

## Notitie

Referentienummer

Datum  
17 december 2012

Kenmerk  
325526

Betreft

Verkenning van de mogelijkheden voor een nieuwe ontsluiting van de Sotaweg

### 1 Inleiding

Gemeente Kaag en Braassem denkt aan een nieuwe ontsluitingsweg voor de bedrijven langs de Sotaweg en de Baan. De bedrijven en andere bestemmingen in het gebied worden nu ontsloten vanuit zuidelijke richting vanaf de Alkemadelaan (via Sotaweg en Rembrandt van Rijnsgingel) en vanuit noordelijke richting vanaf de Googermolenweg (langs de Ringvaart).

De nieuwe weg dient ter ontsluiting van de bedrijven en andere bestemmingen langs de Sotaweg en de Baan. Met name wordt gedacht aan de ontsluiting van het toekomstige Flower Innovation Cluster (FLINC), waar NAKtuinbouw (Nederlandse Algemene Kwaliteitsdienst Tuinbouw) onderdeel van is.

Het belangrijkste doel is het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijven in het gebied en het verminderen van de overlast van het (vracht-)verkeer door de woonstraten in de kern van Roelofarendsveen. Met name de hoeveelheid (vracht-)verkeer over de Sotaweg langs de basisschool de Roelevaer wordt als problematisch ervaren.

Met een nieuwe ontsluitingsweg langs of over het bedrijventerrein Lasso-Noord kan tevens een tweede ontsluiting voor dit bedrijventerrein worden gerealiseerd. Het bedrijventerrein Lasso-Noord is nu alleen ontsloten via de rotonde in de Alkemadelaan.

### 2 Ontsluitingsopties

De gemeente heeft drie opties in gedachten waarvan de haalbaarheid moet worden getoetst en ook het verwachte effect op de problemen.

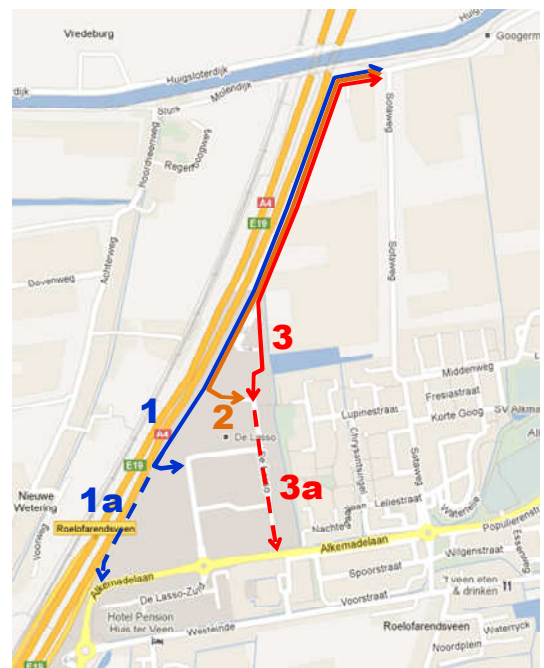
Deze opties sluiten aan op de ontsluitingsstructuur van Lasso-Noord en zijn als volgt te omschrijven:

1. parallel aan A4, tussen geluidscherm en watergang;
2. parallel aan A4, langs de westzijde over bestaande bedrijfspercelen;
3. langs de oostzijde over bestaande bedrijfspercelen.

Voor het realiseren van een tweede ontsluiting van het bedrijventerrein zijn twee opties mogelijk, te weten:

- 1a het doortrekken optie 1, parallel aan A4 tot aan de Alkemadelaan;
- 3a het aansluiten oostelijke ontsluitingsweg op de Alkemadelaan, ter hoogte van de huidige fietsoversteek.

In optie 1 en 1a ligt de nieuwe ontsluitingsweg parallel langs de A4, tussen het geluidscherm van de A4 en de watergang. Het gebruik van deze strook is niet alleen afhankelijk van de ruimtelijke mogelijkheid (c.q. de beschikbare breedte tussen scherm en watergang).



Ook de eventueel aanwezige kabels en leidingen in deze strook zijn van invloed op de haalbaarheid. Optie 1 sluit via het braakliggende perceel direct ten zuiden van de Mercedes Benz dealer aan op de bestaande structuur van Lasso Noord.

In optie 2 ligt de nieuwe ontsluitingsweg direct langs de oostzijde van de watergang, over de bestaande bedrijfspercelen. De nieuwe weg ligt dan op percelen die nu in gebruik zijn als parkeerplaats, laad en losplaats en opslagterrein. Optie 2 sluit aan op de keerlus nabij de vestiging van Hogenboom Transport.

Voor optie 1 en 2 geldt dat er nog een combinatie mogelijk is van deze twee varianten, waarbij de rijbaan op de strook tussen geluidscherm en watergang ligt (zoals in optie 1) en aansluit op de keerlus (zoals in optie 2).

In optie 3 ligt de nieuwe ontsluitingsweg aan de oostzijde van bestaande bedrijfsgebouwen over bestaande eigen ontsluitingsroute. De aansluiting op de Alkemadelaan in optie 3a kan worden gerealiseerd door de bestaande oostelijke ontsluitingsweg (opnieuw) aan te sluiten op de Alkemadelaan.

In deze notitie wordt ingegaan op de resultaten van een verkenning van de genoemde tracés over of langs het bedrijventerrein Lasso-Noord.

### **3 Principeprofiel ontsluitingsweg**

Voor de verkenning is het noodzakelijk een beeld te hebben van het gewenste/noodzakelijke profiel van de nieuwe ontsluitingsweg. In deze paragraaf wordt ingegaan op het gewenste principeprofiel van de nieuwe ontsluitingsweg. Vervolgens wordt de haalbaarheid van dit profiel getoetst aan de beschikbare ruimte in de verschillende opties.

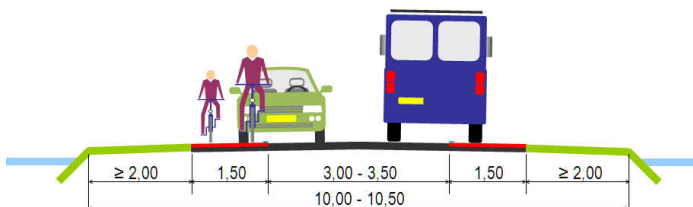
Hoewel het glastuinbouwgebied een landelijk karakter heeft, ligt het hele gebied tussen de kern van Roelofarendsveen en de Ringvaart 'binnen de bebouwde kom' van Oude Wetering en Roelofarendsveen. Voor de nieuwe ontsluitingsweg wordt vooralsnog ook uitgegaan van een ligging 'binnen de bebouwde kom'. De weg krijgt de functie van een gebiedsontsluitingsweg en wordt als zodanig vormgegeven, uitgaande van een maximum snelheid van 50 km/h. De verdere invulling van het profiel is mede afhankelijk van het te verwachten verkeersaanbod.

De nieuwe ontsluitingsweg dient voor de afwikkeling van autoverkeer van en naar bestaande en nieuwe bedrijven en andere bestemmingen langs de Sotaweg en De Baan. Gezien de bedrijfsactiviteiten bestaat dit verkeer in hoofdzaak uit woon-werkverkeer (personenauto's) en goederenvervoer (vrachtwagens voor aan- en afvoer). Er is naar verwachting sprake van relatief weinig bezoekersverkeer.

Op dit moment zijn er geen concrete verkeersgegevens beschikbaar van de betreffende wegen in het gebied. Wel is er een vigerende verkeersmodel (Referentie, planjaar 2020). Hieruit is af te leiden dat het verkeersaanbod op de Sotaweg varieert van 1100 tot 1400 mvt/etm en op De Baan van 700 tot 800 mvt/etm. Op dit moment is nog niet inzichtelijk hoeveel autoverkeer er van een nieuwe ontsluitingsweg langs de A4 en/of door Lasso-Noord gebruik zou gaan maken. Ook het gebruik door fietsers en bromfietzers is moeilijk te kwantificeren. De beschikbaarheid van een verbinding leidt er in het algemeen toe dat fietsers en bromfietzers deze ook gaan gebruiken. Voor deze situatie is uitgegaan van een ruimtebeslag waarin zowel een profiel met en zonder fietsers is te realiseren.

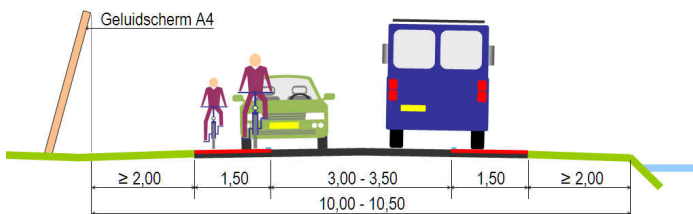
Bovenstaande leidt vooralsnog tot een wegprofiel waarop tijdens de spitsuren het verkeer in één richting overheerst (met weinig tegemoetkomend verkeer). Uitgaande van een gebiedsontsluitingsweg 'binnen de bebouwde kom' wordt een profiel voorgesteld met een rijbaan van 6,00 tot

Voor het bepalen van het ruimteslag is uitgegaan van bermen van minimaal 2,00 m bij de aanwezigheid van een watergang. Bij aanwezigheid van bedrijfsbebouwing naast de rijbaan, moet ook worden uitgegaan van minimaal 2,00 m. Is er geen watergang of bedrijfsbebouwing aanwezig, dan is de breedte van de berm minimaal 1,50 m.



Voorstel principeprofiel nieuwe ontsluitingsweg met fietsstroken

In optie 1 en 1a ligt de nieuwe ontsluitingsweg parallel langs de A4, tussen het geluidsscherm van de A4 en de watergang. Uit het voorgaande is af te leiden dat voor een ontsluitingsweg op deze plaats een ruimtebeslag van minimaal 10,00 tot 10,50 m beschikbaar moet zijn tussen het geluidsscherm en de watergang.



Voorstel principeprofiel nieuwe ontsluitingsweg optie 1, langs A4

Uit de beschikbare informatie blijkt dat breedte van de strook tussen het geluidsscherm van de A4 en de watergang sterk varieert. Ten noorden van de keerlus in Lasso Noord (bij Hogenboom Transport) is de breedte tussen geluidsscherm en waterlijn circa 10 tot 12 m. Dit houdt in dat deze strook ten noorden van de keerlus breed genoeg is voor de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg.

Ten zuiden van de keerlus, ter hoogte van het perceel van de Mercedes Benz dealer en het braakliggend perceel is de breedte 6,00 tot 7,00 m. Direct ten noorden van de Alkemadelaan zijn zowel de strook als de watergang aanzienlijk smaller. De strook tussen het geluidscherm van de A4 en de watergang is circa 5,00 m breed en de watergang zelf circa 4,00 m (op de waterlijn). Dit houdt in dat de aanleg van een nieuwe weg op deze strook tussen de keerlus en de Alkemadelaan alleen mogelijk is bij het verleggen of dempen van de watergang.



Voor gedeelte direct ten noorden van de Alkemadelaan moet ook rekening worden gehouden met het hoogteverschil, waardoor het ruimtebeslag van de nieuwe weg op de huidige maaiveldhoogte nog groter is.

Tot slot moet worden opgemerkt dat een extra aansluiting op de Alkemadelaan van invloed is op de doorstroming van het verkeer op deze belangrijke ontsluiting van de kern van Roelofarendsveen.

Voor het beoordelen of een extra aansluiting op deze plaats mogelijk is, is een nadere analyse van de verkeersafwikkeling op de Alkemadelaan nodig.



Het gebruik van de strook langs het geluidsscherm is niet alleen afhankelijk van de ruimtelijke mogelijkheid (c.q. de beschikbare breedte tussen scherm en watergang). Ook de eventueel aanwezige kabels en leidingen in deze strook zijn van invloed op de haalbaarheid.

#### *Conclusie m.b.t. de haalbaarheid van optie 1 en 1a:*

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat optie 1 met een nieuwe ontsluitingsweg langs het geluidsscherm alleen mogelijk is als de strook op het gedeelte tussen de keerlus en het braakliggende perceel kan worden verbreed ten koste van de watergang.

Voor optie 1a geldt dat de ruimte langs het geluidsscherm onvoldoende is om een nieuwe weg aan te leggen zonder ingrijpende maatregelen. De aanleg van de weg op deze plaats is alleen mogelijk als de ruimte kan worden vergroot door het verplaatsen van het geluidsscherm, het verleggen of dempen van de watergang en/of grondaankoop.

#### *Kanttekening m.b.t. de beschikbare ruimte*

Voor het bepalen van de beschikbare ruimte is gebruik gemaakt van de door de gemeente beschikbaar gestelde digitale basiskaart. Op deze kaart ontbreekt het geluidsscherm in het noordelijk deel van het onderzoeksgebied. Daarnaast is gebruik gemaakt van luchtfoto's waarop het scherm wel aanwezig is.

Dit houdt in dat de conclusies met betrekking tot de haalbaarheid vanuit de beschikbare ruimte met voorbehoud moeten worden gehanteerd. Voor definitief vastleggen van de mogelijkheden zal de beschikbare ruimte langs het geluidsscherm nauwkeurig in kaart moeten worden gebracht.

#### *Kanttekening m.b.t. het wegprofiel*

Indien het verkeersaanbod vergelijkbaar is aan de intensiteit op de Sotaweg en De Baan, dan kan voor het gedeelte tussen het industrieterrein en de Sotaweg ook gekozen worden voor een smaller profiel met passeerplaatsen (rijbaan van 3,50 tot 4,50 m breed). Om in dit profiel bermbeschadiging te voorkomen wordt aan beide zijden van de rijbaan een strook van grasbetonstenen aangebracht. Om tegemoetkomende voertuigen elkaar te laten passeren, moeten een aantal passeerhavens worden aangebracht.

Deze kanttekening geldt ook voor de opties 2 en 3.

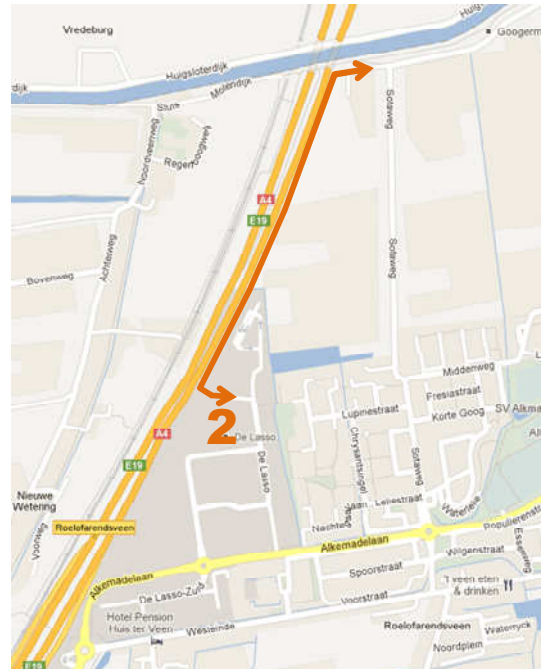


## 5 Haalbaarheid optie 2

In optie 2 ligt de nieuwe ontsluitingsweg direct langs de oostzijde van de watergang, over de bestaande bedrijfspercelen. De nieuwe weg ligt dan op percelen die nu in gebruik zijn als parkeerplaats, laad en losplaats en opslagterrein. Optie 2 sluit aan op de keerlus nabij de vestiging van Hogenboom Transport.

Voor het realiseren van deze nieuwe ontsluitingsweg is over de hele lengte een strook nodig met een breedte van 10,00 tot 10,50 m. Het is duidelijk dat dit ten koste gaat van particuliere percelen die nu in gebruik zijn als parkeerplaats, laad- en losplaats of opslagterrein en dat deze optie alleen mogelijk is met aankoop van (een deel van) deze particuliere percelen.

In bijlage 3 is de schets opgenomen die is uitgewerkt voor de ruimtelijke en verkeerskundige verkenning van optie 2.



Op het meest noordelijke terrein gaat de aanleg ten koste van globaal 50 van de 150 parkeerplaatsen voor de daar gevestigde bedrijven (Baby Dump e.d.).

De laad- en losplaats van het vleesverwerkingsbedrijf heeft een breedte van circa 30 m. De vrachtwagens staan onder een hoek van circa 60° tegen de loadingdocks. Uitgaande van vrachtwagens met oplegger en/of aanhanger, is de volledige breedte noodzakelijk om achteruit tegen de loadingdocks te rijden. Er is dus geen ruimte om een ontsluitingsweg over het terrein aan te leggen. De optie om de weg aan te leggen en de vrachtwagens op de openbare weg te laten manoeuvreren is uit oogpunt van de verkeersveiligheid voor de fietsers niet wenselijk.

*Conclusie m.b.t. de haalbaarheid van optie 2:*  
Uit het bovenstaande is af te leiden dat optie 2, waarbij de nieuwe weg over particuliere percelen wordt aangelegd niet mogelijk is.

Voor optie 1 en 2 geldt dat er nog een combinatie mogelijk is van deze twee varianten, waarbij de rijbaan op de strook tussen geluidscherm en watergang ligt (zoals in optie 1) en aansluit op de keerlus (zoals in optie 2). Deze combinatie is wel mogelijk.



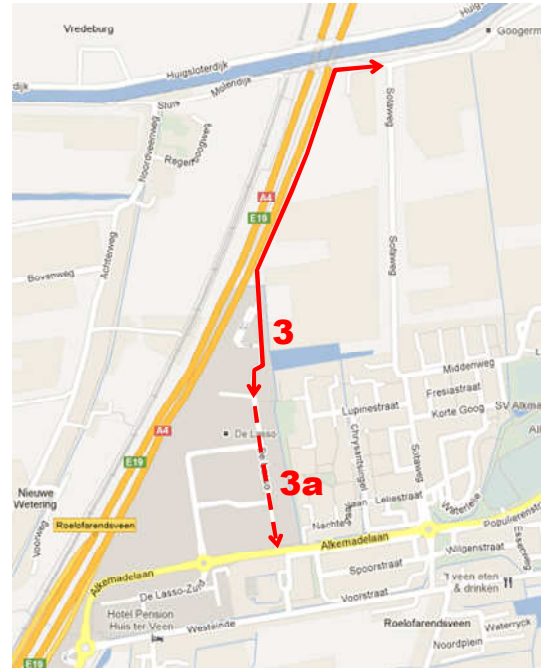
## 6 Haalbaarheid optie 3 en 3a

Aan de oostzijde van de bebouwing in de meest noordelijke punt van Lasso Noord ligt een particuliere route ter ontsluiting van de bedrijven en de parkeervoorzieningen. In optie 3 wordt de nieuwe ontsluitingsweg op deze route geprojecteerd.

In bijlage 4 is de schets opgenomen die is uitgewerkt voor de ruimtelijke en verkeerskundige verkenning van optie 3.

Het is duidelijk dat de realisatie van deze ontsluitingsweg alleen mogelijk is met aankoop van (een deel van) deze particuliere percelen.

De ruimte langs de aanwezige bedrijfsgebouwen varieert van 7,00 tot 10,00 m (van gevel tot berm). Naast de verharding is aan de oostzijde een smalle berm en watergang aanwezig.



Op deze plaats moet er rekening mee worden gehouden dat er voldoende ruimte aanwezig is tussen de weg en de gebouwen (min. 2,00 m), vanwege de aanwezige toegangen. Voor de nieuwe weg is een totaal ruimtebeslag nodig van 10,00 tot 10,50 m (tussen gevel gebouw en insteek talud van watergang). Voor het realiseren van een nieuwe ontsluitingsweg op dit tracé is het op noodzakelijk de watergang gedeeltelijk te dempen en/of te verleggen.

Optie 3 kent nog een andere knelpunt. Direct bij de toegang van het perceel (De Lasso 70) maakt de eigen ontsluitingsroute een slinger tussen de bedrijfsgebouwen en een bestaande woning annex kantoor. Daarnaast is ook een verdiept gelegen loading dock aanwezig die de ruimte sterk beperkt.

Rekening houdend met deze dwangpunten ontstaat een slinger met krappe bogen en smalle rijbaan. Elkaar tegemoetkomend vrachtverkeer kan niet tegelijk passeren en moet op elkaar wachten. De chauffeurs hebben echter onvoldoende zicht om hierop adequaat te anticiperen.



Een nieuwe ontsluitingsweg via deze route kan alleen worden gerealiseerd als er ruimte wordt gecreëerd voor een ruimere slinger. Naar verwachting is hiervoor aankoop en sloop van een deel van het bedrijfspand en/of bestaande woning noodzakelijk.

De aansluiting op de Alkemadelaan in optie 3a kan worden gerealiseerd door de bestaande oostelijke ontsluitingsweg (opnieuw) aan te sluiten op de Alkemadelaan. De haalbaarheid van deze oplossing is sterk afhankelijk van de verkeersafwikkeling op de Alkemadelaan en de mogelijkheden om op deze plaats nog een extra kruispunt of rotonde te realiseren. Ook hiervoor geldt dat een extra aansluiting op de Alkemadelaan van invloed is op de doorstroming van het verkeer op deze belangrijke ontsluiting van de kern van Roelofarendsveen. Voor het beoordelen of een extra aansluiting op deze plaats mogelijk is, is een nadere analyse van de verkeersafwikkeling op de Alkemadelaan nodig.

*Conclusie m.b.t. de haalbaarheid van optie 3 en 3a:*

Uit het voorgaande is af te leiden dat optie 3, waarbij de nieuwe weg over de particuliere ontsluitingsroute langs de oostzijde van de meest noordelijke bebouwing niet of nauwelijks is te realiseren. Het belangrijkste knelpunt is de krappe slinger aan het begin van de nieuwe ontsluitingsweg.

## 7 Samenvatting conclusies

Uit het voorgaande zijn onderstaande conclusies samengevat:

Optie 1 met een nieuwe ontsluitingsweg langs het geluidsscherm is mogelijk. Hiervoor moet wel de strook op het gedeelte tussen de keerlus en het braakliggende perceel worden verbreed ten koste van de watergang.

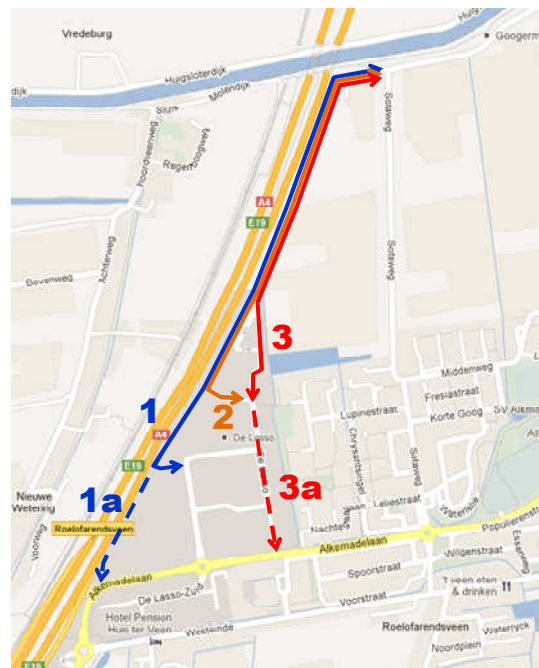
Optie 1a met aansluiting op de Alkemadelaan is moeilijk realiseerbaar. De ruimte langs het geluidsscherm is onvoldoende om een nieuwe weg aan te leggen zonder ingrijpende maatregelen.

Optie 2 met een nieuwe ontsluitingsweg over particuliere percelen wordt aangelegd is niet mogelijk.

De combinatie van optie 1 en 2 met nieuwe ontsluitingsweg langs het geluidsscherm die aansluit op de keerlus in Lasso Noord is mogelijk.

Optie 3 met een nieuwe ontsluitingsweg langs de oostzijde van de meest noordelijke bebouwing is niet of nauwelijks mogelijk. Het belangrijkste knelpunt is de krappe slinger aan het begin van de nieuwe ontsluitingsweg

Om uitsluitsel te geven of een extra aansluiting op de Alkemadelaan mogelijk is (optie 1a en 3a) zal nader onderzoek moeten plaatsvinden van de verkeersafwikkeling op de Alkemadelaan.



## **8 Verkenning kabels en leidingen**

Op basis van een KLIC-melding is een eerste inventarisatie van de ondergrondse infrastructuur uitgevoerd in de strook langs het geluidscherm. Hieruit blijkt dat er vanuit kabels en leidingen vooralsnog geen grote belemmeringen zijn voor de aanleg van een rijbaan op de strook tussen het geluidscherm en de watergang.

Dit is echter een voorlopige conclusie, omdat het nog niet zeker is dat alle aanwezige ondergrondse infrastructuur in de informatie is opgenomen.

## **9 Aanpassingen bestaande watergangen**

Uit de ruimtelijke verkenning is af te leiden dat voor het realiseren van de optie1, 1a en 3 in meer en mindere mate aanpassingen nodig zijn aan de bestaande watergangen. Het is op diverse plaatsen noodzakelijk de watergangen te versmallen, te verleggen en/of gedeeltelijk te dempen. In de analyse van de haalbaarheid zijn alleen de consequenties voor de watergangen aangegeven. Of de aanpassingen mogelijk zijn zal nader onderzocht moeten worden.

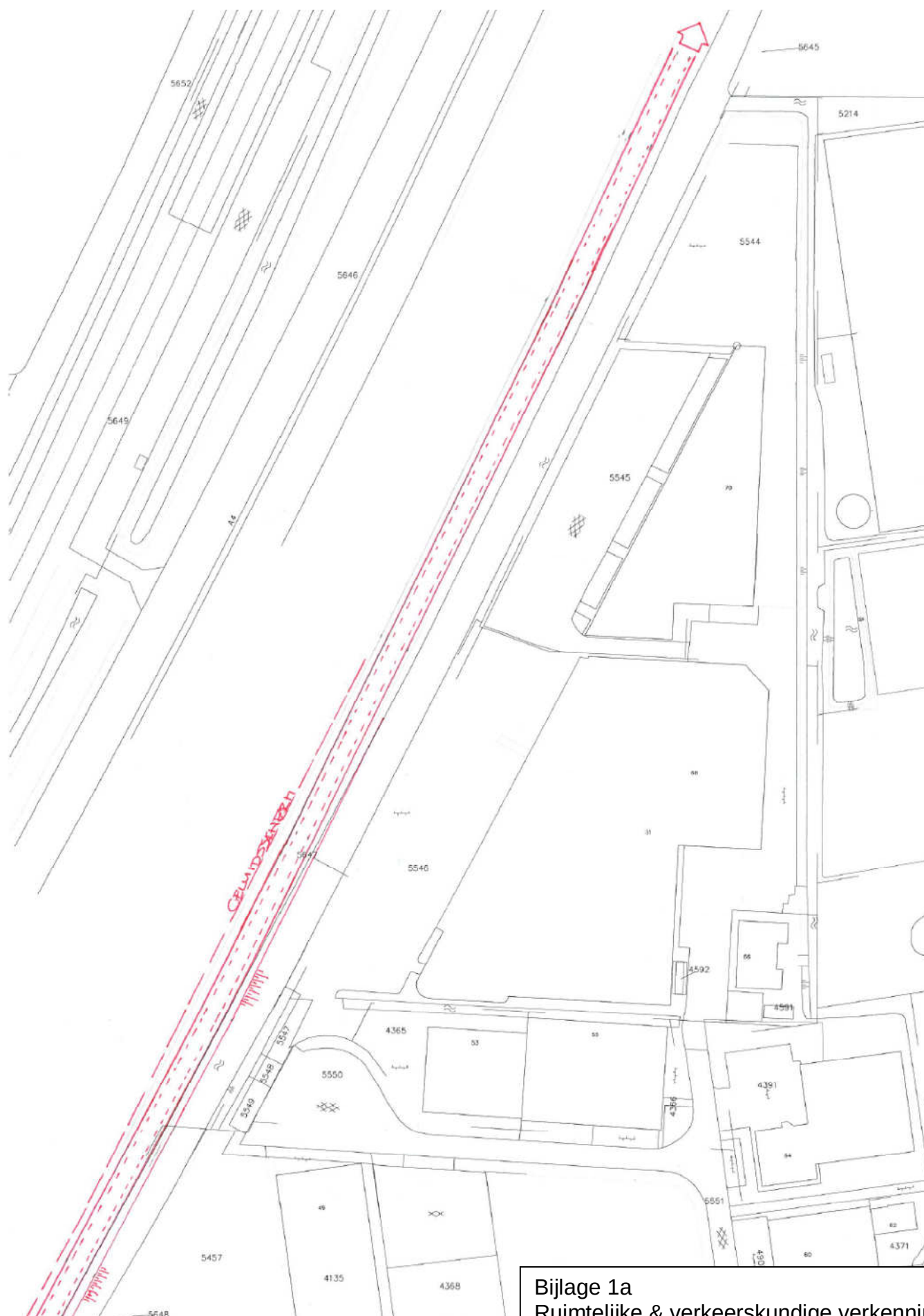
## **10 Beschikbare informatie**

De analyse en de daaruit voortvloeiende resultaten zijn gebaseerd op de op dit moment beschikbare informatie en moeten om die reden met enig voorbehoud worden beschouwd.

## **11 Bijlagen**

In de hierna volgende bijlagen 1 tot en met 4 zijn de schetsen opgenomen die zijn uitgewerkt voor de ruimtelijke en verkeerskundige verkenning van de opties.





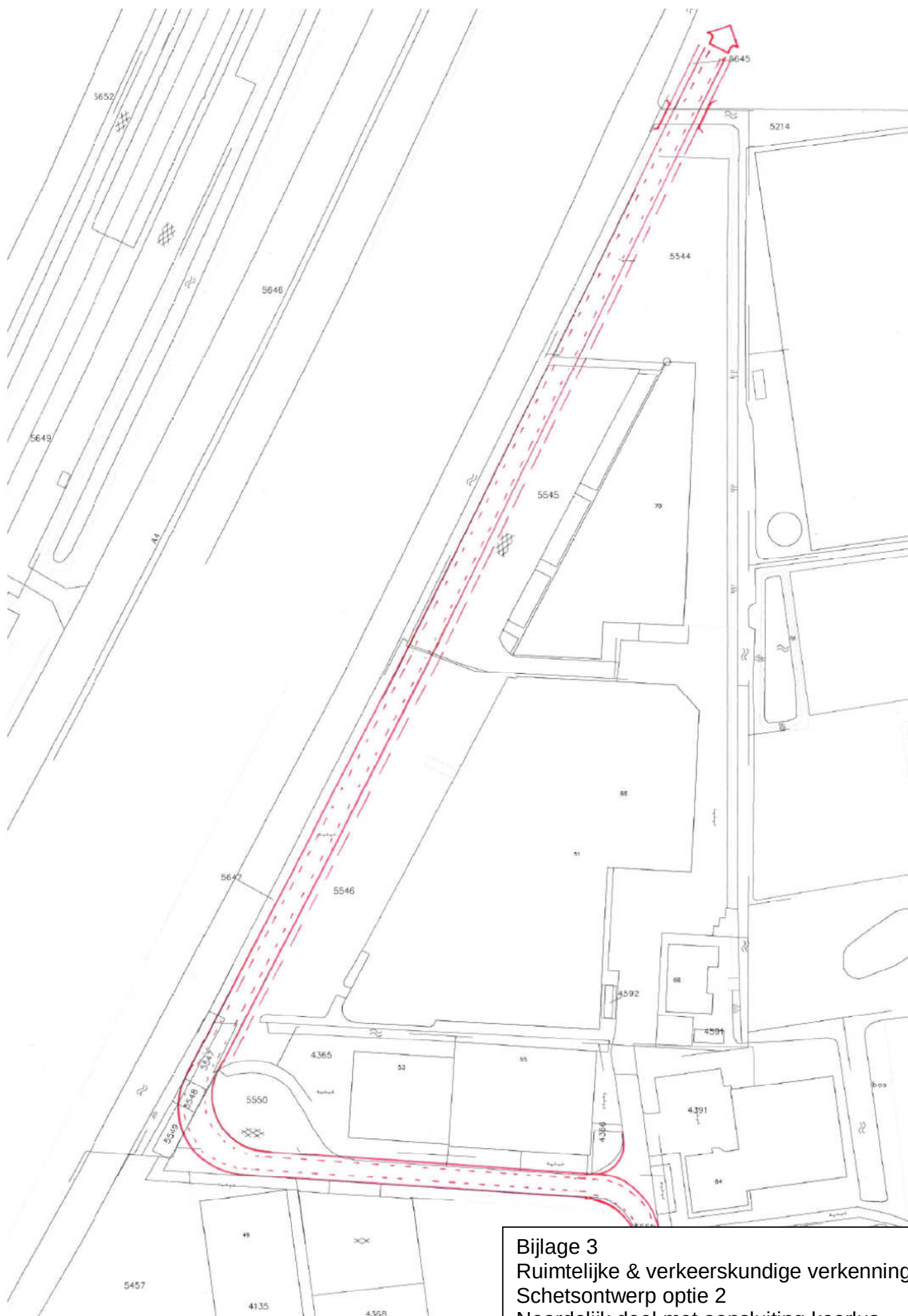
Bijlage 1a  
 Ruimtelijke & verkeerskundige verkenning  
 Schetsontwerp optie 1  
 Noordelijk deel ( t.h.v. Baby Dump)

Bijlage 1b  
Ruimtelijke & verkeerskundige verkenning  
Schetsontwerp optie 1  
Zuidelijk deel met aansluiting op de Lasso



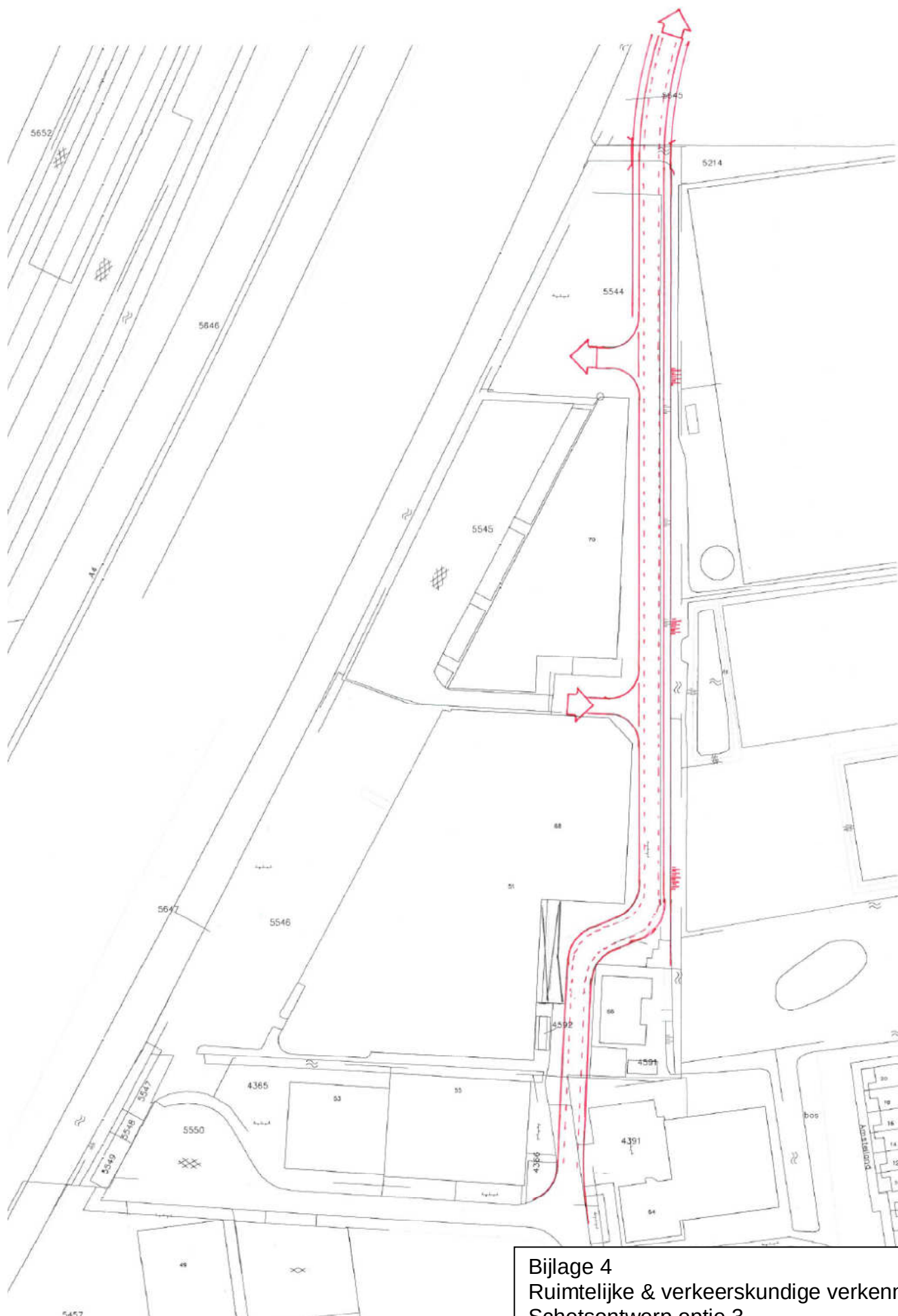
Bijlage 2  
Ruimtelijke & verkeerskundige verkenning  
Schetsontwerp optie 1a  
Zuidelijk deel richting Alkemadelaan





Bijlage 3  
Ruimtelijke & verkeerskundige verkenning  
Schetsontwerp optie 2  
Noordelijk deel met aansluiting keerlus





Bijlage 4  
Ruimtelijke & verkeerskundige verkenning  
Schetsontwerp optie 3  
Route langs oostzijde bebouwing