

Programma

Mobiliteit & Bereikbaarheid 2040

COLOFON

Titel document:	Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid
Opdrachtgever	Gemeente Oegstgeest
Status:	Versie – ter inzage
Datum:	13-08-2025
Projectnaam:	Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid
Projectnummer:	BK2311



Classificatie

Vertrouwelijk

Disclaimer

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Voorwoord

Beste inwoners van Oegstgeest,

Met trots presenteer ik u het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid van de gemeente Oegstgeest wat de basis vormt voor onze toekomstige plannen. Het Programma geeft richting aan wat we de komende jaren willen doen op het gebied van verkeer en mobiliteit in de Gemeente Oegstgeest.

De komende jaren staan we voor grote uitdagingen. De woningkrapte leidt tot de bouw van meer huizen en een groei van het aantal inwoners. Dit brengt meer verkeersbewegingen met zich mee. Daarnaast zien we nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, zoals elektrische voertuigen, deelmobiliteit en nieuwe vormen van vrachtverkeer. Deze veranderingen vragen om passende maatregelen.

Ons doel is om een gezonde, veilige en goed bereikbare leefomgeving te creëren voor iedereen. We kijken hierin eerst naar de langzamere en kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers. Daarnaast blijven we investeren in de verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de leefbaarheid, de lokale economie en voorzieningen.

Deze ambities hebben we in het visiedeel vertaald naar een ideale verkeerssituatie in 2040, een wensbeeld waarin alle verkeersdeelnemers een plek hebben gekregen. Onderdeel van het Programma is ook een pakket maatregelen op hoofdlijnen waarmee we het wensbeeld kunnen bereiken. Dit zijn nog geen vastomlijnde maatregelen en laten ruimte voor een flexibele uitvoering, waarbij rekening gehouden kan worden met veranderende prioritering en actuele ontwikkelingen. Inmiddels zijn we al gestart met het onderzoeken van twee maatregelen: de Willibrordrotonde en de inrichting van de Rijnsichtweg!

Bij het opstellen van dit Mobiliteitsprogramma zijn we trots dat, naast het doen van analyses, onderzoek, trends en ontwikkelingen, ook inwoners en organisaties hebben meegedacht. Zij hebben aandachtspunten meegegeven om wensbeelden en maatregelen op en bij te stellen. We zijn hun dan ook dankbaar voor de kennis en ervaring die zij hebben meegebracht en de tijd die ze aan de totstandkoming van dit programma gegeven hebben.

Ik nodig u uit om dit programma te lezen en met ons mee te denken over de toekomst van mobiliteit in Oegstgeest. Samen kunnen we werken aan een duurzame en bereikbare gemeente voor iedereen.

Inhoudsopgave

Samenvatting	5	5	Visie	33
1 Inleiding	7	5.1	Pijler 1: Gezonde leefomgeving creëren	34
1.1 Aanleiding	7	5.2	Pijler 2: Verkeersveiligheid verbeteren	35
1.2 Wat is het Programma?	7	5.3	Pijler 3: Investeren in bereikbaarheid	36
1.3 Participatie	7	6	Wensbeelden (structuren)	37
1.4 Leeswijzer	8	6.1	Stappen (voetganger)	38
2 Waar staan we nu?	10	6.2	Trappen (fietsers)	40
2.1 Bestaande netwerken	10	6.3	Openbaar vervoer	42
2.2 Beleidskaders	16	6.4	Deelvervoer	42
2.3 Verkeersveiligheid	19	6.5	Personenauto	44
3 Wat komt op ons af?	22	6.6	Vrachtverkeer	46
3.1 Trends	22	7	Maatregelen	49
3.2 Ontwikkelingen	27	7.1	Gezonde leefomgeving creëren	49
4 Waar zitten de opgaven	30	7.2	Verbeteren van de verkeersveiligheid	53
4.1 Doorstroming	30	7.3	Investeren in bereikbaarheid	56
4.2 Verkeersveiligheid	30	8	Uitvoeringsagenda	58
4.3 Hittestress / vergroening	30			

Samenvatting

Een gezonde, toegankelijke, veilige en bereikbaar mobiliteitssysteem

Oegstgeest wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare plaats zijn. Maar Oegstgeest groeit ook. Het aantal woningen stijgt in en buiten Oegstgeest en ook de arbeidsplaatsen in onder meer het BioScience Park nemen toe. Het bereikbaar houden van Oegstgeest vormt een grote uitdaging, terwijl de ruimte voor mobiliteit niet toeneemt waardoor het uitbreiden van het autonetwerk geen afdoende antwoord meer biedt. Daarom is het van belang om naar alle verkeersdeelnemers te kijken en waar mogelijk het aantrekkelijker te maken om de fiets of de bus te pakken.

Om dit te bereiken zijn er maatregelen nodig om Oegstgeest voor die met name de schone manieren van vervoer voorrang te geven bij de keuzes die we maken in Oegstgeest, zoals bij herinrichtingen. Daarbij moet altijd de randvoorwaarde zijn dat Oegstgeest voor iedereen toegankelijk is. De minder-validen moeten volledig mee kunnen doen en zijn ook gebaat bij een goede bereikbaarheid. Mede daarom is er in het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid veel meer aandacht voor de voetganger. Waarbij gedacht moet worden aan een obstakelvrije openbare ruimte, waar iedereen gebruik van kan maken.

Gezonde leefomgeving

Het is voor een fijne leef- en woonomgeving van belang dat er niet uitsluitend aandacht is om de verschillende voorzieningen snel en gemakkelijk te bereiken en dat dit uiteraard ook (sociaal) veilig kan op alle momenten van de dag.

Door het terugdringen van geluid en uitstoot door autoverkeer op verschillende plekken minder hard te laten rijden investeren we in een straat waar het prettig om te lopen of fietsen. Op veel plekken zijn voetgangers al binnen 15 minuten bij de belangrijkste voorzieningen zoals winkels, schoollocaties en OV-haltes. Daarnaast kent Oegstgeest ook veel

recreatiegebieden waar het helpt als men ook makkelijk bij die plekken kan komen zodat veel inwoners daarvan kunnen profiteren.

Daarnaast weten we dat de openbare ruimte schaars is en dat we ook scherp moeten zijn over het voorzien in parkeerplaatsen. Voor veel inwoners is het belangrijk dat er kan worden beschikt over een auto. Daarom is het nodig om die bij de woning te kunnen parkeren, maar heeft niemand er wat aan als een deel van de parkeerplaatsen leeg blijven staan. Deze schaarse ruimte in Oegstgeest kunnen we dan beter besteden door bijvoorbeeld meer te vergroenen.

Verkeersveiligheid

Hoewel ongeveer de helft van de bewoners van Oegstgeest vindt dat het in Oegstgeest over het algemeen als verkeersveilig wordt ervaren. Zijn er ook veel bewoners dit niet zo ervaren. Daarnaast zijn er nog een stuk meer inwoners die een plek kunnen aanwijzen waar de verkeersveiligheid onder druk staat. Van nature zijn dit plekken waar veel verkeer elkaar kruist, denk bijvoorbeeld aan een Willibrordrotonde. Naast het gevoel van onveiligheid is de daadwerkelijke verkeersonveiligheid aan de hand van ongelukken ook zichtbaar. Dit vraagt om het herinrichten van wegen waarbij meer nagedacht wordt aan de nieuwe vervoersmiddelen. De elektrische fiets maakt veel plekken goed bereikbaar, maar de snelheidsverschillen op het fietspad vragen om een andere aanpak. De soms matige fietsinfrastructuur en het ontbreken van schoolzones rond scholen een aantal plekken is een reden tot zorg.

Het gaat niet alleen om fysiek veilig van a naar b te komen, maar ook sociale veiligheid is belangrijk. Dat mensen zich veilig voelen en beschermd zijn tegen gevaar veroorzaakt door menselijk handelen. Denk daarbij aan verbeteren van de fietsinfrastructuur zoals goede verlichting en de zorg voor aantrekkelijke en toegankelijke infrastructuur ook in de nachtelijke uren.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Oegstgeest blijft een belangrijk thema. Iedereen die in Oegstgeest werkt of woont, wil daar graag zonder al te veel moeite kunnen komen. Hoewel we in Oegstgeest met name kunnen investeren als men al in Oegstgeest, kunnen we door te lobbyen en samen te werken in de regio veel

bereiken om de bereikbaarheid te behouden. Daarom werkt Oegstgeest al nauw samen in de regio Holland Rijnland om te werken aan doorfietsroutes en de bereikbaarheid en implementatie van (H)OV in Oegstgeest. Oegstgeest is ook een plaats waar automobilisten doorheen komen. Bijvoorbeeld als men van de snelweg afkomt en richting Leiden of Rijnsburg wil gaan. Daarom is het voor de bereikbaarheid van Oegstgeest nodig om kijken wat dit in het regionale wegennet doet, zodat we knelpunten kunnen voorkomen of voortijdig kunnen aanpakken.

Niet alles tegelijk

De ambities van het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid zijn hoog, maar ook noodzakelijk voor gezond, verkeersveilig en bereikbaar Oegstgeest. Niet alles kan tegelijk worden gerealiseerd maar met alle maatregelen samen moeten de investeringen in de mobiliteit van Oegstgeest bijdragen aan het bereiken van de doelen uit het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid. Met het uitvoeringsprogramma, waar ook al een prioritering in is verwerkt, zijn we al op de goede weg om in de juiste volgorde de doelen te bereiken. Daarnaast wordt nauw samengewerkt met het Meerjarenonderhoudsplan (MJOP) en worden de keuzes uit het programma vertaald naar de Leidraad inrichting openbare ruimte (LIOR).

Om de doelen te bereiken en tijdig bij te kunnen sturen op nieuwe omstandigheden, wordt het uitvoeringsprogramma regelmatig gemonitord. Indien uit de monitoring blijkt dat er aanvullende maatregelen nodig zijn, waarvoor middelen nodig zijn, zullen die via de jaarlijkse begrotingscyclus aangevraagd worden. Op de volgende bladzijde is in de tabel het uitvoeringsprogramma weergegeven.

Maatregel		Gezonde leefomgeving	Verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Termijn
1	Onderzoeken en implementeren 15 minuten gemeente	X		1	> 8 jaar
2	Realiseer recreatieve verbindingen	X		2	Op basis van MJOP
3	Herijken parkeernota 2021	X		3	0 – 4 jaar
4	Reductie van emissies en geluid	X		4	4 - 8 jaar
5	Onderzoek milieuzones	X		5	> 8 jaar
6	Actieplan toegankelijkheid	X	X	6	0 – 4 jaar
7	Actieplan duurzame mobiliteit	X		7	> 8 jaar
8	Herinrichten van wegen en kruispunten	X	X	8	Op basis van MJOP
8A	Herinrichten Willibrordrotonde	X	X	8A	0 – 4 jaar
8B	Herinrichten Rijnsburgerweg	X	X	8B	0 – 4 jaar
9	Verder inrichten schoolzones		X	9	0-4 jaar en waar mogelijk op basis van MJOP
10	Inzetten gedrag en educatieplan	X	X	10	Doorlopend
11	Verbeteren fietsinfrastructuur		X	11	Op basis van MJOP
12	Lobby doorstroming op stroomwegen			12	Doorlopend
13	Versteken OV-netwerk	X		13	4 - 8 jaar
14	Actieplan Duurzame logistiek			14	> 8 jaar
15	Regionale samenwerking			15	Doorlopend

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid kijken we naar de toekomst van Oegstgeest. Het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid vervangt het Mobiliteitsplan 2017 – 2027. Met dit actuele Programma kan de gemeente de komende vijftien jaar goed onderbouwd, met bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak, en op basis van de nieuwste inzichten, toekomstgericht werken aan de mobiliteit binnen de gemeente Oegstgeest en in de regio.

Relatie met Omgevingswet

Vanuit de Omgevingswet heeft de gemeente verschillende instrumenten tot haar beschikking om de uitvoering van de wet in de praktijk te brengen: Omgevingsvisie, Omgevingsplan, Programma en de Omgevingsvergunning. Het programma is een flexibel instrument dat de gemeente kan inzetten voor uitwerking, doorwerking of uitvoering van beleid, en daarmee uitvoering te geven aan de omgevingsvisie. Het bevat concrete maatregelen voor bescherming, beheer, gebruik en ontwikkeling van de leefomgeving.

1.2 Wat is het Programma?

Het Programma Mobiliteit en Bereikbaarheid van de gemeente Oegstgeest richt zich op het waarborgen van een veilige, bereikbare en leefbare omgeving voor alle inwoners, werknemers, bedrijven en bezoekers. Dit programma is gebaseerd op de ambities van de gemeenteraad en de input van de inwoners. Het houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen en trends op het gebied van verduurzaming, mobiliteit, klimaat, leefbaarheid en gezondheid.

Een belangrijk aspect van dit programma is de samenwerking en participatie met diverse betrokkenen. Met deze aanpak worden de beste keuzes gemaakt voor het vervoer en de bereikbaarheid in de gemeente. Het programma schetst de ambities en de gewenste infrastructuur en beschrijft de maatregelen die de komende jaren nodig zijn om de doelen van de gemeente op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te bereiken.

Daarnaast biedt het programma praktische handvatten voor het beantwoorden van dagelijkse vragen, zoals parkeerproblemen en de inzet van deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen. De prioritering van deze maatregelen vormt de leidraad voor toekomstige investeringen, waardoor de gemeente Oegstgeest zich kan blijven ontwikkelen als een veilige, bereikbare en leefbare gemeenschap.

1.3 Participatie

Een belangrijk onderdeel bij de totstandkoming van dit Programma is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken. Dit is gedaan aan de hand van de participatiepiramide en de daarin onderscheiden treden, zie figuur 1-1. In bijlage 4 zijn de uitkomsten van de participatie weergegeven.



Figuur 1-1 Participatiepiramide

1.3.1 Individuele bewoners

Inwoners van Oegstgeest staan op de trede 'inspreken'. Eind 2024/begin 2025 hebben maar liefst 382 Oegstgeestenaren de moeite genomen om de Enquête mobiliteit en bereikbaarheid in te vullen. Alle inwoners, werkenden en ondernemers hebben gelegenheid gehad om wensen, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven. Hiervoor is een digitale kaart gebruikt. De enquête is uiteindelijk hoofdzakelijk door bewoners ingevuld.

Verder is op 15 september 2025 een bewonersavond georganiseerd waarin het Programma is toegelicht evenals de gemaakte keuzes. Het proces omtrent de inzage termijn en het recht tot inspreken is hierbij ook toegelicht.

1.3.2 Klankbordgroep

De klankbordgroep bevindt zich op de trede 'consulteren'. Er zijn drie bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep: op 4 februari 2025, 8 april 2025 en 17 juni 2025. Deze input hebben we gebruikt bij het ophalen en verfijnen van de knelpunten, netwerken en maatregelen. De klankbordgroep bestond uit vertegenwoordigers van verschillende wijken in Oegstgeest en vertegenwoordigers van belangenbehartigers. De klankbordgroep is ook in gelegenheid gesteld om digitaal te reageren op het concept-Programma.

1.3.3 Gemeenteraad

De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede 'consulteren'. We hebben de gemeenteraad geconsulteerd op 4 maart 2025, 27 mei 2025 en 1 juli 2025. We hebben de raadsleden geïnformeerd over de input van de participatie. Ook hebben zij de conceptvisie mee kunnen lezen en hebben wij hen geïnformeerd over de doorvertaling van de visie naar concrete maatregelen. De raadsleden hebben hun eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven, we hebben in kleine groepen de visie en gewenste netwerken besproken en de maatregelen toegelicht.

1.3.4 Interne brede projectgroep

Ambtelijke vertegenwoordigers van diverse relevante beleidsvelden binnen de gemeente Oegstgeest maakten deel uit van een brede interne projectgroep waarin verschillende disciplines zijn vertegenwoordigd. We hebben deze projectgroep drie keer geconsulteerd om ervoor te zorgen dat het Programma in lijn is met de overige beleidsvelden van de gemeente.

1.4 Leeswijzer

Dit programma is opgebouwd in 3 stappen. Hoofdstuk 1 beschrijft de inleiding.

Deel A: Waar staan we nu en wat komt er op ons af

De basis voor dit Programma is de huidige situatie. We geven in deel A objectief aan waar we vandaan komen.

- In hoofdstuk 2 beschrijven we de huidige staat van het mobiliteitsnetwerk in Oegstgeest.
- In hoofdstuk 3 schetsen we de opgaven die op de gemeente Oegstgeest afkomt, wat zijn de trends en ontwikkelingen.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de uitdagingen en knelpunten.

Deel B: Visie en wensbeelden

In dit deel beschrijven we de visie voor Oegstgeest. Hiermee kunnen we de wensbeelden per modaliteit realiseren.

- In hoofdstuk 5 lichten we de visie op mobiliteit en bereikbaarheid toe. Hier maken we onderscheid in 3 pijlers.
- In hoofdstuk 6 vertalen we de visie in concrete wensbeelden, waarbij de gewenste netwerken voor verschillende modaliteiten zijn weergegeven op kaart.

Deel C: Maatregelen

In dit deel werken we de wensbeelden uit deel B uit in maatregelen, en voorzien we deze onder andere van een prioritering en kostenraming.

- In hoofdstuk 7 stellen we de concrete maatregelen voor.
- In hoofdstuk 8 zijn de maatregelen opgenomen in een uitvoeringsagenda.



Deel A.

Waar staan we nu en wat komt op ons af?



2 Waar staan we nu?

2.1 Bestaande netwerken

In dit hoofdstuk worden de bestaande netwerken voor verschillende verkeersdeelnemers beschreven. Het gaat om de netwerken voor voetganger, fietser, openbaar vervoer, deelvervoer en auto's. Deze netwerken hebben we overgenomen uit verschillende databronnen.

2.1.1 Voetganger

Voetgangers kunnen zich bijna overal in de gemeente vrij bewegen. Toch zijn er plekken waar voetgangers meer aandacht en prioriteit verdienen. Vooral verblijfsgebieden, schoolomgevingen, OV-haltes en zorglocaties vragen om een logische, veilige en toegankelijke inrichting van de ruimte. Zo kunnen kinderen veilig te voet naar school en sport, en kunnen ouderen en mindervaliden zelfstandig de lokale voorzieningen bereiken. Binnen de gemeente is er één voetgangerszone, namelijk in het winkelcentrum Lange Voort. Een visie op een compleet netwerk voor voetgangers ontbreekt momenteel.

Het is belangrijk te beseffen dat voetgangers een brede en diverse groep vormen, die veel meer omvat dan alleen schoolgaande kinderen, mindervaliden of recreatieve wandelaars. Iedereen legt een deel van zijn of haar verplaatsingen te voet af, ongeacht leeftijd, fysieke gesteldheid of reden. Veel mensen kiezen ervoor om korte afstanden te voet af te leggen, bijvoorbeeld naar de supermarkt, het werk of een vriend in de buurt. Deze korte verplaatsingen vereisen een goed ontworpen infrastructuur, vooral in woonwijken, waar een leefbare omgeving wordt gecreëerd door veilige en aangename wandelroutes. Het bevorderen van lopen als een volwaardige vorm van mobiliteit draagt bij aan een gezondere, duurzamere en meer verbonden gemeenschap.

In onderstaande paragrafen gaan we dieper in op de volgende thema's:

- A. Toegankelijkheid
- B. Schoolgaande kinderen
- C. Wandelen in het landschap
- D. Bereikbaarheid OV-haltes

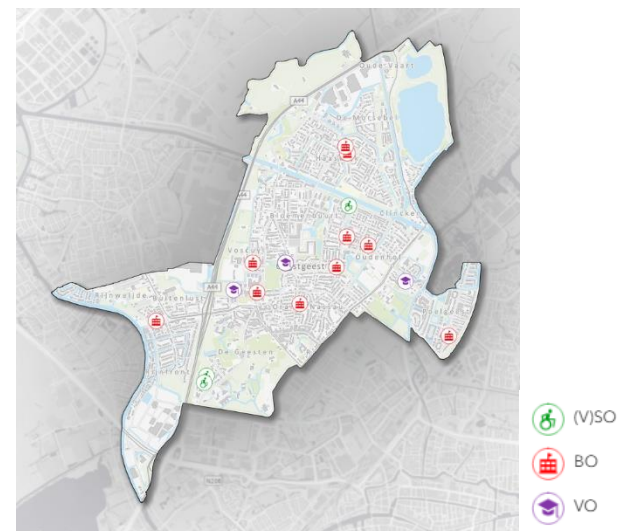
A) Toegankelijkheid

Ouderen blijven langer thuis wonen en willen mobiel blijven. Daarnaast groeit de aandacht voor de toegankelijkheid voor mindervaliden. De conditie van een voetpad bepaalt hoe dit gebruikt kan worden en daarmee hoe toegankelijk het is. De omgeving rond zorglocaties verdienen hierbij specifieke aandacht. Het gaat dan om de volgende instellingen:

- Verpleeghuis Van Wijckerslooth, Marente
- Verpleeghuis Hofwijck, Marente
- Private instellingen zoals Martha Flora, ARQ, 'S Heeren Loo

B) Schoolgaande kinderen

Voor schoolgaande kinderen is een goed voetgangers- en fietsnetwerk belangrijk om veilig naar school en sport te kunnen gaan. Binnen de gemeente zijn er negen basisscholen en drie middelbare scholen, waardoor scholieren zich dus vooral binnen de gemeente verplaatsen. Daarnaast zijn er ook scholieren die van buiten de gemeente komen, voornamelijk op het voortgezet onderwijs. De aanlooproutes van en naar de scholen zijn daarom van belang. Op figuur 2-1 staan de locaties van de verschillende scholen in Oegstgeest afgebeeld.



Figuur 2-1: Onderwijslocaties Oegstgeest

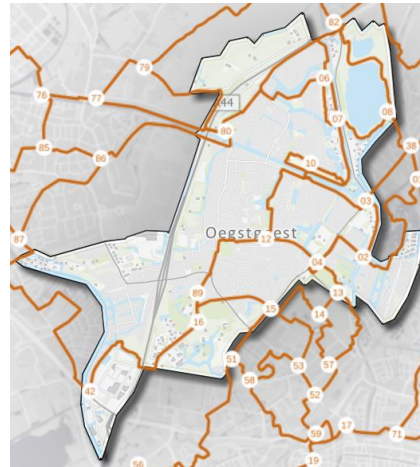
Verder kent de gemeente Oegstgeest drie scholen voor speciaal onderwijs, die deel uitmaken van de Leo Kanner Onderwijsgroep. Deze scholen bieden basis- en voortgezet onderwijs aan leerlingen met autisme en leerlingen die klinisch behandeld worden bij Curium-LUMC. De leerlingen van de Leo Kannerschool op de President Kennedylaan verplaatsen volgens planning in 2027 naar een nieuwe locatie. Het schoolgebouw blijft dezelfde functie behouden.

C) Wandelen in het landschap

In de gemeente Oegstgeest ligt een route die onderdeel is van het landelijke wandelnetwerk, Het Romeinse Limespad (figuur 2-2). Daarnaast zijn er verschillende regionale routes in ons landschap (figuur 2-3). Bij dit soort routes zijn veilige oversteken een belangrijk aandachtsgebied. Ook zijn rustpunten belangrijk, zodat wandelaars even rustig kunnen zitten.



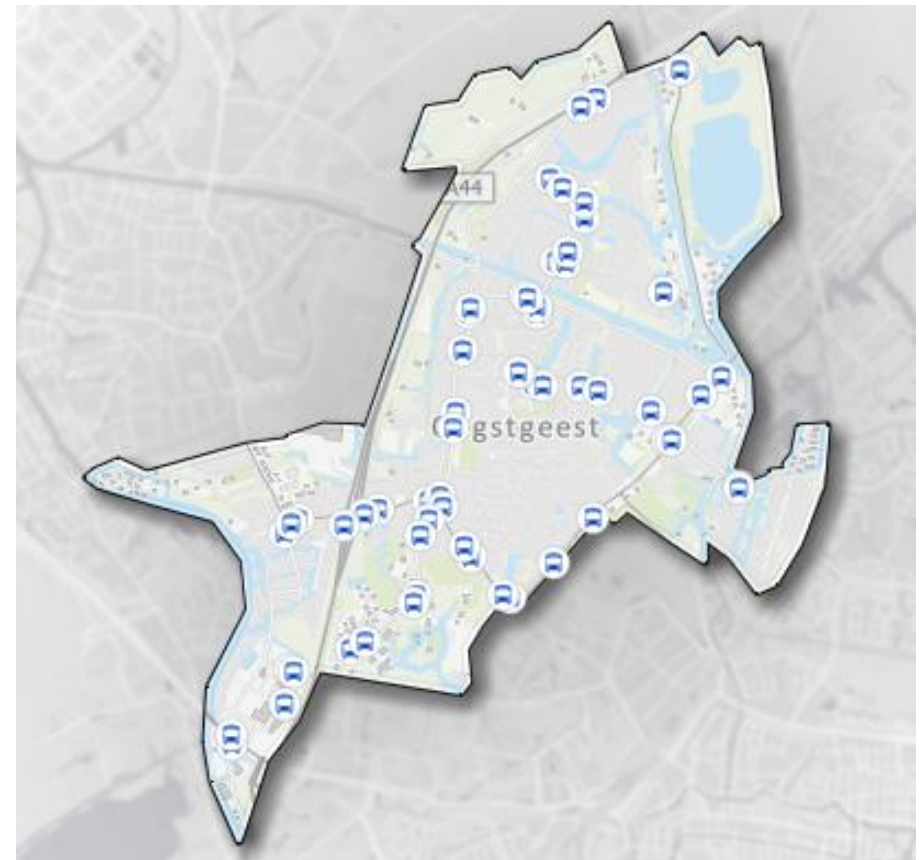
Figuur 2-2: Landelijk wandelnetwerk door Oegstgeest



Figuur 2-3 Regionale wandelroutes Oegstgeest

D) Bereikbaarheid ov-haltes

Bushaltes spelen een belangrijke rol binnen het voetgangersnetwerk en dienen goed bereikbaar te zijn voor voetgangers. Een goed bereikbare bushalte zorgt dat mensen veilig en efficiënt gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. In figuur 2-4 is een overzicht van de locaties van de bushaltes weergegeven.



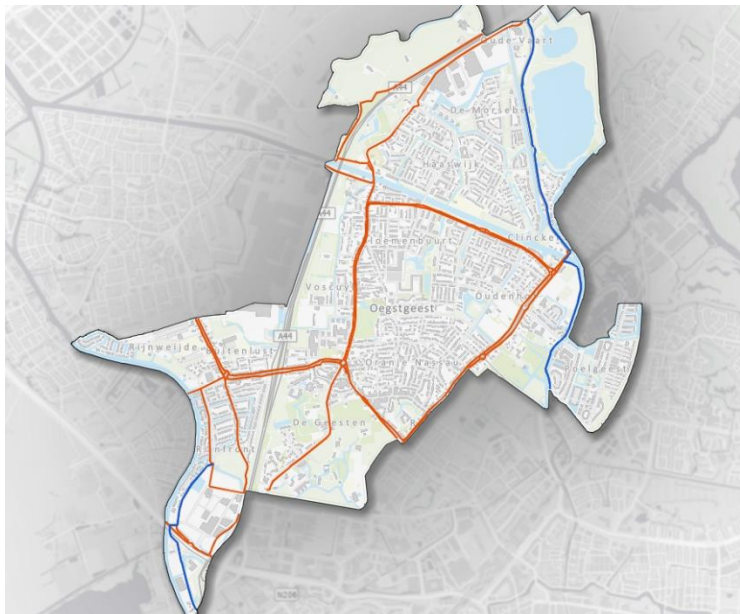
Figuur 2-4 Bushaltes in de gemeente Oegstgeest

2.1.2 Fietser

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel binnen onze gemeente. Het kent veel verschillende voordelen zoals gezondheid, milieu, minder ruimtegebruik en is een betaalbaar en toegankelijke vorm van vervoer voor een breed scala aan mensen. Veilige en goed onderhouden fietspaden en routes zijn nodig om het fietsgebruik aantrekkelijk te houden.

A) Hoofdfietsnetwerk Zuid-Holland

In 2022 heeft de provincie Zuid-Holland een hoofdnet fietsroutes opgesteld. Deze routes lopen ook door de gemeente Oegstgeest en zijn te zien in figuur 2-5. De utilitaire routes, die binnen de gemeente belangrijk zijn voor de bereikbaarheid, zijn weergegeven in het rood. Hierbij ligt de nadruk voornamelijk op woon-werkverbindingen binnen de provincie. Daarnaast wordt rekening gehouden met belangrijke middelbare scholen en winkelgebieden. Ook het recreatieve netwerk is in het hoofdnet opgenomen, en deze routes zijn weergegeven in het blauw.

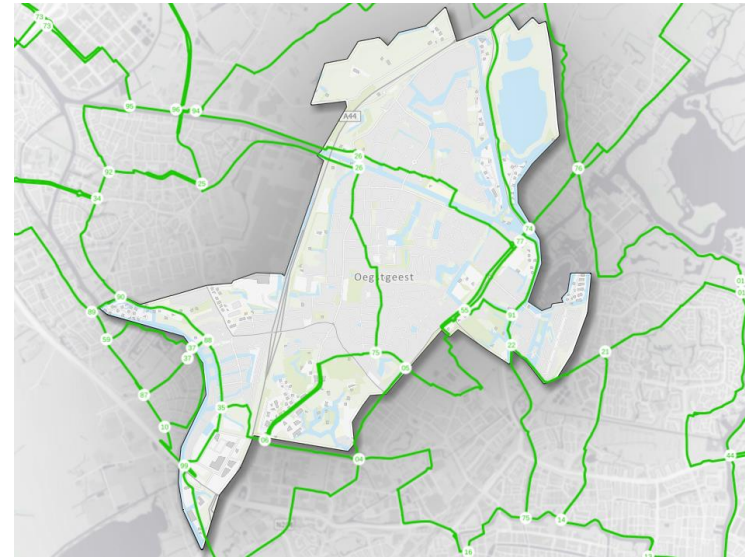


Figuur 2-5 Hoofdfietsnetwerk Zuid-Holland in Oegstgeest

13 augustus 2025

B) Knooppunten

In figuur 2-6 is het recreatieve knooppuntennetwerk door de gemeente Oegstgeest te zien. Dit netwerk komt deels overeen met het recreatieve netwerk uit het hoofdfietsnetwerk van de provincie, maar is iets uitgebreider.



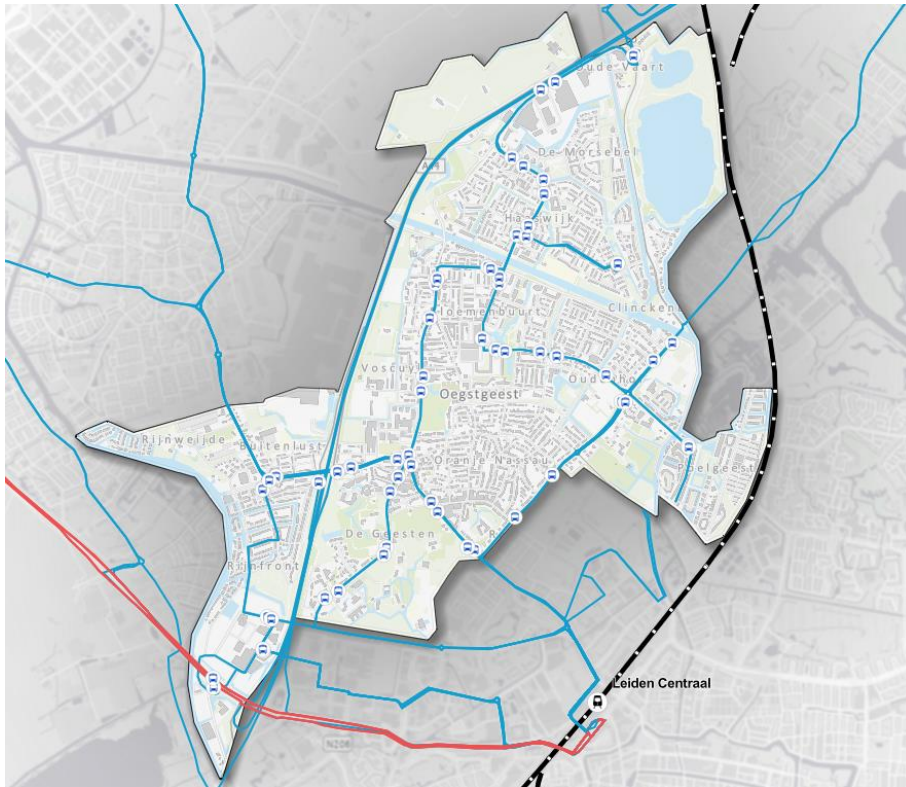
Figuur 2-6 Recreatief knooppunten netwerk door Oegstgeest

C) Fietsparkeren

Openbare voorzieningen zoals winkelcentra, sportvoorzieningen en scholen spelen een belangrijke rol binnen het fietsnetwerk en dienen goed bereikbaar te zijn voor fietsers. Voldoende fietsparkeerplekken zijn daarbij een randvoorwaarde.

2.1.3 Openbaar vervoer

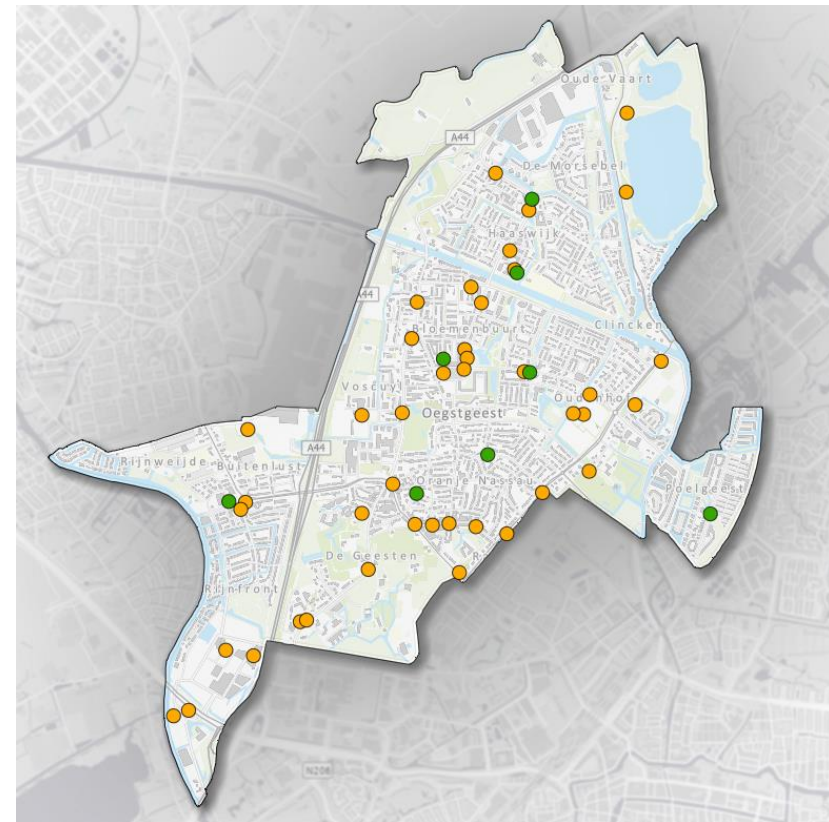
De gemeente Oegstgeest wordt bediend door meerdere buslijnen, die zorgen voor een goede connectie met de omliggende gemeentes Noordwijk en Katwijk. Het busnetwerk zorgt ervoor dat station Leiden Centraal gemakkelijk te bereiken is vanuit de gemeente, wat voor veel reizigers een belangrijke verbinding is om verder te reizen. Bovendien loopt een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busverbinding tussen Katwijk en Leiden Centraal ook voor een klein deel door Oegstgeest, en deze route is in figuur 2-7 met een rode lijn weergegeven.



Figuur 2-7 Openbaar vervoer netwerk

2.1.4 Deelauto's en deelfietsen

Binnen de gemeente is één aanbieder van deelauto's actief die op 8 locaties in de gemeente auto's heeft staan. Verder vindt momenteel een pilot met deelfietsen plaats binnen de gemeenten Leiden, Oegstgeest en Katwijk. De locaties van de deelauto's en -fietsen zijn opgenomen in figuur 2-8. De deelauto's zijn aangegeven met een groene stip en de deelfietsen zijn aangegeven met een oranje stip.



Figuur 2-8 Locaties deelauto's en deelfietsen in Oegstgeest in 2024

2.1.5 Gemotoriseerd verkeer

De gemeente kent een grote diversiteit aan wegen. Deze zijn op te delen in drie categorieën:

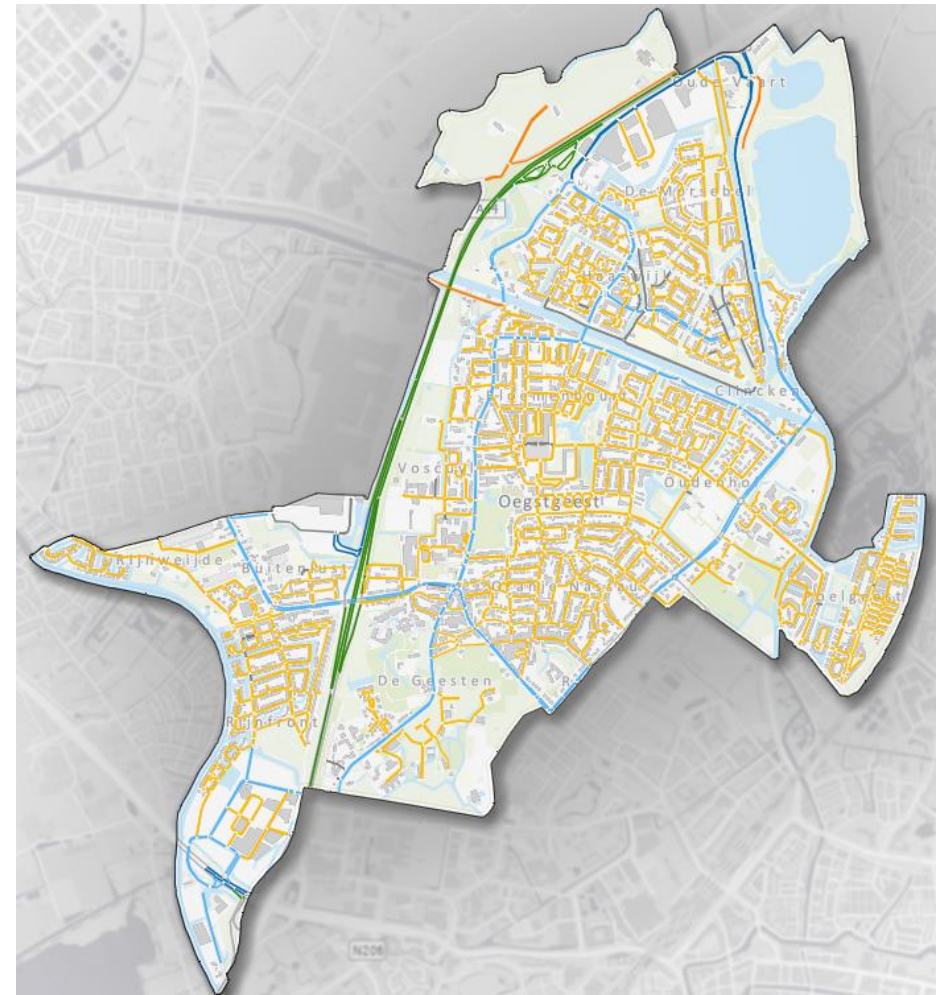
- **Erftoegangsweg:** een weg waar verschillende verkeersdeelnemers gemengd worden en waar huis- en bedrijfsaansluitingen op zijn.
- **Gebiedsontsluitingsweg:** een weg die, zoals de naam al zegt, gebieden ontsluit. Deze worden in mindere mate gecombineerd met toegang tot percelen. Op deze wegen worden snel en langzaam verkeer zo veel mogelijk gescheiden. Gebiedsontsluitingswegen in Oegstgeest zijn bijvoorbeeld de Rhiingeesterstraatweg, President Kennedylaan en de Warmonderweg – Laan van Oud Poelgeest – Abtspoelweg.
- **Stroomweg:** betreft de auto(snel)wegen, in het geval van Oegstgeest de A44.

Deze drie typen wegen kunnen binnen of buiten de bebouwde kom liggen, met allemaal een andere maximumsnelheid. In tabel 2-1 is de maximumsnelheid per wegcategorie weergegeven, uitgesplitst naar ligging van de weg binnen of buiten de bebouwde kom. Deze wegen zijn daarnaast ook in figuur 2-9 opgenomen.

Voor hulpdiensten (brandweer, politie en de ambulance) is het belangrijk dat overal de wettelijke aanrijtiden gehaald worden. Aangezien de hulpdiensten vanuit omliggende gemeenten moeten komen, maken zij gebruik van de gebiedsontsluitingswegen om naar bestemmingen in Oegstgeest te rijden. Zo heeft de brandweer kazernes aan de Schipholweg in Leiden, aan de Torenvlietslaan in Valkenburg en aan de Van der Woudestraat in Warmond.

Tabel 2-1 maximumsnelheid per wegcategorie

	Binnen de kom		Buiten de kom	
	Snelheid (km/uur)	Kleur in figuur 2-12	Snelheid (km/uur)	Kleur in figuur 2-12
Erftoegangsweg	30	Geel	60	Oranje
Gebiedsontsluitingsweg	50	Lichtblauw	80	Donkerblauw
Stroomweg	-	-	100/120/130	Groen



Figuur 2-9 Wegcategorisering Oegstgeest

A) Resultaten parkeerdrukmeting

Voor de bereikbaarheid van de auto is het ook van belang de auto te kunnen parkeren. Parkeerdruk is een maat voor hoe vol de parkeerplaatsen in een bepaald gebied zijn. De gemiddelde parkeerdruk in de gemeente is 62,0 procent, gemeten op diverse momenten. De hoogste parkeerdruk werd gemeten op een werkdagnacht (67,5 procent) en de laagste op een zaterdagmiddag (55,7 procent). Wanneer de parkeerdruk hoger is dan 85 procent, ontstaat er zoekverkeer naar een parkeerplek. Op geen enkel meetmoment was de algemene parkeerdruk in de gemeente hoger dan 85 procent. Echter, er zijn enkele straten binnen de gemeente waar de parkeerdruk wel boven de 85 procent ligt. De delen met een structureel hoge parkeerdruk (groter dan 70%) komen minder vaak voor en zijn verspreid over het onderzoeksgebied, zoals te zien is in figuur 2-10.



Figuur 2-10 Parkeerdruk Oegstgeest

B) Wegbeheerders

Het Rijk is verantwoordelijk voor de A44. De provincie beheert de provinciale wegen N444 en N206. Op de N206 geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur, net als op de N444 tot de komgrens ter hoogte van het fietsviaduct naar de Klinkenbergplas.

De gemeente Oegstgeest beheert alle lokale wegen. Dit bestaat uit de erftoegangswegen binnen (max. 30 km/uur) en buiten (max. 60 km/uur) de bebouwde kom. Daarnaast zijn er gebiedsontsluitingswegen binnen (max. 50 km/u) de bebouwde kom en sommige buiten (max. 80 km/uur) de bebouwde kom. Binnen de gemeente Oegstgeest zijn geen wegen die in het beheer zijn van het Waterschap.



Figuur 2-11 Wegbeheerders in Oegstgeest

2.2 Beleidskaders

We hebben de relevante vigerende beleidsplannen geanalyseerd. Het gaat om nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Dit Programma dient hiermee in lijn te zijn. In bijlage 1 gaan we uitgebreider in op deze plannen.

2.2.1 Nationaal en provinciaal beleid

Omgevingswet (2024): De Omgevingswet introduceert een geïntegreerde aanpak voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur. Dit betekent dat de gemeente Oegstgeest efficiënter en eenduidiger kan werken aan vergunningverlening en ruimtelijke planning, gericht op duurzaamheid en leefbaarheid. De wet stimuleert samenwerking tussen overheden, burgerparticipatie en digitale processen via het Omgevingsloket. Dit heeft gevolgen voor de verkeersstructuur en de herinrichting van wegen en woningbouw.

Nationale Omgevingsvisie (2020): De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) schetst de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse leefomgeving. De visie concentreert zich op duurzaam economisch groeipotentieel, ruimte voor klimaatverandering, leefbare steden en regio's, en toekomstbestendige ontwikkeling in landelijke gebieden. In Oegstgeest vertaalt de visie zich naar aandacht voor klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

NOVEX Zuidelijke Randstad: Het NOVEX-programma voor de Zuidelijke Randstad richt zich op het ontwikkelen van een toekomstbestendige, innovatieve en economisch krachtige metropool. Vertaald naar ambities voor Oegstgeest betekent dit verbeterde infrastructuur, duurzame verstedelijking en versterkte samenwerking met andere gemeenten en partners in de regio. Dit leidt tot een betere leefomgeving en meer economische kansen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) presenteert de langetermijnvisie van de Rijksoverheid op ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Hierbij zijn voor Oegstgeest van belang een decentrale aanpak, een ruimtelijke hoofdstructuur, duurzaamheid, benutting van bestaande infrastructuur en een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem.

Mobiliteitsvisie 2050 – Hoofdpijnennotitie: De Mobiliteitsvisie 2050 legt de basis voor een meer geïntegreerd bereikbaarheidsbeleid. Voor Oegstgeest betekent dit het nastreven van integrale doelen, het combineren van

verschillende mobiliteitsvormen, voldoen aan eisen voor duurzaamheid, een gezonde leefomgeving en veiligheid.

Veilig van deur tot deur – Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid (SPV) omarmt een nulambitie voor het aantal verkeersdoden en stimuleert overheden om proactief en gezamenlijk te opereren ten behoeve van verkeersveiligheid. Oegstgeest werkt aan een proactieve aanpak van verkeersveiligheid, gericht op risico's en het verbeteren van de verkeersveiligheid door gezamenlijke inspanningen.

Toekomst openbaar vervoer 2040: Het toekomstbeeld van het openbaar vervoer (OV) in 2040 richt zich op snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar reizen. In Oegstgeest vertaalt dit naar een verbeterde leefomgeving en duurzamere mobiliteit door technologische ontwikkelingen en internationale klimaat- en luchtkwaliteitsafspraken.

Omgevingsvisie Zuid-Holland: De Omgevingsvisie van Zuid-Holland biedt een strategische blik op de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. Ambities zoals schone energie, versterking van natuur, sterke steden en dorpen, en een gezonde en veilige leefomgeving zijn voor Oegstgeest van belang.

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021 - 2030: Het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid beschrijft de strategie en acties voor verkeersveiligheid tot 2030. In Oegstgeest wordt gewerkt aan het verbeteren van verkeersinfrastructuur, handhaving en educatie, en het stimuleren van innovaties.

Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuid-West (onderdeel van NAL): De provincies Zuid-Holland en Zeeland werken samen met gemeenten om meer laadpunten te plaatsen voor elektrisch vervoer. Hiervoor is de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL ZW) opgesteld.

2.2.2 Regionaal beleid en buurgemeenten

Regionale strategie Mobiliteit – Holland Rijnland: De regionale strategie mobiliteit richt zich op een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Voor Oegstgeest betekent dit het versterken van regionale ontwikkelassen, realiseren van robuuste netwerken en benutten van kansen voor duurzame mobiliteit.

Omgevingsagenda – Holland Rijnland: De regionale omgevingsagenda bespreekt hoe ruimtevragende functies een plek krijgen. In Oegstgeest vertaalt dit naar hoogwaardige en duurzame verstedelijking, verduurzaming van het mobiliteitssysteem, verbetering van oost-west verbindingen en grote woningbouwprojecten.

Regionale Investeringsagenda (RIA) – Holland Rijnland:

Met de Regionale Investeringsagenda maakt Holland Rijnland keuzes op het gebied van woningbouw, economie, natuur, klimaat, bereikbaarheid en duurzaamheid. De Regionale Investeringsagenda is een dynamisch instrument waarmee we als gemeenten een duidelijke route uitstippelen van ambitie naar uitvoering.

Ruimte voor bedrijven in de economie 071: Dit document richt zich op het verbeteren van bedrijventerreinen binnen de regio. Voor Oegstgeest betekent dit een aantrekkelijk vestigingsklimaat met voldoende en toekomstbestendige bedrijventerreinen.

Buurgemeenten: De mobiliteitsvisies van buurgemeenten zoals Leiden, Katwijk en Teylingen hebben invloed op Oegstgeest. Dit betekent verbeterde verbindingen tussen gemeenten, integratie van elektrische en gedeelde mobiliteit, verkeersveiligheid, duurzame vervoerswijzen en parkeerbeleid.

2.2.3 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Omgevingsvisie (2023): De omgevingsvisie van de gemeente Oegstgeest "Oog voor historie, oog voor ontwikkeling" biedt een kader voor de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving met vier ambities:

- Erfgoed, groen en water verbonden: Acties voor behoud en versterking van groenstructuren en een gezond woonklimaat.
- Verbonden in integrale gebiedsontwikkelingen: Realisatie van woningbouw passend bij de behoeften van inwoners en ontwikkeling van voorzieningen.
- Verbonden met de toekomst: Energietransitie en verduurzaming van mobiliteitssystemen, met een klimaatneutraal doel voor 2050.
- Verbonden met elkaar: Verbetering van vestigingsklimaat, gezonde leefomgeving en regionale samenwerking.

Mobiliteitsplan 2017-2027: Het mobiliteitsplan richt zich op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid:

- Verkeersveiligheid: Toepassing van het principe 'Duurzaam Veilig'.

- Bereikbaarheid: Betere bereikbaarheid voor auto, fiets en openbaar vervoer.
- Leefbaarheid: Stimuleren van duurzame vervoerswijzen en veilige school- en sportomgevingen.

Dit programma Mobiliteit en Bereikbaarheid vervangt het mobiliteitsplan.

Coalitieakkoord, Zorgen voor Oegstgeest 2022 – 2026: Focus op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid:

- Bereikbaarheid: Beperking van niet-noodzakelijke autobewegingen en verbetering van wandel- en fietsroutes.
- Verkeersveiligheid: Verlaging van de maximumsnelheid en aanpak van knelpunten.
- Leefbaarheid: Vermindering van geluidsoverlast en samenwerking met regio en provincie.

Parkeernota 2021: De parkeernota presenteert parkeernormen en richt zich op vergroening en uitbreiding van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Ook wordt een onderzoek naar alternatieve locaties voor vrachtwagenparkeerplaatsen voorgesteld.

Laadvisie Oegstgeest (2023): De laadvisie richt zich op uitbreiding en verbetering van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen om het gebruik ervan te stimuleren.

Beleidsplan Groen en Water (2022-2031): Het plan richt zich op het versterken en verbinden van groengebieden en waterstructuren, met aandacht voor klimaatverandering, biodiversiteit en leefbaarheid.

Klimaatadaptatiestrategie 2023 – 2028: De strategie richt zich op aanpassing aan klimaatverandering en vermindering van wateroverlast, hittestress, droogte en overstromingsrisico's, met als doel een klimaatadaptief en waterrobuust Oegstgeest in 2050.

De toekomst is nu: Duurzaam Oegstgeest (2017): Visie op duurzaamheid met focus op klimaatverandering, biodiversiteit, energietransitie en circulaire economie.

Impuls Duurzaam Oegstgeest (2018): Dit document richt zich op versnelling van energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie met concrete maatregelen en tussendoelen.

Leidraad voor Participatie (2020): Participatiebeleid om transparantie, inclusiviteit en draagvlak te bevorderen bij beleidsvorming en projecten, met nadruk op vroegtijdige betrokkenheid van belanghebbenden.

2.3 Verkeersveiligheid

Extra aandacht voor verkeersveiligheid is noodzakelijk gezien de toename van het aantal verkeersslachtoffers. Daarom hebben Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen nieuw beleid geïntroduceerd om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV is een visie op een nieuwe aanpak van verkeersveiligheid, de risicogestuurde aanpak. Hierbij wordt een proactieve werkwijze beoogd in plaats van een reactieve. Om de verkeersveiligheid te verhogen dient elke wegbeheerder primair te werken aan het verbeteren van het verkeersveiligheidsniveau van en voor alle SPV-beleidsthema's (het verbeteren van de basis) en éxtra inspanning te leveren op (risicofactoren binnen de) thema's die een verhoogd risico vormen.

Vanuit een risicogestuurde aanpak is het van groot belang dat de kwetsbare verkeersdeelnemers centraal staan. De voetganger is hierbij primair van belang, ondanks dat door onderregistratie mogelijk weinig ongevallen geregistreerd worden. Op wegvakniveau is van belang dat de wegen ingericht worden aan de hand van het gedachtegoed van Duurzaam Veilig. Hierbij worden wegvakken met dezelfde functie (wegcategorie) uniform en herkenbaar ingericht volgens CROW-richtlijnen.

Daarnaast zijn kruispunten, of locaties waar langzaam verkeer het gemotoriseerd verkeer kruist, de locaties met het hoogste verkeersveiligheidsrisico. Deze verdienen dan ook meer aandacht dan de wegvakken. Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid is een analyse gemaakt van de risicoanalyse gedaan door de Provincie Zuid-Holland, de risicolocaties uit de BLIQ-verkeersveiligheidsrapportage en de inschatting van de verkeersveiligheidsrisico's. Hierna leest u eerst de verschillende analyses, gevolgd door de geïnventariseerde risicolocaties op kaart.

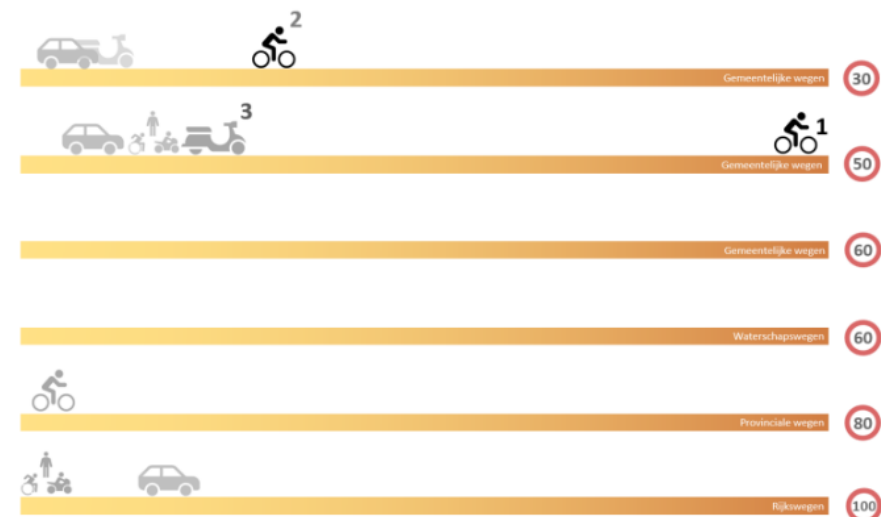
2.3.1 Risicoanalyse Oegstgeest¹

De Provincie Zuid-Holland heeft een quickscan naar verkeersveiligheidsrisico's laten uitvoeren op basis van het SPV. Uit de quickscan komt naar voren dat de volgende specifieke doelgroepen een relatief hoog risico hebben in de gemeente Oegstgeest:

- Oudere fietsers (60+) op kruispunten van gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt;
- Jonge en jongvolwassen fietsers (tot 24 jaar) op kruispunten van gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt.

Verder laat het risicodiagram (figuur 2-12) zien dat fietsers op wegen waar 50 km/uur gereden mag worden het grootste risico hebben. Dit wordt gevolgd door fietsers op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Risicodiagram Oegstgeest



Figuur 2-12: Risicodiagram Oegstgeest

¹ Verkeersveiligheidsanalyse Oegstgeest, Provincie Zuid-Holland
13 augustus 2025

2.3.2 Risicolocaties

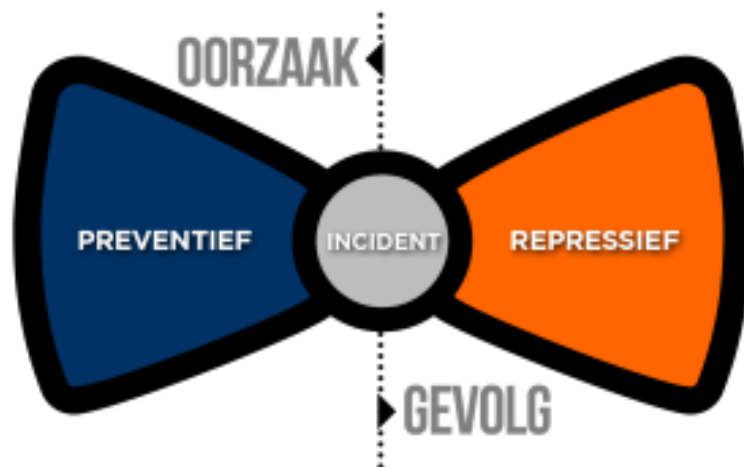
De locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden in de jaren 2020-2024 zijn in bijlage 2 weergegeven. Vanuit de risicogestuurde aanpak is het van belang om te kijken naar de locaties met het hoogste risico. Dit zijn locaties daar waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer elkaar vaak tegenkomt.

In de BLIQ-verkeersveiligheidsrapportage, zie bijlage 3, zijn over dezelfde periode de verkeersveiligheidsrisico's geïnterpreteerd. De BLIQ-verkeersveiligheidsrapportage maakt een vertaling naar wegvakken en kruispunten waar risicoscores worden bedekt met een hoge ongevalsscore en hoge snelheidsscores.

2.3.3 Visie op risico in het verkeerssysteem

Bij risico's in het verkeerssysteem wordt gekeken naar twee zaken: de oorzaak en het gevolg. Voor de oorzaak kan preventief gekeken worden door het bepalen van verkeersveiligheidsrisico's op een locatie. Voor het gevolg wordt gekeken of de mogelijke afloop verminderd kan worden op een locatie.

Onderstaand is met het vlinderdasmodel de oorzaak en gevolg weergegeven.



De oorzaak

Het verkeersveiligheidsrisico (de oorzaak) wordt gezien als de kans op een ongeval. Dit kan met de volgende formule worden weergegeven: $Ongeval = Risico \times Expositie$. De termen worden hierbij als volgt uitgelegd:

- Risico: de kans dat een gevaar zich voordoet in combinatie met de ernst van de gevolgen.
- Expositie: de mate waarin mensen, middelen of systemen worden blootgesteld aan dat gevaar.
- Ongeval: het daadwerkelijke incident dat plaatsvindt.

Dit betekent dat een kleine kans op een risico bij een grote expositie wel kan leiden tot veel ongevallen (zoals bijvoorbeeld op een stroomweg waar veel verkeer geconcentreerd is met een relatief laag risico). Daarnaast kan een locatie met een relatief beperkt aantal ongevallen wel een hoog risico kennen (bij een beperkte expositie). Hiermee is alleen kijken naar de ongevallen (curatief/reactief) onvoldoende, vooruitkijken naar locaties met een hoog risico (preventief/proactief) is daardoor leidend in de SPV-aanpak.

Het verkeersveiligheidsrisico (de oorzaak) is afhankelijk van de volgende risicokenmerken:

- Aantal ontmoetingen van verkeer onderling
- De hoek waarin het verkeer elkaar ontmoet.
- De snelheid van het verkeer.
- De kenmerken van het verkeer (massa/kwetsbaarheid).

Het gevolg

Het (slachtoffer)risico kan met een gelijke formule weergegeven worden: $Risico = Kans \times Ernst$. Een beperkte kans op een relatief ernstig ongeval telt zwaarder mee dan een kleine kans op een ongeval met beperkt letsel. Het is hierbij van belang om twee zaken te onderscheiden:

1. Het beperken van de oorzaak van een ongeval (zoals het scheiden van verkeersstromen), om zo het ongeval te voorkomen;
2. Het beperken van de ernst van de afloop van een ongeval (zoals het aanbrengen van een geleiderail).

Bij het onderzoeken van een ongevalsrisico is het van belang dat rekening wordt gehouden met de risicokenmerken. Dit zodat een ongevalsrisico op een

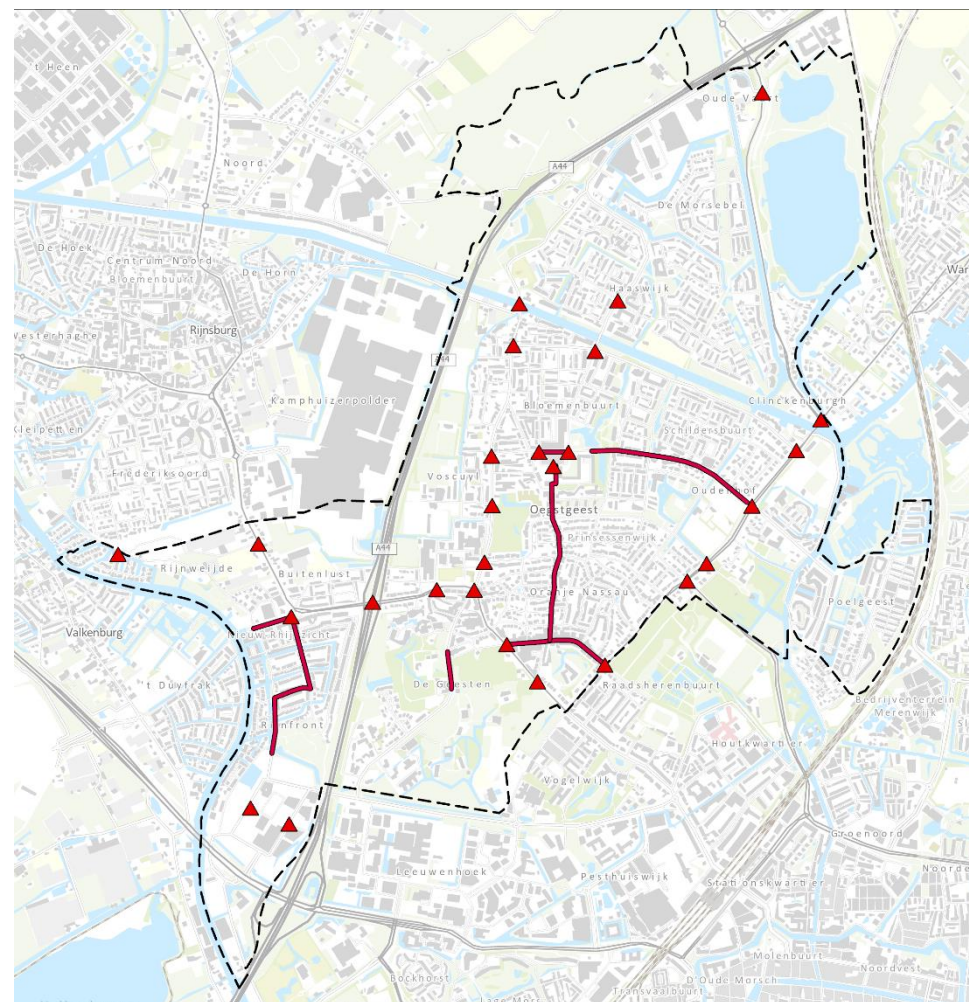
Het slachtofferrisico (gevolg) is afhankelijk van de volgende risicokenmerken:

- De snelheid (en de hoek) van het voertuig voor en tijdens het ongeval.
- De kenmerken van het voertuig (massa/kwetsbaarheid).
- De kenmerken van de locatie (o.a. wegkenmerken/vergeevingsgezindheid).

Het samenspel van de oorzaak en het gevolg leidt tot een bepaald risiconiveau. Alleen snelheid bijvoorbeeld is als kenmerk onvoldoende om het ongevalsrisico in te schatten.

2.3.4 Geïdentificeerde risicolocaties

Op basis van bovenstaande analyses zijn in de gemeente Oegstgeest een aantal risicolocaties vastgesteld. Deze locaties zijn weergegeven in figuur 2-13.



Figuur 2-13: Risicolocaties wegvakken en kruispunten

3 Wat komt op ons af?

Met dit Programma werken we aan een toekomstbeeld voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in onze gemeente. Het Programma biedt een kijk op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruitziet. Daarom maken we inzichtelijk welke trends en ontwikkelingen zich voordoen, en wat voor invloed deze hebben op de mobiliteit. Bijvoorbeeld dat een groeiende bevolkingssamenstelling meer wegverkeer betekent en dat groeiende aandacht voor klimaat en energie leidt tot meer elektrische vervoersmiddelen.

3.1 Trends

A) Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische (en waterstof- en aardgas) voertuigen stijgt, ook in de gemeente Oegstgeest (figuur 3-1). Hierdoor neemt ook het aantal elektrische laadpalen en andere voorzieningen in de openbare ruimte naar verwachting toe. Dit heeft ook effect op het aantal beschikbare plekken voor de niet-elektrische auto. Hierbij is een goede balans van het gebruik van de openbare ruimte noodzakelijk.

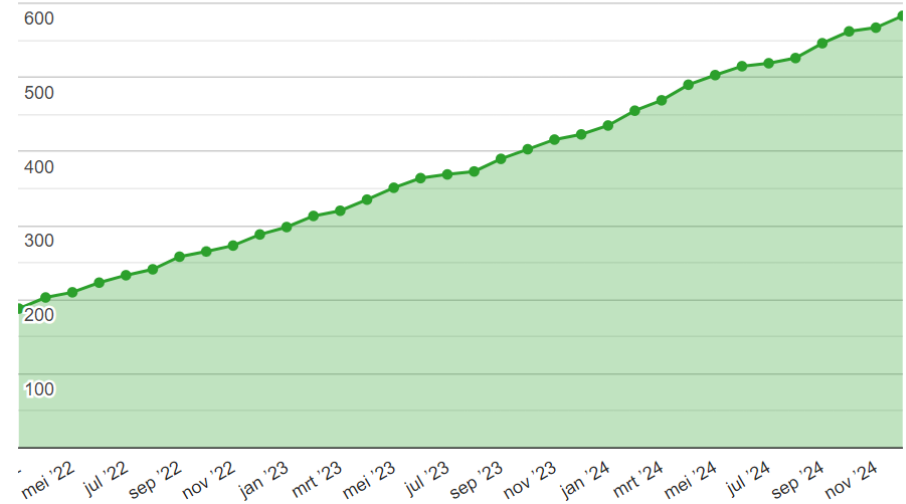
De gemeente Oegstgeest heeft in 2023 de Laadvisie 'Infrastructuur voor elektrisch rijden' vastgesteld. Met het vaststellen van de Laadvisie beoogt de gemeente te anticiperen op de verdere groei van het gebruik van elektrische voertuigen en haar inwoners hiermee een stimulans te bieden.

Op dit moment staan er 130 laadpalen verspreid binnen de gemeente (deels weergegeven in figuur 3-2). Echter, het plaatsen van laadpalen wordt op dit moment belemmerd door netcongestie, waardoor nieuwe laadpalen niet op het stroomnetwerk aan te sluiten zijn.

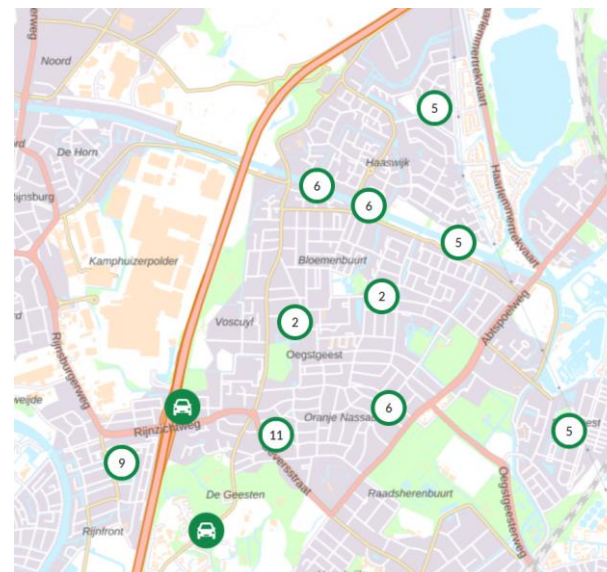
Daarnaast kunnen inwoners sinds 1 augustus 2025 een vergunning aanvragen voor een kabelgoot voor oplaadkabels van elektrische auto's. De goot, ingebouwd in stoeptegels, biedt een oplossing voor het veilig opladen aan huis zonder dat kabels over de stoep liggen en hinder veroorzaken voor voetgangers.

Aantal elektrische auto's in de gemeente Oegstgeest [↗](#)

Er zijn 583 elektrische auto's in december 2024 in de gemeente Oegstgeest.



Figuur 3-1 Aantal geregistreerde elektrische voertuigen in Oegstgeest



Figuur 3-2 Ligging laadpalen in de gemeente Oegstgeest

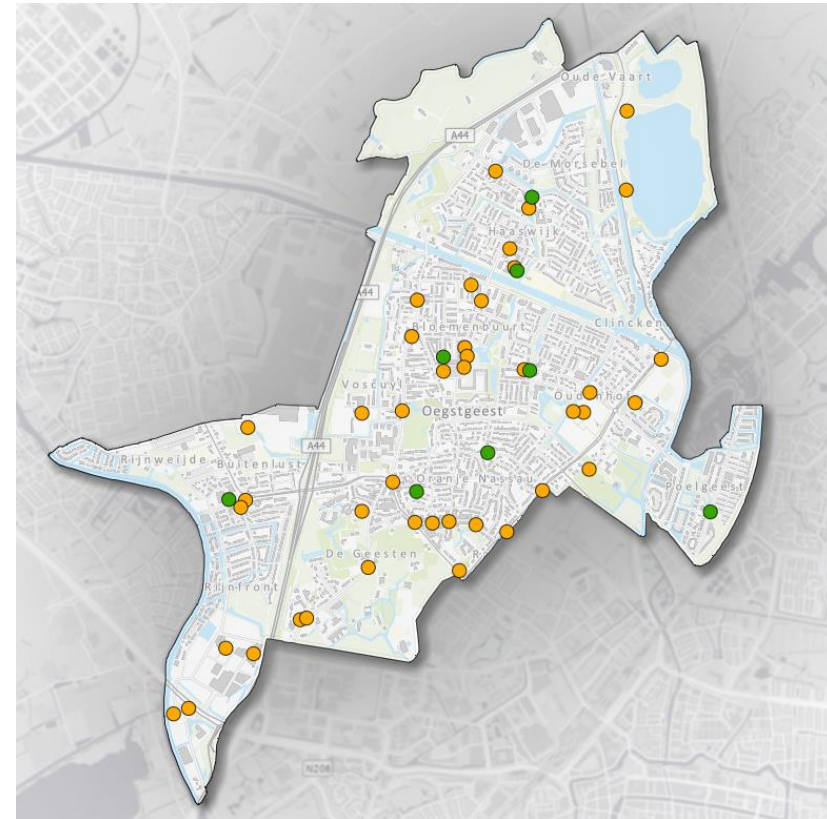
B) Deelmobiliteit

Het aantal voertuigen dat men kan gebruiken voor het maken van verplaatsingen neemt toe. Tegenwoordig kan men kiezen uit verschillende soorten deelvervoer, zoals OV-fietsen, deelbakfietsen, deelscooters en deelauto's. In de gemeente Oegstgeest zijn verschillende vormen van deelvervoer beschikbaar. Zo staan er 8 deelauto's in de gemeente) en zijn sinds juni 2024 ook deelfietsen beschikbaar van Donkey Republic (figuur 3-3).

Deze ontwikkeling speelt voornamelijk onder jongeren, die over het algemeen meer gebruik maken van TIER- of Donkey Republic-fietsen dan ouderen. Ook is de deelbakfiets in opkomst, alhoewel deze nog niet beschikbaar is in Oegstgeest. Deze wordt vaak gebruikt door ouders met kinderen, voor uitstapjes. Aan de andere kant zien we ook dat ouders met kinderen vrij snel weer voor een eigen auto kiezen.

De provincie Zuid-Holland ziet veel kansen op het gebied van deeltweewielers. Ze leveren volgens de provincie een bijdrage aan betere mobiliteit, omdat het een extra keuze is bovenop bestaande vervoermiddelen, vooral in het natransport op het OV. Deze vormen van deelmobiliteit zijn schoon en nemen weinig ruimte in, wat wijken aantrekkelijker kan maken.

De vraag is of deze trend zich de komende jaren doorzet, hoe deze trend zich verder ontwikkelt en wat de rol van de gemeente hierin kan zijn. De mogelijkheid om te verplaatsen met deelvervoer is afhankelijk van het aanbod en de vraag. Door de samenstelling van de bevolking in Oegstgeest (gezinnen en ouderen) en het grotendeels ontbreken van parkeerregulering zijn de omstandigheden voor het gebruik van deelauto's niet zeer gunstig.



Figuur 3-3: Locatie deelauto's en deelfietsen

C) Duurzaamheid

Elektrische voertuigen winnen terrein en worden meer gebruikt. Vooral in het openbaar vervoer zien we een duidelijke verschuiving, waar tegenwoordig bij nieuwe bussen elektrische bussen de norm zijn. De fiets groeit eveneens in belang als vervoersmiddel, bijvoorbeeld voor woon-werkverplaatsingen op langere afstand maar ook bij pakketbezorging. Bovendien maken steeds meer (grotere) steden de beslissing om vervuilende voertuigen niet langer toe te staan in het centrum.

In Oegstgeest zien we dezelfde trend, waar de fiets een steeds belangrijkere rol speelt als vervoermiddel, getuige de groeiende populariteit van e-bikes, speedpedelec en fatbikes. Dit doet de vraag rijzen of andere elektrische voertuigen, zoals elektrische steps en kleine elektrische auto's een vergelijkbare opkomst zullen beleven, die mogelijk aanpassingen aan de infrastructuur vergen.

Zero-emissiezone

Verschillende gemeentes in Nederland hebben strengere eisen op het gebied van de bevoorrading van de binnenstad. Per 1 januari 2025 voeren 14 gemeenten in Nederland een zero-emissiezone in. Zo ook de buurgemeente van Oegstgeest, Leiden, waar een milieuzone (zero-emissiezone) wordt ingesteld in de binnenstad voor vracht- en bestelauto's. Dit heeft ook impact op de gemeente Oegstgeest, logistiek verkeer gaat namelijk vaak meerdere adressen af in een rit.

Er kan ook overwogen worden om te kijken naar distributiehubs aan de randen van de kern. Deze hubs kunnen fungeren als knooppunten voor goederenoverslag. Dit geeft een positieve impuls aan duurzame stadslogistiek en verbetert de verkeersveiligheid (kleinere en minder vrachtwagens) en de belevingskwaliteit van de binnenstad. Deze hubs kunnen ook uitgebreid worden met andere mobiliteitsvoorzieningen, zoals parkeren van deelvervoer en openbaar vervoer.

D) Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speedpedelec en fatbike, de toename van elektrische fietsen en bakfietsen neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt.

Ook binnen de gemeente Oegstgeest zijn deze verschillende typen voertuigen aanwezig. De weg- en fietsinfrastructuur in de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden.

E) Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken. Door een weerstand toe te voegen, zoals wegversmallingen, lagere rijsnelheden en het afsluiten van wegen, kan verkeer gestuurd worden zodat het gebruik van ongewenste routes beperkt wordt.

Door de mogelijkheden die digitalisering biedt worden ook nieuwe mobiliteitsdiensten ontwikkeld en aangeboden. Voorbeelden hiervan zijn de taxidienst Uber of flitsbezorgers. Betere technologie in voertuigen en meer data leidt tot een nog betere en slimmere manier van reizen. Het tijdig anticiperen op de ontwikkeling van dit soort diensten is van belang voor de gemeente Oegstgeest, om eventuele negatieve gevolgen te beperken.

De provincie Zuid-Holland heeft de afgelopen jaren gemeenten geholpen met het opstellen van digitale strategieën. Van elkaar leren en elkaar versterken was hier een belangrijk onderdeel van. Gemeenten zijn naast gebruikers in toenemende mate ook producenten van data, onder meer op het gebied van duurzame energie, slimme mobiliteit, gezond stedelijk leven en een veilige leefomgeving. Met de komst van 5g-netwerken en verschillende sensoren krijgen gemeenten er de komende jaren een veelheid aan data- en informatiebronnen bij. Daarmee krijgt data een steeds belangrijkere sturingsfunctie voor beleid en uitvoering binnen gemeenten.

Het Regionaal Data Team Zuid-Holland is opgericht om wegbeheerders in de provincie Zuid-Holland te ondersteunen bij de landelijke digitaliseringsopgave van mobiliteitsdata. Daarnaast stimuleert het team om datagedreven te werken. Aanbevolen wordt om bij het uitvoeren van maatregelen ook de effecten ervan te monitoren.

F) Autonome en coöperatieve voertuigen

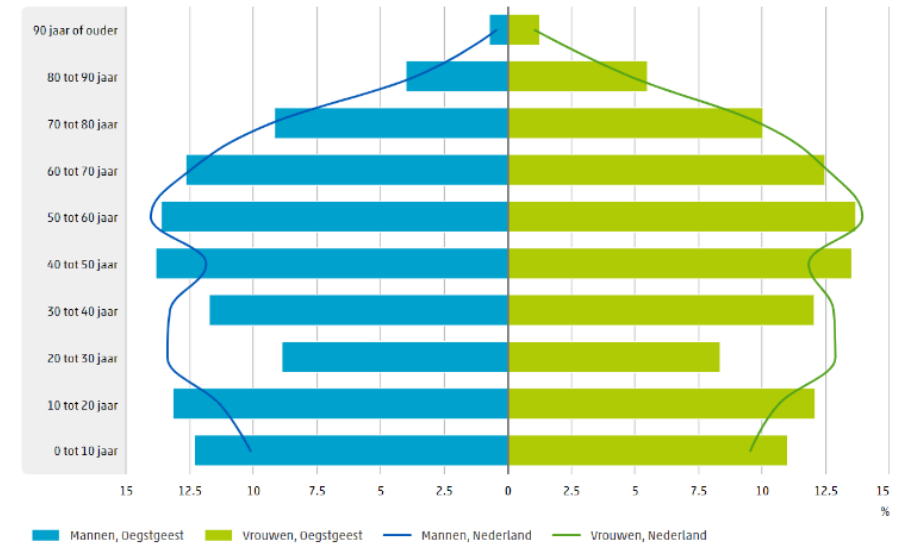
De technologie in auto's neemt toe waardoor ook het aantal autonome en coöperatieve voertuigen toeneemt. Deze ontwikkeling heeft een groot effect op vooral gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen (de grotere, drukkere wegen). Op deze wegen wordt de herkenbaarheid van belijning en bebording belangrijker. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Daarnaast worden voertuigen geavanceerder en kunnen nieuwe modellen met bepaalde type verkeerslichten communiceren. Hierdoor kan bijvoorbeeld de aankomst van een voertuig bij een verkeerslicht beter voorspeld worden. Deze mogelijkheden worden in de toekomst uitgebreid, waardoor de doorstroming op gemeentelijke wegen en kruispunten beter kan worden.

Voor de gemeente Oegstgeest is het belangrijk om te anticiperen op deze technologieën en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan slimme verkeerslichten en duidelijke bebording en belijning.

G) Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe en ouderen blijven tegenwoordig ook langer mobiel. Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt door de komst van de e-bike. Echter, ouderen hebben ook een verminderd reactievermogen. Dit betekent dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden, dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels (zoals paaltjes) zoveel mogelijk verwijderd of afgeschermd worden.



Figuur 3-4 Leeftijdsopbouw Oegstgeest (2024)

H) Toegankelijkheid

In januari 2024 heeft de gemeente Oegstgeest de Lokale Inclusieagenda 2024-2025 gepresenteerd. In deze agenda staat hoe Oegstgeest er de komende twee jaar voor wil zorgen dat iedereen, ongeacht een beperking, mee kan doen in ons dorp. Gedacht kan worden aan inwoners bewust maken dat overhangend groen uit tuinen de doorgang op voetpaden kunnen belemmeren.

Verder moet bij het verbeteren van de toegankelijkheid rekening worden gehouden met mobiliteitshulpmiddelen zoals rollators en scootmobielen. Voet- en fietspaden moeten toegankelijk zijn voor deze hulpmiddelen, maar ook voor slechtzienden en ouderen. Hier botsen de ontwerprichtlijnen nog weleens met het daadwerkelijke gebruik: zo zijn hoogteverschillen belangrijk voor slechtzienden om de weg te kunnen vinden, maar zijn hoogteverschillen voor mensen die slecht ter been zijn lastig te overkomen. Dit speelt vooral bij oversteekplaatsen en trottoirranden.

I) Participatie

Onder andere vanuit de Omgevingswet krijgen inwoners steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft ook effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat de gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van inwoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (verwachtingsmanagement).

De gemeente Oegstgeest heeft een Participatiegids opgesteld waarin de mogelijkheden en mate van participatie wordt toegelicht voor inwoners uit de gemeente. Verder heeft de gemeente een online burgerparticipatieplatform, [doemee.Oegstgeest.nl](https://doemee.oegstgeest.nl), opgezet. Dit kan worden ingezet voor allerlei participatie- en inspraakprocessen: ideeën ophalen, stemmen, discussiëren, enquêtes, polls, openbare onderzoek, online mapping, ondersteuning voor adviesraden en bewonerscomités.

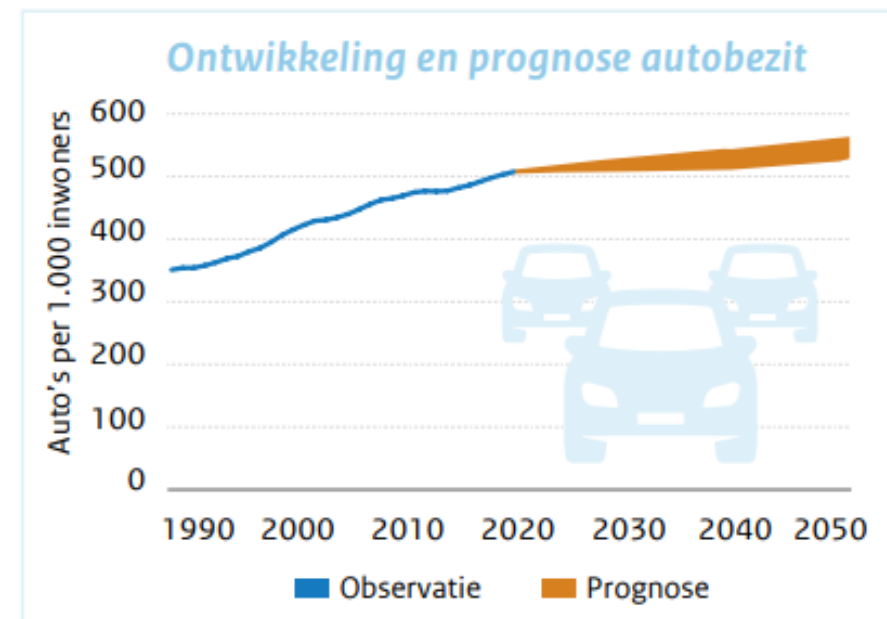
J) Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot blijft. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden, bijvoorbeeld bij gedragscampagnes en handhaving. Zo moedigt de gemeente Oegstgeest haar inwoners aan om meer naar elkaar om te kijken met de slogan 'Wij zijn Oegstgeest'. Zo gaat deze campagne uit van het idee dat iedere inwoners van Oegstgeest een bijdrage kan leveren aan het terugdringen van eenzaamheid.

K) Groei auto's en autobezit

We verwachten ten minste tot 2030 een groei van het aantal auto's (autobezit). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei. Daarnaast is een deel van de groei toe te wijzen aan de groep ouderen, die steeds langer vitaal en zelfstandig blijven.

Autobezit is niet hetzelfde als het autogebruik. Een toename van het autogebruik, hoe vaak en waarvoor mensen hun auto gebruiken, betekent dat het drukker op de wegen wordt en dat dit zonder maatregelen leidt tot meer vertraging en meer ruimte vraagt.



Figuur 3-5: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2022

3.2 Ontwikkelingen

De afgelopen jaren en ook de komende jaren staan er verschillende ontwikkelingen in Oegstgeest in de planning. Dit zijn zowel woningbouwontwikkelingen als bedrijventerreinontwikkelingen.

Deze ontwikkelingen hebben ook gevolgen op het gebied van mobiliteit. Het aantal verkeersdeelnemers zal toenemen en is daarmee een belangrijk element om mee te wegen bij het opstellen van dit programma Mobiliteit en Bereikbaarheid. Door de toename van verkeersdeelnemers worden wegen drukker. Hierdoor is het risico aanwezig dat de huidige knelpunten op gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid (ook bijvoorbeeld stikstofruimte toenemen, of dat nieuwe knelpunten ontstaan op piekmomenten. Op rustige momenten is er op verschillende netwerken wel ruimte voor groei.

3.2.1 Woningbouwprojecten

De gemeente Oegstgeest heeft diverse woningbouwontwikkelingen in de planning staan. Dit zal naar verwachting leiden tot een toename van het aantal inwoners. Bij vertraging in de bouw zal de groei van het inwoneraantal minder snel verlopen. Enkele grote woningbouwontwikkelingen van meer dan 100 woningen zijn:

- Nieuw Rijnvaart (ca. 150 woningen)
- Nieuwe Rhijnegeest 9 Zuid (ca. 115 woningen)
- Nieuwe Rhijnegeest 8 Zuid (ca. 500 woningen)
- Almondehoeve (max. 160 woningen)
- La France (max ca. 100 woningen)
- Hofbrouckerpark (ca. 130 woningen)
- Overgeest (ca. 120 woningen).

Daarnaast zijn in omliggende gemeenten ook grootschalige woningbouwprojecten bekend, zoals in het Leidse Stationsgebied, de Valkenhorst en Voorhout. Deze hebben mogelijk ook een effect op het gebruik van het wegennetwerk van Oegstgeest.

A) Verwachte verkeersprognose 2040

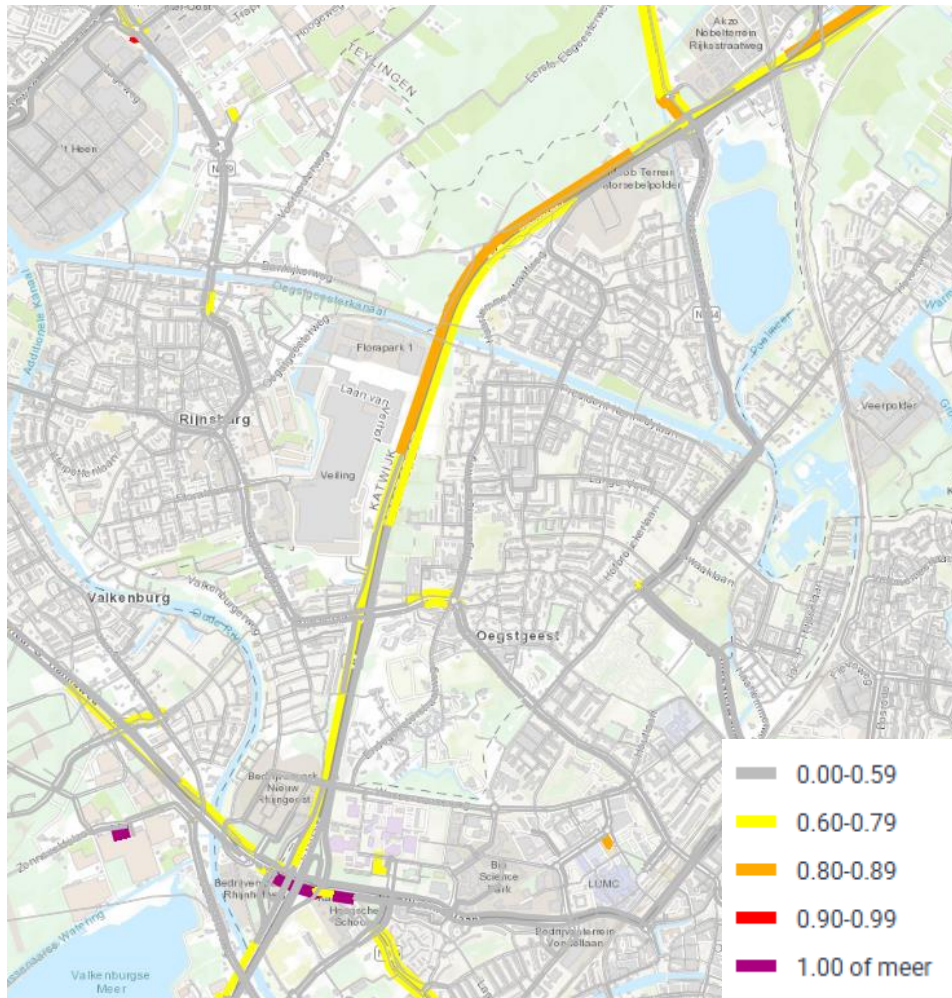
De Intensiteits-Capaciteitswaarden (IC) zijn een maatstaf voor de verkeersafwikkeling op wegen en kruispunten. Ze geven aan hoe intensief het verkeer is in verhouding tot de capaciteit van de weg of het kruispunt.

Een hogere IC-waarde betekent dat de verkeersintensiteit dichtbij of boven de capaciteit ligt, wat kan leiden tot congestie en vertragingen. Een IC-waarde boven 1 op een wegvak wordt beschouwd als een ernstig knelpunt. Op de volgende pagina zijn de IC-waardes weergegeven, komende uit het verkeersmodel Holland-Rijnland voor het prognosescenario 2040 max.

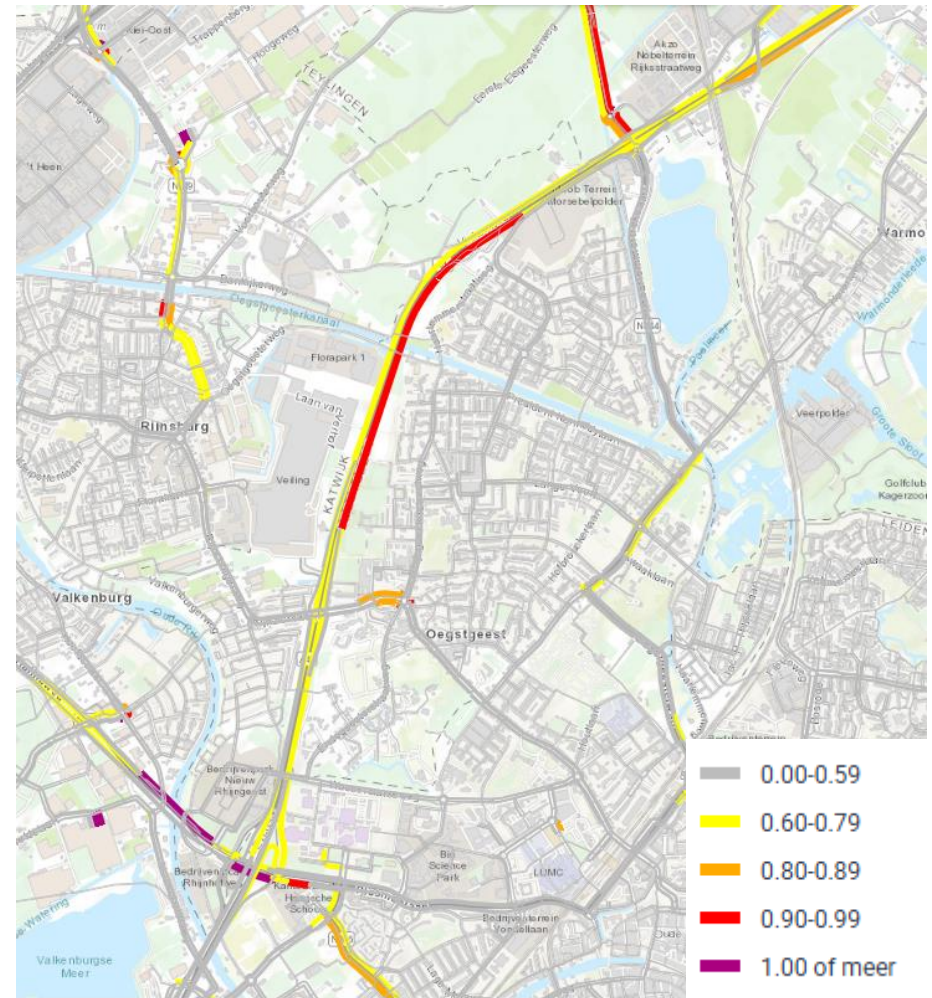
Wat opvalt is dat de afwikkeling met name op het hoofdwegennet (A44 en de N206 (Tjalmaweg) onder druk staat. Binnen de gemeente Oegstgeest valt de Rijnzichtweg op, en daarmee ook de Willibrordrotonde. In de ochtendspits is de IC-waarde >0,6 op de Rijnzichtweg en tijdens de avondspits >0,8. De Abtspoelweg komt alleen naar voren tijdens de avondspits >0,6.

Alhoewel de N444 niet naar voren komt als een wegvak waar de afwikkeling onder druk staat, zijn er al signalen bekend dat er hier wel vertraging optreedt. Dit is in het verkeersmodel niet te zien maar komt voort uit de opeenvolging van de kruispunten die de afwikkeling op dit wegvak bepalen. De N444 is daarmee ook een wegvak waar de afwikkeling onder druk staat.

Uit de studie naar de verbetering van het R-Net tussen Leiden Centraal en Noordwijk en de leefbaarheidsstudie Leiden Rijnsburg blijkt dat de Rijnzichtweg en de Willibrordrotonde in 2040 tegen de limiet aanlopen. In het kader van deze studies zijn maatregelen voorgesteld om de doorstroming te verbeteren.



Figuur 3-6 Intensiteits-capaciteitswaarde in verkeersmodel Holland Rijnland, prognose 2040 Max, in de ochtendspits



Figuur 3-7 Intensiteits-capaciteitswaarde in verkeersmodel Holland Rijnland, prognose 2040 Max, in de avondsplits

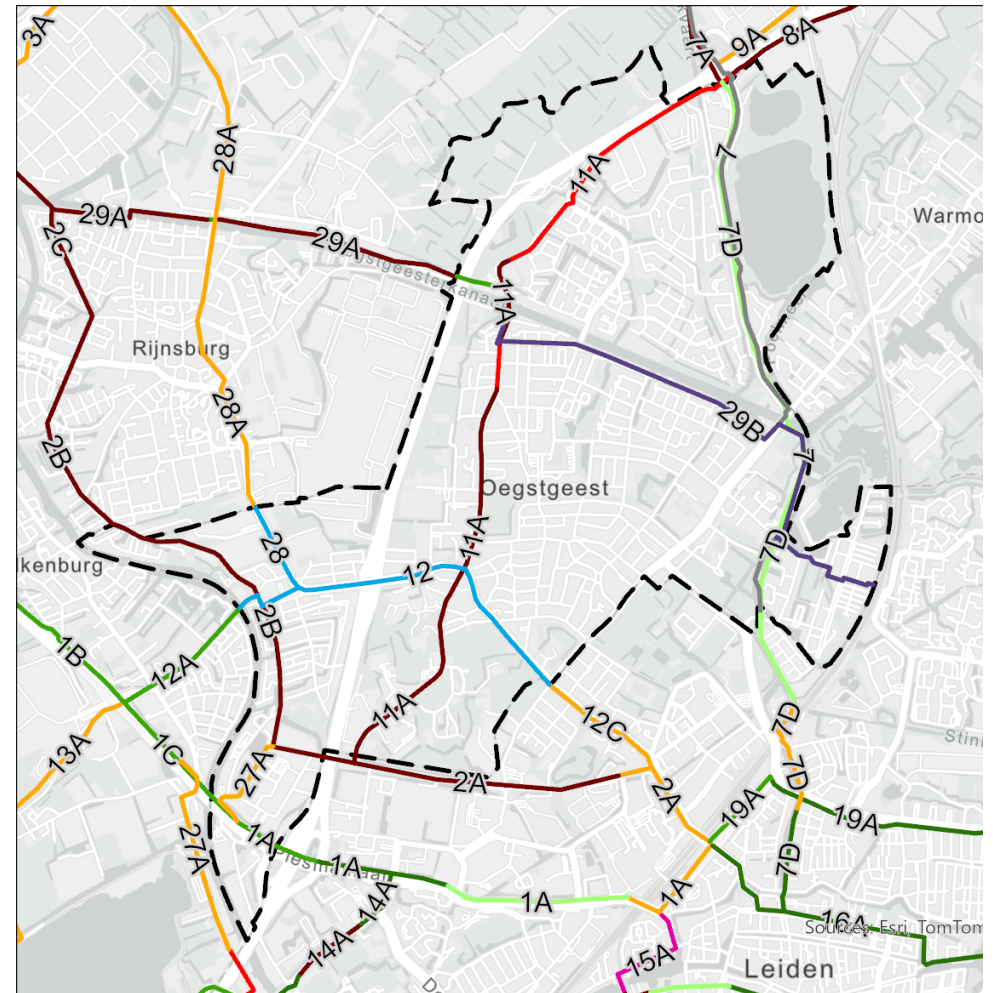
3.2.2 Infrastructurele ontwikkelingen

De gemeente Oegstgeest werkt aan verschillende projecten en initiatieven om de mobiliteit en leefbaarheid te verbeteren. Deze projecten richten zich op het verbeteren van de infrastructuur, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de gemeente. Hieronder volgt een overzicht van enkele belangrijke projecten:

- HOV Leiden – Katwijk: Dit project richt zich op de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding tussen Leiden en Katwijk.
- Leefbaarheid Leiden – Rijnsburg: Dit project loopt parallel met het HOV Leiden-Katwijk project en richt zich op de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de weg tussen Leiden en Rijnsburg.
- Herinrichting Rijnszichtweg en Rijnsburgerweg: Dit project is gerelateerd aan de leefbaarheid tussen Leiden en Rijnsburg en richt zich op de herinrichting van de Rijnsburgerweg ten westen van de A44. De opgave omvat de kruispuntvormgeving, verkeersregelininstallaties (VRI's) en de aansluiting met de A44.

A) Doorfietsroutes Holland Rijnland

Er zijn een aantal geplande doorfietsroutes die door de gemeente lopen (zie figuur 3-8). De geplande route 11 loopt dwars door de gemeente heen en kan een belangrijke verbinding vormen binnen Oegstgeest. Route 2 is prioritair voor Holland Rijnland en is daardoor nu al projectfase. Route 2 en 12 verbinden de gemeente Oegstgeest met station Leiden Centraal, wat een belangrijke fietsbestemming is. Ook route 7 is in voorbereiding, in 2028/2029 is beoogd de Leebrug zodanig aan te passen dat ruimte gemaakt wordt om deze doorfietsroute hier goed in te passen.



Figuur 3-8 Doorfietsroutes Holland Rijnland door Oegstgeest

4 Waar zitten de opgaven

Op basis van de bestaande situatie (hoofdstuk 2) en de trends en ontwikkelingen (hoofdstuk 3) zijn opgaven voor Oegstgeest gedefinieerd. Deze zijn weergegeven in figuur 4-1. De opgaven zijn onder te verdelen in drie categorieën, elk met hun eigen problematiek.

4.1 Doorstroming

De doorstroming staat in de toekomst steeds meer onder druk, onder andere door woningbouwontwikkelingen. Zo heeft de gemeente Oegstgeest een woningbouwopgave meegekregen vanuit het Rijk, wat leidt tot een toename van verkeer van en naar deze nieuwe woningen (zie hoofdstuk 3.2.1). Richting 2040 laat het verkeersmodel zien dat de N206 tegen de maximale capaciteit aanloopt, waardoor de doorstroming in bepaalde perioden afneemt. Ook bij de Willibrordrotonde, de afrit van de A44 naar de N444 en de Haarlemmerstraatweg komt de doorstroming onder druk te staan.

4.2 Verkeersveiligheid

Uit de subjectieve en objectieve veiligheidsanalyse zijn een aantal wegvakken en kruispunten naar voren gekomen, waar de verkeersveiligheid verbeterd dient te worden.

Dit zijn de volgende kruispunten en rotondes:

- Valkenburgerweg - Langenakker
- Rijnsburgerweg – Langenakker
- Oude Rijnsburgerweg – Rustenburgerpad - Rijnzichtweg
- Schoonzicht – parkeercoffer
- Rijnzichtweg – op- en afritten A44
- Rijnzichtweg – fietsoversteek Apollolaan
- Rijnzichtweg – Rhijngeesterstraatweg – Nassaulaan – Geversstraat
- Geversstraat – De Kempenaerstraat
- De Kempenaerstraat – Warmonderweg
- Laan van Oud Poelgeest – Hofdijck
- Rhijngeesterstraatweg – Oranjelaan

- Rhijngeesterstraatweg – De Voscuyl
- Rhijngeesterstraatweg - Schoutenburgstraat
- Schoutenburgstraat – Ommevoort
- Ommevoort – Lijtweg
- Lange Voort - Irislaan
- Kruispunt Dorpsstraat – President Kennedylaan
- Kruispunt President Kennedylaan – Irislaan – Van Eijsingabrug
- Rotonde Lange Voort – Abtspoelweg
- Haarlemmertrekvaart – Haarlemmerstraatweg

Ook zijn er verkeersveiligheidsknelpunten te zien op de volgende wegvakken:

- Rustenburgerpad – Oude Rijnsburgerweg – Schoonzicht – Rhijnhofweg
- Wegvak De Kempenaerstraat
- Wegvak Lange Voort

4.3 Hittestress / vergroening

Daarnaast heeft de gemeente Oegstgeest een aantal gebieden waarbij hittestress optreedt bij warm weer, waar een onthardingsopgave en daarmee vergroeningsopgave ligt. Dit kan betekenen dat er minder ruimte overblijft om (al) het verkeer een eigen positie in het wegprofiel te geven. De gemeente Oegstgeest moet de verkeersveiligheid niet uit het oog verliezen bij het vergroenen van deze omgevingen. Het gaat hierbij om de volgende gebieden:

- De Boeg
- Boerhaaveplein
- Winkelcentrum Lange Voort
- Omgeving Nassaulaan
- Kwaakhaven
- Clusiushof e.o.
- Bloemenveiling Rijnsburg
- Rijnfront
- Nieuw-Rhijngeest



Deel B. Visie en wensbeelden



5 Visie

De gemeente Oegstgeest werkt aan een toekomstbestendige mobiliteit die bijdraagt aan een gezonde, veilige en bereikbare leefomgeving. De visie op mobiliteit is gebaseerd op drie centrale pijlers: het creëren van een gezonde leefomgeving, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het investeren in bereikbaarheid.

Ten eerste **creëren we een gezonde leefomgeving**. In Oegstgeest is ruimte voor groen, rust en beweging. De gemeente hanteert het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Personenauto) als leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast streven we naar een '15-minuten gemeente' waarin voorzieningen dichtbij zijn en bij voorkeur te voet of met de fiets bereikbaar. Door het toepassen van het STOMP-principe, het terugdringen van geluid en emissies, en het actualiseren van het parkeerbeleid wordt gewerkt aan een duurzame, toegankelijke en aantrekkelijke openbare ruimte.

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde voor een leefbare gemeente. Oegstgeest kiest voor een proactieve aanpak waarbij risicolocaties worden aangepakt, schoolomgevingen veilig worden ingericht en ruimte wordt geboden aan nieuwe vormen van langzaam verkeer. De gemeente hanteert het principe van 'Duurzaam Veilig' en onderzoekt de toepassing van GOW30 op gebiedsontsluitingswegen.

Algehele goede **bereikbaarheid** is essentieel voor de lokale economie, voorzieningen en het winkelgebied. De gemeente investeert in een robuust en multimodaal mobiliteitssysteem. Dit betekent betere fietsverbindingen, een fijnmazig openbaar vervoernetwerk en duurzame logistiek. Oegstgeest werkt aan de bereikbaarheid van voorzieningen, bedrijven en instellingen, en wil het dorp bereikbaar houden tijdens wegafsluitingen. Tegelijkertijd wordt doorgaand verkeer ontmoedigd en wordt ingezet op deelmobiliteit en milieuvriendelijke bevoorrading.

We creëren een **gezonde leefomgeving**, verbeteren de **verkeersveiligheid** en investeren in de **bereikbaarheid** te voet, fiets, auto en OV.

5.1 Pijler 1: Gezonde leefomgeving creëren

De gemeente richt zich op het bevorderen van een gezonde, duurzame en toegankelijke leefomgeving waarin iedereen zich prettig en (sociaal) veilig kan verplaatsen. De gemeente streeft naar een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de leefbaarheid, met ruimte voor groen, rust en ontmoeting. Een leefbare omgeving is niet alleen fysiek aantrekkelijk, maar ook sociaal inclusief: iedereen moet toegang hebben tot voorzieningen, ongeacht leeftijd of mobiliteit.

De gemeente zet in op het STOMP-principe waarbij bewust wordt gekozen voor een inrichting van de openbare ruimte waarin de mens centraal staat. Daarnaast streeft de gemeente naar een '15-minuten gemeente', waarin essentiële voorzieningen zoals winkels, scholen, sportlocaties en openbaar vervoer binnen 15 minuten bereikbaar zijn, te voet of met de fiets.

Ook het parkeerbeleid speelt een rol in de leefbaarheid. Op basis van een parkeerdrukmeting en ontwikkelingen in buurgemeenten wordt onderzocht of en waar gereguleerd parkeren (zoals vergunningen of betaald parkeren) nodig is. Daarbij wordt ook gekeken naar de actualisatie van parkeernormen, met aandacht voor doelgroepen zoals bewoners van sociale huurwoningen.

We streven naar een gezonde en groene leefomgeving die klimaatbestendig is en uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en verblijven. Door meer ruimte te creëren voor groen wordt niet alleen hittestress verminderd, maar ook de sociale cohesie versterkt. Groene openbare ruimte stimuleert spelen, wandelen en fietsen, en draagt zo bij aan zowel de fysieke als mentale gezondheid van inwoners.

Tegelijkertijd zet de gemeente in op het terugdringen van geluidsoverlast en luchtvervuiling. Dit gebeurt onder andere door het afwaarderen van wegen naar 30 km/uur, het strategisch plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen en het onderzoeken van milieuzones. In lijn met het Actieplan Geluid worden maatregelen overwogen die bijdragen aan een stillere en gezondere woonomgeving.

Gezonde leefomgeving creëren

- Inzetten op STOMP-principe: de auto niet centraal bij de inrichting van de ruimte maar de mens en daarmee de leefbaarheid;
- Inzetten op 15-minuten gemeente: winkels, hoogwaardig openbaar vervoer, scholen en sportvoorzieningen bereikbaar zijn binnen 15 minuten vanaf de woon- of werkplek. Bij voorkeur te voet, met de fiets of de bus;
- Actualiseren parkeerbeleid om druk van parkeren te reduceren. Mogelijkheid bieden om gereguleerd parkeren (zoals vergunning of betaald parkeren) in te voeren;
- Reductie van geluid, vermindering van emissie;
- Reduceren van hittestress. Meer ruimte voor groen om bewegen, spelen en ontmoeten te stimuleren.

5.2 Pijler 2: Verkeersveiligheid verbeteren

De gemeente richt zich op het creëren van een veilige en toegankelijke leefomgeving voor alle verkeersdeelnemers. Verkeersveiligheid vormt de basis voor een goed functionerend mobiliteitssysteem en draagt direct bij aan het welzijn van inwoners, bezoekers en ondernemers. Of het nu gaat om voetgangers, fietsers, automobilisten of gebruikers van het openbaar vervoer, iedereen moet zich veilig kunnen verplaatsen in de openbare ruimte.

De gemeente kiest voor een proactieve aanpak, waarbij risicolocaties systematisch worden aangepakt. De gemeente hanteert het principe van 'Duurzaam Veilig' als basis voor de wegategorisering. Daarbij wordt ook gekeken naar de toepassing van GOW30. De gemeente zet in op bewustwordingscampagnes en trainingen voor verschillende doelgroepen, waaronder jongeren, ouderen, nieuwkomers en vervoerders.

Een belangrijk speerpunt is het creëren van veilige schoolomgevingen. De gemeente zet in op het realiseren van veilige schoolzones. Ook routes naar scholen, sportlocaties en centrale voorzieningen worden veiliger gemaakt, onder andere door het verbeteren van oversteeklocaties en het aanbrengen van goede verlichting voor betere zichtbaarheid. Zo wordt een veilige en toegankelijke omgeving gecreëerd voor jonge en kwetsbare verkeersdeelnemers.

Een aandachtspunt is de opkomst van nieuwe vormen van langzaam verkeer, zoals elektrische fietsen, elektrische steppen, bakfietsen en speed pedelecs. Deze voertuigen zorgen voor grotere snelheidsverschillen op fietspaden, wat kan leiden tot onveilige situaties. Het doel is om voor deze nieuwe vormen van langzaam verkeer voldoende ruimte te bieden.

Het gaat niet alleen om fysiek veilig van a naar b te komen, maar ook sociale veiligheid is belangrijk. Dat mensen zich veilig voelen en beschermd zijn tegen gevaar veroorzaakt door menselijk handelen. Denk daarbij aan verbeteren van de fietsinfrastructuur zoals goede verlichting en de zorg voor aantrekkelijke en toegankelijke infrastructuur ook in de nachtelijke uren.

Verkeersveiligheid verbeteren

- Voldoende ruimte bieden voor nieuwe vormen van langzaam vervoer (fietsen, elektrische steppen, bakfietsen, speed pedelecs en fatbikes) vanwege snelheidsverschillen onderling;
- Aanpakken van gevaarlijke verkeerssituaties – actief terugdringen van de risicolocaties. Reduceren ongevallen;
- Veilige oversteeklocaties op routes naar scholen, sportlocaties en centrale voorzieningen. Bijvoorbeeld door betere verlichting (zichtbaarheid);
- Verkeerseducatie breed inzetten (jongeren, ouderen, AZC, vervoerders);
- Realiseren van veilige schoolzones (veilige en toegankelijke voetpaden).

5.3 Pijler 3: Investeren in bereikbaarheid

Een goed bereikbare gemeente is essentieel voor de vitaliteit van Oegstgeest. De gemeente investeert in duurzame mobiliteit door het stimuleren van fietsen, lopen, deelmobiliteit en openbaar vervoer. Oegstgeest is gunstig gelegen ten opzichte van regionale infrastructuur en werkt samen met buurgemeenten en de provincie aan een fijnmazig en hoogwaardig openbaar vervoernetwerk.

Het fietsnetwerk wordt geactualiseerd en afgestemd op regionale doorfietsroutes. De gemeente wil investeren in ontbrekende schakels en veilige, comfortabele verbindingen. Ook wordt gekeken naar cofinanciering voor de aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur.

Duurzame logistiek is een ander speerpunt. Grote vrachtwagens worden zoveel mogelijk geweerd uit woonwijken, bijvoorbeeld door het instellen van venstertijden of het realiseren van pick-up points. De gemeente onderzoekt de invoering van milieuzones, in lijn met buurgemeente Leiden, waar vanaf 2025 een zero-emissiezone geldt.

Tot slot wordt ingezet op multimodale bereikbaarheid van voorzieningen, bedrijven en instellingen. Dit betekent dat inwoners en bezoekers eenvoudig kunnen overstappen tussen verschillende vervoerswijzen, bijvoorbeeld via mobiliteitshubs. Ook wordt nagedacht over hoe het dorp bereikbaar blijft tijdens wegafsluitingen, met aandacht voor communicatie en gedragsbeïnvloeding.

Investeren in bereikbaarheid

- Fiets en de duurzame vervoerwijzen stimuleren en faciliteren we. Inzetten op de mobiliteitstransitie en potentie deelvervoer;
- Inzetten op duurzamere logistiek;
- Multimodale bereikbaarheid van bedrijven, voorzieningen en instellingen;
- Belasting van het netwerk (doorstroming) op specifieke locaties.

6 Wensbeelden (structuren)

Op basis van de visie, de huidige netwerken en de ervaren knelpunten, zoals beschreven in Deel A, zijn de wensbeelden voor de toekomst voor de verschillende vervoerswijzen in de gemeente Oegstgeest opgesteld. In de wensbeelden zijn de ideale routes per vervoerswijze weergegeven.

Samen met de klankbordgroep en projectgroep zijn deze wensbeelden opgesteld en vervolgens getoetst bij de gemeenteraad op 27 mei 2025.

In de onderstaande paragrafen worden de netwerken voor de verschillende modaliteiten toegelicht, waarbij we het STOMP-principe hanteren.

A) STOMP

De afkorting STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Personenauto's.

Dit principe geeft in het ontwerpproces prioriteit aan duurzame en meer kwetsbare mobiliteitsvormen en minder prioriteit aan minder kwetsbare vormen. Hierdoor komen de zwakkere verkeersdeelnemers meer centraal in het ontwerpproces te staan en worden vaker keuzes gemaakt in het belang van deze verkeersdeelnemers.

De voetganger staat op de eerste plaats in het ontwerpproces, omdat dit de meest kwetsbare maar ook de meest duurzame vorm van mobiliteit is. De fietser komt direct na de voetganger. Dit is een vorm van 'omgekeerd ontwerpen', omdat van oudsher de auto vaak als eerste wordt ingepast in ontwerpopgaven, waardoor er voor fietsers en voetgangers in praktijk vaak te weinig ruimte overblijft. Dit leidt tot verdringing en (gevoel van) onveiligheid van deze groep weggebruikers.

6.1 Stappen (voetganger)

De gemeente Oegstgeest streeft naar een uitnodigend en veilig voetgangersnetwerk dat inwoners stimuleert om vaker en verder te lopen. Hoewel voetgangers zich in grote delen van Oegstgeest vrij kunnen bewegen, zijn er plekken waar extra aandacht en prioriteit nodig zijn. In het wensbeeld van de gemeente zetten we in op veilige, logische en prettige looproutes, met name op plekken waar veel kwetsbare verkeersdeelnemers komen, zoals kinderen en ouderen. Hierbij is een inrichting gewenst die logisch, veilig en prettig is voor jong en oud.

A) Focusgebieden

Scholen, sportlocaties, winkelcentra en zorglocaties zijn focusgebieden waar voetgangers meer aandacht en prioriteit verdienen. Het is belangrijk om aantrekkelijke voetgangersverbindingen te realiseren door ontbrekende schakels te vullen, regelmatig onderhoud uit te voeren en te zorgen voor bruikbare voetpaden. Daarnaast moeten er veilige oversteeklocaties komen op routes naar scholen, sportlocaties en centrale voorzieningen.

De belangrijkste voetgangersgebieden zijn op dit moment (zie kaart):

- Schoollocaties
- HOV-locaties
- Locaties ouderen
- Winkelgebieden

B) Volwaardig looproutenetwerk

Door het aanwijzen van looproutes kan in de afstemming van de openbare ruimte écht prioriteit gegeven worden voor de voetganger daar waar dat noodzakelijk is.

De routes verbinden de belangrijkste looproutes. Vooral daar waar relatief veel voetgangers zijn en/of veel kwetsbare verkeersdeelnemers. Zoals de kinderen op de routes van/naar de scholen en ouderen rondom de ouderen locaties. Rondom schoolomgevingen kunnen schoolzones gedefinieerd worden. Zo wordt een veilige en toegankelijke omgeving gecreëerd voor jonge en kwetsbare verkeersdeelnemers.

Van belang is dat de routes voldoende breed zijn en ook toegankelijk zijn voor mensen met een beperking (een voldoende egaal oppervlakte en geen obstakels die de breedte van het trottoir beperken). Het gaat om de volgende routes:

- Lange Voort
- Van Lange Voort naar het Marga Minco-pad (via de Jan Hendrik Oortbrug)
- Haarlemmerstraatweg lang De Boeg
- De Kempnaerstraat
- Terweeweg (tussen Lange Voort en de Kempnaerstraat)
- Toeleidende wegen Willibrordrotonde
- Route onder Rijnzichtviaduct
- Verbinding in Nieuw Rhijngeest-Zuid

C) Toegankelijkheid en inclusiviteit

Inclusiviteit is van groot belang, dus het voetgangersnetwerk moet niet alleen rekening houden met voetgangers, maar ook met andere vervoerswijzen en mensen met een beperking, zoals scootmobielgebruikers. Het is essentieel dat iedereen kan deelnemen aan de samenleving, wat sociale inclusiviteit bevordert.

D) Recreatieve verplaatsingen

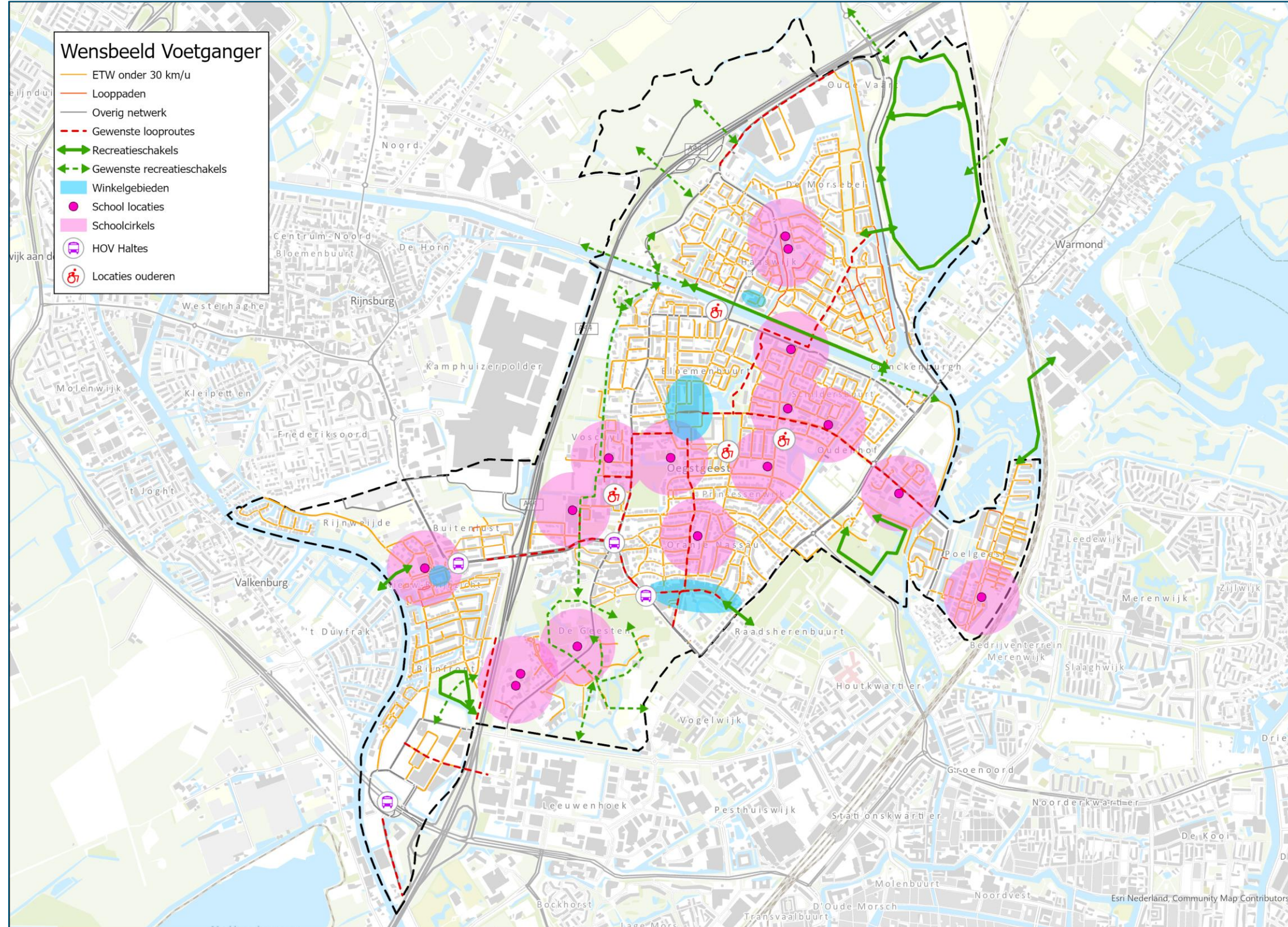
Recreatieve verbindingen zoals ommetjes en oversteken verdienen eveneens aandacht. Het is belangrijk om de bereikbaarheid van groene en natuurlijke gebieden te verbeteren. Het stimuleert spelen, wandelen en fietsen, en draagt bij aan zowel de fysieke als mentale gezondheid van inwoners.

Specifiek worden de verbetering/uitbreiding van volgende recreatieve routes voorgesteld:

- Een nieuwe noord-zuid route parallel aan de A44, ten oosten van de sportvelden en volkstuinten
- Een ommetje bij Endegeest
- Wandelroute langs het Oegstgeesterkanaal
- Verbinding richting buitengebied Elsgheesterpolder
- Verbinding richting Warmond
- Verbinding door het Park Landskroon

Wensbeeld Voetganger

- ETW onder 30 km/u
- Looppaden
- Overig netwerk
- Gewenste looproutes
- Recreatieschakels
- Gewenste recreatieschakels
- Winkelgebieden
- School locaties
- Schoolcirkels
- HOV Haltes
- Locaties ouderen



6.2 Trappen (fietsers)

Fietsverkeer is een goed alternatief voor het autoverkeer op kortere afstanden. Wat we als korte afstand beschouwen, verandert. Dankzij elektrische fietsen en verbeterde fietsinfrastructuur worden langere afstanden steeds haalbaarder. Waar vroeger werd aangenomen dat voor woon-werkverkeer 7,5 km (enkele reis) een acceptabele afstand was, laten fietsers tegenwoordig zien dat afstanden tot 15 km (enkele reis) regelmatig worden gefietst. In het wensbeeld voor de fiets onderscheidt de gemeente 3 verschillende type fietsroutes: doorfietsroutes, hoofdnetwerk en secundair netwerk.

A) Doorfietsroutes

In Oegstgeest zijn de doorfietsroutes essentieel voor het bevorderen van fietsgebruik en het realiseren van een verschuiving naar meer duurzamere vervoerswijzen. We zetten daarom in op aantrekkelijke en hoogwaardige routes met zo min mogelijk onderbrekingen, vaak voorrang voor fietsers, en brede, verlichte en comfortabele fietspaden (snel, comfortabel en directe verbindingen). Deze soepele en veilige doorstroming maakt de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto, zeker op de korte en middellange afstanden.

Route 1, 2, 7, 11, 12, 27, 28 en 29 (zie ook het figuur op de volgende pagina) verbinden de gemeente met omliggende doorfietsroutes. De routes vormen belangrijke verbindingen binnen de regio en dragen bij aan een betere bereikbaarheid. We trekken samen met de regio op om de routes te verbeteren. Hierbij zetten we onder andere als eerste in op routes 2 en 7, aangezien dit al lopende projecten zijn.

B) Hoofdnetwerk

Binnen de gemeente Oegstgeest is het hoofdnetwerk belangrijk, vooral voor woon-werkverkeer en dagelijkse verplaatsingen. Deze routes zorgen ervoor dat inwoners en bezoekers zich vlot en veilig kunnen verplaatsen, wat bijdraagt aan de vitaliteit en leefbaarheid van de gemeente. De gemeente zet zich in voor brede fietspaden of fietsstroken op 30 km/h wegen, en speelt daarmee in op de groeiende diversiteit aan fietsgebruikers, zoals e-bikes, speed pedelecs, trikes en bakfietsen. Zo kunnen alle typen fietsers elkaar veilig passeren.

C) Secundair netwerk

Het secundaire netwerk biedt aanvullende verbindingen tussen woonwijken en het hoofdnetwerk. De gemeente Oegstgeest zorgt ervoor dat deze routes veilig en toegankelijk zijn, zodat ook de tussengelegen gebieden goed bereikbaar blijven per fiets.

D) Realiseren van ontbrekende schakels

De gemeente Oegstgeest werkt actief aan het dichtten van hiaten in het fietsnetwerk. Nieuwe verbindingen zorgen voor betere aansluiting op belangrijke bestemmingen binnen en buiten de gemeente. Voorbeelden zijn het verbeteren van de verbinding tussen Parksingel en het centrum van Oegstgeest, maar ook een duidelijk herkenbare oost-west verbinding door Oegstgeest heen is gewenst. In het verlengde hiervan is ook een verbinding richting de Merenwijk in Leiden gewenst.

E) Veilig en toekomstvast infrastructure

Om ook in de toekomst de veiligheid en het comfort van alle fietsers te waarborgen, moeten we investeren in brede, obstakelvrije, verlichte en toekomstvast fietspaden op de belangrijkste fietsroutes. Zo kunnen we de veiligheid en het comfort van alle fietsers waarborgen en de mobiliteit in Oegstgeest verbeteren.

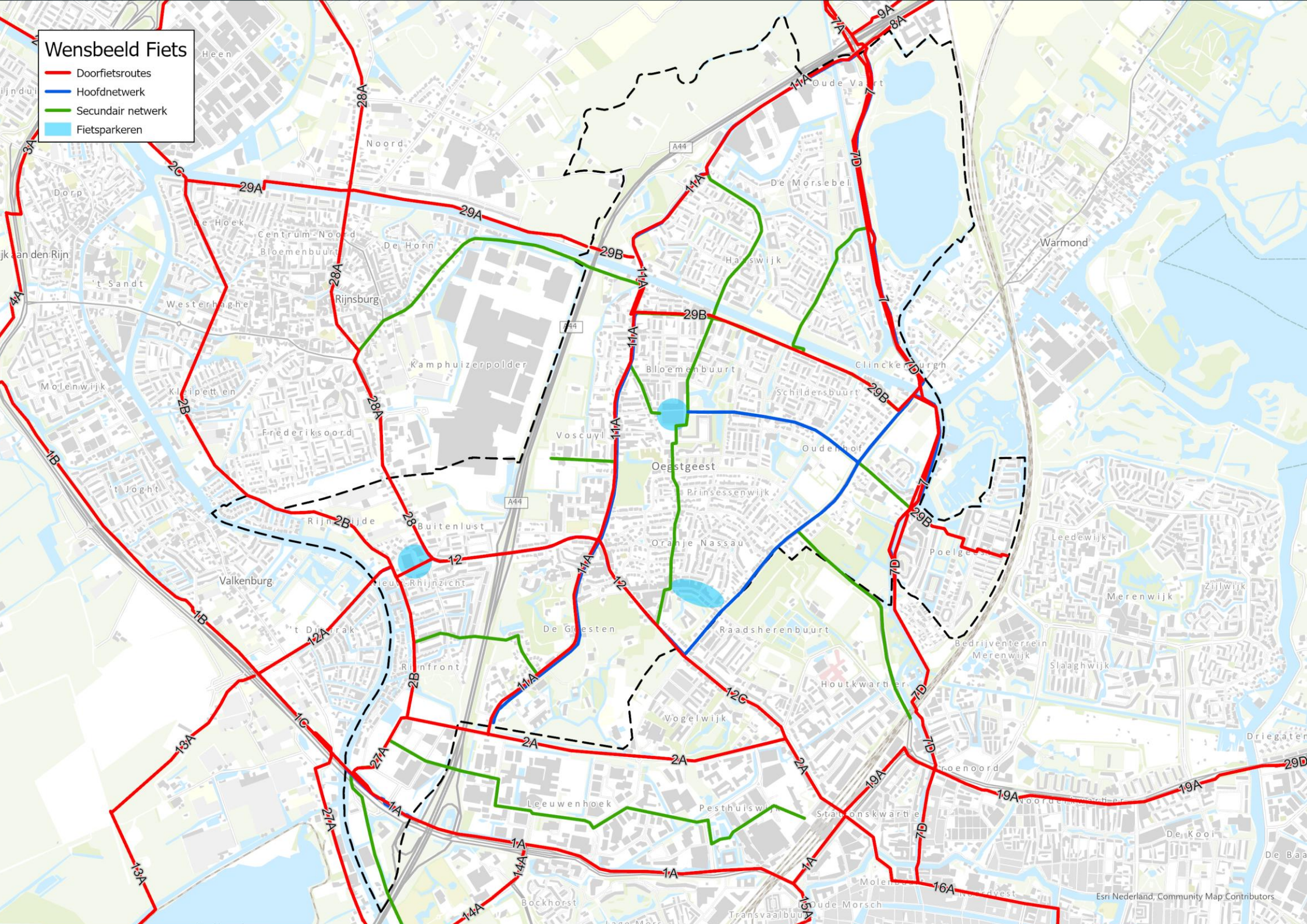
- Door de opkomst van de e-bike en speed pedelec nemen de snelheidsverschillen op de fietspaden toe, wat vraagt om voldoende brede fietspaden om goed te kunnen inhalen.
- Ouderen maken steeds meer en langere fietsverplaatsingen, wat vraagt om een vergevingsgezinde fietsinfrastructuur met zo min mogelijk obstakels.

F) Fietsparkeren en laadvoorzieningen

Met de groei van het fietsgebruik en in het bijzonder het toenemende aantal (elektrische) fietsen en bakfietsen, groeit ook de behoefte aan passende parkeer en laadvoorzieningen. Specifieke aandacht is nodig voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij de winkelvoorzieningen, sportvoorzieningen en scholen. Daarbij houden we expliciet rekening met de ruimte die bijzondere fietsen vragen. De vraag naar specifieke fietsparkeerplekken, voldoende brede en bewaakte stallingen, neemt toe.

Wensbeeld Fiets

- Doorfietsroutes
- Hoofdnetwerk
- Secundair netwerk
- Fietsparkeren



6.3 Openbaar vervoer

De gemeente Oegstgeest zet zich in voor een verbeterd en uitgebreid openbaar vervoersnetwerk om de bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten. Voor het busvervoer is gemeente afhankelijk van anderen. Bij het busvervoer is de Provincie concessiebeheerder en kan de gemeente alleen invloed hebben door lobby en overleg. Wel biedt de gemeente aanvullend openbaar vervoer door een buurtbus dat wordt gerund door vrijwilligers.

A) HOV lijn - R-net Leiden - Noordwijk

Een sterke oost-westverbinding is essentieel voor Oegstgeest. De R-net buslijnen 20 en 21 vormen een belangrijke verbinding tussen Leiden, Oegstgeest, Rijnsburg en Noordwijk. De gemeente Oegstgeest blijft zich inzetten op een sterkere oost-west verbindingen en op meer (hoogwaardig) openbaar vervoer.

B) Buslijnen

De reguliere buslijnen zorgen voor de bereikbaarheid van de wijken en de verbinding met station Leiden Centraal (die primair het overstap punt vormt naar het bovenliggend OV-netwerk). De gemeente zet in op het vasthouden van het huidige voorzieningenniveau van het openbare busvervoer, zowel qua lijnvoering als frequentie. Via gerichte lobby bij de concessiehouder blijft Oegstgeest invloed uitoefenen op het netwerk en de frequentie.

C) Bushaltes

Een goed functionerend openbaar vervoersnetwerk begint bij toegankelijke en goed bereikbare bushaltes. De gemeente Oegstgeest zet in op de first- en last mile rondom de haltes en het optimaliseren van het bereik van de bushaltes voor de voetgangers en fietsers. Extra aandacht gaat daarbij uit naar de toegankelijkheid van haltes en de toekomstige HOV-haltes.

D) Trein

Hoewel Oegstgeest geen eigen treinstation heeft, is de bereikbaarheid van station Leiden Centraal van groot belang voor de inwoners en bezoekers. De gemeente zet in op goede aansluitingen van de (reguliere)buslijnen op het station én op snelle, directe fietsverbindingen vanuit alle wijken. Zo wordt de combinatie van fiets en trein een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

6.4 Deelvervoer

De gemeente Oegstgeest zet in op de mobiliteitstransitie en de potentie van deelvervoer. Door samen op te trekken met omliggende gemeenten en de regio, wordt gewerkt aan een samenhangend netwerk dat deelvervoer stimuleert. Hiermee wil de gemeente emissieloos vervoer stimuleren om zo een gezondere leefomgeving te creëren en de afhankelijkheid van eigen auto's wordt verminderd. Daarnaast vergroot deelvervoer de bereikbaarheid en keuzevrijheid voor inwoners en bezoekers van de gemeente Oegstgeest.

A) Deelfietsen

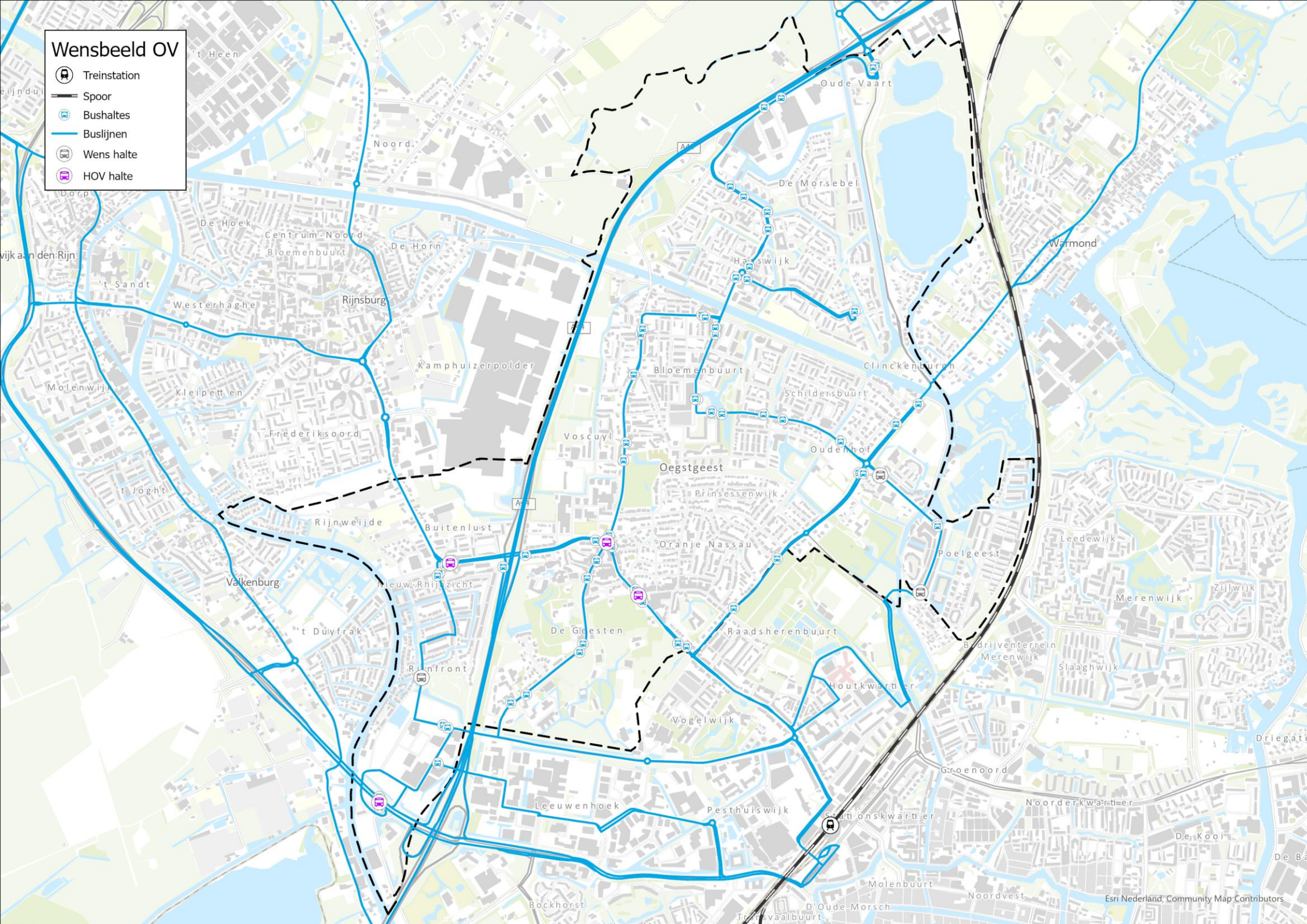
De deelfietsen zijn een belangrijk alternatief voor korte ritten en als versterking van de ketenmobiliteit, bijvoorbeeld in combinatie met het openbaar vervoer. Op dit moment zijn in Oegstgeest deelfietsen beschikbaar via aanbieder Donkey Republic door een samenwerking met gemeenten Leiden en Katwijk en Provincie Zuid-Holland. De gemeente streeft naar verdere optimalisatie (en mogelijke uitbreiding) van dit aanbod, zodat deelfietsen voor meer inwoners een aantrekkelijk alternatief worden.

B) Deelauto versus parkeerdruk

In Oegstgeest zijn al verschillende deelauto's beschikbaar, de gemeente ziet volop kansen om dit aanbod verder te benutten. Door actief in te zetten op deelauto's draagt de gemeente bij aan een betere bereikbaarheid en een vermindering van de parkeerdruk in woonwijken. Deelauto's bieden huishoudens in onze gemeente de mogelijkheid om een tweede auto te vervangen of juist flexibel gebruik te maken van een auto naast het openbaar vervoer. Zo ontstaat er meer ruimte op straat én meer keuzevrijheid voor inwoners.

Wensbeeld OV

-  Treinstation
-  Spoor
-  Bushaltes
-  Buslijnen
-  Wens halte
-  HOV halte



6.5 Personenauto

De gemeente Oegstgeest wil gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk afwikkelen via de gewenste routes. Op sommige wegen is een doorstroomfunctie niet gewenst, terwijl dit op andere wegen juist wel het geval is. Op basis van de vastgestelde doelstellingen is een nieuw weg-categoriseringsplan voor het autoverkeer binnen de gemeente opgesteld. Dit wensbeeld richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, terwijl de bereikbaarheid gegarandeerd blijft.

A) GOW30

Binnen de bebouwde kom wordt op diverse wegen ingezet op GOW30. Dit betekent dat op bepaalde wegvakken doorgaande wegen worden herwaardeerd van 50 km/uur naar 30 km/uur. De weginrichting wordt daarbij aangepast zodat deze past bij de nieuwe snelheidslimiet, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De doorstroming op deze wegen blijft ondanks de lagere snelheidslimiet gewaarborgd, maar wel met veel meer oog voor de veiligheid van het fietsverkeer en overstekende voetgangers. Bij diverse wegen die GOW30 worden is sprake van een beperkte ruimte die maakt dat een 50km/uur inrichting vanuit de optiek van verkeersveiligheid bovendien niet langer goed in te passen is.

Voorgesteld wordt de volgende wegen te herwaarderen naar GOW30:

- Endegeesterstraatweg
- Rhijngeesterstraatweg
- Dorpsstraat
- President Kennedylaan
- Haaswijklaan
- Haarlemmerstraatweg (tussen Oegstgeesterkanaal en Haaswijklaan)
- Oude Rhijnhofweg

Daarnaast zijn er enkele wegen die in aanmerking komen voor herwaardering naar GOW30, mits de aangrenzende gemeente Leiden dit eveneens doet voor het betreffende wegvak. In het wensbeeld zijn deze wegen aangeduid met een stippellijn. Het gaat om de Geversstraat, Leidsestraatweg en de Warmonderweg. Voor de Warmonderweg zijn in Leiden in ieder geval al plannen dat de gemeente deze wil herinrichten naar GOW30.

B) GOW50

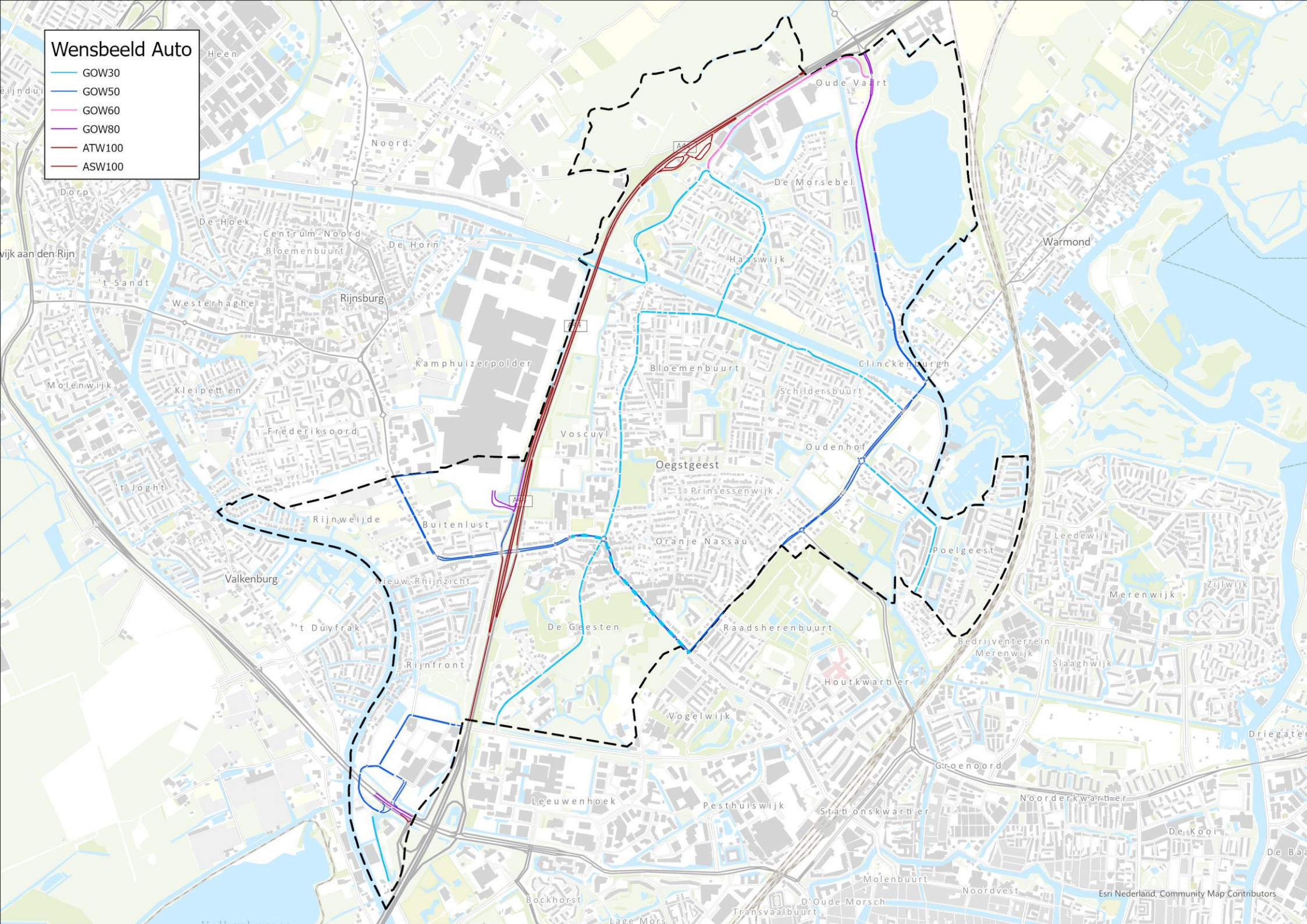
De gemeente Oegstgeest ligt tussen Leiden en de A44 in, hierdoor is er relatief veel verkeer wat door de gemeente een route zoekt. Door bepaalde wegen te behouden als GOW50 kan het verkeer gestuurd worden over de gewenste routes.

Om deze reden wordt voorgesteld de volgende wegen te behouden als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid 50 km/uur:

- Rhijnzichtweg
- Rijsburgerweg
- Geversstraat
- Laan van Oud-Poelgeest
- Abtspoelweg
- Haarlemmertrekvaart
- Rhijnhofweg
- Sublimes
- De Limes
- François Aragostraat

Wensbeeld Auto

- GOW30
- GOW50
- GOW60
- GOW80
- ATW100
- ASW100



6.6 Vrachtverkeer

A) Logistieke bedrijven

In Oegstgeest zijn diverse bedrijven (deels) gevestigd, waar veel vrachtverkeer van/naar rijdt. Denk hierbij aan bedrijven zoals logistiekbedrijf de Wit en Flora Holland op de grens met Rijnsburg (gemeente Katwijk), maar daarnaast ook de vele andere bedrijven die bij elkaar die door het vrachtverkeer een belasting opleveren voor het wegennet.

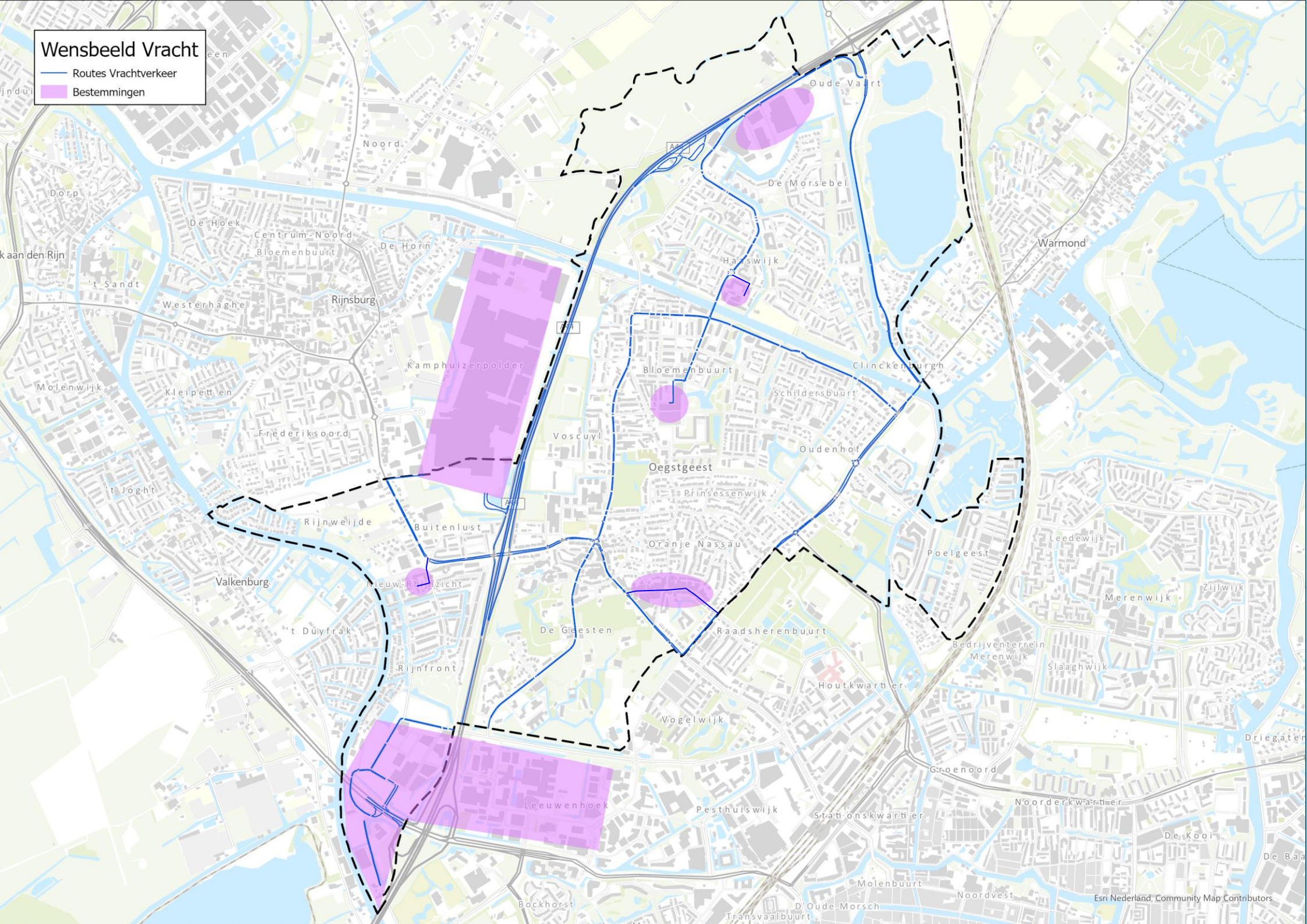
De gemeente Oegstgeest streeft ernaar om het vrachtverkeer zoveel mogelijk via de gebiedsontsluitingswegen te laten verlopen. In het wensbeeld voor vrachtverkeer (motorvoertuigen langer dan 6 meter en/of zwaarder dan 3.500 kg) zijn de gebiedsontsluitingswegen (GOW's) wegen naar de belangrijkste bestemmingen, zoals bedrijventerreinen en centrumwinkelgebieden, opgenomen in het netwerk voor vrachtverkeer. Voor bestemmingsvrachtverkeer geldt dat zij bij hun bestemming moeten kunnen komen.

B) Duurzame logistiek

De gemeente Oegstgeest zet zich in voor zoveel mogelijk duurzaam vervoer. Dit sluit aan bij de zero-emissiezone in Leiden. Door hier zoveel mogelijk bij aan te sluiten kan Oegstgeest profiteren van de relatief zware maatregel in de buurgemeente.

Wensbeeld Vracht

- Routes Vrachtverkeer
- Bestemmingen



Deel C. Uitvoeringsprogramma



7 Maatregelen

Om de ambities en wensbeelden uit dit programma te bereiken zijn er diverse maatregelen waar de gemeente Oegstgeest komende jaren mee aan de slag gaat. De maatregelen zijn in dit hoofdstuk per pijler uitgewerkt tot concrete maatregelen.

Maatregel		Gezonde leefomgeving	Verkeersveiligheid	Bereikbaarheid
1	Onderzoeken en implementeren 15 minuten gemeente	X		X
2	Realiseer recreatieve verbindingen	X		
3	Herijken parkeernota 2021	X		
4	Reductie van emissies en geluid	X		
5	Onderzoek milieuzones	X		X
6	Actieplan toegankelijkheid	X	X	
7	Actieplan duurzame mobiliteit	X		X
8	Herinrichten van wegen en kruispunten	X	X	
8A	Herinrichten Willibrordrotonde	X	X	
8B	Herinrichten Rijnsburgerweg	X	X	
9	Verder inrichten schoolzones		X	
10	Inzetten gedrag en educatieplan	X	X	X
11	Verbeteren fietsinfrastructuur		X	X
12	Lobby doorstroming op stroomwegen			X
13	Versteken OV-netwerk	X		X
14	Actieplan Duurzame logistiek			X
15	Regionale samenwerking			X

7.1 Gezonde leefomgeving creëren

In dit hoofdstuk worden de zeven maatregelen die onder de pijler gezonde leefomgeving vallen uiteengezet. Daarnaast zijn er andere maatregelen die, hoewel ze primair onder andere pijlers vallen, ook een directe invloed hebben op de leefomgeving. In onderstaande tabel zijn alle relevante maatregelen overzichtelijk weergegeven, waarbij de maatregelen die primair onder een andere pijler vallen cursief zijn weergegeven.

	Maatregelen gezonde leefomgeving
1	Onderzoeken en implementeren 15-minuten gemeente
2	Realiseer recreatieve verbindingen
3	Herijken parkeernota 2021
4	Reductie van emissies en geluid
5	Onderzoek milieuzones
6	Actieplan toegankelijkheid
7	Actieplan duurzame mobiliteit
8	<i>Herinrichten van wegen en kruispunten (zie H 7.2)</i>
8A	<i>Herinrichten Willibrordrotonde (zie H 7.2)</i>
8B	<i>Herinrichten Rijnsburgerweg (zie H 7.2)</i>
10	<i>Inzetten gedrag en educatieplan (zie H 7.2)</i>
13	<i>Versterken OV-netwerk (zie H 7.3)</i>

7.1.1 Maatregel 1: Onderzoeken en implementeren 15 minuten gemeente

De gemeente Oegstgeest streeft naar een compacte en toegankelijke leefomgeving waarin dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten bereikbaar zijn, bij voorkeur te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Dit sluit aan bij het principe van de '15-minuten gemeente', dat bijdraagt aan een gezonde leefstijl, minder autogebruik en een hogere ruimtelijke kwaliteit.

Oegstgeest is in de huidige situatie grotendeels al een 15-minuten gemeente (zie figuur 7-1 en bijlage 6). De focus ligt daarom op het versterken van bestaande (voetganger)verbindingen en het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen in wijken waar dit nog niet vanzelfsprekend is. De belangrijkste focusgebieden zijn op dit moment de schoollocaties, HOV-haltes, locaties ouderen en de winkelgebieden (zie hoofdstuk 6.1). Daarbij wordt samengewerkt met regionale partners in Holland-Rijnland en de Westflank om het concept ook op bovenlokale schaal te realiseren.



Figuur 7-1: Loop- en fietsafstanden (15 minuten) van willekeurige locaties in Oegstgeest

7.1.2 Maatregel 2: Realiseren recreatieve verbindingen

Een gezonde leefomgeving vraagt om ruimte voor beweging, ontmoeting en ontspanning. Met deze maatregel zet Oegstgeest in op het realiseren van recreatieve verbindingen die groene structuren met elkaar verbinden en recreatieve gebieden beter bereikbaar maken. Dit draagt bij aan het verminderen van hittestress, het versterken van de biodiversiteit en het stimuleren van wandelen en fietsen.

De verbindingen zijn ambities vanuit het Beleidsplan Groen en water 2022 en er hier wordt ook aan gewerkt op regionale niveau in kader van RIA-project Groen-Blauw Verbindt! De verbindingen richten zich op het verbeteren van de toegankelijkheid van natuur en recreatie vanuit de woonwijken. Denk hierbij aan het verbinden van Oegstgeest met de Elsgesteerpolder (waar de A44 een barrière vormt), het verbeteren van de route tussen de Klinkenbergerplas en Warmond (barrière spoorlijn) en het doortrekken van de voetgangersverbinding langs het Oegstgeesterkanaal. Ook worden lokale routes zoals het Ommetje Rhijnegeest en Endegeest, de verbinding tussen de Geesten en het Bio Science Park, en de noord-zuid route parallel aan de A44 meegenomen in de uitwerking.



Figuur 7-2: Zoeklocaties (groene pijlen) voor recreatieve verbindingen

Door het toevoegen van rustpunten en het verbeteren van de belevingswaarde van deze routes, ontstaat een netwerk dat uitnodigt tot

bewegen en ontmoeten en daarmee bijdraagt aan zowel de fysieke als sociale gezondheid van de inwoners.

7.1.3 Maatregel 3: Herijken parkeernota 2021

De gemeente wil graag de parkeernota 2021 herijken om zo meer ruimte te bieden voor voetgangers en fietsers en de parkeerdruk te verlagen. Met deze maatregel moeten de parkeernormen beter aansluiten bij actuele ruimtelijke ontwikkelingen, de werkelijke parkeerbehoefte en de ambities op het gebied van duurzame mobiliteit. Door het herzien van parkeernormen en het stimuleren van alternatieven voor de auto, ontstaat er meer ruimte voor groen, verblijfskwaliteit en actieve mobiliteit in de openbare ruimte. Bij het herijken worden ook de mogelijkheden verkend voor gereguleerd parkeren, zoals vergunning- of betaald parkeren. Dit kan helpen om parkeerdruk in woonwijken, bij voorzieningen en op bedrijventerreinen te beheersen. Het doel is om het ruimtegebruik te optimaliseren en de leefbaarheid in de wijken te verbeteren, zonder de bereikbaarheid uit het oog te verliezen.

7.1.4 Maatregel 4: Reductie van emissies en geluid

Een gezonde leefomgeving vraagt om het terugdringen van geluidsoverlast en luchtvervuiling. Een belangrijke stap is het afwaarderen van wegen naar 30 km/uur (GOW30), wat kan leiden tot minder verkeersgeluid, een hogere verkeersveiligheid en meer ruimte voor verblijfskwaliteit. De herinrichting van wegen wordt waar mogelijk gecombineerd met groot onderhoud, in lijn met het Meerjarenonderhoudsplan (MJOP), zie ook maatregel 8.

Daarnaast wordt ingezet op het realiseren van geluidsschermen langs de A44, waarmee de geluidsoverlast van snelwegverkeer voor omwonenden wordt verminderd. Hierbij wordt ook gekeken naar innovatieve oplossingen, zoals de integratie van zonnepanelen in de schermen, waarmee duurzaamheid en energietransitie worden gecombineerd. De A44 is in beheer bij Rijkswaterstaat en is dan ook verantwoordelijk voor mogelijke maatregelen. De gemeente Oegstgeest zet zich in voor de lobby voor het plaatsen van deze geluidsschermen om zo de geluidshinder te reduceren.

Deze maatregel sluit aan bij het Actieplan Geluid en vormt onderdeel van een structurele aanpak van geluidsproblematiek. Door emissies en geluid te reduceren, draagt de gemeente bij aan een gezondere leefomgeving en een positieve impact op het milieu en de volksgezondheid.

7.1.5 Maatregel 5: Onderzoek milieuzones

Om de luchtkwaliteit te verbeteren en de leefomgeving gezonder te maken, onderzoekt de gemeente Oegstgeest de invoering van milieuzones. Deze maatregel sluit aan bij landelijke en regionale ontwikkelingen, zoals ook de invoering van de zero-emissiezone in de gemeente Leiden. Het onderzoek moet antwoord geven op (onder andere) de volgende vragen:

- Hoe is de huidige situatie (de luchtkwaliteit en verkeersstromen)?
- Wat zijn de effecten op de bereikbaarheid en economie?
- Hoe is het draagvlak en handhaafbaarheid?

Een milieuzone wordt beschouwd als een mogelijke vervolgstap binnen een bredere aanpak van duurzame mobiliteit en het vergroten van leefbaarheid. Door vervuilende voertuigen te weren uit gevoelige gebieden, zoals woonwijken en schoolomgevingen, kan de uitstoot van schadelijke stoffen worden verminderd. Dit draagt bij aan het terugdringen van geluidsoverlast, het verbeteren van de volksgezondheid en het behalen van klimaatdoelstellingen.

7.1.6 Maatregel 6: Actieplan toegankelijkheid

Toegankelijkheid is een essentieel onderdeel van een gezonde, sociaal veilige en inclusieve leefomgeving, dit sluit aan op de Lokale Inclusieagenda 2024–2025 van de gemeente Oegstgeest. Deze agenda is opgesteld om te zorgen dat iedereen, ongeacht een beperking, volwaardig kan meedoen in de samenleving van Oegstgeest. Om dit te verwezenlijken, is het opstellen van een actieplan toegankelijkheid noodzakelijk. Dit actieplan richt zich op het aanpakken van toegankelijkheidsknelpunten in de openbare ruimte voor iedereen.

De maatregel is gebaseerd op het STOMP-principe, waarbij de mens centraal staat in de inrichting van de ruimte en de auto niet leidend is. Daarbij heeft de gemeente speciale aandacht voor ouderen, mensen met een beperking en andere kwetsbare groepen. Een uitwerking van dit actieplan toegankelijkheid betekent dat we drempelloze en veilige routes, toegankelijke voorzieningen en voldoende rustpunten in de openbare ruimte realiseren.

Onderdelen van het actieplan zijn:

- In kaart brengen van voorzieningen die goed toegankelijk moeten zijn.
- Het identificeren van toegankelijkheidsknelpunten in de infrastructuur, op de gewenste looproutes zoals opgenomen in het wensbeeld (hoofdstuk 6.1). Het gaat onder andere om de looproutes Lange Voort, Van Lange Voort naar het Marga Mincopad (via de Jan Hendrik Oortbrug), Haarlemmerstraatweg langs De Boeg, De Kempenaerstraat, Terweeweg (tussen Lange Voort en de Kempenaerstraat) de toeleidende wegen naar de Willibrordrotonde, en nieuwe verbindingen in Nieuw Rhijngeest-Zuid.
- Het opstellen van een plan van aanpak om de top 10 toegankelijkheidsknelpunten op te lossen, met onderscheid tussen korte, middellange en lange termijn.

7.1.7 Maatregel 7: Actief inzetten op emissievrij vervoer

Het elektrische wagenpark groeit en zeker ook in Oegstgeest. Om de transitie naar emissievrij vervoer verder te ondersteunen, blijft de gemeente Oegstgeest zich inzetten op het strategisch plaatsen van laadlocaties voor elektrische voertuigen (EV's) en het onderzoeken naar de haalbaarheid van een milieuzone (zie maatregel 5). Een mogelijke bedreiging voor deze maatregel is de netcongestie.

Strategisch plaatsen van laadlocaties

Zo blijft de gemeente anticiperen op de groei van het elektrische wagenpark door laadvoorzieningen al in een vroeg stadium mee te nemen in de planvorming van nieuwe woonwijken en de bouw van nieuwe woningen. Zie ook de laadvisie 'infrastructuur voor elektrisch rijden'.

Hierbij wordt gebruikgemaakt van gebruiksdata en prognoses over toekomstig laadgedrag, zodat de laadinfrastructuur aansluit op de daadwerkelijke behoefte. Dit draagt bij aan het gebruiksgemak voor EV-gebruikers en voorkomt toekomstige knelpunten. Door elektrisch vervoer te faciliteren, wordt niet alleen de uitstoot van schadelijke stoffen verminderd, maar ook de geluidsoverlast teruggedrongen. Daarmee levert deze maatregel een directe bijdrage aan een gezondere en stillere leefomgeving.

Onderzoek milieuzone (zie maatregel 5)

De gemeente onderzoekt de mogelijkheid van een milieuzone. Bij invoering van een milieuzone is de potentie om ook een duurzamere vorm van vervoer voor logistiek in te voeren.

7.2 Verbeteren van de verkeersveiligheid

In dit hoofdstuk worden de vier maatregelen en twee submaatregelen die onder de pijler verkeersveiligheid vallen uiteengezet. Daarnaast zijn er andere maatregelen die, hoewel ze primair onder andere pijlers vallen, ook een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid. In onderstaande tabel zijn alle relevante maatregelen overzichtelijk weergegeven.

	Maatregelen verkeersveiligheid
8	Herinrichten van wegen en kruispunten
8A	Herinrichten Willibrordrotonde
8B	Herinrichten Rijnsburgerweg
9	Verder inrichten schoolzones
10	Inzetten gedrag en educatieplan
11	Verbeteren fietsinfrastructuur
6	Actieplan toegankelijkheid (Zie H7.1)

7.2.1 Maatregel 8: Herinrichten van wegen en kruispunten

Om de verkeersveiligheid in Oegstgeest structureel te verbeteren, richt de gemeente zich op het actief terugbrengen van risicolocaties. De hoogrisicolocaties zoals opgenomen op de opgavekaart in hoofdstuk 4 worden als eerste opgepakt. Door deze gevaarlijke verkeerssituaties aan te pakken, willen we het aantal ongevallen verminderen en de leefomgeving veiliger maken voor alle weggebruikers.

Naast het aanpakken van de hoogrisicolocaties gaan we een aantal wegen herinrichten. Om de verkeersveiligheid te vergroten herwaardenen we de wegcategorie van de volgende wegen naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur: Endegeesterstraatweg, Rhijngheesterstraatweg, Dorpsstraat, President Kennedylaan, Haaswijklaan, Haarlemmerstraatweg en de Oude Rhijnhofweg. Bij herinrichting van deze

wegen is specifieke aandacht voor het scheiden van fietsverkeer, zodat fietsers en automobilisten elkaar minder kruisen en de kans op conflicten afneemt (zie ook bijlage 7).

Op een aantal wegen blijft de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur behouden. Echter gaan we op deze wegen ook aan de slag met het scheiden van fietsverkeer van gemotoriseerd verkeer. Locaties hierbij zijn de Geversstraat en de François Aragostraat.

Daarnaast gaan we bij de herinrichting van de wegen en kruispunten die bekend staan als hoogrisicolocaties kijken naar voor veilige oversteeklocaties op routes naar scholen, sportvoorzieningen en centrale ontmoetingsplekken.

De aanpak van deze locaties (kruispunten en wegen) gebeurt planmatig en wordt waar mogelijk gecombineerd met groot onderhoud, in lijn met het Meerjarenonderhoudsplan (MJOP). Wanneer infrastructurele aanpassingen worden opgepakt zet de gemeente ook in op gedragscampagnes om vooraf en achteraf de verkeersdeelnemers te attenderen op de veranderde situatie.

7.2.2 Maatregel 8A: Herinrichten Willibrordrotonde

De Willibrordrotonde (kruising Geversstraat, Nassaulaan, Rhijngheesterstraatweg en Rijnzichtweg) is een bekend verkeersknelpunt. Het herinrichten van de Willibrordrotonde is een reeds lopend project. Doel is het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming, met extra aandacht voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Hierbij wordt gewerkt aan een herinrichtingsvoorstel dat aansluit op de lopende HOV-studie Leiden - Noordwijk.

7.2.3 Maatregel 8B: Herinrichten Rijnzichtweg

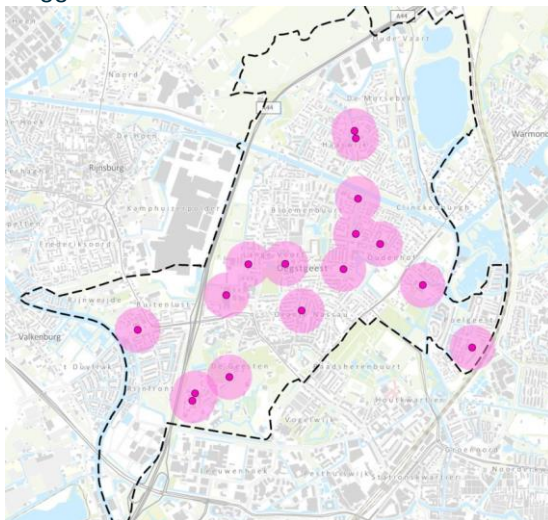
De Rijnzichtweg is aangegeven als een onveilige locatie binnen Oegstgeest. De weg blijft gecategoriseerd als GOW50 waarmee deze aansluit bij de functie van de weg binnen het lokale en regionale netwerk. Het herinrichten van de Rijnzichtweg is een reeds lopend project en richt zich op het versimpelen van het wegvak. Hiermee wordt de verkeerssituatie overzichtelijker en veiliger voor alle weggebruikers. De herinrichting wordt afgestemd op de lopende HOV-studie Leiden - Noordwijk.

7.2.4 Maatregel 9: Verder inrichten schoolzones

Om de verkeersveiligheid voor kinderen en jongeren te verbeteren, zet Oegstgeest in op het verder inrichten van veilige schoolzones. Hierbij wordt voortgebouwd op de koers uit het Mobiliteitsplan 2017–2027, waarin de herinrichting van schoolomgevingen al als speerpunt is benoemd.

In de directe omgeving van scholen, zorgen schoolzones voor een veilige en overzichtelijke plek waar kinderen veilig kunnen oversteken, fietsen of worden afgezet. Door het verlagen van de snelheid, het aanbrengen van duidelijke markeringen en het inrichten van kindvriendelijke infrastructuur, wordt het risico op ongevallen sterk verminderd. Daarnaast is het essentieel om ook de routes naar de schoolomgeving veilig en aantrekkelijk te maken. Dit gebeurt door het toepassen van gerichte maatregelen zoals verkeersdrempels, duidelijke markeringen, veilige oversteekplaatsen en het aanleggen van veilige fietsroutes.

Zo wordt de hele route van huis naar school veiliger en wilt de gemeente Oegstgeest stimuleren om kinderen lopend of fietsend naar school te brengen. Wat ook bijdraagt aan een gezonde en zelfstandige ontwikkeling van de jonge weggebruikers.



Figuur 7-3: Schoollocaties en -omgevingen

7.2.5 Maatregel 10: Inzetten gedrag en educatieplan

Niet alle veiligheidsknelpunten zijn aan te pakken met een fysieke maatregel, maar komen ook voort uit het feit dat mensen niet goed begrijpen wat er wordt verwacht. Niet vreemd, want na het halen van een rijbewijs is er geen verplichte verkeersscholing terwijl voertuigen, wetten en wegen wel veranderen.

Naast fysieke maatregelen in de openbare ruimte zet de gemeente Oegstgeest daarom ook in op verkeerseducatie en voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouderen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Permanente gedrag en educatieplan

De gemeente stelt een gedrag- en educatieplan op voor alle leeftijdsgroepen en vervoerswijzen, waaronder jongeren, ouderen, bewoners van het asielzoekerscentrum (AZC) en beroepsvervoerders. Dit wordt ook wel Permanente Verkeerseducatie genoemd. Het idee hierachter is dat verkeersdeelnemers op iedere leeftijd informatie, educatie en scholing op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid kunnen krijgen. Dit is afgestemd op hun levensfase en eventueel de vervoerswijze waar ze veel gebruik van maken.

Verkeersveiligheidscampagnes en trainingen

Landelijk, provinciaal en regionaal worden er campagnes gevoerd gericht op het verbeteren van gedrag in het verkeer. We sluiten aan op de campagnes die op hoger overheidsniveau worden georganiseerd. Gezamenlijkheid zorgt voor een brede uitstraling en daarmee zijn de investeringen ook laag. Aanvullend zetten we in op specifieke campagnes die aansluiten bij de doelgroepen vanuit het gedrag en educatieplan zodat we op maat gemaakte campagnes en trainingen inzetten.

7.2.6 Maatregel 11: Verbeteren fietsinfrastructuur

De gemeente Oegstgeest hanteert het principe van 'Duurzaam Veilig' als leidraad voor de inrichting van de fietsinfrastructuur. De ontwerprichtlijnen van het CROW voor het fietsverkeer worden momenteel aangescherpt. Wanneer aanpassingen aan de infrastructuur plaats vinden worden hiervoor de meest recente kwaliteitseisen en ontwerprichtlijnen gehanteerd die vanuit het CROW van toepassing zijn. Zo houden we rekening met de diversiteit aan fietsen, zoals bakfietsen, speed pedelecs en fatbikes, met aandacht voor onderlinge snelheidsverschillen.

Bij herinrichting van wegen en kruispunten, zie ook maatregel 8, hebben we specifiek aandacht voor het verhogen van verkeersveiligheid en het gebruiksgemak voor de fietser. Door meer prioriteit te geven aan de fietser bij de herinrichting sluit we aan bij het STOMP-principe. Dit doen we zoal door:

- Het scheiden van fiets- en autoverkeer van elkaar op de ontsluitende wegen. De gemeente gaat onderzoeken waar scheiding van langzaam en snel fietsverkeer mogelijk is en hoe gevaarlijke situaties kunnen worden voorkomen door slimmere inrichting.
- Meer kwaliteit bieden op de hoofdroutes en schoolroutes (zie ook maatregel 9) zoals het bieden van bredere paden, het gebruik van modulaire betonplaten (tegen opkomende boomwortels) en verlichting voor in de nachtelijke uren.
- Naast de fietsroutes zijn goede fietsparkeervoorzieningen nodig voor het stimuleren van fietsgebruik. Deze krijgen een kwaliteitsimpuls en worden uitgebreid bij de voorzieningen zoals bij de De Kempenaerstraat, Rustenburgerpad en Lange Voort.

Verkennen mogelijkheden voor inrichting 'auto te gast' of 'fietsstraat'

De gemeente Oegstgeest gaat onderzoeken welke straten kunnen worden ingericht als 'auto te gast' of 'fietsstraat' om voetgangers en fietsers meer prioriteit te geven en de leefbaarheid te vergroten. Deze herinrichting is bedoeld om het comfort, de veiligheid en de doorstroming van het fietsverkeer te verbeteren.

De gemeente denkt hierbij aan de Terweeweg, De Kempenaerstraat en de Lange Voort. Deze wegen zijn niet gecategoriseerd als gebiedsontsluitende wegen, maar hebben wel specifieke verkeersveiligheidsaandachtspunten. Zo

maakt de Lange Voort deel uit van het hoofdfietsrouten netwerk en de Terweeweg van het secundaire fietsnetwerk. Alle drie de wegen zijn ook belangrijke looproutes voor voetgangers en zowel de Terweeweg als de Lange Voort zijn belangrijke routes richting een aantal schoollocaties. Een aandachtspunt bij de Lange Voort is dat deze route onderdeel uitmaakt van het OV-netwerk en dat het gebruik door auto's hoog is.

Realiseren van de doorfietsroutes

De gemeente Oegstgeest werkt samen met de regio en omliggende gemeenten om doorfietsroutes te onderzoeken en te verbeteren. We trekken samen met de regio op om de routes te verbeteren. Hierbij zetten we onder andere als eerste in op routes 2 (Leiden – Oegstgeest - Katwijk) en 7 (Leiden – Oegstgeest - Voorhout – Noordwijk).

7.3 Investeren in bereikbaarheid

In dit hoofdstuk worden de vier maatregelen die onder de pijler bereikbaarheid vallen uiteengezet. Daarnaast zijn er andere maatregelen die, hoewel ze primair onder andere pijlers vallen, ook een directe invloed hebben op de bereikbaarheid. In onderstaande tabel zijn alle relevante maatregelen overzichtelijk weergegeven.

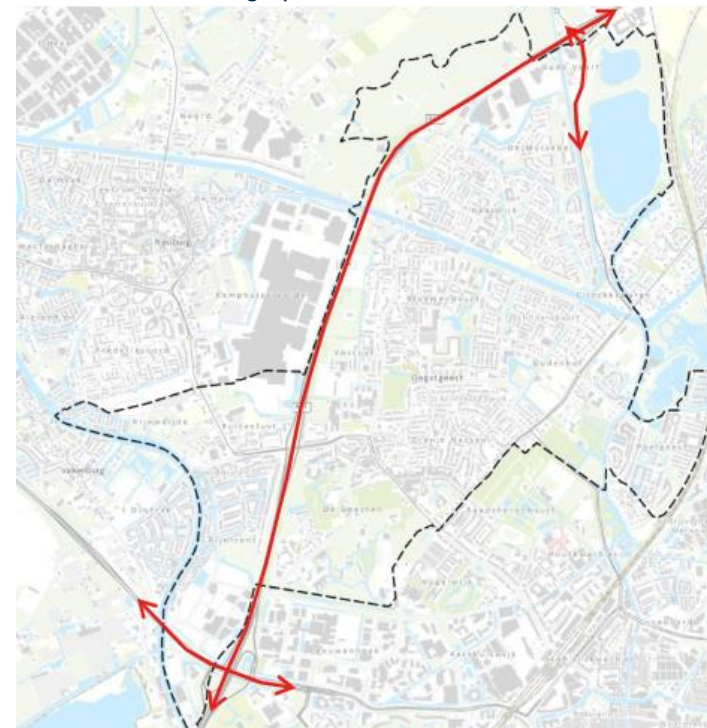
	Maatregelen bereikbaarheid
12	Lobby doorstroming op stroomwegen
13	Versterken OV-netwerk
14	Actieplan duurzame logistiek
15	Regionale samenwerking
1	Onderzoeken en implementeren 15 minuten gemeente (zie H7.1)
5	Onderzoek milieuzones (zie H7.1)
7	Actieplan duurzame mobiliteit (zie H7.1)
10	Inzetten gedrag en educatieplan (zie H7.2)
11	Verbeteren fietspaden (zie H7.2)

7.3.1 Maatregel 12: Lobby voor doorstroming op doorgaande wegen

De gemeente zet in op het ontmoedigen van doorgaand gemotoriseerd verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de gemeentegrenzen. Dit verkeer wordt zoveel mogelijk afgewikkeld via hoofdwegen die daarvoor zijn ingericht en geschikt zijn qua capaciteit en functie:

- N206
- Haarlemmertrekvaart (N444)
- A44

De provincie Zuid-Holland is wegbeheerder van de N206 en de Haarlemmerstraatweg (N444) richting de A44, Rijkswaterstaat is de wegbeheerder van de A44. De gemeente zet zich in op het optimaliseren van de doorstroming op deze hoofdstructuren.



Figuur 7-4: Wegen onderdeel van de hoofdstructuur in de gemeente Oegstgeest

7.3.2 Maatregel 13: Lobby voor versterking van het OV-netwerk

De gemeente Oegstgeest streeft naar een verbetering van het openbaar vervoer door een robuust en fijnmazig OV-netwerk te realiseren. De provincie Zuid-Holland is concessieverlener voor het openbaarvervoer in Oegstgeest.

De gemeente zet zich in door een actieve lobby richting de concessieverlener en gezamenlijke investeringen in infrastructuur. Het doel is een toekomstbestendig en toegankelijk OV-netwerk voor alle doelgroepen. De gemeente richt zich op:

- Het versterken van de multimodale bereikbaarheid voor goede verbindingen naar bedrijven, voorzieningen en instellingen. Oegstgeest vervult een strategische positie als schakel tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk.
- Fijnmazig OV-netwerk te realiseren met haltes op loopafstand (binnen 500 meter) van de meeste woningen. Waarbij de bussen en haltes voor alle doelgroepen toegankelijk en gebruiksvriendelijk zijn. (Zie ook maatregel 6 Actieplan toegankelijkheid).
- Het verhogen van de frequentie en betrouwbaarheid. Door het realiseren van een HOV-verbinding, kortere wachttijden en betere aansluiting op andere vervoersvormen wordt het OV een aantrekkelijker alternatief voor de auto.

Een belangrijk onderdeel van deze lobby is de realisatie van HOV-verbindingen voor een snelle en comfortabele verbindingen binnen de regio. De gemeente werkt hierin nauw samen met omliggende gemeenten en de provincie Zuid-Holland.

7.3.3 Maatregel 14: Actieplan duurzame logistiek

Om de uitstoot en overlast van logistiek verkeer in Oegstgeest te beperken, stelt de gemeente een actieplan voor duurzame logistiek op. De focus ligt op het efficiënter organiseren van goederenvervoer en het stimuleren van schone vervoersmiddelen, in lijn met de koers van de gemeente Leiden en het RIA-project van Holland-Rijnland.

In het actieplan worden de volgende maatregelen verkend:

- Het beperken van bevoorrading met grote vrachtwagens in woongebieden. Bijvoorbeeld door het realiseren van pick-up points en het hanteren van venstertijden voor vrachtverkeer.
- Daarnaast wordt het gebruik van kleinere en elektrische voertuigen actief gestimuleerd, wat bijdraagt aan een stillere en schonere leefomgeving. (Zie ook maatregel 7: actief inzetten op emissievrij vervoer).
- Het creëren van logistieke hubs, waarmee de efficiëntie van goederenvervoer wordt verhoogd en het aantal voertuigbewegingen in de kern van Oegstgeest wordt verminderd. Op dit moment loopt een regionaal onderzoek dat zich richt op de potentie van verschillende hub-locaties voor zowel personenvervoer als bevoorrading.
- De gemeente onderzoekt bovendien de mogelijkheden voor het invoeren van milieuzones, om vervuilende voertuigen te weren uit gevoelige gebieden (zie maatregel 5).

7.3.4 Maatregel 15: Regionale samenwerking

De gemeente Oegstgeest streeft naar een optimale bereikbaarheid. Voor het realiseren van een goed functionerend mobiliteitssysteem is nauwe samenwerking met regionale partners essentieel. Oegstgeest werkt daarom actief samen met buurgemeenten, de provincie Zuid-Holland, Holland-Rijnland en landelijke partijen aan de ontwikkeling van infrastructuurprojecten en beleidsafstemming.

De focus ligt op thema's zoals de multimodale bereikbaarheid van bedrijven, voorzieningen en instellingen, en het beheersen van de belasting van het netwerk door het verbeteren van de doorstroming op hoofdwegen.

Daarbij zet de gemeente specifiek in op samenwerking door regelmatig met hen overleggen te hebben:

- Regionale partners als de buurgemeentes en Holland-Rijnland aan de ontwikkeling van infrastructuurprojecten.
- Rijkswaterstaat voor de A44.
- Provincie Zuid-Holland voor de N444 en N206 en de OV-concessie.

8 Uitvoeringsagenda

In dit hoofdstuk prioriteren we de maatregelen uit het vorige hoofdstuk.

Voor de prioritering gelden de volgende termijnen:

1. Start tussen 0 en 4 jaar.
2. Start tussen 4 en 8 jaar.
3. Start later dan 8 jaar.

De doorlooptijd en afronding van de maatregelen kan buiten de aangegeven termijn liggen. De prioritering van de maatregelen is gemaakt op basis van verschillende aspecten:

- De omvang en urgentie van de knelpunten (een aantal knelpunten is om die reden al naar voren gehaald).
- Werk met werk maken (of er reeds werkzaamheden gepland staan zoals rioleringswerkzaamheden).
- Ontwikkelingen (zoals woningbouwontwikkelingen).
- Mogelijkheid tot subsidie (bijvoorbeeld bij fietsprojecten, waarbij de provincie bijdraagt aan de ontwikkeling van doorfietsroutes).

Financiën

De diverse maatregelen hebben in de meeste gevallen financiële effecten die per maatregel kunnen verschillen. Het is daarom nu niet aan te geven wat de totale impact op de gemeentelijke financiën is. Daar waar het gaat om een lobby kost het vooral ambtelijke capaciteit terwijl bij (her)inrichtingen vaak meer middelen nodig zijn om de maatregelen te kunnen realiseren. Bij herinrichtingen sluiten we aan bij de beheerplannen en het MJOP. Daarnaast maken we zoveel als mogelijk gebruik van beschikbare regionale en nationale subsidies. Indien van toepassing leggen wij separate kredietaanvragen voor aan de raad.

Maatregel		Termijn
1	Onderzoeken en implementeren 15-minutengemeente	> 8 jaar
2	Realiseer recreatieve verbindingen	Op basis van MJOP
3	Herijken parkeerbeleid	0 – 4 jaar
4	Reductie van emissies en geluid	4 - 8 jaar
5	Onderzoek milieuzones	> 8 jaar
6	Actieplan toegankelijkheid	0 – 4 jaar
7	Actieplan duurzame mobiliteit	> 8 jaar
8	Herinrichten van wegen en kruispunten	Op basis van MJOP
8A	Herinrichten Willibrordrotonde	0 – 4 jaar
8B	Herinrichten Rijnsburgerweg	0 – 4 jaar
9	Verder inrichten schoolzones	0-4 jaar en waar mogelijk op basis van MJOP
10	Inzetten gedrag en educatieplan	Doorlopend
11	Verbeteren fietsinfrastructuur	Op basis van MJOP
12	Lobby doorstroming op doorlopende wegen	Doorlopend
13	Lobby versterken OV-netwerk	4 - 8 jaar
14	Actieplan Duurzame logistiek	> 8 jaar
15	Regionale samenwerking	Doorlopend