

GEMEENTE OEGSTGEEST



Gemeente Oegstgeest

# Mobiliteitsplan 2017 – 2027

| vastgesteld 30 maart 2017



## Samenvatting

Het Mobiliteitsplan Oegstgeest 2017 – 2027 beschrijft het beleid van de gemeente Oegstgeest op het gebied van mobiliteit. De kadernota beschrijft het einddoel. Uitwerking vindt plaats in de vorm van een Uitvoeringsprogramma, 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 hoofdoelen 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 oplossingsmaatregelen op basis van deze uitgangspunten:

- Rotondes: Hofdijck, Lange Voort en Willibrord handhaven en lokaal de veiligheid verbeteren;
- Studie naar verkeersveiligheid in combinatie met handhaven buslijn op Lange Voort;
- Studie naar verkeersveiligheid op de kruispunten Irislaan/President Kennedylaan, President Kennedylaan/Abtspoolweg en Warmonderweg/Leidsestraatweg;
- Herinrichten schoolomgevingen;

- Onderzoek naar sportomgevingen ten aanzien van veilige routes en parkeergelegenheid;
- Fietsnetwerk completeren en verbeteren;
- Onderzoek naar mogelijkheden om fietsen te weren of juist toe te staan 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 meer maatregelen als autodelen in wijken met hoge parkeerdruk.





# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>	<b>5. Aanpak per deelgebied</b>	<b>33</b>
<b>1. Het mobiliteitsplan Oegstgeest</b>	<b>7</b>	5.1 Algemene uitwerkingsplannen	33
1.1 Aanleiding en doel Mobiliteitsplan	7	5.2 Deelgebied noord: Haaswijk, Morsebel, Klinkenbergerplas	35
1.2 Proces	7	5.3 Deelgebied oost: Poelgeest en Oud Poelgeest	37
1.3 Wat kunt u waar vinden: de leeswijzer	8	5.4 Deelgebied midden: Lange Voort en Bloemenbuurt	39
<b>Deel 1: Kadernota</b>	<b>9</b>	5.5 Deelgebied zuid: de omgeving Geversstraat en Endegeest	43
<b>2. Verkeer in Oegstgeest: huidige situatie</b>	<b>11</b>	5.6 Deelgebied west: Nieuw Rhijngeest en de veiling	45
2.1 Oegstgeest midden in de Randstad	11	<b>6. Bijlagen</b>	<b>47</b>
2.2 Mobiliteit	11	6.1 Bijlage 1: Figuren onderzoeksresultaten	47
2.3 Ontwikkelingen en consequenties	13	6.2 Bijlage 2: Toelichting ambities en doelstellingen	50
<b>3. Visie op verkeer in Oegstgeest</b>	<b>17</b>	<b>Deel 2 Uitvoeringsprogramma</b>	<b>53</b>
3.1 Ambities en doelstellingen	17	<b>7. Prioritering, fasering en financiering</b>	<b>55</b>
3.2 Conflicterende doelstellingen vragen een keuze	18	7.1 Prioritering	55
<b>4. Kadernota en uitgangspunten</b>	<b>21</b>	7.2 Fasering	55
4.1 Bereikbaarheid en doorstroming versus leefbaarheid	21	7.3 Financiering	55
4.2 Langzaam verkeer: veiligheid, netwerk en voorzieningen	25	<b>8. Opzet uitvoeringsprogramma</b>	<b>57</b>
4.3 OV: uniform product of gespecialiseerde dienst	29	8.1 Vervolgacties	57
4.4 Parkeren	31	8.2 Evaluatie en bijstelling	57
		<b>9. Uitvoeringsprogramma</b>	<b>59</b>
		<b>10. Projectbladen</b>	<b>63</b>



# 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:

- De Kadernota: dit deel beschrijft de visie; welke ambities zijn er, welke keuzes zijn nodig, welke denkbare globale oplossingsrichtingen er zijn om ambities te realiseren;
- Het Uitvoeringsprogramma: dit bevat concrete acties om de ambities te realiseren.

In aanvulling op het beleid in het Uitvoeringsprogramma 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 (waaronder sport en 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, 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

Deel 1 van het Mobiliteitsplan is de Kadernota.

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: veiligheid, 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 bevat de achterliggende onderzoeksresultaten.

Deel 2 van het Mobiliteitsplan is het Uitvoeringsprogramma.

Hoofdstuk 7 gaat in op de factoren die van invloed zijn op de planning voor de komende jaren.

Hoofdstuk 8 geeft een toelichting op de opzet en actualisatie van het Uitvoeringsprogramma.

Hoofdstuk 9 bevat een overzicht van het Uitvoeringsprogramma in tabelvorm.

Hoofdstuk 10 bevat de projectbladen, waarin alle maatregelen worden beschreven.

## Deel 1: Kadernota







## 2. Verkeer in Oegstgeest: huidige situatie

### 2.1 Oegstgeest midden in de Randstad

Met ruim 23.000 inwoners op een oppervlak van 7,8 km<sup>2</sup> 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-, 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 op de dagelijkse voorzieningen (Boerhaaveplein en Lange Voort). De De Kempenaerstraat profileert zich steeds meer als een regionaal recreatief winkelcentrum met specialistische detailhandel.

Oegstgeest kent een actief verenigingsleven met een aantal grote sportverenigingen zoals de Leidsche en Oegstgeester Hockey Club, voetbal- en cricketvereniging ASC, V.V. Oegstgeest, Oegstgeester Lawn tennisclub en de 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 LAB071 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. Fietsers 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, Rijnlants Lyceum, Dijkzigt en Leo Kanner.

Voor langzaam verkeer (fietsers 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 Hofdijck- en Haaswijkrotonde, de aansluiting met de President Kennedylaan-Abtspoelweg en de wegvakken van de route Rijnzichtweg-Geversstraat. Vaak zijn hierbij kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers) 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 Proffijitlaan. 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. 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 (A44, afrit 7);

- 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** zijn<sup>1</sup>. 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

<sup>1</sup> Coalitieagenda 2014-2018 'Vitaal Oegstgeest: verbinden, versterken en verbeteren'

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.

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 (CO<sub>2</sub>-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 hoofd fietsroutes 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 (bijvoorbeeld 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.

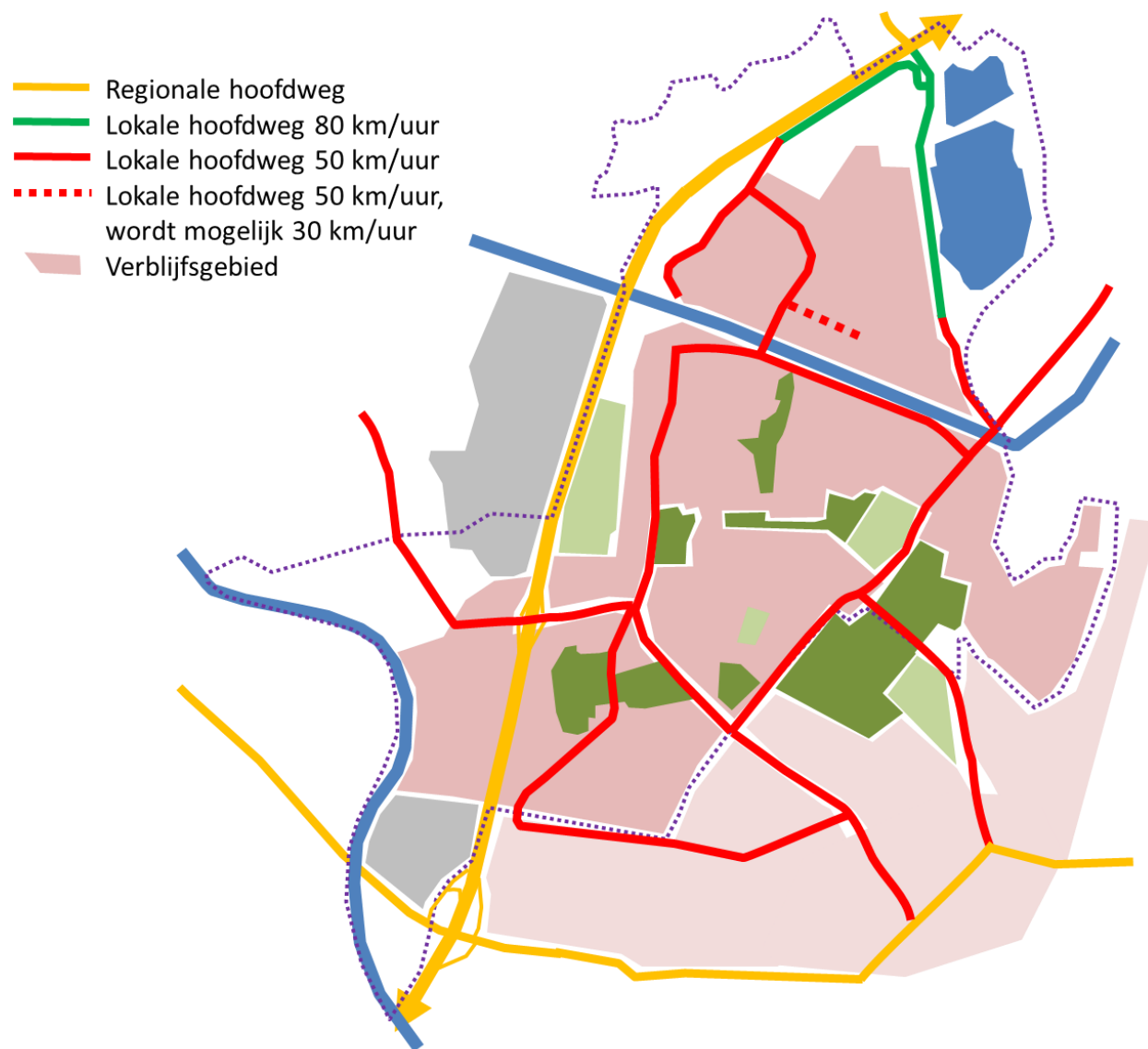
Aan de ene kant de groep die behoefte heeft aan snelle, betrouwbare verbindingen. De bus is dan vaak te traag, de wachttijden zijn te lang door de lage frequentie en de bus heeft oponthoud door congestie en doordat bijvoorbeeld door 30 km/uur gebieden wordt gereden.

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 een 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 de 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: hoofwegennet en duurzaam veilige structuur



## 4. Kaders en uitgangspunten

### 4.1 Bereikbaarheid en doorstroming versus leefbaarheid

**Uitgangspunt 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 (figuur 6); 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 5, blz. 16) 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 Rhijngheesterstraatweg-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:

- Rotonde Hofdijck: 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.

### Nadere uitwerking

Het aantal gebiedsontsluitingswegen is beperkt. Met inachtneming van de leefbaarheid en veiligheid, dient het verkeer op deze wegen voldoende door te stromen. Dat houdt in dat gedeeltelijke stremming of het afsluiten van deze wegen zo min mogelijk dient plaats te vinden. Bij verhuizingen, verbouwingen of evenementen zal in eerste instantie naar een oplossing moeten worden gezocht waarbij het verkeer doorgang kan blijven vinden. Daar waar dat niet mogelijk is, zal naar maatwerk worden gezocht om de overlast te beperken. Bijvoorbeeld door slechts een gedeelte af te sluiten of de werkzaamheden in een rustige periode uitvoeren.

Om de veiligheid te waarborgen, mag er niet te veel afleiding plaatsvinden. Bijvoorbeeld door middel van spandoeken, reclameborden, tekstkarren, etc.

Op alle wegen die niet als gebiedsontsluitingswegen zijn aangewezen, heeft veiligheid de hoogste prioriteit. Dit zijn de zogenaamde erftoegangswegen waar maximaal 30 km/uur mag worden gereden

(binnen de bebouwde kom; daarbuiten 60 km/uur). Woonerven zijn niet aanwezig in Oegstgeest en zullen ook niet worden ingesteld omdat de kosten van de inrichting van de weg naar verhouding tot de winst van andere verkeersmaatregelen te hoog zijn.





Figuur 7: fietsroutenetwerk



## 4.2 Langzaam verkeer: veiligheid, netwerk en voorzieningen

**Uitgangspunt 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 Proffijntlaan

De Kleyn Proffijntlaan 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 is 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 en 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 Rhijngeest.

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.

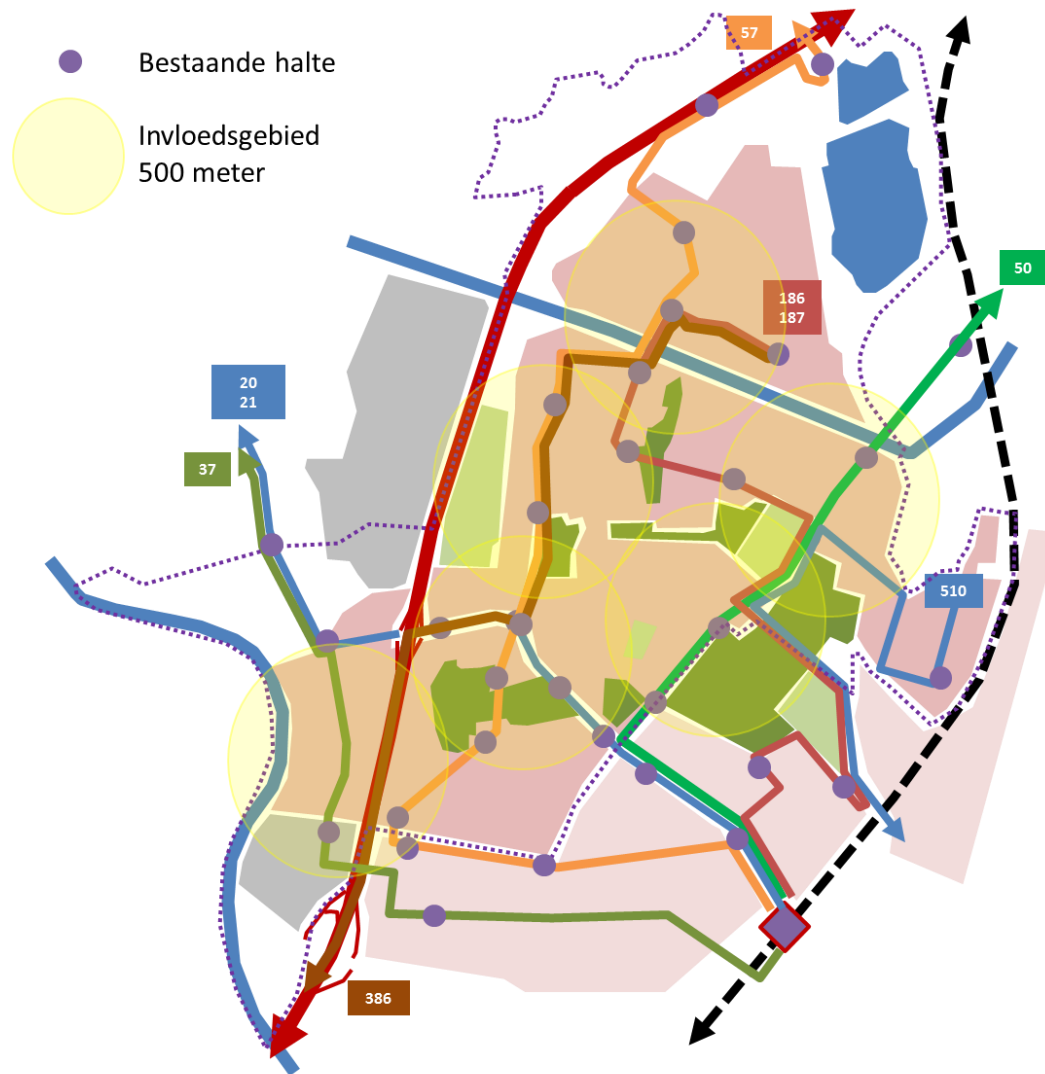
### Nadere uitwerking

Het fietsnetwerk is vooralsnog alleen als indicatief netwerk opgenomen. In de uitwerking zal een netwerk worden vastgelegd waarin de functie van de fietsroutes wordt vastgelegd. Gaat het om een rustige route die alleen door buurtbewoners wordt gebruikt, of is het juist een hele drukke route die van regionaal belang is? Dit heeft invloed op de vormgeving van de fietsvoorziening.

Veiligheid bestaat niet alleen uit het realiseren van infrastructuur. Het gedrag van de weggebruiker is ook bepalend voor de veiligheid. Daarom wordt tevens ingezet op voorlichting en educatie. Enkele voorbeelden hiervan zijn de verkeersexamens op basisscholen, fietsverlichtingsacties en verkeersveiligheids campagnes. We sluiten hierbij zoveel mogelijk aan bij het regionale verkeersveiligheid beleid in Holland Rijnland-verband.



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





### 4.3 OV: uniform product of gespecialiseerde dienst

**Uitgangspunt 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;
2. De groep die minder mobiel is en voor wie OV de basismobiliteit is.

Momenteel wordt deze tweede 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. Strecken 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 alle haltes in Oegstgeest richten we ons op de fiets als voortransport. Dat betekent dat er bij bushaltes goede fietsparkeervoorzieningen moeten zijn/komen. Ook andere voorzieningen zoalsabri's, reizigersinformatie, afvalbakken en blindegeleidelijnen zijn wenselijk. 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 rijsnelheid 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.

Belangrijk aandachtspunt is dat de raad ervoor heeft gekozen (amendement, 23 juni 2016) dat buslijn 186/187 via de Irislaan-Lange Voort blijft rijden. Dit is geen hoofdstructuur, maar verblijfsgebied.

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 (CO<sub>2</sub>-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 mobielen': service-liners**

De tweede groep, de 'minder mobielen' 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.

Daarnaast zal bij de provincie Zuid-Holland aandacht worden gevraagd voor de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen met een reguliere buslijn.

### Oplossingsrichting

Onderzoeken hoe buslijnen sneller en directer kunnen rijden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het amendement van de raad dat lijn 186/187 via de Lange Voort blijft 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.

### Nadere uitwerking

De Provincie Zuid-Holland besteedt het openbaar vervoer aan. Hierdoor is de invloed van de gemeente beperkt. Desondanks zullen de ontwikkelingen worden gevolgd en waar nodig zal om aanpassingen worden verzocht.

De gemeente is wel verantwoordelijk voor de infrastructuur waar de bus gebruik van maakt. Enerzijds zijn dit de bushaltes. Deze dienen toegankelijk te zijn voor minder valide mensen en slechtzienden. Ook is

actuele reisinformatie gewenst zodat de reiziger weet waar hij aan toe is en voorzieningen zoals fietsklemmen en een prullenbak. Anderzijds zijn dit de wegen en de kruispunten. Daar waar mogelijk zal de bus met voorrang of met eigen infrastructuur zo vlot als mogelijk door het verkeer moeten rijden.

## 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 tijdsduurbepanking (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 Geversstraat).

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.

Bij het behandelen van de Kadernota (23 juni 2016) heeft de raad aangegeven geen prioriteit te geven aan een grootschalige herinrichting van de De Kempenaerstraat. Wel is aandacht voor fietsparkeren nodig.

### Nadere uitwerking

Parkeren is in een aantal thema's te verdelen. Eén thema is het aantal aanwezige of (bij ontwikkelingen) te realiseren parkeerplaatsen en de parkeerdruk. Een tweede thema zijn de doelgroepen. Hoe gaan we om met bijvoorbeeld vrachtwagenparkeren, het laden van elektrische auto's,

gehandicaptenparkeerplaatsen en recreatievoertuigen? Ten derde zijn er gebieden waar een restrictie geldt; de blauwe zones. Waar en op welke tijden zijn deze restricties nodig en voor wie zijn deze van toepassing?

## 5. Aanpak per deelgebied

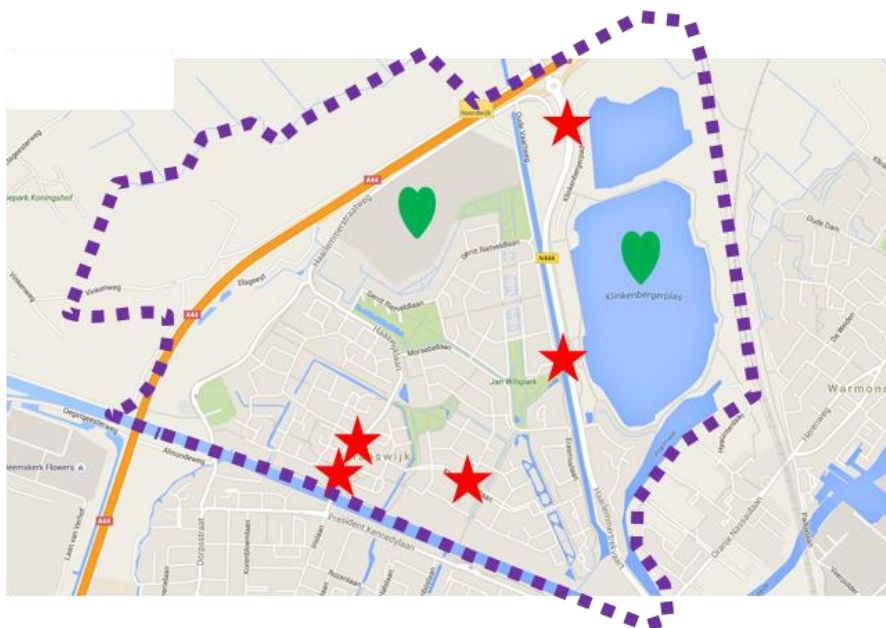
De uitgangspunten vormen een kader voor specifieke maatregelen en voor de aanpak van de verschillende locaties. Deze beschrijven we in de vorm van uitwerkingen per deelgebied, gevolgd door de concrete acties en maatregelen die daarvan het gevolg zijn.

### 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 en beheer fietsroutes en fietsvoorzieningen
- A3: Faciliteren van een basismobiliteitssysteem voor minder mobiele reizigers
- A4: Gebiedsgericht parkeernormenbeleid opstellen
- A5: Voorzieningen bij bushaltes
- A6: Goede doorstroming openbaar vervoer
- A7: Inzetten op duurzame brandstof openbaar vervoer
- A8: Parkeerbeleid voor doelgroepen
- A9: Verkeersmanagement
- A10: Faciliteren gebruik elektrische fiets
- A11: Verkeersveiligheid gedragsbeïnvloeding

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 Richard Holpad (trap in fietspad)
7. Ontbrekende fietsverbinding Haaswijk-Klinkenbergerplas



## 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 route 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.

De Kleyn Proffijtlaan is in de huidige Duurzaam Veilig structuur een verkeersader (50 km/uur).

Het is een bus- en calamiteitenroute, maar tegelijk ook een weg door een verblijfsgebied. Er is geen doorgaand verkeer, alleen bestemmingsverkeer.

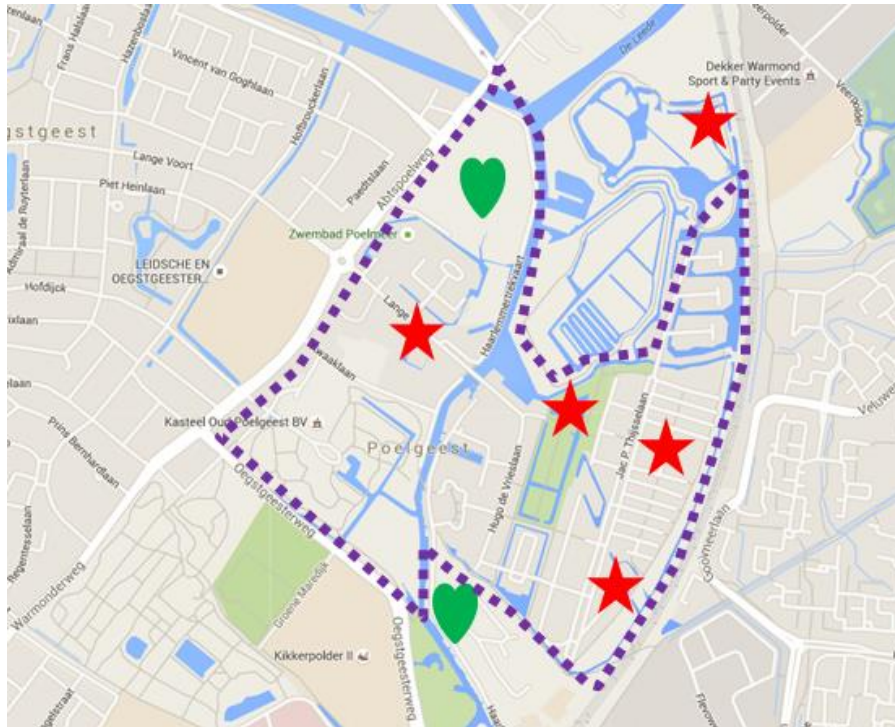
Omwonenden willen graag dat de weg wordt ingericht, passend binnen het verblijfsgebied.

Indien de weg wordt ingericht als verblijfsgebied, heeft dit als consequentie dat de bus niet meer over de weg zal rijden; de bus keert om bij de rotonde op de Haaswijklaan. Bewoners in het westelijk deel van Haaswijk moeten hierdoor verder lopen naar de bushalte. Vanwege de tegengestelde belangen die hier spelen is nader onderzoek nodig naar de optimale inrichting van de weg.

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
- N5: Aanleg fietsschakel Poelgeest-Warmond
- N6: Aanleg fietsschakel Haaswijk-Klinkenbergerplas

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 één 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.

De Lange Voort (deel rotonde Abtspoelweg-Poelgeest) is een 30 km/uur weg in het verblijfsgebied.

De aanleg van de tweede ontsluiting van de wijk Poelgeest is mede ingegeven door de wens van een buslijn door de wijk.

Uitgaande van uitgangspunt 3 is de buslijn gebaat bij een snelle route langs hoofdwegen. De inrichting van de Lange Voort vanaf de Abtspoelweg is momenteel niet geschikt voor een lijnbus.

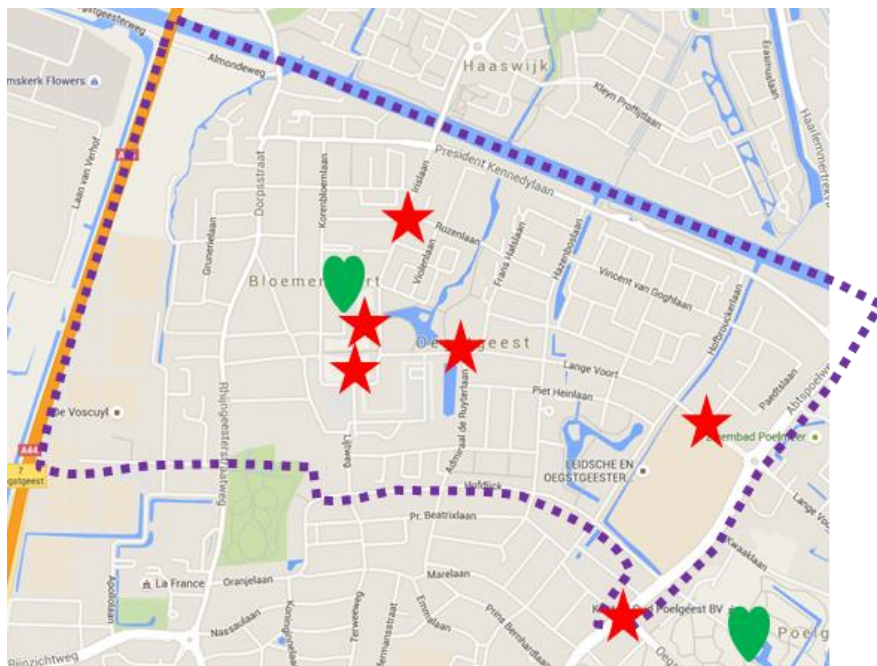
Aandachtspunt is de aanwezigheid van het Wellant College, rondom de school moet een schoolzone (30 km/uur) worden ingericht.

Daarnaast zal naar milieuaspecten als geluid en lucht gekeken moeten worden.

Dit leidt tot de volgende acties en maatregelen:

- |   |
|---|
| O1: Realisatie van een tweede ontsluiting Poelgeest op de Oegstgeesterweg in Leiden |
| O2: Verbetering fietsverbinding langs Holle Mare                                    |
| O3: Herinrichting Lange Voort tussen rotonde en Hugo de Vrieslaan                   |
| O4: Aanpassen rotonde Lange Voort/Abtspoelweg                                       |
| O5: Realiseren regulier openbaar vervoer door Poelgeest                             |

Figuur 11: deelgebied midden: Lange Voort en Bloemenbuurt



**Knelpunten:**

1. Ontwikkeling congresfunctie Kasteel Oud-Poelgeest: weinig mobiliteitseffecten
2. Verkeersveiligheid op de buurtontsluitingswegen
3. Parkeren bij het winkelcentrum
4. 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 Lange Voort en Irislaan zijn 30 km/uur wegen in het verblijfsgebied. De inrichting van de wegen is hier echter niet op aangepast, wat leidt tot onduidelijke en onveilige situaties.

Conform uitgangspunt 2 zouden deze wegen duidelijker ingericht moeten worden als verblijfsgebied, teneinde de verkeersveiligheid te vergroten. Dit heeft echter een vertragende werking op buslijn 186/187, die hier, conform het door de raad aangenomen amendement (M5) blijft rijden. Aandachtspunt is de aanwezigheid van twee basisscholen langs de weg. Rondom de scholen moet een schoolzone (30 km/uur) worden ingericht.

In het gebied bevindt zich een aantal gevaarlijke punten (zowel in termen van ongevallen als in de beleving). Hier moet een analyse plaatsvinden, gericht op verbetering van de verkeersveiligheid. Het gaat om de punten:

- Aansluiting van de President Kennedylaan op de Abtspoelweg;
- Kruispunt President Kennedylaan/Irislaan;
- Lijtweg ter hoogte van Rabobank.

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

Conform het door de raad aangenomen amendement (M2) dient de gemeente de handhaving van snelheidsovertredingen op de President Kennedylaan te versterken met behulp van elektronische middelen (flitspalen). Het strookt niet met het beleid van het OM hier medewerking aan te verlenen. Om deze reden nemen we dat niet over in de uitwerking. Het eerste deel van het amendement beschrijft een oversteekvoorziening tussen de Dorpsstraat en het kruispunt met de Irislaan, maar het amendement is nog onvoldoende uitgewerkt om te realiseren.

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.

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.

Het winkelgebied Lange Voort is in de huidige situatie voetgangersgebied, maar veel mensen fietsen in het gebied. Dit komt omdat het gebied, vanwege de rol van toegangsweg voor hulpdiensten, makkelijk toegankelijk is.

Het door de raad aangenomen amendement (M10) vraagt om een inrichting voor het toestaan van zowel voetgangers als fietsers, het zogenaamde shared space. De winkeliersvereniging en verhuurder zijn echter hierop tegen, zij willen graag dat alle fietsen en -stallingen uit het winkelgebied verdwijnen.

Gezien deze tegengestelde belangen heeft het de voorkeur om in een vroeg stadium een onderzoek te doen naar alle ontwikkelingen rondom de Lange Voort, zodat duidelijk in beeld komt wat de consequenties van de verschillende ontwikkelingen zijn, en of deze met elkaar conflicteren.

Dit leidt tot de volgende acties en maatregelen:

- |   |
|---|
| M1: Snelheidsmetingen President Kennedylaan   |
| M2: Eventueel realiseren van een extra oversteekvoorziening in het stuk President 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/President Kennedylaan en uitvoering  |
| M4: Studie naar verbetering aansluiting President Kennedylaan/Abtspoelweg en 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

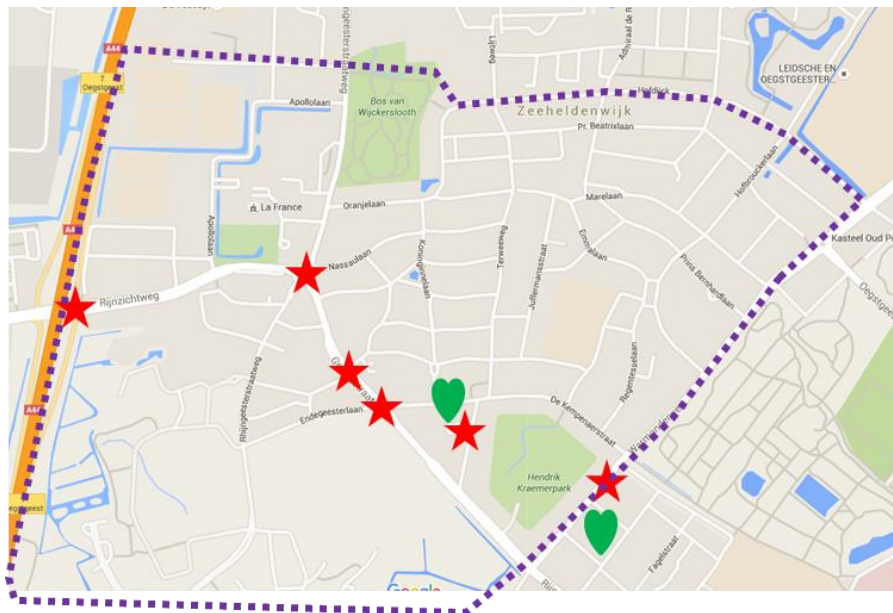
M10: Het winkelgebied zo in te richten dat er een verantwoorde menging tussen fietsers en voetgangers mogelijk wordt en fietsers niet langer om hoeven te rijden. Fietsen wordt dan alleen toegestaan voor 9.00 uur en na 18.00 uur







Figuur 12: deelgebied zuid: omgeving Geversstraat en Endegeest



**Knelpunten:**

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

- De oversteek De Kempnaerstraat/Geversstraat. Onderzocht moet worden of deze simpeler en logischer gemaakt kan worden;
- 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.

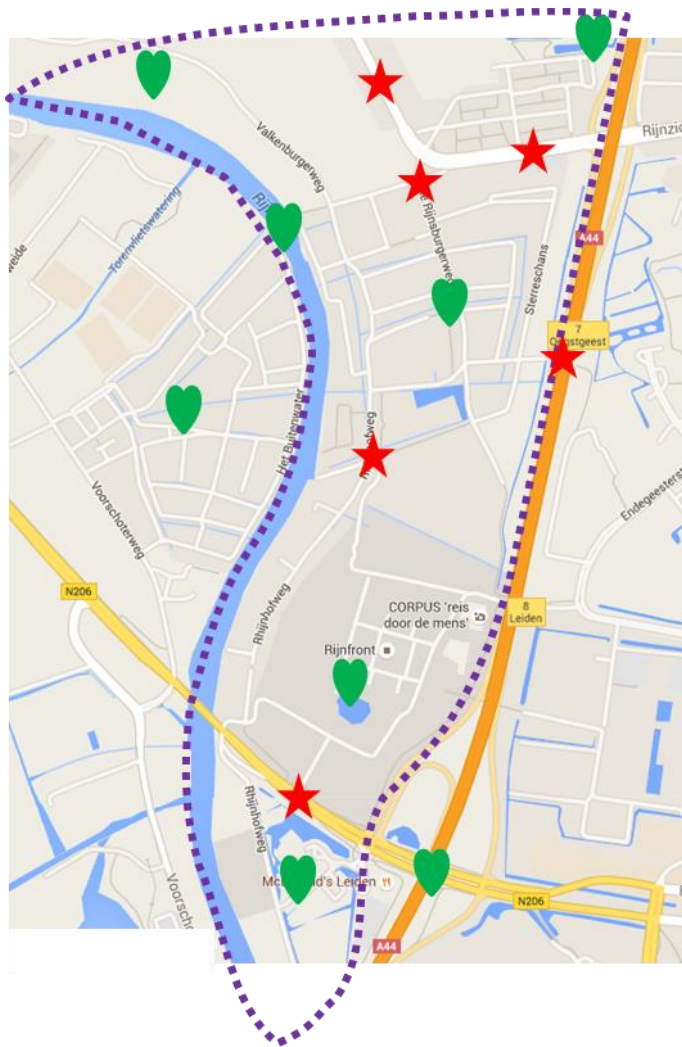
Bij het winkelcentrum De Kempnaerstraat is er op zaterdag weinig parkeerruimte. Bij de vaststelling van de Kadernota Mobiliteitsplan heeft de raad echter duidelijk aangegeven geen urgentie te zien tot een herinrichting van de De Kempnaerstraat.

Desondanks is er vanuit uitgangspunt 2 wel noodzaak om het fietsparkeren in de De Kempnaerstraat te verbeteren. Dit leidt tot een fietsvriendelijker winkelgebied.

Dit leidt tot de volgende acties en maatregelen:

- |  |
|--|
| Z1: Onderzoek naar aanpassen oversteek De Kempnaerstraat                 |
| Z2: Onderzoek naar aanpassen oversteek Wilhelminapark                    |
| Z3: Herinrichting in winkeldeel De Kempnaerstraat (fietsenstallingen)    |
| Z4: Realisatie Dirck van Swietenpad                                      |
| Z5: Fietsroutes langs Rijnzichtweg in twee richtingen toegankelijk maken |
| Z6: Verkeersveiligheid Willibrordrotonde verbeteren                      |

Figuur 13: deelgebied west: Nieuw Rhijngeest en de veiling



#### Ontwikkelingen:

1. Woningbouw in Nieuw Rhijngeest
2. Woningbouw in gemeente Katwijk (Valkenburg) 't Duyfrak
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
8. Realisatie brug over Oude Rijn

#### Knelpunten:

1. Afwikkeling / doorstroming verkeer op hoofdroute Rijnburgerweg-Rijnzichtweg is onvoldoende
2. Door woningbouw Nieuw Rhijngeest 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 voorrangregels 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. De huidige aansluiting is in één richting (van/naar de A44) van het Bio Science Park op de N206/Tjalmaweg. Op termijn wordt deze aansluiting in twee richtingen mogelijk gemaakt en biedt deze afdoende capaciteit.

Nieuw Rhijngeest heeft op dit moment alleen aan de noordzijde een ontsluiting op de Rijnzichtweg, De Rijnzichtweg en Rijsburgerweg worden heringericht. Hierbij is rekening gehouden met de ontwikkelingen in Rijsburg en Nieuw Rhijngeest zodat er geen problemen zijn te verwachten. Daarbij behoeft de fietsroute langs de 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.

De Kadernota heeft als concrete ambitie:

Bij meer dan 500 woningen minimaal 2 ontsluitingen vanuit de wijk op de hoofdstructuur. Het voorstel is om een tweede ontsluiting tussen Nieuw Rhijngeest en het Bio Science Park open te stellen voor alle verkeer. In het Uitvoeringsprogramma zal er aandacht zijn voor monitoring van verkeersstromen, om te onderzoeken of de ontsluiting niet ten onrechte wordt gebruikt door sluipverkeer.

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

Dit leidt tot de volgende acties en maatregelen:

- W1: Openstellen en evalueren tweede aansluiting tussen Nieuw Rhijngeest en het Bio Science Park
- W2: Verbeteren aansluiting Nieuw Rhijngeest op de Rijnzichtweg/Rijsburgerweg
- W3: Fietspaden in twee richtingen toegankelijk maken langs de Rijnzichtweg-Rijsburgerweg
- W4: Overleg met Katwijk over voorrangregelingen voor fietsers op de rotonde
- W5: Fietsroute door Nieuw Rhijngeest opwaarderen tot snelfietsroute
- W6: Realisatie fietsbrug Oude Rijn

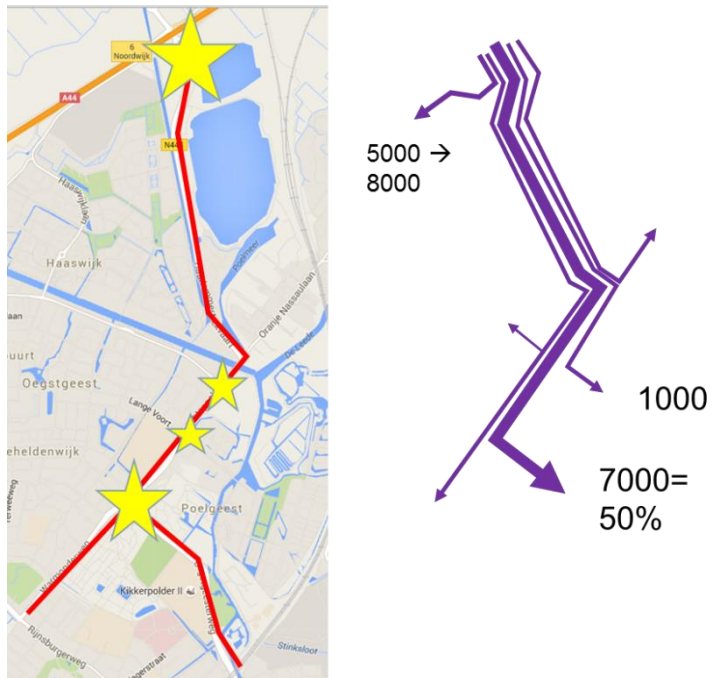




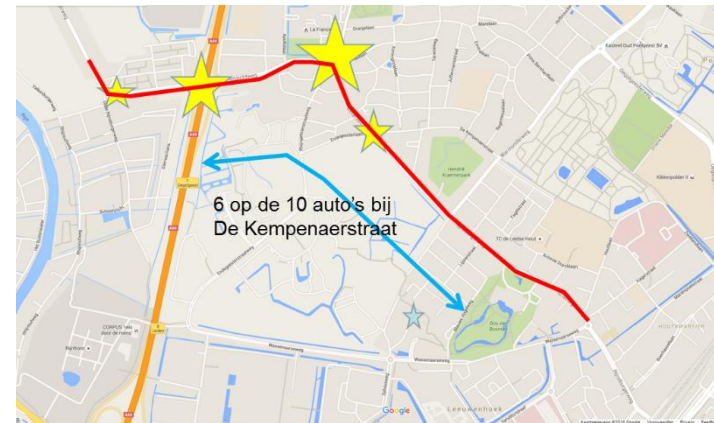
## 6. Bijlagen

### 6.1 Bijlage 1: Figuren onderzoeksresultaten

Figuur 1: verdeling verkeer N444



Figuur 2: samenstelling verkeer Geversstraat



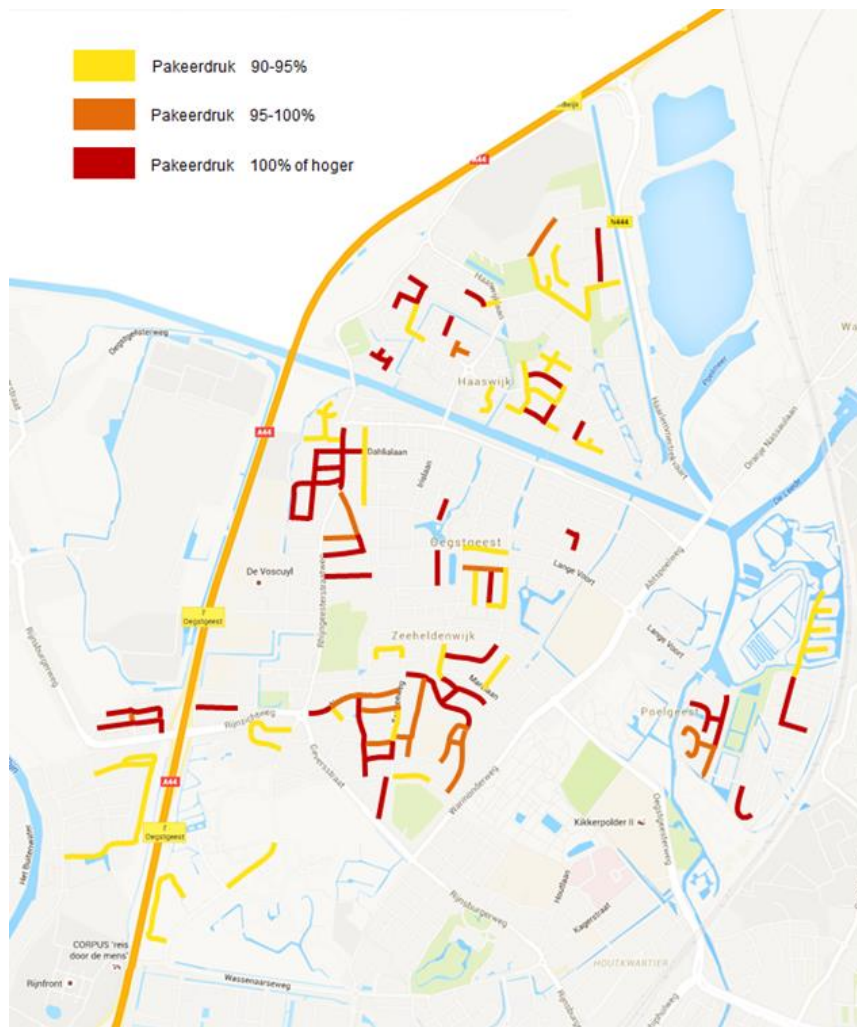
Figuur 3: ongevalslocaties en plaatsen met een onveiligheidsgevoel



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%

<b>Totaal</b>	<b>651</b>	<b>402</b>	<b>62%</b>	<b>497</b>	<b>76%</b>	<b>513</b>	<b>79%</b>	<b>496</b>	<b>76%</b>	<b>473</b>	<b>73%</b>
---------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

## 6.2 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 en 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 de spits is de reistijd maximaal 110% t.o.v. vrije doorstroming.
7. Goed fietsnetwerk. Fiets is snelste vervoerswijze binnen Oegstgeest. Fietsers 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 hoofd fietsstructuur.
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:
  - Boodschappencentra: 100 meter;
  - Winkelcentra: 300 meter (3 a 5 minuten lopen);
  - 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 het aantrekkelijk maken van de fiets, stimuleren van milieuvriendelijke aandrijftechnieken en 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 nummer 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. Drie minuten autorijden door een verblijfsgebied staat gelijk aan ongeveer 1000-1200 meter rijden. Twee minuten fietsen komt overeen met 600-800 meter. Dit stelt eisen aan de maaswijdte van de hoofdtroustructuren. 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/uur' = 30 km/uur! 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 autoroutes en fietshoofdroutes krijgt de fiets daarom zo veel mogelijk voorrang. Het blijft echter maatwerk, want dit 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 Kempnaerstraat.

Bereikbaarheid auto en fiets bereiken we door een snelle, 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.





## Deel 2: Uitvoeringsprogramma





## 7. Prioritering, fasering en financiering

Het Mobiliteitsplan heeft een looptijd van 10 jaar. Het Uitvoeringsprogramma bevat een planning, waarin de werkzaamheden over deze periode zijn verdeeld. Bij het maken van de planning zijn de prioritering (urgentie), fasering en financiering van invloed. De combinatie van deze aspecten leidt tot de eindkeuze om een project eerder of later uit te voeren.

### 7.1 Prioritering

Niet alles kan tegelijk worden uitgevoerd, daar ontbreekt de (financiële) capaciteit voor. Dit leidt tot het maken van keuzes. Hoe belangrijk is het om iets nu aan te pakken, of kan het ook later? Is er sprake van een onveilige situatie? Zijn er veel klachten over de situatie of is de maatregel vanwege samenhang met andere (regionale) ontwikkelingen belangrijk om snel uitgevoerd te worden?

In de tabel in hoofdstuk 9 heet dit kopje urgentie. Onderscheid is gemaakt in hoog (binnen 1-2 jaar), midden (over 3-5 jaar) en laag (over 5-10 jaar).

### 7.2 Fasering

Bij fasering wordt gekeken naar afhankelijkheid van maatregelen ten opzichte van de resultaten van andere maatregelen. Zo kan het doortrekken van een busverbinding pas plaatsvinden als de route geschikt is gemaakt.

Ook een belangrijk aspect in de fasering is het afstemmen van maatregelen op groot onderhoud van wegen of riolering. Met name rioleringswerkzaamheden zijn ingrijpend; de planning hiervoor is zeer bepalend in de planning van maatregelen in het Mobiliteitsplan.

Daarnaast is fasering van belang om de kosten te spreiden over de jaren.

### 7.3 Financiering

Geld is een beperkende factor. Daarom is rekening gehouden met afschrijvingstermijnen van bijvoorbeeld verkeerslichtinstallaties en rotondes. In planning is gezocht naar synergievoordelen met andere werkzaamheden (werk met werk maken), bijvoorbeeld beheer- en onderhoudswerkzaamheden van wegen.

Bepaalde projecten komen in aanmerking voor subsidie vanuit de provincie Zuid-Holland of worden vanuit de grondexploitatie Poelgeest of Nieuw Rhijnegeest gefinancierd.

In het Uitvoeringsprogramma zijn alleen de meerkosten opgenomen. Daar waar al budget voor beschikbaar is, is dit niet nogmaals opgenomen.



## 8. Opzet uitvoeringsprogramma

### 8.1 Vervolgacties

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.

Van elke vervolgactie is een uitwerking gemaakt, die terug is te vinden in de projectbladen. Deze bevatten de volgende elementen:

- Een codering die correspondeert met de maatregelen benoemd in de Kadernota:
  - A1-A11: algemene uitwerkingsplannen;
  - N1-N6: maatregelen in deelgebied noord: Haaswijk, Morsebel, Klinkenbergerplas;
  - O1-O5: maatregelen in deelgebied oost: Poelgeest en Oud-Poelgeest;
  - M1-M10: maatregelen in deelgebied midden: Lange Voort en Bloemenbuurt;
  - Z1-Z6: maatregelen in deelgebied zuid: de omgeving Geversstraat en Endegeest;
  - W1-W6: maatregelen in deelgebied west: Nieuw Rhijngeest en de veiling;
- De omschrijving: een korte beschrijving van de inhoud, de doelstelling en eventuele randvoorwaarden voor het project. In feite de projectopdracht;
- De urgentie: zoals in hoofdstuk 7 is toegelicht;
- De kosten: het betreft hier de civieltechnische aanlegkosten. Of, indien samenhang met beheer- en onderhoudswerkzaamheden mogelijk is, de meerkosten;

- De capaciteit: de ingeschatte inzet van het ambtelijk apparaat of externe inhuur in uren;
- De samenhang: als de vervolgactie afhankelijk is van een externe ontwikkeling of van een andere actie uit het mobiliteitsplan. De mogelijke uitvoering van de actie wordt dan door de uitvoering van de voorafgaande actie bepaald.

In hoofdstuk 9 is een tabel opgenomen waarin de samenvatting is te zien van de vervolgacties en de kwalificatie daarvan.

### 8.2 Evaluatie en bijstelling

Het Uitvoeringsprogramma staat niet vast voor 10 jaar, het dient elke twee jaar te worden geactualiseerd. Het proces bestaat uit de volgende stappen.

Stap 1: Het maken van een overzicht van de projecten die gerealiseerd zijn, met daarbij een antwoord op de volgende vragen:

- Is er voldaan aan de doelstellingen, wat is het effect?
- Zijn er nog restdoelstellingen die niet zijn ingevuld?
- Zijn er bedoelde of onbedoelde neveneffecten?

Stap 2: Het maken van een overzicht van de gewijzigde externe invloeden die de doelstellingen van het mobiliteitsplan of van vervolgacties mogelijk kunnen beïnvloeden of wijzigen. Geef daarbij antwoord op de volgende vragen:

- Zijn er nieuwe of gewijzigde ontwikkelingen, bijvoorbeeld bouwopgaves en bouwplannen, regionale ontwikkelingen, beleid van buurgemeenten, regio, provincie en landelijk?
- Leidt dit tot nieuwe of gewijzigde doelstellingen voor Oegstgeest?
- Geeft dit aanleiding om vervolgacties anders te programmeren?
- Zijn er mogelijk vervolgacties die kunnen vervallen of komen er nieuwe vervolgacties bij?

Stap 3: Interne prioritering. In deze stap wordt een verkenning gemaakt van de politieke en maatschappelijke voorkeur en vindt afstemming

plaats met beheer en onderhoud. Nagegaan wordt welke cofinanciering mogelijk is en hoeveel budgetruimte kan worden geclaimd voor de uitvoering.

Stap 1 tot en met 3 leiden tot een geactualiseerde lijst en nieuwe volgorde van uitvoering van de vervolgacties en daarmee tot een geactualiseerd uitvoeringsplan.

Stap 4: Vaststelling geactualiseerd uitvoeringsprogramma door het college van burgemeester en wethouders.





## 9. Uitvoeringsprogramma





nr	maatregel	B&O	urgentie	onvermijdelijk	kosten	capaciteit	2017			2018			2019			2020			2021-2026		
							S = Studie	kosten	uren	S = Studie	kosten	uren	S = Studie	kosten	uren	S = Studie	kosten	uren	S = Studie	kosten	uren
	Onderzoekskosten (uren)		H = Hoog		totaal	uren															
	investering (alle infrastructuurwijzigingen)		M = Middel		* € 1.000																
			L = laag																		
<b>BEREIKBAARHEID EN DOORSTROMING VERSUS LEEFBAARHEID</b>																					
N1	Onderzoek naar mogelijkheden aanpassen aansluiting Haarlemmerstraatweg op de N444	Nee, provinciale weg (Provincie)	H	X	600	100	S	0	25	O	0	50					R	600	25		
M1	Snelheidsmetingen President Kennedylaan	N.v.t.	H	X	0	5	S	0	5												
W1	Openstellen en evalueren tweede aansluiting tussen Nieuw Rhijnegeest en BSP	Project Nieuw Rhijnegeest; GREX	H	X	0	50	R	0	5	S	0	20					R	0	25		
A1	Opstellen (categoriserings-) en vormgevingskader voor de wegenstructuur	N.v.t.	M		0	150											S		150		
A9	Verkeersmanagement	N.v.t.	M		0	450	R	0	125	R	0	25					R	0	25	R	
O4	Aanpassen rotonde Lange Voort – Abtspoolweg	Aansluiting met B&O Mogelijk financieel voordeel	M		50	50											S		25	R	
M2	Eventueel realiseren van een extra oversteekvoorziening in het stuk President Kennedylaan tussen de Dorpsstraat en het kruispunt met de Irislaan en/of versterken van de handhaving met behulp van elektronische middelen	N.v.t. niet in het beheerplan B&O (pas gereed)	M	X	200	50				R	200	50									
M7	Aanpak onveilige punten rondom winkelcentrum Lange Voort: Lijtweg (Rabobank)	N.v.t. niet in het beheerplan B&O (pas gereed)	M		100	25							S + R	100	25						
Z6	Verkeersveiligheid Willibrordrotonde verbeteren	N.v.t.	M		50	25				S		10					R	50	15		
W2	Verbeteren aansluiting Nieuw Rhijnegeest op de Rijnzichtweg/Rijnsburgerweg	Aansluiting met B&O en GREX Nieuw Rhijnegeest, geen financiële effecten voor mobiliteit	M	X	0	50				R	0	50									
M3	Studie naar verbetering kruispunt Irislaan – President Kennedylaan en uitvoering	Vernieuwen deklaag circa € 60.000 afweging samenhang 2020-2021. VRI afschrijving nog 8-10 jaar.	L		750	100													S + R	750	
M4	Studie naar verbetering aansluiting President Kennedylaan – Abtspoolweg en uitvoering	N.v.t. niet in het beheerplan B&O (pas gereed)	L		510	100													S + R	510	
<b>LANGZAAM VERKEER: VEILIGHEID, NETWERK EN VOORZIENINGEN</b>																					
N2a	Onderzoek naar afwaardering en herinrichting Kleyn Proffijtlaan	N.v.t.	H		0	50	S	0	50												
O1	Realisatie van een tweede ontsluiting Poelgeest op de Oegstgeesterweg in Leiden	Onderdeel van de GREX Poelgeest	H	X	0	150	O		50								R	0	100		
M5	Studie met betrokken partijen naar het verhogen van de veiligheid op de Lange Voort, met instandhouding van een buslijn die het winkelgebied ontsluit	N.v.t.	H		15	50							S	15	50						
M8	Studie naar stallingen en voorzieningen voor vergroten veiligheid in winkelcentrum Lange Voort	N.v.t.	H		20	25				S	0	20					R	20	5		
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	N.v.t.	H	X	50	50	S	0	25	R	50	25									
Z2	Onderzoek naar aanpassen oversteek Wilhelminapark en realisatie	Samenhang met Geverstraat, 50k zijn meerkosten. Subsidie van provincie mogelijk	H	X	50	50	S	0	25	R	50	25									
W5	Fietsroute door Nieuw Rhijnegeest opwaarderen tot snelfietsroute	Onderdeel van de GREX, 300k zijn meerkosten. Subsidie van provincie mogelijk	H	X	250	25	R	250	25												
A2	Opstellen kwaliteitseisen aanleg en beheer fietsroutes en fietsvoorzieningen	N.v.t.	M		0	150				S	5	150									
A10	Faciliteren gebruik elektrische fiets	N.v.t.	M		20	150							S + R	20	150						
A11	Verkeersveiligheid gedragsbeïnvloeding	N.v.t.	M		80	280	R	20	20	R	20	20					R	20	20	R	
N2b	Realisatie afwaardering en herinrichting Kleyn Proffijtlaan	Geen samenhang op korte termijn	M		400	100							R	400	100						
N3	Veiligheid verbeterende maatregelen rotonde Haaswijk	N.v.t. niet in het beheerplan B&O (pas gereed)	M		50	50				S	0	25					R	50	25		
N5a	Aanleg fietsschakel Poelgeest – Warmond - studie	N.v.t.	M		0	100							S	0	75					R	
O2	Verbetering fietsverbinding langs Holle Mare	Samenhang met de GREX Poelgeest	M	X	0	50				R	0	50									
O3	Herinrichting Lange Voort tussen rotonde en Hugo de Vrieslaan	Vooralsnog niet in het beheerplan B&O	M	X	200	100							S		50		R	200	50		
M6	Reconstructie Lange Voort en Irislaan	Vooralsnog niet in het beheerplan B&O	M		500	100											R	500	100		
M9	Aansluiting fietsroutenetwerk op de rotonde Hofdijck	N.v.t.	M		40	20				S + R	40	20									
Z1	Onderzoek naar aanpassen oversteek De Kempenaerstraat	N.v.t.	M		7	25							S + R	7	25						
Z4	Realisatie Dirck van Swietenpad	Aansluiting met krediet € 400.000 investeringsplan 2018-2019	M	X	0	25				R	0	25									
Z5/W3	Fietsroutes langs Rijnzichtweg in twee richtingen toegankelijk maken	West: deels samenhang met B&O gemaakt ook voor 2017, apart krediet beschikbaar gesteld € 150.000	M	X	100	150	S (west)		25	R (west)			S (oost)	0	50		R (oost)	100			
W4	Overleg met Katwijk over voorrangregelingen voor fietsers op de rotonde	N.v.t.	M		0	25				S	0	25									
W6	Realisatie fietsbrug Oude Rijn	GREX Nieuw Rhijnegeest + subsidie provincie	M	X	0	25	S	0	25	R	0	0									
N4	Verbetering fietsschakel Richard Holpad	N.v.t.	L		50	50											S + R	50	50		
N5b	Aanleg fietsschakel Poelgeest – Warmond - uitvoering	N.v.t.	L		200	50													R	200	
N6	Aanleg fietsschakel Haaswijk – Klinkenbergerplas	N.v.t.	L		1.000	150											S + R	1.000	150		
<b>OV: UNIFORM PRODUCT OF GESPECIALISEERDE DIENST</b>																					
A5	Voorzieningen bij bushaltes	N.v.t.	M		50	100							S + R	50	100						
A6	Goede doorstroming openbaar vervoer	N.v.t.	M		0	150							S + R	0	150						
O5	Realiseren regulier openbaar vervoer door Poelgeest	N.v.t.	M	X	0	50							S + R	0	50						
A3	Faciliteren van een basismobiliteitssysteem voor minder mobiele reizigers	N.v.t.	L		0	100							S	0	100						
A7	Inzetten op duurzame brandstof openbaar vervoer	N.v.t.	L		0	50							S	0	50						
<b>PARKEREN</b>																					
Z3a	Herinrichting in winkeldeel De Kempenaerstraat (fietsenstallingen en minder of geen bezoekersparkeren meer, kwaliteitsimpuls)	N.v.t.	H		20	50				S + R	20	50									
A4	Gebiedsgericht parkeernormenbeleid opstellen	N.v.t.	M		0	200				S	0	200									
A8	Parkeerbeleid voor doelgroepen	N.v.t.	M		0	150				S	0	150									
Z3b	Upgrade De Kempenaerstraat	N.v.t.	L		1.000	150													R	1.000	
							totaal	270	405	totaal	385	990	totaal	737	1365	totaal	1.525	295	totaal	3.490	1025
							Investering	270		Investering	360		Investering	670		Investering	1.520		Investering	3.460	
							Onderzoek	0		Onderzoek	25		Onderzoek	67		Onderzoek	5		Onderzoek	30	



## 10. Projectbladen







# A1: Opstellen (categoriserings-) en vormgevingskader voor de wegenstructuur



Opstellen van uitgangspunten voor de vormgeving van wegen en kruispunten in het Oegstgeester wegennet. Uitgangspunt zijn de bestaande kwaliteitseisen (met daarin standaarddetails) en de CROW-aanbevelingen. Nieuw is een onderscheid in essentiële kenmerken en wenselijke elementen. Principes voor de gebiedsontsluitingswegen en de wegen in verblijfsgebieden, met daarin onder ander de volgende elementen:

- positie en voorzieningen voor fiets en parkeren;
- erfaansluitingen;
- wegdekverharding en belijning;
- oversteekvoorzieningen langzaam verkeer;
- snelheidsremmers;
- verlichting, straatmeubilair en groen.

Urgentie	Middel: Uitgangspunten vormgeving zijn van belang voor toekomstig ontwerp van wegen
Samenhang	Kwaliteitseisen en standaarddetails Beheer en onderhoud, aanleg nieuwe wegen
Budget	0 € 150 uur
Stakeholders	Geen

## A2: Opstellen kwaliteitseisen aanleg en beheer fietsroutes en fietsvoorzieningen



Eisen opstellen met onderscheid naar snelfietsroutes, regionale routes en lokale fietsroutes. Bevat eisen aan wegdek, breedte, type voorziening (strook, pad, gemengd verkeer) medegebruik, verlichting, onderhoudsniveau (afstemming op beeldcatalogus onderhoud CROW). Geeft ook vormgevingsprincipes van kruispunten met autoaansluitingen weer. Is deels gebaseerd op de bestaande kwaliteitseisen (met daarin standaarddetails). De uitvoering afhankelijk van beheer van fietspaden en/of wegen. Daarnaast ook het compleet maken van het fietsnetwerk (realiseren van ontbrekende schakels, zoals bijvoorbeeld de fietsoversteek Abtspoelweg – Haarlemmertrekvaart, nabij de Leebrug).

Het voeren van fietscampagnes is onderdeel van dit project. Voorbeeld is het aanhaken bij de campagne 'Flink Fietsen' van gemeente Leiden.

Urgentie	Middel: Van belang bij aanleg en onderhoud van fietsvoorzieningen
Samenhang	Alle genoemde fietsprojecten en onderhoudsprojecten
Budget	0 € Soms subsidie Provincie Zuid-Holland mogelijk 150 uur
Stakeholders	Fietsersbond

## A3: Faciliteren van een basismobiliteitsysteem voor minder mobiele reizigers



Als er vragen binnenkomen over het vervoer van minder mobiele reizigers, wordt er onderzocht wat er voor mogelijkheden zijn die de gemeente kan faciliteren. Hierbij kan worden gedacht aan:

- bijdrage aan bestaande systemen (Regiotaxi, Radius, Dorpsbus);
- bespreken budgetten concessie met Provincie Zuid-Holland;
- attenderen op subsidiemogelijkheden.

Urgentie	Laag: Faciliteren van verzoeken
Samenhang	Aanbesteding concessie openbaar vervoer (2018) Regiotaxi / WMO-vervoer
Budget	Studie: Uitvoering: mogelijk kunnen ontwikkelingen worden bekostigd uit bestaande subsidies of bijvoorbeeld WMO-budgetten 100 uur
Stakeholders	Regiotaxi, Radius, Provincie Zuid-Holland, Holland Rijnland, concessiehouder openbaar vervoer

## A4: Gebiedsgericht parkeernormenbeleid opstellen



Het opstellen van normen en een afwegingskader voor het realiseren van parkeerplaatsen bij bouwplannen. Deze normen zijn gebaseerd op de kencijfers van het CROW. De toepassing wordt voorzien van een locatiespecifieke afweging die rekening houdt met:

- capaciteit in de omgeving;
- ingroeimogelijkheden in de toekomst;
- ontwikkeling parkeerdruk algemeen;
- beleving, groen en speelmogelijkheden;
- alternatieve bereikbaarheid (fiets en openbaar vervoer) en stallingsbehoefte (winkelgebieden).

Urgentie	Middel: De huidige parkeernota blijft van toepassing zolang er geen nieuwe is vastgesteld
Samenhang	Bouwplannen en herinrichting van wegen
Budget	0 € 200 uur
Stakeholders	Geen



## A5: Voorzieningen bij bushaltes



Om het openbaar vervoer aantrekkelijker en toegankelijker te maken zijn voorzieningen zoalsabri's, fietsparkeermogelijkheden, blindegeleidelijnen, hogere busperrons, vertrekinformatie, etc. wenselijk bij een bushalte.

Urgentie	Middel: Bij veel halten zijn al voorzieningen aanwezig
Samenhang	Aanleg / verplaatsen van bushaltes
Budget	50.000 € 100 uur
Stakeholders	Concessiehouder openbaar vervoer, Provincie Zuid-Holland

## A6: Goede doorstroming openbaar vervoer



Om het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden, zal onder andere een goede doorstroming van de bus van belang zijn. Hierbij valt te denken aan prioriteit bij verkeerslichten, in de voorrang op een kruispunt, weinig snelheidsremmende maatregelen op een busroute, bochtstralen die gemakkelijk met een bus te nemen zijn, etc.

Urgentie	Middel: Dit vraagt doorlopende aandacht
Samenhang	Herinrichtingen, onderhoudswerkzaamheden, wijziging route buslijnen
Budget	0 € 150 uur
Stakeholders	Concessiehouder openbaar vervoer, Provincie Zuid-Holland



## A7: Inzetten op duurzame brandstof openbaar vervoer



Het aanbesteden van openbaar vervoer gebeurt door de Provincie Zuid-Holland. Vanuit de gemeente kan aandacht worden gevraagd voor een verduurzaming van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld het gebruik maken van alternatieve brandstoffen of elektrisch rijden.

Urgentie	Laag: Beperkte invloed
Samenhang	Bij aanbesteding Regiotaxi en concessie openbaar vervoer
Budget	0 € 50 uur
Stakeholders	Provincie Zuid-Holland

## A8: Parkeerbeleid voor doelgroepen



Er zijn diverse doelgroepen waarvoor het wenselijk is om aanvullende regels op te stellen. Voorbeelden hiervan zijn algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, individuele gehandicaptenparkeerplaatsen, vrachtwagenparkeerplaatsen, recreatievoertuigenparkeerplaatsen, opladen elektrische auto's, etc.

Urgentie	Middel: Voor de meeste doelgroepen is dit reeds geregeld
Samenhang	Geen
Budget	0 € 150 uur
Stakeholders	Desbetreffende doelgroep

## A9: Verkeersmanagement



Regionale samenwerking op het gebied van verkeersmanagement. Zoals het afstemmen van wegwerkzaamheden en het maken van afspraken over gewenste verkeersroutes. Maar ook het geven van prioriteit aan openbaar vervoer en een vlottere doorstroming van het fietsverkeer bij verkeerslichten. Daarnaast ook het gezamenlijk beheer van installaties en periodieke evaluatie van hun verkeerskundige werking en, waar nodig, aanpassingen doorvoeren.

Urgentie	Middel: Bij de meeste verkeerslichten krijgt de bus al prioriteit en er wordt al gewerkt aan gezamenlijk beheer van de verkeersregelininstallaties
Samenhang	Vervangen verkeerslichten, herinrichting kruispunt
Budget	Reeds in begroting opgenomen 150 uur
Stakeholders	Fietzersbond, concessiehouder openbaar vervoer, gemeente Leiden

## A10: Faciliteren gebruik elektrische fiets





Steeds meer mensen hebben een elektrische fiets. Gebruikers hebben andere eisen dan gewone fietsers. Bijvoorbeeld het opladen van de accu, de hogere fietssnelheid, meer schade bij diefstal. Onderzocht zal moeten worden waaraan behoefte is en hoe dit kan worden gefaciliteerd.

Urgentie	Middel: Er komen geen verzoeken binnen op dit moment
Samenhang	Fietsmaatregelen, herinrichtingen
Budget	20.000 €; kleine maatregelen 150 uur
Stakeholders	Fietsersbond





## A11: Verkeersveiligheid gedragsbeïnvloeding

 	
<p>Faciliteren en uitvoeren van specifieke educatie- en voorlichtingsprojecten. Bijvoorbeeld de verkeersexamens op basisscholen, voorlichting op de middelbare scholen, de fietsverlichtingsactie, etc. Hierbij wordt de samenwerking gezocht met organisaties als VVN, Fietsersbond en scholen. Daarnaast ook inrichting van de omgevingen van scholen en sportaccommodaties. Hierbij dient er aandacht te zijn voor het ophalen en afzetten van kinderen (scholen), parkeren (scholen en sport), logische looproutes en fietsroutes. Inrichting kan met beperkte middelen (borden en verf) maar vraagt soms ook fysieke aanpassingen (nieuwe ingangen, parkeerstroken, snelheidsremmers, etc.). Dit is maatwerk. Prioriteit hebben de zones langs gebiedsontsluitingswegen. Tot slot zal bij fysieke maatregelen ook de gedragsbeïnvloeding betrokken moeten zijn.</p>	
Urgentie	Middel: Bewezen effect op verkeersveiligheid, enkele projecten worden al jaarlijks uitgevoerd
Samenhang	Herinrichting
Budget	20.000 € per jaar voor sport en schoolzones, voor 4 jaar Educatieve maatregelen; reeds in begroting opgenomen Veelal subsidiemogelijkheden bij Provincie Zuid-Holland 100 uur
Stakeholders	Scholen, VVN, Fietsersbond, buurgemeenten

## N1: Onderzoek naar mogelijkheden aanpassen aansluiting Haarlemmerstraatweg op de N444



Onderzoek naar de noodzaak tot aanpassingen aan het kruispunt N444 – Haarlemmerstraatweg. Afhankelijk van de realisatie van het MEOB-terrein geeft dit een middelhoge tot hoge toename van de belasting op de Haarlemmerstraatweg. Berekeningen van oplossingen uit het verleden (rotonde, bestaande vormgeving) opnieuw onderzoeken met nieuwe verkeersbelasting. Keuze voor handhaving, aanpassen of reconstrueren afhankelijk van uitkomst onderzoek en overleg met de Provincie Zuid-Holland (wegbeheerder). Financieringsmogelijkheden in combinatie met ontwikkeling MEOB-terrein onderzoeken. Ook het uitzicht en afstemming op de verkeerslichten op de aansluiting met de A44 spelen mee.

Urgentie	Hoog: Op korte termijn toename verkeer en is reeds onveilig
Samenhang	Ontwikkeling MEOB-terrein
Budget	600.000 €: aanleg rotonde 100 uur
Stakeholders	Provincie Zuid-Holland, projectontwikkelaar MEOB



## N2a: Onderzoek naar afwaardering en herinrichting Kleyn Proffijtlaan



Eerst moet een keuze worden gemaakt of de Kleyn Proffijtlaan 50 km/uur blijft, of dat deze wordt afgewaardeerd naar 30 km/uur. Aandachtspunten hierbij zijn de verkeersveiligheid, de aanrijtijden voor noodhulpdiensten en de doorstroming voor het aanwezige openbaar vervoer. Nadat deze keuze is gemaakt, kan er een ontwerp worden gemaakt en vervolgens kan dit worden uitgevoerd. Bij een keuze voor 30 km/uur kan worden gedacht aan snelheidsremmers, aanpassen voorrang (met borden en belijning), aanpassen verhardingssoort en mogelijk het verplaatsen van de eindhalte van het openbaar vervoer.

Urgentie	Hoog; Verzoek vanuit bewoners
Samenhang	Herinrichting Kleyn Proffijtlaan, aanpak rotonde Haaswijklaan
Budget	0 € 50 uur
Stakeholders	Concessiehouder openbaar vervoer, hulpdiensten, bewoners, ROVER, VVN

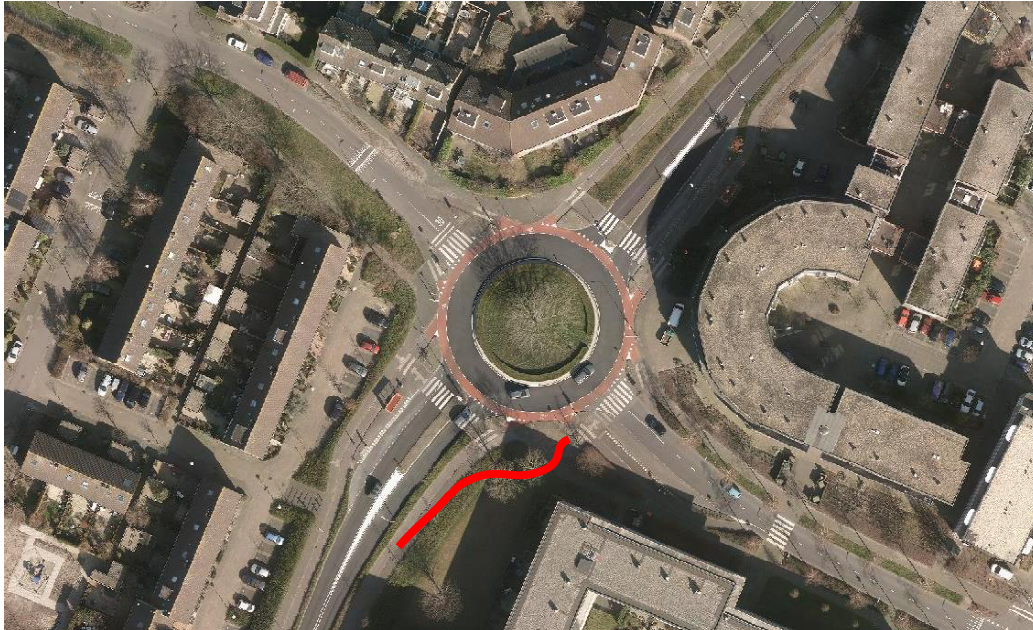
## N2b: Onderzoek naar afwaardering en herinrichting Kleyn Proffijtlaan



Nadat de keuze is gemaakt of de Kleyn Proffijtlaan 50 km/uur blijft, of dat deze wordt afgewaardeerd naar 30 km/uur, kan ofwel een aantal verkeersmaatregelen worden getroffen ofwel een gehele herinrichting van de weg plaatsvinden.

Urgentie	Middel; Eerst zal een keuze moeten worden gemaakt tussen 30 km/uur of 50 km/uur
Samenhang	Keuze 30 km/uur of 50 km/uur
Budget	400.000 € 100 uur
Stakeholders	Concessiehouder OV, hulpdiensten, bewoners, ROVER, VVN

## N3: Veiligheid verbeterende maatregelen rotonde Haaswijk



Onderzoek naar en realisatie van maatregelen om de veiligheid van fietsers op de rotonde te verbeteren. Met name de fietsers die van de brug af komen, rijden snel en worden niet tijdig opgemerkt door bus en auto's die rechts afslaan. Mogelijkheden zijn uitbuiging van het fietspad of de oversteek verbeteren in samenhang met aanleg van een 30 km/uur-poort (project N2). In dat geval moet ook een nieuwe voorziening voor het eindpunt van de bus bij de rotonde komen.

Urgentie	Middel: Verbetering verkeersveiligheid fietser
Samenhang	Mogelijke herinrichting Kleyn Proffijntlaan
Budget	50.000 € 50 uur
Stakeholders	Fietsersbond, VVN



## N4: Verbetering fietschakel Richard Holpad



Ombouw van de bestaande trap naar een helling voor fietsers. Mogelijk vraagt dit een nieuwe hellingbaan en extra keerwanden in het bestaande talud en verschuiven van de parkeervakken. Aansluiting op het bestaande fietspad maken op de Van Eijsingbrug en de Kees van Baarenlaan.

Urgentie	Laag: Alternatieve route mogelijk
Samenhang	Ontbrekende fietschakel
Budget	50.000 €: nieuwe hellingbaan met keerwanden 50 uur
Stakeholders	Bewoners, Fietsersbond

## N5a: Aanleg fietsschakel Poelgeest – Warmond



Studie naar het realiseren van een verbinding tussen Poelgeest en Warmond. Eerst moet worden uitgezocht welke verbindingen mogelijk en realiseerbaar zijn. Bijvoorbeeld de ombouw van het bestaande schelpenpad langs het spoor tussen Poelgeest (Martinus Houttuynhof) en Warmond (nabij brug Padoxlaan). Maar een andere locatie van een route is ook mogelijk; bijvoorbeeld in de spoorberm. Of een fietsverbinding (fietsstunnel) naar het bestaande fietspad in Leiden, aan de oostzijde van het spoor (Veerpolderpad).

Urgentie	Middel: Ver omfietsen
Samenhang	Geen
Budget	0 € 100 uur
Stakeholders	Bewoners Poelgeest / Warmond, Fietzersbond, Gemeente Teylingen, ProRail, Gemeente Leiden

## N5b: Aanleg fietschakel Poelgeest – Warmond



Nadat is bepaald waar de fietsroute komt te liggen, kan deze worden gerealiseerd. Hiervoor zal overleg moeten zijn met de grondeigenaren.

Urgentie	Laag: Eerst studie uitvoeren
Samenhang	Uitvoeren studie geschiktste route
Budget	200.000 € Mogelijke subsidie Provincie Zuid-Holland 50 uur
Stakeholders	Bewoners, Fietsersbond, Gemeente Teylingen, ProRail, Gemeente Leiden





## N6: Aanleg fietsschakel Haaswijk – Klinkenbergerplas



Het realiseren van een fietsverbinding (brug of tunnel) vanuit Haaswijk naar de Klinkenbergerplas. De Klinkenbergerplas wordt ontwikkeld. Een goede en directe verbinding van/naar Haaswijk is hierbij gewenst. Echter de Haarlemmertrekvaart en de N444 (waarvan de Provincie Zuid-Holland eigenaar is) vormen hierbij een barrière.

Urgentie	Laag: Hoge kosten en weinig gebruik verwacht
Samenhang	Ontwikkeling Klinkenbergerplas
Budget	1.000.000 € 150 uur
Stakeholders	Provincie Zuid-Holland



## O1: Realisatie van een tweede ontsluiting Poelgeest op de Oegstgeesterweg in Leiden



Aanleg van een verbinding tussen de Hugo De Vrieslaan en de Oegstgeesterweg in samenwerking met de gemeente Leiden. Plan is onderdeel van een serie afspraken en overeenkomsten met Leiden.

Urgentie	Hoog: Lost veel wijkproblemen op
Samenhang	Herinrichting / aanpassingen Lange Voort en Hugo de Vrieslaan, mogelijkheid tot reguliere busverbinding
Budget	Aanlegkosten vallen onder nieuwbouw Poelgeest 100 uur
Stakeholders	Gemeente Leiden, omwonenden

## O2: Verbetering fietsverbinding langs Holle Mare



Aanleg en herbestrating fietspad tussen Jac P. Thijsselaan en Hugo de Vrieslaan / Lange Voort tot 3 meter breed tweerichtingenfietspad. Verlichting aanbrengen. De uitvoering hangt samen met en is afhankelijk van de realisatie van een bouwproject ter plaatse.

Urgentie	Middel: Pad is nu al bruikbaar, maar heeft weinig kwaliteit
Samenhang	Realisatie bouwproject
Budget	0 €: aanlegkosten behoren tot nieuwbouw Poelgeest 50 uur
Stakeholders	Fietsersbond



### O3: Herinrichting Lange Voort tussen rotonde en Hugo de Vrieslaan



Vervangen sluisjes en drempels door plateaus en asverspringingen en versmallen rijbaan bij de Heukelsbrug om de hinder voor het verkeer te verminderen en de veiligheid voor fietsers te vergroten.

Urgentie	Middel: Afhankelijk van realisatie tweede ontsluiting Poelgeest
Samenhang	De realisatie van de tweede ontsluiting Poelgeest, mogelijkheid tot een reguliere buslijn door Poelgeest
Budget	200.000 € 100 uur
Stakeholders	Bewoners, concessiehouder openbaar vervoer, school



## O4: Aanpassen rotonde Lange Voort – Abtspoelweg



Studie naar quick wins en verbeteringen van de fietsoversteken op de rotonde Lange Voort/Abtspoelweg. Het gaat dan vooral om zichtbaarheid en herkenbaarheid van fietsers en fietsstromen. Bij de aanpak wordt tevens nagegaan of en op welke manier de doorstroming voor de (mogelijk tot HOV op te waarderen) buslijn 50 is te verbeteren.

Urgentie	Hoog: Veelgenoemd veiligheidsprobleem
Samenhang	Herinrichting Lange Voort, doorstroming openbaar vervoer
Budget	50.000 € 50 uur
Stakeholders	Concessiehouder openbaar vervoer, Fietsersbond, gemeente Teylingen

## O5: Realiseren regulier openbaar vervoer door Poelgeest

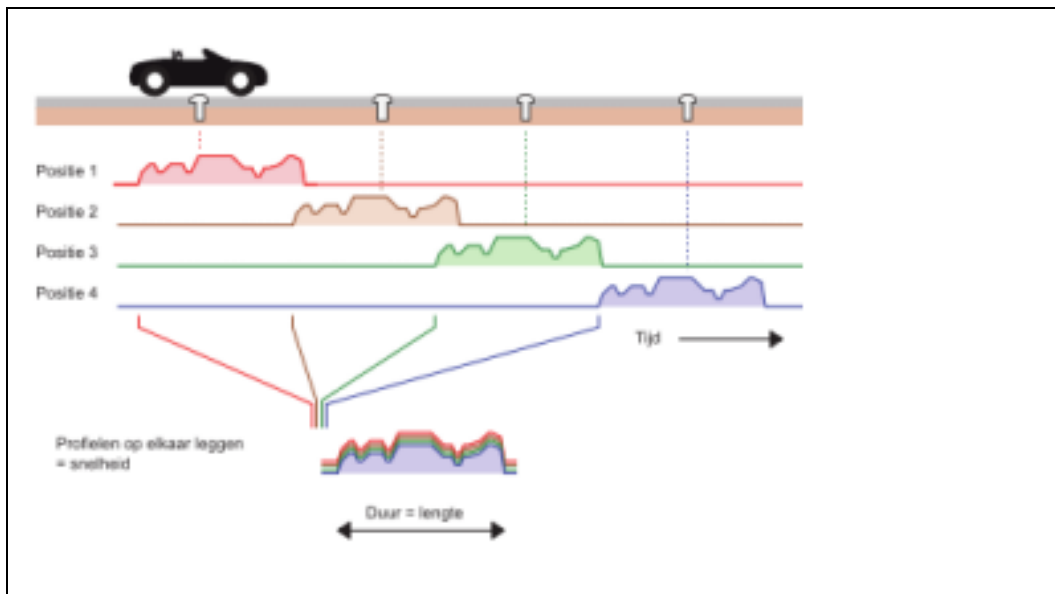


In Poelgeest rijdt op dit moment een belbus, maar geen reguliere buslijn. Gezien de omvang van de wijk is dat wel wenselijk. Als in de toekomst de tweede ontsluiting van de wijk is gerealiseerd, is het mogelijk om een reguliere bus door de wijk te laten rijden. Hiervoor zullen enkele aanpassingen in de Lange Voort en Hugo de Vrieslaan nodig zijn om de bus daar te kunnen laten rijden.

Urgentie	Middel: Eerst dient de tweede ontsluiting gerealiseerd te zijn en de Lange Voort / Hugo de Vrieslaan geschikt te zijn voor de bus
Samenhang	Realisatie tweede ontsluiting Poelgeest
Budget	0 € 50 uur
Stakeholders	Concessiehouder openbaar vervoer, Provincie Zuid-Holland, ROVER



## M1: Snelheidsmetingen President Kennedylaan



Onderzoek naar daadwerkelijke snelheden op de President Kennedylaan tussen Abtspoelweg en Irislaan en tussen Irislaan en Dorpsstraat om de noodzaak van snelheidsremmende maatregelen te bepalen.

Urgentie	Hoog: Verkeersveiligheidsproblemen
Samenhang	Jaarlijks telprogramma wegennet, mogelijke maatregelen President Kennedylaan
Budget	Reeds budget in begroting voor verkeerstellingen 5 uur
Stakeholders	Geen

M2: Eventueel realiseren van een extra oversteekvoorziening in het stuk President Kennedylaan tussen de Dorpsstraat en het kruispunt met de Irislaan en/of versterken van de handhaving met behulp van elektronische middelen



Naar aanleiding van de resultaten van de snelheidsmetingen op de President Kennedylaan wordt er onderzocht of en waar de aanleg van oversteekvoorzieningen, asverspringingen, gecombineerd met snelheidsremmers op de President Kennedylaan wenselijk is. De maatregelen kunnen worden aangevuld met elektronische middelen om feedback aan de weggebruiker te geven.

Urgentie	Middel
Samenhang	Snelheidsmetingen President Kennedylaan Mogelijke herinrichting kruispunt Irislaan-President Kennedylaan
Budget	200.000 € voor drie locaties 50 uur
Stakeholders	Bewoners, concessiehouder openbaar vervoer, VVN, Fietzersbond



## M3: Studie naar verbetering kruispunt Irislaan – President Kennedylaan en uitvoering



Verbetering verkeersveiligheid door reconstructie van het kruispunt. Onderzoek of een rotonde wenselijk en haalbaar is en vervolgens uitvoering van de reconstructie.

Urgentie	Laag: Wordt als onveilig ervaren, maar is objectief veilig. Grote investering
Samenhang	Mogelijke verkeersmaatregelen President Kennedylaan Mogelijk herinrichting Irislaan
Budget	750.000 € 100 uur
Stakeholders	Bewoners, concessiehouder openbaar vervoer

## M4: Studie naar verbetering aansluiting President Kennedylaan – Abtspoelweg en uitvoering



Verbetering verkeersveiligheid van het kruispunt van de President Kennedylaan op de Abtspoelweg. Studie naar verkeersgedrag, capaciteit, actueel ongevallebeeld en compacter maken van het kruispunt. Concluderen of er een structurelere ingreep nodig is (bijvoorbeeld ombouw tot rotonde), waarbij eveneens wordt gekeken naar vermindering van de vertraging voor buslijn 50.

Urgentie	Laag: Enkele jaren geleden al kleine maatregelen getroffen. Aanleg rotonde grote investering
Samenhang	Mogelijke opwaardering van buslijn 50 Mogelijke maatregelen op President Kennedylaan
Budget	510.000 €: realisatie rotonde Mogelijk subsidie Provincie Zuid-Holland 100 uur
Stakeholders	VVN, Fietsersbond, concessiehouder openbaar vervoer, gemeente Teylingen



## M5: Studie met betrokken partijen naar het verhogen van de veiligheid op de Lange Voort, met instandhouding van een buslijn die het winkelgebied ontsluit



Er zal een keuze moeten worden gemaakt voor de Lange Voort en de Irislaan. Worden het gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) of erftoegangswegen (30 km/h). Deze discussie zal met diverse betrokkenen moeten worden gevoerd. Waaronder aanwonenden, de busvervoerder en de scholen. Het huidige veiligheidsprobleem ontstaat doordat de inrichting van de weg niet in overeenstemming met de wegcategorie. Hierdoor ontstaat er onduidelijkheid in welk gedrag er van de weggebruiker wordt verwacht.

Urgentie	Hoog: Veel verkeersonveiligheidsklachten
Samenhang	Routering buslijnen
Budget	15.000 € 50 uur
Stakeholders	Concessiehouder openbaar vervoer, bewoners, VVN, Provincie Zuid Holland, Fietzersbond, hulpdiensten, ROVER

## M6: Reconstructie Lange Voort en Irislaan



Op basis van de uitkomst van de studie, kan een herinrichting van de Lange Voort en de Irislaan plaatsvinden. Deze wegen worden zo vormgegeven dat deze òf de vorm en uitstraling die van een 30 km/uur gebied krijgen, òf een veilige 50 km/uur weg worden. De weg moet zo worden heringericht dat een bus en de hulpdiensten er zonder veel oponthoud gebruik van kan maken.

Urgentie	Middel: Eerst met studie bepalen welke wegbeeld gewenst is
Samenhang	Routing buslijnen en routes hulpdiensten Kleine veiligheidsmaatregelen rondom Lange Voort Mogelijke herinrichting kruispunt Irislaan-President Kennedylaan
Budget	500.000 €
Stakeholders	Bewoners, concessiehouder openbaar vervoer, Provincie Zuid-Holland, hulpdiensten, ROVER, VVN



## M7: Aanpak onveilige punten rondom winkelcentrum Lange Voort: Lijtweg (Rabobank)



Studie naar verbeteringsvoorstellen van de resterende onveilige punten bij het Winkelcentrum Lange Voort: kruispunten Aert van Neslaan/ Lijtweg. Simpele maar effectieve maatregelen in de vorm van geleiding en markering. Bepalen oplossingen en deze uitvoeren. Eventueel een structurele aanpak (vergroten plateau, geleiding fietsers, etc).

Urgentie	Middel: Verkeersveiligheidsgevoel
Samenhang	Herinrichting Lange Voort
Budget	100.000 €: structurele aanpassingen 25 uur
Stakeholders	Bewoners, winkeliers, VVN, Fietsersbond

## M8: Studie naar stallingen en voorzieningen voor vergroten veiligheid in winkelcentrum Lange Voort



Studie naar de locatie en toegankelijkheid van fietsenstallingen en eventuele aanpassing daarvan in en nabij winkelcentrum Lange Voort. Ook het voetgangersgedeelte aan de Irislaan wordt hierbij betrokken.

Urgentie	Hoog: Fietzers rijden nu overal door winkelgebied wat onveiligheid en irritatie geeft
Samenhang	Mogelijke aanleg fietsroute door winkelcentrum
Budget	20.000 €: verplaatsen fietsenstallingen 25 uur
Stakeholders	Winkeliers Lange Voort, Fietzersbond, noodhulpdiensten, VVN

## M9: Aansluiting fietsroutenetwerk op de rotonde Hofdijck



Nagaan of er verbeteringen mogelijk zijn voor de fietsoversteek: zichtbaarheid en herkenbaarheid. Bijvoorbeeld door deze de cirkelvorm rondom de rotonde te geven: herkenbaar en logischer. In combinatie hiermee het geschikt maken van het bestaande voetpad voor gecombineerd gebruik fietsers en voetgangers door het aanleggen van een extra doorsteek in het midden. Tevens onderzoeken of er maatregelen mogelijk zijn die de vertraging van lijn 50 beperken, in het kader van opwaardering naar HOV.

Urgentie	Middel: Onveilige fietsoversteek
Samenhang	Tweede ontsluiting Poelgeest
Budget	40.000 €: doorsteek en fietspaden 20 uur
Stakeholders	Bewoners, Fietsersbond, VVN

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



Herinrichting van de route door het winkelgebied Lange Voort zodat voor voetgangers duidelijk zichtbaar is waar fietsers kunnen rijden. Verkeersbesluit nemen zodat fietsers buiten de winkeltijden (bijvoorbeeld voor 9.00 uur en na 18.00 uur) van deze route gebruik kunnen maken. Ook het voetgangersgedeelte aan de Irislaan wordt hierbij betrokken.

Urgentie	Hoog: Gevoel van verkeersonveiligheid
Samenhang	Verplaatsen fietsenstallingen
Budget	50.000 €: markering en straatwerk 50 uur
Stakeholders	Winkeliers Lange Voort, Fietsersbond, noodhulpdiensten, VVN





## Z1: Onderzoek naar aanpassen overstek De Kempenaerstraat



Onderzoek naar de overstek van fietsers en voetgangers van de De Kempenaerstraat, over de Geversstraat, naar de Endegeesterlaan (en omgekeerd). Bijvoorbeeld het verwijderen van één van de zebra's, aanpassen belijning, verlichting, etc.

Urgentie	Middel: Gevoel van onveiligheid
Samenhang	Geen
Budget	7.000 € Opties: - wegstralen/verplaatsen zebra - weghalen/plaatsen borden boven/langs weg - dichtstraten doorsteek middeneiland 25 uur
Stakeholders	Bewoners, winkeliers De Kempenaerstraat, VVN, Fietsersbond

## Z2: Onderzoek naar aanpassen oversteeek Wilhelminapark



Onderzoek en overleg naar mogelijkheid verwijderen verkeerslichten en aanleggen middeneiland zoals bij De Kempenaerstraat.

Urgentie	Hoog: Verkeersonveiligheidsgevoelens en op korte termijn onderhoudswerkzaamheden
Samenhang	Onderhoudswerkzaamheden aan Geversstraat
Budget	50.000 €: extra kosten verkeersmaatregelen Subsidiemogelijkheid Provincie Zuid-Holland 50 uur
Stakeholders	Bewoners, VVN, Fietsersbond, concessiehouder openbaar vervoer



## Z3a: Herinrichting in winkeldeel De Kempenaerstraat (fietsenstallingen en minder of geen bezoekersparkeren meer, kwaliteitsimpuls)



Kleine aanpassingen in de openbare ruimte zodat meer ruimte ontstaat voor fietsparkeren, groen en kunst. Mogelijk ten koste van een aantal parkeerplaatsen. Het doel is met name het verbeteren van de uitstraling en het realiseren van meer parkeergelegenheid voor de fiets.

Urgentie	Hoog: Te weinig fietsparkeergelegenheid aanwezig
Samenhang	Mogelijke herinrichting De Kempenaerstraat
Budget	20.000 €: fietsenrekken 50 uur
Stakeholders	Winkeliers De Kempenaerstraat, Fietsersbond, bewoners, VVN

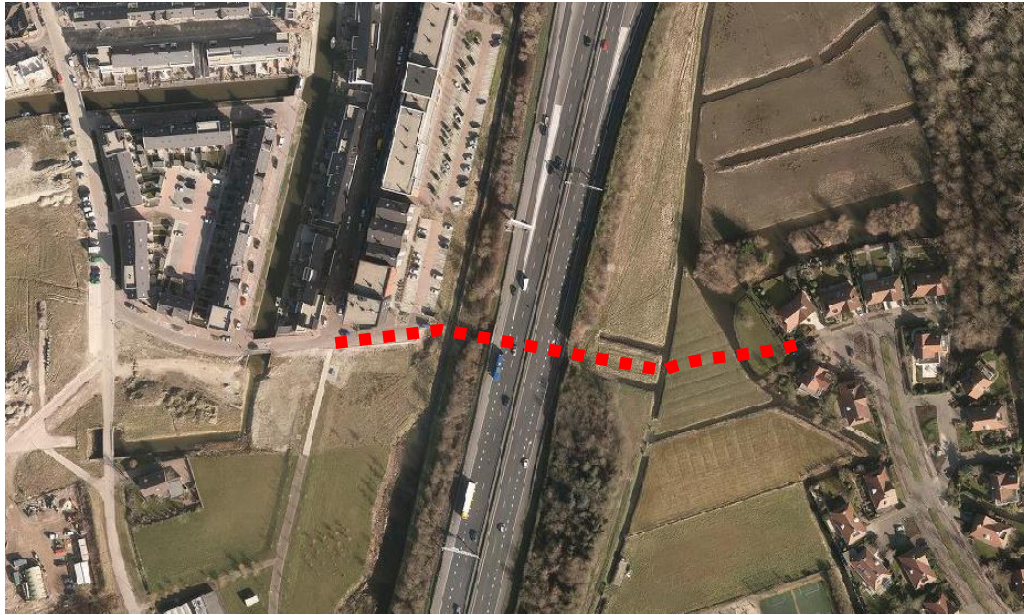
## Z3b: Herinrichting in winkeldeel De Kempenaerstraat (fietsenstallingen en minder of geen bezoekersparkeren meer, kwaliteitsimpuls)



Herinrichting openbare ruimte zodat een kwalitatief hoogwaardige uitstraling van het winkelgebied De Kempenaerstraat tot stand komt. Omdat er geen realistisch en betaalbaar alternatief is voor herlocatie van parkeerplaatsen is een vermindering van het parkeren in de blauwe zone de enige mogelijkheid. Voor de bereikbaarheid zijn de parkeerplaatsen in de straat niet noodzakelijk, maar voor de aantrekkelijkheid mogelijk wel. Overleg en studie zal noodzakelijk zijn.

Urgentie	Laag: Geen directe verkeersproblemen, heeft met uitstraling gebied te maken. De Kempenaerstraat is enkele jaren geleden heringericht geweest
Samenhang	Kleine verbeteringen fietsparkeren, groen en kunst
Budget	1.000.000 € 150 uur
Stakeholders	Winkeliers en bewoners De Kempenaerstraat

## Z4: Realisatie Dirck van Swietenpad

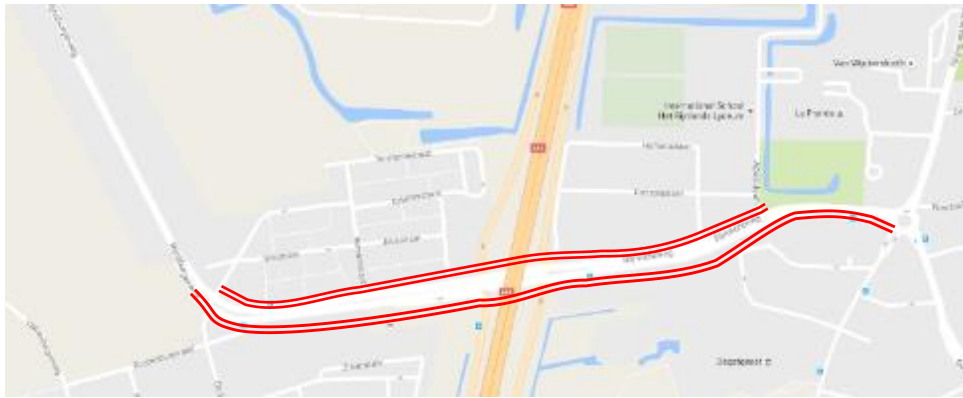


Realisatie kortsluitende fietsverbinding tussen Schoonzicht in Nieuw Rhijnegeest en de Dirck van Swietenlaan/Endegeesterstraatweg. Aanleg fietspad in bestaande tunnel onder de A44.

Urgentie	Middel: Vermindert de omrijafstand voor fietsers
Samenhang	Nieuwbouw Nieuw Rhijnegeest
Budget	Wordt gefinancierd vanuit project Nieuw Rhijnegeest 25 uur
Stakeholders	Fietsersbond



## Z5/W3: Fietsroutes langs Rijnzichtweg in twee richtingen toegankelijk maken



De fietsroutes aan de noord- en zuidzijde van de Rijnzichtweg, inclusief de oversteken over de aansluitingen A44 in twee richtingen berijdbaar maken. Deels bestaat dit uit het formaliseren van tweerichtingenfietsverkeer, Deels zijn fysieke aanpassingen nodig: verbreding van de bestaande fietspaden, mogelijk herinrichting noordelijke fietsonderdoorgang viaduct, aanpassen VRI en andere vormgeving aansluitingen parallelwegen.

Aandachtspunt hierbij is dat het deel Rijnzichtweg ten westen van de A44 binnen het project Rijnzichtweg (west)/Rijnsburgerweg valt. Het deel ten oosten van de A44 is een losstaand project en zal separaat worden opgepakt.

Urgentie	Middel: Veel gebruikte fietsroute en drukke route gemotoriseerd verkeer. Verhogen van de verkeersveiligheid.
Samenhang	Onderhoud Rijnzichtweg (west) / Rijnsburgerweg
Budget	100.000 €: realiseren tweerichtingenfietspad 150 uur
Stakeholders	Bewoners, Fietzersbond, VVN, gemeente Katwijk

## Z6: Verkeersveiligheid Willibrordrotonde verbeteren



De Willibrordrotonde wordt vaak door fietsers als onveilig ervaren. Het is een veelgebruikte fietsroute met veel scholieren. Onderzoeken of er effectieve maatregelen zijn die de veiligheid kunnen verbeteren en deze uitvoeren. Voorbeelden zijn belijning, bebording, drempels, locatieabri (i.v.m. beperkt zicht door reclame), meer fysieke ruimte voor de fiets, etc.

Urgentie	Middel; Veelgebruikte fietsroute en gevoel van onveiligheid
Samenhang	Aanleg tweerichtingenfietspaden Rijzichtweg
Budget	50.000 € 25 uur
Stakeholders	Bewoners, Fietsersbond, VVN, concessiehouder openbaar vervoer



## W1: Openstellen en evalueren tweede aansluiting tussen Nieuw Rhijngeest en het Bio Science Park



De bestaande busroute wordt opengesteld voor autoverkeer om een goede verbinding met het bio-sciencepark, Leiden en de N206 te bieden. Evaluatie dient plaats te vinden. Van te voren bepalen wat nog acceptabel is. Bijvoorbeeld de maximale hoeveelheid doorgaand verkeer, of de snelheid van het verkeer. Er dient een afspraak te worden gemaakt over aanvullende maatregelen als blijkt dat niet wordt voldaan aan deze op te stellen criteria (bijvoorbeeld: opnieuw afsluiten, circulatiemaatregelen of snelheidsremmers).

Urgentie	Hoog: Verlicht de druk op het kruispunt Rijnzichtweg
Samenhang	Herinrichting Rijnzichtweg/Rijnsburgerweg Nieuwbouw Nieuw Rhijngeest
Budget	Financiering vanuit project Nieuw Rhijngeest 50 uur
Stakeholders	Bewoners, concessiehouder openbaar vervoer, gemeente Leiden, Bio Science Park

## W2: Verbeteren aansluiting Nieuw Rhijngeest op de Rijnzichtweg/Rijnsburgerweg



Het kruispunt aanpassen zodat het verkeer Nieuw Rhijngeest zonder al te veel vertraging kan verlaten. Dit mag echter niet ten koste gaan van de doorstroming van het verkeer op de Rijnzichtweg. Het openbaar vervoer zal hier prioriteit krijgen.

Urgentie	Middel: Wordt meegenomen in het project herinrichting Rijnzichtweg/Rijnsburgerweg
Samenhang	Herinrichting Rijnzichtweg/Rijnsburgerweg. Aanleg tweerichtingen fietspaden Rijnzichtweg Zuidelijke ontsluiting wijk Nieuw Rhijngeest
Budget	Financiering vanuit project Nieuw Rhijngeest 50 uur
Stakeholders	Gemeente Katwijk, bewoners, concessiehouder openbaar vervoer, VVN, Fietsersbond

## W4: Overleg met Katwijk over voorrangregelingen voor fietsers op de rotonde

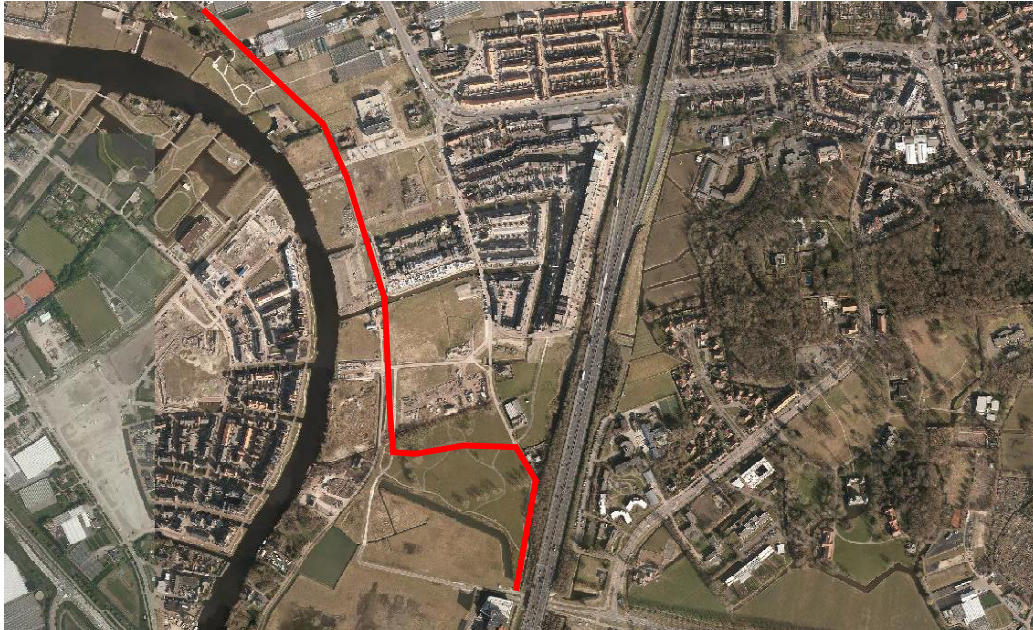


Afstemming gangbare voorrangregelingen voor fietsers op rotondes binnen en buiten de bebouwde kom met buurgemeente(n). Specifiek gaat het om de rotonde bij de veiling: binnen de bebouwde kom gelegen maar de fietsers hebben geen voorrang. Nagaan of een veilige vormgeving mogelijk is met fietsers in de voorrang. Het veilingverkeer is verminderd door de gewijzigde op- en afrit A44.

Urgentie	Middel: Onduidelijkheid bij weggebruikers, waaronder veel vrachtverkeer
Samenhang	Geen
Budget	0 € 25 uur
Stakeholders	Gemeente Katwijk, Fietsersbond, Royal Flora Holland, VVN



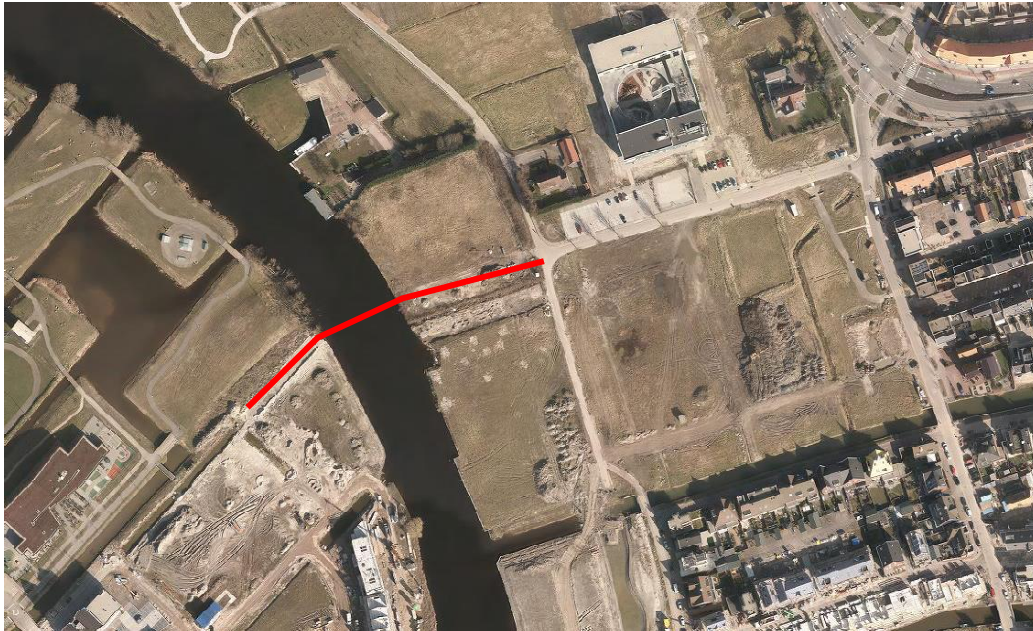
## W5: Fietsroute door Nieuw Rhijngeest opwaarderen tot snelfietsroute



Upgrading van de geplande fietsroute door Nieuw Rhijngeest tot snelfietsroute. De geplande route is opgenomen in de stedenbouwkundige plannen voor de wijk. Er wordt een extra kwaliteitsslag gemaakt zodat de route onderdeel wordt van de snelfietsroute tussen Leiden en Katwijk via Rijnsburg en Oegstgeest.

Urgentie	Hoog
Samenhang	Nieuwbouw Nieuw Rhijngeest, onderdeel van snelfietsroute Leiden – Katwijk
Budget	250.000 €: meerkosten opwaarderen fietsroute 25 uur Mogelijk subsidie Provincie Zuid-Holland
Stakeholders	Fietsersbond, Provincie Zuid-Holland, gemeente Leiden, Gemeente Katwijk

## W6: Realisatie fietsbrug Oude Rijn



Aanleggen van een fietsbrug tussen Nieuw Rhijngeest en Rijsburg. Hiermee wordt de onderlinge fietsafstand aanzienlijk verkort.

Urgentie	Middel: Maakt onderdeel uit van de realisatie van de nieuwbouwwijk Nieuw Rhijngeest
Samenhang	Realisatie nieuwbouwwijk Nieuw Rhijngeest. Sluit aan op snelfietsroute
Budget	Financiering vanuit project Nieuw Rhijngeest Subsidie toegekend door Provincie Zuid-Holland 25 uur
Stakeholders	Fietzersbond, Provincie Zuid-Holland, Gemeente Katwijk



## Colofon

Titel	Mobiliteitsplan 2017 – 2027 Gemeente Oegstgeest
Samengesteld door	Gemeente Oegstgeest: Judith Boomsma Alma de Jong
Met medewerking van	XTNT: Joep Lax Jolanda Smit
Datum	21 februari 2017
Kenmerk	Z-15-06975
Bestandsnaam	Mobiliteitsplan 30-03-2017

