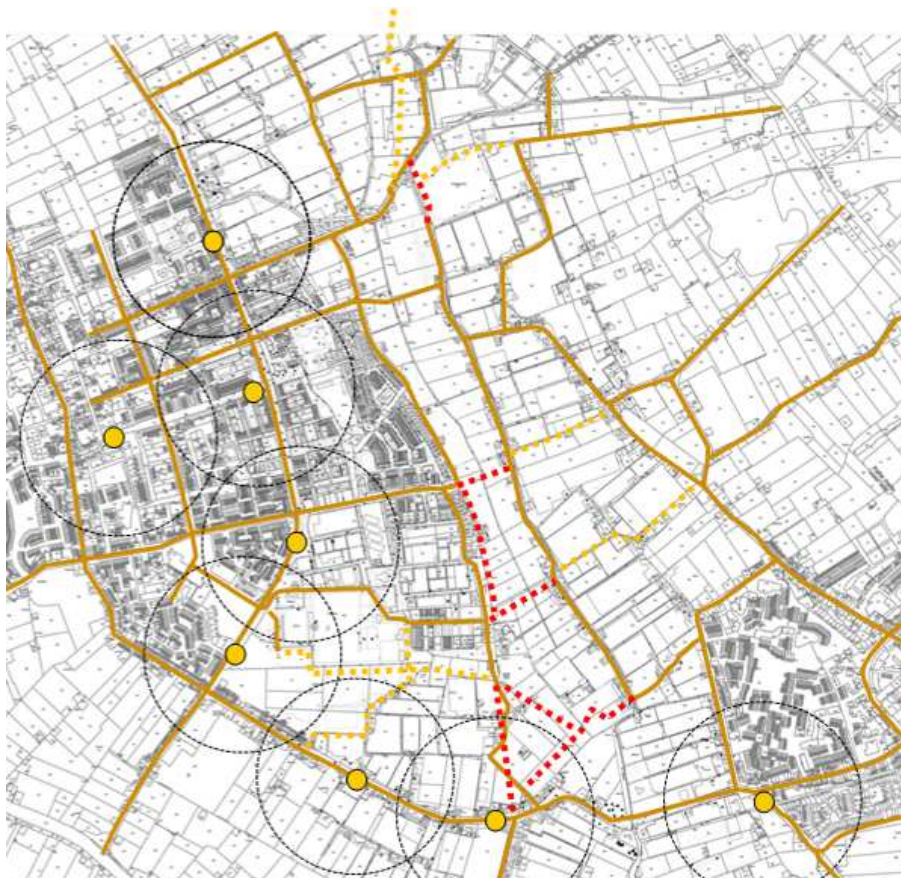
De in het WVVP vastgelegde fietsroute via de Kleine Achterweg - De Korenbloem is niet specifiek opgenomen in het masterplan van het Waelpark. Met het realiseren van een verbinding tussen de Korenbloem en Teylingen met fietsbruggen over de Poelwatering en Nieuwe Vaart wordt voldaan aan de visie van het WVVP. In figuur 4.3 is de globale ligging van de nieuwe verbinding aangeduid. In figuur 4.3 zijn tevens ook de gewenste fietsverbindingen in het verlengde van de Edisonstraat en het Boomgaardspad aangegeven. Van belang is dat bij de uitwerking van het masterplan Waelpark deze verbindingen voor fietsers en voetgangers een logisch en overzichtelijk tracé krijgen en comfortabel zijn voor kinderen en oudere fietsers met bruggen over de ecologische zone, Nieuwe Vaart en Poelwatering.

Uitgangspunt binnen de gemeente Westland is dat bromfietsers zich binnen de bebouwde kom begeven op de rijbaan voor het autoverkeer en dus geen gebruik maken van de fietspaden. Dit uitgangspunt gaat dan ook op voor de fietspaden van het Waelpark.

4.2 Openbaar vervoer

Uit overleg met de Stadsregio Haaglanden en de vervoerder Veolia is gebleken dat een busverbinding door het nieuwe woongebied Waelpark niet tot de mogelijkheden behoort. De kosten voor een dergelijke busverbinding zijn te hoog en zal ten koste gaan van bestaande haltes op de Naaldwijkseweg en de Koningin Julianaweg (bijvoorbeeld halte Heliotroop - zwembad). De nieuw te bouwen woningen in het Waelpark liggen op enkele woningen na niet op loopafstand van de bestaande bushaltes. Voor een goede ontsluiting en bereikbaarheid van het openbaar vervoer zijn directe fietsroutes vanuit het Waelpark naar de bushaltes noodzakelijk. Dit betekent dat als aanvulling op de hiervoor genoemde routes uit het WVVP ook oost-west verbindingen gewenst zijn ter hoogte van de Edisonstraat en Boomgaardspad - Heenweg.

In figuur 4.3 zijn de huidige haltes van de buslijnen 31 en 35 aangegeven, inclusief het invloedsgebied met een loopafstand van 400 m. Tevens zijn in dit figuur ook gewenste hoofdfietsverbindingen indicatief aangegeven, waarbij de rood gestippelde routes binnen het plangebied van het Waelpark liggen.



Figuur 4.3: Gewenste hoofdfietsstructuur Waelpark en haltes openbaar vervoer

5 Bereikbaarheid voorzieningen

In het plangebied van het Waelpark wordt geen rekening gehouden met de realisatie van bijvoorbeeld woningen en winkels. Dit betekent dat de nieuwe inwoners van het Waelpark aangewezen zijn op de bestaande voorzieningen in 's-Gravenzande en Naaldwijk. In figuur 5.2 is daarvan een overzicht gegeven. In de rode bollen zijn de (wijk)winkelconcentraties aangegeven, in geel de scholen en in blauw de sport- en recreatievoorzieningen.

De zuidelijke deelplannen 1 en 2⁴ hebben daarbij, gekeken naar de kortste afstand de keuze tussen voorzieningen in Naaldwijk en 's-Gravenzande. Voor de overige deelplannen ligt de oriëntatie op 's-Gravenzande voor de hand. De afstand van circa 1,5 km (circa 5 minuten fietsen) tot bestaande voorzieningen is niet aantrekkelijk voor voetgangers. Om te voorkomen dat deze verplaatsingen voornamelijk met de auto plaatsvinden, zijn goede en directe (fiets)verbindingen voor het langzame verkeer van groot belang. De bruggen over de Nieuwe Vaart en Poelwatering worden in de toekomst uitgevoerd met een grotere doorvaarthoogte van 1,8 m en doorvaartbreedte van 4,5 m om de doorvaarbaarheid (en schaatsen) te bevorderen. Voor de bereikbaarheid van de voorzieningen per fiets is het van groot belang dat de nieuwe bruggen uitgevoerd worden met comfortabele fietshellingen. Bruggen waarbij je als fietser moet afstappen, zijn niet bevorderlijk voor het gebruik ervan.

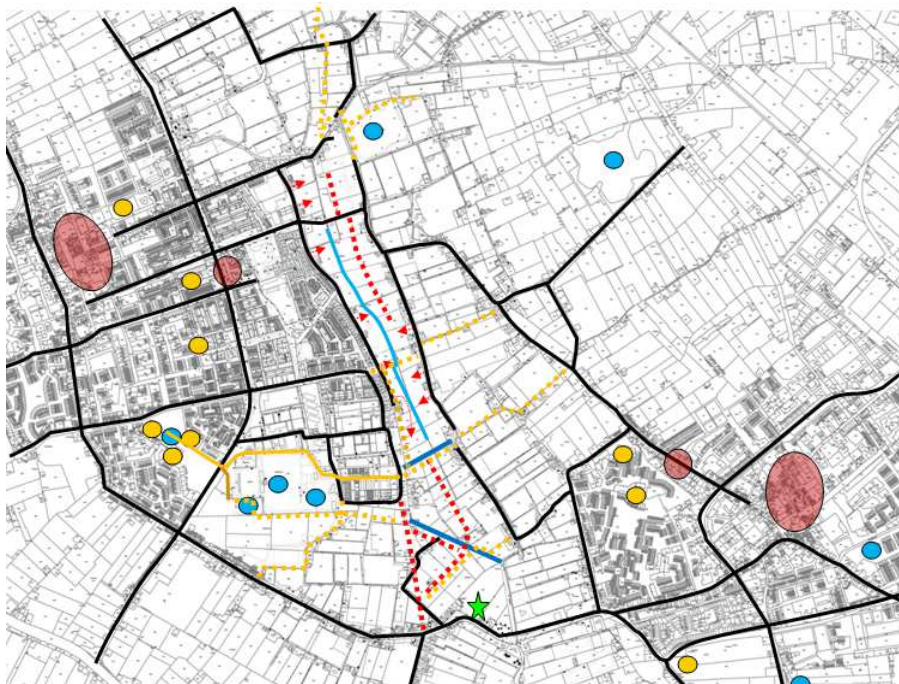


Figuur 5.1: Fietsbrug met flauwe helling

In figuur 5.2 zijn naast de voorzieningen ook de bestaande en nieuwe verbindingen voor auto's (respectievelijk zwart en rood gestippeld) en fietsers en nieuwe gewenste verbindingen voor voetgangers en fietsers (geel gestippeld) weergegeven.

⁴ Vanuit deelplan 2 is de (fiets)afstand naar de winkels op de Geestweg Naaldwijk 1.400 m en naar de buurtwinkels op de Koningin Julianaweg ter hoogte van De Kiem 1.600 m.

In de uitwerking van deelplan 1 wordt ook de mogelijkheid geboden om langs de Naaldwijkseweg (groene ster) een horecavoorziening (maximaal 1.000 m²) of maatschappelijke doeleinden (maximaal 4.500 m²) te realiseren. In het op te stellen bestemmingsplan Dijkkerwaal wordt de mogelijkheid geboden dat deze bestemming ontsloten wordt vanaf de Naaldwijkseweg. Of deze ontsluiting verkeerskundig tot de mogelijkheden behoort, hangt af van de te realiseren voorzieningen met bijbehorende verkeersproductie en op welk moment de grootste verkeersdrukte hiervan wordt verwacht. Voor deze ontsluiting zal toestemming moeten worden aangevraagd bij de provincie Zuid Holland (wegbeheerder van de Naaldwijkseweg N467).



Figuur 5.2: Bestaande voorzieningen omgeving Waelpark en ontsluiting

6 Samenvatting en conclusies

De realisatie van circa 1.200 woningen in de Poelzone volgens het masterplan Waelpark heeft tot gevolg dat de verkeersbewegingen in de omgeving van dit plan in de toekomst zullen toenemen. Een belangrijk uitgangspunt van het masterplan is dat geen doorgaande autoverbinding ontstaat door het Waelpark. Om die reden is ervoor gekozen om de ontsluiting van de locatie voor het autoverkeer te splitsen.

Voor het zuidelijk deel van het gebied (circa 700 woningen) voorziet het masterplan Waelpark in een ontsluiting voor autoverkeer op de nieuw aan te leggen autoverbinding bedrijventerrein Teylingen - Naaldwijkseweg.

Uit eerdere studies is gebleken dat de aanleg van deze verbinding gewenst is om de toekomstige verkeersafwikkeling op de Koningin Julianaweg te waarborgen. Als de verbinding Teylingen niet wordt aangelegd, zal in de toekomst de rotonde Koningin Julianaweg - Naaldwijkseweg het verkeer niet meer kunnen verwerken en zullen hier ingrijpende wijzigingen noodzakelijk zijn. Dit gaat onder andere ten koste van drie bestaande woningen en de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. De aanleg van de nieuwe verbindingsweg Teylingen is voorzien na 2017. In de tussentijd zullen de nieuwe woningen van het Waelpark voor autoverkeer ontsloten worden op de Lorentzstraat in Teylingen en niet op de Naaldwijkseweg. De huidige ontsluiting van dit gebied via de Dijckerwaal is daarvoor ongeschikt. De huidige aansluitingen van Teylingen op de Koningin Julianaweg (Wattstraat en Edisonstraat) behoeven daarvoor niet te worden aangepast.

De nieuw te bouwen woningen in het noordelijk deel van het Waelpark worden voor autoverkeer ontsloten via de Rijnvaartweg. Dit zal voor de grootste hoeveelheid woningen plaatsvinden via nieuw te realiseren buurtontsluitingswegen die aansluiten op het gedeelte Rijnvaartweg tussen de Nieuwe Vaart en de Poelkade.

De bestaande Poelkade ten zuiden van de Baakwoning en het Boomgaardspad zijn ongeschikt om veel autoverkeer te verwerken. Om die reden wordt geadviseerd om op de Poelkade een knip voor autoverkeer te realiseren. Hiermee wordt voorkomen dat een sluiproute ontstaat via deze wegen.

Ook de huidige Nieuwe Vaart is erg smal en ongeschikt voor de afwikkeling van veel autoverkeer. Daarnaast krijgt de Nieuwe Vaart ook de functie van een doorgaande fietsroute tussen Arendsduin en Staelduin. In het masterplan is voorzien in de bouw van circa 100 woningen die ontsloten zullen worden via de Nieuwe Vaart. De vormgeving van het kruispunt Nieuwe Vaart - Rijnvaartweg vergt daarbij uit oogpunt van verkeersveiligheid en oversteekbaarheid (onder andere uitzicht en snelheid) bijzondere aandacht. De toename van het aantal auto's op de Nieuwe Vaart zelf is geen probleem.

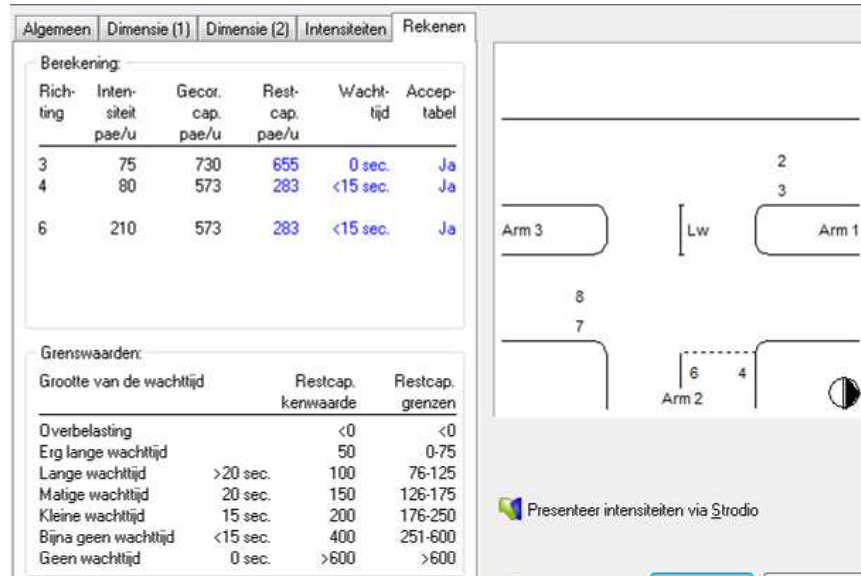
In het masterplan Waelpark wordt niet uitgegaan van het realiseren van voorzieningen binnen het plan. Dit betekent dat de bewoners van Waelpark aangewezen zullen zijn op voorzieningen in de omgeving, zoals winkels, openbaar vervoer, scholen, sport en recreatie. Korte en logische verbindingen voor fietsers en voetgangers vanuit en door de nieuwe wijk zijn daarvoor van groot belang. In figuur 5.2 is daarvan een totaaloverzicht gegeven.

Het masterplan Waelpark biedt voldoende mogelijkheden om vorenstaande aanbevelingen te realiseren. Van belang is wel dat bij de uitwerking van de plannen en goede afstemming met de ontwikkelingen in het omliggende gebied plaatsvindt.

Bijlage 1

Koningin Julianaweg - Wattstraat

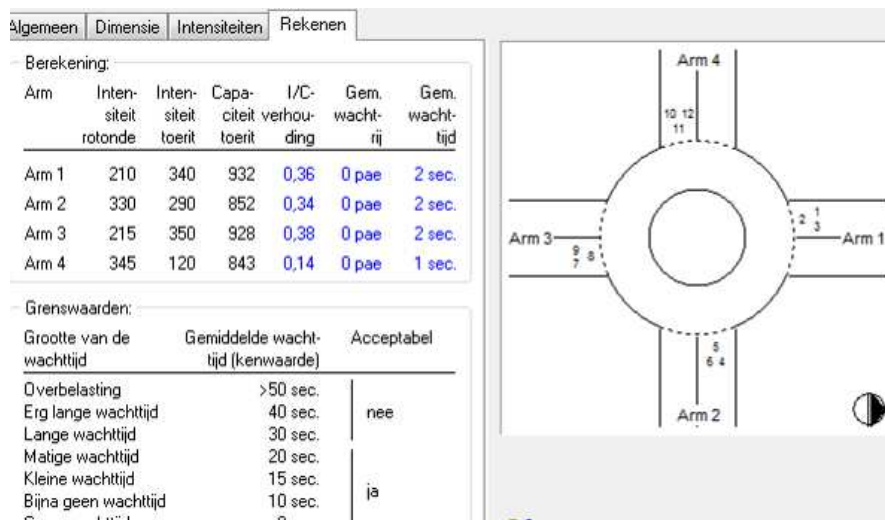
Intensiteiten 2030 ge avondspitsuur zonder verbindingsweg Teylingen



Figuur B1.1: I/C richting 6 (linksaf Wattstraat) = 0,37

Koningin Julianaweg - Edisonstraat

Intensiteiten 2030 ge avondspitsuur zonder verbindingsweg Teylingen



Figuur B1.2: I/C Koningin Julianaweg-zuid = 0,38