

oplegnotitie

werknummer	GOg1801
project	Brug Poelgeest
opdrachtgever	Gemeente Oegstgeest
datum	17 oktober 2018
van	Megaborn
aan	Gemeente Oegstgeest
opgesteld door	JSt
gecontroleerd door	HLA

Aanleiding

Op 20 april 2017 is het bestemmingsplan Poelgeest vastgesteld door de gemeenteraad van Oegstgeest. Tegen dit raadsbesluit is op 3 juli 2017 beroep ingesteld bij de Raad van State. Het beroep richt zich, evenals de eerder ingediende zienswijze, tegen de bestemming Verkeer ten behoeve van een brug (of een weg met een duiker) over het water in het verlengde van de Hugo de Vrieslaan richting de Broekweg. Deze verbinding is benodigd om een tweede ontsluitingsroute vanuit de wijk Poelgeest mogelijk te maken in de vorm van een brug over de Haarlemmertrekvaart.

Op 2 mei 2018 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State door middel van een tussenuitspraak vastgesteld dat het bestemmingsplan geen onderbouwing bevat voor de gevolgen van deze brugverbinding en de gemeente Oegstgeest opgedragen om het geconstateerde gebrek in onderbouwing in het bestemmingsplan Poelgeest te herstellen door middel van een bestuurlijke lus.

Voor de verkeerskundige onderbouwing voor deze brug is een verkeersonderzoek opgesteld (Megaborn / 4cast, kenmerk GLd1409, juli 2016), dat is gebaseerd op het RVMK 3.0. In 2018 is een nieuwe versie van het verkeersmodel opgeleverd. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan wenst de gemeente Oegstgeest een aanvulling op het genoemde verkeersonderzoek, waarbij wordt bekeken of de nieuwe verkeersgegevens tot dezelfde bevindingen leiden óf dat er aanpassing van de conclusies nodig is.

Doel notitie

Deze notitie is een addendum op het verkeersonderzoek Megaborn / 4cast, kenmerk GLd1409, juli 2016. In deze notitie worden de verkeerscijfers van de actuele versie van het RVMK (versie 3.1.1) beschouwd en wordt een beoordeling gegeven van de effecten van de verschillende scenario's. Vergeleken wordt of deze bevindingen overeenkomen met die van het eerdere verkeersonderzoek van 2016.

Aangeleverde gegevens

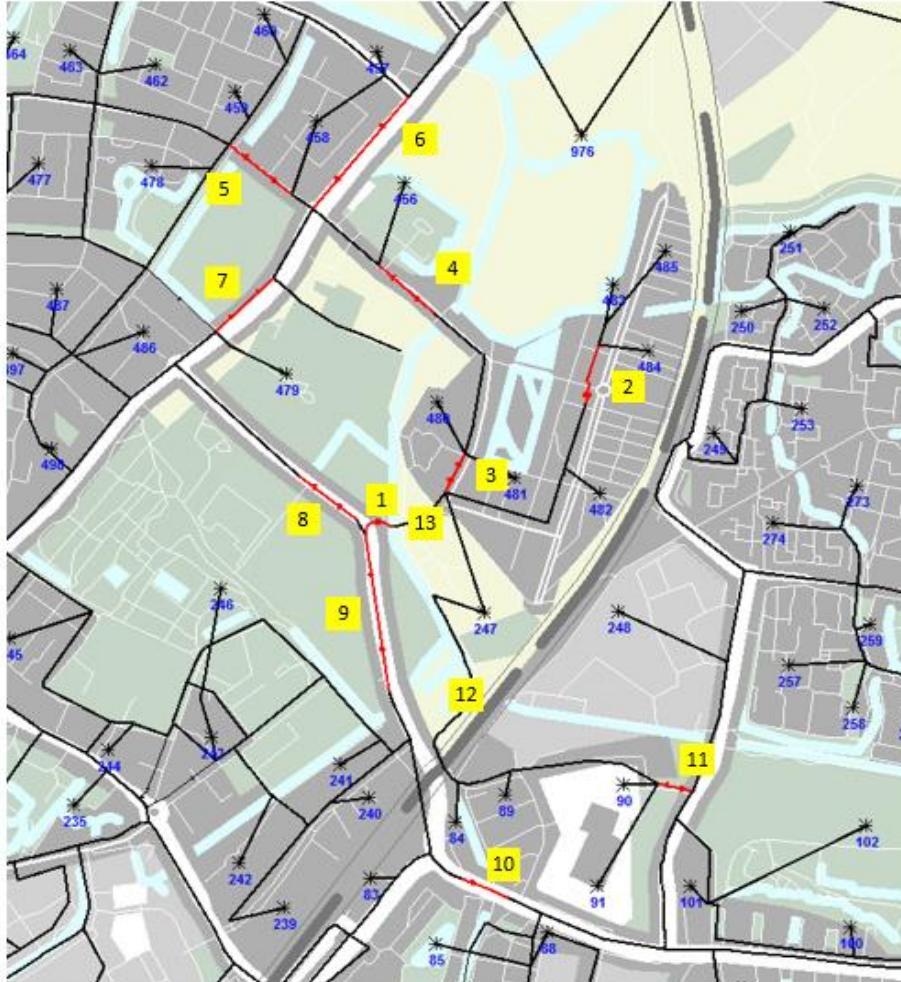
Voor de beoordeling van de toekomstige verkeerssituatie is gebruik gemaakt van de volgende aangeleverde gegevens:

Modelplots van het RVMKHR_v311 van de verkeersintensiteiten per etmaal van de scenario's:

- 2019 referentie
- 2029 zonder brug
- 2029 met brug

Etmaalintensiteiten verkeersmodel RVMK

De geanalyseerde wegvakken zijn weergegeven met de nummer 1 t/m 13 in onderstaande afbeelding. Deze afbeelding vervangt figuur 2-1 uit het verkeersonderzoek.



Afbeelding 1: geanalyseerde wegvakken (vervangt figuur 2.1 uit verkeersonderzoek 2016)

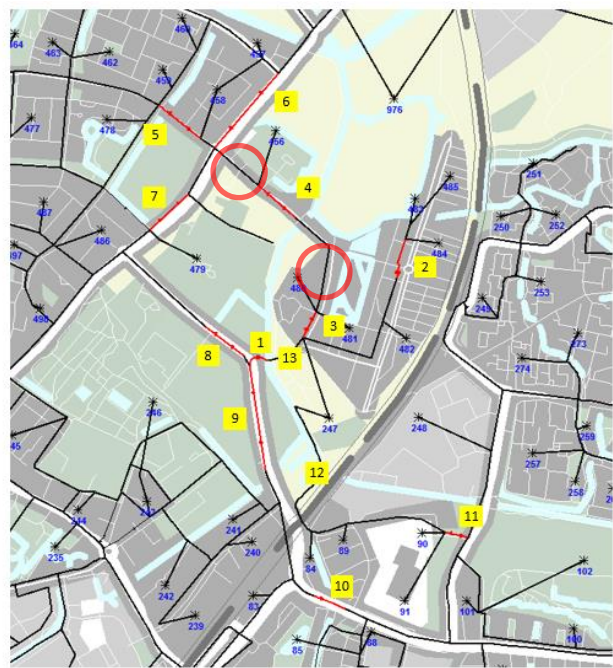
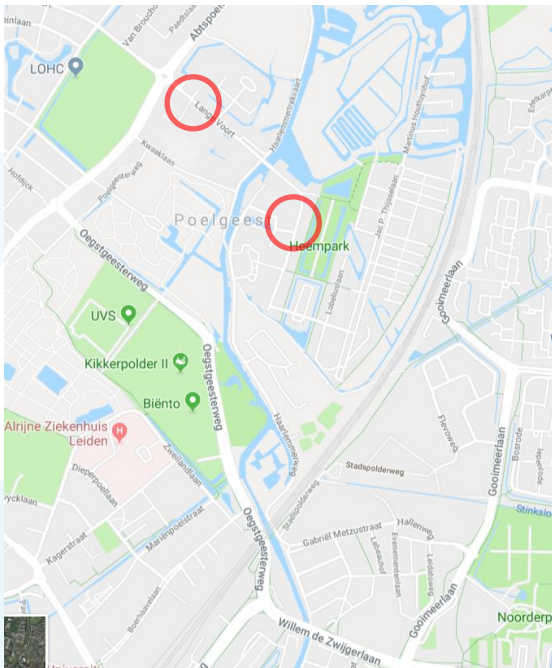
Onderstaande tabel laat de toekomstig verwachte etmaalintensiteiten vanuit het RVMK 3.1.1. zien voor de wegvakken uit het verkeersonderzoek in de verschillende toekomstscenario's. Deze tabel vervangt tabel 2-1 uit het verkeersonderzoek van juli 2016.

Nieuwe tabel 2-1: Etmaalintensiteiten motorvoertuigen voor alle situaties

Locatie	2019 Refe- rentie	2029 Zonder brug	2029 Met brug
1 Brug Poelgeest	nvt	nvt	4.910
2 Jac P. Thijsselaan	2.710	2.780	2.780
3 Hugo de Vrieslaan (midden)	3.670	3.730	2.500
4 Lange Voort (zuid)	6.190	6.180	1.740
5 Lange Voort (noord)	4.050	3.610	2.740
6 Abtspoelweg	21.290	21.080	19.880
7 Laan van Oud Poelgeest	23.360	23.750	19.520
8 Oegstgeesterweg (noord)	23.870	21.900	18.920
9 Oegstgeesterweg (zuid)	23.870	21.900	17.670
10 Willem de Zwijgerlaan	46.410	51.450	50.430
11 Hallenweg	4.060	4.280	3.800
12 Haarlemmerweg	30	30	590
13 Hugo de Vrieslaan (zuid: ten oosten van brug Poelgeest)	nvt	nvt	4.470

Verkeerskundige effecten

De effecten van de realisatie van de brug – zoals deze in het verkeersonderzoek van 2016 zijn benoemd - zijn ook met de nieuwe modelcijfers te verwachten. De verkeersintensiteiten op de Lange Voort (zuid) komen in de variant zonder brug boven de 6.000 voertuigen per etmaal uit. De bovenstaande tabel bevat de geanalyseerde wegvakken, zoals die ook in het oorspronkelijke verkeersonderzoek waren opgenomen, uitgebreid met een extra wegvak van de Hugo de Vrieslaan. Zowel op de Lange Voort (zuid) als op de Hugo de Vrieslaan hebben een aantal andere wegvakken dan de wegvakken die in de tabel staan in het scenario zonder brug een nog hogere intensiteit, van rond of zelfs ruim boven de 6.000 voertuigen per etmaal. De locaties van de wegvakken met deze hoge intensiteit zijn aangegeven in afbeelding 2 en 3.



Afbeelding 2 en 3: wegvakken van de Lange Voort (zuid) en Hugo de Vrieslaan met de hoogste verkeersintensiteit in de modelvarianten zonder brug

Eén van de uitgangspunten voor Duurzaam Veilige inrichting van wegen is dat er maximaal 6.000 voertuigen op een erftoegangsweg gewenst zijn. Bij hogere intensiteiten is aanpassing of opwaardering van de weg nodig naar gebiedsontsluitingsweg. Deze opwaardering in functie past op verschillende wegvakken van de Lange Voort (zuid) en de Hugo de Vrieslaan echter niet bij het gebruik van de weg als erftoegangsweg. In de situaties mét brug zijn de intensiteiten op de Lange Voort en Hugo de Vrieslaan passend binnen de functies van deze wegen.

De nieuwe toekomstige verkeerscijfers onderstrepen de bevindingen van het verkeersonderzoek van 2016. De grotere overschrijding van de gewenste verkeersintensiteiten op de erftoegangswegen in Poelgeest, zorgt voor een toegenomen noodzaak om maatregelen te nemen. De modelcijfers laten zien dat de verkeersintensiteiten op verschillende erftoegangswegen binnen Poelgeest te hoog worden in een toekomsituatie zonder brug. Mét brug blijven de intensiteiten op deze wegen binnen de gewenste omvang. De aanleg van de brug Poelgeest is een robuuste en toekomstvaste oplossing voor het verkeersveilig afwikkelen van het verkeer van en naar Poelgeest.