

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
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Ontwikkelingsmaatschappij Het Nieuwe Westland

Update integraal verkeersonderzoek Waelpark

Datum 14 maart 2018
Kenmerk HNW019/Zlh/0047.01
Eerste versie

1 Aanleiding

Waelpark is een gebiedsontwikkeling voor woningbouw in de Poelpolder tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande. Op zo'n 60 hectare 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 woningbouwopgave mogelijk te maken, is in 2014 een nieuw Masterplan Waelpark opgesteld. Het Masterplan gaat ervan uit dat de Poelpolder behouden blijft en aantrekkelijke woongebieden ontstaan, met een gevarieerd woningaanbod en een eigen identiteit, gebaseerd op een landschappelijke en ecologische structuur.

Op dit moment zijn er gewijzigde inzichten in diverse onderwerpen en ontwikkelingen voor het plangebied Waelpark en zijn hierover enkele vragen vanuit de gemeenteraad gesteld. Dit betreft onder andere de wens voor het inpassen van een basisschool in het plan, het realiseren van extra woningen en het mogelijk maken van een autoverbinding tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Waelpark.

Deze notitie beschrijft de verkeerseffecten van de realisatie van extra woningen en het wel of niet realiseren van een 30 km/h noord-zuidverbinding voor autoverkeer in Waelpark. Daarnaast gaat het verkeersonderzoek uit 2014 uit van een oude versie van het verkeersmodel. Op dit moment beschikken we over nieuwe gegevens en wordt met dit rapport een doorkijk gemaakt naar 2030.



2 Gebiedsontwikkeling Waelpark

2.1 situering

Het plangebied van Waelpark wordt begrensd door de 's-Gravenzandsevaart 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 Boomgaardspad zijn smalle wegen en niet geschikt voor de verkeersafwikkeling van heel veel verkeer.

Het plangebied is gelegen direct ten oosten van de bestaande bebouwde kom van 's-Gravenzande. 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 Waelpark, de Poelkade en het Boomgaardspad liggen buiten de bebouwde kom en zijn gelegen in een 60 km/h-zone.

Voor de toekomst ligt het voor de hand om Waelpark binnen de bebouwde kom van 's-Gravenzande te situeren door het verplaatsen van de komgrens van 's-Gravenzande naar de bruggen van de Baakwoning en het Boomgaardspad.

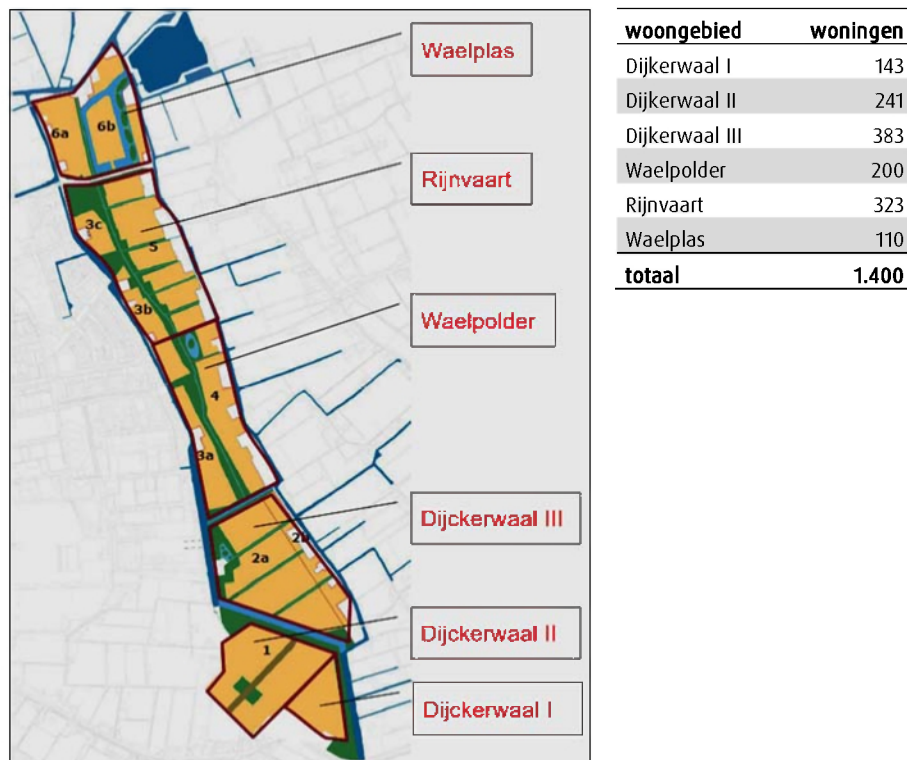


Figuur 2.1: Situatie Waelpark

2.2 Nieuwbouwprogramma Waelpark

In 2014 is ten behoeve van het opstellen van de structuurvisie van het ontwikkelingsgebied Waelpark een Integraal verkeersonderzoek Waelpark¹ uitgevoerd. In dit rapport is beschreven welke verkeersaspecten een rol spelen bij de woningbouwontwikkeling van Waelpark. Uitgangspunt bij die studie was de bouw van 1.200 woningen met onder andere ontsluitingen voor het autoverkeer op de Rijnvaartweg en de Naaldwijkseweg.

Op dit moment is de Ontwikkelingsmaatschappij Het Nieuwe Westland gestart met de verdere uitwerking van dit gebied en is een aantal inzichten gewijzigd. Onder andere wordt gestudeerd naar de mogelijkheid om extra woningen te bouwen in verschillende deelgebieden binnen dezelfde uitgeefbare oppervlakte. Daarbij wordt vooral gekeken naar andere en kleinere woningtypes, waaronder meer woningen in de sociale en middeldure doelgroep. In figuur 2.2 is een overzicht gegeven van de huidige zonering van de deelgebieden en de maximaal te bouwen aantallen woningen in die zones. Omdat nu nog niet vaststaat hoeveel woningen daadwerkelijk in de verschillende deelgebieden gebouwd gaan worden, wordt in deze notitie uitgegaan van het maximale aantal te bouwen woningen (worst case).



Figuur 2.2: Zonering en maximale woningaantallen Waelpark

¹ Goudappel Coffeng, 8 oktober 2014, HNW007/Zlh/0019.02.

Daarnaast is in de gemeenteraad van Westland de vraag gesteld wat de verkeerseffecten zijn van een doorlopende autoverbinding door het plangebied tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Waelpark. Gevreesd wordt dat door het ontbreken van deze autoverbinding te veel sluipverkeer zal gaan rijden door de bestaande woonwijken in 's-Gravenzande.

Een andere aanpassing van de uitgangspunten voor Waelpark is het voornemen van de gemeente Westland om in de nieuwbouwlocatie Waelpark een basisschool te realiseren. De te verwachten omvang is een brede school met 16 groepen (400 leerlingen), gymzaal en kinderopvang. Deze komt in het deelplangebied Dijckerwaal III in 2021/2022. Met de komst van de basisschool zouden circa 20 woningen minder gebouwd kunnen worden in Dijckerwaal III. In Waelpark kunnen in dat geval maximaal 1.380 woningen worden gebouwd. Aandachtspunt van een school in Waelpark is de verkeersafwikkeling rond de school en de mogelijke concurrentie met de school in Heenweg.

3 Verkeersontsluiting Waelpark

3.1 Ontsluiting autoverkeer

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 midden-gedeelte van het plangebied en het gedeelte ten noorden van de Rijnvaartweg zullen extensiever bebouwd worden.

Voor de ontsluiting van Waelpark is in het Masterplan 2014 voor het autoverkeer als uitgangspunt gekozen dat het noordelijk deel via de verbinding Rijnvaartweg ontsluit, en het zuidelijk deel (circa 700 woningen) via de Naaldwijkseweg en de Lorentzstraat. Vanwege de inpassing van de ecologische zone, de beperkte breedte van het midden-deel van het plangebied en de kwetsbaarheid van de bestaande wegen Poelkade en Nieuwe Vaart is in het vigerende Masterplan als uitgangspunt aangenomen dat geen doorgaande autoverbinding mogelijk is tussen het noordelijk en zuidelijk gedeelte van Waelpark.

Op dit moment wordt gewerkt aan de realisatie van de ontsluitingsweg Teylingen tussen het bedrijventerrein Teylingen en de Naaldwijkseweg. Het tracé van deze verbinding is gelegen tussen de Lorentzstraat en het kruispunt Heenweg - Naaldwijkseweg. Deze verbinding wordt in 2018 opengesteld voor verkeer, waarbij de aansluiting op de Naaldwijkseweg wordt uitgevoerd als een rotonde.

Om de consequenties van de bouw van extra woningen en het wel of niet realiseren van een noord-zuid autoverbinding door Waelpark te bepalen, is in deze studie gebruik gemaakt van het meest recente verkeersmodel van de gemeente Westland.

3.1.1 Verkeersafwikkeling Waelpark/'s-Gravenzande - Naaldwijk

Door de nieuwbouwontwikkelingen in de gemeente Westland en de groei van het autoverkeer zal het verkeer in de toekomst toenemen. Om de effecten van deze groei te bepalen, maakt de gemeente Westland gebruik van het nieuwe verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (V-MRDH), waarin de gemeenten Westland en Den Haag zijn opgenomen. Dit verkeersmodel is een strategisch multimodaal verkeersmodel voor alle gemeenten binnen de Metropoolregio en is sinds januari 2018 beschikbaar. In dit model zijn de nieuwste inzichten met betrekking tot de economische groei in Nederland opgenomen (naar beneden bijgesteld ten opzichte van vorige prognoses). Voor deze studie is gebruik gemaakt van het hoge groeiscenario voor 2030. Hierbij wordt rekening gehouden met de gewijzigde infrastructuur, alle ruimtelijke ontwikkelingen en de verwachte sociaaleconomische parameters. Het model is als een verklarend model-systeem bij uitstek geschikt om verkeersprognoses te maken en daarbij veranderingen in ritgeneratie, modal split en distributie van verkeer vast te stellen.

Resultaten verkeersprognoses wegvakken

De resultaten van de modelberekeningen voor 2030 zijn weergegeven in tabel 3.1.

Hieruit valt af te lezen dat door de autonome groei van het verkeer en de ontwikkeling van nieuwe woningen in en om 's-Gravenzande het verkeer zal toenemen.

In de kolom 2016 staan de intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) voor een gemiddelde werkdag van het basisjaar van het verkeersmodel. De kolom intensiteit geeft de range van acceptabele intensiteiten van de wegen weer. In de kolom 2030 H staat de prognose voor 2030 zonder een doorgaande 30 km/h-autoverbinding door Waelpark en in de kolom variant 2030 de prognose met een doorgaande verbinding door Waelpark.

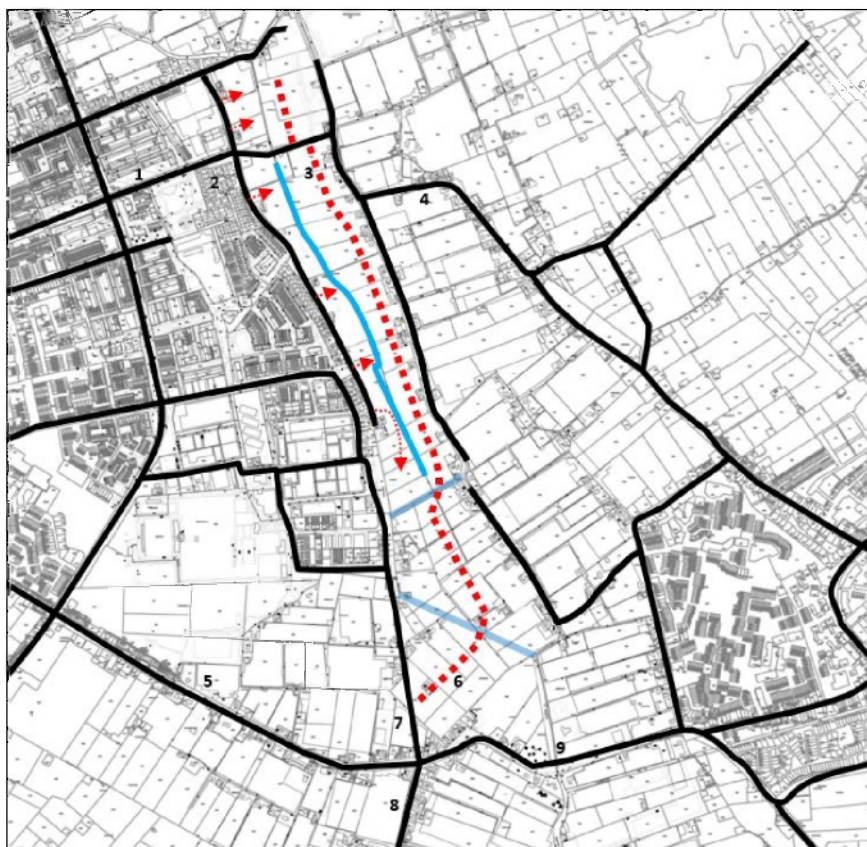
| | | update MRDH | | | |
|---|---------------------|-------------|--------------|--------|--------------|
| | | 2016 | intensiteit | 2030 H | variant 2030 |
| 1 | Rijnvaartweg | 8.300 | 5.000-15.000 | 8.700 | 8.400 |
| 2 | Nachtegaallaan | 400 | < 4.000 | 400 | 400 |
| 3 | zone Rijnvaart | n.v.t. | < 4.000 | 2.200 | 1.800 |
| 4 | Baakwoning | 8.100 | 5.000-15.000 | 8.700 | 9.500 |
| 5 | Naaldwijkseweg-west | 13.900 | 5.000-15.000 | 15.100 | 15.000 |
| 6 | zone Dijckerwaal | n.v.t. | < 4.000 | 2.800 | 3.200 |
| 7 | 2e verbindingsweg | n.v.t. | 5.000-15.000 | 3.200 | 3.600 |
| 8 | Heenweg | 5.600 | 5.000-15.000 | 4.600 | 4.900 |
| 9 | Naaldwijkseweg-oost | 15.000 | 5.000-15.000 | 17.300 | 17.300 |

Tabel 3.1: Overzicht etmaalintensiteiten autoverkeer gemiddelde werkdag (afgerond op 100-tallen)

De conclusie van deze prognoseberekningen is dat de intensiteit op het oostelijk deel van de Naaldwijkseweg - Galgeweg (Provincialeweg N467) zal toenemen boven acceptabele waarden. Dit betekent dat op deze verbinding de verkeersafwikkeling wel voldoet, maar dat er extra aandacht moet zijn voor directe erfaansluitingen en oversteekbaarheid van de weg. Op de overige wegen vinden geen overschrijdingen plaats.

Het eventueel realiseren van een doorgaande verbindingsweg (30 km/h) door het plangebied van Waelpark tussen de Rijnvaartweg en de Naaldwijkseweg (rode stippellijn figuur 3.1), heeft een beperkt effect op de verkeersintensiteit van de omliggende wegen. De conclusie is dat het realiseren van de alternatieve verbinding in Waelpark geen invloed heeft op de hoeveelheid verkeer via bedrijventerrein Teijlingen en de route langs verzorgingstehuis 'De Kreek' aan de Leeuweriklaan - Prins Clausstraat. De aansluiting van Waelpark op de Rijnvaartweg wordt daarbij zelfs iets minder zwaar belast (- 400 mvt/etm) en richting de Naaldwijkseweg zal iets meer verkeer gaan rijden. De verkeersintensiteiten binnen Waelpark blijven ruim onder de maximaal toelaatbare waarden.

Als de doorgaande verbinding niet wordt aangelegd, is er ook geen gevaar voor sluipverkeer via de bestaande wijken van 's-Gravenzande. De route via de 50 km/h-wegen Rijnvaartweg en Koningin Julianaweg is sneller dan de route via de 30 km/h-woonstraten. Beide varianten zijn dus verkeerskundig mogelijk.



Figuur 3.1: Ontsluitingsstructuur autoverkeer Waelpark en beoordeelde wegvakken

Resultaten verkeersprognoses kruispunten

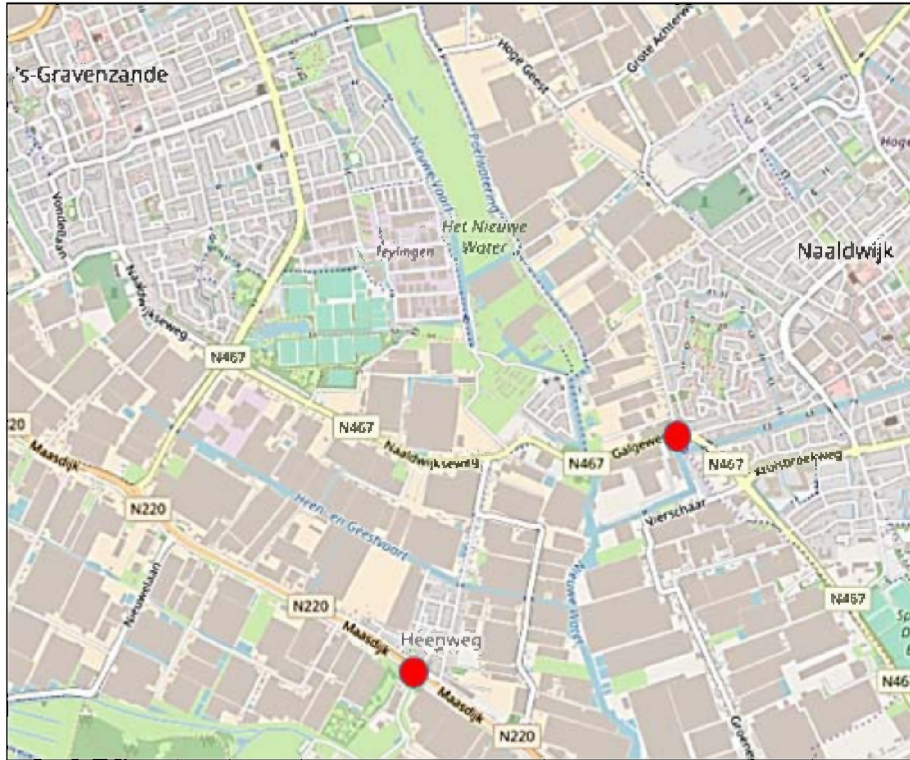
Tevens is voor een aantal kruispunten rondom het plangebied Waelpark de belasting van kruispunten in 2030 bepaald voor de ochtend- en avondspits. In tabel 3.2 zijn de resultaten hiervan weergegeven als deelfactor van de intensiteit/capaciteit (I/C) van het betreffende kruispunt. Wanneer de belastinggraad hoger is dan 0,8-0,85 ontstaan er afwikkelingsproblemen tijdens de spitsuren. Nader gedetailleerd onderzoek naar de verkeersafwikkeling van het betreffende kruispunt is dan gewenst.

| kruispunt | | I/C-waarde variant 2030 | | type |
|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-------------|----------|
| | | ochtendspits | avondspits | |
| Zwartendijk | Poeldijkseweg | 0,45 | 0,45 | rotonde |
| Koningin Julianaweg | Monsterseweg | 0,30 | 0,50 | rotonde |
| Vreeburglaan | Monsterseweg | 0,30 | 0,40 | rotonde |
| Koningin Julianaweg | Albert Schweitzerlaan | 0,20 | 0,10 | voorrang |
| Koningin Julianaweg | Rijnvaartweg | 0,30 | 0,40 | rotonde |
| Koningin Julianaweg | Oudelandstraat | 0,30 | 0,30 | rotonde |
| Koningin Julianaweg | Edisonstraat | 0,30 | 0,20 | rotonde |
| Koningin Julianaweg | Naaldwijkseweg | 0,40 | 0,55 | rotonde |
| Woutersweg | Maasdijk | 0,40 | 0,60 | rotonde |
| Papedijk | Maasdijk | 0,90 | 0,90 | VRI |
| Naaldwijkseweg | Heenweg | 0,55 | 0,60 | rotonde |
| Galgeweg | Opstalweg | 0,70 | 1,00 | VRI |
| Galgeweg | Kruisbroekweg | 0,60 | 0,60 | rotonde |
| Geestweg | Zand en Waterweg | 0,10 | 0,20 | voorrang |
| Geestweg | Grote Achterweg | 0,20 | 0,20 | voorrang |
| Zwartendijk | Grote Achterweg | 0,50 | 0,40 | voorrang |
| Grote Woerdlaan | Bosweg | 0,45 | 0,50 | rotonde |
| Burgemeester Elsenweg | Bosweg | 0,40 | 0,50 | rotonde |

Tabel 3.2: Overzicht kruispuntbelasting gemiddelde werkdag 2030

De conclusie die hieruit getrokken kan worden, is dat de huidige verkeerslichtenregelingen (VRI's) op de provinciale wegen van Papedijk - Maasdijk en Galgeweg - Opstalweg in de toekomst te weinig capaciteit hebben. Kruispunt Papedijk - Maasdijk heeft in 2016 al een verzadigingsgraad van 0,80. Door ontwikkelingen in Hoek van Holland en de autonome groei van het autoverkeer zal deze naar 0,90 gaan. De ontwikkelingen in Waelpark hebben weinig invloed op deze VRI. Het extra verkeer op de Naaldwijkseweg zorgt wel voor een grotere verkeersbelasting op kruispunt Galgeweg - Opstalweg. Uit nader gedetailleerd onderzoek naar de verkeersafwikkeling op deze kruispunten moet blijken welke maatregelen hier genomen kunnen worden ter vergroting van de capaciteit van de kruispunten.

Op de overige kruispunten zijn geen maatregelen noodzakelijk ter verbetering van de verkeersafwikkeling.



Figuur 3.2: Zwaar belaste kruispunten 2030

3.1.2 Effecten Teylingen

Zowel de ontwikkeling van 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 de gebruikers van de aanliggende percelen, en langs de straten wordt nu aan één zijde geparkeerd door vrachtwagens. De straten zijn 7 meter breed en in het geval van geparkeerde vrachtwagens resteert circa 5,5 meter rijbaan. Voor personenauto's is deze breedte voldoende als (tijdelijke) ontsluiting van Waelpark, maar deze straten worden ook gebruikt door vrachtwagens met bestemming bedrijventerrein Teylingen.

Een alternatieve locatie voor vrachtwagenparkeren langs de Lorentzstraat wordt gerealiseerd langs de nieuwe ontsluitingsweg Teylingen, waardoor de Lorentzstraat geschikt wordt als ontsluiting van het bedrijventerrein naar de Naaldwijkseweg.

De overige straten zoals de Fultonstraat, Franklinstraat en de Nobelstraat zijn ook 7 meter breed, maar in deze straten wordt op eigen terrein geparkeerd en niet op de rijbaan.

3.1.3 Effecten Rijnvaartweg

In de huidige situatie is de Rijnvaartweg ter hoogte van de Poelpolder gelegen buiten de bebouwde kom in een 60 km/h-zone. De Rijnvaartweg tussen de Koningin Julianaweg en 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 voorrangskruispunt of als inritvormgeving.

Door het verplaatsen van de komgrens ten oosten van Waelpark wordt ook het gedeelte van de Rijnvaartweg tussen de Nieuwe Vaart en Baakwoning een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (intensiteit 5.000-15.000 mvt/etm). De overige wegen zijn in het Westlandse Verkeers- en Vervoersplan (WVVP) gecategoriseerd als erftoegangsweg. Voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een verzamelfunctie hanteert het WVVP een maximumintensiteit van circa 6.000 mvt/etm.

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

3.1.4 Effecten Poelkade, Nieuwe Vaart en Boomgaardspad

De Poelkade, Nieuwe Vaart en het Boomgaardspad zijn smalle erftoegangswegen van circa 3,30-3,50 meter breed, waar automobilisten elkaar niet kunnen passeren. Door de aanwezigheid van passeerplaatsen op deze wegen is tweerichtings-autoverkeer wel mogelijk. De Nieuwe Vaart is een smalle doodlopende 30 km/h- weg. De route via de Poelkade en het Boomgaardspad is een verbinding (60 km/h-zone) tussen de Opstalweg en de Rijnvaartweg.

Voorkomen moet worden dat deze route extra verkeer te verwerken krijgt door de woningbouw in Waelpark. Vooral het Boomgaardspad is kwetsbaar door het bochtige en onoverzichtelijke verloop en de beperkte passeermogelijkheden. Om die reden is een knip voor autoverkeer op de Poelkade voorgesteld ter hoogte van de huisnummers 30 en 32 (ophaalbrug). Met deze maatregel wordt voorkomen dat de route Poelkade - Boomgaardspad gebruikt gaat worden als sluiproute door automobilisten.

In de huidige situatie zijn passeerplaatsen aanwezig en worden daarvoor inritten van tuinbouwpercelen gebruikt. Een verkeersbelasting op deze smalle wegen van 2.000 à 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 Waelpark moet er rekening mee worden gehouden dat op deze wegen passeerplaatsen aanwezig zijn waar één à twee auto's zich kunnen opstellen.



Figuur 3.3: Huidige passeerplaats Nieuwe Vaart

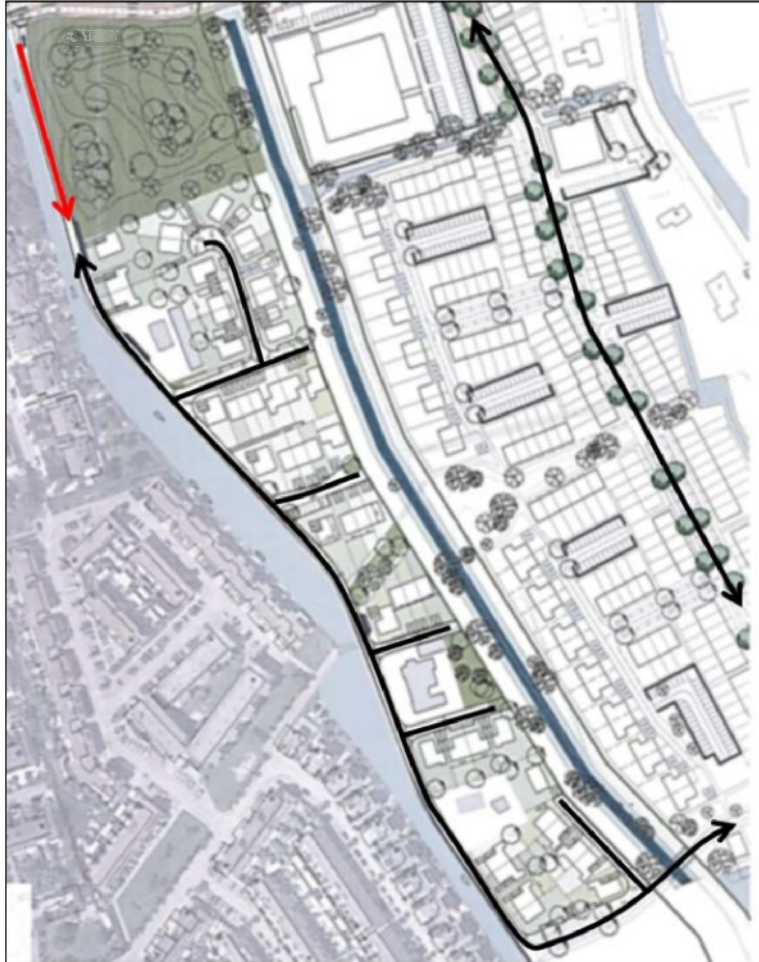
Het noordelijk deel van de Poelkade dient ter ontsluiting van circa 120 woningen, het zuidelijk deel van de Poelkade voor circa 30 woningen en de Nieuwe Vaart voor circa 50 woningen. Dit betekent dat op deze wegen 400 mvt/etm zullen gaan rijden ofwel circa 40 auto's in het avondspitsuur. De kans dat 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. Deze situatie doet zich vooral voor op de Nieuwe Vaart ter hoogte van de bocht nabij de groenzone op de voormalige stortplaats. Om die reden kiest de gemeente Westland ervoor om op het gedeelte van de Nieuwe Vaart ter hoogte van de groenzone eenrichtingsverkeer voor auto's in zuidelijke richting in te stellen (zie figuur 3.4). De aanwezigheid van passeerplaatsen om de 100 à 200 meter is dan voldoende.

De te verwachten verkeersbelasting op de Nieuwe Vaart blijft ruim onder de acceptabele bovengrens van 2.000-2.500 mvt/etm en voldoet daarmee ook aan de wens om de Nieuwe Vaart als doorgaande noord-zuidfietsroute te gebruiken. Daar waar mogelijk zal ernaar gestreefd worden om de Poelkade en de Nieuwe Vaart³ te verbreden naar 4,35 meter, en eventueel met snelheidsremmende voorzieningen uit te voeren.

Op dit moment zijn passeerplaatsen langs deze wegen aanwezig en die voldoen ook in de toekomstige situatie.

² CROW230, ontwerpwijzer fietsverkeer, tabel 15.

³ Advies CROW voor fietsstraat type 3 (met smalle rijbaan); wegbreedte bij eenrichtingsautoverkeer is 3,5-4,0 meter en bij tweerichtingsautoverkeer 4,2-4,5 meter.



Figuur 3.4: Eenrichtingsverkeer gedeelte Nieuwe Vaart, deelplan Rijnvaart

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 de aanwezige bomen (zie figuur 3.5) 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 een reconstructie van deze kruising in voorbereiding. Door het aanbrengen van een middeneiland worden de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid voor fietsers op dit punt verbeterd.



Figuur 3.5: Huidige situatie aansluiting Nieuwe Vaart

3.1.5 Effecten Naaldwijkseweg

Voor het onderzoek naar de effecten van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg Teylingen tussen het bedrijventerrein Teylingen en de Naaldwijkseweg, is de gemeente Westland samen met de provincie Zuid-Holland tot de conclusie gekomen dat de aanleg van een rotonde op het kruispunt Heenweg - Naaldwijkseweg de meest optimale oplossing is voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling op dit punt. Deze verbinding wordt in 2018 opgesteld voor verkeer.

3.2 Ontsluiting langzaam verkeer en openbaar vervoer

De nieuwe bestemming van Waelpark vraagt extra aandacht voor de routes van fietsers en voetgangers. Doordat in het nieuwe plan geen voorzieningen zoals winkels en sportvoorzieningen zijn opgenomen, zijn de bewoners van 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 het oogpunt van milieu en gezondheid zijn goede en directe verbindingen van en naar Waelpark voor langzaam verkeer noodzakelijk. Vooral in oost-westrichting ontbreken deze verbindingen nu.

3.2.1 fietsroutes

In het WVVP is de visie vastgelegd voor de hoofd fietsstructuur van de gemeente Westland. In deze visie is een aantal fietsroutes bepaald die langs of door het plangebied van Waelpark lopen. In noord-zuidrichting betreft het de fietsroute Arendsduin - Staelduin, en in oost-westrichting 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 3.6).



Figuur 3.6: Hoofd fietsstructuur 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 hiernavolgende 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 de fietsroute niet via de Poelkade te situeren, zijn de ruimtelijke mogelijkheden om een overzichtelijke en verkeersveilige oversteek te creëren op het kruispunt Poelkade - Poelmolenweg - Rijnvaartweg. Hiervoor ontbreekt nu 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 3.3) in verband met de ligging van een gasleiding onder de weg.

Het vervolg van de hoofdfietsroute richting Arendsduin verloopt in het Masterplan via de Maesemundeweg, Poelmolenweg en via de nieuw omgelegde fietsbrug naar de Poelzone. Ten noorden van de 's-Gravenzandsevaart kan men dan via de nieuwe fietspaden in Poelzone-noord en Groene Schakel naar Arendsduin fietsen.

In het noordelijk deel van Waelpark is in het Masterplan rekening gehouden met de mogelijkheid van 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.

In figuur 3.7 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. Daarnaast zullen in het Masterplan Waelpark ook een aantal oost-west langzaam-verkeersverbindingen tussen de Poelkade en Nieuwe Vaart worden gerealiseerd.

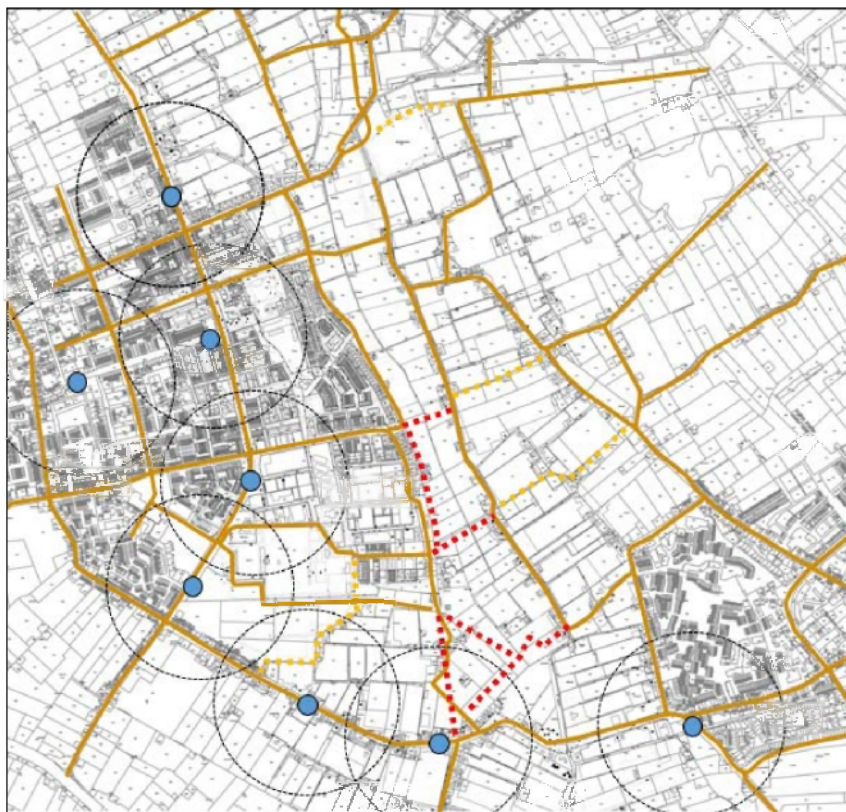
Uitgangspunt binnen de gemeente Westland is dat bromfietsers zich binnen de bebouwde kom begeven op de rijbaan voor het autoverkeer en dus geen gebruik maken van de fietspaden. Dit uitgangspunt gaat dan ook op voor de fietspaden van Waelpark.

3.2.2 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 halten op de Naaldwijkseweg en de Koningin Julianaweg (bijvoorbeeld halte Heliotroop - zwembad).

De nieuw te bouwen woningen in 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 Waelpark naar de bushaltes noodzakelijk. Dit betekent dat als aanvulling op de hiervoor genoemde routes uit het WVVP ook oost-westverbindingen gewenst zijn ter hoogte van de Edisonstraat en Boomgaardspad - Heenweg. De fietsroute tussen Waelpark en de kern van 's-Gravenzande via de Edisonstraat is reeds verbeterd door de aanleg van fietsstroken, en de fietsroute langs het Juliana Sportpak is in uitvoering.

In figuur 3.7 zijn de huidige haltes van de buslijnen 31 en 35 aangegeven, inclusief het invloedsgebied met een loopafstand van 400 meter. Tevens zijn in deze figuur ook de gewenste hoofdfietsverbindingen indicatief aangegeven, waarbij de rood gestippelde routes binnen het plangebied van Waelpark liggen.



Figuur 3.7: Gewenste hoofdfietsstructuur Waelpark en halten openbaar vervoer

4 Bereikbaarheid voorzieningen

De gemeente Westland heeft de wens om een basisschool te realiseren in het plangebied Waelpark, gelegen aan de oostzijde van de kern 's-Gravenzande. De vestiging van een basisschool met gymzaal en kinderopvang in het plangebied waaronder veel eengezinswoningen, is gunstig voor een prettig woonklimaat. Het maakt het mogelijk dat kinderen lopend of met de fiets via rustige routes naar school komen en het voorkomt dat ouders hun kinderen allemaal tegelijk met de auto naar een school gelegen op grote afstand moeten brengen. Als locatie voor de vestiging van de basisschool is Dijkkerwaal III aangewezen (zie figuur 4.1).



Figuur 4.1: Zoeklocatie basisschool Waelpark en bestaande voorzieningen omgeving

Deellocatie Dijckerwaal is gelegen tussen de kernen Naaldwijk en 's-Gravenzande en in het zuidelijk deel van Waelpark. De bestaande basisscholen in Naaldwijk liggen op kortere afstand van Dijckerwaal dan de scholen in 's-Gravenzande, respectievelijk 1.200 en 1.800 meter. Basisschool De Kameleon in Heenweg ligt op een afstand van circa 1.800 meter.

Voor kinderen uit het plandeel Dijckerwaal ligt de geplande basisschool op korte afstand van de woningen. Dit geldt niet voor de nieuwbouwwoningen uit het noordelijk deel van Waelpark. Ook voor kinderen uit het noordoosten van 's-Gravenzande, inclusief de nieuwe woningen in de omgeving van de 's-Gravenzandsevaart, zijn basisscholen op grote afstand van de woningen gelegen. Om het autoverkeer naar de school zo veel mogelijk te beperken, zijn goede en directe fietsroutes naar de schoollocatie gewenst.

De school in Waelpark is vooral gericht op kinderen uit 's-Gravenzande en mag het voortbestaan van de school in Heenweg niet in gevaar brengen. Van belang is dat de nieuwe basisschool goed bereikbaar is voor kinderen die per fiets of te voet naar school komen/gebracht worden. Uit landelijk onderzoek⁴ blijkt dat circa 80 à 85% van de kinderen per fiets of te voet naar school gaan. Om die reden is het van groot belang dat de school goed ontsloten wordt door (vrijliggende) fiets- en voetpaden.

Een situatie van de schoollocatie nabij de Nieuwe Vaart met een brug voor fietsers en voetgangers over de vaart verdient de voorkeur. Ook kinderen die op grotere afstand wonen, kunnen dan via het vrijliggende fiets-/voetpad langs de Lorentzstraat veilig naar school komen. De ontsluiting en situering van parkeerplaatsen bij voorkeur gescheiden houden van de loop- en fietsroutes van de kinderen.

In het plangebied van Waelpark wordt verder geen rekening gehouden met de realisatie van bijvoorbeeld winkels. Dit betekent dat de nieuwe inwoners van Waelpark aangewezen zijn op de bestaande voorzieningen in 's-Gravenzande en Naaldwijk. In figuur 4.1 is daarvan een overzicht gegeven.

De zuidelijke deelplannen 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 kilometer (circa 5 minuten fietsen) tot de 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 langzaam verkeer van groot belang.

De bruggen over de Nieuwe Vaart en Poelwatering worden in de toekomst uitgevoerd met een grotere doorvaarthoogte van 1,8 meter en doorvaartbreedte van 4,5 meter om de doorvaartbaarheid (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 4.2: Fietsbrug met flauwe helling

⁴ Reisgedrag kinderen basisschool , Traffic Test BV TT02-95.

In de uitwerking van Dijkcrwaal I wordt ook de mogelijkheid geboden om langs de Naaldwijkseweg een horecavoorziening (maximaal 1.000 m²) of maatschappelijke doeleinden (maximaal 4.500 m²) te realiseren. In het op te stellen bestemmingsplan Dijkcrwaal wordt de mogelijkheid geboden dat deze bestemming ontsloten wordt vanaf de Naaldwijkseweg. De wijze en plaats van ontsluiting dient nader de worden ingevuld, wanneer bekend is welke voorzieningen worden gerealiseerd en de daarbij behorende verkeersproductie met momenten waarop de grootste verkeersdruk is te verwachten. Voor deze ontsluiting zal toestemming moeten worden aangevraagd bij de provincie Zuid Holland (wegbeheerder van de Naaldwijkseweg N467).

5 Samenvatting en conclusies

5.1 Samenvatting

In deze verkeersstudie is gekeken naar de mogelijkheden en consequenties van de realisatie van maximaal 1.400 woningen in Waelpark op kleinere kavels (sociale en middeldure woningen), het effect van het wel of niet realiseren van een 30 km/h-autoverbinding tussen de Rijnvaartweg en de Naaldwijkseweg door het plangebied Waelpark en het mogelijk realiseren van een basisschool in deelplan Dijkcrwaal III. Hierbij zijn zowel de effecten voor het plangebied van Waelpark als de omgeving beschouwd.

In voorgaande studies is uitgegaan van de realisatie van 1.200 woningen zonder een doorgaande autoverbinding en basisschool in Waelpark. Bij deze studies is gebruik gemaakt van het oude verkeersmodel (verkeersmodel Haaglanden) voor de gemeente Westland. Inmiddels heeft de gemeente Westland sinds januari 2018 de beschikking over een nieuw verkeersmodel (verkeersmodel MRDH), waarin actuele cijfers over groei-prognoses van het verkeer, recente verkeersstellingen en bijgestelde bouwprogramma's in de regio zijn verwerkt.

De bouw van extra woningen heeft tot gevolg dat de verkeersbewegingen in de omgeving van dit plan in de toekomst zullen toenemen. Uit deze studie blijkt dat via de bestaande weginfrastructuur de te verwachten groei van het autoverkeer in 2030 kan worden verwerkt. Het geval is wel dat de toename van het verkeer op de Naaldwijkseweg zorgt voor een maximale verkeersbelasting op deze route. Geadviseerd wordt dat nadere studie wordt verricht naar de verkeersafwikkeling van de verkeerslichtenregeling Opstalweg - Galgeweg en aandacht is voor de oversteekbaarheid van de Naaldwijkseweg - Galgeweg voor langzaam verkeer.

Voor de woningen in het zuidelijk deel van het gebied (circa 750 woningen) voorziet het Masterplan Waelpark in een ontsluiting voor autoverkeer op de nieuw aan te leggen autoverbinding bedrijventerrein Teylingen - Naaldwijkseweg. De nieuwe verbindingsweg Teylingen wordt in 2018 opengesteld voor verkeer. De route via de Lorentzstraat in Teylingen wordt op de nieuwe situatie aangepast. De huidige aansluitingen van Teylingen op de Koningin Julianaweg (Wattstraat en Edisonstraat) hoeven daarvoor niet te worden aangepast.

Het noordelijk deel van Waelpark krijgt voor autoverkeer een ontsluiting op de Rijnvaartweg. Dit zal voor de grootste hoeveelheid woningen plaatsvinden via de nieuw te realiseren buurtontsluitingswegen die aansluiten op het gedeelte Rijnvaartweg tussen de Nieuwe Vaart en de Poelkade.

Het realiseren van een doorgaande verbinding voor de autoverbinding (30 km) door Waelpark tussen de Rijnvaartweg en de Naaldwijkseweg heeft een beperkt effect op de verkeersbelasting van de omliggende wegen. Door een doorgaande verbinding zullen per etmaal circa 400 auto's meer richting de Naaldwijkseweg gaan rijden in plaats van richting de Rijnvaartweg. Er is geen gevaar voor sluipverkeer via de bestaande wijken in 's-Gravenzande. De route via de bestaande 50 km/h-gebiedsontsluitingswegen is sneller dan via de woonstraten in de bestaande wijken.

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 in zijn huidige vorm 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 50 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. Om die reden wordt op de Nieuwe Vaart ter hoogte van de groenzone en ter hoogte van de voormalige stortplaats voor auto's eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting ingesteld. De toename van het aantal auto's op de Nieuwe Vaart zelf is geen probleem.

De gemeente Westland heeft de wens om een basisschool te realiseren in het plan-gebied Waelpark gelegen aan de oostzijde van de kern 's-Gravenzande. Als locatie voor de basisschool is Dijkcrwaal III aangewezen (zie figuur 4.1). In het Masterplan Waelpark wordt verder 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, sport en recreatie. Korte en logische verbindingen voor fietsers en voetgangers vanuit en door de nieuwe wijk zijn daarvoor van groot belang.

5.2 Conclusies

De realisatie van extra woningen in Waelpark betekent een extra toename van verkeersbewegingen van en naar deze woonlocatie. De bestaande wegen rondom Waelpark, waaronder de Rijnvaartweg, kunnen dit verkeer in de toekomst goed verwerken. Een aandachtspunt hierop vormt de Provincialeweg N467, Naaldwijkseweg - Galgeweg. De toename van verkeer op deze weg betekent dat de oversteekbaarheid en de bereikbaarheid van de aanwezige inritten naar de belendende percelen tijdens drukke perioden lastiger wordt.

Ook de bestaande voorrangskruispunten en rotondes kunnen het verkeer in de toekomst goed verwerken en hoeven geen aanpassingen ter verbetering van de verkeersafwikkeling. Er is wel extra onderzoek nodig naar de toekomstige verkeersafwikkeling van de verkeerslichtenregelingen op de provinciale wegen van Heenweg - Maasdijk en Galgeweg - Opstalweg.

Het eventueel realiseren van een doorgaande verbindingsweg (30 km/h) door het plangebied van Waelpark tussen de Rijnvaartweg en de Naaldwijkseweg heeft een beperkt effect heeft op de verkeersintensiteit van de omliggende wegen. Het realiseren van de alternatieve verbinding in Waelpark heeft geen invloed op de hoeveelheid verkeer via het bedrijventerrein Teijlingen en de route langs verzorgingstehuis 'De Kreek' aan de Leeuweriklaan - Prins Clausstraat. De aansluiting van Waelpark op de Rijnvaartweg wordt daarbij zelfs iets minder zwaar belast (- 400 mvt/etm) en richting de Naaldwijkseweg zal iets meer verkeer gaan rijden. De verkeersintensiteiten blijven ruim onder de maximaal toelaatbare waarden.

Als de doorgaande verbinding niet wordt aangelegd, is er ook geen gevaar voor sluipverkeer via de bestaande wijken van 's-Gravenzande. De route via de 50 km/h-wegen Rijnvaartweg en Koningin Julianaweg is sneller dan de route via de 30 km/h-woonstraten. Beide varianten zijn dus verkeerskundig mogelijk.

De realisatie van een basisschool in het plangebied Waelpark, Dijckerwaal III is een goede aanvulling voor de wijk. Hierdoor worden grote verplaatsingsafstanden naar de bestaande basisscholen voorkomen. Korte en logische verbindingen voor fietsers en voetgangers vanuit en door de nieuwe wijk naar de nieuwe basisschool zijn van groot belang.

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