

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

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Lansingerland

Verkeerseffecten verbinding Hoogseweg - Kleihoogt

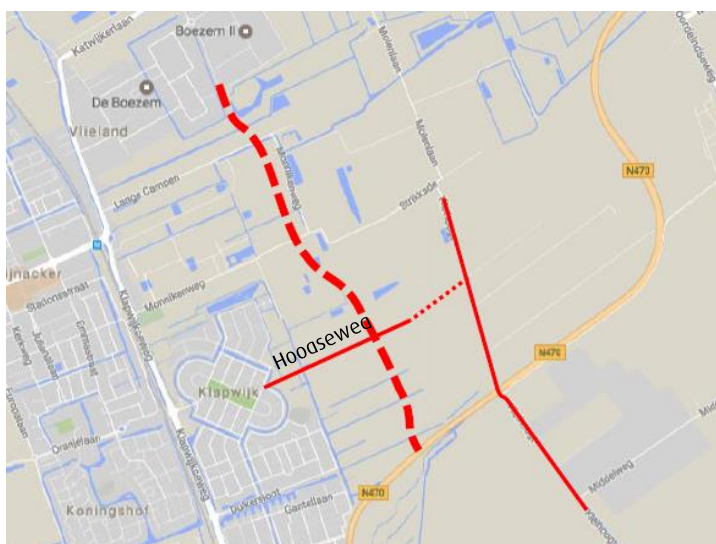
Datum
Kenmerk
Eerste versie

21 augustus 2017
LRL070/Zlh/0426.01

1 Inleiding

Gemeente Lansingerland is voornemens om de Hoogseweg, gelegen in de gemeente Pijnacker-Nootdorp, te verlengen en aan te sluiten op het Kleihoogt. Hiermee ontstaat in combinatie met de aan te leggen Oostelijke Randweg Pijnacker een betere ontsluiting voor het glastuinbouwgebied rondom het Kleihoogt (zie figuur 1.1).

In deze notitie worden de verkeerskundige effecten van het aansluiten van de Hoogseweg op het Kleihoogt beschreven.



Figuur 1.1: Situatie Hoogseweg

2 Uitgangspunten

De verkeerseffecten zijn doorgerekend met het verkeersmodel Haaglanden, VMH versie 1.2. In dit model zijn de laatste inzichten van bouwontwikkelingen (o.a. van Tuindershof) in de prognoses meegenomen.

Voor de modelberekeningen zijn geactualiseerde versies van de 2015 en 2030 netwerken gebruikt, daardoor komt het netwerk voor Pijnacker-Nootdorp (o.a. aanleg Oostelijke Randweg Pijnacker) en Lansingerland overeen met de huidige en de beoogde toekomstige situatie zoals nu vastgesteld.

Om het effect van de verlenging van de Hoogseweg te onderzoeken zijn naast het basisjaar een drietal varianten beschouwd. Middels deze varianten zijn de effecten van de verlenging van de Hoogseweg inzichtelijk gemaakt.

- Basisjaar 2016: huidige situatie.
- Referentievariant 2030: toekomstige situatie zonder verlengde Hoogseweg.
- Planvariant 2030: toekomstige situatie met verlengde Hoogseweg.
- Planvariant+ 2030: toekomstige situatie met verlengde Hoogseweg en knip Hoogseweg ter hoogte van de woonwijk Klapwijk in Pijnacker.

3 Verkeerseffecten

Uit de modelberekeningen volgen de verkeersintensiteiten in het netwerk rond het plangebied voor de diverse varianten. Door de intensiteiten in de verschillende varianten te vergelijken is het effect van de verlenging van de Hoogseweg inzichtelijk gemaakt. In tabel 3.1 zijn voor de diverse varianten de etmaalintensiteiten opgenomen voor de wegvakken die zijn aangegeven op de kaart in figuur 3.1.

			2016	2030 zonder verlengde Hoogseweg	2030 met verlengde Hoogseweg	2030 met verlengde Hoogseweg +knip Klapwijk
1	Zijdeweg	Boezem II		2.700	2.900	2.800
2	Monnikenweg	Strikkade	810	1.140	170	170
3	Hoogseweg	Klapwijk	60	900	2.100	
4	Oostelijke Randweg	tn N470		5.100	6.400	5.200
5	N470	Kleihoogt	16.200	18.600	18.900	18.600
6	Kleihoogt	tz N470	1.100	1.400	1.600	1.600
7	Pastoor Verburchweg	to Kleihoogt	110	210	510	250
8	Molenlaan	tn Pieter Bregmanlaan	800	500	300	400
9	Hoogseweg	verlenging			2.100	1.800

Tabel 3.1: Etmaalintensiteiten wegvakken (mvt/etm, gemiddelde werkdag)



Figuur 3.1: Overzicht telpunten wegvakken

Het effect van de aanleg van de Oostelijke Randweg is dat er een nieuwe autoverbinding ontstaat tussen de Zijdeweg op het bedrijventerrein De Boezem, en de N470. Op de Oostelijke Randweg zullen circa 5.100 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag (mvt/etm) gaan rijden. Daarnaast zullen vooral de Monnikenweg en de Hoogseweg richting de woonwijk Klapwijk meer verkeer gaan verwerken. De te verwachten intensiteiten zijn wel passend binnen de richtlijnen die zijn gesteld aan de etmaalintensiteiten op basis van de wegcategorieën.

De verlengde Hoogseweg zal circa 2.000 mvt/etm gaan verwerken. Het effect van de verlenging van de Hoogseweg naar Kleihoogt is dat vooral de Molenlaan in Pijnacker en de Monnikenweg rustiger worden (kolom 2030 met verlengde Hoogseweg). Op de Pastoor Verburchweg en Hoogseweg richting Klapwijk nemen de intensiteiten juist toe. Het afsluiten van de Hoogseweg richting Klapwijk betekent dat er geen verkeer vanuit de woonwijk direct naar de Oostelijke Randweg kan rijden. Dit heeft een verlagend effect van de verkeersdruk op de wegen in de directe omgeving van de Hoogseweg (kolom 2030 met verlengde Hoogseweg +knip Klapwijk).

4 Conclusie

De verlenging van de Hoogseweg in combinatie met de aanleg van de Oostelijke Randweg Pijnacker, zorgt voor een directere ontsluiting van de omgeving van het Kleihoogt met de hoofdwegenstructuur.

Over de verlengde Hoogseweg zullen circa 2.000 mvt/etmaal gaan rijden. Deze intensiteiten voldoen aan de richtlijnen voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom.

Door de aanleg van de verlengde Hoogseweg zullen vooral de Monnikenweg en Molenlaan rustiger worden. De bestaande Hoogseweg en Pastoor Verburchweg krijgen meer verkeer te verwerken, maar de intensiteiten blijven wel voldoen aan de richtlijnen van de wegencategorisering.

Door de aanleg van de Oostelijke Randweg en de aansluiting van de bestaande Hoogseweg hierop, gaat er via deze weg meer verkeer rijden van en naar de woonwijk Klapwijk. Het afsluiten van de bestaande Hoogseweg voor autoverkeer ter hoogte van de woonwijk Klapwijk vermindert de kans op sluipverkeer via deze route en heeft een verlagend effect op de verkeersintensiteiten van de wegen in de directe omgeving.

Bijlage 1 Modelplots