

bijlagen bij de toelichting

1. Algemeen

In deze notitie wordt een toelichting gegeven op een voorstel voor een auto-ontsluitingsweg voor het recreatiegebied Vlietland, dat gelegen is tussen de Vliet en Rijksweg A4 in de gemeenten Leidschendam en Zoeterwoude.

Hiertoe wordt eerst in het kort een overzicht gegeven van de ontsluitingsalternatieven die in het verleden met het rijk en de verschillende gemeentebesturen besproken zijn.

Vervolgens wordt de naar aanleiding van dit overleg gekozen ontsluitingsvariant nader uitgewerkt en op een aantal aspecten zoals kosten, tijdstip realisering e.d. toegelicht.

2. Ontsluitingsalternatieven (zie figuur 5)

Voor de ontsluiting van het recreatiegebied Vlietland zijn verschillende varianten denkbaar.

In het verleden is tussen provincie, betrokken gemeentebesturen en het rijk uitvoerig overleg gevoerd over de gewenste ontsluiting.

Voor de volledigheid zullen de in dat verband genoemde ontsluitingsalternatieven hier in het kort de revue passeren.

- A. Aansluiting aan Rijksweg A4 ter plaatse van de Kniplaan
Gedacht werd hierbij aan een aansluiting via een nieuw viaduct over Rijksweg A4 met op- en afritten naar en van Rijksweg A4 "los" van de Kniplaan ter voorkoming van een sluiproute Zoetermeer-Stompwijk-Rijksweg A4.
Ondermeer gezien de belangrijke functie die Rijksweg A4 in de Randstad vervult, achtte Rijkswaterstaat aansluiting van een recreatiegebied als Vlietland direct op deze rijksweg niet aanvaardbaar.
- B. Aansluiting aan Rijksweg A11
Deze aansluiting was alleen mogelijk en acceptabel voor alle partijen wanneer Rijksweg A11 uitgevoerd zou worden als autoweg.
Nu Rijksweg A11-west (A4-A44) in het door de regering vastgesteld Structuurschema Verkeer en Vervoer opgenomen is in fase 2 (dus realisering na het jaar 2000) is een aansluiting aan Rijksweg A11 ter ontsluiting van Vlietland niet meer aan de orde.
- C. Ontsluiting vanaf Tertiaire weg 35 via een weg parallel aan de Kniplaan inclusief een brug over de Vliet
Gezien de regionale functie van het Vlietland moet een ontsluiting uitsluitend op deze wijze onvoldoende geacht worden.
Qua capaciteit zullen er problemen optreden. Tevens was dit ontsluitingsalternatief, omdat de route voor het autoverkeer met herkomst Den Haag door de kern van Leidschendam zou gaan lopen, voor de gemeente Leidschendam onaanvaardbaar.
- D. Ontsluiting via Tertiaire weg 38 (Stompwijkseweg)
Deze aansluiting is door het karakter van de Stompwijkseweg (klinkerweg zonder fietspaden, met een lintbebouwing) en de plaats van de weg in het wegenstroomien (voor het verkeer met herkomst Den Haag zou de route weer door Leidschendam lopen) ongeschikt.

- E. Ontsluiting via benzinestation/parkeerplaats aan Rijksweg A4
Ter plaatse van het benzinestation juist ten zuiden van de aansluiting van Secundaire weg 17 aan Rijksweg A4 zouden de bestaande op- en afrit gebruikt kunnen worden ten behoeve van de ontsluiting van Vlietland. Technisch zou een (halve) aansluiting uitsluitend aan de westzijde van de rijksweg betrekkelijk eenvoudig te realiseren zijn. Gezien echter de functie van het Vlietland en de eerder genoemde belangrijke functie van Rijksweg A4 was een dergelijke ontsluiting voor Rijkswaterstaat niet acceptabel. Daarnaast geldt dat als gevolg van de halve aansluiting veel en lange omrij-bewegingen voor het autoverkeer zullen ontstaan, en dat derhalve deze oplossing niet functioneel kan zijn.
- F. Ontsluiting via Secundaire weg 17
Dit alternatief houdt in de aanleg van een weg van het Vlietland naar de Secundaire weg 17 (Europaweg) parallel aan Rijksweg A4 en een aanpassing van de aansluiting Secundaire weg 17/Rijksweg A4. Het tracé van deze ontsluitingsweg moet in verband met de ter plaatse aanwezige volkstuinten op korte afstand van de rijksweg lopen. Ook dan zal nog een aantasting van het volkstuintencomplex optreden.
- G. Ontsluiting via de Oostvlietweg
De Oostvlietweg zal hiertoe gezien het smalle profiel en bochtig tracé over grote delen aangepast moeten worden. Technisch is dit wel mogelijk; in de omgeving heeft dit echter ingrijpende consequenties. Voorts heeft de gemeente Leiden deze weg als langzaam verkeer-route bestemd en is dan ook van plan dit traject verkeerssluw te maken. Ontsluiting van het Vlietland via de Oostvlietweg is om deze reden ongewenst.

Van alle in het bovenstaande genoemde ontsluitingsmogelijkheden bleef ten slotte de ontsluiting via het aansluitpunt Secundaire weg 17/Rijksweg A4 als enige voor ieder betrokkene aanvaardbare oplossing over, die op afzienbare termijn kan worden gerealiseerd tegen enigszins aanvaardbare kosten.

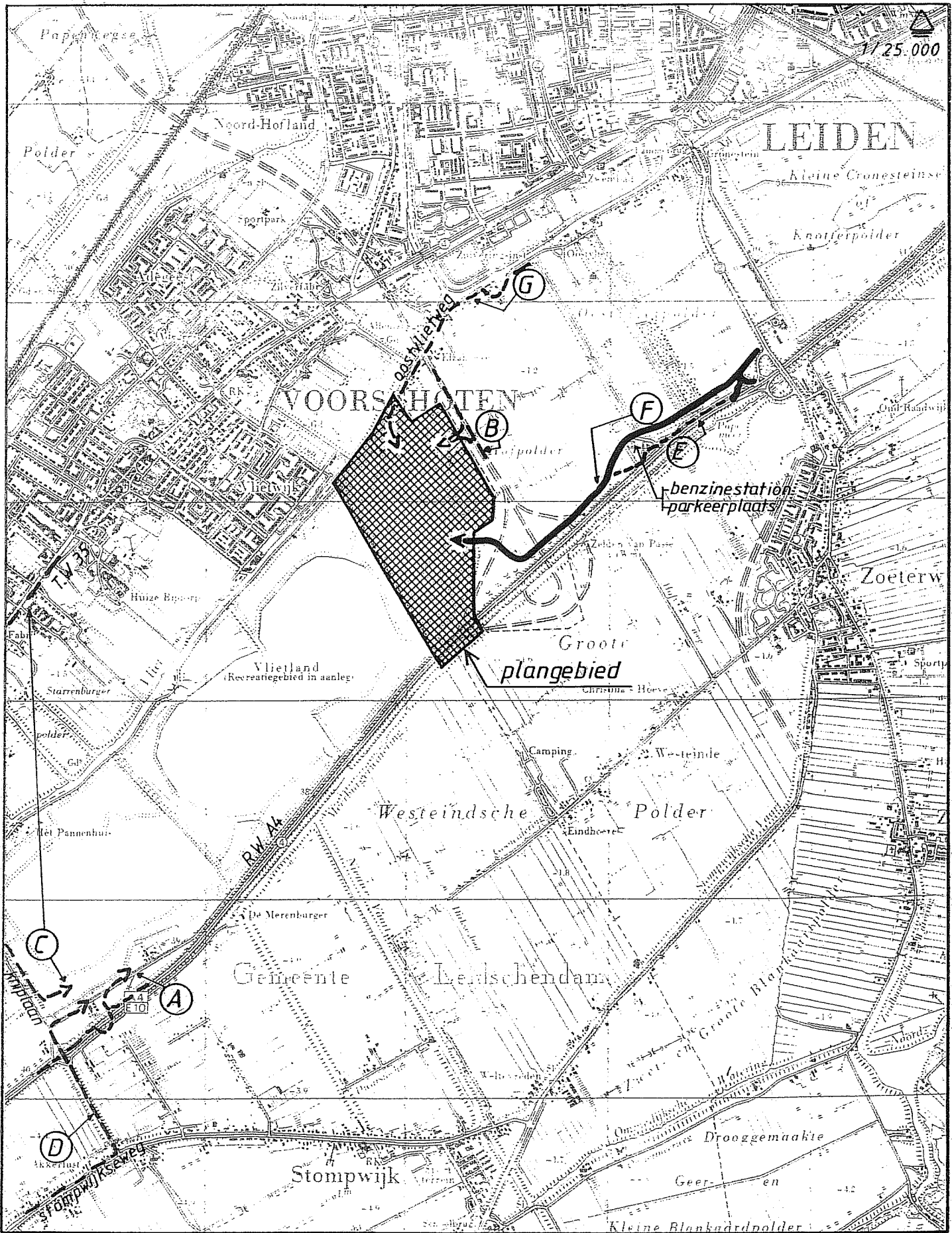
In het navolgende wordt op deze ontsluitingsvariant nader ingegaan.

3. Tracé ontsluitingsweg

Het tracé van de ontsluitingsweg loopt zoveel mogelijk parallel aan Rijksweg A4. Omdat de aanleg van Rijksweg A11 (west) in het kader van het Structuurschema Verkeer en Vervoer opgenomen is in de 2e fase (dus na het jaar 2000), is met de toekomstige ontsluiting van deze rijksweg op Rijksweg A4 geen rekening gehouden.

Daar, waar leidingen parallel aan Rijksweg A4 liggen, is het tracé zo gekozen, dat plaatselijk een ligging ten westen van deze leidingen is aangehouden, zodat aldaar een iets grotere bermbreedte tussen de ontsluitingsweg en Rijksweg A4 ontstaat.

In het algemeen is er vanuit gegaan dat de afstand (kantverharding) van de ontsluitingsweg tot de langs Rijksweg A4 aanwezige hoge drukgasleiding 0 32" minimaal 12 meter en tot de hoge drukleiding 0 16" minimaal 2 meter bedraagt. Het tracé doorsnijdt een aantal volkstuinten. Diverse malen is overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de Leidse Bond (overkoepelend orgaan van een aantal tuingroepen in deze regio) en de gemeente Leiden over de inpassing van de weg in het volkstuintencomplex.



ontsluitingsalternatieven
figuur: 5

De gemeente Leiden heeft daarnaast de wens ter plaatse van de doorsnijding een parkeergelegenheid te realiseren. Dit o.a. om de Oostvlietweg verkeersluw te kunnen maken.

Tussen de gemeente Leiden en de Leidse Bond zullen hieromtrent nog nadere afspraken gemaakt worden.

Het tracé ter plaatse van het benzinestation annex rustplaats is zo gekozen dat dit de rustplaats geheel ongemoeid laat; dit heeft tot gevolg dat er in het tracé een haakse bocht ontstaat.

4. Aansluiting ontsluitingsweg/Secundaire weg 17/Rijksweg A4

De ontsluitingsweg zal aansluiten op de Secundaire weg 17; dit heeft een wijziging van de bestaande aansluiting Secundaire weg 17/Rijksweg A4 tot gevolg.

In de gekozen oplossing, die qua verkeerstechnische uitwerking gemotiveerd is uit de belangrijke functie van de S17 voor de Leidse agglomeratie, is uit kostenoverwegingen een kruising van de ontsluitingsweg met de aanwezige gasleidingen vermeden.

Tevens is hierbij rekening gehouden met de wens van de gemeente Leiden ter plaatse van de Kruishereweg een nieuwe aansluiting op Secundaire weg 17 te realiseren.

Deze aansluiting ontsluitingsweg/Secundaire weg 17 en eventueel Kruishereweg zal met behulp van verkeerslichten geregeld moeten worden. De vormgeving is zo gekozen dat bij de verbreding van Rijksweg A4, die aangegeven is in het ontwerp-rijkswegenplan 1982, slechts beperkte aanpassingen nodig zijn.

Een "tijdelijke" oplossing waarbij de ontsluitingsweg afzonderlijk aansluit op Secundaire weg 17 en de bestaande aansluiting Secundaire weg 17/Rijksweg A4 gehandhaafd blijft, vraagt een kleinere financiële inspanning (variant A).

Deze tussenoplossing past goed in de gewenste eindstructuur, maar werkt gezien het aantal aansluitingen op de Secundaire weg 17 capaciteitsbeperkend op deze voor de gemeente Leiden zo belangrijke weg.

Ook uit oogpunt van verkeersveiligheid is het ongewenst een aantal aansluitingen kort op elkaar te realiseren (er zullen dan drie op korte afstand van elkaar door verkeerslichten geregelde kruispunten ontstaan). Het eventueel aansluiten van de Kruishereweg zal een nog groter capaciteitsverlies tot gevolg hebben, waardoor een nog grotere kans op filevorming en kop-staart ongevallen zal optreden.

Voorts zal de bewegwijzering bij deze oplossing moeilijk en onduidelijk zijn.

Een "tijdelijke" oplossing is die waarbij de aansluiting van de ontsluitingsweg op Secundaire weg 17 gecombineerd wordt met de bestaande aansluiting van Rijksweg A4 op deze weg (variant B).

Deze oplossing past in mindere mate in de gewenste eindstructuur (dus hoge kosten voor de realisering van deze eindfase!) en houdt geen rekening met een toekomstige verbreding van Rijksweg A4.

Ook een eventuele aansluiting van de Kruishereweg zal bij deze oplossing capaciteitsbeperkend werken, terwijl de afstand tussen de aansluiting ontsluitingsweg/Rijksweg A4 en de rijksweg betrekkelijk gering is.

Het voordeel van deze variant ten opzichte van variant A is dat het grondgebruik geringer is en dat het aantal aansluitingen op Secundaire weg 17 beperkt blijft, indien de aansluiting Kruishereweg buiten beschouwing blijft.

5. Kosten

De kosten van de weergegeven oplossing worden geraamd op 5,2 mln. De raming is inclusief grondaankoop, verkeerslichten en verlichting, maar exclusief de aankoop van een gedeelte van het volkstuintencomplex (8 a 10 tuinen) en de aansluiting Kruishereweg. De kosten van variant A en B worden resp. geraamd op 4,4 en 5,6 mln. (eveneens inclusief grondaankoop, verkeerslichten en verlichting maar exclusief aankoop volkstuinten).

6. Tijdstip realisering

Wanneer de gronden benodigd voor de aanleg van de ontsluitingsweg, in der minne verworven kunnen worden, zal met de uitvoering in 1987/1988 gestart kunnen worden. Het werk zal dan medio 1988 voltooid zijn.

Wanneer de gronden niet in der minne verworven worden, zal een onteigeningsprocedure in gang gezet moeten worden. Hierdoor zal de uitvoering enige tijd vertraagd worden en kan het werk pas medio 1990 gereed zijn.

Omdat de weg nog niet in het bestemmingsplan geregeld is, zal een wijziging van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk zijn. Ook dit kan leiden tot vertraging.

7. Samenvatting en conclusies

Voor de ontsluiting van het Vlietland is een weg parallel aan Rijksweg A4 aansluitend ter plaatse van het aansluitpunt Secundaire weg 17/Rijksweg A4 het enige reële alternatief. De hiermee gemoeide kosten worden geraamd op 5,2 mln.

Een fasering zodanig, dat de ontsluitingsweg Vlietland tijdelijk via een extra aansluiting op de Secundaire weg 17 aansluit (variant A) levert een besparing op van ca. f 800.000. Deze fasering is evenwel uit een oogpunt van verkeersveiligheid en -afwikkeling ongewenst. Een fasering, waarbij de aansluiting van de ontsluitingsweg op Secundaire weg 17 gecombineerd wordt met de bestaande aansluiting van Rijksweg A4 op deze weg is bijna een mln. duurder dan de voorgestelde eindoplossing. Daarnaast zijn met de realisering van de eindfase ook nog eens hoge kosten gemoeid.

Ook deze fasering is ondermeer vanwege deze hoge kosten ongewenst.

De andere oplossing geniet dan ook de voorkeur.

De weg zal, afhankelijk van het al dan niet noodzakelijk zijn van een onteigeningsprocedure medio 1988 of medio 1990 gereed kunnen zijn.

Verkeersgegevens Rijksweg 4

In het Rijkswegenplan 1982 dat gebaseerd is op het structuurschema Verkeer en Vervoer komt verbreding van de A4 voor in prioriteitsklasse I, hetgeen inhoudt dat met dit werk, op basis van de huidige inzichten, binnen de planperiode een aanvang gemaakt kan worden. Op grond hiervan is bij de zonering van deze weg in dit bestemmingsplan rekening gehouden met een zone van 600 meter (2 x 3 stroken). Uit tellingen, gedurende meerdere jaren door Rijkswaterstaat verricht is voor de rijksweg A4 (Zoeterwoude Leidschendam) ook een goed beeld te verkrijgen van de groei van het verkeer gedurende de afgelopen jaren. Daarnaast is in de eerste helft van 1986 bij Rijkswaterstaat een studie aangevangen met betrekking tot de toekomstige intensiteit bij genoemde verbreding tot 2 x 3 rijstroken. De prognose voor het jaar 1995 bedraagt volgens Rijkswaterstaat minimaal 82.000 mvt/etmaal.

Omdat van genoemd wegvak geen cijfers voorhanden waren omtrent de verdeling van het verkeer over de uren van het etmaal en de verdeling over de verschillende voertuigcategorieën is gebruik gemaakt van gegevens van het wegvak Nieuw-Vennep-Rijksweg 44, eveneens deel uitmakend van Rijksweg 4. Een en ander resulteert in een verdeling als weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel - Uitgangspunten geluidsberekeningen

weg/wegvak	Rijksweg A4
etmaalintensiteit	82.000
periode	nacht
hoogte waarnemer	5
hoogte wegdek	1
snelheid lichte vtg	100
snelheid middelzware vtg	80
snelheid zware vgt	80
snelheid motorrijwielen	-
intensiteit lichte vtg	631
intensiteit middelzware vtg	147
intensiteit zware vtg	123
intensiteit motorrijwielen	2
type wegdek	fijn asfalt
bodem factor	0,8
objectfractie	0