



Gemeente Oegstgeest

Kadernota Mobiliteitsplan

| 18 juli 2016
amendementen verwerkt

Samenvatting

Het Mobiliteitsplan Oegstgeest beschrijft het beleid van de gemeente op het gebied van mobiliteit. De kadernota beschrijft het einddoel. Uitwerking vindt plaats in de vorm van een Uitvoeringsplan, dat periodiek wordt bijgesteld.

Oegstgeest heeft de volgende doelstellingen:

- Verkeersveilig, niet alleen objectief, maar vooral subjectief: het gevoel dat Oegstgeest een verkeersveilige omgeving is. Dit bereiken we door het principe 'Duurzaam veilig' te hanteren voor het categoriseren van wegen en een bijpassende vormgeving van het wegennet te realiseren.
- Bereikbaar: woon-, werk- en winkellocaties dienen voor (vracht)auto en fiets snel en betrouwbaar zijn te bereiken. De hoofdstructuren voor fiets, auto en bus zijn goed bereikbaar, aantrekkelijk en stromen goed door. Omdat we duurzame mobiliteit belangrijk vinden, is het OV goed toegerust.
- Leefbaar: de fiets en de duurzame vervoerwijzen moeten we stimuleren en faciliteren.

De drie hoofddoelen conflicteren, een keuze is noodzakelijk. De volgende belangrijke uitgangspunten zijn gemaakt:

1. De bestaande hoofdstructuur behouden en kruispunten op de hoofdstructuur zo inrichten dat de verkeersveiligheid verbetert.

Doorgaand verkeer leidt mede tot de hoge belasting op de hoofdstructuur, maar kunnen we niet selectief weren. Verbetering van de doorstroming voor de auto betekent vermindering van veiligheid en vermindering van de bereikbaarheid van de fiets. We handhaven daarom de huidige structuur, accepteren de congestie en vertraging zoals die nu is en zetten in op verbetering van de verkeersveiligheid.

2. Vormgeving van wegen aanpassen aan hun functie conform het principe 'Duurzaam veilig' en het fietsnetwerk optimaliseren.

De hoofdwegenstructuur pakken we lokaal aan, waarbij de verbetering van de verkeersveiligheid uitgangspunt is. Stimuleren van de fiets doen we door het fietsroutenet te completeren en de kruisingen van fiets- en autoroutes te optimaliseren voor langzaam verkeer.

3. Openbaar vervoer afstemmen op twee hoofddoelgroepen: verbindend OV via de snelle routes op hoofdwegen laten rijden en een systeem faciliteren voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Onder gebruikers van OV zijn twee duidelijke doelgroepen aan te wijzen. De ene groep heeft vooral behoefte aan snelle betrouwbare routes. Hier willen we dan ook op inzetten, om een aantrekkelijk duurzaam alternatief te bieden voor reizen met de auto. De tweede functie van OV is het bieden van basismobiliteit voor degenen die niet kunnen fietsen of autorijden. Voor deze doelgroep zijn snelle routes niet de meest optimale oplossing, omdat haltes te ver weg zijn en andere bestemmingen gewenst zijn. We gaan hiervoor oplossingen op maat faciliteren en maken gebruik van initiatieven en instanties die daarin gespecialiseerd zijn. Participatie en co-creatie komen hier tot zijn recht.

4. In bestaande woonbuurten met een parkeerdruk tot 95% een afstand van 100 m. van de parkeerplek tot de woning accepteren. Bij een parkeerdruk gelijk aan of hoger dan 95% een afstand van 150 m. accepteren. Een stelsel van parkeernormen opstellen voor nieuwe ontwikkelingen en geen parkeermaatregelen nemen met uitzondering van blauwe zones bij winkelcentra.

Parkeren is noodzakelijk voor bereikbaarheid. In sommige woongebieden is er een tekort, maar het creëren van extra parkeerplaatsen ten koste van de leefbaarheid. Wel zijn oplossingen in de vorm van deelauto's denkbaar. In de winkelgebieden is wel een keuze mogelijk voor een kwalitatieve opwaardering van de openbare ruimte. Bij sportgelegenheden zal meer aandacht aan zowel auto- als fietsparkeren worden gegeven.

De belangrijkste voorgestelde oplossingsmaatregelen op basis van deze uitgangspunten:

- Rotondes: Hofdijk, Lange Voort en Willibrord handhaven en lokaal de veiligheid verbeteren;
- Aanpak Lange Voort: afstemmen van vormgeving op functie verblijfsgebied;
- Studie naar verkeersveiligheid op de kruispunten Irislaan – Pres. Kennedylaan, Pres. Kennedylaan – Abtspoelweg en Warmonderweg – Leidsestraatweg;
- Herinrichting winkeldeel van de De Kempenaerstraat en uitbreiding fietsenstallingen;

- Herinrichten schoolomgevingen hoe en waarom;
- Onderzoek naar sportomgevingen ten aanzien van veilige routes en parkeergelegenheid;
- Fietsnetwerk completeren en verbeteren;
- Onderzoek naar mogelijkheden fietsen weren of juist toestaan in winkelcentrum Lange Voort;
- Inzetten op snelle, betrouwbare OV-routes als volwaardig duurzaam alternatief voor de auto
- Faciliteren van een mobiliteitssysteem voor mensen met een mobiliteitsbeperking.
- Inzetten op maatregelen als autodelen in wijken met hoge parkeerdruk.



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Het mobiliteitsplan Oegstgeest	7
1.1 Aanleiding en doel mobiliteitsplan	7
1.2 Proces	7
1.3 Wat kunt u waar vinden: de leeswijzer	7
2. Verkeer in Oegstgeest: huidige situatie	11
2.1 Oegstgeest midden in de Randstad	11
2.2 Mobiliteit	11
2.3 Ontwikkelingen en consequenties	13
3. Visie op Verkeer in Oegstgeest	16
3.1 Ambities en doelstellingen	16
3.2 Conflicterende doelstellingen vragen een keuze	17
4. Kaders en uitgangspunten	20
4.1 Bereikbaarheid en doorstroming versus leefbaarheid	20
4.2 Langzaam verkeer: veiligheid, netwerk en voorzieningen	23
4.3 OV: uniform product of gespecialiseerde dienst	26
4.4 Parkeren	28
5. Aanpak per deelgebied	30
5.1 Algemene uitwerkingsplannen	30
5.2 Deelgebied Noord: Haaswijk, Morsebel, Klinkenbergerplas	32
5.3 Deelgebied oost: Poelgeest en Oud Poelgeest	34
5.4 Deelgebied midden: Lange Voort en Bloemenbuurt	36
5.5 Deelgebied zuid: de omgeving Geversstraat en Endegeest	38
5.6 Deelgebied west: Nieuw Rhijngeest en de veiling	40
6. Naar een actie- en uitwerkingsplan	41
Bijlage 1: Figuren onderzoeksresultaten	42
Bijlage 2: Toelichting ambities en doelstellingen	45



1. Het mobiliteitsplan Oegstgeest

1.1 Aanleiding en doel mobiliteitsplan

Oegstgeest is een levendige en duurzame gemeente, met een bloeiende lokale economie.

In de coalitieagenda 2014-2018 'Vitaal Oegstgeest: verbinden, versterken en verbeteren' is opgenomen dat, om het dorp aantrekkelijk te houden om te wonen, werken en recreëren, een goede verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van belang is.

Een integraal mobiliteitsplan helpt bij het realiseren van deze ambities.

Het mobiliteitsplan Oegstgeest beschrijft de ambitie en de (gewenste) ontwikkelingen van Oegstgeest op het gebied van mobiliteit.

Mobiliteit is een randvoorwaarde voor welvaart en welzijn. Mensen verplaatsen zich met een doel: wonen, werken winkelen of recreëren. Hoe en wanneer deze verplaatsingen worden gemaakt wordt mede gestuurd door de mogelijkheden die er zijn. Deze mobiliteit veroorzaakt verkeer: het geheel van stilstaande en bewegende mensen. Verkeer heeft naast deze positieve effecten ook negatieve consequenties zoals verkeersonveiligheid en milieuhinder. Hier ontstaat een spanningsveld: het is niet mogelijk alle ambities te realiseren, omdat deze met elkaar conflicteren. Verkeersveiligheid en doorstroming zijn hiervan een in het oog springend voorbeeld. Afwegingen en keuzes zijn noodzakelijk om Oegstgeest ook in de toekomst aantrekkelijk te houden om te wonen en werken.

Het mobiliteitsplan bestaat uit twee delen:

- deze kadernota; dit document beschrijft de visie: welke ambities zijn er, welke keuzes zijn nodig welke denkbare globale oplossingsrichtingen er zijn om ambities te realiseren.;
- een periodiek bij te stellen uitwerkingsplan; dit bevat concrete maatregelen en beleidsregels (op hoofdniveau)

In aanvulling op het beleid in het uitwerkingsplan kan in bepaalde situaties voor gedetailleerde beleidsregels worden gekozen, binnen de kaders van het mobiliteitsplan.

1.2 Proces

Mobiliteit en verkeer staan niet op zich zelf, maar hangen samen met andere beleidsvelden: economie, ruimtelijke ordening, welzijn (w.o. sport, onderwijs) en volksgezondheid. Mobiliteit is ook bij uitstek gemeentegrens overschrijdend.

Om tot afwegingen te komen zijn veel gesprekken gevoerd met verschillende organisaties, ondernemingen, provincie Zuid-Holland en buurgemeenten, medewerkers van diverse disciplines en geïnteresseerden uit de samenleving. Daarnaast zijn alle beleidsdocumenten, gemeentelijke kaders en beschikbare verkeersdata betrokken om gewogen uitgangspunten te formuleren.

Dit proces heeft geleid tot de kaders voor het mobiliteitsplan: de visie op de ontwikkeling van de mobiliteit, het voorgenomen beleid en de oplossingsrichtingen waarmee dit moet worden gerealiseerd.

Uitwerking van de maatregelen is een volgende stap: wie doet wat en wanneer? Dit staat beschreven in het uitwerkingsplan. De uitwerkingsplannen worden periodiek bijgesteld. De wereld staat niet stil en sommige ontwikkelingen lopen sneller of langzamer dan verwacht. Ook pakken maatregelen soms anders uit, evaluatie leidt dan tot bijstelling of tot andere maatregelen.

1.3 Wat kunt u waar vinden: de leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de mobiliteit in Oegstgeest: hoe zit het nu en wat staat ons de komende jaren te wachten.

Hoofdstuk 3 bevat de visie op mobiliteit in Oegstgeest, vertaald in doelstellingen en de belangrijkste uitgangspunten die moeten worden gemaakt. Deze betreffen vier samenhangende thema's:

- Bereikbaarheid en doorstroming versus leefbaarheid
- Langzaam verkeer: positie, netwerk en voorzieningen
- Openbaar vervoer: uniform product of gespecialiseerde dienst
- Parkeren





Hoofdstuk 4 is het hart van het mobiliteitsplan: het beschrijft de uitgangspunten voor deze vier thema's en beschrijft daarmee de kaders van het mobiliteitsplan. Het geeft tevens een doorkijk naar de oplossingsrichtingen.

In Hoofdstuk 5 staat de gebiedsgewijze uitwerking van de visie in concrete maatregelen en oplossingsrichtingen. Dit is geografisch beschreven en is onderverdeeld in:

- Noord: Haaswijk, Morsebel en Klinkenbergerplas
- Oost: Poelgeest en Oud Poelgeest
- Midden: Lange Voort en Bloemenbuurt
- Zuid: de omgeving Geversstraat en Endegeest
- West: Nieuw Rhijngeest en de veiling

Hoofdstuk 6 tenslotte beschrijft hoe we uit de kaders een concreet uitwerkingsplan afleiden en vooral hoe dit uitwerkingsplan periodiek moet worden bijgesteld.



2. Verkeer in Oegstgeest: huidige situatie

2.1 Oegstgeest midden in de Randstad

Met ruim 23.000 inwoners op een oppervlak van 7,8 km² is Oegstgeest een van de kleinste gemeenten van Nederland, midden in de Randstad. Door haar ligging vlakbij grote steden als Leiden, Den Haag en Amsterdam, maar ook vlakbij mooie natuur en de kust, wordt Oegstgeest gekenmerkt door haar dorps- en groene karakter in combinatie met de stedelijke vitaliteit.

De stedelijke vitaliteit dankt Oegstgeest aan de ligging in de 'Leidse agglomeratie': Oegstgeest, Leiden, Leiderdorp, Warmond en Rijnsburg zijn een aaneengesloten woon- en werkgebied. Katwijk en Voorhout liggen op korte afstand en zijn via de hoofdwegenstructuur rechtstreeks verbonden met het Oegstgeester wegennet.

Belangrijke werkgelegenheid bevindt zich in het Bio Science Park, de zone ten zuiden van Oegstgeest met daarin het LUMC, veel universiteitsgebouwen en aan de universiteit gerelateerde bedrijvigheid. Het meeste westelijke deel van het Bio Science Park ligt in Oegstgeest. Een andere belangrijke motor is de veiling Flora Holland ten westen van de A44.

Winkelen gebeurt in drie winkelcentra. Twee daarvan zijn gericht zijn op de dagelijkse voorzieningen (Boerhaaveplein en Lange Voort). De Kempenerstraat profileert zich steeds meer als een regionaal recreatief winkelcentrum met specialistische detailhandel.

Oegstgeest kent een actief verenigingsleven met een aantal grote sportverenigingen: de Leidsche en Oegstgeester Hockey Club, voetbal- en cricketvereniging ASC, V.V. Oegstgeest, Oegstgeester Lawn tennisclub, IJclub Oegstgeest.

2.2 Mobiliteit

Bereikbaarheid en doorstroming

Autoverkeer komt Oegstgeest binnen via de hoofdwegen: aan de westzijde via de twee aansluitingen op de A44, de N444 (naar Noordwijk) en de Rijnsburgerweg. Aan de oostzijde uit Leiden via de Oegstgeesterweg en de Rijnsburgerweg en aan de noordoostzijde uit Warmond. De hoofdwegenstructuur in Oegstgeest bestaat uit een 'Ruit' om Oegstgeest. Via deze 'Ruit', worden de verschillende bestemmingen bereikt. De president Kennedylaan-oost is een kortsluiting in de Ruit. De Ruit vervult ook een functie voor doorgaand verkeer. Zo heeft op de noordoostelijke tak (de N444) de helft van het verkeer geen herkomst of bestemming in Oegstgeest.

Ook op de route Rijnsburgerweg – Geversstraat speelt een vergelijkbaar probleem. De route is onderdeel van de lokale hoofdstructuur, is een van de drukste wegen van Oegstgeest en hoofd-busroute. Rekengegevens in het kader van Lab 71 laten zien dat 60% van het verkeer op de Geversstraat van de Rijnsburgerweg naar Leiden rijdt, of vice versa. Dit verkeer zorgt voor een aantal veiligheids- en leefbaarheidsknelpunten. Er is congestie bij de Willibrordrotonde, waar ook de bus last van heeft. Momenteel rijden daarnaast veel automobilisten om via de Rhijngeesterstraatweg-zuid om de congestie verderop in Leiden te mijden.

Figuren 1 en 2 in bijlage 1 geven het autoverkeer op deze routes schematisch weer.

Voor de ontsluiting van buurten en wijken is een aantal wijkontsluitingswegen van belang. Dit zijn vaak 30 km/uur wegen. Uitzondering daarop zijn de Kleyn Proffijtlaan, Rhijngeesterstraatweg-zuid en de Haarlemmerstraatweg, dit zijn 50 km/uur wegen.

Langzaam verkeer: positie, netwerk en voorzieningen

Fietsen speelt een belangrijke rol in Oegstgeest: dankzij de ligging midden in de Leidse agglomeratie liggen veel bestemmingen op fietsafstand. Het centrum van Leiden, station Leiden, het Bio Science Park liggen allemaal op fietsafstand. Ook Warmond, Rijnsburg, Katwijk en het strand zijn op de fiets bereikbaar. Fietzers beschikken deels over een netwerk van fietspaden en fietsstroken en hebben op rotondes voorrang. Een bijzondere gebruikersgroep zijn de fietsende scholieren. Behalve naar Leiden fietsen ze ook in grote getale naar de middelbare scholen in Oegstgeest: het Wellantcollege, Rijnlands Lyceum, Dijkzigt en Leo Kanner.

Voor langzaam verkeer (fietzers en voetgangers) is verkeersveiligheid van groot belang.

Verkeersveiligheid heeft twee indicatoren: 1) geregistreerde ongevallen en 2) het gevoel van onveiligheid.

Ad 1) De harde cijfers: er gebeuren relatief veel ongevallen op de Hofdijk- en Haaswijkrotonde, de aansluiting met de pres. Kennedylaan-Abtspoelweg en de wegvakken van de route Rijnzichtweg-Geverstraat. Vaak zijn hierbij kwetsbare verkeersdeelnemers (fietzers) betrokken.

Ad 2) Subjectieve veiligheid is het gevoel niet veilig te zijn. Dit is net zo belangrijk. Subjectieve onveiligheid speelt op hoofdstructuurwegen, maar ook in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en sportomgevingen.

Subjectieve veiligheid is niet te meten, maar uit de diverse inventarisatieslagen komt een overzicht van wat de gebruikers als onveilig ervaren.

Op de hoofdstructuur wordt de President Kennedylaan genoemd: de snelheid is mogelijk hoger dan 50 km/uur, de lange rechte overzichtelijke weg maakt dit mogelijk.

Veel genoemde 'gevaarlijke' wegen in verblijfsgebieden zijn de Lange Voort (midden), Irislaan, Lijtweg en Kleyn Proffijltlaan. Veel drukke kruispunten op de hoofdverkeersstructuur worden als 'gevaarlijke punt' genoemd, maar daarnaast wordt het kruispunt Lijtweg-Rabobank opvallend veel genoemd.

Schoolomgevingen worden vaak gevaarlijk gevonden, vooral vanwege de kwetsbaarheid van de verkeersdeelnemers: jonge kinderen. Ook de

omgeving van sportfaciliteiten is vanwege het parkerende verkeer een veelgenoemde verkeersonveilige locatie.

Figuur 3 in bijlage 1 geeft een overzicht van verkeersonveilige situaties.

Openbaar vervoer

Omdat veel bestemmingen op fietsafstand liggen heeft het reguliere OV een ondergeschikte rol in Oegstgeest. Dit ondanks het feit dat er een uitgebreid buslijnnet is: niet alleen de sterke assen met doorgaande lijnen naar Rijnsburg, Katwijk en Noordwijk, maar ook een aantal 'Leidse Stadslijnen' lopen door tot in Oegstgeest.

Voor de mensen met een mobiliteitsbeperking is er een aanvullende voorziening: de regiotaxi. Daarnaast vervoeren vrijwilligers namens stichting Radius mensen met een zorgindicatie.

Parkeren

Uit het parkeeronderzoek dat in september 2015 is uitgevoerd in de woonbuurten blijkt dat een aantal straatsecties een bezetting heeft van meer dan 95%. Voor een willekeurige parkeerder is de buurt dan vol (figuur 10). Meestal is dan op 100 - 200 meter loopafstand nog wel een plek beschikbaar. Maar soms betreft het grotere gebieden: de Bloemenbuurt, de omgeving Hugo de Vrieslaan, Buitenlust en de Oranjebuurt. Vaak is daar onvoldoende ruimte op korte afstand.

Bij de winkelcentra is parkeren een onderdeel van de bereikbaarheid. Bij de twee 'boodschappencentra' (Lange Voort en Boerhaaveplein) is parkeren dichtbij de supermarkten nodig. In beide centra is er geen gemeten tekort. Wel is er sprake van enkele favoriete locaties: dichtbij de (achter)uitgangen van de supermarkten. Deze staan als eerste vol.

De De Kempenaerstraat is een regionaal specialistisch centrum. Voor specialistische winkels mag iets verder van de winkel geparkeerd worden. De omgeving van de De Kempenaerstraat is met name op zaterdag drukbezet.

Figuur 4 in bijlage 1 geeft een overzicht van de resultaten van de parkeermeting.

2.3 Ontwikkelingen en consequenties

De wereld om ons heen staat niet stil. Het mobiliteitsplan speelt in op een aantal ontwikkelingen: landelijke en regionale ontwikkelingen en specifieke ontwikkelingen in Oegstgeest.

Landelijke en regionale ontwikkelingen

Nederland telde eind maart 2016 officieel 17 miljoen inwoners. De verwachting is dat de groei van het aantal inwoners gaat afnemen. In de Randstad zal dit later gebeuren dan in de rest van Nederland: met name de perifeer gelegen delen van het land ontvolken en vergrijzen eerder. Behalve absolute groei is er ook een verschuiving van jong naar oud. Minder kinderen en jongeren, en meer 65-plussers. Tegelijk blijft deze groep ouderen langer mobiel: de werkzame leeftijd schuift op, maar ook blijven ouderen tot op hoge leeftijd vitaal en mobiel. De grootste mobiliteitsgroei onder deze groep lijkt inmiddels wel gerealiseerd te zijn.

Andere trends die invloed hebben op de mobiliteit zijn:

- de afname van het autobezit onder jongeren en de toename van het deelautogebruik. Dit is mede het gevolg van ontwikkelingen in de informatietechnologie: mobiliteit is minder een product en meer een dienst;
- de toename van het bezit van elektrische fietsen;
- de toename van het bezit van elektrische scooters.

In de Leidse agglomeratie wordt samengewerkt tussen de gemeentes om de mobiliteit in goede banen te leiden. Dit heeft geleid tot een aantal concrete ontwikkelingen:

- Aanleg van de Rijnlandroute: de kortsluiting tussen (Katwijk), de A44 en A4 die het doorgaand autoverkeer door Leiden-zuid moet faciliteren
- De realisatie van de Leidse Ring Noord: een verbetering van de route A44 – Plesmanlaan – Schipholweg – Willem de Zwijgerlaan – Leiderdorp en de A4. Deze route faciliteert het verkeer dat is gericht op het noordelijk deel van de agglomeratie
- Aanpassen afslag Flora Holland (afrit 7 A44)

- Ontwikkeling van het H(oogwaardig) O(penbaar) V(ervoer): een snelle hoogfrequente en comfortabele busverbinding tussen Leiden Centraal en Katwijk. De HOV-route loopt langs het Bio Science Park Oegstgeest over de N206.
- Een sterk regionaal fietsroutenet met verbindingen naar het Bio Science Park, Katwijk, Noordwijk, Rijnsburg Warmond en Leiden centrum.

Ontwikkelingen in Oegstgeest

De invloed van de landelijke trends en ontwikkelingen is voor een groot deel afhankelijk van het sociaal economische beleid in de regio en in Oegstgeest zelf. Woningen en arbeidsplaatsen zijn daarbij de meest bepalende factoren.

De woonwijk Nieuw Rhijngest telt medio 2016 500 en straks in 2020 1.100 woningen. Na 2020 zijn geen grote ontwikkelingen meer voorzien in Oegstgeest. Dan is ook de locatie Valkenburg met ongeveer 5.000 woningen gereed. Het aantal inwoners van Oegstgeest groeit tot circa 26.000 in 2020 en blijft daarna vrijwel gelijk.

De werkgelegenheid in Oegstgeest groeit in de vorm van een verdere invulling van het Bio Science Park, het MEOB-terrein en van 'deelgebied 10', het gebied ten zuiden van de N206. Het aantal arbeidsplaatsen in Oegstgeest kan in een scenario met grote groei oplopen van 6.000 (2010) tot 9.000 in 2020, maar bij een kleine groei zijn dit er maar 7.500. De groei vindt vooral plaats op het Bio Science Park. Aan de noordrand van Oegstgeest is de ontwikkeling van het MEOB-terrein aanstaande. Daar is arbeidsextensieve bedrijvigheid voorzien, die echter wel veel bezoek kan trekken: een bouwmarkt en een tuincentrum.

Het winkelcentrum De Kempenaerstraat gaat zich steeds meer profileren als regionaal recreatief winkelcentrum.

Effect op de mobiliteit in Oegstgeest

Door de regionale aanpak vindt een herverdeling van het autoverkeer plaats. De regionale hoofdstructuur vangt daarmee de groei van inwoners

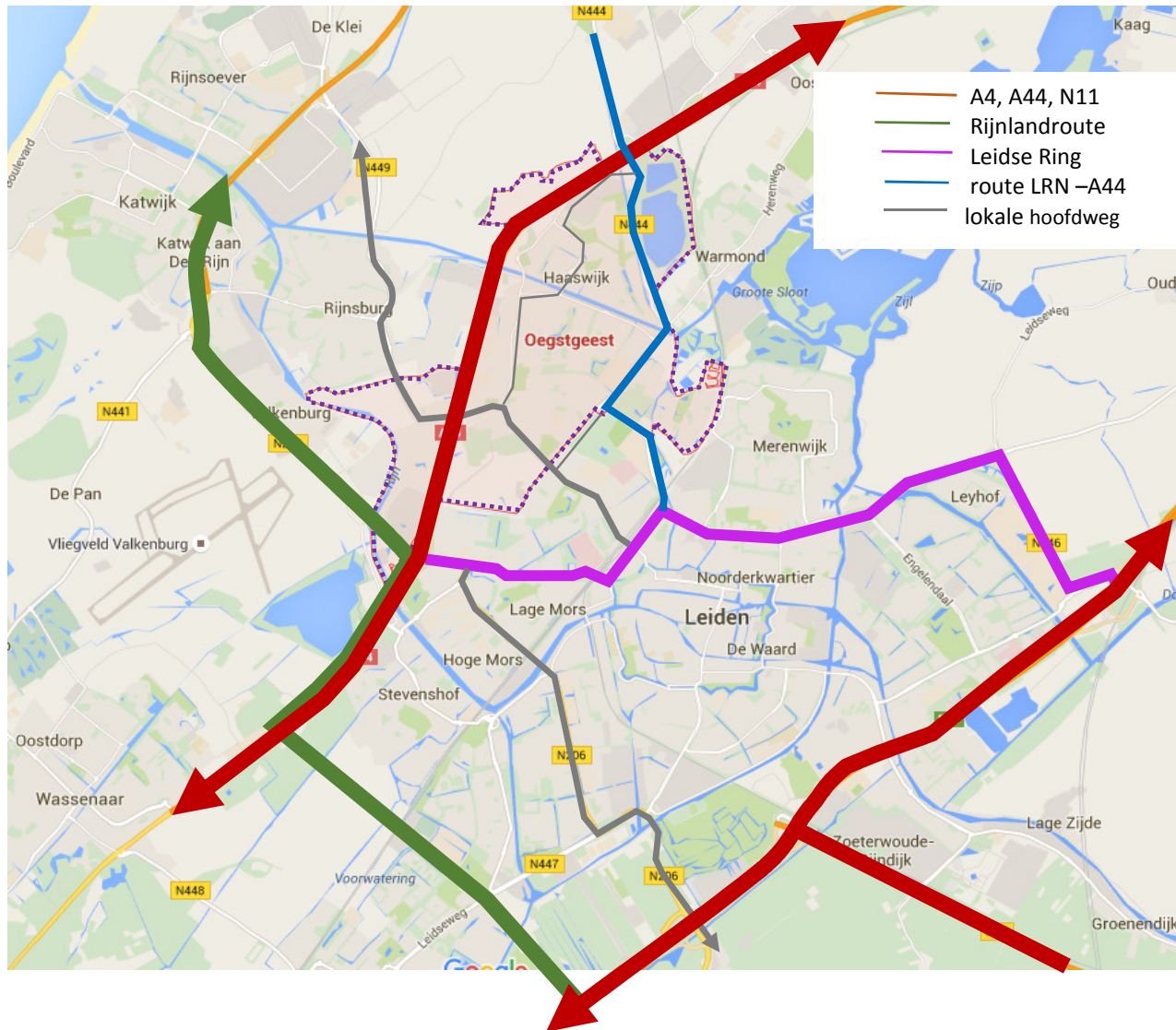
en arbeidsplaatsen aan de westzijde van de agglomeratie grotendeels op. Ondanks de afname van verkeer door de afrit Flora Holland is er een toename van verkeer door de ontwikkeling van Nieuw Rhijngeest op de Rijnzichtweg. Zonder specifieke maatregelen zal het aantal autoverplaatsingen op de lokale hoofdstructuur ongeveer gelijk blijven aan de huidige situatie.

Het aantal fietsverplaatsingen zal –in navolging van de landelijke trend– ook nog groeien. Door actief stimuleringsbeleid in de regio en de toenemende beschikbaarheid van de e-bike zal de fiets als vervoermiddel ook voor de wat langere afstanden aantrekkelijk zijn. Trends, hypes en mode beïnvloeden met name het gebruik en de acceptatie onder jongeren.

De autonome toename van autobezit lijkt af te vlakken en met uitzondering van de regionaal aantrekkende voorzieningen (zoals mogelijk het winkelcentrum De Kempenaerstraat en de congreslocatie Oud Poelgeest) zal daarom de parkeerdruk niet of nauwelijks meer toenemen. Door de toenemende populariteit van de fiets zal mogelijk wel een toenemende behoefte aan fietsenstallingen ontstaan.



Figuur 5: toekomstige regionale verkeersstructuur



3. Visie op Verkeer in Oegstgeest

3.1 Ambities en doelstellingen

Oegstgeest wil **Veilig, Bereikbaar en Leefbaar** zijn¹. De mobiliteit en de mobiliteitsmaatregelen moeten bijdragen aan deze doelstellingen.

Gebruikers staan op 1

Verkeer is geen autonoom verschijnsel, maar is het resultaat van de mobiliteitswensen van de inwoners, bezoekers en passanten van Oegstgeest. Het mobiliteitsplan heeft dan ook als doel om voor de gebruikers de meest optimale situatie te creëren. Daarom hebben we een procesdoelstelling: **Gebruikers staan op 1**. En dat bereiken we door gebruikers mee te nemen in het bedenken en ontwerpen van acties en maatregelen: co-creatie en participatie zijn het uitgangspunt.

Veiligheid

Veiligheid betekent niet alleen het aantal ongevallen verminderen maar vooral ook het gevoel van verkeersveiligheid verbeteren voor alle verkeersdeelnemers. Verbetering van de verkeersveiligheid richt zich met name op het verminderen van de kans op conflicten tussen langzaam verkeer en autoverkeer. Elke mobiliteitsmaatregel of –actie dient de verbetering van de verkeersveiligheid als uitgangspunt te hebben.

Het belangrijkste middel is een verkeersstructuur conform het principe ‘Duurzaam veilig’. Het wegennet wordt ingedeeld in verkeersaders en verblijfsgebieden. De verkeersaders stromen goed door en zijn daardoor aantrekkelijk voor het autoverkeer. Ze worden ook daarop ingericht: er zijn aparte voorzieningen voor fietsers en er zijn zo weinig mogelijk

kruispunten en aansluitingen. In de verblijfsgebieden is de auto te gast. De snelheid is laag en op kruispunten worden extra maatregelen genomen om de veiligheid te bevorderen. Verblijfsgebieden zijn daarom ook niet te groot: automobilisten moeten snel de hoofdstructuur kunnen bereiken en ze moeten niet worden verleid om te veel en te lang door de verblijfsgebieden te rijden. Een bijzonder aandachtspunt vormen de aansluitingen van de verblijfsgebieden op de hoofdstructuur. Daar is maatwerk nodig.

Bereikbaarheid: auto, fiets en openbaar vervoer

Bereikbaarheid uit zich op verschillende manieren. Zonder bereikbaarheid functioneert Oegstgeest niet. Dat is niet uitsluitend autobereikbaarheid, maar ook bereikbaarheid per fiets en met het openbaar vervoer.

Autobereikbaarheid betekent: snelle, en vooral betrouwbare routes van alle adressen in Oegstgeest naar de belangrijke bestemmingen en vice versa. Dit zijn voor de auto (en het vrachtverkeer) de A44 aansluitingen noord en zuid, de Rijnzichtweg/Rijnsburgerweg en N206 richting Katwijk en de Oegstgeesterweg of Geversstraat richting Leiden. Een goede autobereikbaarheid bereiken we met een hoofdwegennet met minimale congestie, dat snel bereikbaar is vanaf alle adressen.

Fietsbereikbaarheid betekent vooral een korte, veilige en comfortabele route zonder oponthoud van alle adressen naar de belangrijkste bestemmingen: scholen, sportvoorzieningen, winkels, bedrijven, en zeker het centrum, het LUMC en station in Leiden. Een fijnmazig comfortabel fietsnetwerk is de basis. Kruispunten van fietsroutes en autoroutes zijn de grootste bedreigingen: zowel uit oogpunt van veiligheid als vanuit doorstroming voor de fiets.

Zowel voor de fiets als voor de auto geldt: je moet je voertuig ook kwijt kunnen op je bestemming. Stallen en parkeren hoort bij een goede bereikbaarheid.

¹ Coalitieagenda 2014-2018 'Vitaal Oegstgeest: verbinden, versterken en verbeteren'

Het openbaar vervoer, de bus, vervult ook een functie in de bereikbaarheid: enerzijds als alternatief voor de wat langere verbindingen, anderzijds als basismobiliteit voor degenen die niet kunnen fietsen of autorijden. Beide typen gebruikers stellen ieder andere eisen aan de voorziening.

Leefbaarheid: planet-people-profit

Leefbaarheid betekent: mobiliteit die minimale (milieu)ruimte inneemt, minimale luchtverontreiniging en geluidshinder. Maar ook duurzaam omgaan met eindige bronnen zoals fossiele energie (benzine, diesel), het klimaat (CO₂-uitstoot) en ruimtegebruik. Een leefbaarder Oegstgeest bereiken we door het aantrekkelijk maken en faciliteren van duurzaam verplaatsen. Dit doen we in de eerste plaats door het aantrekkelijker maken van milieuvriendelijke vervoerwijzen, met name fietspaden, snelle en betrouwbare routes voor openbaar vervoer, faciliteren van elektrische fiets, scooter en auto. en het faciliteren van deelauto's voor zover dit rendabel is op de schaal van Oegstgeest.

Extra maatregelen kunnen we nemen in de vorm van het verminderen van de geluidsbelasting op de gebruikte routes door de keuze voor geluidsarm wegdek, het stimuleren van de provincie voor het opnemen van strengere geluidsnormen in de concessies voor busvervoer en het faciliteren van stil vervoer zoals elektrisch vervoer en fiets. In bijlage 2 is de herkomst van de ambities en de daaruit afgeleide doelstellingen beschreven. Uit deze doelstellingen leiden we de visie op de Oegstgeester mobiliteit af.

3.2 Conflicterende doelstellingen vragen een keuze

De drie doelstellingen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn niet tegelijk te realiseren.

De doorstroming van het autoverkeer laat bijvoorbeeld te wensen over op een aantal rotondes. Maar daar profiteert de fiets van: fietsers hebben voorrang en rotondes zijn doorgaans veiliger dan kruispunten met

verkeerslichten. Maar op andere punten zijn juist fietsoversteken over de hoofdstructuur onveilig en leveren deze veel oponthoud op voor de fiets. Daardoor is fietsen minder aantrekkelijk en wordt makkelijker in de auto gestapt. Met als gevolg: meer autoverkeer en achteruitgang in leefkwaliteit. Een ander voorbeeld betreft het parkeren. Voldoende parkeren is een voorwaarde voor het functioneren van bijvoorbeeld een winkelcentrum. Maar al dat blik doet ook afbreuk aan omgevingskwaliteit en aantrekkelijkheid van het centrum.

Kortom: 100% realiseren van alle doelstellingen is onmogelijk. Er moeten keuzes worden gemaakt. Daarbij is ook van belang dat Oegstgeest niet alles in eigen hand heeft en samenwerking met anderen nodig blijft. De uitgangspunten hebben we gegroepeerd in vier thema's.

Thema 1: Bereikbaarheid en doorstroming versus leefbaarheid

Bereikbaarheid voor autoverkeer en vrachtverkeer realiseren we met een goed en betrouwbaar hoofdwegennet dat snel toegankelijk is vanuit alle adressen. Een snel en betrouwbaar hoofdwegennet trekt ook doorgaand verkeer. Dat zou via de regionale hoofdstructuur moeten rijden, die buiten Oegstgeest om gaat (A44, Tjalmaweg, Plesmanlaan). De N444 (Haarlemmertrekvaart – Oegstgeesterweg) is niet alleen een snelle kortsluiting tussen Schiphol en Leiden, maar is ook een regionale uitwijkroute. De Rijnzichtweg-Geversstraat is ook korter dan de route via de Plesmanweg en is zeker voor de Katwijkers de snelste route naar Leiden en het Bio Science Park. Dit zorgt voor overbelasting en overdruk op de genoemde routes. Maar verbetering van de doorstroming zal leiden tot meer doorgaand verkeer en verslechtering van de leefbaarheid.

De bestaande congestie op de genoemde routes wordt deels veroorzaakt door de rotondes: op de Hofdijkrotonde en de Willibrordrotonde hebben de fietsers voorrang. De doorstroming voor de fiets is hier nu optimaal en rotondes staan in het algemeen bekend als een verkeersveilige oplossing.

Bij een aantal aansluitingen en kruispunten van hoofdfietsroutes met het hoofdnet auto is het omgekeerde het geval: daar hebben fietsers oponthoud, zijn de kruispunten onveilig, maar stroomt het autoverkeer relatief goed door. Ook hier conflicteren dus de doelstellingen verkeersveiligheid verbeteren, doorstroming auto bevorderen en het stimuleren van de fiets.

Een derde doelstellingsconflict vinden we binnen dit thema op de 'grijze wegen'. Grijze wegen zijn wegen die tot het verblijfsgebied behoren, maar toch relatief veel verkeer trekken. Voorbeeld hiervan is de Lange Voort busroute, toegang tot het winkelcentrum, natuurlijke verzamelroute voor het verkeer naar de Abtspoelweg, en toch verblijfsgebied. Ook hier moet een afweging plaatsvinden tussen verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Thema 2: Langzaam verkeer: positie, netwerk en voorzieningen

Zoals ook in thema 1 al is aangegeven is het belangrijkste dilemma op de kruispunten van hoofdwegennet auto en hoofdroutes fiets. Veiligheid staat op nummer 1, maar daarbinnen is optimalisatie mogelijk naar veiligheid fiets, doorstroming fiets en doorstroming auto en bus.

De fietser is een kwetsbare verkeerdeelnemer en bij veel ongevallen is dan ook vaak een fietser betrokken. Dat gebeurt niet alleen op de kruispunten van fiets- en autoroutes. Ook de positie van de fiets in de verblijfsgebieden (en de winkelgebieden) is een discussiepunt, evenals de ruimte voor stallingen. We kiezen er hier bewust voor om in deze situaties in principe de fiets te verkiezen boven de auto, waarbij per situatie afgewogen wordt of de consequenties hiervan acceptabel zijn (bv. bij het opofferen van een parkeerplaats ten behoeve van fietsenrekken).

Thema 3: OV: uniform product of gespecialiseerde dienst

Openbaar vervoer is in Oegstgeest: de bus. Maar 'de bus' als oplossing voldoet niet altijd aan de behoeften van degenen die daarvan gebruik

willen en moeten maken. We zien steeds meer diversificatie ontstaan in gebruikersgroepen en gebruiksbehoeften.

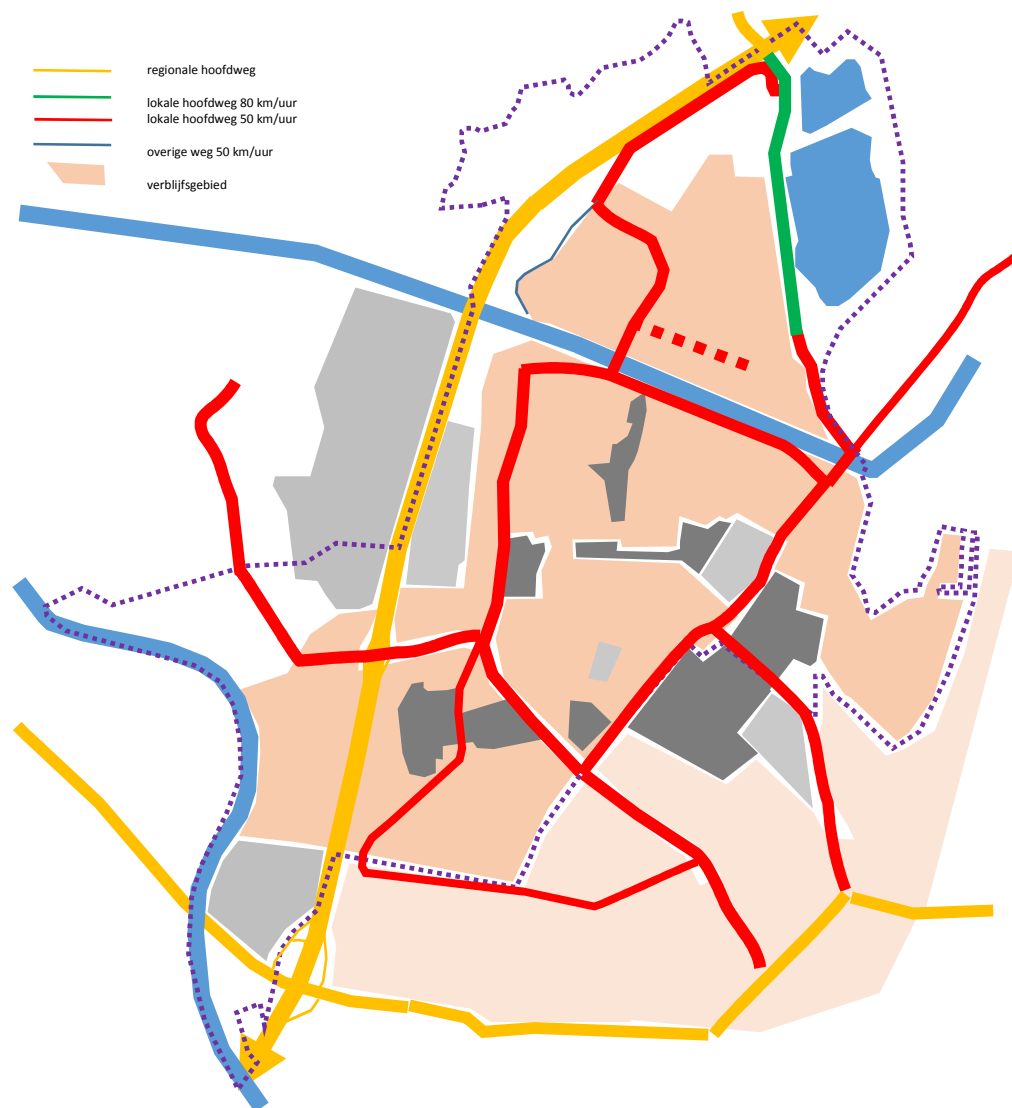
Aan de ene kant de groep die behoefte heeft aan snelle, betrouwbare verbindingen. De bus is dan vaak te traag, de wachttijden zijn te lang door de lage frequentie en de bus heeft oponthoud door congestie en doordat bijvoorbeeld door 30 km/uur gebieden wordt gereden.

Aan de andere kant zijn er mensen die niet kunnen fietsen of autorijden. Voor hen is dikwijls de bestaande halte al te ver, of liggen de bestemmingen niet aan de route. Sommigen hebben meer hulp nodig bij het reizen dan alleen een lage instap en opgehoogde halte. De huidige vorm van het openbaar vervoer kan niet altijd in die behoefte voorzien.

Thema 4: Parkeren

Parkeren is de eerste en de laatste schakel in de bereikbaarheidsketen. Essentieel, want de keten is zo sterk als de zwakste schakel. Dat geldt zeker voor bedrijven, winkelgebieden en voor sportgelegenheden. Maar parkeren betekent ook een aanslag op de ruimte en daarmee een aanslag op de leefbaarheid. Voor winkelgebieden geldt dit zeer sterk. Bereikbaarheid is van belang, maar is niet de belangrijkste factor die de aantrekkelijkheid bepaalt bij winkelgebieden, dat zijn eerder uitstraling, winkelaanbod en assortiment en de kwaliteit van de omgeving. Binnen bereikbaarheid zijn loopafstand tot de parkeerplekken en de vindbaarheid weer bepalender dan de prijs van het parkeren. Als de ruimte schaars is betekent dat bovendien dat waar auto's staan geen fietsen kunnen staan en andersom.

Figuur 6: hoofdwegenet en duurzaam veilige structuur



4. Kaders en uitgangspunten

4.1 Bereikbaarheid en doorstroming versus leefbaarheid

Uitgangspunt 1: 1. De bestaande hoofdstructuur behouden en kruispunten op de hoofdstructuur zo inrichten dat de verkeersveiligheid verbetert.

Veel doorgaand verkeer op hoofdstructuur Oegstgeest

Behalve verkeer uit het dorp zelf, is er veel doorgaand verkeer in Oegstgeest. Dit rijdt met name van de beide aansluitingen op de A44 in de richting Leiden via de lokale hoofdstructuur; routes Rijnzichtweg/Geversstraat en N444/Oegstgeesterweg. 50-60% van het autoverkeer op deze routes is doorgaand verkeer.

Vernieuwde regionale structuur heeft geen effect op verkeersdruk

De regionale hoofdstructuur (zie ook figuur 3) verzorgt de bereikbaarheid van de Leidse agglomeratie. De Rijnlandroute moet een alternatief worden voor oost-westverkeer dwars door Leiden. In Leiden zelf wordt de Leidse Ring de hoofdstructuur, ten zuiden van Leiden komt de Rijnlandroute. De N444/Oegstgeesterweg is geen onderdeel van de regionale hoofdstructuur, maar is een belangrijke route voor verkeer uit de Bollenstreek en wordt als korte verbinding veel gebruikt tussen A44-noord (Schiphol) en Leiden.

Regulering doorgaand verkeer beperkt mogelijk

De realisatie van de Rijnlandroute en de Leidse Ring zorgt ervoor dat de hoeveelheid verkeer, zonder specifieke maatregelen, op de Ruit van Oegstgeest gelijk blijft: de groei van het verkeer compenseert de afname door de verbetering van de andere routes. Er zijn geen 'selectieve' maatregelen om doorgaand verkeer te weren. Elke denkbare maatregel

om te reguleren heeft ook een negatief effect op de bereikbaarheid van Oegstgeest. Daarnaast zijn beide routes aangewezen als uitwijk- en calamiteitenroute.

Uitbreiding van de capaciteit op de Plesmanlaan maakt het mogelijk de Geversstraat onaantrekkelijker te maken voor doorgaand verkeer. Hierdoor neemt de intensiteit op die route iets af, wat ten goede kan komen aan de oversteekbaarheid van de weg. Aandachtspunt hierbij is dat voorkomen moet worden dat het verkeer de Rhijngaasterstraatweg-Zuid als alternatief gebruikt, in plaats van de Plesmanlaan.

Voor de N444 is geen alternatieve route, afwaarderden is hier niet mogelijk.

Consequenties doorstroming verbeteren

Specifiek voor de wegvakken en kruispunten op de route N444-Abtspoelweg kunnen we stellen dat reguleren van het verkeer een negatief effect op de bereikbaarheid van Oegstgeest heeft. Het is ook mogelijk om het verkeer niet te weren maar de doorstroming juist te verbeteren. Bijvoorbeeld door de rotondes te vervangen door verkeerslichten. Dan is beter onderscheid te maken tussen de verschillende stromen verkeer en zijn deze sneller en beter te regelen. Dit heeft effecten:

- De verbeterde doorstroming zal meer autoverkeer gaan aantrekken, wat een verslechtering van de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, veiligheid) tot gevolg heeft;
- De verbeterde doorstroming van het autoverkeer zal ten koste gaan van de doorstroming van het fietsverkeer;
- De aanleg van verkeerslichten, opstelstroken en kruispunten is kostbaar en is een minder verkeersveilige oplossing dan een rotonde;
- Een pluspunt is dat het OV dan ook beter doorstroomt.

Vanuit de ambities voor verkeersveiligheid en leefbaarheid kiezen we voor het handhaven van de verkeersstructuur en accepteren we de iets slechtere doorstroming in de spitsen.

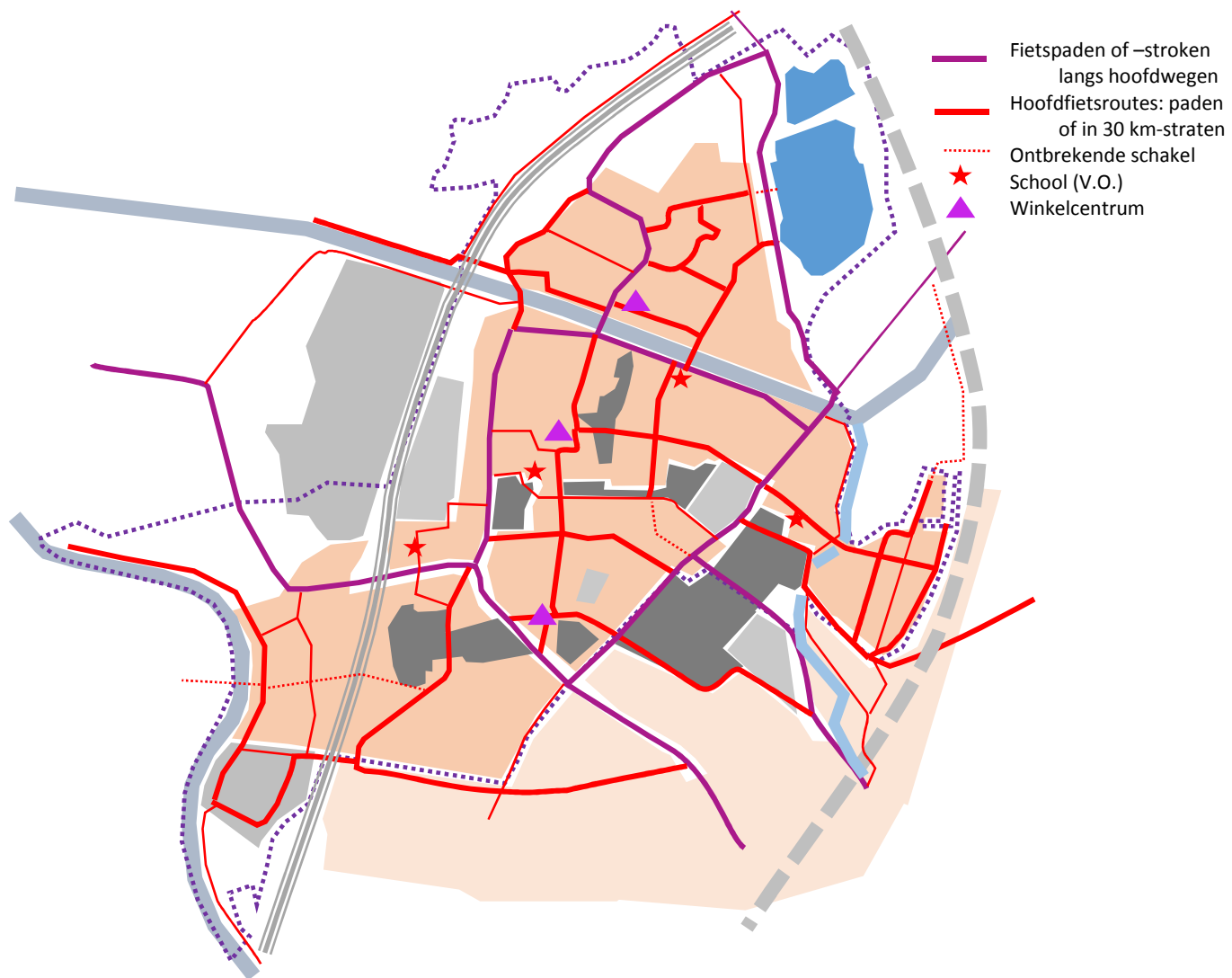
Knelpunten vragen een lokale oplossing

Het uitgangspunt is het behouden van de bestaande verkeersstructuur en kruispuntsoplossingen. Dat betekent dat de knelpunten en problemen op die hoofdstructuur en kruispunten lokaal moeten worden aangepakt: een oplossing op maat, waarbij veiligheid voorop staat. Het gaat dan om de volgende punten en doelstellingen:

- Ronde Hofdijk: zoeken naar maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren;
- De aansluiting Kennedylaan – Abtspoelweg: ook hier moet de verkeersveiligheid verbeteren;
- De aansluiting Haarlemmerstraatweg – N444: deze zal zwaarder belast worden door de invulling van het MEOB-terrein. Hier moet onderzocht worden wat de beste en veiligste kruispuntvorm is;
- De Willibrordrotonde: lokale verbeteringen van de verkeersveiligheid.



Figuur 7: fietsroutenetwerk



4.2 Langzaam verkeer: veiligheid, netwerk en voorzieningen

Uitgangspunt 2: 2. Vormgeving van wegen aanpassen aan hun functie conform het principe 'Duurzaam veilig' en het fietsnetwerk optimaliseren

Lokale aanpak in aanvulling op het principe 'Duurzaam Veilig'

De inrichten van een duurzaam veilige verkeersstructuur is de basis van de aanpak van de verkeersonveiligheid. Dit scheidt het wegennet in verkeersaders en verblijfsgebieden. In Oegstgeest is de categorisering al gereed: de Ruit vormt de hoofdstructuur, en de overige straten en wegen zijn verblijfsgebied. Verbetering van onveilige punten op de hoofdwegenstructuur is maatwerk (zie ook 4.1).

Verblijfsgebied Lange Voort: keuze voor verblijven

Het verblijfsgebied 'Oegstgeest-midden' met als hart het winkelcentrum is een vrij groot gebied. De Lange Voort en Irislaan zijn brede rechte wegen, die van nature het verkeer verzamelen dat de wijk in- en uitrijdt. Voor de Lange Voort geldt dit zowel voor het gedeelte vanaf het winkelcentrum richting de rotonde, als vanuit Poelgeest richting rotonde. Gezien de afstand tot de hoofdstructuur (minder dan 3 minuten) is het gebied niet te groot om deze wegen tot verblijfsgebied te rekenen. De vormgeving sluit echter niet aan bij de functie van verblijfsgebied; deze nodigt uit tot harder rijden dan 30 km/uur. Daarnaast bevinden de snelheidsremmers zich tussen de kruispunten; bij de kruispunten ontstaan hierdoor onveilige situaties. Ook liggen niet op alle logische plaatsen zebra's.

In het winkelcentrum Lange Voort spelen gevoelens van onveiligheid, doordat fietsers in het voetgangersgebied fietsen.

Voor het vergroten van de verkeersveiligheid kunnen twee oplossingsrichtingen worden verkend:

- Het voetgangersgebied geschikt maken voor zowel voetgangers als fietsers. Door een duidelijke scheiding in gebruik aan te geven op de grond kan dit de veiligheid vergroten en het fietsnet efficiënter maken;

- Fietsers geheel weren uit het winkelgedeelte, door herinrichting van het gebied en fietsparkeervoorzieningen aan de rand van het winkelcentrum aan te leggen. Onderzoek is nodig naar manieren om fietsers uit het winkelgedeelte te weren. Aandachtspunt is dat het gebied toegankelijk moet blijven voor hulpdiensten.

Kleyn Proffijtlaan

De Kleyn Proffijtlaan is een voorbeeld van een 'grijze weg': er is veel verkeer, het is busroute, calamiteitenroute, maar tegelijk ook een weg door een verblijfsgebied. Omwonenden willen graag dat de weg wordt ingericht, passend binnen het verblijfsgebied. Nagegaan moet worden of bij een 30 km/uur inrichting de bereikbaarheid door de hulpdiensten niet in de knel komt en de bus een eindpunt nabij de rotonde kan krijgen.

Speciale aandacht voor schoolomgevingen en sportomgevingen

School- en sportomgevingen dienen veilig te zijn. Herkenbaarheid is een belangrijk hulpmiddel, net als parkeervoorzieningen. Bij scholen in het bijzonder voor ophalen en wegbrengen van kinderen. We stellen een algemeen kader op voor de inrichting van schoolomgevingen, en werken dit per school in overleg met de gebruikers uit. Bij sportomgevingen zal per locatie moeten worden onderzocht waar behoefte aan is. Herinrichting, maar ook het sturen van het gedrag zijn instrumenten. Dit laatste kan alleen in overleg, maar blijkt dikwijls een belangrijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de veiligheid. Inrichting is het sluitstuk. In het kader school- en sportomgevingen krijgen de volgende elementen een plaats: mobiliteitsgedrag in kaart brengen, beïnvloedingsmogelijkheden inventariseren, essentiële inrichtingseisen opstellen, herkenbaarheid vergroten, snelheid remmen, de ingangen aansluiten op het fietsroutenetwerk.

Fietsnetwerk: kwalitatieve slag en inpassing snelfietsroute

Het fietsnetwerk is nagenoeg 'compleet' en is aangesloten op de regionale fietsstructuur. Er ontbreken enkele schakels die deels al in aanleg of in ontwerp zijn: de brug over de Rijn en de route via de Dirck van Swietenlaan (tunnel A44). Een uitwerkingsopgave is het inpassen

van de snelfietsroute Katwijk-Leiden in het stedenbouwkundig plan van Nieuw Rhijnegeest.

Naast de genoemde schakels staan er nog enkele op het wensenlijstje waarvan de eerste drie fors kunnen bijdragen aan de verbetering van het netwerk:

- Het Richard Holpad: een kortsluitende verbinding tussen Boerhaaveplein en Haaswijk-west, bestaat nu alleen uit een trap voor voetgangers;
- Tweede ontsluiting Poelgeest richting Leiden;
- Een rechtstreekse verbinding vanaf de rotonde Oegstgeesterweg naar het middengebied van Oegstgeest, Hofdijck;
- Fietstunnel Dirck van Swietenlaan;
- De fietsverbinding langs de Holle Mare in Poelgeest verbeteren;
- De verbinding Poelgeest-Warmond: een route langs het spoor;
- Een tweede verbinding tussen Haaswijk en de (te ontwikkelen) Klinkenbergerplas: deze zal een beperkte meerwaarde hebben en is duur.

Voor fietsers zijn met name de kruispunten met de hoofdstructuur auto een probleem. Al eerder is aangegeven dat we bij de aanpak daarvan kiezen voor maatwerk. Een absolute keuze ten gunste van de fiets is niet mogelijk, optimalisatie wel. Veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers is en blijft immers uitgangspunt. Daarbinnen dient zoveel mogelijk de doorstroming voor fietsers geoptimaliseerd te worden, zonder dat dit leidt tot al te veel congestie voor het autoverkeer.

Bij bebouwing aan weerszijden (zoals bij de routes Rijnzichtweg-Geversstraat en in mindere mate bij de Warmonderweg – Abtspoelweg) kan het aanleggen van tweerichtingspaden aan beide zijden van de weg helpen om het aantal oversteekbewegingen te verminderen.

Kwaliteitseisen en beheer kaders zijn nodig

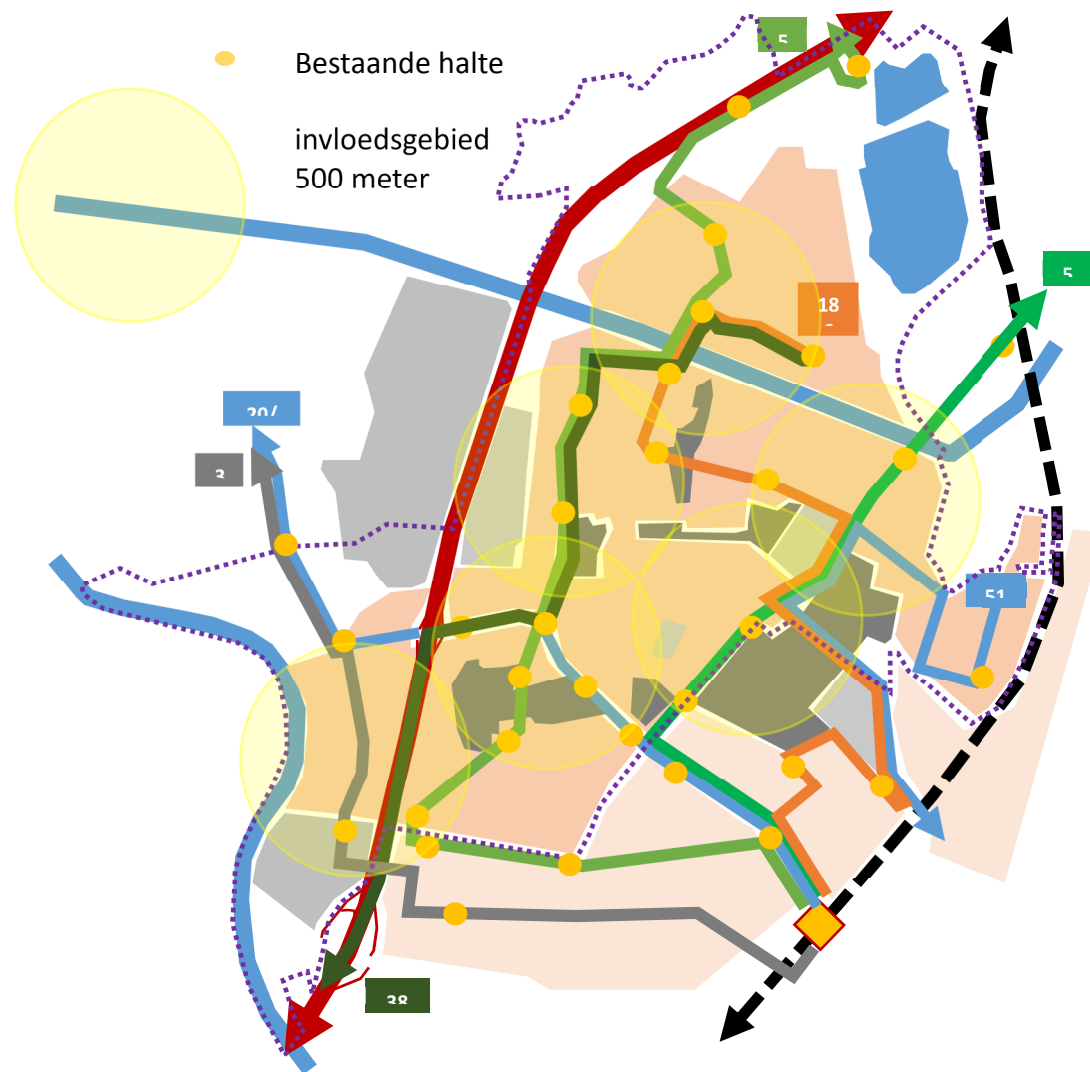
De vraag is of er voldoende ruimte is voor de groei en de grotere diversiteit in voertuigen (qua maat: bakfietsen en qua snelheid: e-bikes, scootmobielen). We stellen kwaliteitseisen op voor fietsroutes, afgestemd

op deze toenemende diversiteit. Deze hebben betrekking op afmetingen, comfort, veiligheid en vindbaarheid/ herkenbaarheid. De kwaliteitseisen leiden tot een kader voor de aanpak bij reconstructies en beiden tevens een handvat voor het doelmatig en efficiënt beheer en onderhoud.

In de kwaliteitseisen is ook aandacht voor onder andere:

- opstelruimte bij oversteekplaatsen;
- fietsvriendelijk afstemmen van verkeerslichten;
- fietsparkeervoorzieningen en oplaadpunten voor e-bikes.

Figuur 8: bestaand OV-netwerk en haltes en
geprojecteerde invloedsgebieden van 7 haltes



4.3 OV: uniform product of gespecialiseerde dienst

Uitgangspunt 3: 3. Openbaar vervoer afstemmen op twee hoofddoelgroepen: verbindend OV via de snelle routes op hoofdwegen laten rijden en een systeem faciliteren voor mensen met een mobiliteitsbeperking

OV afstemmen op twee hoofddoelgroepen

OV-gebruikers zijn te onderscheiden in twee doelgroepen:

1. de vitale groep scholieren/studenten/forenzen en
2. de groep die minder mobiel is en voor wie OV de basismobiliteit is.

Momenteel wordt deze groep bediend met de bus, Regiotaxi en Radius-bus.

OV voor forenzen en scholieren: snel, direct, gekoppeld met fiets

De eerste groep heeft behoefte aan een korte reistijd en een betrouwbaar systeem. Dit betekent een hoge frequentie (minder wachttijd) en grote halteafstand (hogere snelheid) en een gestrekte route. Voor deze groep vervult OV in de route van Oegstgeest naar Leiden een ondergeschikte rol: Leiden ligt op fietsafstand, (te) dicht bij om te moeten inzetten op verbindend OV. Dit verbindend OV is momenteel ook te langzaam: bussen ondervinden congestie, vertraging in de verblijfsgebieden en stoppen bij de haltes die dicht bij elkaar liggen. HOV is hiervoor de nieuwe standaard. Strekken van routes en gaan rijden via de hoofdstructuur is een uitvloeisel hiervan. Voor de route van een plek in Oegstgeest naar het strand, de Kaag, Corpus, etc.

Voor de deze gebruikersgroep richten we ons op HOV en de snelle OV-assen (lijn 20/21 en lijn 50). Deze zijn onderdeel van de concessie van de provincie en zijn snel, betrouwbaar, frequent en kennen relatief grote halteafstanden. Het HOV Katwijk-Leiden gaat door of langs het Bio Science Park rijden. De verbinding Leiden-Haarlem via Warmond wordt ook opgewaarderd.

Voor de haltes in Oegstgeest Noord richten we ons op de fiets als voortransport. Dat betekent dat er bij bushaltes goede

fietsparkeervoorzieningen moeten zijn/komen. Als ambitie is geformuleerd (in navolging van de eisen die de provincie stelt) dat 80% van de adressen een (toegankelijke) OV-halte binnen een straal van 500 meter moet hebben en dat alle adressen binnen 1.000 meter bij het OV moeten komen. Met 7-9 goed uitgeruste, toegankelijke haltes is hieraan te voldoen. De bus rijdt dan hoofdzakelijk via de hoofdstructuur; het aantal haltes zou verminderd kunnen worden. Dit houdt de gemiddelde rijnsnelheid hoog en biedt daarmee voordelen voor doorgaande reizigers. Speciale aandacht in de route is nodig voor de wijken Nieuw-Rhijnegeest en Poelgeest, deze liggen op afstand van de hoofdstructuur maar hebben behoefte aan een OV-halte.

Het gebruik van de elektrische fiets of (elektrische) scooter is een goed alternatief voor afstanden die te ver zijn om te fietsen, vergelijkbaar met bus-afstanden. Dit is weliswaar geen openbaar vervoer, maar wel een goed alternatief hiervoor, met een kleinere impact op milieu en klimaat (CO₂-uitstoot en fossiele brandstoffen) dan de bus.

De bus is een duurzaam alternatief ten opzichte van de auto, maar verbruikt nog altijd fossiele brandstoffen. Daarom zet Oegstgeest in op het hanteren van strenge normen voor uitstoot en/of duurzame brandstoffen zoals biogas of elektrische aandrijving (tevens positief effect op geluid en luchtkwaliteit). Hierop heeft Oegstgeest geen directe invloed. Wel kan er op aangedrongen worden dat hier bij concessieverlening door provincie Zuid-Holland eisen voor worden opgesteld.

OV voor 'minder mobilen': service-liners

De tweede groep, de 'minder mobilen' heeft duidelijk behoefte aan een ander type vervoer: 'service-liners'. Dit kunnen mengvormen van buurtbussen zijn, de regiotaxi (in samenwerking met Holland Rijnland) of een andere verschijningsvorm. Kenmerken zijn dat het een flexibel systeem is van kleine (goedkope) voertuigen, stopplaatsen dicht bij woonadressen en extra service bij vervoer. Het systeem is meer gericht op bereikbaarheid en toegankelijkheid, en is minder gericht op snelheid dan het HOV-systeem.

Ook kenmerkend is dat dergelijke systemen vaak vanuit particulier initiatief, of zelfs door bepaalde klantgroepen worden geïnitieerd (seniorenbussen, bedrijfsbussen schoolvervoer), en dat de markt in ontwikkeling is en daarmee moeilijk te sturen. Faciliteren van dergelijke vervoerssystemen is bij uitstek een (regie)taak voor de gemeente.

Oplossingsrichting:

Onderzoeken hoe buslijnen sneller en directer kunnen rijden.

Inzetten op elektrische fiets en scooter als alternatief voor afstanden die nu met het OV worden afgelegd omdat fietsen net te ver is.

Inzetten op duurzaamheidseisen in concessieverlening voor busvervoer (lagere uitstoot en/of duurzame brandstoffen).

Bestaande organisaties (Radius, Regiotaxi, WMO-budgetten) faciliteren zodat hun inzet beter en efficiënter kan worden benut.



4.4 Parkeren

Uitgangspunt 4: In bestaande woonbuurten met een parkeerdruk tot 95% een afstand van 100 m van de parkeerplek tot de woning accepteren. Bij een parkeerdruk gelijk aan of hoger dan 95% een afstand van 150 m accepteren. Een stelsel van parkeernormen opstellen voor nieuwe ontwikkelingen en geen parkeermaatregelen nemen met uitzondering van blauwe zones bij winkelcentra.

Bestaande woonbuurten: afwegingskader parkeren biedt handvat

Bestaande woonbuurten zijn dikwijls dichtbebouwd en restruimte is schaars. Meestal is ook weinig groen aanwezig en is er vraag naar speelplekken.

Bewoners zullen daardoor niet altijd voor de deur een parkeerplek vinden. Meestal is binnen 100 meter lopen wel plaats. Dit is ook als acceptabele loopafstand in de CROW aanbevelingen publicatie 317 opgenomen.

Wordt de parkeerdruk hoger, dan kunnen verschillende opties worden onderzocht. Een parkeergarage of -dek kan ruimte bieden, maar is erg kostbaar. Reguleren (vergunningen uitgeven) is geen oplossing: alleen als er een beperkt aantal (lees één) vergunning per adres wordt uitgegeven vermindert de parkeerdruk. Echter de vraag naar parkeren is en blijft hoog en ligt op het niveau van 1,6-1,8 parkeerplaats per adres. Deze vraag neemt door het reguleren niet af en het probleem blijft.

Bij herinrichting van straten kan beschikbare ruimte optimaal worden benut om parkeerplaatsen te creëren, maar ook groen te behouden. In bestaande buurten is echter al naar deze mogelijkheden gekeken, meestal is er weinig mogelijkheid tot uitbreiding van plaatsen.

In woonbuurten met een parkeerdruk gelijk aan of hoger dan 95% zullen mensen daarom verder moeten lopen naar hun huis, een afstand van 150 meter is acceptabel.

Nieuwbouw: nieuw stelsel van normen

Aandacht is nodig om verdere escalatie te voorkomen. We stellen een normenstelsel op waarin we parkeernormen voor nieuwbouw afleiden, die inspelen op de specifieke situatie. Onderdeel daarvan is een realisatieverplichting van parkeren op eigen terrein bij nieuwbouwprojecten. Daarnaast zal er altijd in de openbare ruimte parkeergelegenheid gerealiseerd moeten worden. Hierbij wordt gekeken naar de aard van de nieuwbouw (woningen, winkels, bedrijven) en de parkeerdruk in de omgeving.

De basis vormen de parkeerkentallen zoals die door CROW worden gepubliceerd, en deze zijn specifiek voor de Oegstgeester situatie geijkt. Ze worden aangevuld met beleidsregels hoe ze worden toegepast. Rekening wordt gehouden met de nog aanwezige restcapaciteit op straat, ingroeimodellen en dubbelgebruiksmogelijkheden. Daarnaast krijgen vrachtwagenparkeren en tijdsduurbepaling (blauwe zone) een plaats.

Gratis parkeren in Oegstgeest

Oegstgeest wil een gastvrije gemeente zijn voor inwoners en bezoekers. Gratis parkeren is daar een uiting van. Als hierdoor de parkeerdruk toeneemt, betekent dit dat mensen verder van hun parkeerplek naar de bestemming moeten lopen.

Voor een aantal gebieden (winkelcentra) blijft de blauwe zone gehandhaafd.

Parkeren bij boodschappencentra in orde

Voor winkelcentra geldt dat parkeren onderdeel is van de bereikbaarheid. Bij de twee 'boodschappencentra' (Lange Voort en Boerhaaveplein) is parkeren dichtbij de supermarkten nodig. In beide centra is er geen gemeten tekort. Wel is er sprake van enkele favoriete locaties: dichtbij de (achter)uitgangen van de supermarkten. Deze staan als eerste vol. Omdat er in de omgeving genoeg ruimte op acceptabele afstand is, is er geen noodzaak tot ingrijpen.

Leefbaarheid en kwaliteit De Kempenaerstraat

Het winkelcentrum De Kempenaerstraat is waardevol voor Oegstgeest. Toch vinden veel bezoekers de straat onveilig, door de vele auto's die op zoek zijn naar een parkeerplaats.

Versterking van de De Kempenaerstraat als winkelgebied is mogelijk door de aantrekkelijkheid te vergroten. Deze wordt, naast kwaliteit en assortiment, bepaald door uitstraling en inrichting van het gebied. Een verbetering van de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte (het winkelgedeelte tussen de Terweeweg en de Geveerstraat).

Hiertoe kunnen twee oplossingsrichtingen worden verkend:

- Het parkeren in het winkelgedeelte van de De Kempenaerstraat verminderen, door aan een kant schuin parkeren te realiseren. Op het vrijgekomen gedeelte kunnen fietsparkeervoorzieningen komen. Dit maakt het aantrekkelijker om met de fiets te komen.
- Het geheel autovrij maken van het winkelgedeelte, met uitzondering van een aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten en laad- en losplaatsen en het beter faciliteren van fietsparkeren. Het autoverkeer neemt sterk af omdat er geen 'zoekverkeer' meer is, op zoek naar een parkeerplek. Het gebied kan geheel worden ingericht als verblijfsgebied.

Voor beide opties geldt dat dit ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen. Er zijn nu 25 parkeerplaatsen in de straat. Het (deels) opheffen daarvan vraagt om compensatie. In de omgeving kan die niet direct worden gevonden, mogelijk zijn er bij toekomstige ontwikkelingen parkeerplaatsen te realiseren.

5. Aanpak per deelgebied

De uitgangspunten vormen een kader voor specifieke maatregelen en voor de aanpak van de verschillende locaties. Deze beschrijven we in de vorm van uitwerkingen per deelgebied, gevolgd door de concrete acties en maatregelen die daarvan het gevolg zijn.

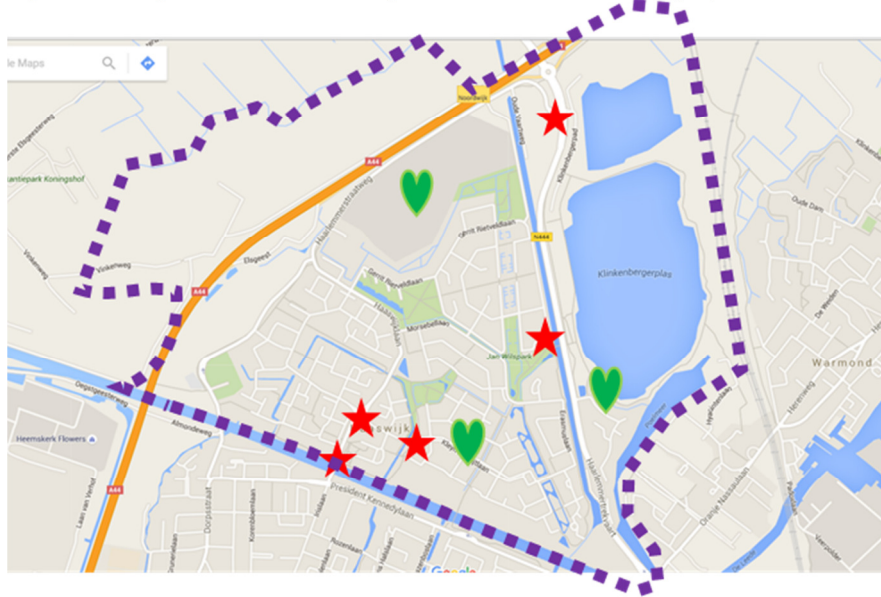
5.1 Algemene uitwerkingsplannen

Een deel van de maatregelen en acties is niet aan een gebied gebonden of te koppelen met één specifiek gebied. Dit zijn:

- | |
|---|
| A1 Opstellen (categoriserings-) en vormgevingskader voor de wegenstructuur. |
| A2 Opstellen kwaliteitseisen aanleg beheer fietsroutes en fietsvoorzieningen. |
| A3 Faciliteren van een basismobiliteitssysteem voor minder mobiele reizigers. |
| A4 Gebiedsgericht parkeernormenbeleid opstellen |



Figuur 9: deelgebied Noord: Haaswijk, Morsebel en Klinkenbergerplas



Ontwikkelingen:

1. Ontwikkeling MEOB-terrein
2. Herinrichting Klinkenbergerplas

Knelpunten

1. Gevoel van verkeersonveiligheid bij aansluiting Haarlemmerstraatweg – N444
2. Door ontwikkeling MEOB-terrein en herontwikkeling Klinkenbergerplas neemt verkeersdruk op aansluiting Haarlemmerstraatweg – N444 toe
3. Haaswijk heeft maar twee aansluitingen, waaronder de aansluiting Haarlemmerstraatweg – N444
4. Burgerinitiatief Kleyn Proffijntlaan (Haaswijk): 30 km/uur inrichting
Gevoel van verkeersonveiligheid op Kleyn Proffijntlaan, o.a. door snelheid autoverkeer
5. Veel ongevallen op rotonde Haaswijklaan/Kleyn Proffijntlaan
6. Ontbrekende fietsverbinding R. Holpad (trap in fietspad)

5.2 Deelgebied Noord: Haaswijk, Morsebel, Klinkenbergerplas

De N444 is essentieel voor de bereikbaarheid van Oegstgeest, maar wordt daarnaast ook veel gebruikt om op de Leidse Ring te komen. Verminderen van verkeer is niet mogelijk. De ontwikkeling van MEOB met daarin specifiek verkeer aantrekkende functies als een tuincentrum en bouwmarkt zal zorgen voor 2.000-3.000 extra autobewegingen op de aansluiting N444. Uit berekeningen blijkt, dat een aanpassing van het kruispunt in combinatie met een capaciteitsverruiming niet nodig is. Wel kan de veiligheid verbeteren, omdat de aansluiting van de Haarlemmerweg op de N444 als onveilig wordt ervaren. In het verleden is gestudeerd op een rotonde, en deze oplossing dient opnieuw te worden beoordeeld op toepasbaarheid en haalbaarheid. Financiering van de gemeentelijke bijdrage moet komen uit de grondexploitatie MEOB-terrein.

In het fietsroutenetwerk moet als ontbrekende schakel het Richard Holpad worden gerealiseerd: de bestaande trap moet een helling worden. De routes Haaswijk- Klinkenbergerplas (noordzijde) is minder urgent, omdat alternatieven voor handen zijn.

De veiligheid op de rotonde Haaswijk is met name voor fietsers niet optimaal. Fietsers komen vanaf de brug gereden en rijden rechtdoor. Het autoverkeer (en de bus) slaat rechtsaf. De rotonde wordt behouden als verkeersveilige logische en duidelijke oplossing, maar de zichtbaarheid en oversteekbaarheid van de fietsoversteek kunnen we verbeteren .

Voor de Kleyn Proffijtlaan moet worden nagegaan of bij een 30 km-inrichting de bereikbaarheid van Haaswijk door hulpdiensten acceptabel blijft en de bus een eindpunt nabij de rotonde kan krijgen.

Dit leidt tot de volgende acties en maatregelen:

- | | |
|----|---|
| N1 | Onderzoek naar mogelijkheden aanpassen aansluiting Haarlemmerstraatweg op de N444: vorm, financiering |
| N2 | Onderzoek naar afwaardering en herinrichting Kleyn Proffijtlaan |
| N3 | Veiligheid verbeterende maatregelen rotonde Haaswijk |
| N4 | Verbetering fietsschakel Richard Holpad |

Figuur 10: deelgebied oost: Poelgeest en Oud Poelgeest



Knelpunten

1. Verkeersonveilig gevoel op Lange Voort en daar gevestigd Wellant College door hoge verkeersdruk, smalle weg met drempels en veel functies aan weg
2. Poelgeest heeft momenteel maar 1 ontsluiting via Hendrik Heukelsbrug
3. omrijden en lange ontsluitingsroute met veel drempels in Poelgeest
4. Fietsverbinding langs Holle Mare is van slechte kwaliteit
5. Er is OV in Poelgeest, maar wens bestaat voor reguliere OV halte
6. Verkeersonveilig gevoel rondom basisschool
7. Gevoel van hoge parkeerdruk omgeving Clusiusshof en Hugo de Vrieslaan
8. Fietsverbinding richting Warmond ontbreekt

Ontwikkelingen

1. Aanleg tweede ontsluiting Poelgeest richting Oegstgeesterweg
2. Vestiging vereniging ASC in Overveerpolder in 2017

5.3 Deelgebied oost: Poelgeest en Oud Poelgeest

De tweede ontsluiting (via een brug aan de zuidzijde) wordt gerealiseerd, maar de termijn waarop dit plaatsvindt is onzeker. Realisatie is urgent, omdat de aansluiting een oplossing voor tal van problemen is:

- De bereikbaarheid verbetert omdat ook het noordelijk deel dan snel vanaf de hoofdstructuur is te bereiken
- Het fietsnetwerk richting Leiden verbetert
- De overlast vanwege omrijden en het aantal drempels vermindert sterk
- Er is een mogelijkheid om een buslijn via Poelgeest te leiden
- Er rijdt ongeveer een derde minder verkeer op de Lange Voort
- De sluiproute via de Cornelis van Steenishof kan verdwijnen

Uit de inventarisatie bleek de wens voor het openstellen van de Holle Mare-route voor autoverkeer. De noodzaak voor deze kortsluiting vermindert als de tweede aansluiting wordt gerealiseerd en kan zelfs het positieve effect daarvan in de vorm van minder verkeer op de Lange Voort deels teniet doen.

Na realisatie van de tweede ontsluiting kan de Lange Voort en de Heukelsbrug met oog voor verkeersveiligheid worden heringericht.

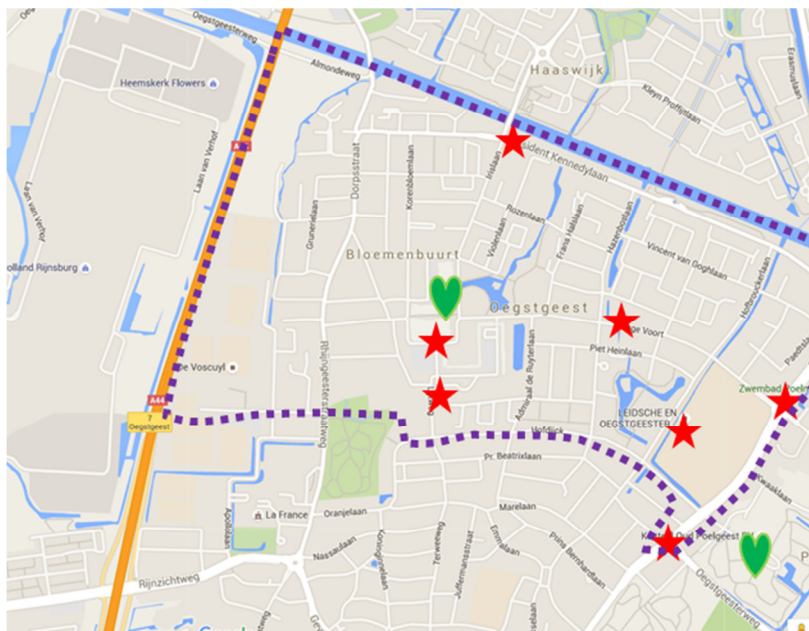
In het fietsroutenetwerk moet de verbinding langs de Holle Mare route wel worden verbeterd. De route Poelgeest-Warmond is, gezien de verwachting omtrent het gebruik, minder urgent.

ASC verhuist naar de Overveerpolder. Ontsluiting van het terrein vindt plaats via het eerste deel van Lange Voort en de aansluiting van het zwembad. Dit geeft (m.u.v. de eerste 100 meter) geen extra druk op de Lange Voort.

Dit leidt tot de volgende acties en projecten:

- | |
|---|
| O1: Realisatie van een tweede ontsluiting Poelgeest op de Oegstgeesterweg in Leiden |
| O2: Verbetering fietsverbinding langs Holle Mare |
| O3: Herinrichting de Lange Voort tussen rotonde en Hugo de Vrieslaan |

Figuur 11: deelgebied midden: Lange Voort en Bloemenbuurt



Knelpunten:

1. Ontwikkeling congresfunctie Kasteel Oud-Poelgeest: weinig mobiliteitseffecten
3. Verkeersveiligheid op de buurtontsluitingswegen
4. Parkeren bij het winkelcentrum
5. Verkeersveiligheid in het winkelcentrum Lange Voort

Ontwikkelingen:

1. Uitbreiding congresfunctie Kasteel Oud-Poelgeest
2. Winkelgebied Lange Voort blijft functie als belangrijkste centrum voor boodschappen behouden, geen groei

5.4 Deelgebied midden: Lange Voort en Bloemenbuurt

Problemen in gebied midden spelen met name op het vlak van de verkeersveiligheid. Het gebied is alzijdig bereikbaar vanaf de hoofdstructuur en goed ontsloten door OV. Aanpassen van de structuur is daarom niet nodig: er zijn geen nieuwe of extra ontsluitingswegen nodig.

De aansluiting van de Pres. Kennedylaan op de Abtspoelweg is een gevaarlijk punt (zowel in termen van ongevallen als in de beleving). Hier is in het verleden al een aanpassing geweest. Er moet een analyse plaatsvinden, gericht op verbetering van de verkeersveiligheid.

Het kruispunt Pres. Kennedylaan-Irislaan is eveneens een gevaarlijk punt op de hoofdwegenstructuur. Ook hier moet een analyse plaatsvinden van problemen en oplossingen. Hier is de aanleg van een rotonde een oplossingsrichting.

De Pres. Kennedylaan wordt zelf ook als onveilig ervaren, door de mogelijkheid om harder te rijden dan 50 km/uur.

Als ontbrekende/te verbeteren schakel in het fietsroutenetwerk is de kortsluitende verbinding tussen de woonwijk en de rotonde Hofdijck genoemd: nu kan de wijk alleen via het voetpad of met een omrijdbeweging vanaf de rotonde worden bereikt. Deze aansluiting is gemakkelijk te verbeteren.

Op de Lange Voort zelf is een herinrichting nodig, zodat de vorm beter op de functie van verblijfsgebied aansluit.

Bij winkelcentrum Lange Voort staan 'de beste' parkeerplekken vol, maar hier is ruimte op enkele minuten. In plaats van verdere regulering kiezen we voor verwijzing en voorlichting.

Om de verkeersveiligheid in het voetgangersgebied te verbeteren is onderzoek nodig naar twee oplossingsrichtingen:

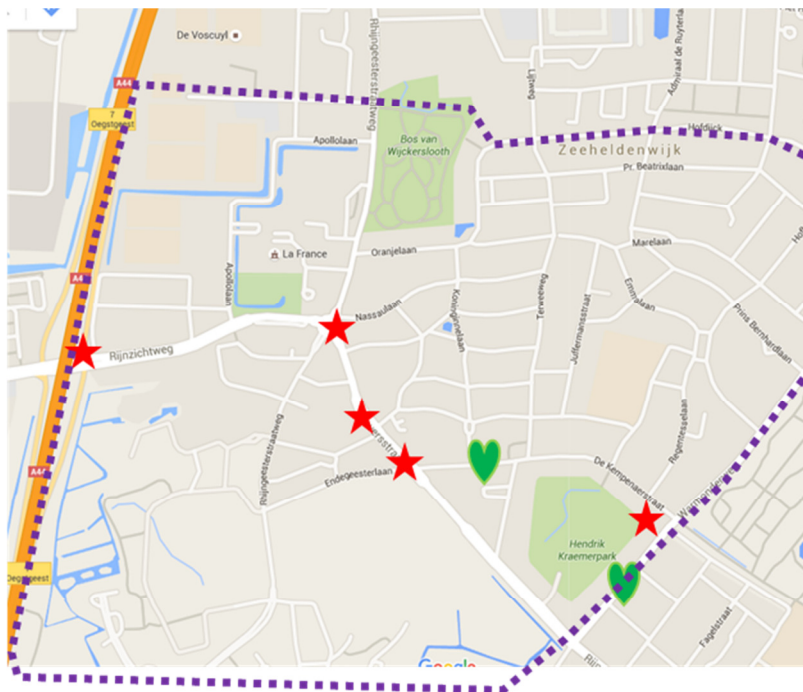
1. fietsen toestaan op daarvoor bestemde paden
2. Verantwoorde mening van fietsers en voetgangers faciliteren.

De gevaarlijke punten bij de Lijtweg vragen een oplossing en aanpak op maat.

Dit leidt tot de volgende acties en maatregelen:

- M1: Snelheidsmetingen Pres. Kennedylaan
- M2: Eventueel realiseren van een extra oversteekvoorziening in het stuk Pres. Kennedylaan tussen de Dorpsstraat en het kruispunt met de Irislaan en/of versterken van de handhaving met behulp van elektronische middelen
- M3: Studie naar verbetering kruispunt Irislaan – Pres. Kennedylaan, uitvoering
- M4: Studie naar verbetering aansluiting Pres. Kennedylaan – Abtspoelweg, uitvoering
- M5: Studie met betrokken partijen naar het verhogen van de veiligheid op de Lange Voort, met instandhouding van een buslijn die het winkelgebied ontsluit
- M6: Reconstructie Lange Voort en Irislaan
- M7: Aanpak onveilige punten rondom winkelcentrum Lange Voort: Lijtweg (Rabobank)
- M8: studie naar stallingen en voorzieningen voor vergroten veiligheid in winkelcentrum Lange Voort;
- M9: Aansluiting fietsroutenetwerk op de rotonde Hofdijck
- M10: Het winkelgebied zo in te richten dat er een verantwoorde menging tussen fietsers en voetgangers mogelijk wordt en fietsers niet langer om hoeven te rijden. Fietsen wordt dan alleen toegestaan voor 9.00 uur en na 18.00 uur.

Figuur 12: deelgebied zuid: omgeving Geverstraat en Endegeest



Knelpunten

1. Afwikkeling/doorstroming verkeer op hoofdroute Rijnsburgerweg/Geversstraat
2. Lage snelheid bus door congestie Rijnsburgerweg/Geversstraat
4. Verkeersonveilig gevoel op Willibrordrotonde
5. Verkeersonveilig gevoel op oversteek Geversstraat ter hoogte van de De Kempenaerstraat en Prins Hendriklaan ter plaatse van verkeerslicht
6. Gevoel van hoge parkeerdruk rondom de De Kempenaerstraat
7. Angst voor toename parkeerdruk langs grensgebied Leiden door invoeren betaald parkeren
8. Ontbrekende schakel in fietsroute ter hoogte van A44
9. Verkeersonveilig gevoel rondom basisschool

Ontwikkelingen

1. Winkelcentrum De Kempenaerstraat: regionaal specialistisch centrum
2. Invoeren betaald parkeren in gemeente Leiden
3. Opwaarderen Plesmanlaan, mogelijkheid tot afwaarderen Geversstraat Rijnsburgerweg

5.5 Deelgebied zuid: de omgeving Geversstraat en Endegeest

De route Rijnzichtweg – Geversstraat is de belangrijkste hoofdontsluiting voor auto- en fietsverkeer en het OV. Het belangrijkste knelpunt in zowel doorstroming als veiligheid is de Willibrordrotonde. Omdat is gekozen voor handhaving van de huidige structuur en doorstromingsniveau accepteren we de congestie.

In het fietsroutenetwerk ontbreekt nu nog de Dirk van Swietenlaan richting Nieuw Rhijngeest, deze wordt gerealiseerd. Inpassing van de snelfietsroute Leiden Katwijk is nog een stedenbouwkundige opgave.

De Rijnzichtweg is moeilijk over te steken door de hoeveelheid verkeer en de dubbele rijstroken. Fietsroutes langs de Rijnzichtweg moeten daarom aan beide zijden in twee richtingen toegankelijk worden om het aantal oversteekbewegingen te verminderen.

Het kruispunt Warmonderweg – Leidsestraatweg zorgt voor oponthoud voor fietsers. Hier kruisen twee regionale hoofdroutes. Onderzocht moet worden of de verkeerslichten fietsvriendelijker afgesteld kunnen worden.

Als gevaarlijke punten zijn genoemd:

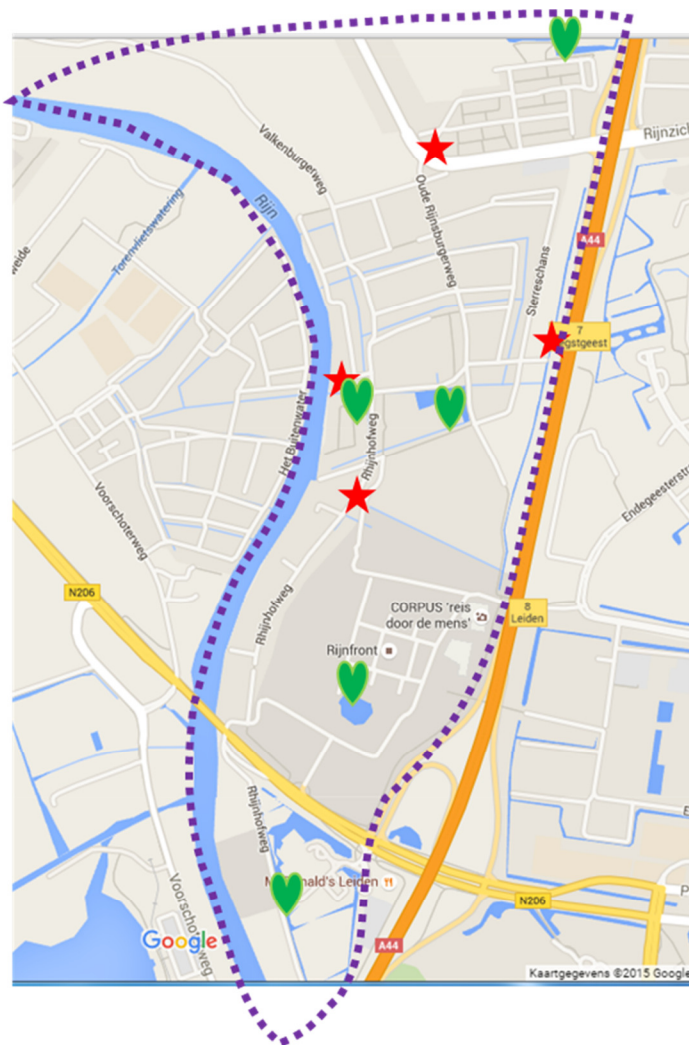
- a) De oversteek De Kempnaerstraat – Geversstraat. Onderzocht moet worden of deze simpeler en logischer gemaakt kan worden .
- b) De oversteek bij de Prins Hendriklaan/Wilhelminapark: het verkeerslicht suggereert veiligheid maar automobilisten missen het verkeerslicht wel eens. Onderzocht moet worden of andere oplossingen veiliger zijn.

Bij het winkelcentrum De Kempnaerstraat is er op zaterdag weinig parkeerruimte. Er is een kwaliteitsimpuls voor de De Kempnaerstraat mogelijk door de openbare ruimte beter in te richten: (deels) parkeervrij maken en het fietsparkeren beter faciliteren. Een onderzoek naar de mogelijkheden is de eerste stap.

De volgende acties en maatregelen zijn het gevolg:

Z1: Onderzoek naar aanpassen oversteek De Kempnaerstraat Z2: Onderzoek naar aanpassen oversteek Wilhelminapark Z3: Herinrichting en winkeldeel De Kempnaerstraat (fietsenstallingen en minder of geen bezoekersparkeren meer, kwaliteitsimpuls) Z4: Realisatie Dirk van Swietenpad (gepland) Z5: Fietsroutes langs Rijnzichtweg in twee richtingen toegankelijk maken Z6: Fietsvriendelijke regeling Warmonderweg - Leidsestraatweg
--

Figuur 13: deelgebied west: Nieuw Rhijngeest en de veiling



Ontwikkelingen

1. Woningbouw in Nieuw Rhijngeest
2. Woningbouw in gemeente Katwijk (Valkenburg) 't Duyfrak, aantal woningen ?
3. Ontwikkeling Bio Science Park
4. Ontwikkeling deelgebied 10
5. Groei Flora en afrit A44 ter hoogte van Flora
6. Aanleg snelfietsroutes Leiden-Katwijk via Nieuw Rhijngeest
7. Aanleg Rijnlandroute en Leidse ring Noord

Knelpunten

1. Afwikkeling/doorstroming verkeer op hoofdroute Rijnburgerweg/Rijnzichtweg is onvoldoende
2. Door woningbouw Nieuw Rhijngeest en 't Duyfrak neemt druk op hoofdroute verder toe
3. Ontbrekende schakel in fietsroute richting 't Duyfrak (wordt opgelost met fietsbrug)
4. Nieuw Rhijngeest heeft momenteel maar een ontsluiting, via de Rijnburgerweg
5. Bio Science Park is niet bereikbaar vanuit Nieuw Rhijngeest
6. Verkeersonveilig gevoel op Rijnburgerweg door andere voorrangsregels op rotondes in gemeente Katwijk

5.6 Deelgebied west: Nieuw Rhijngeest en de veiling

Het Bio Science Park en het gebied ten zuiden daarvan aan de westzijde van de A44 (deelgebied 10) zijn aangesloten via de N206/Tjalmaweg. Op termijn is deze ontsluiting afdoende. De huidige aansluiting in één richting van Nieuw Rhijngeest op de Rijnsburgerweg wordt in twee richtingen toegankelijk gemaakt. Omdat hier rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen in Rijnsburg en Nieuw Rhijngeest zijn er geen problemen te verwachten. De Rijnzichtweg/ Rijnsburgerweg wordt heringericht. Daarbij behoeft de fietsroute langs Rijnzichtweg aandacht: in aansluiting op de Geversstraat zijn langs deze route aan beide zijden in twee richtingen fietspaden nodig.

De kruising van de Rijnzichtweg met de A44 blijft een bottleneck, met name voor het diagonaal overstekend fietsverkeer. Tweerichtingsroutes langs de Rijnzichtweg aan beide zijden zorgen voor een vermindering van het aantal oversteekbewegingen over de Rijnzichtweg.

In Nieuw Rhijngeest moet de kwaliteit en het comfort op de fietsroute Rhijnhofweg worden verbeterd: daarvoor moeten de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de afbouw van de wijk wijzigen.

Een tweede ontsluiting van Nieuw Rhijngeest is gewenst en zal worden gerealiseerd. De vraag is of er niet teveel sluipverkeer door de wijk gaat rijden. Dit dient daarom te worden gemonitord en te worden geëvalueerd.

Met Katwijk dient overleg te worden gevoerd over uniforme voorrangsregelingen voor fietsers op rotonde en hoe een betere uniformiteit kan worden bereikt (binnen de bebouwde kom fietsers in de voorrang)

De volgende maatregelen komen hier uit voort:

- | |
|---|
| W1: Openstellen en evalueren tweede aansluiting Nieuw Rhijngeest naar Bio Science Park |
| W2: Verbeteren aansluiting Nieuw Rhijngeest op de Rijnzichtweg/Rijnsburgerweg |
| W3: Fietspaden in twee richtingen toegankelijk maken langs de Rijnzichtweg/Rijnsburgerweg |
| W4: Overleg met Katwijk over voorrangsregelingen voor fietsers op de rotonde |

6. Naar een actie- en uitwerkingsplan

In de voorgaande hoofdstukken zijn de visie op de mobiliteit en de uitgangspunten daarin beschreven. Dit leidt tot een aantal voorstellen voor maatregelen, acties en projecten. Deels zijn dit concrete infrastructurele projecten, deels acties gericht op (verkeers)gedrag, en deels studievoorstellen.

Niet alles kan tegelijk worden uitgevoerd: daar ontbreekt simpelweg de (financiële) capaciteit voor. Sommige projecten zijn ook van het resultaat van andere projecten afhankelijk. Bij andere projecten kan een efficiëncyslag worden gemaakt door deze te combineren met bijvoorbeeld groot onderhoud.

De studies, maatregelen en projecten worden beschreven in een uitvoeringsprogramma. Dit programma bevat:

- Concrete uit te voeren projecten in de eerste twee jaar;
- Een lijst met uit te voeren projecten op de middellange termijn (3-5 jaar);
- Een lijst met overige projecten (lange termijn, niet binnen 5 jaar).

Van elk project wordt aangegeven:

- Wat de doelstelling is (het concreet te bereiken resultaat);
- De urgentie of noodzaak om dit uit te voeren;
- Eventuele afhankelijkheden van andere (interne of externe) projecten;
- Of het project voorwaardelijk is voor andere ontwikkelingen of projecten, zowel op mobiliteitsgebied als op andere beleidsterreinen;
- De combinatie en cofinancieringsmogelijkheden;
- De concrete financiering (budgetten, kredieten).

Het uitvoeringsprogramma dient elke twee jaar te worden geactualiseerd. In deze actualisatie worden de volgende stappen gemaakt:

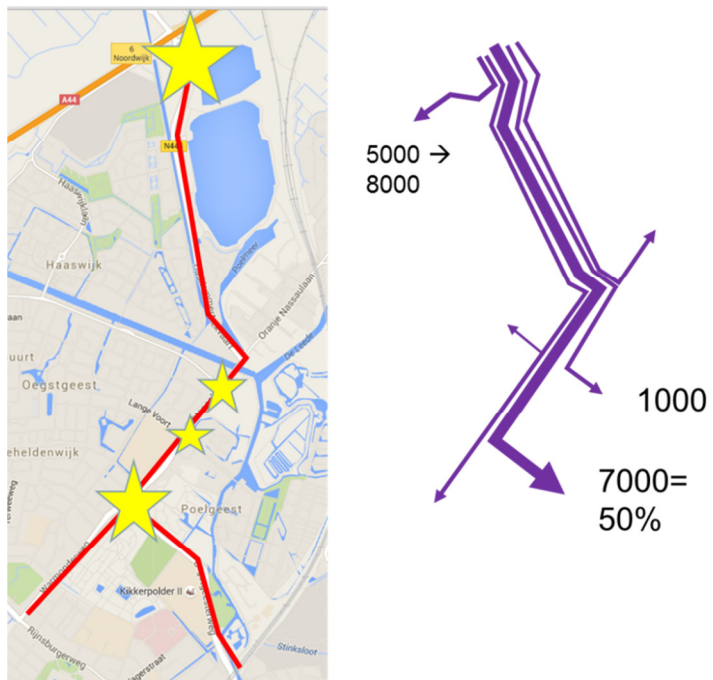
Een overzicht van de externe invloeden die de doelstellingen van de projecten mogelijk kunnen beïnvloeden of wijzigen. En nagaan of dit leidt tot opvoeren of afvoeren of temporiseren van projecten en maatregelen.

Een overzicht van de projecten die gerealiseerd zijn, inclusief een evaluatie van het project: is er voldaan aan de oorspronkelijke doelstellingen, zijn er nog restdoelstellingen of neveneffecten?

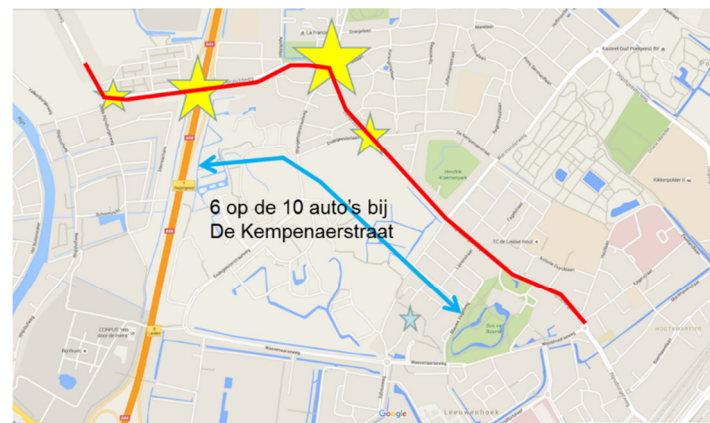
Bovenstaande evaluatie leidt tot een nieuwe lijst en nieuwe volgorde van uitvoering van de projecten en maatregelen en tot een nieuw uitwerkingsplan.

Bijlage 1: Figuren onderzoeksresultaten

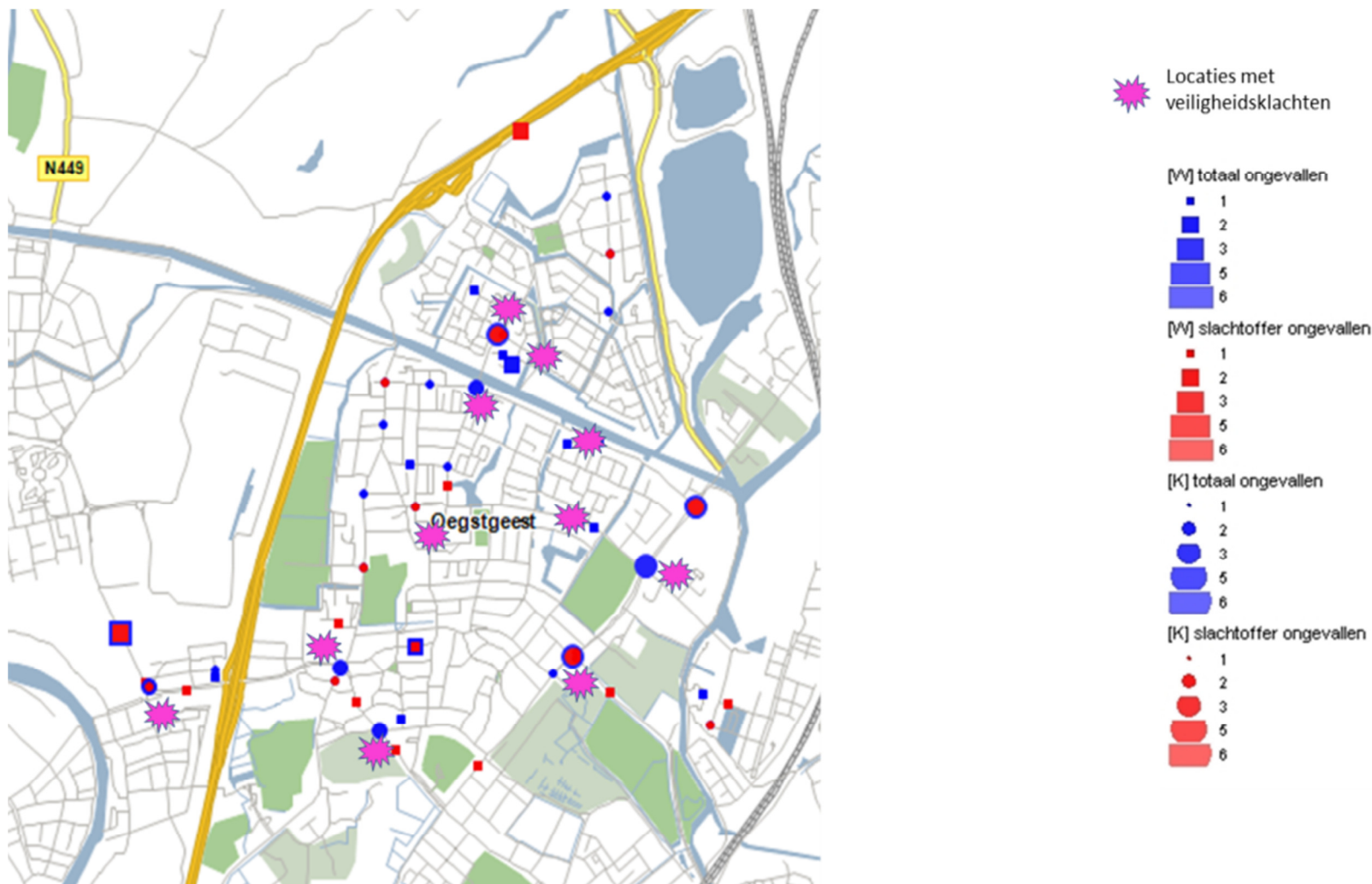
Figuur 1: verdeling verkeer N444



Figuur 2: samenstelling verkeer Geversstraat



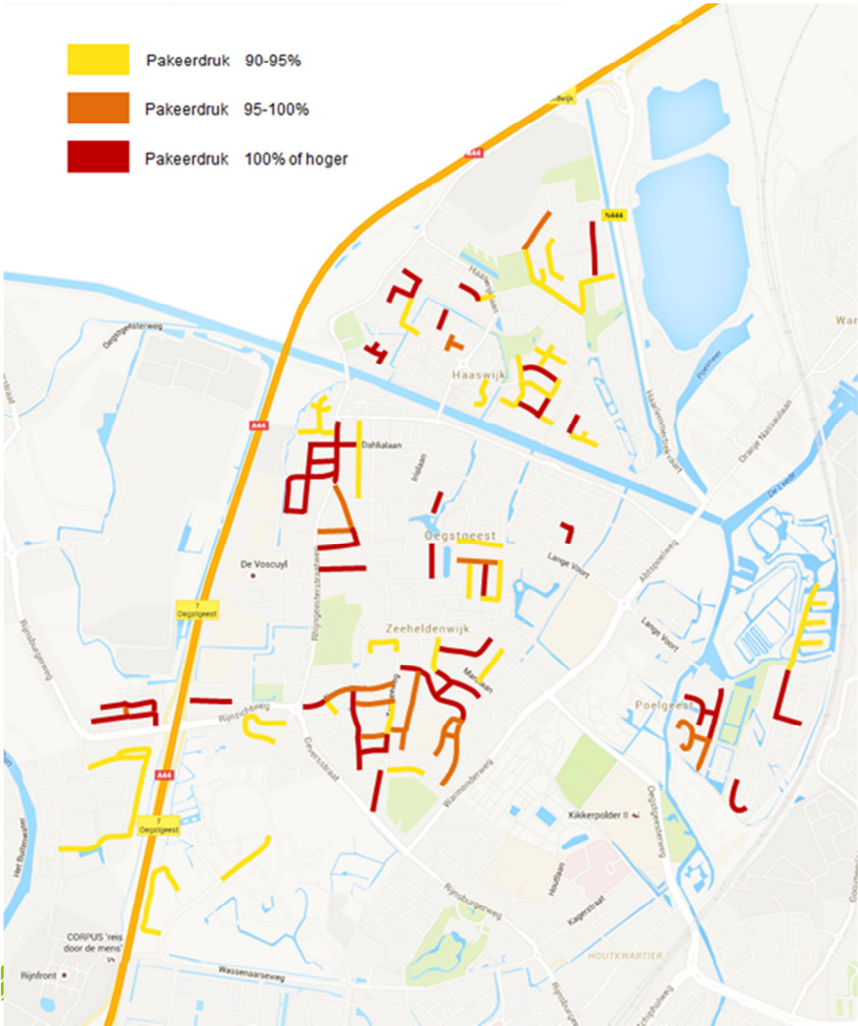
Figuur 3: ongevalslocaties en plaatsen met een onveiligheidsgevoel



Figuur 4: resultaten parkeermeting

Dit zijn resultaten van een nachtelijke parkeertelling in Oegstgeest. Het aantal parkeerplaatsen en geparkeerde auto's is geteld, dit leidt tot een percentage dat de parkeerdruk aangeeft. In een aantal wijken is de gemeten parkeerdruk erg hoog, zoals Poelgeest, Oranjepark, Bloemenbuurt en Buitenlust. Er is één telling uitgevoerd, om harde

conclusies te trekken over parkeerdruk zijn meer metingen nodig. Ruimtelijke ontwikkelingen in Oegstgeest zijn in de meting niet meegenomen. De parkeerdruk kan hierdoor veranderen.



	Aantal parkeerp	07:30-10:00		10:00-12:00		12:00-14:00		14:00-16:00		16:00-18:00	
Zone 1	99	25	25%	69	70%	81	82%	78	79%	88	89%
Zone 2	24	6	25%	24	100%	23	96%	23	96%	23	96%
Zone 3	58	41	71%	54	93%	54	93%	48	83%	47	81%
Zone 4	92	83	90%	90	98%	86	93%	80	87%	83	90%
Zone 5	63	38	60%	37	59%	40	63%	36	57%	36	57%
Zone 6	76	29	38%	33	43%	36	47%	35	46%	22	29%
Zone 7	110	63	57%	64	58%	70	64%	77	70%	60	55%
Zone 8	129	117	91%	126	98%	123	95%	119	92%	114	88%

Totaal	651	402	62%	497	76%	513	79%	496	76%	473	73%
--------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Bijlage 2: Toelichting ambities en doelstellingen

11 concrete ambities

1. Gebruikers staan op nummer 1: ideeën en wensen over mobiliteit en bereikbaarheid worden samen opgepakt binnen randvoorwaarden van dit plan.
2. Veiligheidsgevoel vergroten: duurzaam veilige structuur. Bij kruisingen met en aansluitingen op hoofdauto- en fietsstructuur staat verbetering veiligheid op 1. Daarbinnen dient keuze gemaakt te worden of de doorstroming voor a) fiets en b) auto, en OV wordt geoptimaliseerd.
3. Verkeersveiligheidsgevoel vergroten: In verblijfsgebieden is veiligheid gewaarborgd door vorm, functie en gebruik op elkaar te laten aansluiten.
4. Veiligheidsgevoel vergroten: In winkelgebieden voetganger op 1, fiets op 2, auto op 3.
5. Duurzaam veilige structuur en bereikbaarheid: De hoofdstructuur is vanaf alle adressen:
 - binnen 3 minuten bereikbaar met de auto, bij meer dan 500 woningen minimaal 2 ontsluitingen op hoofdstructuur
 - binnen 2 minuten bereikbaar met de fiets
 - hulpdiensten zijn binnen 3 minuten op hoofdstructuur auto en hebben minimaal twee aanrijdmogelijkheden
6. Doorstroming autoverkeer is gegarandeerd op hoofdstructuur. In spits is de reistijd maximaal 110% tov vrije doorstroming.
7. Goed fietsnetwerk. Fiets is snelste vervoerswijze binnen Oegstgeest. Fietzers ervaren geen vertraging.
8. Bedrijventerreinen goede bereikbaar. Deze zijn a) aangesloten op hoofdstructuur fiets en auto. En b) op bedrijventerreinen is er vanaf alle adressen veilige fietsstructuur naar de hoofdfietsstructuur
9. Bus op loopafstand: Station Leiden is bereikbaar met OV over hoofdstructuur auto, 80% adressen heeft een halte op maximaal 500 meter (hemelsbreed). Goede OV-voorziening voor ouderen: mensen slecht ter been hebben OV voorziening op maat.
10. Beschikbare parkeerplaats is bereikbaar binnen:
 - a. Boodschappencentra: 100 meter
 - b. Winkelcentra: 300 meter (3 a 5 minuten lopen)
 - c. Woning: In wijken met een parkeerdruk lager dan 95%: 100 meter
In wijken met een parkeerdruk gelijk aan of hoger dan 95%: 150 meter
11. Duurzaamheid en leefbaarheid bereiken we door: aantrekkelijk maken van de fiets, stimuleren van milieuvriendelijke aandrijftechnieken, het nemen van overdrachtsmaatregelen

Toelichting

'Gebruikers op 1' is een algemene ambitie van Oegstgeest. Dat betekent dat bij vormgeving en uitwerking van plannen co-creatie en participatie uitgangspunt zijn. Dit geldt ook voor initiatieven uit de samenleving. De gemeente stelt zich op als facilitator en regisseur binnen opgestelde kaders.

Verbetering van de Verkeersveiligheid vinden we de belangrijkste doelstelling. Dit uit zich in het feit dat we niet mogen inleveren op verkeersveiligheid, verkeersveiligheidsverbetering is randvoorwaarde nr 1.

Verkeersveiligheid bereiken we in de eerste plaats door het inrichten van een duurzaam veilige verkeersstructuur: een strikte scheiding tussen verkeersaders en verblijfsgebieden. Het autoverkeer rijdt zo veel en zo lang mogelijk op de hoofdstructuur, de verkeersaders. Die zijn daarop ingericht. Routes via de hoofdstructuur moeten aantrekkelijk zijn: sneller dan routes via het onderliggend wegennet. Zo houden we de woonstraten veilig en rustig.

Gebruik van de hoofdstructuur stimuleren we door ervoor te zorgen dat deze structuren snel bereikbaar zijn. 3 minuten autorijden door een verblijfsgebied staat gelijk aan ongeveer 1000-1200 meter rijden. 2 minuten fietsen komt overeen met 600 - 800 meter. Dit stelt eisen aan de maaswijdte van de hoofdroutestructuren. Als gevolg van deze eis is de grootte van een verblijfsgebied beperkt tot maximaal 2 x 2 km (alzijdig ontsloten). De hoeveelheid verkeer op de verzamelwegen in zo'n gebied blijft dan beperkt. De inrichting daarvan kan daarop op worden afgestemd. Dit is maatwerk. Bij woonwijken van meer dan 500 woningen is een dubbele ontsluiting nodig om te voorkomen dat wegen in het gebied te druk worden (< 3000-4000 auto's/etmaal).

Voor de wegen in de verblijfsgebieden geldt dat deze zo moeten zijn vormgegeven dat ze herkenbaar zijn en gebruikt worden als verblijfsgebied: '30 km' = 30 km!. Er zijn 'grijze wegen' wegen die drukker

zijn dan normaal, OV-route zijn of aanrijroute voor hulpdiensten. Hiervoor is een oplossing op maat nodig.

(Veilig) fietsen willen we stimuleren en faciliteren, maar 'autootje pesten' is ook niet de bedoeling. Aan de snelheid van de fiets zelf is niet veel te doen: deze rijdt altijd 15-20 km/uur. De aantrekkelijkheid van de fiets wordt alleen negatief beïnvloed door het oponthoud, dat willen we voorkomen. Bij kruisingen van auto en fietshoofdroutes krijgt de fiets daarom zo veel mogelijk voorrang. Het blijft echter maatwerk, want conflicteert met de doorstromingsdoelstelling voor het autoverkeer. Veiligheid staat voorop.

In winkelgebieden geven we prioriteit aan verblijven en kwaliteit. Dit geldt zowel voor boodschappencentrum Lange Voort als voor het regionaal recreatief winkelcentrum De Kempenaerstraat.

Bereikbaarheid auto en fiets bereiken we door een snelle en betrouwbare en logische (herkenbare) hoofdstructuur. Een beetje vertraging in de spits is acceptabel.

Een goede bereikbaarheid hebben we, in combinatie met de doelstellingen voor hoofdstructuur (doorstroming, oponthoud) gedefinieerd als 'aangesloten op de hoofdstructuur'. Dat leidt tot de maaswijdte van fietsroutenetwerken en hoofdwegennet, zoals eerder gedefinieerd.

Parkeren is een onderdeel van bereikbaarheid en mobiliteit. Maar 100% van de gewenste capaciteit altijd bieden is een illusie en gaat ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en de efficiency (grondexploitatie bouwplannen). Daarnaast zien we parkeren bij woningen niet als een grondrecht, dat een verantwoordelijkheid van de gemeente is. Parkeren is afhankelijk van het doel van de verplaatsing. Voor wonen en winkelen gelden andere doelstellingen.

OV willen we sneller en efficiënter maken Voor hoogwaardig OV mag je verder lopen. Ook de fiets als voortransport komt kijken. Veel haltes halen de snelheid omlaag, haltes zouden bij voorkeur minimaal 600 meter uit elkaar moeten liggen. We nemen de ontsluitingseis van de provincie over: verbindend OV moet voor iedereen binnen 5-7 minuten lopen (500 meter hemelsbreed voor minimaal 80% van de adressen) beschikbaar zijn. Voor mensen die slecht ter been zijn is dit niet voldoende. Daarvoor is een andere service, vervoer op maat nodig. OV naar bedrijventerreinen is niet als ambitie opgenomen: deze zijn (met uitzondering van het BSP) te klein.

Duurzaamheid en een beter milieu beschouwen we als uitgangspunt voor de hele mobiliteitsnota. Auto's en autobereikbaarheid zijn en blijven belangrijk voor economie en aantrekkelijkheid van Oegstgeest. We gaan niet uit van autootje pesten, maar we maken fietsen en OV aantrekkelijk. Dat zijn de belangrijkste maatregelen waarmee we invloed hebben op de milieudoelstellingen. Fietsen aantrekkelijk maken betekent ook aandacht voor stallingen. Milieu nemen we verder mee als kader en randvoorwaarde. Bij alle projecten dient uiteindelijk de milieukwaliteit te worden verbeterd.

Duurzaamheid uit zich tevens in het efficiënt inzetten van ruimte en middelen: werk met werk maken in projecten.



Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk,

scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Kadernota Mobiliteitsplan Gemeente Oegstgeest
Samengesteld door	Joep Lax Jolanda Smit
Projectnaam	Mobiliteitsplan Oegstgeest
Projectnummer	359A
Datum amendementen verwerkt	18 juli 2016
Bestandsnaam	kadernota concept 3.1
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Gaan waar anderen niet gaan

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitmuntende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.