

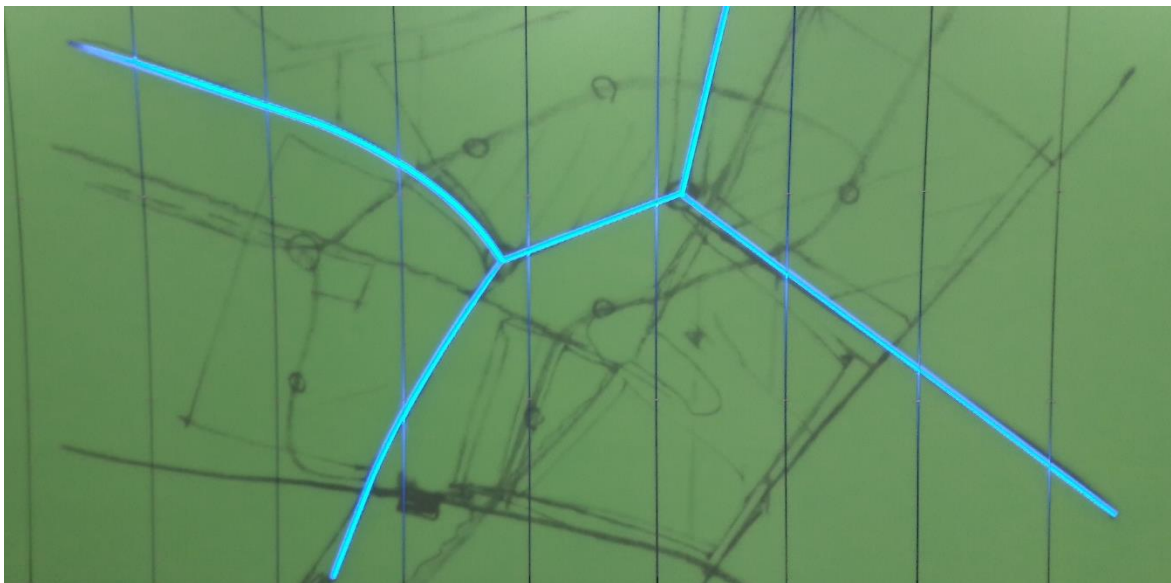
Arjen van der Burg

Zoetermeer dertig jaar speelbal van plannen van Rijk en provincie – 'spookweg' Rijksweg 14

Voor de ontwikkeling van Zoetermeer als nieuwe stad was verkeer vanaf het begin een van de belangrijkste onderwerpen en zeker het moeilijkste. De nieuwe inwoners zouden immers grotendeels in Den Haag blijven werken, dus waren de verbindingen met Den Haag essentieel voor een goed bewoonbare 'overloopkern'. Binnen de stad zou het verkeer zich vlot moeten kunnen afwikkelen terwijl de woonwijken verkeersluw zouden moeten worden.

In de jaren 1950 en 1960 werd een enorme groei van het autoverkeer verwacht in Nederland. Daar moest een antwoord op gevonden worden. De bestaande Rijksweg 12 was met 2 x 2 rijstroken ook veel te krap. Zoetermeer lag niet op fietsafstand van Den Haag en de trein met één NS-station, en de buslijnen, waren volstrekt ontoereikend voor het woon-werkverkeer, in elk geval zodra er meer dan 40.000 inwoners zouden zijn. Er werd druk gerekend, en de conclusie in het *Strukturplan 1968* was dat er twee nieuwe wegen naar Den Haag nodig zouden zijn en dat er ook een nieuwe openbaarvervoerlijn – tram of trein – noodzakelijk was.

De wegen binnen de stad kon men zelf ontwerpen, al waren er beperkingen omdat subsidie van provincie en Rijk werd gevraagd. Hieruit kwam de zgn. H-structuur voort.



Marus van der Made, verlichte schets van de H-structuur

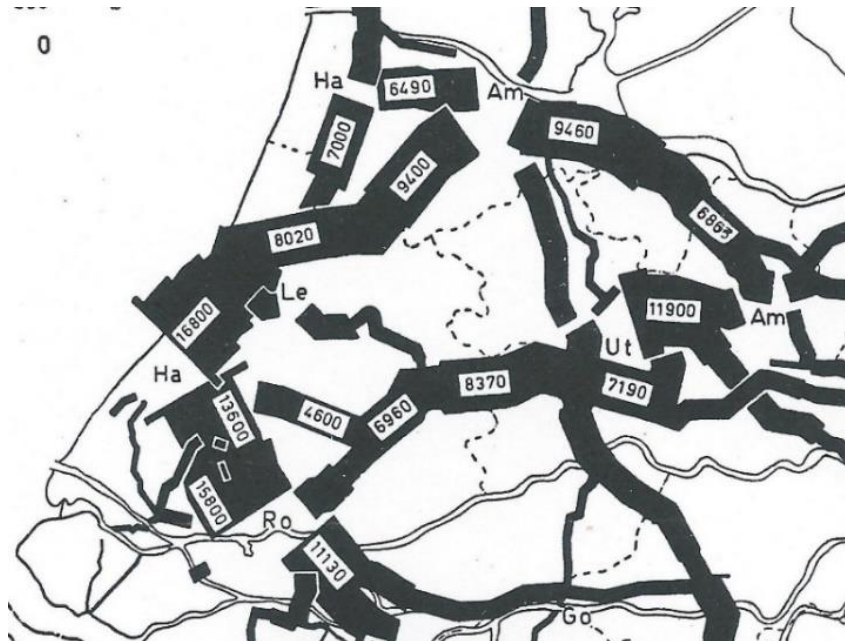
Voor de aansluitingen in de vier windrichtingen was Zoetermeer echter volledig afhankelijk van de plannen van Rijk en provincie. In 1965 waren die plannen uitbundig, royaal en veelbelovend. De realisatie ging echter grotendeels de mist in. Zoetermeer vertrouwde ten onrechte op die plannen maar bleef trouwhartig op hoog tempo woningen bouwen (4.000 per jaar). Zoetermeer hield lang last van files, en van sluipverkeer over de Voorweg.

Rijksweg 14 speelde in die plannen van Rijk en provincie een zeer belangrijke rol.

Een spookweg

Rijksweg 14 bestaat niet. Of preciezer: Rijksweg 14 (RW14) is nooit tot wasdom gekomen. Anno 2024 is er een niet-snelweg die N14 heet, een kort stukje tussen de N44 in Wassenaar en de A4 bij Leidschendam.

Het autoverkeer groeide in heel Nederland na de oorlog, en de drukste wegen waren die tussen Leiden, Den Haag en Rotterdam.



Telling, Rijkswaterstaat, 1953

Er was ooit, in 1952, een plan voor het eerste deel van een nieuwe rijksweg tussen Scheveningen en Rotterdam. Het plan sloot aan op Haagse gedachten van vlak na de oorlog (structuurplan-Dudok, 1949) om het groeiende verkeer in en om Den Haag buiten de stad te leiden, aan de oostkant via de bestaande landscheiding tussen Rijnland en Delfland. Men sprak van de 'Verlengde Landscheidingsweg'.

In 1956 stelde de minister van Verkeer en Waterstaat het tracé van een nieuwe rijksweg tussen Scheveningen en Leidschendam - naar de nieuwe Rijksweg 4a, nu A4 - vast. In 1966 verscheen het landsdekkende *Structuurschema Hoofdwegennet* als onderdeel van de *Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening*, waarin nieuwe steden - zoals Zoetermeer - werden opgenomen.

Dat wegenschema werd bevestigd in het Rijkswegenplan 1968 waarmee financiering beschikbaar kwam. Naast de bestaande Rijksweg 13 (Rijswijk-Delft-Rotterdam-Overschie) zou er een nieuwe weg tussen Den Haag-West en Schiedam moeten komen (Rijksweg 19). Dat zou volgens de prognoses niet genoeg zijn en daarom werd ook Rijksweg 14 bedacht die aan de noordoost-kant van Rotterdam zou uitkomen. Ook een Rijksweg 16 tussen Haarlem en Rotterdam werd geprojecteerd, die ook voor Zoetermeer van nut zou kunnen zijn.



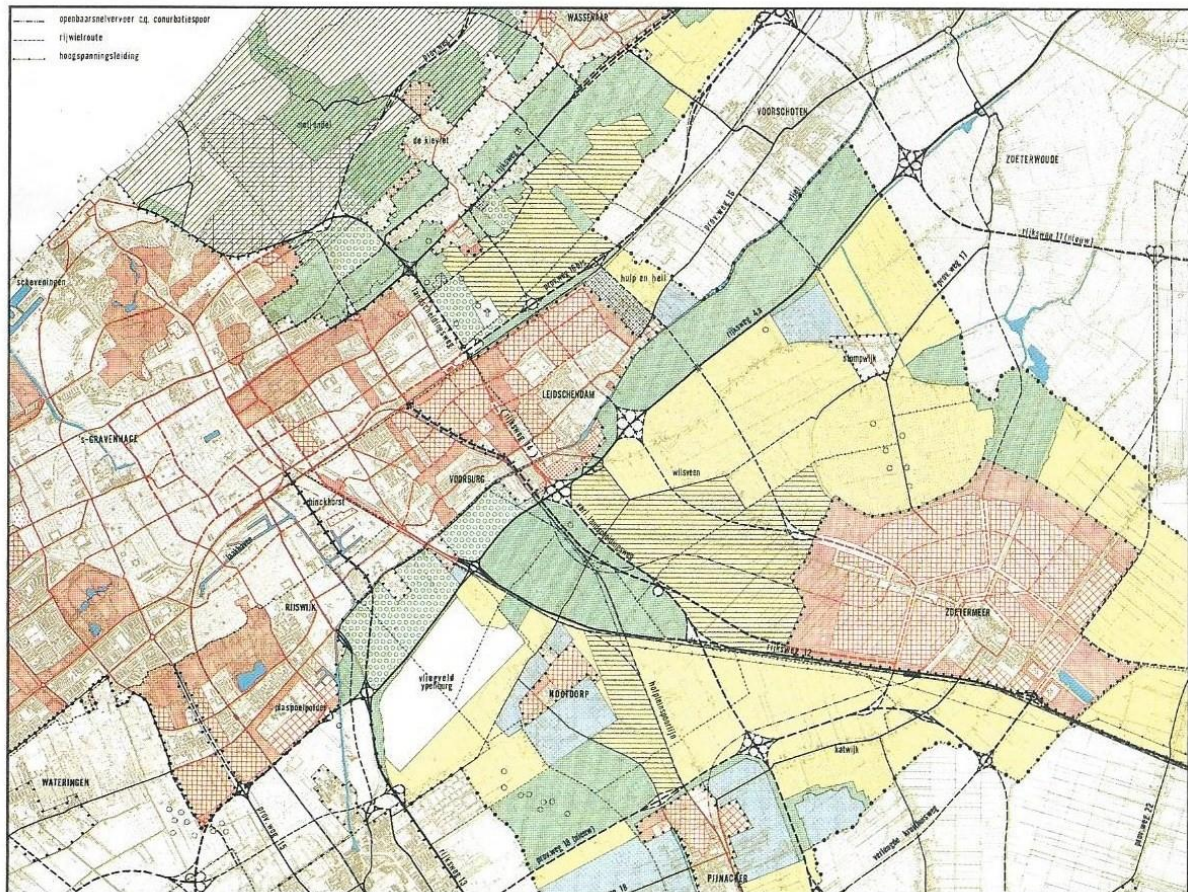
Rijkswegenplan 1968, fragment

Zoetermeer was een plattelandsgemeente die wel profiteerde van de Rijksweg 12, maar een nieuwe Rijksweg 14 was na de oorlog niet van belang. In 1957 veranderde het belang van Zoetermeer toen Den Haag voorstelde een nieuwe stad in de buurt van Roeleveen (bij Wilsveen) te bouwen. Voor zo'n nieuwe stad van 100.000 inwoners zouden extra wegen nodig zijn. Rijksweg 14 zou dan een logische keus zijn. Zoetermeer werd één van de argumenten om Rijksweg 14 aan te leggen; later werd ook Leidschendam – een nieuwe groeikern – een argument, net als een mogelijke groeikern Nootdorp-Pijnacker.

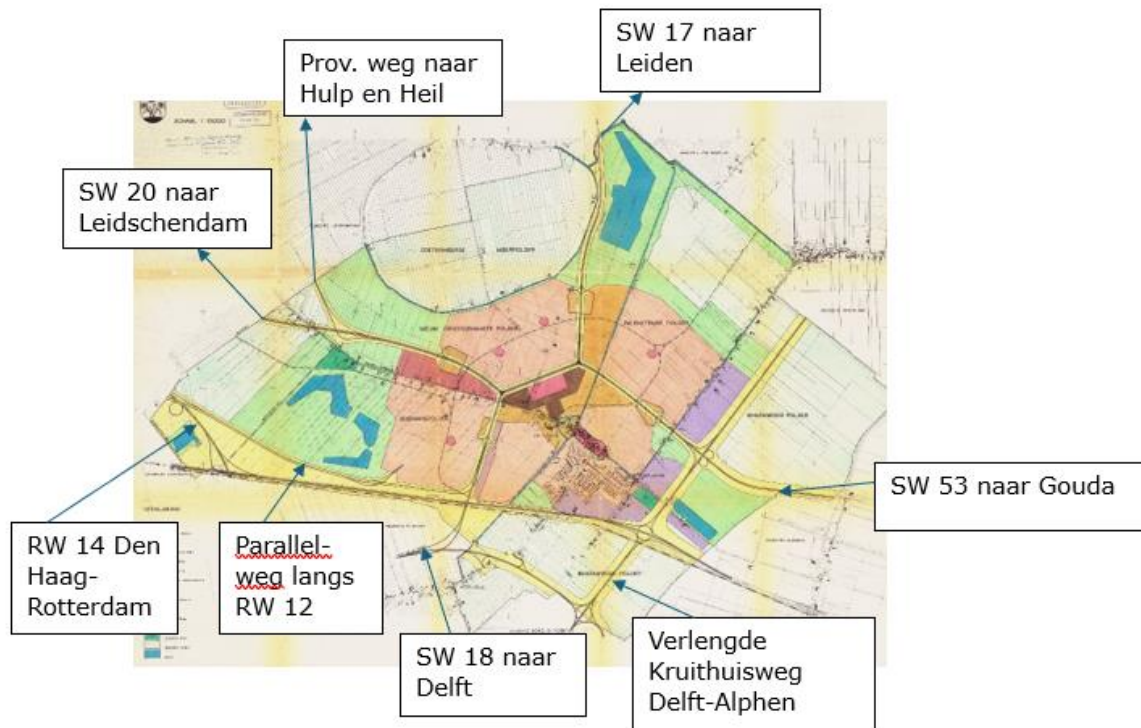
Streekplan en Struktuurplan

Voor Zoetermeer was het streekplan van belang omdat daarin alle wegen van Rijk en provincie stonden die men toen nodig vond. In het *Streekplan Haagse Agglomeratie* van 1965 was een groot netwerk van wegen uitgetekend.

De plankaart van het streekplan Haagse Agglomeratie uit 1965, waarin Zoetermeer als opvangkern voor Den Haag werd aangegeven.



Het *Strukturplan 1968* van Zoetermeer volgde het Streekplan nauwgezet en zo leek de hoofdwegenstructuur in en om Zoetermeer vast te liggen. De enige toekomstige aansluiting van Zoetermeer direct op de RW12 was die bij de Verlengde Kruithuisweg, ter vervanging van die bij de Stationsstraat. De belangrijkste weg naar Den Haag (naast de RW12) werd de westelijke tak van de H-structuur (nu Amerikaweg), met een capaciteit van 2x3 rijstroken, die ten noorden van Leidschendam aan zou sluiten op de Secundaire Weg 20 (SW20) en RW4a. Een goede tweede zou een parallelweg langs de RW12 zijn die in Zoetermeer aantakte op de Afrikaweg en op de Meerzichtlaan, en bij Roeleven aan de Rijksweg 14. (Op andere momenten werd de zaak omgedraaid en werd de Amerikaweg minder belangrijk dan de parallelweg.)



Van helder idee tot rommelige praktijk

Het plan voor een stukje RW14, tussen Wassenaar en de nieuwe RW4a was in 1967 besteksklaar en veroorzaakte toen pas een enorm protest in Wassenaar. Dat kwam omdat er een klaverbladplein, in de omvang van het huidige Prins Clausplein, over deze bosrijke gemeente was geprojecteerd. Andere gemeenten reageerden niet op dit galactische plan. Men liet Wassenaar eenzaam voortmodderen.



Maquette van het plein tussen RW4 en RW14

Verkiezingen in 1967 (Tweede Kamer) en 1970 (gemeenteraden) hadden protestpartijen op het toneel gebracht (Boerenpartij, PPR, D'66) die onder andere de bestuurscultuur wilden veranderen – meer bewonersinvloed. Deels keken ze anders tegen autoverkeer aan. Protesten tegen wegeaanleg namen in het land toe (Utrechtse Baan in Den Haag, RW27 door Amelisweerd in Utrecht).

Tot en met 1973 raakten die politieke veranderingen Rijksweg 14 niet. Er werden al pilaren voor viaducten neergezet in Voorburg en in Voorschoten. De planning ging verder.

1968: Rijkswaterstaat nam de leiding in 'Stad Nederland'

In 1968 werkte Rijkswaterstaat aan de wegenplanning volgens het nieuwe Schema Hoofdwegen uit 1966 dat vorm zou geven aan de 'Stad Nederland': Heel Nederland één, rond een rastervorming wegennet georganiseerde, stad.

Uitvoering van de rijkswegen uit dat plan (waar ook provinciale wegen in zaten) kwam in het Rijkswegenplan 1968 aan de orde. Zoetermeer werd er van op de hoogte gebracht dat i.v.m. de tuinbouw een snelle vaststelling van het tracé van RW14 tussen Pijnacker en Berkel-Rodenrijs nodig was. De weg zou vlak na de Roeleveenseweg de RW12 kruisen en een aansluiting op de SW20 krijgen.

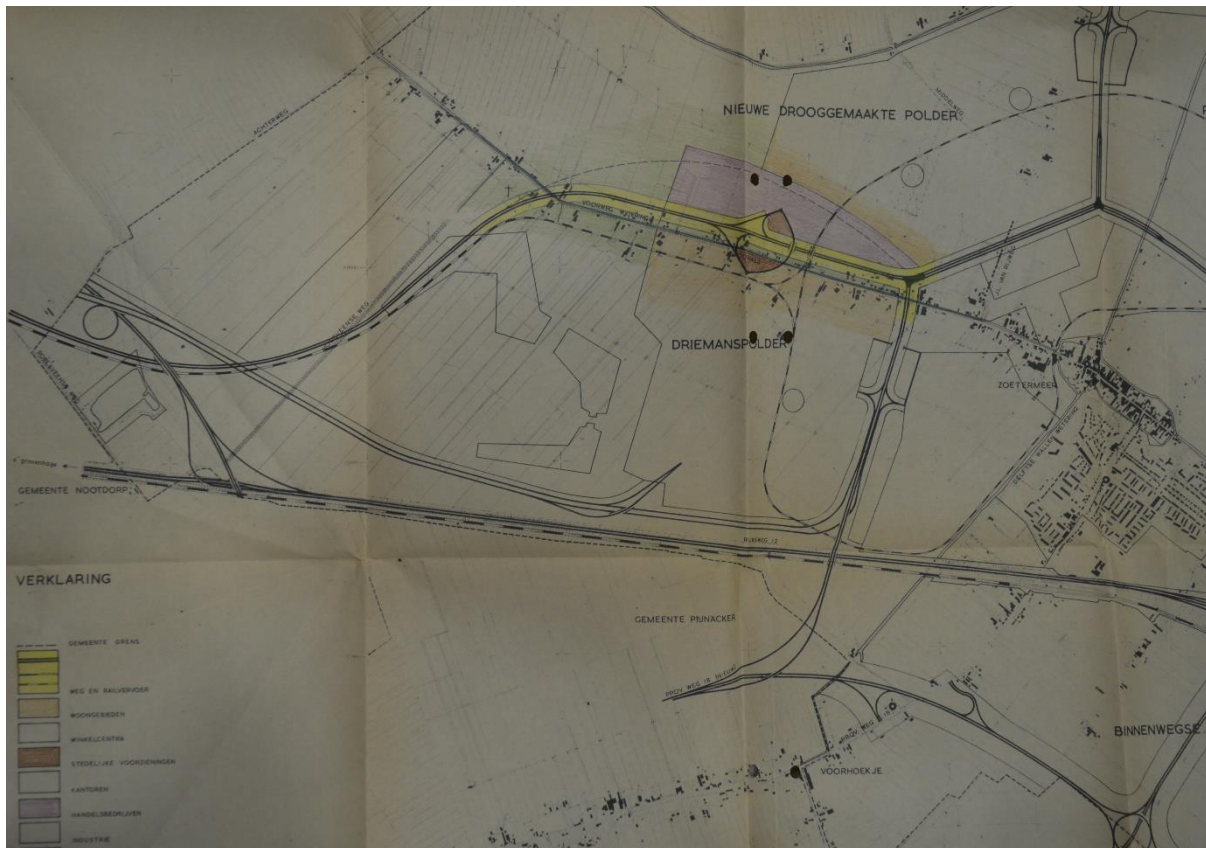
1969: SW20 verschoof als eerste

Plannen blijven zelden geheel stabiel. Als eerste begon de westelijke provinciale weg (SW20) te schuiven.



Plan 1968

Volgens het *Strukturplan 1968* zou tussen de weg en de Voorweg een industrieterrein komen (paars). Maar de plannen van de provincie veranderden. De weg zou na Leidschendam afbuigen naar het zuiden en de raillijn werd er strak tegenaan gelegd. (Een tweede weg naar Voorschoten-Hulp en Heil verviel helemaal.) De weg werd ook pal langs de Voorweg gelegd en het industrieterrein werd nu aan de noordkant gelegd. Daarmee bleef meer ruimte voor de Voorweg als groenelement. Een fors 'half klaverblad' voor de ontsluiting van Meerzicht en Buytenwegh kwam wel over de Voorweg heen te liggen.



Plan 1969

1970: Hulp van het rijk?

Op 8 januari 1970 richtte B&W zich tot minister van Verkeer en Waterstaat Bakker omdat medio december 1969 bleek dat de Provincie de SW20 niet op haar uitvoeringsprogramma had staan. Verder was gebleken dat RW14, waarop SW20 zou aansluiten, pas in 1977/1978 gereed zou komen. Zoetermeer vreesde dat er tegen 1978 veel congestie zou optreden op de RW12. Voor 1974 werden al 40.000 inwoners verwacht.

Blijkens onderstaand kaartje was voor een deel van het tracé al het nodige voorbereid (wat later ook tegen bleek te vallen): het rode stuk en het gele stuk. Het blauwe stuk (SW20, provincie) zou vóór 1974 klaar kunnen zijn, het groene (RW14) hing van het Rijk af. Het gele was van de gemeente.



Uit de brief aan de minister, 1970

De minister was gevoelig voor het Zoetermeerse probleem en beloofde het benodigde stukje RW14 (groen) te versnellen. Maar: het tracé door Voorburg (rood, nog niet vastgesteld) kon niet versneld worden. De minister meende wel dat het openbaar vervoer de grootste bijdrage zou moeten leveren aan het oplossen van de verkeersproblemen tussen Zoetermeer en Den Haag. Ook met Wassenaar waren er nog steeds moeilijkheden.

Eind 1970 stuurde Zoetermeer nog maar eens een telegram aan Minister Bakker omdat er 'chaotische verkeerscongesties' bij de op- en afritten van de RW12 zouden optreden.

1971: Nieuwe tracénota

Eerst in september 1971 kwam de minister met een tracé-nota die eind 1971 ter inzage werd gelegd. Voor het eerst werden ook burgers betrokken (het was de tijd van de democratisering). Gezien de prognoses voor 1985 – 135.000 motorvoertuigen per etmaal tussen Den Haag en Rotterdam – waren naast de bestaande RW13 ook RW14 en RW19 (Ypenburg-Vlaardingen) noodzakelijk. Eerst kwam RW19, er werd daar al grond aangekocht.¹ Bij Roeleven kwam een aansluiting op RW12 en op SW20. Die kruisingen en aansluitingen 'welke uiteraard alle ongelijkvloers zullen worden uitgevoerd', werden flink en zouden grote invloed hebben op het landschap (maar dat speelde toen niet).

¹ Dit is de bekende weg door Midden-Delfland – verlengde van de A4 – waarvan het laatste gedeelte, Delft-Zuid-Schiedam-Kethelplein, pas in 2016 is geopend.



1. Knooppunt RW4: RW14 gaat over RW4 heen, uiteindelijk volledig knooppunt.
2. Kruising Middenweg: over Middenweg heen.
3. Kruising Veenweg: over Veenweg heen. 'De Veenweg zal van de dijk worden afgeleid, zodat de rijksweg een lage ligging kan aannemen.'
4. Kruising Houtkade: vervalt tenzij in het Roeleveen een recreatiegebied zou komen.
5. Knooppunt met aan te leggen SW20, 'die in eerste instantie tezamen met rijksweg 14 een tweede verbinding tussen Zoetermeer en Den Haag zal gaan vormen.' RW14 gaat over RW20 heen.
6. Knooppunt met RW12. RW14 over RW12 heen.
7. Kruising spoorweg. RW4 over spoorweg heen.

Dwarsprofiel: 2 rijbanen met 3 rijstroken plus vluchtstrook. Middenberm 6 m.
Benzinestations om de 20 km, met wegrestaurants om de 60 a 80 km.

Het is niet vreemd dat Zoetermeer op Rijksweg 14 bleef rekenen.

1972: Het tij keerde zich tegen autoverkeer en tegen wegen

Maar het tij keerde. Inmiddels was er een nieuwe minister aangetreden: W. Drees jr, die sceptisch was over autoverkeer (hij verwijderde de auto's van het Binnenhof en pleitte voor een soort rekeningrijden).

De milieubeweging kwam op en roerde zich in allerlei wegendossiers, waaronder de RW14. De eerste weg betrof de Leidse Baan in Wassenaar/Voorschoten, een provinciale weg uit het Streekplan (SW 16a). De 'Werkgroep Milieubeheer van de Rijksuniversiteit Leiden' schreef o.a. aan Zoetermeer (5 januari 1972): Binnenkort is de beslissing over Leidse Baan aan de orde. 'Deze beslissing betekent een principiële keuze: een stedelijke ontwikkeling met ófwel massaal particulier vervoer, ófwel openbaar vervoer in een voorrangspositie'. Zoetermeer mengde zich hier niet in. De Leidse Baan sneuvelde.

De gemeenteraad debatteerde op 24 april 1972 over de verkeerskwestie. Sommige raadsleden zeiden zich overvallen te voelen door het alarmerende

bericht van B&W en niet te begrijpen waar 'deze uitbarsting' vandaan komt. De burgemeester benadrukte dat van de vier provinciale wegen uit het Streekplan 1965 er nog geen één in uitvoering was. Omdat de Raad in 1970 had besloten tot versnelde groei werd dit nog klemmender. De gemeente bouwde 4.000 woningen per jaar! Rijk en provincie moesten nu echt concrete uitspraken over de wegen doen. Ook merkte hij op dat geld voor de H-structuur nog niet was geregeld. Raadslid Bos wees op de druk op de Voorweg. Er gingen 440 auto's per uur over die weg, en dat zouden er 800 worden. Het was een route voor schoolkinderen. De heer Kaag pleitte voor meer accent op openbaar vervoer en vroeg wat de denkbeelden over H-structuur zijn: 'Moet deze inderdaad een aantal meters boven het maaiveld worden gebouwd, met alle lawaai, stank en overige milieuverstorende elementen van dien?'

Op 22 juni 1972 stelde Minister Drees het tracé van RW14 tussen RW4 en RW12 vast. Vastigheid?

1973: Nieuw kabinet, nieuwe visie

In 1972 kwam het kabinet-Den Uyl aan de macht en die produceerde in 1973 de zgn. 'Oriënteringsnota'. Daarin werden de groeikernen minder belangrijk en zou de groei van de automobiliteit moeten worden afgeremd. Ook in 1973 kwam er een circulaire over geluidhinder van wegen. Vanaf dat moment kwam Rijksweg 14 in zwaar weer terecht.

Mejuffrouw Van Leeuwen (raadslid en Tweede-Kamerlid uit Zoetermeer, later wethouder) had in 1972 vragen gesteld. Die beantwoordde de minister (een nieuwe, Westerterp) op 20 maart 1973. Hij meldde dat de Utrechtse Baan (Den Haag) in RW12 nodig is maar dat het nog niet vlot. De start van RW14 was niet bekend. Daarom stelde de vorige minister al een tijdelijke aansluiting op RW12 in Zoetermeer voor en een tijdelijke aansluiting op RW12 voor het openbaar vervoer (bus). Profetisch zei hij dat de spoorlijn er eerder zou zijn dan de weg.

In plaats van een aansluiting op Rijksweg 14 kreeg de gemeente een halve aansluiting op Rijksweg 12. Wel hielp deze kwestie de besluitvorming bij het Rijk over de raillijn, de Zoetermeerlijn, te versnellen.

1974: Sterke tegenwind

In 1974 publiceerde het rijk een plan voor een serieuze snelweg, naar de laatste verkeerskundige inzichten: 2x3 rijstroken, gescheiden rijbanen, geschikt voor 120 km per uur, met vluchtwegen, en gelegen op een verhoogde baan van 5 tot 6 meter.

Protesten, uit Den Haag, Voorburg en Leidschendam, werden grootschalig. Men publiceerde lijvige tegenrapporten, tegen de weg en tegen de prognoses. De tegenstanders bleven zich duchtig roeren, in Zoetermeer (Werkgroep Leefbaar Zoetermeer), en in Den Haag en Leidschendam (Aktie Wég Landscheidingsweg).



Het Gewest 's-Gravenhage bedacht concessies, zoals het beperken van de snelheid naar 80 km per uur en genoeg nemen met 2x2 rijstroken. Het 'Centrum voor vervoersplannen' maakte uitvoerige berekeningen en meende aan te tonen dat de nieuwe trein (Zoetermeerlijn) met drie 2-wagenstellen genoeg capaciteit zou bieden, zodat RW14 overbodig zou zijn.

De minister moest op al die rapporten antwoorden. In de Tweede Kamer waren er steeds meer sympathisanten met de protesten. Kamerleden uit de linkse partijen vonden dat de minister werk moest maken van het beperken van de groei van het autoverkeer door minder wegen aan te leggen. De verwachte geluidhinder begon een lastige factor te worden. In Den Haag-Mariahoeve werd een maquette getoond waaruit bleek dat veel mensen minder uitzicht zouden krijgen. Weer een tegenargument tegen de weg. Aanpassingen van het voorstel tot 2 x 2 rijstroken en een snelheid van maximaal 80 km/uur hielpen niet om de bezwaren tegemoet te komen.

Inmiddels was er veel meer voor Zoetermeer veranderd.

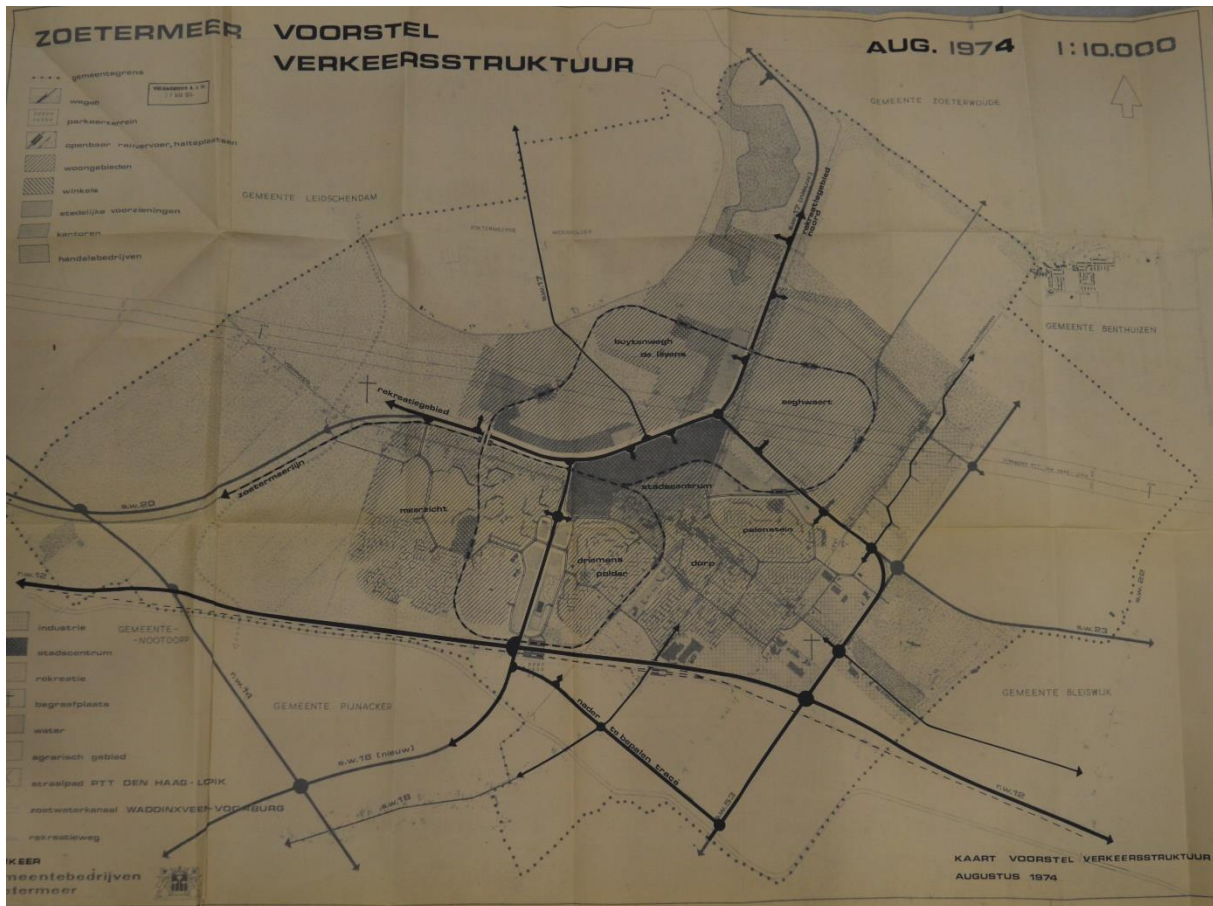
In de eerste plaats de wegenstructuur. Door het KB van 6 juli 1972 (over Park Leeuwensteyn: Voorburg hoeft geen ruimte te maken voor SW20) was de geplande aparte wegverbinding Zoetermeer-Den Haag uitgesloten. Bleef over RW14, maar die werd bescheidener. Daarom was een tweede oprit richting Den Haag noodzakelijk via de Boerhaavelaan. Het rijk heeft fl. 11,5 mln subsidie verstrekt voor wegen. Minister Gruijters stelde een 'halve aansluiting' richting Den Haag voor. De Meerzichtlaan werd niet over de RW12 doorgetrokken naar het zuiden (naar SW18).

Dit had gevolgen voor de interne wegenstructuur van Zoetermeer. Daarmee werd de westelijke H-tak (Amerikaweg) minder belangrijk en de zuidelijke (Afrikaweg) belangrijker. Aansluiting van de zuidelijk tak op de centrale boulevard werd nodig. Dat vergde weer aanpassing van de opzet van het Stadscentrum (dat zou oorspronkelijk pal aan de centrale Europaboulevard komen te liggen).



Aansluiting Amerikaweg en Afrikaweg op centrale boulevard

Maar er zijn ook andere gedachten op structuurplanniveau gerezen, naar aanleiding van het rapport *Planning for decline* van het NEI uit 1973. Daarin werd aangegeven dat Den Haag zou krimpen en dat de regio economische activiteiten moest overnemen. Ook de provincie voorzag een andere rol voor Den Haag en de regio (*Nota plandoelen Zuid-Holland*). Zoetermeer werd een stadsgewestelijke stad met een belangrijke economische functie, die m.n. in het stadscentrum zou neerslaan (kantoren). De hoofdwegen moesten zich dus gaan richten op verkeer naar het eigen stadscentrum. Het net aangepaste *Strukturplan* (1972) werd wat betreft verkeer weer aangepast.



Nieuwe kaart verkeersstructuur Zoetermeer, 1974

Zoetermeer hield vast aan doortrekken van de Afrikaweg over de Rijksweg 12 heen, en aan een nieuwe weg naar Leiden om de Meerpolder heen, terwijl ook de niet gewenste Zwaardslotseweg op de kaart kwam. De Amerikaweg werd gedegradeerd tot een flinke ontsluitingsweg naar het recreatiegebied en naar de steeds meer denkbeeldige SW20. De parallelweg langs de Rijksweg 12 verdween van de kaart.

Het politieke klimaat – nationaal, regionaal en lokaal - verslechterde voor het autoverkeer. Het Gewest benadrukte: (21 oktober 1974) '...dient het uitgangspunt van het beleid te zijn en te blijven de krachtige bevordering van het openbaar vervoer, beperking van langparkeren in stadscentra en kantoorwijken en het streven naar een meer evenwichtige woon-werkbalans Den Haag-Zoetermeer.' Toch bleef men ook RW14 nodig vinden.

Op de Voorweg gingen bewoners over tot wegafsluiting (27 november 1974). Dat zou niet de laatste keer zijn.

1975: Voorlopig geen RW14, wel een betere aansluiting op RW12

B&W pleitte ook voor een betere aansluiting op RW12 toen het rijk had gekozen voor verbetering van bestaande wegen. Actiegroepen bleven (creatief) bezwaar maken (b.v. Werkgroep Doovievaar e.a., Nota *rijksweg 14: WAAROM*).

Rijksweg 14 werd door de Tweede Kamer in 1975 van de agenda afgevoerd (16 december, amendement op de begroting van het Rijkswegenfonds 1976). Rijksweg 16 kwam er nooit, Rijksweg 19 pas na langdurige stilstand. De provincie was ook zijn (papieren) beloften niet nagekomen.

Voor Zoetermeer betekende dat een patstelling. Verbreding van Rijksweg 12 was voorlopig de enige optie, naast de voltooiing van de Zoetermeerlijn. Pas in de jaren 1990 kwam er weer beweging.

1976 en later: Stilstand en herstart

Maar de Rijksweg bleef ook na 1975 op de rijkskaarten staan, zonder dat er va de uitvoering vele werk werd gemaakt. In 1980 ging de gemeente Voorburg formeel dwars liggen door medewerking aan de inpassing van het eerste deel van de weg te weigeren. Het tweede deel van de weg, tussen Leidschendam en Rotterdam, werd in 1981 geschrapt: Nootdorp-Pijnacker werd toch geen groeikern, en de nieuwe weg tussen Rijswijk en Schiedam (Rijksweg 19) zou tijdig klaar zijn en voldoende capaciteit bieden.

Na de beide oliecrises (1973 en 1979) stonden de overheidsinvesteringen in infrastructuur op een laag pitje.

Het sluipverkeer bleef. Het 'Actiecomité Sluipverkeer' schreef aan Zoetermeer en aan de Minister van V&W (23 augustus 1979): leg de SW20 aan. De Sprinter is in gebruik genomen, de Utrechtse Baan ook en toch is er nog sluipverkeer: 1.000 auto's in de spits door Wilsveen, 25.000 auto's per dag over de Damlaan.



Nieuwe Leidsche Courant, 10 juli 1979

Geleidelijk kwam het land er na de oliecrises economisch bovenop en begon het autoverkeer weer sterk te groeien. Rijkswaterstaat vond dat het noordelijke deel van Rijksweg 14 nog steeds nuttig zou zijn.

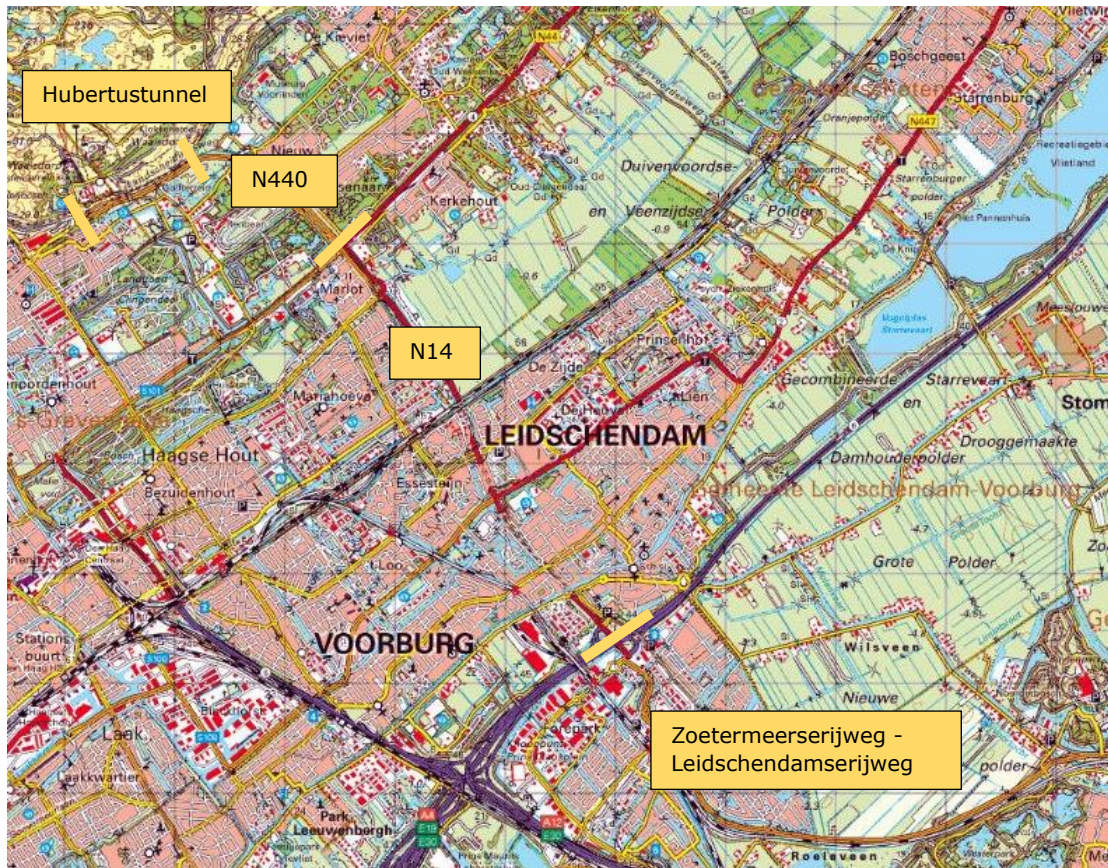
In 1982 concludeerde het Gewest dat het knelpunt de Voorweg is. RW12 met 2x4 rijstroken loste het probleem niet op, SW20 wel. In 1985 (!) ontdekte ook de provincie dat SW20 de oplossing was. De nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat (Smit-Kroes) nam in 1986 het initiatief tot een projectgroep met veel partijen, en samen met een landschapsarchitect werd een plan bedacht 'voor een stedelijke snelweg met de kwaliteit van een parkway', met een tunnel. In 1989 bereikte Zoetermeer overeenstemming met Leidschendam over het tracé van de weg en werkte de provincie mee aan de voorbereiding van de aanleg.

Het plan uit 1986 was echter te duur, totdat in 1994 een projectontwikkelaar voorstelde in Voorburg op de tunnel woningen te bouwen. Daarmee ontstond meer financiële ruimte en viel het bezwaar van Voorburg weg. Het conflict met Wassenaar werd in 1998 opgelost door een bescheidener oplossing van de kruising. Aan de Haagse kant kwam een tunnel onder de woonwijk Benoordenhout (Hubertustunnel). Tunnels lossen conflicten tussen stad en verkeer op!

Met wat extra rijksgeld kwam in 2003 een weg tot stand die als 2x2 provinciale weg begint in Den Haag (N440), langs Wassenaar gaat, door Leidschendam en Voorburg in enkele tunnels loopt met een tramtunnel er langs (N14), en die uitloopt in een lokale 1x1 weg door Leidschenveen (de nieuwe Vinex-wijk), die overgaat in de lokale 1x1 Leidschendamserijweg in Zoetermeer, aansluitend op de Amerikaweg.



Kruising N14 – A4



*'Rijksweg 14' = Hubertustunnel → N440 → N14 → gemeentelijke wegen
Leidschendam (Den Haag) en Zoetermeer*

T.g.v. Open Monumentendag, september 2024

Bronnen

Stadsarchief Zoetermeer, archief 050 Gemeentebestuur Zoetermeer 1962-1975:

Inv. 429 Voorbereiding aanleg Rijksweg 14

Inv. 537 Verkeers- en vervoersstudie 1972 1975-1981

Inv. 853 Wijziging tracé Noordelijke H-tak (Aziëweg) en gunning Aziëweg

Inv. 855 Aanleg Provinciale weg 17

Inv. 1068 Ontwerpstructuurplan Groot Zoetermeer 1.1.1961 -1.1.1971

Inv. 1073 Notulen verkeersgroep Zoetermeer 1965-1970

Inv. 1996 Voorbereiding en realisatie eerste fase hoofdwegenstructuur, beperking geluidhinder en declaraties ICOG, 1969-1978

Nationaal Archief, toegangsnummer 3.02.22 Inventaris van het archief van de Griffie van de provincie Zuid-Holland(1826) 1946 - 1975 (1991):

Inv. 2091-2092 Streekplan Haagse agglomeratie, 1962-1973

Literatuur

A.J. van der Burg, 'Keulen en Aken zijn niet op één dag gebouwd; De lange voorgeschiedenis van Rijksweg 14', *Jaarboek Die Haghe*, 2018, blz. 220-239