

Raadsvergadering  
d.d. 2 juni 2005.

-----  
Voorstel nr.: 73/05.  
-----

Onderwerp:  
Verkeersontsluiting Poelgeest.  
-----

Bijl.: 1.

Oegstgeest, 2 mei 2005.

Aan de raad.

#### 1. Relatie met Programbegroting 2005-2008

Programma : Wonen en Werken  
Product : Grondbeleid en –exploitaties  
Onderwerp : Verkeersontsluiting Poelgeest  
Doelstelling : Bouwen en verlagen tekort Poelgeest  
Doelstelling gehaald : Ja, deels

#### 2. Samenvatting

Het adviesbureau *Goudappel Coffeng* is gevraagd om de verkeersontsluiting van Poelgeest in beeld te brengen ten gevolge van de aanleg van de tunnel naar de Leidse Merenwijk.

*Goudappel Coffeng* beveelt vanuit het verkeerskundig oogpunt aan dat een permanent geopende tunnel te veel verkeer door de wijk Poelgeest genereert en dat de tunnel periodiek moet worden afgesloten. Daarnaast geeft zij aan dat een nieuwe ontsluiting op de Oegstgeesterweg zal leiden tot een ontlasting van de verkeersdruk op de Lange Voort. Verder adviseert zij om de varianten met de eenrichtingscircuits of routes via de Holle Mare niet verder uit te werken omdat deze geen soulaas bieden. Tot slot wordt aangegeven dat onderzocht moet worden hoe de snelheid van het verkeer van en naar Poelgeest omlaag gebracht kan worden om de veiligheid op de Lange Voort te kunnen waarborgen.

De raad wordt geadviseerd om de Holle Mare-variant definitief niet aan te leggen. Daarnaast wordt geadviseerd kennis te nemen van ons voornemen om extra snelheidsremmende maatregelen voor de Lange Voort en een spitsafsluiting van de tunnel nader uit te werken en te realiseren voordat de tunnel wordt opengesteld. Tot slot wordt geadviseerd om besluitvorming over een mogelijke fiets- en/of auto-ontsluiting naar de Oegstgeesterweg uit te stellen tot daarover nader kan worden gerapporteerd in overleg met de gemeente Leiden (mede in het kader van de ontwikkeling van het Trekvaartplein).

### 3. Inleiding/Voorgeschiedenis

In opdracht van projectbureau Poelgeest is *Goudappel Coffeng* gevraagd om de effecten in beeld te brengen van de verkeersafwikkeling op de Lange Voort, de Clusiuslaan en de Anne Weber van Bosselaan voor de situatie waarin er wel of niet een tunnel naar de Leidse Merenwijk is gerealiseerd. Daarnaast is gevraagd om een kwalitatieve beoordeling van een extra weg aan de noordzijde van Poelgeest, de zogenaamde Holle Mare-variant geadviseerd vanuit de wijk en wat de toegevoegde waarde zou zijn van een mogelijk te realiseren nieuwe brug naar de Oegstgeesterweg.

*Goudappel Coffeng* heeft op 22 maart 2005 hierover de notitie "Ontsluiting Poelgeest" uitgebracht. De uitkomsten hiervan worden kenbaar gemaakt in dit raadsvoorstel. Daarnaast is de notitie als bijlage bij dit raadsvoorstel opgenomen

### 4. Corpus/Onderbouwing

*Opzet notitie / modellen wijkvereniging Poelgeest*

*Goudappel Coffeng* heeft de verwachte verkeershoeveelheden bepaald met verschillende uitgangspunten:

1. Op basis van een actuele verkeerstelling op de Lange Voort is een prognose gemaakt van de totale verkeersproductie van Poelgeest als de gehele wijk is afgebouwd;
2. Met behulp van een verkeersmodel (RVMK Leidse regio) is het verwachte aandeel doorgaande verkeer berekend;
3. De verwachte effecten van de realisatie van de zogenaamde Holle Mare-route zijn in beeld gebracht;
4. Ten slotte zijn globaal de effecten van het afsluiten van de Haarlemmerweg (wens van de gemeente Leiden) en het aanleggen van een extra auto-ontsluiting naar de Oegstgeesterweg berekend.

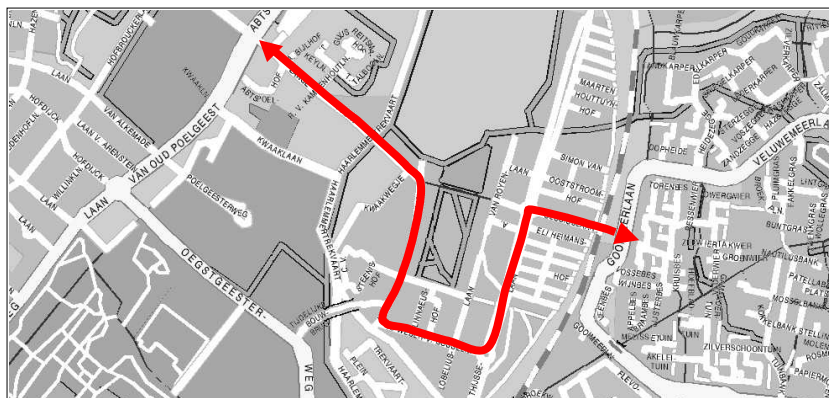
Voorts zijn de door de wijkvereniging Poelgeest aangedragen verkeersmodellen door *Goudappel Coffeng* bestudeerd en van commentaar voorzien. Een deel van deze ideeën is in de advisering door *Goudappel Coffeng* overgenomen.

*Goudappel Coffeng* sluit af met conclusies en concrete aanbevelingen.

*Verwachte verkeershoeveelheden*

*Telling en prognose zonder tunnel*

Uit de gehouden verkeerstellingen blijkt dat de wijk Poelgeest, die als autoluw wordt aangeprezen door zowel bewoners als gemeente, bepaald niet autoluw is. De verkeersproductie is hoger dan het landelijke gemiddelde voor nieuwbouwwijken. Als er geen tunnel is, rijden er, als Poelgeest is afgebouwd, over de Lange Voort ± 8.282 voertuigen. *Goudappel Coffeng* concludeert dat een verkeersintensiteit van 8.282 voertuigen te hoog is voor een erftoegangsweg die de Lange Voort is.



Basisvariant

### Effect tunnel

Als er wel een tunnel is, verlaat circa 50% van het verkeer uit Poelgeest via de Clusiuslaan en de tunnel de wijk naar de Gooimeerlaan in Leiden. Tegelijkertijd komen er  $\pm 5.300$  auto's bij, die tussen de Merenwijk en de Abtspoelweg rijden (doorgaand verkeer). De Lange Voort moet dan 9.440 voertuigen verwerken. Een toename van 1.160 auto's.

Bij de Clusiuslaan neemt de hoeveelheid verkeer procentueel en absoluut toe. Zonder tunnel rijden er over de Clusiuslaan nagenoeg geen voertuigen. Als de tunnel er wel is, rijden er over de Clusiuslaan 9.440 voertuigen. Evenveel als over de Lange Voort. Ook over de Jac. P. Thijsselaan, Anne Weber van Bosselaan en Hugo de Vrieslaan zal het doorgaande verkeer (5.300 auto's) + de verkeersproductie van de woningen uit Poelgeest zelf rijden

*Goudappel Coffeng* concludeert dat dit voor de gehele wijk Poelgeest een zware belasting is.

### Afsluiten Haarlemmerweg

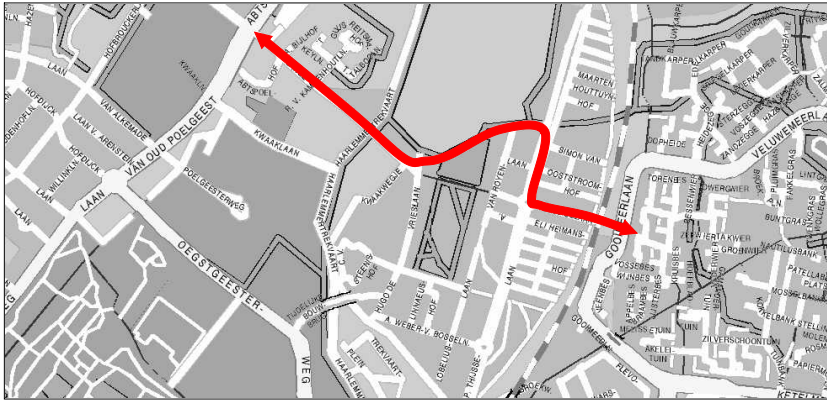
De gemeente Leiden heeft plannen om de Haarlemmerweg richting Leiden af te sluiten voor het autoverkeer. Vanuit Poelgeest kan dan niet meer richting Groenord-noord worden gereden. De gemeente Leiden wil dat doen op een locatie waardoor de bewoners van het Leidse woonwagenkamp Trekvaartplein alleen via Poelgeest naar Leiden kunnen rijden. *Goudappel Coffeng* geeft aan dat er in dat geval  $\pm 660$  auto's per etmaal extra over de Hugo de Vrieslaan en de Lange Voort zullen rijden. De Lange Voort en Hugo de Vrieslaan worden daarmee nog meer belast.

### Beoordeling varianten

Door *Goudappel Coffeng* zijn verschillende mogelijkheden bekeken.

### Holle Mare-variant

De Holle Mare-variant is een eventueel nieuw aan te leggen weg aan de noordkant van Poelgeest. Om op de Holle Mare-variant te komen, moet het verkeer vanaf de Clusiuslaan in plaats van linksaf, rechtsaf op de Jac. P. Thijsselaan. De nieuwe route sluit aan op de Hugo de Vrieslaan ter hoogte van de Hendrik Heukelsbrug. Het verkeer rijdt verder over de Lange Voort naar de Abtspoelweg.



Holle Mare-variant

*Goudappel Coffeng* komt tot de conclusie dat deze route een ontlasting inhoudt voor de:

- Jac. P. Thijsselaan linksaf (tussen Clusiuslaan en Anne Weber van Bosselaan);
- Anne Weber van Bosselaan;
- Hugo de Vrieslaan.

maar dat het verkeer zal toenemen op de

- Clusiuslaan;
- Jac. P. Thijsselaan rechtsaf (tussen Clusiuslaan en Holle Mare-variant);
- Lange Voort.

Aangezien deze route korter en daarmee aantrekkelijker is dan de oorspronkelijke route zal de verkeersbelasting op de Lange Voort en Clusiuslaan toenemen tot 10.000 voertuigen per etmaal. Instellen van éénrichtingverkeer door de hele wijk zal de extra verkeersbelastingen op de Clusiuslaan en Lange Voort niet wegnemen. Op één richting moet het verkeer wel een langere route nemen. De instelling van éénrichtingverkeer lokt ook een hogere verkeerssnelheid uit.

*Goudappel Coffeng* geeft in haar aanbeveling aan dat de Holle Mare-variant op wijkniveau meer doorgaand verkeer zal aantrekken en geen oplossing biedt aan het verkeersprobleem. Op straatniveau verschuiven de problemen van de ene naar de andere straat. Zij adviseert daarom deze variant niet verder uit te werken.

Verkeerskundig is het advies om de Holle Mare-variant aan te leggen dus negatief. De onderstaande argumenten pleiten ook niet voor de aanleg van de Holle Mare-variant.

### *Stedenbouwkundig*

Aan het Stedenbouwkundig adviesbureau SAB Amsterdam is gevraagd om stedenbouwkundig advies uit te brengen over de Holle Mare-variant. Het advies van SAB is dat de aanleg van de Holle Mare-variant een onaanvaardbare grote inbreuk geeft op de stedenbouwkundige opzet van de wijk Poelgeest:

- De weg verstoort de relatie tussen het stedelijk en het landelijk deel;
- Het fysieke en visuele contact tussen het buurtpark en het natuurgebied wordt verstoord;
- Heemlandterras 10-14 en Renbaan-Noord dienen zodanig opgeschoven te worden in westelijke richting dat ze tegen de noordzijde van het Heempark komen en de openheid van het park verloren gaat en de noord-zuidstructuur van Poelgeest wordt aangetast.

*Beschermingszone riviertje Holle Mare*

Een beschermingszone van 15 meter, gemeten vanaf de waterlijn van de Holle Mare, dient in principe vrijgehouden te worden van bebouwing. Valt bebouwing hierbinnen dan dient er vergunning bij het Hoogheemraadschap van Rijnland aangevraagd te worden. Verwacht kan worden dat deze vergunning niet zonder meer verleend wordt, aangezien de Holle Mare-variant over een lengte van circa 300 meter door de beschermingszone heen steekt.

*Planschade*

Met een eventuele aanleg van de Holle Mare-variant is er een zeer grote kans dat verzoeken tot planschade ingediend worden. Deze verzoeken zullen afkomstig zijn van huiseigenaren die geconfronteerd worden met de aanzienlijke verkeersbelasting die ten tijde van de koop van de huizen niet voorzien was.

*Schadeclaim ontwikkelaar*

Als er vanwege de Holle Mare-variant wijzigingen moeten worden aangebracht in de bouwplannen Heemland Terras 10-14 en Renbaan-Noord, kan van de ontwikkelaar een schadeclaim worden verwacht. Zijn advocaat heeft dat al eerder aan uw raad kenbaar gemaakt

*Dynamische afsluiting van de tunnel*

*Goudappel Coffeng* bespreekt in de notitie de verschillende mogelijkheden tot afsluiting van de tunnel. Zij constateert dat de meest logische locatie voor een afsluiting vlakbij de tunnel is. Een locatie verderop in de wijk maakt de maatregel onduidelijk.

Een permanente afsluiting beperkt het doorgaande verkeer tot het minimum. Bij de bespreking van de voorstellen van de wijkvereniging wordt gesteld dat dit strijdig zou zijn met het convenant tussen Leiden en Oegstgeest uit 1995.

Een dynamische afsluiting periodiek in tijd en naar doelgroep behoort wel tot de mogelijkheden binnen de grenzen van het convenant. *Goudappel Coffeng* adviseert om geen status aparte te verlenen aan bewoners van Poelgeest. Waarom zouden bewoners van Poelgeest wel de Merenwijk in mogen en bewoners van de Merenwijk niet Poelgeest in? De tijden waarop de dynamische afsluiting werkt, moeten ruim in de spits liggen. Door de tunnel af te sluiten van 07.00-09.00 uur en 15.00-19.00 uur wordt 50% van het doorgaande verkeer geweerd.

*Extra aansluiting op de Oegstgeesterweg*

*Goudappel Coffeng* heeft ook bekeken wat de toegevoegde waarde zou zijn van een mogelijk te realiseren nieuwe ontsluiting naar de Oegstgeesterweg door middel van een brug. Uitgangspunt is de afsluiting van de Haarlemmerweg conform de Leidse wens.



Aansluiting op de Oegstgeesterweg

- Zonder tunnel:  
Het effect van een brug zal voor de wegen ten oosten van de Hugo de Vrieslaan nihil zijn als er geen tunnel is. Voor de Hugo de Vrieslaan en Lange Voort houdt deze optie een belangrijke afname van het verkeer in. Van 8.282 naar 2.480 voertuigen per etmaal;
- Met tunnel:  
Als er zowel een brug naar de Oegstgeesterweg als een tunnel is gerealiseerd, is de verwachting dat er een aanzuigende werking vanuit gaat op doorgaand verkeer. De Lange Voort en Hugo de Vrieslaan profiteren dan nog steeds van deze brug, maar de Anne Weber van Bosselaan, de Jac. P. Thijsselaan en Clusiuslaan worden met nog meer doorgaand verkeer belast.

Een extra brug gelijktijdig met een niet afgesloten tunnel is alleen voor een deel een oplossing. Zonder tunnel of een tunnel die in spijttijden is afgesloten, is het een oplossing die de forse verkeerslast op de Hugo de Vrieslaan en de Lange Voort vermindert.

NB:

Ook voor het fietsverkeer is een brug naar de Oegstgeesterweg een interessante aanvulling. De kortste route om het Centraal Station Leiden te bereiken, is nog altijd die via de Broekweg (huidige fietstunnel) en het Stadspolderpad (langs het spoor). Een route via een nieuwe brug naar de Oegstgeesterweg en dan door de Boerhaavelaan naar het station is verwaarloosbaar langer (10 meter). Naar de vele onderwijsinstellingen in de omgeving van de Boerhaavelaan betekent een nieuwe brug naar de Oegstgeesterweg een sterk verbeterde fietsverbinding vanuit Poelgeest. Een bijkomende reden om een fietsverbinding langs de Oegstgeesterweg te hebben is dat de route Stadspolderpad door veel gebruikers als sociaal onveilig wordt ervaren.

### *Snelheden*

De snelheid van het autoverkeer op de Lange Voort is te hoog. De wettelijke toegestane snelheid is 30 km per uur. Uit de meting blijkt dat 15% van al het verkeer harder rijdt dan 44 km per uur. Indien deze 30 km per uur was geweest zouden er geen snelheidsremmende maatregelen nodig zijn. Echter is nu, gelet op de hoeveelheden verkeer en hun snelheid, een verlaging van de snelheid in deze woonstraat noodzaak.

### *Bijlage advies GGZ/VROM*

Beoordeeld naar de forse verkeersbelasting is een afsluiting van de tunnel voor “iedereen en altijd” veruit de meest gewenste oplossing. De conclusie is echter dat een permanente afsluiting strijdig is met het convenant. De gemeente Leiden houdt echter vast aan de gemaakte afspraken. De afdeling GGZ/VROM heeft naar aanleiding van deze conclu-

sies een aantal vergelijkbare situaties in Leiden onder de loep genomen en constateert dat Leiden tenminste in een vijftal situaties autoverkeer tussen woonwijken onmogelijk heeft gemaakt. Gelet op de uitkomsten van het verkeersonderzoek en het elders door de gemeente Leiden gevoerde beleid, zou in redelijkheid van de gemeente Leiden mogen worden verwacht dat zij haar ingenomen standpunt heroverweegt. De ambtelijke notitie is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

#### 5. Te nemen fysieke maatregelen

*Goudappel Coffeng* concludeert dat nog meer snelheidsremmende maatregelen dan de aanwezige drempels weinig effect hebben op het gebruik van de route. Extra drempels worden dan ook niet overwogen.

Wel gaan wij op basis van dit advies extra snelheidsremmende maatregelen op de Lange Voort nemen om de snelheid terug te dringen.

De technische uitwerking van de geadviseerde spitsafsluiting zal door ons college ter hand worden genomen.

#### 6. Financiële consequenties/Dekking

In de grondexploitatie is geen uitgave geraamd voor de Holle Mare route. De kosten van de aanleg van de Holle Mare-variant, in de beschermingszone, worden vooralsnog ruw geraamd op € 660.000,=. Als Heemlandterras 10-14 en Renbaan-Noord zodanig worden opgeschoven dat de Holle Mare-variant buiten de beschermingszone kan worden aangelegd, zijn de niet voorziene kosten geraamd op € 385.000,= (zoals eerder gemeld is het Stedenbouwkundige advies hiervoor negatief). Beide bedragen dienen verhoogd te worden met de mogelijke planschade-uitkeringen en een schadevergoeding voor de gedupeerde ontwikkelaar. Ook om financiële redenen wordt deze variant door ons afgewezen.

Voor de snelheidsremmende maatregelen op de Lange Voort en de spitsafsluiting is vooralsnog een bedrag geraamd van € 90.000,= (inclusief voorbereiding en toezicht). Wij zijn van mening dat voor deze maatregelen moet worden gekozen en dat de kosten kunnen worden meegenomen in de eerstvolgende herziening van de grondexploitatie.

#### 7. Conclusie

Door *Goudappel Coffeng* worden vanuit het verkeerskundig oogpunt de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Een permanent geopende tunnel genereert te veel verkeer door de wijk Poelgeest. Om de hoeveelheid verkeer tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen, moet de tunnel periodiek worden afgesloten. Aanbevolen wordt om de dynamische afsluiting van de tunnel verder uit te werken, de bewoners hierbij geen status aparte te verlenen in de doorgang en calamiteitenverkeer en langzaam verkeer in alle gevallen doorgang te verlenen;
2. Een nieuwe ontsluiting op de Oegstgeesterweg leidt tot een ontlasting van de verkeersdruk op de Lange Voort. Aanbevolen wordt om deze ontsluiting nader uit te werken;





De raad van de gemeente Oegstgeest;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 2 mei 2005, nr. 73/05;

b e s l u i t :

1. de Holle Mare-variant definitief niet aan te leggen;
2. kennis te nemen van ons standpunt dat extra snelheidsremmende maatregelen voor de Lange Voort worden genomen en een spitsafsluiting van de tunnel nader wordt uitgewerkt en gerealiseerd voordat de tunnel wordt opengesteld;
3. besluitvorming over een mogelijke fiets- en/of auto-ontsluiting naar de Oegstgeesterweg uit te stellen tot daarover nader kan worden gerapporteerd in overleg met de gemeente Leiden (mede in het kader van de ontwikkeling van het Trekvaartplein).

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Oegstgeest, gehouden op 2 juni 2005.

De raad voornoemd,

, voorzitter.

, griffier.