

2. Verkeersgeneratie woningen “Hof van Rijnsburg”

Als voor een te realiseren woningbouwproject bekend is hoe het programma er uit komt te zien, dan kan aan de hand hiervan op basis van CROW richtlijnen uit publicatie 317 een uitspraak gedaan worden ten aanzien van de verkeersgeneratie die ten gevolge van de nieuwbouw verwacht kan worden. In dit geval bestaat het programma uit 24 zorgappartementen (sociale huurwoningen), 27 appartementen voor sociale huur, 2 goedkope koopappartementen, 29 middeldure (koop)appartementen, 4 dure (koop)appartement en 1 woning op eigen grond:

- Bepaling verkeersgeneratie van de zorgappartementen (sociale huur): op basis van CROW richtlijnen voor de categorie “aanleunwoning/serviceflat”.
- Bepaling verkeersgeneratie sociale huur appartementen: op basis van CROW richtlijnen voor de categorie “huurhuis, sociale huur”.
- De bepaling van de verkeersgeneratie voor de koopappartementen wordt gedaan op basis van CROW richtlijnen voor de categorieën “koop, etage, duur”, “koop, etage, midden” en “koop, etage, goedkoop”.
- Voor de woning met eigen grond wordt voor de verkeersgeneratie uitgegaan van CROW richtlijnen voor de categorie “koop, vrijstaand”.
- Voor elk van de genoemde woningcategorieën wordt ten aanzien van de verwachte verkeersgeneratie uitgegaan van de gemiddelde kencijfers. Er zijn namelijk geen zwaarwegende redenen aanwezig om van de maximale kencijfers uit te gaan: de nieuwe bewoners zullen qua autogebruik niet afwijken van overige bewoners en op de route Sandtlaan – Oegstgeesterweg loopt een busroute waar bewoners als alternatief over kunnen beschikken.

KENCIJFERS KOOP, ETAGE, DUUR								
	Verkeersgeneratie (per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	4,5	5,3	5,4	6,2	6,4	7,2	7,0	7,8
sterk stedelijk	5,4	6,2	6,4	7,2	6,7	7,5	7,0	7,8
matig stedelijk	6,4	7,2	6,5	7,3	6,7	7,5	7,0	7,8
weinig stedelijk	6,8	7,6	6,9	7,7	7,0	7,8	7,0	7,8
niet stedelijk	6,8	7,6	6,9	7,7	7,0	7,8	7,0	7,8

KENCIJFERS KOOP, ETAGE, MIDDEN								
	Verkeersgeneratie (per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	2,9	3,7	3,7	4,5	4,7	5,5	5,6	6,4
sterk stedelijk	3,7	4,5	4,7	5,5	5,2	6,0	5,6	6,4
matig stedelijk	4,7	5,5	5,0	5,8	5,2	6,0	5,6	6,4
weinig stedelijk	5,4	6,2	5,5	6,3	5,6	6,4	5,6	6,4
niet stedelijk	5,4	6,2	5,5	6,3	5,6	6,4	5,6	6,4

KENCIJFERS KOOP, ETAGE, GOEDKOOP								
	Verkeersgeneratie (per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	1,2	2,0	2,8	3,6	3,9	4,7	5,2	6,0
sterk stedelijk	2,8	3,6	3,9	4,7	4,5	5,3	5,2	6,0
matig stedelijk	3,9	4,7	4,2	5,0	4,5	5,3	5,2	6,0
weinig stedelijk	4,8	5,6	5,0	5,8	5,2	6,0	5,2	6,0
niet stedelijk	4,8	5,6	5,0	5,8	5,2	6,0	5,2	6,0

KENCIJFERS HUURHUIS, SOCIALE HUUR								
	Verkeersgeneratie (per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	1,2	2,0	2,8	3,6	3,9	4,7	5,2	6,0
sterk stedelijk	2,8	3,6	3,9	4,7	4,5	5,3	5,2	6,0
matig stedelijk	3,9	4,7	4,2	5,0	4,5	5,3	5,2	6,0
weinig stedelijk	4,8	5,6	5,0	5,8	5,2	6,0	5,2	6,0
niet stedelijk	4,8	5,6	5,0	5,8	5,2	6,0	5,2	6,0

KENCIJFERS KOOP, VRIJSTAAND								
	Verkeersgeneratie (per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	5,9	6,7	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6
sterk stedelijk	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6	7,8	8,6
matig stedelijk	7,3	8,1	7,6	8,4	7,8	8,6	7,8	8,6
weinig stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6
niet stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6

AANLEUNWONING / SERVICEFLAT								
	Verkeersgeneratie (per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	0,4	1,2	0,4	1,2	2,0	2,7	2,2	3,0
sterk stedelijk	0,4	1,2	2,0	2,7	2,1	2,8	2,2	3,0
matig stedelijk	2,0	2,7	2,0	2,7	2,1	2,8	2,2	3,0
weinig stedelijk	2,0	2,7	2,1	2,8	2,2	3,0	2,2	3,0
niet stedelijk	2,0	2,7	2,1	2,8	2,2	3,0	2,2	3,0

Figuur 2: kencijfers verkeersgeneratie per woningtype (bron: CROW publicatie 317)

Figuur 2 toont de kencijfers verkeersgeneratie die voor elk van de genoemde categorieën woningen wordt gehanteerd door het CROW. Om te komen tot een berekening, moet echter eerst nog worden vastgesteld welke stedelijkheidsgraad en stedelijke zonering van toepassing zijn voor het plan "Hof van Rijnsburg". Daartoe kijken wij enerzijds naar gegevens die digitaal bij het CBS beschikbaar zijn om de stedelijkheidsgraad vast te stellen en anderzijds naar het parkeernormenbeleid van de gemeente Katwijk om de stedelijke zonering vast te stellen. Hieruit valt het volgende te concluderen:

- In de publicatie "Demografische kerncijfers per gemeente 2015" staat opgenomen dat de gemeente een stedelijkheidsgraad 2, oftewel "sterk stedelijk" heeft.
- Op pagina 12 en 13 van het parkeernormenbeleid van de gemeente Katwijk (zie document "Parkeernormenbeleid Katwijk, januari 2010") staat vermeld dat in de kern Rijnsburg qua stedelijke zones enkel onderscheid wordt gemaakt in "centrum" en "rest bebouwde kom". De bouwlocatie van het plan "Hof van Rijnsburg" ligt blijkens afbeelding 2_2 in het parkeernormenbeleid niet in het centrum. Derhalve dient voor het plan "Hof van Rijnsburg" uitgegaan te worden van de stedelijke zonering "rest bebouwde kom".

Aan de hand van de kencijfers zoals die vermeld staan in figuur 2, kan nu de verkeersgeneratie worden berekend behorende bij de beoogde nieuwbouw. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de vermelde kencijfers met een factor 1,11 vermenigvuldigd dienen te worden indien de gemiddelde verkeersgeneratie per **werkdagemaal** berekend moet worden. Toepassing van het voorgaande leidt tot de volgende berekeningen:

VERKEERSGENERATIE ZORGAPPARTEMENTEN (SOCIALE HUUR)

- $(24 \text{ woningen} \times 2,45) \times 1,11 = 65,27 = 66 \text{ motorvoertuigbewegingen/werkdagemaal}$

VERKEERSGENERATIE SOCIALE HUURWONINGEN

- $(27 \text{ woningen} \times 4,9) \times 1,11 = 146,85 = 147 \text{ motorvoertuigbewegingen/werkdagemaal}$

VERKEERSGENERATIE OVERIGE APPARTEMENTEN

- $(4 \text{ duur} \times 7,1) \times 1,11 = 31,52 = 32 \text{ motorvoertuigbewegingen/werkdagemaal}$
- $(29 \text{ middelduur} \times 5,6) \times 1,11 = 180,26 = 181 \text{ motorvoertuigbewegingen/werkdagemaal}$
- $(2 \text{ goedkoop} \times 4,9) \times 1,11 = 10,88 = 11 \text{ motorvoertuigbewegingen/werkdagemaal}$

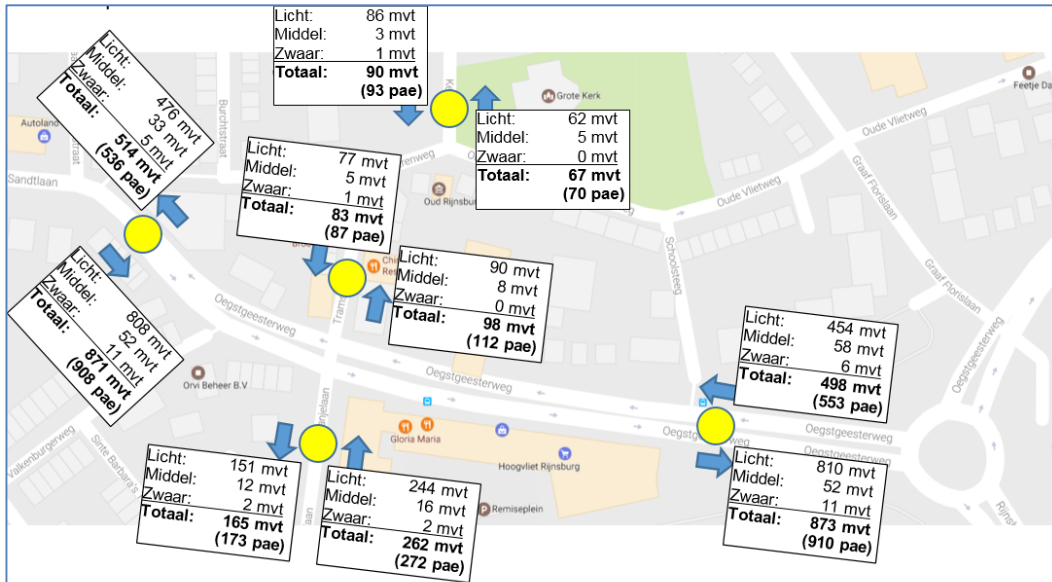
VERKEERSGENERATIE WONING OP EIGEN GROND

- $(1 \text{ woning} \times 8,2) \times 1,11 = 9,10 = 9 \text{ motorvoertuigbewegingen/werkdagemaal}$

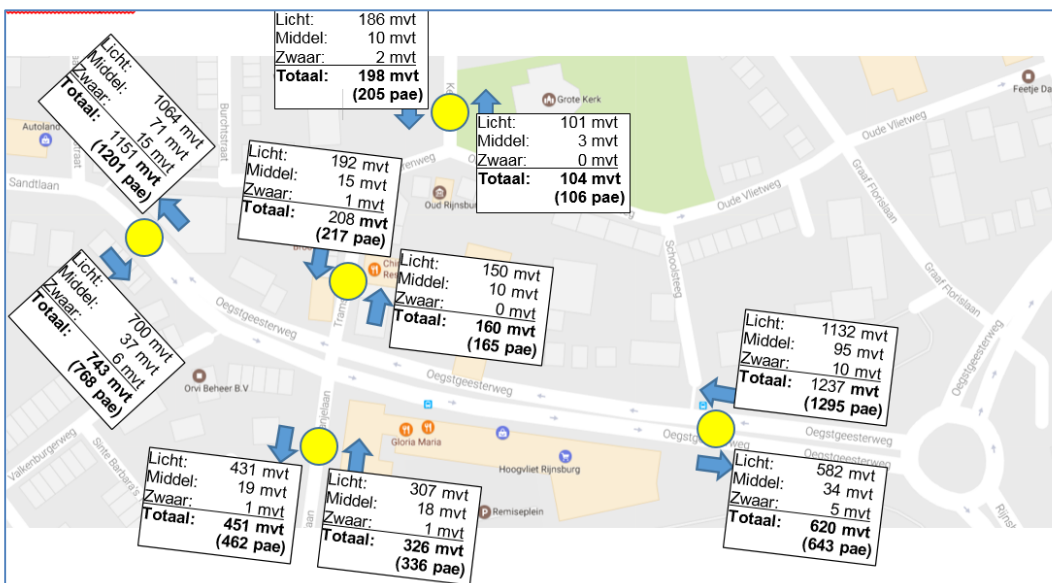
De totale (maximale) verkeersgeneratie van het plan "Hof van Rijnsburg" komt hiermee op **446 motorvoertuigbeweging per gemiddeld werkdagemaal**

3. Huidige verkeersintensiteiten omgeving plangebied

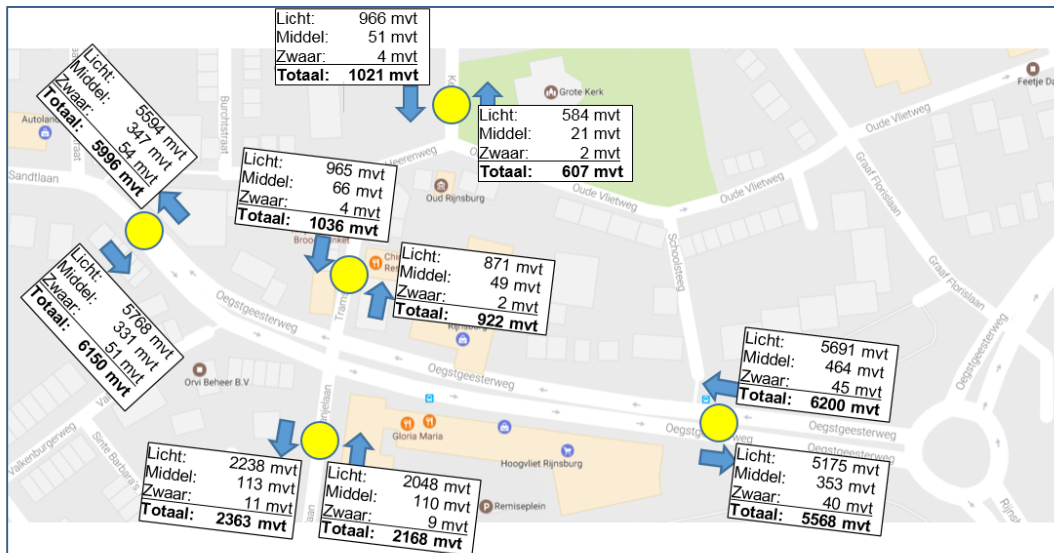
Om vast te kunnen stellen in hoeverre de nieuwe verkeersgeneratie van het plan "Hof van Rijnsburg" al dan niet ingepast kan worden in het huidige verkeersbeeld, is eerst inzage nodig in de huidige verkeersintensiteiten in de omgeving van het plangebied. Derhalve hebben in de periode van 5 t/m 12 mei 2017 verkeerstellingen plaatsgevonden op een vijftal wegen in de directe omgeving van het plangebied. De resultaten van deze tellingen zijn weergegeven in de onderstaande figuren 3, 4 en 5.



Figuur 3: verkeersintensiteiten 2-uurs ochtendspits (07.00 – 09.00 uur) op een gemiddelde werkdag in absolute aantallen alsook uitgedrukt in personenauto equivalenten (= pae)



Figuur 4: verkeersintensiteiten 2-uurs avondspits (16.00 – 18.00 uur) op een gemiddelde werkdag in absolute aantallen alsook uitgedrukt in personenauto equivalenten (= pae)



Figuur 5: verkeersintensiteiten in aantal motorvoertuigen / gemiddeld werkdagemaal

Onder licht verkeer worden doorgaans personenauto's, motoren en personenauto's met aanhangers verstaan. Onder middelzwaar verkeer vallen bakwagens, kleine autobussen en grote bestelauto's al dan niet met aanhanger. Onder zwaar verkeer worden gelede vrachtwagens en grote autobussen zoals touringcars en lijnbussen verstaan. Voor de omrekening van licht, middel en zwaar verkeer naar personenauto-equivalenten (pae) is een omrekenfactor van respectievelijk 1, 1,5 en 2 gehanteerd.

4. Hoe wordt het autoverkeer van “Hof van Rijsburg” ontsloten?

De ontsluiting van het autoverkeer dat gerelateerd is aan het plan “Hof van Rijsburg” hangt in dit geval samen met de volgende omstandigheden:

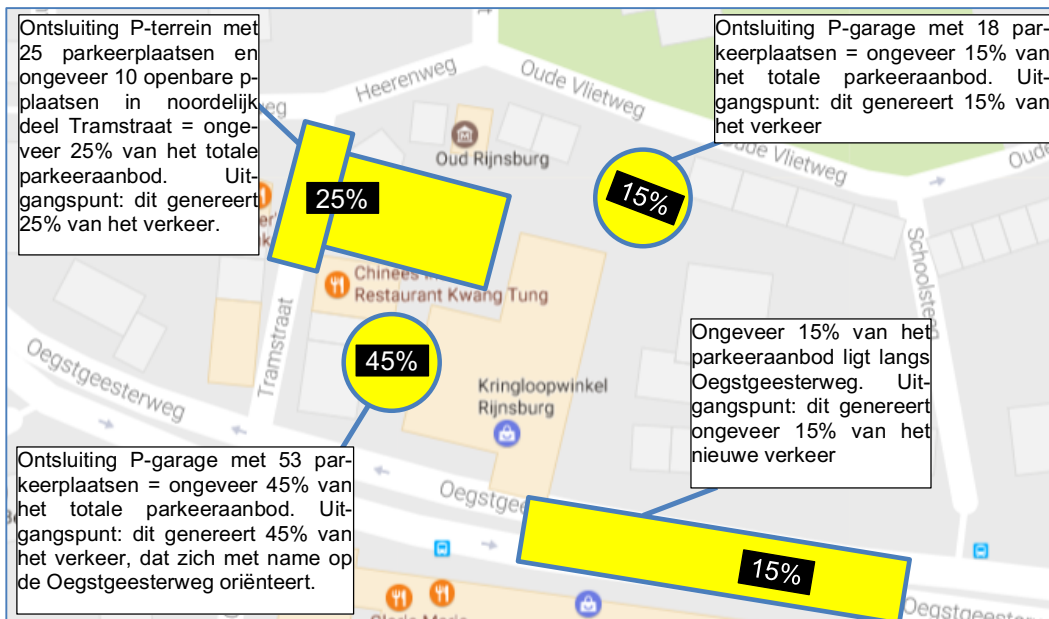
- de eenrichtingsregimes die op de lokale wegen van kracht zijn.
- de locatie en wijze waarop de parkeerterreinen en –garages en openbare parkeerplaatsen die bij de woningen komen worden aangesloten op het lokale wegennet;
- de verwachte verkeersbewegingen van en naar de nieuwe parkeergefaciliteiten, rekening houdende met de bovengenoemde eenrichtingsregimes.

Figuur 6 geeft de eenrichtingsregimes weer waarmee rekening gehouden wordt.



Figuur 6: eenrichtingsregimes waarmee rekening gehouden moet worden

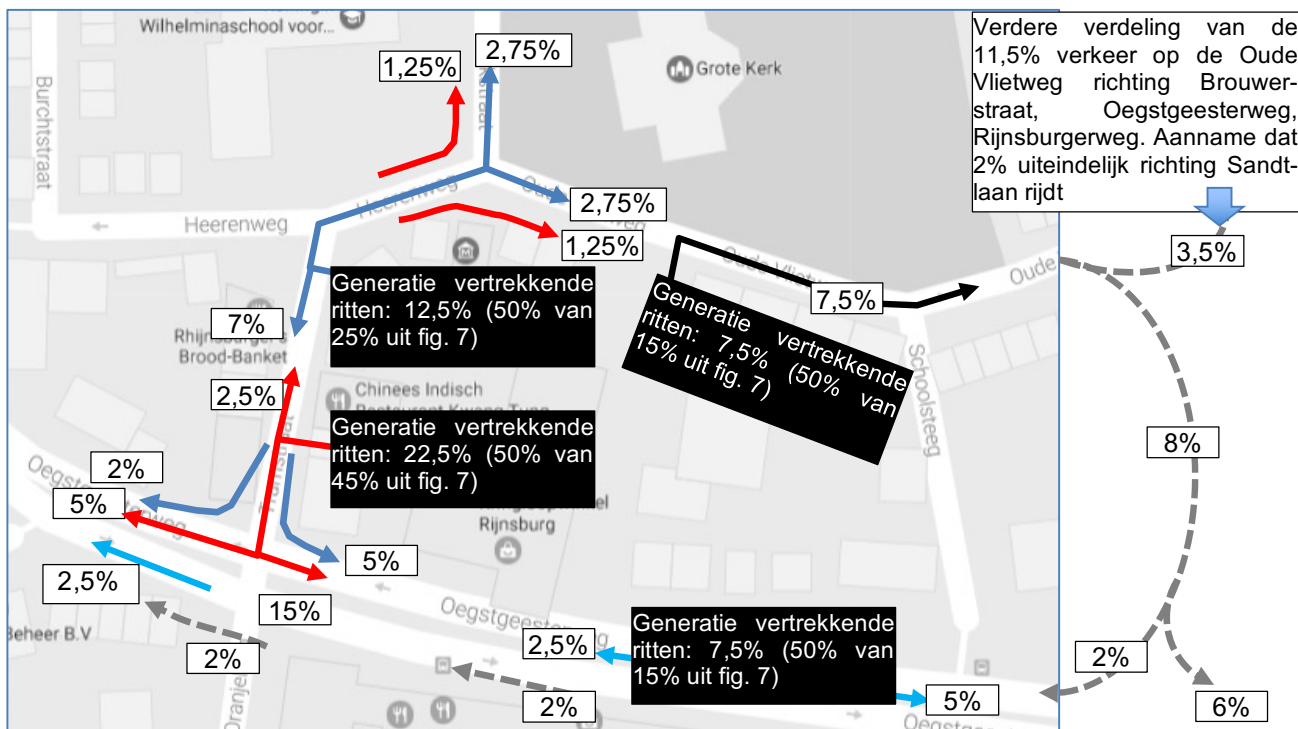
In figuur 7 is verder weergegeven hoe het aan het plan “Hof van Rijsburg” te relateren nieuwe verkeer zich naar onze inschatting verdeelt over de verschillende parkeergefaciliteiten die in en om het plangebied gerealiseerd worden.



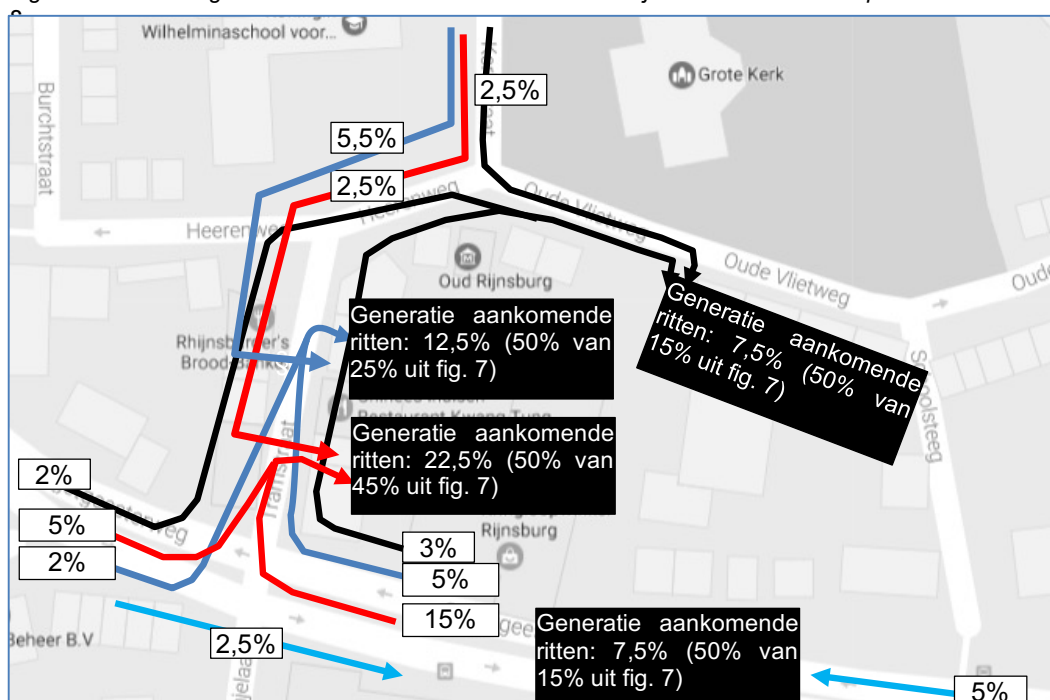
Figuur 7: verwachte verkeersgeneratie “Hof van Rijsburg” verdeeld naar de parkeergefaciliteiten

Op basis van de eenrichtingsregimes zoals weergegeven in figuur 6 en de verwachte verdeling van het nieuwe verkeer over de verschillende parkeerfaciliteiten in figuur 7, kan vervolgens een inschatting gemaakt worden van de routes die het verkeer van en naar de parkeerfaciliteiten moet afleggen en de belasting van de wegen die daarmee gepaard gaat. Dit is in figuren 8 en 9 weergegeven. Hierbij is voorts het volgende aangehouden:

- Verkeersgeneratie bestaat uit het totaal aantal ritten op een dag (komen en gaan). Ongeveer 50% van de generatie zal derhalve bestaan uit “vertrekkende” ritten en 50% uit “aankomende” ritten. De routes die vertrekkend en aankomend verkeer moet afleggen wordt beïnvloed door het eenrichtingsverkeer.
- van verkeer dat gebruik moet maken van de Oegstgeesterweg, heeft het merendeel een oostelijke oriëntatie (in verband met aanwezigheid A44 / Leiden / A4).

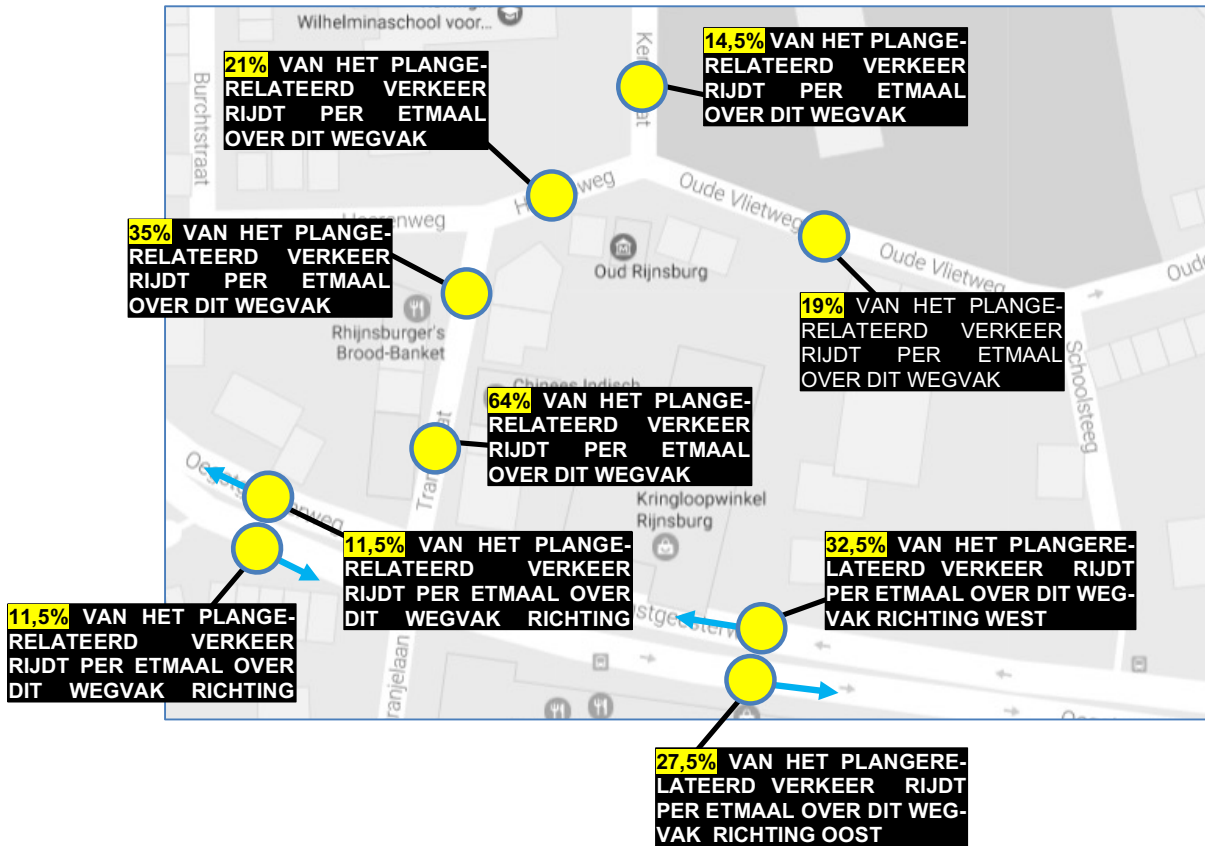


Figuur 8: verdeling aantal “vertrekkende” ritten bij het verlaten van de parkeerfaciliteiten



Figuur 9: verdeling aantal “aankomende” ritten om bij de parkeerfaciliteiten te kunnen komen

Combinatie van figuur 8 en 9 leidt uiteindelijk tot figuur 10, waarin per weg/wegvak is aangegeven hoeveel van het door het plan “Hof van Rijnsburg” gegenereerde verkeer (het totaal van “vertrekkende” en “aankomende” ritten) hier naar verwachting zal gaan rijden.



Figuur 10: overzicht van de (ingeschatte) hoeveelheid verkeer van het plan “Hof van Rijnsburg” dat per wegvak verwacht wordt (weergegeven percentages zijn het resultaat van de optelsom van figuren 8 en 9)

Met het tot stand komen van figuur 10, beschikken wij thans over de volgende data:

- de verwachte verkeersgeneratie van het plan “Hof van Rijnsburg”, bestaande uit 446 motorvoertuigen/werkdagemaal (zie hoofdstuk 2).
- de huidige verkeersintensiteiten op de wegen/wegvakken in de directe omgeving van het plangebied (zie hoofdstuk 3).
- de hoeveelheid nieuw verkeer die als gevolg van het plan “Hof van Rijnsburg” verwacht kan worden per weg/wegvak (vastgesteld in dit hoofdstuk 4).

Hiermee beschikken wij over voldoende data om over te gaan tot de volgende stap: toetsen of de verkeersintensiteiten op de betrokken wegen op een acceptabel niveau blijven. Alvo-rens hiertoe over te gaan, wordt in hoofdstuk 5 toegelicht op welke wijze deze toetsing zal plaatsvinden.

5. Toetsing: welke toetsingscriteria passen we toe?

In het rapport "Bouwen en Verkeer Rijnsburg, d.d. 8 april 2009", waarin de verkeerskundige onderbouwing is opgenomen die ten grondslag ligt aan onder meer het bestemmingsplan "Hoofdverkeersstructuur Rijnsburg" en diverse bestemmingsplannen voor nieuwe woonwijken, waaronder het plan "Dijksman" (= het huidige plan "Hof van Rijnsburg", zijn de toetsingscriteria opgenomen aan de hand waarvan gecheckt kan worden of het verkeer van het plan "Hof van Rijnsburg" op acceptabele wijze toegevoegd kan worden aan het huidige verkeersbeeld. Op pagina 12 van het betreffende rapport zijn de maximaal acceptabele verkeersintensiteiten ten aanzien van de Sandtlaan en Oegstgeesterweg benoemd:

- Sandtlaan, tussen De Waal en Oranjelaan: maximaal 800 pae/uur per rijrichting.
- Oegstgeesterweg, tussen Oranjelaan en Rijnsburgerweg: maximaal 800 pae/uur per rijrichting.

De bovengenoemde maximaal acceptabele verkeersintensiteiten zijn destijds vastgesteld op basis van de functie die elke weg binnen het lokale wegennetwerk vervult. Bovengenoemde criteria zullen ook in het kader van onderhavig onderzoek worden toegepast. Enerzijds omdat daarmee op consistente wijze getoetst wordt, anderzijds omdat de betreffende criteria, gegeven de huidige situatie, nog steeds gelden. Destijds is in het rapport "Bouwen en Verkeer Rijnsburg" namelijk vastgesteld dat de Sandtlaan en Oegstgeesterweg ook met een 30 km/uur inrichting nog een belangrijke functie in het lokale netwerk (blijven) vervullen. Dat betekent dat zij, ondanks een 30 km/uur inrichting, anders functioneren dan een 30 km/uur straat die sec gericht is op het ontsluiten van aangelegen percelen. Bij de totstandkoming van de toetsingscriteria is in dat verband aangehouden dat hier meer verkeer kan rijden dan op een "gewone" 30 km/uur straat, maar niet zoveel als op een reguliere gebiedsontsluitingsweg. Dit heeft geleid tot het vaststellen van de acceptabele hoeveelheid verkeer van 800 pae/uur/rijstrook.

De Tramstraat, Heerenweg, Kerkstraat en Oude Vlietweg zijn daarentegen echte 30 km/uur (woon)straten, die dagelijks een beperkte hoeveelheid verkeer verwerken. Voor deze straten zijn destijds geen maximaal acceptabele verkeersintensiteiten opgenomen in het rapport "Bouwen en verkeer Rijnsburg" aangezien deze wegen toentertijd niet direct betrokken waren in het onderzoek. In zijn algemeenheid is in het rapport "Bouwen en verkeer Rijnsburg" wel aangegeven dat voor erftoegangswegen, wat de bovenvermelde straten zijn, een maximale intensiteit gehanteerd kan worden die tussen de 5.000 – 6.000 motorvoertuigen / etmaal ligt. In dit specifieke geval geldt echter dat op een aantal wegvakken van de bovengenoemde wegen een eenrichtingsregime van kracht is of zal zijn, wat bepalend is voor de afwikkelingscapaciteit. Hiermee rekening houdende, gaan wij er grosso modo van uit dat de hoeveelheid verkeer die als gevolg hiervan verwerkt kan worden halveert. Met dit in het achterhoofd, hanteren wij in het kader van de toetsing de volgende maximale verkeersintensiteiten voor de erftoegangswegen die ten westen en noorden van het plangebied "Hof van Rijnsburg" liggen:

- maximaal 3.000 motorvoertuigen / etmaal (= het totaal voor beide rijrichtingen samen)

Bij het hanteren van bovengenoemde toetsingscriteria is voorts het volgende aangehouden:

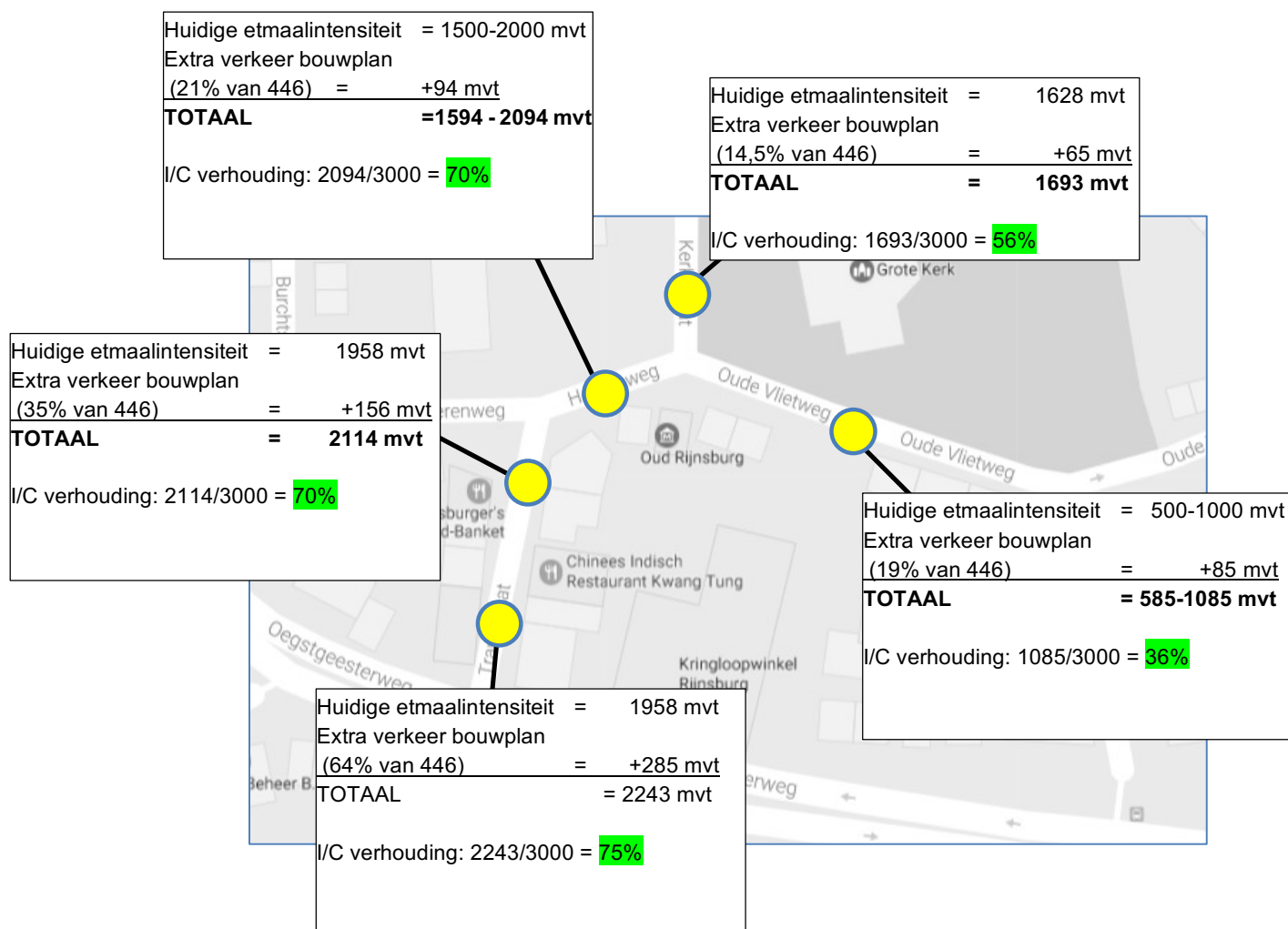
- Verhouding verkeersintensiteit versus maximaal acceptabele verkeersintensiteit = **< 80%** = geen probleem
- Verhouding verkeersintensiteit versus maximaal acceptabele verkeersintensiteit = **80 – 90 %** = locatie vraagt aandacht
- Verhouding verkeersintensiteit versus maximaal acceptabele verkeersintensiteit = **90% of meer** = knelpunt is kritisch

Hiermee wordt op vergelijkbare wijze zoals destijds in het rapport "Bouwen en verkeer Rijnsburg" is gedaan, getoetst of sprake zal zijn van acceptabele verkeersintensiteiten.

6. Toetsing: Tramstraat, Heerenweg, Kerkstraat en Oude Vlietweg

In hoofdstuk 2 van deze notitie is berekend dat de woningen van het plan "Hof van Rijnsburg" ongeveer 446 motorvoertuigbewegingen per etmaal zullen genereren. In hoofdstuk 4 is toegelicht (zie figuur 10) hoeveel procent van dit verkeer naar verwachting gebruik zal maken van de Tramstraat, Heerenweg, Kerkstraat en Oude Vlietweg. In hoofdstuk 5 is tot slot aangegeven voor de toetsing van de maximale verkeersintensiteiten op deze wegen een waarde van 3.000 motorvoertuigen/etmaal wordt aangehouden.

Gelet op het voorgaande hebben wij in onderstaande figuur 11 inzichtelijk gemaakt hoe de verkeersintensiteiten in de nieuwe situatie, wanneer het plan "Hof van Rijnsburg" gerealiseerd is, er uit komen te zien en in hoeverre deze passen binnen de toetsingswaarden.



Figuur 11: verkeersbeeld erftoegangswegen rondom plangebied, inclusief toevoeging nieuw verkeer en rekening houdend met effect nieuw eenrichtingsregime in de Tramstraat

Op basis van figuur 11 kan vervolgens de conclusie getrokken worden dat in deze situatie sprake is van acceptabele verkeersintensiteiten op de Tramstraat, Heerenweg, Kerkstraat en Oude Vlietweg. De verkeersintensiteiten blijven ruim onder de toetsingswaarden.

7. Toetsing: verkeersbeeld Oegstgeesterweg en Sandtlaan

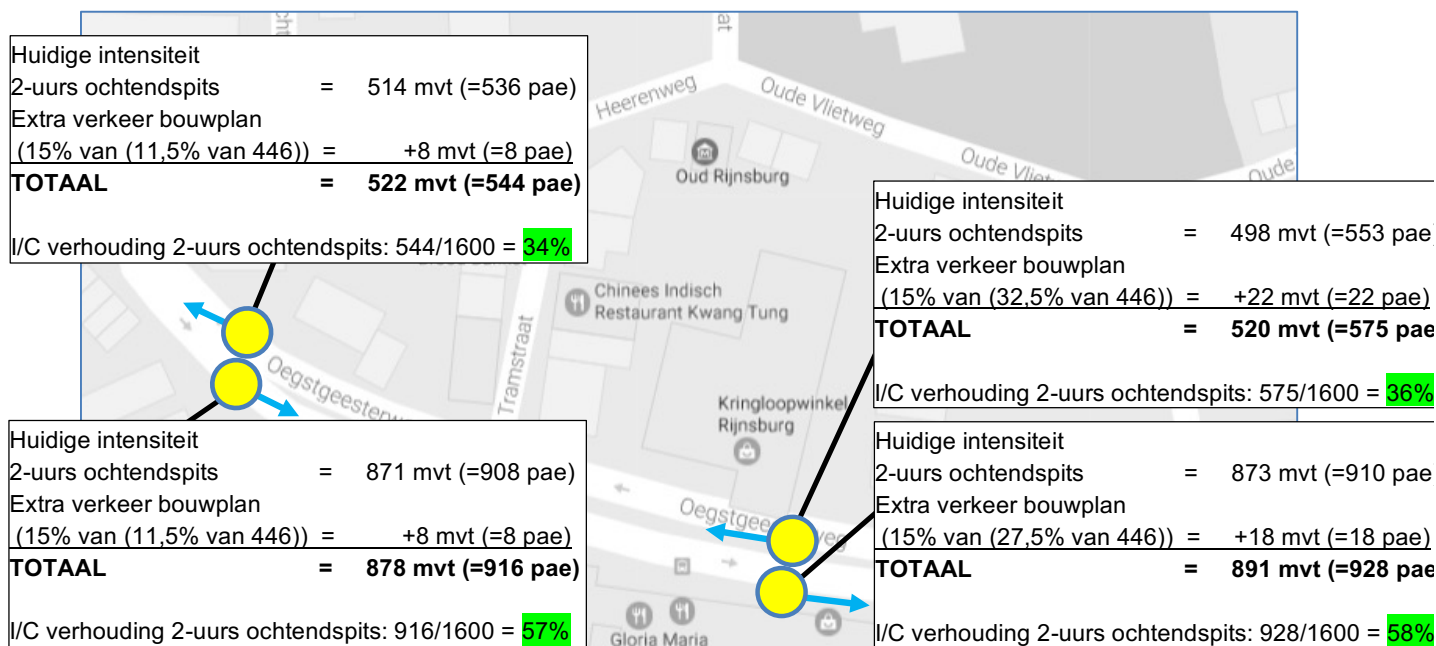
Voor de toetsing ten aanzien van de route Oegstgeesterweg en Sandtlaan is niet de etmaalintensiteit het toetsingscriterium, maar de hoeveelheid verkeer die deze wegen per uur kunnen afwikkelen. In dat verband is het voor de toetsing van deze wegen van belang om te kijken naar de drukste momenten van de dag: de verkeersintensiteiten tijdens de ochtend- en avondspitsen. In figuren 3 en 4 van hoofdstuk 3, zijn de verkeersintensiteiten aangegeven zoals die in mei 2017 gemeten zijn tijdens de 2-uurs ochtendspits (07.00 – 09.00 uur) en de 2-uurs avondspits (16.00 – 18.00 uur). Hierbij is het verder van belang om te weten dat binnen deze 2-uurs spitsperioden het zogenaamde maatgevend spitsuur zit: het uur binnen de spits waarin de verkeersintensiteit haar piek bereikt. Zoals destijds ook in de studie “Bouwen en verkeer Rijnsburg” is gehanteerd, is dit maatgevende spitsuur te berekenen op basis van de vuistregel dat dit 55% van de verkeersintensiteit betreft zoals die gemeten is in de 2-uurs spitsperiode.

Verder is het van belang uit te rekenen hoeveel verkeer vanuit het plan Hof van Rijnsburg wordt toegevoegd aan het verkeersbeeld tijdens de spitsperioden. Uit de in mei 2017 gehouden verkeerstellingen blijkt dat zich in de 2-uurs spitsperioden ongeveer 10-15% van de totale etmaalverkeersintensiteit bevindt. Ten behoeve van deze toetsing gaan wij er dan ook van uit dat 15% van de verkeersgeneratie van het plan “Hof van Rijnsburg” dat van de Oegstgeesterweg en Sandtlaan gebruik gaat maken (zie figuur 10) aan de gemeten verkeersintensiteiten in de 2-uurs ochtend- en avondspits wordt toegevoegd.

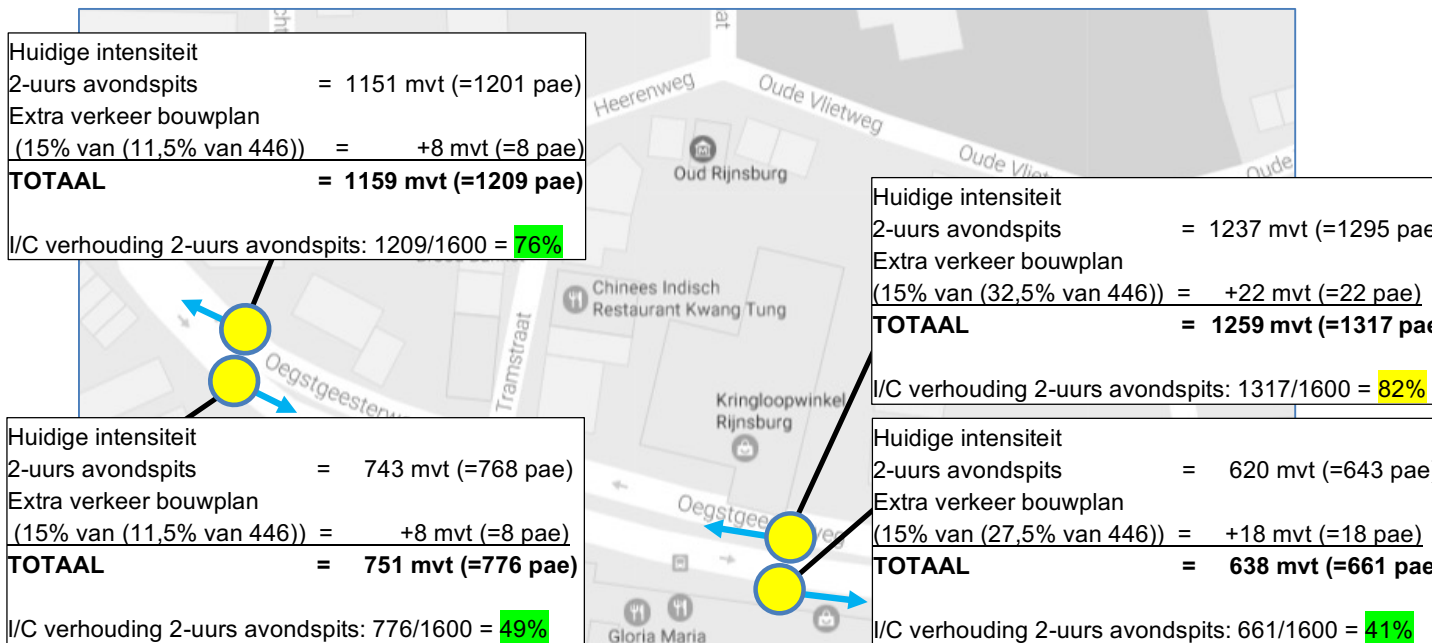
Op basis van het voorgaande, maken wij vervolgens de volgende twee situaties inzichtelijk:

- 1) ***Ontstaat een acceptabel verkeersbeeld op de Oegstgeesterweg en Sandtlaan tijdens de 2-uurs ochtend- en avondspits, inclusief toevoeging van het nieuwe verkeer van het plan “Hof van Rijnsburg”?***
- 2) ***Ontstaat een acceptabel verkeersbeeld op de Oegstgeesterweg en Sandtlaan tijdens het maatgevende (= drukste) uur binnen de 2-uurs ochtend- en avondspits, inclusief toevoeging van het nieuwe verkeer van het plan “Hof van Rijnsburg”?***

In onderstaande figuren 12 en 13 is voor **situatie 1** inzichtelijk gemaakt hoe de verkeersintensiteiten tijdens de 2-uurs spitsperioden zich verhouden tot de maximaal acceptabele verkeersintensiteiten die in een 2-uurs periode afgewikkeld kan worden.



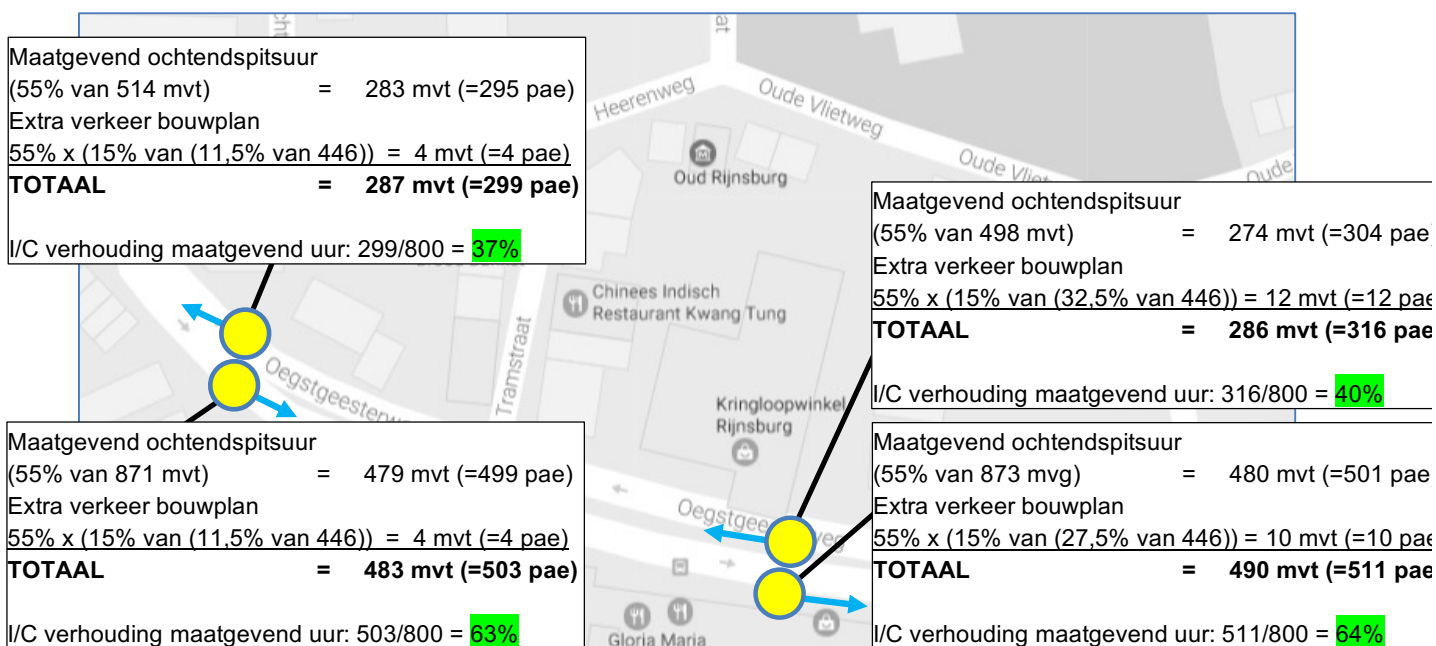
Figuur 12: verkeersbeeld Oegstgeesterweg/Sandtlaan tijdens de 2-uurs ochtendspits, met toevoeging van het verkeer van “Hof van Rijnsburg” aan de huidige verkeersintensiteiten



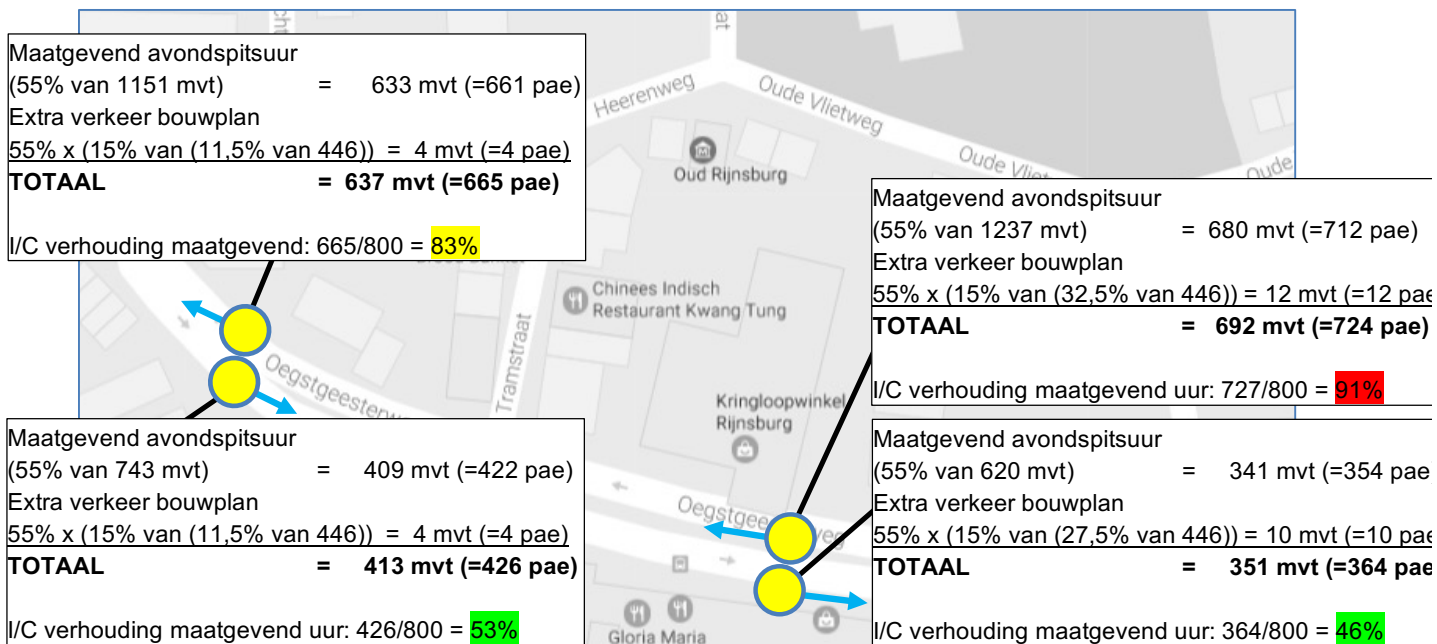
Figuur 13: verkeersbeeld Oegstgeesterweg/Sandtlaan tijdens de 2-uurs avondspits, met toevoeging van het verkeer van "Hof van Rijnsburg" aan de huidige verkeersintensiteiten

Figuren 12 en 13 laten zien dat in zowel de 2-uurs ochtend-als avondspits sprake is van een acceptabele verkeerssituatie, zij het dat zich op de Oegstgeesterweg in westelijke richting een aandachtspunt voordoet. Verder volgt uit figuur 12 en 13 dat het verkeer in de ochtendspits vooral richting het oosten georiënteerd is. In de avondspits is het andersom en rijden de grootste verkeersstromen richting het westen.

In onderstaande figuren 14 en 15 is voor **situatie 2** inzichtelijk gemaakt hoe de verkeersintensiteiten tijdens het maatgevende spitsuur zich verhouden tot de maximaal acceptabele verkeersintensiteiten die in een uur afgewikkeld kan worden. Op pagina 11 is reeds toegelicht, dat de hoeveelheid verkeer in het maatgevende spitsuur 55% van de hoeveelheid verkeer betreft uit de 2-uurs spitsperioden.



Figuur 14: verkeersbeeld Oegstgeesterweg/Sandtlaan tijdens het maatgevend uur in de ochtendspits, met toevoeging van het verkeer van "Hof van Rijnsburg" aan de huidige verkeersintensiteiten



Figuur 15: verkeersbeeld Oegstgeesterweg/Sandtlaan tijdens het maatgevend uur in de avondspits, met toevoeging van het verkeer van "Hof van Rijsburg" aan de huidige verkeersintensiteiten

Figuren 14 laat zien dat in de ochtendspits sprake is van een acceptabel verkeersbeeld. Figuur 15 laat zien dat in het drukste uur in de avondspits sprake is van een verkeersbeeld waarbij het op Oegstgeesterweg en Sandtlaan in westelijke richting goed druk is. Op de Oegstgeesterweg, tussen Oranjelaan en Rijsburgerweg, is sprake van een doorstromingsknelpunt. Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit knelpunt reeds aanwezig is, zonder toevoeging van het verkeer van het plan "Hof van Rijsburg" (het bouwplan voegt namelijk maar 12 pae toe op deze locatie, terwijl hier op basis van de uitgevoerde metingen 712 pae rijdt tijdens het drukste uur in de avondspits).