

Gemeente Oegstgeest
Definitief



Verkeersonderzoek La France Oegstgeest

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Oegstgeest
Definitief

Verkeersonderzoek La France Oegstgeest

Datum 2 september 2019
Kenmerk 004700.20190729.R1.02
Eerste versie

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Oegstgeest Definitief
Titel rapport	Verkeersonderzoek La France Oegstgeest
Kenmerk	004700.20190729.R1.02
Datum publicatie	2 september 2019

Inhoud	Pagina	
1	Aanleiding, doel en leeswijzer	1
1.1	Aanleiding: transformatie van partycentrum naar appartementen	1
1.2	Doel: Onderzoek verkeerseffecten herontwikkeling	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Verkeersgeneratie	3
2.1	Uitgangspunten huidige en toekomstige invulling	3
2.2	Huidige verkeersgeneratie	4
2.3	Toekomstige verkeersgeneratie	5
2.4	Deelconclusie verkeersgeneratie	6
3	Verkeerseffecten	7
3.1	Ochtendspits (07.00-09.00 uur)	8
3.2	Avondspits (16.00-18.00)	9
4	Verkeersontsluiting van planlocatie	11
4.1	Variant A: Conform huidige situatie	12
4.2	Variant B: huidige situatie met enkel inrijden via kerkterrein	13
4.3	Variant C: Enkel toegang via Apollolaan	14
4.4	Variant D: Eenrichtingsstructuur Apollolaan omdraaien	15
5	Verkeersveiligheid	16
6	Conclusies	18

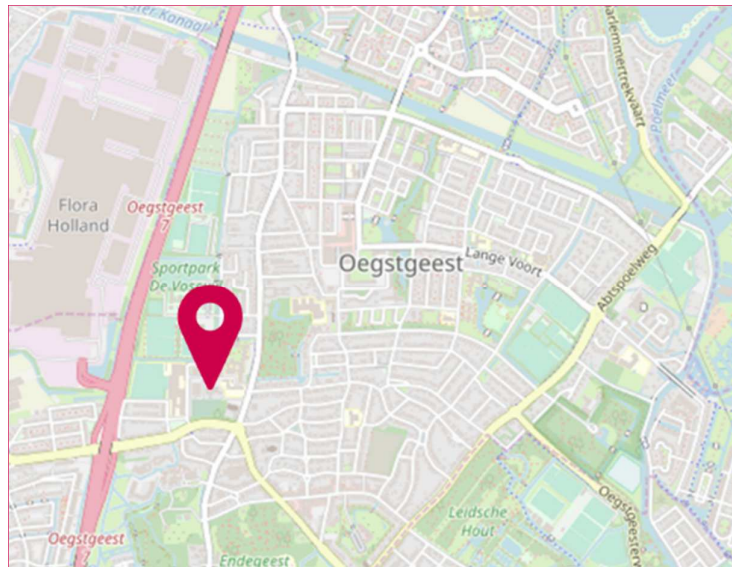
1

Aanleiding, doel en leeswijzer

1.1 Aanleiding: transformatie van partycentrum naar appartementen

Partycentrum La France te Oegstgeest wordt herontwikkeld. Een projectontwikkelaar is voornemens om op de huidige locatie van La France nieuwe appartementen te bouwen.

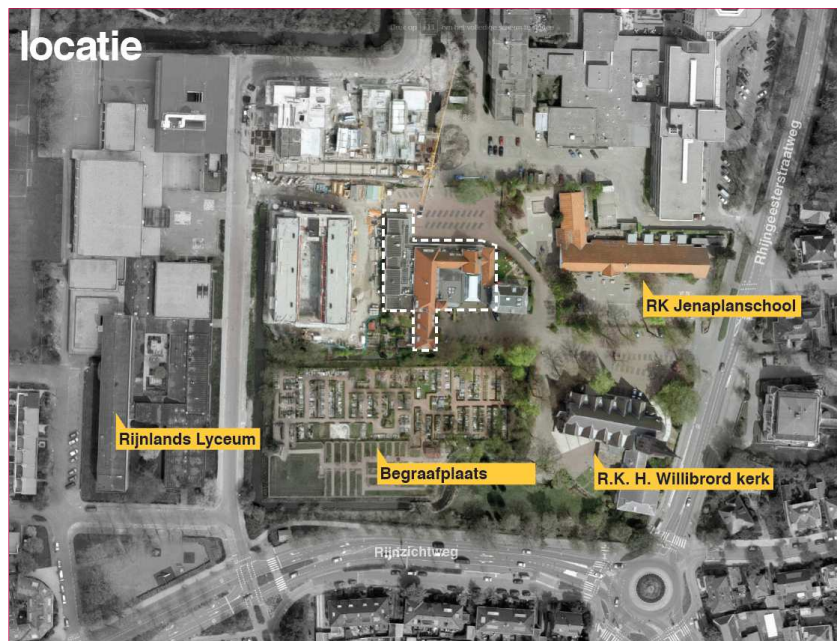
Hierdoor verandert de invulling van het gebied, wat invloed heeft op de verkeersstromen in de omgeving. Bovendien is voor deze herontwikkeling een bestemmingsplanwijziging nodig. Voor de ruimtelijke onderbouwing daarvan dient een verkeersonderzoek te worden uitgevoerd. De hiernavolgende figuren tonen de ligging van La France in Oegstgeest. De planlocatie is gelegen nabij twee scholen en de R.K.H. Willibrord kerk aan de Rhijngeesterstraatweg.



Figuur 1.1: Planlocatie van de herontwikkeling

1.2 Doel: Onderzoek verkeerseffecten herontwikkeling

De gemeente Oegstgeest heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd onderzoek te doen naar de verkeerseffecten van deze herontwikkeling, eventuele benodigde (verkeers)maatregelen en advies te geven over de ontsluiting van deze locatie. Deze rapportage beschrijft de uitkomsten van dit onderzoek.



Figuur 1.2: Planlocatie gelegen nabij twee scholen en een kerk

1.3 Leeswijzer

- Hoofdstuk 2: Om de impact van de herontwikkeling goed te kunnen bepalen, is allereerst de verkeersgeneratie voor de huidige en toekomstige functie bepaald.
- Hoofdstuk 3: Aan de hand van de verkeersgeneratie is met het regionale verkeersmodel bepaald wat de effecten zijn op de omliggende wegen.
- Hoofdstuk 4: De verkeersontsluiting van de planlocatie is nader beschouwd.
- Hoofdstuk 5: De verkeersveiligheid rond de schoollocatie is onderzocht.
- Hoofdstuk 6: Conclusies.

2

Verkeersgeneratie

De transformatie zorgt mogelijk voor extra verkeer van en naar de planlocatie. Dit dient in beeld te worden gebracht voor de ruimtelijke onderbouwing van de bestemmingsplanwijziging. In dit hoofdstuk is met behulp van kencijfers van het CROW de verkeersgeneratie berekend van de huidige en toekomstige bestemming van de planlocatie. Het verschil hiertussen geeft het planeffect weer.

2.1 Uitgangspunten huidige en toekomstige invulling

In de tabellen 2.1 en 2.2 zijn de huidige en toekomstige invulling van het plangebied opgenomen. Op de planlocatie is momenteel een partycentrum gehuisvest. Het partycentrum beschikt over zeven zalen, waar onder andere personeelsfeesten, bruiloften, familiefeesten, en vergaderingen worden gehouden.

zaal	capaciteit
Het Theater	70-140 gasten
De Herenkamer	25-50 gasten
Het Café	60-120 gasten
De Club	100-250 gasten
De Keuken	30-50 gasten
De Kas	60-120 gasten
Het Tuinhuis	20-45 gasten

Tabel 2.1: Huidige situatie partycentrum La France met meerdere zalen

woningtype	aantal
sociale huur	18
koop	52

Tabel 2.2: Toekomstige situatie 70 appartementen

2.2 Huidige verkeersgeneratie

Voor een partycentrum zijn geen kencijfers gespecificeerd door het CROW, en daarom is maatwerk toegepast om de huidige verkeersgeneratie te onderbouwen. De verkeersgeneratie van La France verschilt sterk gedurende de week, en is afhankelijk van het aantal feesten en partijen die plaatsvinden. De maatgevende momenten voor een partycentrum zijn doorgaans de vrijdagavond, zaterdagmiddag, zaterdagavond en zondagmiddag. Op werkdagen zijn er (veel) minder boekingen in het partycentrum, waardoor de verkeersgeneratie op een werkdag doorgaans een stuk lager is. Het voorgaande blijkt ook uit de indicatie van het aantal bezoekers van La France op Google.

In de huidige situatie verschilt de verkeersgeneratie sterk van dag tot dag en van week tot week. Daarom is de verkeersgeneratie op twee verschillende manieren berekend:

1. Op basis van de capaciteit van de zalen.
2. Op basis van het aantal parkeerplaatsen.

Berekening 1: Verkeersgeneratie op basis van de capaciteit van de zalen

Ervan uitgaande dat La France op een maatgevend moment volgeboekt is, kunnen maximaal 775 bezoekers gehuisvest worden. Inclusief personeel bedraagt dit naar schatting circa 850 personen. Een deel hiervan zal met de auto naar La France komen, een ander deel met de fiets, lopend of met het openbaar vervoer. We gaan uit van de aanname dat 60% van de bezoekers met de auto komt. Personeel komt naar verwachting voor een groot deel met de fiets of lopend. Naar feesten en partijen reizen bezoekers vaak samen in één auto, en daarom gaan we uit van een gemiddelde bezettingsgraad van 2,5 personen per auto. Op basis van voorgaande aannames en uitgangspunten komt de verkeersgeneratie uit op 373 verkeersbewegingen¹.

Berekening 2: Verkeersgeneratie op basis van het aantal parkeerplaatsen

Bezoekers van La France kunnen gebruik maken van de parkeergelegenheid bij het partycentrum, of van de parkeerplaatsen bij de naastgelegen kerk. In totaal zijn hier 120 parkeerplaatsen gelegen. Zaterdag is naar verwachting de maatgevende dag, waarbij zalen mogelijk ook twee keer op een dag verhuurd worden: zaterdagmiddag en zaterdagavond. Als we ervan uitgaan dat op een zaterdagmiddag alle parkeergelegenheid twee keer gebruikt wordt, en rekening houdend met een aankomende en vertrekkende verkeersbeweging, dan resulteert deze berekening in 480 verkeersbewegingen.

De voorgaande berekeningen zijn 'worst case'-scenario's, waarbij is uitgegaan van een maximale bezetting van de zalen van het partycentrum en van de parkeergelegenheid. Hoe vaak sprake is van een dergelijke situatie is niet bekend, hier zijn geen cijfers van. Verwacht wordt echter dat dit niet wekelijks optreedt, zodat dit 'worst case'-scenario's zijn. De twee berekeningen leiden tot een bandbreedte van 370 tot 480 verkeersbewegingen op een weekenddag.

¹ 850 personen x 60% autoaandeel/2,5 personen per auto x 2 (aankomende + vertrekkende verkeersbeweging) = 373 verkeersbewegingen.

Op een zaterdag vinden de verkeersbewegingen verspreid over de dag plaats. Op een vrijdag zijn de verkeersbewegingen meer geconcentreerd in de avond. Een gedeelte hiervan vindt mogelijk plaats tijdens de avondspits (16.00-18.30 uur). Het merendeel van het huidige verkeer van/naar La France vindt echter buiten de spitsperioden plaats.

Voor de verkeersdoorstroming zijn de ochtend- en avondspits op een werkdag doorgaans maatgevend. De huidige functie, partycentrum La France, zorgt echter (zoals hiervoor beredeneerd) nauwelijks voor verkeer in de spitsperioden, maar met name op vrijdag-avond en in het weekend.

2.3 Toekomstige verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is berekend met behulp van kencijfers verkeersgeneratie uit de CROW-publicatie 381. Op basis van de adressendichtheid van de gemeente Oegstgeest is uitgegaan van de categorie 'sterk stedelijk'. Door de ligging van het plangebied, net buiten het centrum van Oegstgeest, is uitgegaan van 'schil centrum'. Voor de verkeersgeneratie hanteert het CROW een bandbreedte met mini- en maximale kencijfers, beide zijn opgenomen in tabel 2.3. In de tabel is de verkeersgeneratie berekend voor een werkdag. Daarvoor zijn de CROW-kencijfers voor een weekdag omgerekend naar een werkdag door te vermenigvuldigen met 1,11. Op een werkdag genereert de nieuwe ontwikkeling circa 450-500 verkeersbewegingen per dag.

woningtype	omvang	kencijfer voor een werkdag		eenheid	verkeersgeneratie (mvt/etm)	
		min.	max.		min.	max.
sociale huur	18 app.	4,3	5,2	mvt per won.	78	94
koop (duur)	52 app.	7,1	8,0	mvt per won.	369	416
totaal					447	509

Tabel 2.3: Verkeersgeneratie toekomstige situatie La France

Van de dagelijkse verkeersbewegingen vindt ongeveer 10% (conform het CROW) plaats in het drukste uur van de ochtendspits, en 10% in het drukste uur van de avondspits. In deze maatgevende uren genereert de ontwikkeling dus circa 50 verkeersbewegingen, waarvan het grootste deel (89%, conform het CROW) een vertrekkende verkeersbeweging is, tegenover 11% aankomende verkeersbewegingen. Dit betekent dat in het drukste ochtendspitsuur er circa 45 vertrekkende verkeersbewegingen zijn, en 5 aankomende verkeersbewegingen. In de avondspits is 64% van het verkeer aankomend, en 36% vertrekkend. Dit komt neer op 30 aankomende verkeersbewegingen en 20 vertrekkende verkeersbewegingen.

2.4 Deelconclusie verkeersgeneratie

Woningen zorgen voor een gelijkmatiger verkeersgeneratie van dag tot dag en van week tot week dan een partycentrum. De verkeersgeneratie van een partycentrum is sterk afhankelijk van het aantal feesten en partijen, en het aantal gasten. Het partycentrum is niet elke week stampvol uitverkocht, en ook zal niet elke zaal elke week helemaal gevuld zijn. Daardoor verschilt de verkeersgeneratie sterk van week tot week.

Voor het partycentrum is de verkeersgeneratie op twee manieren berekend. De verkeersgeneratie van het partycentrum bedraagt naar verwachting 370 tot 480 verkeersbewegingen op een weekenddag. Op een werkdag (uitgezonderd vrijdag) is de verkeersgeneratie van het partycentrum een stuk lager.

In de nieuwe situatie zorgen de 70 appartementen voor circa 450 tot 500 verkeersbewegingen per werkdag, in het weekend is de verkeersgeneratie lager. Daarmee is de verkeersgeneratie van de huidige en toekomstige invulling in het weekend ongeveer vergelijkbaar, maar op een werkdag is er door de herontwikkeling een verkeerstoename te verwachten.

Bovendien zorgt de herontwikkeling van partycentrum naar woningen voor extra verkeersbewegingen in de ochtend- en avondspits. Voor de verkeersdoorstroming zijn deze spitsperiodes doorgaans maatgevend. In het volgende hoofdstuk is beschouwd hoe het extra verkeer in de spitsen zich verdeelt over het netwerk, en wat de effecten hiervan zijn op de omliggende wegen.

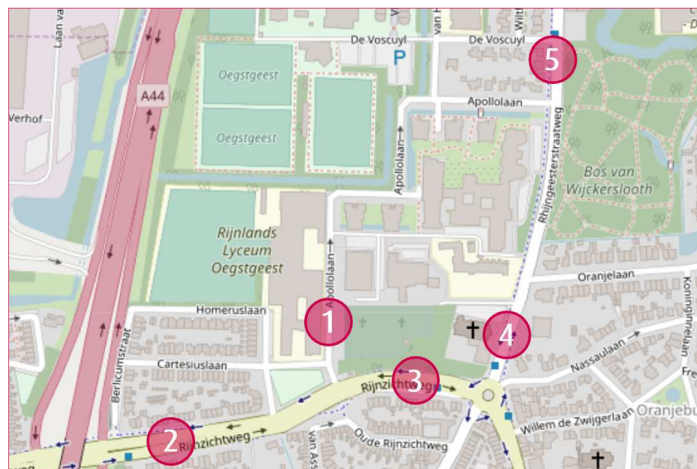
3

Verkeerseffecten

In dit hoofdstuk is onderzocht wat het effect is van de planontwikkeling op het wegennet. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing dient naar de verkeerssituatie over ten minste tien jaar gekeken te worden. Dit is gedaan met behulp van het regionale verkeersmodel, waarmee de verkeerssituatie van 2030 berekend is. Daarbij is rekening gehouden met andere ruimtelijke ontwikkelingen in Oegstgeest en de regio. In het verkeersmodel zijn twee scenario's beschouwd, namelijk:

- Referentiescenario 2030, situatie zonder herontwikkeling La France.
- Planvariant 2030, situatie mét herontwikkeling La France.

Het verschil tussen beide scenario's geeft het planeffect van de herontwikkeling weer. Het planeffect is inzichtelijk gemaakt door een vergelijking van de intensiteiten op verschillende wegvakken in de omgeving van de planlocatie. Deze wegvakken zijn in figuur 3.1 op kaart weergegeven.



Figuur 3.1: Wegvakken waarop intensiteiten zijn vergeleken voor verschillende scenario's

3.1 Ochtendspits (07.00-09.00 uur)

In tabel 3.1 is voor de diverse wegvakken uit figuur 3.1 de verkeersintensiteiten in de ochtendspits opgenomen voor de huidige situatie (o.b.v. tellingen uit 2016/2018) en twee toekomstscenario's. Hiermee is de autonome ontwikkeling van het verkeer inzichtelijk gemaakt.

wegvakken	intensiteiten ochtendspits			2030 t.o.v. 2020	
	2016/2018	2020	2030	absoluut	relatief
1. Apollolaan	geen telling beschikbaar	140	100	-40	-29%
2. Rijnzichtweg	3.000	3.510	2.670	-840	-24%
3. Rijnzichtweg	geen telling beschikbaar	3.360	2.560	-800	-24%
4. Rhijngeesterstraatweg	1.270	1.360	1.700	+340	+25%
5. Rhijngeesterstraatweg	1.130	1.370	1.550	+180	+13%

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten in de ochtendspits (2 uur) voor huidig, 2020 en 2030 autonoom

Uit tabel 3.1 blijkt dat de verkeersdruk in de ochtendspits op de Rijnzichtweg in 2030 afneemt met circa 24% ten opzichte van 2020. Absoluut gezien betreft dit een reductie van circa 800 motorvoertuigen. Op de Rhijngeesterstraatweg nemen de verkeersintensiteiten in 2030 wel toe met 180 a 340 motorvoertuigen in de ochtendspits. Dit betreft de autonome ontwikkelingen naar 2030, waarin het planeffect van La France niet is meegenomen. Deze effecten worden veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouw) en aanpassingen aan het wegennet (zoals aanleg van de Rijnlandroute, en verbeteringen aan de Leidse Ring Noord). Met name door infrastructurele maatregelen vindt er een verschuiving plaats van verkeer, waardoor het op de Rijnzichtweg rustiger wordt.

In tabel 3.2 zijn voor dezelfde wegvakken de verkeersintensiteiten opgenomen voor de referentiesituatie 2030 (zonder herontwikkeling La France) en de planvariant 2030 (met herontwikkeling La France). Het verschil tussen deze varianten is het effect van de herontwikkeling van La France.

wegvakken	intensiteiten ochtendspits		absoluut	percentueel
	2030 (Referentie)	2030 (Planvariant)		
1. Apollolaan	100	170	+70	+70%
2. Rijnzichtweg	2.670	2.680	+10	+0,4%
3. Rijnzichtweg	2.560	2.620	+60	+2%
4. Rhijngeesterstraatweg	1.700	1.750	+50	+3%
5. Rhijngeesterstraatweg	1.550	1.600	+50	+3%

Tabel 3.2: Verkeersintensiteiten in de ochtendspits (2 uur) voor de referentiesituatie in 2030 en de planvariant 2030

Uit tabel 3.2 blijkt dat op alle wegen rondom de planlocatie het verkeer in de ochtendspits toeneemt te opzichte van de referentie (2030). De grootste absolute toename vindt plaats op de Apollolaan, wat logisch is omdat de planlocatie via deze weg ontsloten is. Qua totale verkeersdruk blijft de Apollolaan echter nog een rustige woonstraat met dagelijks circa 1.000 verkeersbewegingen.

Op de andere wegen rondom de planontwikkeling van La France zijn de toenames in de ochtendspits beperkter, zowel in absolute als percentuele zin. Dit komt doordat het verkeer van/naar de planlocatie zich verspreidt over de verschillende wegen. De verkeerstoenames op de andere wegvakken bedragen maximaal 60 auto's per spitsperiode, dit komt overeen op een procentuele toename van circa +0,4% a +3%.

Eerder was geconcludeerd dat door andere ontwikkelingen het verkeer op de Rijnzichtweg naar verwachting afneemt met 800 motorvoertuigen in de ochtendspits. De planontwikkeling zorgt voor een toename van circa 60 motorvoertuigen in de ochtendspits. Netto gezien wordt daarmee alsnog een verkeersafname verwacht op de Rijnzichtweg, waardoor de verkeerssituatie naar 2030 toe waarschijnlijk verbeterd t.o.v. de huidige situatie. In de huidige situatie is de Wilibrordrotonde een knelpunt wat betreft verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. Als de verkeersafname op de Rijnzichtweg inderdaad plaatsvindt, verbeterd de verkeersdoorstroming bij de Wilibrordrotonde, en heeft de planontwikkeling geen effect op de verkeersdoorstroming van de omliggende wegen.

3.2 Avondspits (16.00-18.00)

Ook voor de avondspits is het verschil tussen de referentiesituatie (zonder herontwikkeling La France) en de planontwikkeling (met herontwikkeling La France) in beeld gebracht. In tabel 3.3 en 3.4 zijn hiervan de resultaten weergegeven.

wegvakken	intensiteiten avondspits			2030 t.o.v. 2020	
	2016/2018	2020	2030	absoluut	relatief
1. Apollolaan	---	80	120	+40	+50%
2. Rijnzichtweg	3410	4.060	3.230	-830	-20%
3. Rijnzichtweg	---	3.960	3.090	-870	-22%
4. Rhijngeesterstraatweg	1630	1.910	2.260	+350	+18%
5. Rhijngeesterstraatweg	1340	1.750	2.040	+290	+17%

Tabel 3.3: Verkeersintensiteiten in de avondspits (2 uur) voor omliggende wegen La France voor huidig, 2020 en 2030 autonoom

In tabel 3.3 zijn voor de avondspits de huidige intensiteiten (op basis van beschikbare tellingen uit 2016 en 2018) en die van 2020 en 2030 zichtbaar. Hier is hetzelfde beeld zichtbaar als in de ochtendspits: op de Rijnzichtweg neemt het verkeer met circa 20% af

tussen 2020 en 2030. Op de Rhijngeesterstraatweg wordt het drukker, maar absoluut gezien is deze verkeerstoename minder groot dan de afname op de Rijnzichtweg, waardoor het in het netwerk rustiger wordt. Ten opzichte van 2020 rijden op de Rhijngeesterstraatweg in 2030 tussen de 290 en 350 auto's extra in de avondspits.

wegvakken	intensiteiten avondspits		absoluut	percentueel
	2030 (Referentie)	2030 (Planvariant)		
1. Apollolaan	120	220	+100	+83%
2. Rijnzichtweg	3.230	3.270	+40	+1,2%
3. Rijnzichtweg	3.090	3.150	+60	+1,9%
4. Rhijngeesterstraatweg	2.260	2.340	+80	+3,5%
5. Rhijngeesterstraatweg	2.040	2.140	+100	+5%

Tabel 3.4: Verkeersintensiteiten in de avondspits (2 uur) voor omliggende wegen La France in 2030 autonoom en 2030 planvariant

In tabel 3.4 is een vergelijking tussen referentie 2030 (zonder herontwikkeling) en de planvariant 2030 (met herontwikkeling La France). Wederom is in de planvariant op de Apollolaan sprake van de meeste toename van het verkeer, zowel relatief (+83%) als absoluut (+100 motorvoertuigen) gezien. Dit is minder dan 1 extra auto per minuut.

Ook in de avondspits is er nu sprake van wachtrijvorming bij de Wilibrordrotonde, op alle takken. De totale verkeersbelasting op de rotonde neemt door wijzigingen in verkeersstromen af, waardoor de doorstroming verbeterd. Door de herontwikkeling van La France neemt het verkeer echter weer iets toe. Op de omliggende wegen is sprake van een toename van 40 tot 100 auto's per avondspits (2-uur). Deze toename is echter minder groot, dan de verwachte afname, waardoor de verkeerssituatie in de toekomst waarschijnlijk alsnog beter is dan de huidige situatie. Indien de verkeersdruk op de Rijnzichtweg en Wilibrordrotonde (toch) niet afneemt, en de doorstroming en verkeersveiligheid op de rotonde een knelpunt blijven vormen, dan zorgt de herontwikkeling wel voor een verslechtering van de doorstroming en verkeersveiligheid.

4

Verkeersontsluiting van planlocatie

In de haalbaarheidsstudie van april 2019 is een ontsluitingsstructuur voorgesteld door het stedenbouwkundig bureau. De planlocatie is ontsloten via de Apollolaan. De Apollolaan is een eenrichtingsweg, waarbij via de Rijnzichtweg ingereeden moet worden, en via de Rhijngeesterstraatweg uitgereeden wordt. De ontwikkelaar is in gesprek met de kerk om te bespreken of een extra aansluiting via het terrein van de kerk mogelijk is.

In deze stap is onderzocht of nog andere ontsluitingsstructuren mogelijk zijn, en wat daarvan de voor- en nadelen zijn. De effecten hiervan zijn op hoofdlijnen in beeld gebracht, er zijn dus geen verkeersmodelberekeningen uitgevoerd. Hierna zijn de volgende varianten nader beschouwd:

- Variant A: Conform de huidige situatie.
- Variant B: Huidige situatie met extra toegang via de kerk.
- Variant C: Huidige situatie met extra in- én uitgang via de kerk.
- Variant D: Omgedraaide eenrichtingsstructuur.

4.1 Variant A: Conform huidige situatie

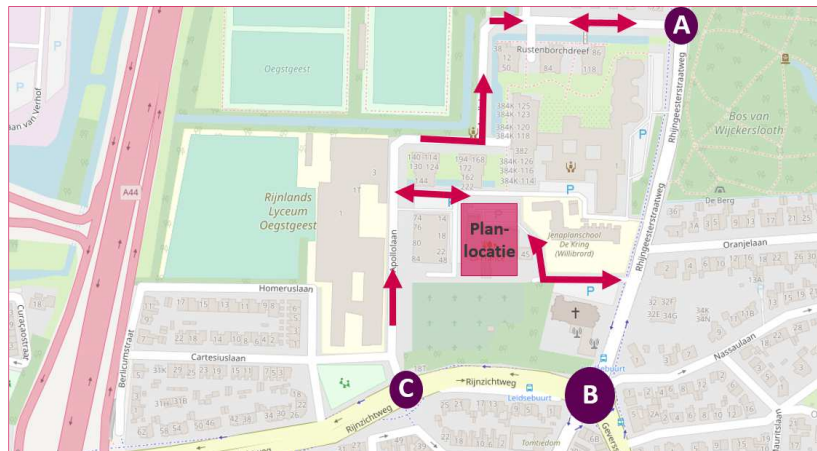
In de huidige situatie is de planlocatie ontsloten via het kerkerrein op de Rhijngeesterstraatweg, als aan de achterkant via de Apollolaan en het Van Wijckersloothplein. Beide zijn doodlopende straten, en verkeer kan dus niet doorrijden via het kerkerrein naar het Van Wijckersloothplein.

Voordelen:

- De planlocatie is via twee kanten bereikbaar, daardoor wordt verkeer meer gespreid over het netwerk.
- Er rijdt minder verkeer over de Apollolaan bij het Lyceum voorlangs, omdat een deel via het kerkerrein rijdt. Dat is gunstig omdat hier veel fietsverkeer is rond aanvang- en eindtijd van de school.

Nadelen:

- Extra verkeer over het kerkerrein en bij de Jenaplanschool voorlangs.
- In de spits is er wachtrijvorming op de Rhijngeesterstraatweg richting de Wilibrordrotonde, daardoor wordt de inrit bij de kerk mogelijk geblokkeerd, wat het lastig maakt voor verkeer om via deze route van/naar de planlocatie te rijden.



Figuur 4.3: Ontsluiting conform de huidige situatie met in- en uitgang via de kerk

4.2 Variant B: huidige situatie met enkel inrijden via kerkerrein

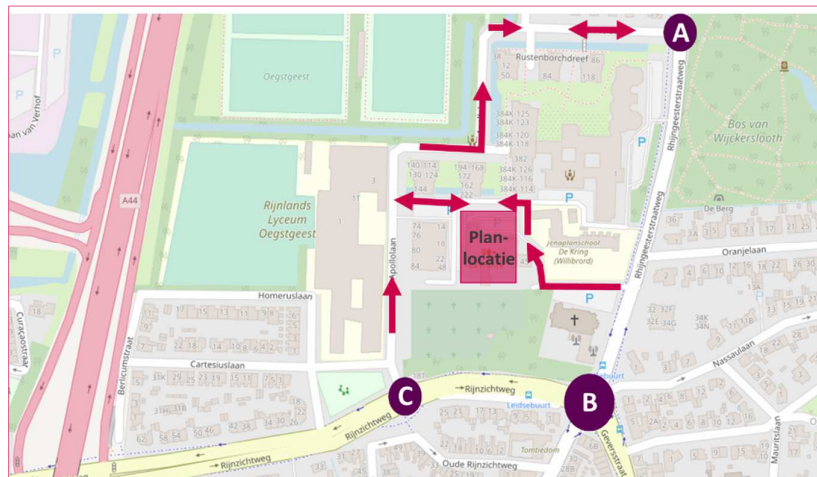
In deze variant rijdt het verkeer conform de huidige ontsluitingsstructuur. Dit betekent dat het verkeer via de Apollolaan en de toegang via de kerk de nieuwe ontwikkeling kan bereiken. Echter, in deze variant kan verkeer enkel wegrijden via de Apollolaan (richting het noorden via de Rustenborchdreef), en niet via het kerkerrein.

Voordelen:

- Verkeer wordt gespreid over twee toegangswegen, dit kan gunstig zijn voor de verkeerssituatie op de Rijnzichtweg.
- De planlocatie is beter bereikbaar voor verkeer vanaf de Rhijngeesterstraatweg en de Geversstraat. Dit zorgt voor minder verplaatsingskilometers (minder omrijafstand).

Nadelen:

- Extra verkeer aan de voorkant bij de Jenaplanschool. Rond de aanvang en sluitingstijd van de school kan dit tot conflicten leiden met breng- en haalverkeer.
- Eenrichtingsverkeer over het terrein van de kerk is lastig in te richten en niet te handhaven omdat dit eigen terrein betreft. De kans bestaat dat verkeer alsnog via het kerkerrein uitrijdt. De kerk behoudt namelijk zijn in- en uitrit op de Rhijngeesterstraatweg.
- In de spitsperiodes kan het zijn dat de wachtrij op de Rhijngeesterstraatweg richting de Wilibrordrotonde de inrit bij de kerk blokkeert. Dat maakt het lastiger voor verkeer op de andere richting om de planlocatie via de kerk-toegang te bereiken.



Figuur 4.1: Ontsluiting conform de huidige situatie met enkel inrijden via kerkerrein

4.3 Variant C: Enkel toegang via Apollolaan

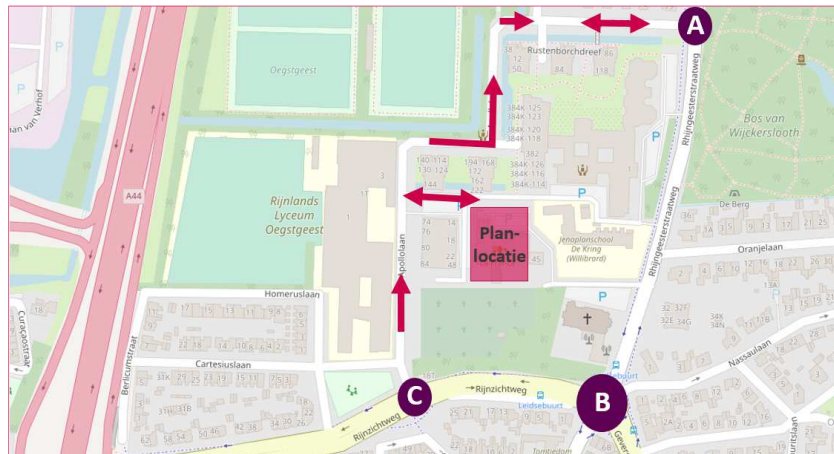
In deze variant is de nieuwe ontwikkeling niet meer te bereiken via de kerk. Dit betekent dat verkeer richting de planlocatie vanaf de Rijnsichtweg de Apollolaan inrijdt (kruispunt C in figuur 4.1). Verkeer dat de wijk wil verlaten, rijdt richting het noorden naar het kruispunt bij de Rhijngeesterstraatweg (A).

Voordelen:

- Geen aanpassing nodig (en dus ook geen/weinig kosten).
- De kerk houdt zijn eigen in- en uitrit, en hier komt minder verkeer te rijden.
- Voor de Jenaplanschool wordt het daardoor ook verkeersluwer, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Nadelen:

- Verkeer dient door eenrichtingsstructuur 'terug' een andere route te rijden dan 'heen'. Voor bezoekers kan dat mogelijk verwarrend zijn. Dit aspect geldt overigens (deels) ook in de voorgaande varianten, en in de huidige situatie.
- Doordat het verkeer enkel via de Apollolaan de ontwikkeling kan bereiken, wordt het drukker op de Apollolaan. Met name in de ochtendspits kan dit voor extra ontmoetingen/conflicten tussen auto's en fietsers leiden. De ochtendspits van het autoverkeer valt namelijk samen met de aanvangstijd van de school. Overigens is er door de eenrichtingssituatie beperkt afslaand verkeer, en zijn de verkeersintensiteiten alsnog beperkt en passend bij een dergelijk type weg.



Figuur 4.2: enkel ontsluiting via Apollolaan

4.4 Variant D: Eenrichtingsstructuur Apollolaan omdraaien

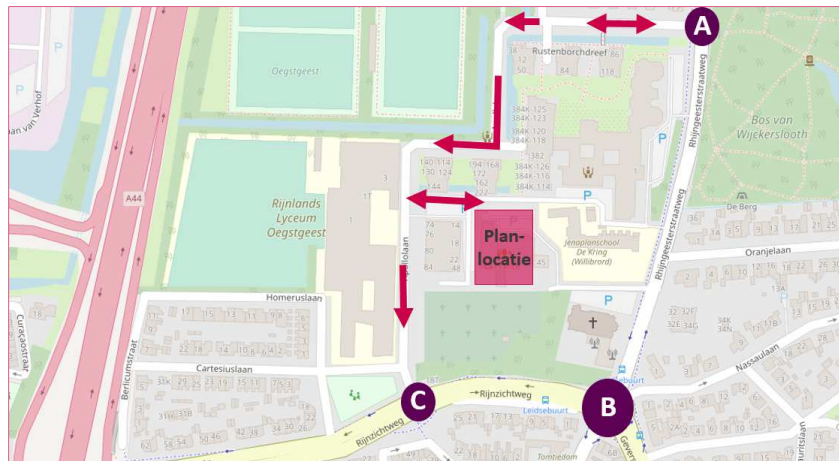
In deze variant wordt de eenrichtingsstructuur op de Apollolaan omgedraaid. Verkeer richting de nieuwe ontwikkeling moet dus via de Rustenborchdreef rijden. Verkeer dat de nieuwe ontwikkeling verlaat, wordt geacht via de Apollolaan naar de Rijnzichtweg te rijden.

Voordelen:

- Vertrekkend verkeer komt niet in de file op de Rhijngeesterstraatweg.

Nadelen:

- Extra kosten doordat kruispunt C aangepast moet worden.
- Verandering van routing kan (tijdelijk) onwennig zijn voor fietsers en autoverkeer.
- Doorstroming op de Rijnzichtweg vermindert, doordat het verkeerslicht vaker op rood moet vanwege verkeer vanaf de Apollolaan.



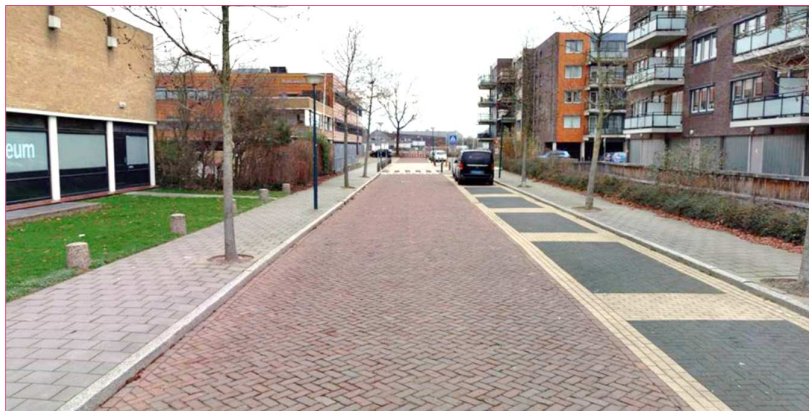
Figuur 4.4: Omgedraaide eenrichtingsstructuur

5

Verkeersveiligheid

Nabij de planlocatie is een middelbare school (Rijnlands Lyceum Oegstgeest) en een basisschool (Jenaplanschool De Kring) gelegen. Vanwege de extra verkeersbewegingen in het gebied in combinatie met de vele fietsers zijn de verkeersveiligheid op de Apollolaan en de eventuele extra aansluiting via het kerkerrein beschouwd. Daarvoor is onderzocht of de inrichting, het gebruik en de functie van de weg voldoen aan de ontwerp-richtlijnen conform Duurzaam Veilig, en in samenhang zijn.

De Apollolaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 30 km/h. Op de weg is sprake van partiel eenrichtingsverkeer (in noordelijke richting). Voor langzaam verkeer zoals fietsers, is het wel toegestaan om in beide richtingen gebruik te maken van de Apollolaan. De huidige inrichting van de Apollolaan is te zien in figuur 5.1.



Figuur 5.1: Huidige inrichting Apollolaan

Volgens de ontwerprichtlijnen conform Duurzaam Veilig moet bij een weg met partieel eenrichtingsverkeer de rijbaan minimaal 3,80 meter breed zijn, en idealiter 4,40 meter. Bij deze breedtes zijn intensiteiten tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal mogelijk. Op de Apollolaan is de rijbaan 4,50 meter breed. Op de Apollolaan rijden in de referentiesituatie volgens het verkeersmodel circa 560 motorvoertuigen per etmaal. Dit is 14% van wat er qua intensiteiten mogelijk is. Door de ontwikkeling groeit dit naar 1.040 motorvoertuigen. Een relatief grote toename, maar het blijft daarmee nog wel een betrekkelijk rustige woonstraat.

Volgens de richtlijnen voor het profiel van een eenrichtingsweg moet het trottoir minimaal 1,40 meter zijn aan beide zijden van de weg. Bij de Apollolaan is dit 2,20 meter aan de linkerzijde, en 1,80 meter aan de rechterzijde van de rijbaan (naast het langsparkeren).

Nabij het Lyceum is een verkeersdrempel en voetgangersoversteekplaats (VOP) gelegen. Een VOP is eigenlijk niet nodig bij een erftoegangsweg, maar verhoogt wel de attentie van automobilisten op overstekende voetgangers.

Deelconclusie

De inrichting, het gebruik en de functie van de Apollolaan zijn in samenhang. De Apollolaan is een erftoegangsweg met partieel eenrichtingsverkeer. De inrichting van het dwarsprofiel voldoet aan de CROW inrichtingsvoorschriften. De verkeersintensiteiten op de Apollolaan nemen door de herontwikkeling toe tot circa 1.000 verkeersbewegingen per dag, maar blijven nog beperkt en ruim onder de maximaal acceptabele intensiteitsgrens van 4.000 verkeersbewegingen.

Wel is sprake van veel fietsers op de Apollolaan, vanwege het Rijnlands Lyceum dat aan deze straat is gehuisvest. Drukke momenten met veel fietsverkeer van/naar de school zijn de aanvang- en eindtijd, dit is 's ochtends rond 08:00-08:30 en 's middags rond 15:00-15:30. In de ochtendspits is er weinig 'aankomend' autoverkeer dat via de Apollolaan richting de planlocatie rijden, wel is er extra 'vertrekkend' autoverkeer vanaf de planlocatie, dat over een deel van de Apollolaan rijdt. Rond 15:00 uur is de avondspits nog niet begonnen, waardoor er naar verwachting weinig tot geen conflicterende situaties op de Apollolaan zijn tussen fietsers en automobilisten. Wij concluderen daarom dat de planontwikkeling niet tot nieuwe knelpunten leidt ten aanzien van verkeersveiligheid.

6

Conclusies

Partycentrum la France in Oegstgeest wordt herontwikkeld. Op de plek van het Partycentrum worden 70 appartementen gerealiseerd. Deze herontwikkeling zorgt voor extra verkeer van en naar de planlocatie.

Uit de modelberekeningen blijkt dat de toename van het verkeer door de nieuwe ontwikkeling vooral merkbaar is op de Apollolaan en de Rustenborchdreef. Logisch, aangezien dit de ontsluitingswegen zijn van en naar de planlocatie. Deze extra toename van verkeer kan goed worden afgewikkeld en zorgt niet voor problemen.

Verder van de planlocatie verspreidt het verkeer zich over verschillende wegen in het netwerk. Daardoor blijft de verkeerstoename op wegvakken beperkt tot +0,4% a +3%. Dergelijke toenames zullen niet voor noemenswaardige of merkbare effecten op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Wel vormt de Wilibrordrotonde een knelpunt wat betreft doorstroming en verkeersveiligheid. De verwachting is echter dat het verkeer op deze rotonde en de Rijzichtweg afneemt tussen 2020 en 2030 door toekomstige infrastructurele ontwikkelingen in de regio. Daardoor ontstaat 'ruimte' om de beperkte verkeerstoename van de herontwikkeling op te vangen, waarbij de doorstroming dus gelijk blijft of zelfs verbeterd t.o.v. van de huidige situatie.

Qua verkeersveiligheid voldoet de Apollolaan aan de inrichtingskenmerken conform het 'Duurzaam Veilig'-principe. De rijbaan, parkeervakken en trottoirs zijn breed genoeg, waardoor op de weg intensiteiten tot 4.000 motorovertuigen per etmaal mogelijk zijn. Met de planontwikkeling rijden naar verwachting dagelijks zo'n 1.000 motorovertuigen op de Apollolaan. Daarmee blijft de Apollolaan een betrekkelijk rustige straat, en zien we geen knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Vestiging Den Haag
New Babylon Center Offices
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng