

Planstudie HOV maatregelen

Rapportage

Versie: 3.0 (3 november 2015)





Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 HOV en R-net	3
1.3 Eerdere besluitvorming	4
1.4 Corridor Noordwijk-Schiphol en route door Teylingen	4
1.5 Uitgangspunt: inzet op integrale maatregelen	5
1.6 Omgaan met voortschrijdend inzicht	5
1.7 Samenwerking met de provincie	6
1.8 Voorliggende rapportage	6
2. Resultaat planstudie: voorgesteld maatregelpakket	7
2.1 Doorlopen stappen	7
2.2 Maatregel per locatie	8
2.3 Haltes	11
3. Proces: communicatie en participatie	13
3.1 Doel van communicatie en participatie	13
3.2 Projectstart met openbare inloopavond	13
3.3 Afstemming met VVN en Politie	14
3.4 Besloten bijeenkomsten met omwonenden	14
3.5 Openbare inloopbijeenkomst over maatregelpakket	15
3.6 Overleg met scholen Voorhout	15
3.7 Informatiesessie voor de raad	16
3.8 Vervolgbijskomsten	16
4. Financiën en vervolg	17
4.1 Financiën	17
4.2 Vervolg	18
4.3 Bijlagen	19



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Duin- en Bollenstreek is strategisch gelegen ten opzichte van de Haarlemmermeer, waaronder Schiphol, en de daar aanwezige werkgelegenheidsconcentraties. Eerder is door de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en de regio de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uitgevoerd. Daaruit is geconcludeerd dat het openbaar vervoer op deze corridor achterblijft bij de ontwikkeling van het autoverkeer. Als gevolg hiervan wordt de potentie van het openbaar vervoer niet volledig benut en wordt geen volwaardig alternatief geboden voor de auto.

De inzet is een multimodaal vervoersysteem waarin reizigers keuze hebben tussen verschillende vervoerswijzen en waarin netwerken van auto, OV en fiets goed worden verknoopt en daardoor optimaal worden benut. Om dit te kunnen bereiken is besloten om – naast andere maatregelen – het openbaar vervoer op de corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol te verbeteren.

De verbetering van het openbaar vervoer en de opwaardering naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) krijgt vorm door maatregelen op de corridor Noordwijk - Voorhout (station) – Sassenheim (station) – Lisse – Schiphol, kortweg de HOV-corridor Noordwijk – Schiphol.

De afgelopen periode is er een uitgebreide studie uitgevoerd naar de maatregelen op het wegennet van de gemeente Teylingen ten behoeve van de implementatie van de HOV-corridor. Voorliggende rapportage beschrijft het doorlopen proces en de uitkomsten van die studie.

1.2 HOV en R-net

De termen HOV en R-net worden soms door elkaar gebruikt. Het is goed om deze te verduidelijken.

HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. HOV is een in Nederland gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van doorstroming (gemiddelde snelheid), frequentie en betrouwbaarheid. Eveneens zijn van belang comfort en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Bij HOV is ook de uitstraling belangrijk omdat het gaat om het totale vervoersconcept als product en herkenbaar merk naar de klant.

R-net is de productformule (het "merk") waaronder HOV in de Randstad wordt geïmplementeerd. Onder R-net vallen hoogwaardige busverbindingen (zoals die al enkele jaren rijden in de regio Amsterdam/Schiphol), maar ook metro en tram in de stedelijke gebieden en de spoorverbinding Gouda-Alphen-Leiden. Binnen de provincie Zuid-Holland zijn 7 R-net buscorridors benoemd, waarvan de corridor Noordwijk-Schiphol er één is. De R-net productformule is herkenbaar aan de rood-grijze kleurstelling. De afgelopen periode is R-net (inclusief de daarbij behorende aanpassingen) op een aantal corridors ingevoerd en de komende periode komen ook de andere corridors tot uitvoering.



R-net bus en halte, zoals die vooral in Noord-Holland al enkele jaren te zien zijn



1.3 Eerdere besluitvorming

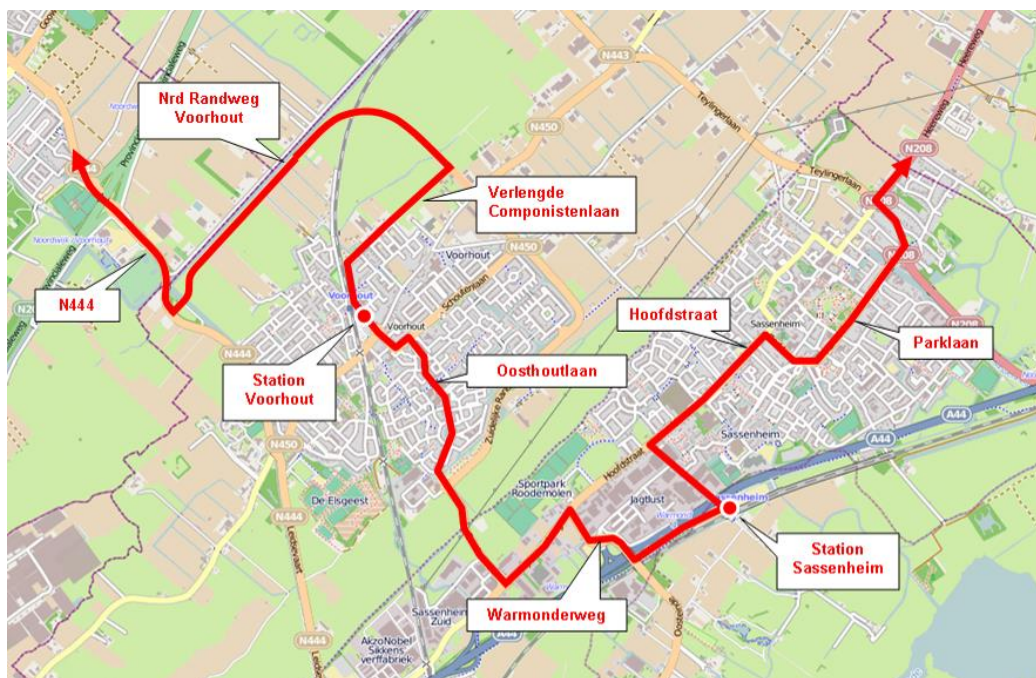
De kaders voor de studie waarvan in voorliggende rapportage de resultaten zijn beschreven, zijn vastgelegd met een aantal eerdere besluiten.

- In november 2012 heeft de gemeenteraad van Teylingen ingestemd met het tracé van het HOV binnen de gemeente Teylingen, nadat de het Breed Bestuurlijk Overleg Grensstreek daarover eerder een besluit had genomen.
- Op 31 oktober 2013 heeft de gemeenteraad van Teylingen ingestemd met het projectplan voor de uitwerking van het HOV-maatregelenpakket. Hierin zijn in belangrijke mate de uitgangspunten en kaders opgenomen voor de nu uitgevoerde studie.
- Eind 2013 zijn in de Stuurgroep HOV (waarin vertegenwoordigd beide provincies, de regio's en de regio-gemeenten) de Bestuursovereenkomst en Uitvoeringsovereenkomst vastgesteld waarin afspraken zijn gemaakt over de doelen, randvoorwaarden, uitwerking en financiering van maatregelen op de corridor. Deze overeenkomsten zijn door de verantwoordelijk portefeuillehouders getekend, waaronder door de wethouder van de gemeente Teylingen.

1.4 Corridor Noordwijk-Schiphol en route door Teylingen

De corridor Noordwijk-Schiphol ligt in verschillende gemeenten: Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer. Het deel van de corridor binnen de gemeente Teylingen loopt grotendeels over het gemeentelijk wegennet en deels over provinciale wegen die binnen de gemeente Teylingen liggen: de N444 en de N208. De corridor gaat ook via de Noordelijke Randweg Voorhout, waarmee wordt bereikt dat de onbetrouwbaarheid als gevolg van een gesloten overweg wordt opgelost en de R-net bus niet door de Herenstraat hoeft te rijden. De route is voor een deel gelijk aan de lijnvoering van de huidige lijn 361, die hiermee wordt opgewaardeerd.

De studie waarvan in deze rapportage de resultaten zijn beschreven hebben betrekking op de maatregelen op het gemeentelijk wegennet van Teylingen.



Route van het HOV door Teylingen zoals eerder door de gemeenteraad vastgesteld



1.5 Uitgangspunt: inzet op integrale maatregelen

Essentieel voor een HOV-verbinding zijn een korte en betrouwbare reistijd en hoog comfort. Dit stelt eisen aan de infrastructuur waar het HOV gebruik van gaat maken. Binnen de gemeente Teylingen (en de op de rest van de corridor) zijn vanuit een eerdere studie (door provincie met inbreng van de gemeenten) verschillende maatregelen benoemd, gericht op het verbeteren van de doorstroming en wegnemen van knelpunten die tot vertragingen leiden.

Voor bepaalde maatregelen gold dat er (vanuit de voorstudie) al behoorlijk zicht was op de aard van de maatregel. In andere gevallen was sprake van een geïdentificeerd knelpunt en was nadere studie en uitwerking nodig om te komen tot een goede oplossing.

De gemeente Teylingen kiest daarbij nadrukkelijk voor integrale maatregelen en win-win-oplossingen. De aanleiding ligt weliswaar in het invoering van HOV op de corridor, maar aanpassingen in het wegennet kunnen niet op zichzelf en alleen vanuit het OV worden beschouwd. De uiteindelijke oplossing moet niet alleen de belangen van het HOV dienen maar voor alle verkeersdeelnemers (openbaar vervoer, regulier autoverkeer, fietsers, voetgangers) en de omgeving een goede oplossing zijn.

De aanleiding tot maatregelen ligt bovendien niet in alle gevallen uitsluitend bij het HOV, maar is breder. Een voorbeeld is de reconstructie van de kruising Hoofdweg – Wasbeekerlaan, waarbij het doel is de prioriteit en doorstroming voor het HOV te garanderen, maar er ook een aanleiding is tot reconstructie van de kruising om de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. En voor de kruising Oosthoutlaan – Rijksstraatweg ligt er vanuit het HOV een aanleiding tot maatregelen te gunste van de reistijd en betrouwbaarheid, maar ligt er ook vanuit het autoverkeer een grote aanleiding om de daar optredende filevorming op te lossen.

In de planstudie is dus steeds de insteek geweest een inzet op integrale maatregelen waarmee knelpunten in het netwerk worden opgelost voor de auto en voor de bus. Als het autoverkeer goed doorstroomt zijn er geen afzonderlijke maatregelen nodig voor de bus. We zetten dus niet in op busbanen waarmee de bus de wachtende rij auto's voorbij kan rijden, maar op aanpassing van kruispunten zodat de doorstroming verbetert en de bus én de auto geen vertraging meer oplopen. In bepaalde gevallen leidt dit tot ingrijpende aanpassingen om op kruispunten de capaciteit fors te vergroten.

1.6 Omgaan met voortschrijdend inzicht

De planstudie waarvan voorliggend rapport de resultaten beschrijft is eind 2013 gestart. Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft het grootste deel van het inhoudelijke onderzoek verricht. De rapportage van Goudappel Coffeng is beschikbaar als (losse) bijlage bij deze rapportage.

Omdat in de studie in detail aan de verkeersafwikkeling van kruispunten is gerekend, is het van groot belang om rekening te houden met de juiste uitgangspunten en de goede verkeerscijfers. In de berekeningen wordt gerekend met 2030 als planjaar, aangezien uit te voeren maatregelen robuust moeten zijn en rekening moeten houden met een groei van het verkeer als gevolg van diverse ruimtelijke ontwikkelingen. Zo moet rekening worden gehouden met de effecten van de aanleg van de Noordelijke Randweg Voorhout, woningbouw in o.m. Hooghkamer en Engelse Tuin in Voorhout en bedrijventerreinontwikkeling (zoals bedrijventerrein Oosthoutlaan).

Op het moment dat de planstudie startte was nog sprake van de mogelijke vestiging van een tuincentrum (Intratuin) aan de Rijksstraatweg in Sassenheim. In eerste instantie werd hier derhalve van uitgegaan (een tuincentrum is een voorziening die een significante hoeveelheid verkeer genereert). Nadat is besloten dit ruimtelijk niet mogelijk te maken zijn de uitgangspunten voor de HOV-studie hierop aangepast.

Vervolgens is eind 2014 is besloten om een herberekening door te voeren op de toen beschikbare uitkomsten. De aanleiding hiervoor lag in de komst van PostNL naar bedrijventerrein Oosthoutlaan waarover op dat moment duidelijkheid ontstond. Aangezien de komst van PostNL leidt tot een groot aantal verkeersbewegingen van en naar het nieuwe bedrijventerrein en dat verkeer



hoofdzakelijk van en naar de A44 rijdt (via Oosthoutlaan, Rijksstraatweg en Warmonderweg) leidde dat tot de vraag of de uitkomsten van de planstudie overeind zouden blijven. Concreet: kunnen de voorgestelde kruispunten het verkeer nog verwerken of is de impact van PostNL zo groot dat dat leidt tot andere conclusies? Eind 2014 en begin 2015 is deze vraagstelling in de studie betrokken en zijn er berekeningen uitgevoerd om de effecten van de komst van PostNL inzichtelijk te maken en hiermee in de studie rekening te houden. In de voortgangsrapportage aan de commissie Ruimte (februari 2015) is hier meer uitvoerig op ingegaan.

1.7 Samenwerking met de provincie

Het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer Zuid-Holland-Noord (en de uitwerking in een aantal HOV-corridors, waarvan de corridor Noordwijk-Schiphol er één is) is een provinciaal initiatief. De provincies Zuid-Holland en Noord-Holland, de regio Holland Rijnland en het rijk hebben financiële middelen beschikbaar gesteld voor de realisatie van de corridor. De provincie Zuid-Holland voert de regie op de planuitwerking.

Op de corridor zijn maatregelen nodig, op het wegennet van de verschillende gemeenten en op het provinciale wegennet. De provincie voert zelf de maatregelen op het provinciaal wegennet uit. Voor de maatregelen op het gemeentelijk wegennet is de afspraak dat deze door de gemeenten worden uitgewerkt, voorbereid en uitgevoerd.

Dit heeft de voorkeur omdat:

- a) De maatregelen weliswaar voortkomen uit een regionaal/provinciaal programma, maar grote impact hebben op lokaal niveau en de directe omgeving.
- b) De aanleiding voor de maatregelen (in ieder geval deels) in het HOV liggen, maar er sterke raakvlakken zijn met andere projecten en er – zoals geschreven – moet worden gezocht naar integrale oplossingen voor alle verkeersdeelnemers. Voor het gemeentelijk wegennet is de gemeente dan uiteraard de aangewezen partij om daarin het voortouw te nemen.

De maatregelen worden betaald uit de middelen die door diverse partijen specifiek voor deze HOV-corridor worden beschikbaar gesteld. De provincie Zuid-Holland beheert de beschikbaar gestelde middelen en verleent subsidie. Ook de voorbereidende werkzaamheden (projectleiding, onderzoek, ontwerp) zijn subsidiabel. Op deze wijze wordt er voor gezorgd dat er bij de betreffende gemeenten zo weinig mogelijk belemmering ligt om de uitwerking en uitvoering van de maatregelen op te pakken. In hoofdstuk 4 (financiën) wordt hier nader op ingegaan.

Door de provincie is voor het HOV-net Zuid-Holland-Noord algemeen en daarop aanvullend voor de corridor Noordwijk-Schiphol een Programma van Eisen (PvE) opgesteld. Het PvE vormt het kader waarbinnen naar oplossingen moet worden gezocht voor de benoemde knelpunten. Lopende het project is voortdurend afgestemd met de provincie over de doorwerking van het PvE in de maatregelen. De uitkomsten van de planstudie (maatregelpakket) is door de provincie getoetst, ten behoeve van de subsidieverlening van de provincie aan de gemeente.

1.8 Voorliggende rapportage

Voorliggende rapportage beschrijft de resultaten van de uitgevoerde planstudie. Naast een uitvoerige inhoudelijke studie is in dat proces veel aandacht besteed aan het informeren en betrekken van de belanghebbenden: direct omwonenden, scholen en inwoners.

- Hoofdstuk 2 gaat in op de inhoudelijke studie en de uitkomsten daarvan
- Hoofdstuk 3 gaat in op het proces van communicatie en participatie
- Hoofdstuk 4 gaat in op het financiële kader en het vervolg

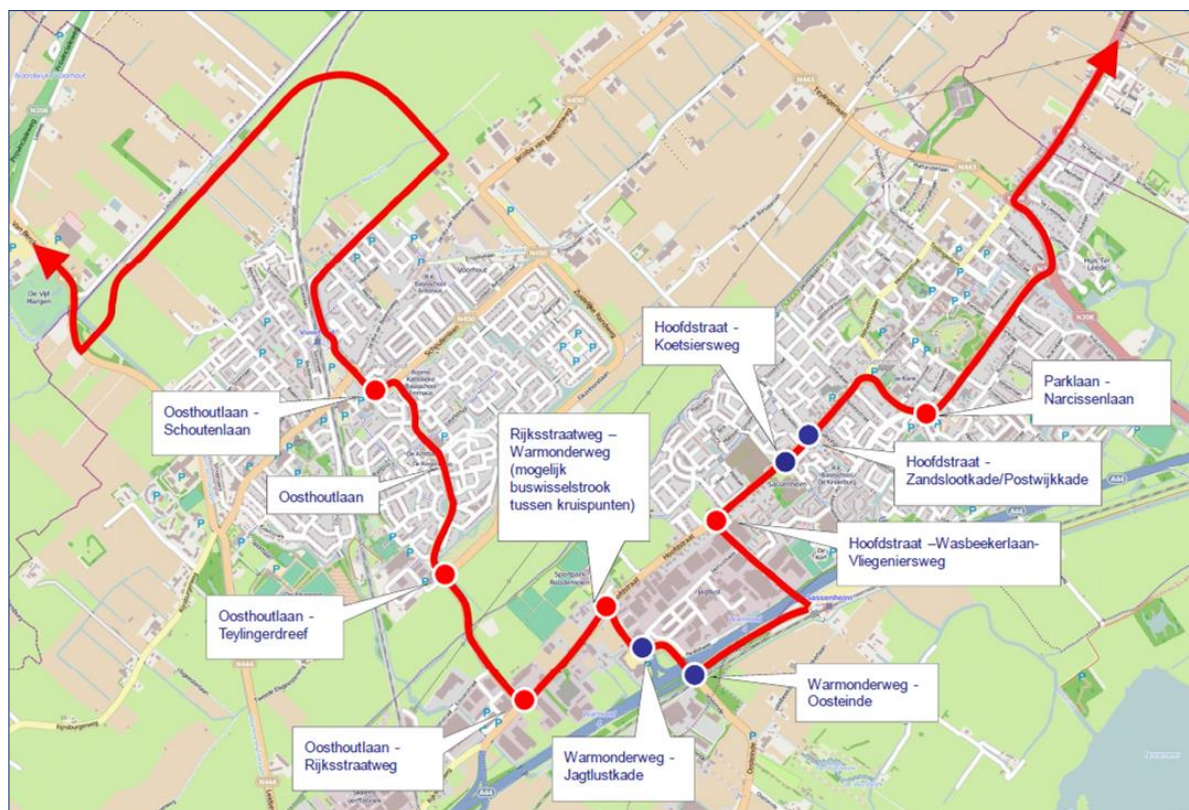


2. Resultaat planstudie: voorgesteld maatregelpakket

2.1. Doorlopen stappen

Samengevat zijn de volgende inhoudelijke stappen doorlopen, sinds de start van de planstudie.

- Er zijn kruispunttellingen uitgevoerd op alle kruispunten die bij het begin van de planstudie als knelpunt zijn aangemerkt. Op ieder kruispunt zijn daarbij op een representatieve dag in de brede ochtend- en avondspits alle kruispuntstromen geteld, met onderscheid naar voertuigcategorieën. Op meerdere plekken in het wegennet hebben gedurende langere tijd telslangen gelegen om over langere periode het verkeer te kunnen monitoren en de kruispunttellingen te kunnen relateren aan deze tellingen (verificatie).
- Op basis van de kruispunttellingen en het beschikbare regionale verkeersmodel (RVMK Holland Rijnland) is een prognose opgesteld voor de toekomstige kruispuntbelastingen in planjaar 2030. We kijken naar 2030 als planjaar, aangezien uit te voeren maatregelen robuust moeten zijn en rekening moeten houden met een groei van het verkeer als gevolg van diverse ruimtelijke ontwikkelingen.
- Er is een zgn. "dynamisch microscopisch verkeersmodel" (Vissim) gemaakt om in detail de verkeersafwikkeling te kunnen berekenen en daarmee het oplossend vermogen van verschillende varianten in beeld te kunnen brengen en voor de streng inzichtelijk te maken hoe maatregelen doorwerken in rijtijden en betrouwbaarheid.
- Voor ieder van de op te lossen knelpunten heeft een brede inventarisatie plaatsgevonden van mogelijke oplossingsrichtingen. Die inventarisatie was zeer breed; er zijn heel veel mogelijke oplossingen benoemd en op voorhand zijn geen oplossingsrichtingen uitgesloten. Vervolgens heeft een trechtering plaatsgevonden naar kansrijke maatregelen op basis van ruimtelijke impact en verkeersafwikkeling. En vervolgens is getrechterd naar de voorkeursoplossing voor ieder benoemd knelpunt (op basis van verdere detaildoorrekeningen). Hiertoe zijn van verschillende oplossingsrichtingen schetsontwerpen opgesteld. Uitgangspunt in de beoordeling van de maatregelen was (zoals beschreven in paragraaf 1.5.) inzet op integrale maatregelen, rekening houdend met de afwikkeling van het autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer, voetgangers, verkeersveiligheid en ruimtelijke consequenties.
- Tijdens de uitvoering van de planstudie en de berekeningen is gebleken dat op een aantal locaties in het netwerk knelpunten in de doorstroming moeten worden verwacht, die in de eerdere verkenning niet waren voorzien en dus in het projectplan ook niet zijn benoemd. Dit is verklaarbaar: met de nu uitgevoerde studie wordt met veel meer detail aan de doorstroming gerekend (op basis van actuele tellingen) dan in de eerdere fase. Dit heeft er toe geleid dat in overleg met de provincie deze punten in de studie zijn betrokken, aangezien het uiteraard wenselijk is de doorstroming en betrouwbaarheid, ook op termijn, op de hele route te kunnen garanderen. Het betreft de kruisingen Warmonderweg-Jagtlustkade, Warmonderweg-Oosteinde, de kruising van de Hoofdstraat met de Koetsiersweg en de kruising van de Hoofdstraat met de Zandslootkade en Postwijkkade. Om deze kruisingen in de studie te betrekken hebben hier aanvullende tellingen plaatsgevonden, zijn prognoses opgesteld en zijn de kruisingen in het dynamische netwerk geïntegreerd.
- Op basis van de gedetailleerde dynamische doorrekeningen blijkt dat de doelstellingen uit het Programma van Eisen ten aanzien van rijtijden en betrouwbaarheid kunnen worden gehaald. Het maatregelpakket zoals dit uit het "werkende netwerk" (zie hieronder) naar voren komt is vervolgens verder uitgewerkt waarbij de eerdere schetsontwerpen zijn uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp.
- Op onderstaande kaart zijn weergegeven de initiële knelpunten op basis waarvan de planstudie is gestart (rood) en de vier aanvullende locaties die gedurende de planstudie in overleg met de provincie alsnog in de planstudie zijn betrokken (paars).



Deze beschreven doorlopen stappen zijn steeds afgestemd met de provincie. De provincie is immers initiatiefnemer en regievoerder op de invoering van de HOV-corridor en toetst de maatregelen aan het vastgestelde Programma van Eisen, als basis voor de financiering van de maatregelen.

2.2. Maatregel per locatie

In deze alinea wordt ingegaan op de maatregel per locatie, als uitkomst van de in de vorige paragraaf beschreven stappen.

Oosthoutlaan-Schoutenlaan

Er treden wachtrijen op op de Oosthoutlaan, waar verkeer voorrang moet verlenen aan verkeer op de Schoutenlaan. De beste maatregel is het ombuigen van de voorrang in de busrichting (Oosthoutlaan- Schoutenlaan richting centrum v.v.). Hiermee staat de bus nooit uit de voorrang te wachten. Doorrekening laat zien dat hiermee ook de afwikkeling van het reguliere autoverkeer verbeterd.

Oosthoutlaan

Toepassen van beperkte bochtverbreding. De 3 meest noordelijke bochten zijn in de huidige situatie te krap vormgegeven en worden kapotgereden. Het ontwerp van de bochten voldoet in de huidige situatie niet aan de eisen die hieraan in de ontwerprichtlijnen worden gesteld. Eveneens wordt uitgegaan van het verminderen van het aantal voetgangersoversteekplaatsen (zebra's) op de Oosthoutlaan. De landelijke richtlijnen (CROW) geven aan om redenen van verkeersveiligheid zeer terughoudend om te gaan met het toepassen van zebra's. Indien deze worden toegepast, dan alleen op drukke oversteekplekken waar automobilisten voetgangers verwachten. Als dit niet het geval is leiden zebra's juist tot onveiligheid. De verkeersadviseur van



de Politie, die in de planstudie nadrukkelijk is betrokken, heeft eveneens geadviseerd zeer terughoudend om te gaan met het toepassen van zebra's.

Op basis hiervan blijven op de Oosthoutlaan op twee plaatsen de zebra's liggen: bij het Oosthoutplein en bij de Venkelhof/Bloemenschans. Dit zijn drukgebruikte oversteekplaatsen (schoolroutes) die overzichtelijk zijn en waar automobilisten overstekende voetgangers verwachten. Het middeneiland van de oversteek bij het Oosthoutplein is in de huidige situatie te smal waardoor fietsers hier niet comfortabel kunnen opstellen. Deze oversteek wordt aangepast en veiliger gemaakt, in samenhang met de aanleg van de HOV-halte op deze plek (zie ook onder "haltes" in de volgende paragraaf).

De andere drie zebra's zijn veel minder druk gebruikt en qua ligging en uitvoering niet veilig en leiden daardoor juist tot onveilige situaties. Voor de duidelijkheid wordt benadrukt dat het weghalen van deze zebra's niet gebeurt ten behoeve van het HOV, maar omdat in het kader van de beoogde bochtverruiming op het noordelijk deel naar de inrichting van de Oosthoutlaan is gekeken en daar aanvullend deze maatregelen zijn geadviseerd.

Oosthoutlaan-Teylingerdreef

Dit kruispunt is in de eerdere provinciale planstudie, en daarmee ook in het projectplan, benoemd als knelpunt. Tellingen en doorrekeningen laten echter zien dat de rotonde op dit moment en ook in de toekomst voldoende capaciteit heeft en goed doorstroomt. Met name in de ochtendspits staan hier wel wachtrijen maar dit wordt veroorzaakt door de slechte doorstroming op de rotonde Oosthoutlaan – Rijksstraatweg en de wachtrij die vervolgens tot op deze rotonde (en verder) terugslaat. Het is daarmee niet nodig om hier maatregelen te treffen.

Oosthoutlaan-Rijksstraatweg

Dit kruispunt vormt op dit moment een belangrijk knelpunt in het wegennet. Op drukke momenten staan voor de rotonde lange wachtrijen, die terugslaan tot in Voorhout. De komende jaren zal de verkeersdruk hier verder toenemen. De voorkeursoplossing is het vervangen van de huidige rotonde door een met verkeerslichten geregeld kruispunt (VRI-kruispunt). Er is voor deze kruising uitvoerig gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. Zowel de huidige rotonde als een turborotonde als rotonde met bypasses kunnen het (toekomstige) verkeer niet verwerken. Bovendien levert een turborotonde een knelpunt op voor fietsers en voetgangers, die hier niet veilig kunnen oversteken. Een VRI-kruising heeft fors meer capaciteit dan een rotonde en kan het verkeer goed verwerken (moderne verkeerslichten kunnen goed op het verkeersaanbod worden afgesteld). Het VRI-kruispunt krijgt voor iedere richting een apart opstelvak en twee rijstroken op de richting Sassenheim – A44. Hierdoor zijn de cyclustijden en daardoor de wachttijden laag, ook op drukke momenten.

Rijksstraatweg-Warmonderweg

Het huidige VRI-kruispunt wordt uitgebreid met een rechtsafvak vanaf de Rijksstraatweg naar de Warmonderweg en met een tweede linksafvak vanaf de Hoofstraat naar de Warmonderweg (richting A44). Dit is nodig om ook op termijn de verkeersdruk op dit punt goed te kunnen verwerken. Deze kruising ligt zowel voor Voorhout als voor Sassenheim op de route naar de open afrit van de A44 en is daarmee van groot belang in het netwerk. In de huidige situatie ligt er veel niet-benutte ruimte die wordt gebruikt voor de uitbreiding. Er is ook uitvoerig gekeken naar andere oplossingen. Een rotonde kan het verkeer niet verwerken en een turborotonde past niet op deze plek (gaat ten koste van particuliere percelen aan de Rijksstraatweg) en zou leiden tot grote knelpunten voor fietsverkeer (oversteek van meerdere rijstroken in een turborotonde).

Warmonderweg-Jagtlustkade

De prognoses laten zien dat de verkeersdruk op dit deel van het wegennet de komende periode sterk zal groeien. Dit is logisch aangezien met woningbouw in Voorhout en Sassenheim en bedrijventerreinontwikkeling (Oosthoutlaan) het aantal verkeersbewegingen sterk groeit en veel van dit verkeer gebruik maakt van de route via de Rijksstraatweg en Warmonderweg naar de A44. Om deze groei op te vangen is het nodig om de capaciteit van de kruising uit te breiden. De beoogde maatregel is het vervangen van de huidige rotonde door een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Ook hier heeft uitvoerig onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke



oplossingsrichtingen. Zowel de huidige rotonde als een turborotonde als rotonde met bypasses kunnen het verkeer niet verwerken.

Warmonderweg-Stationslaan-A44

In de huidige situatie zijn de richtingen rechtdoor en rechtsaf vanuit Warmond gecombineerd op één vak. Om de toenemende verkeersdruk op te vangen is het nodig om deze uit elkaar te trekken en een apart rechtsafvak te maken. Hiervoor is ruimte op het viaduct.

Hoofdstraat-Wasbeekerlaan (incl. Vliegeniersweg)

Dit is nu een voorrangskruispunt en het heeft de voorkeur de kruising te voorzien van verkeerslichten. Hiermee wordt voorkomen dat verkeer vanuit de Wasbeekerlaan en Vliegeniersweg moeilijk de Hoofdstraat kan oprijden (zowel de bus als het reguliere autoverkeer). Ook wordt hiermee een goede geregelde oversteek voor fietsers gerealiseerd. Hiermee ligt een raakvlak met het project fietspad Roodemolenpolder, waarin belanghebbenden pleiten voor verkeerslichten op deze plek met het oog op de veilige oversteek van fietsers. Aangezien er al linksafvakken bij beide aansluitingen liggen is de uitbreiding van de kruising beperkt.

Hoofdstraat-Koetsiersweg

De prognose laat zien dat dit kruispunt mogelijk op termijn het verkeer niet meer kan verwerken. Er is echter geen ruimte voor uitbreiding en de komende jaren kan het verkeer nog wel goed worden afgewikkeld. In het HOV-programma wordt de apparatuur in ieder geval gemoderniseerd (de verkeerslichten worden vervangen) en de bus krijgt (net als bij de andere verkeerslichten) prioriteit in de regeling.

Hoofdstraat – Postwijkade en Zandslootkade

De kruising van de Hoofdstraat met deze beide kades is nu geregeld met verkeerslichten. Omdat er geen ruimte is voor opstelvakken kost dat relatief veel tijd (verliestijd voor autoverkeer). Uit een uitgevoerde telling blijkt dat de hoeveelheid verkeer dat de zijstraten in- en uitrijdt zeer beperkt is. Uit een doorrekening blijkt dat het mogelijk is om de verkeerslichten hier weg te halen. Het verkeer kan goed worden verwerkt als er geen verkeerslichten staan (zoals ook op andere kruisingen met zijstraten van de Hoofdstraat). Als de vrijkomende ruimte dan wordt gebruikt om een brede middenberm te maken, ontstaat ook voor fietsers en voetgangers een overzichtelijke en veilige oversteek.

Beide varianten (verkeerslichten laten staan of weghalen verkeerslichten en herinrichten kruising) zijn voorgelegd aan belanghebbenden in het participatietraject dat aan de planstudie is gekoppeld (zie ook hoofdstuk 4). De meest gehoorde reactie van belanghebbenden c.q. gebruikers is een voorkeur om de verkeerslichten te laten staan. In het algemeen wordt onderkend dat er zeer weinig autoverkeer gebruik maakt van de kruisingen en dat het weghalen van de lichten voor autoverkeer niet zal leiden tot knelpunten. Echter, daarbij wordt door gebruikers ook aangegeven dat hier veel fietsers de Hoofdstraat oversteken en dat daarin een reden ligt tot het laten staan van de verkeerslichten.

Vanuit het HOV is er geen voorkeur voor één van beide oplossingen; in beide gevallen heeft de bus voorrang. Als de verkeerslichten blijven staan wordt de huidige apparatuur vernieuwd en gemoderniseerd zodat de doorstroming wel verbetert en de bus prioriteit krijgt.

Alles overziend (vanuit HOV gelijkwaardig en in participatie bij belanghebbenden een voorkeur voor handhaven verkeerslichten) is het advies om de verkeerslichten niet weg te halen en de huidige situatie te handhaven (met modernisering van de apparatuur). Daarmee is niet uitgesloten dat op een later moment alsnog en heroverweging wordt gemaakt, maar dan ligt de aanleiding daarvan in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid terplekke en niet in het HOV.

Parklaan - Narcissenlaan

Dit kruispunt is nu een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Uit de tellingen en berekeningen blijken ook hier twee mogelijkheden: het handhaven van verkeerslichten (waarbij de apparatuur wel wordt vervangen en gemoderniseerd, met prioriteit voor de bus) of het weghalen van de verkeerslichten. Uit de berekeningen blijkt dat het verkeer ook goed kan worden afgewikkeld



zonder verkeerslichten (vergelijk met de kruising van de Menneweg die daar vlakbij ligt). Een voordeel hiervan is dat de ruimte die nu nodig is voor de opstelvakken beschikbaar komt en een overzichtelijk kruispunt met brede middenberm kan worden gemaakt. Andere voordelen zijn een soepeler afwikkeling van het verkeer en besparing op beheerkosten van de verkeerslichten.

Ook voor dit kruispunt zijn beide varianten in de communicatie/participatie van het project voorgelegd aan belanghebbenden.

Het beeld uit de participatie is hoofdzakelijk een voorkeur voor het laten staan van de verkeerslichten. De kruising wordt veel gebruikt door overstekend verkeer van en naar school. Derhalve wordt, om dezelfde redenen als bij de Postwijkkade/Zandslootkade, voorgesteld de verkeerslichten niet weg te halen en de huidige situatie te handhaven (met modernisering van de apparatuur). Ook hier geldt dat in de toekomst een heroverweging kan worden gemaakt als daartoe aanleiding is.

Het maatregelpakket zoals hier beschreven is samengevat weergegeven op de afbeelding op volgende pagina 12.

2.3. Haltes

Onderdeel van de productformule van R-net is dat de haltes waar de R-net bus stopt, in R-net huisstijl worden uitgevoerd. De R-net haltes zijn hoogwaardige haltes voorzien vanabri, fietsenstalling, verhoogd perron (toegankelijkheid) en dynamische reisinformatie.

In samenspraak met Arriva en de provincie Zuid-Holland is gekomen tot een voorstel voor de R-net haltes op het gemeentelijk wegennet. De opzet voor HOV/R-net is dat de halte-afstand (onderlinge afstand tussen haltes) groter is dan bij regulier openbaar vervoer. Hierdoor is het aantal haltes kleiner wat de doorstroming en betrouwbaarheid van de bus vergroot. Meer dan regulier OV richt HOV zich op woon-werkverkeer en op het bieden van een reëel en concurrerend alternatief voor de auto en op het realiseren van de aansluiting van de bus op de trein (in Voorhout en Sassenheim). Dan is het van belang dat de bus een goede gemiddelde snelheid kan halen en de betrouwbaarheid groot is. Als gevolg hiervan is het bedieningsgebied van een HOV-halte ook groter, wat betekent dat er voldoende stallingsmogelijkheid moet zijn voor reizigers die met de fiets naar de halte komen.

Ten grondslag aan het voorstel tot het benoemen van de R-net-haltes ligt een analyse van het aantal in- en uitstappers op alle haltes in Teylingen in relatie tot het bedieningsgebied en een acceptabele halte-afstand. Op basis daarvan worden de volgende haltes R-net-haltes.

- Voorhout: Station NS (langs de Componistenlaan tegenover het NS-station).
- Voorhout: Oosthoutlaan (ter hoogte van de huidige halte Oosthoutplein).
- Sassenheim: Uiver (bediening bedrijventerrein Sassenheim Zuid); haltes langs de Oosthoutlaan ter hoogte van de kruising met de Edisonstraat/Einsteinpark.
- Sassenheim: Station NS (geen fysieke aanpassing van het stationsplein nodig).
- Sassenheim: Raadhuis (huidige halte Raadhuis)

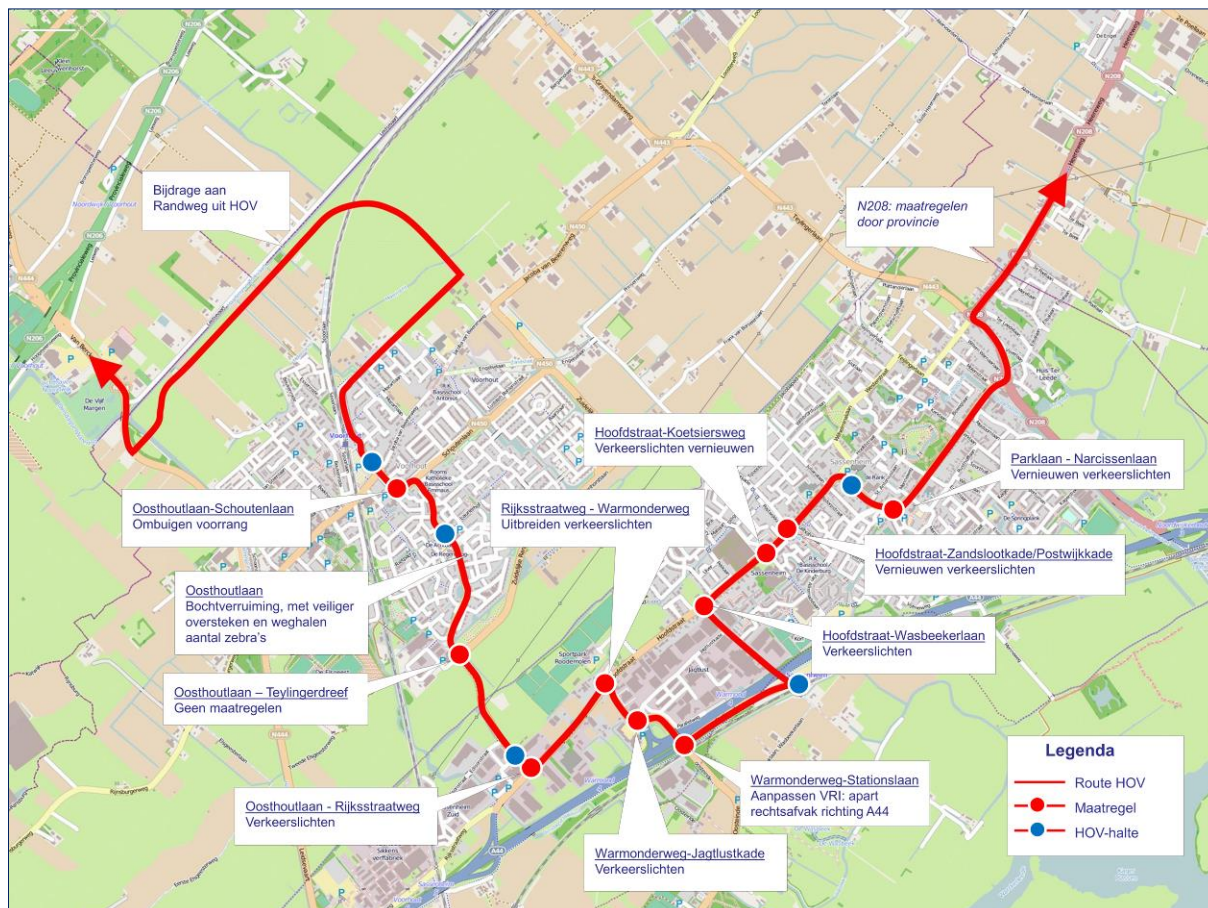
Op termijn (gekoppeld aan woningbouw in Hooghkamer en de aanleg van de Noordelijke Randweg Voorhout) komt hier een halte bij aan de Componistenlaan, voor de bediening van dit deel van Voorhout.





In de uitvoering van de planstudie zijn van alle kruispuntmaatregelen en ook van de haltes ontwerpen opgesteld, die zijn voorgelegd aan omwonenden en andere belanghebbenden in het communicatie/participatietraject. Hier wordt in het volgende hoofdstuk nader op ingegaan.

Ook voor de haltes geldt dat de kosten voor de haltes zelf en voor de noodzakelijke aanpassing van de omliggende infrastructuur worden gefinancierd door de provincie, middels de subsidieregeling R-net (zie ook hoofdstuk 4).





3. Proces: communicatie en participatie

Het beschreven maatregelpakket omvat aanpassingen op een groot deel van het hoofdwegennet van Voorhout en Sassenheim en in een aantal gevallen grote aanpassingen. Het informeren en betrekken van belanghebbenden is daarmee van groot belang en speelt een belangrijke rol in de planstudie en in de verdere voorbereiding en uitvoering. Om hieraan invulling te geven is een participatie-/communicatieplan opgesteld, waaraan lopende het project uitvoering is gegeven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de in dat kader doorlopen stappen en de resultaten daarvan.

3.1. Doel van communicatie en participatie

Het doel van het communicatietraject was in de eerste plaats om belanghebbenden te informeren over de aanleiding, de context, de invulling en uitvoering van de studie en de uitkomsten (het maatregelpakket) van het project.

In de tweede plaats was het doel om de bij belanghebbenden aanwezige kennis en informatie in het project te betrekken (bijvoorbeeld van gebruikers, omwonenden en omliggende bedrijven) en er zo voor te zorgen dat alle relevante informatie een plek kreeg in het project en in de afwegingen.

Daarbij is het steeds belangrijk geweest om duidelijkheid te bieden over wat vast ligt en waarover dus geen discussie over kan plaatsvinden (zoals de route van het HOV, maar ook dat maatregelen die verkeerskundig geen oplossing bieden niet mogelijk zijn) en waar nog ruimte zit (bijvoorbeeld twee mogelijke varianten voor de kruising Parklaan-Narcissenlaan of de nadere invulling van het ontwerp).

In het communicatieplan is een aantal uitgangspunten benoemd, die steeds de rode draad vormden in de communicatie;

- Het tracé voor de HOV-lijn staat vast;
- De bus van de HOV-lijn rijdt over bestaande wegen, er komen geen aparte busbanen;
- De HOV-lijn is en blijft een bus die zich, net als andere weggebruikers, aan de maximale snelheid moet houden;
- Aanpassingen aan het wegennet zijn nodig om de bus op tijd te laten rijden (geen opstoppingen), de provincie toetst of de aanpassingen voldoende zijn;
- We zoeken naar integrale maatregelen, waarmee ook de knelpunten in de doorstroming van het autoverkeer zoveel mogelijk worden opgelost en waarin de belangen van andere weggebruikers (fietsers, voetgangers) en de impact op de directe omgeving worden meegewogen.

3.2. Projectstart met openbare inloopavond

Het project is na vaststelling van het projectplan in de gemeenteraad (oktober 2013) richting belanghebbenden gestart met een openbare inloopbijeenkomst in het Bestuurscentrum in Voorhout, eind 2013. De bijeenkomst is herhaaldelijk aangekondigd in de gemeenteberichten en ook via andere (social) media bekend gemaakt.

Op dat moment was er nog geen zicht op het maatregelpakket maar wel op de locaties die in de studie zouden worden onderzocht. Het doel was belanghebbenden daarover te informeren en in deze fase al zoveel mogelijke relevante kennis op te halen, zodat die goed kon worden meegenomen in de verdere studie.

De bijeenkomst is bezocht door enkele tientallen mensen, wat gezien het feit dat de bijeenkomst nog een globaal karakter had, past bij de verwachting.



3.3. Afstemming met VVN en Politie

Na de fase van detailberekeningen aan de verkeersafwikkeling en trechtering naar het concept-maatregelpakket is er een overleg belegd met VVN en de verkeersadviseur van de Politie om de beoogde maatregelen door te spreken. Volledigheidshalve wordt gemeld dat ook herhaaldelijk is geprobeerd contact te leggen met de Fietzersbond maar dat dit niet is gelukt.

Beide organisaties hebben kennis genomen van het maatregelpakket en de onderbouwing daarvan. Met name het feit dat een aantal kruispunten wordt gewijzigd naar kruising met verkeerslichten, was op dat moment verrassend, maar leidde niet tot discussie gezien de onderbouwing en het feit dat mogelijke oplossingen voor die kruispunten breed zijn geïnventariseerd en op die plekken verkeerslichten met het oog op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid feitelijk de enige mogelijke oplossing zijn.

3.4. Besloten bijeenkomsten met omwonenden

Nadat eind 2014/begin 2015 een herberekening heeft plaatsgevonden om rekening te houden met de effecten van de vestiging van de PostNL aan de Oosthoutlaan, is de eerste helft 2015 uitvoering gegeven aan een zeer uitvoerig communicatietraject.

Voor alle beoogde maatregelen is een besloten bijeenkomst georganiseerd voor de direct omwonenden en direct omliggende bedrijven. Er is gekozen voor deze opzet omdat in veel gevallen de direct omwonenden de meeste kennis hebben van de omgeving en de grootste gevolgen zullen ondervinden van aanpassingen en het daarom goed is ze hierover te informeren voordat "de rest van de gemeente" wordt geïnformeerd. Bovendien kunnen specifieke omstandigheden ter plaatste van de aanpassing dan tijdig worden besproken en indien nodig worden verwerkt in het ontwerp.

De vorm van deze bijeenkomsten hing samen met de omvang van het aantal genodigden. Bij een klein aantal genodigden is gekozen voor een "rondetafelgesprek" (toelichting met veel ruimte voor vragen en opmerkingen), bij een grotere groep voor een inloopsessie. De omwonenden zijn per geadresseerde brief uitgenodigd voor de betreffende bijeenkomsten. Voor een aantal bijeenkomsten zijn ook de scholen in Voorhout respectievelijk Sassenheim uitgenodigd aangezien de aanpassingen zijn voorzien in routes die door hun scholieren worden gebruikt. Voor de bijeenkomst over de Oosthoutlaan in Voorhout is eveneens de TOV uitgenodigd, gezien de relatie met het Oosthoutplein.

Onderstaand is een overzicht gegeven van de bijeenkomsten met de omwonenden en omliggende bedrijven, met de omvang (aantal genodigden), de vorm en de datum van de bijeenkomst.

Locatie	Aantal genodigden	Vorm	datum
Schoutenlaan-Oosthoutlaan en Oosthoutlaan	92 (omwonenden, scholen en TOV)	Inloop	29-04-2015
Oosthoutlaan-Rijksstraatweg	Gesprek met Esso Leenheer	Gesprek	26-03-2015
Oosthoutlaan-Rijksstraatweg	6 bedrijven en 1 bewoner rond de kruising	Rondetafelgesprek	31-03-2015
Rijksstraatweg-Warmonderweg	25 (omwonenden)	Rondetafelgesprek	09-04-2015
Warmonderweg-Jagtlustkade	Gesprek met Van der Valk	Gesprek	16-03-2015
Hoofdstraat-Wasbeekerlaan-Vliegeniersweg	50 (omwonenden)	Inloop	20-04-2015
Hoofdstraat-Zandslootkade-Postwijkade	10 (omwonenden)	Rondetafelgesprek	22-04-2015
Parklaan-Narcissenlaan	17 (omwonenden en scholen)	Rondetafelgesprek	30-04-2015



Op basis van deze eerste gesprekken/bijeenkomsten hebben voor bepaalde maatregelen meerdere vervolgoverleggen plaatsgevonden, bijvoorbeeld om een bijgesteld ontwerp te bespreken. Ook de komende periode, in het komen tot een definitief ontwerp, zullen voor bepaalde maatregelen met de direct belanghebbenden dergelijke bijeenkomsten plaatsvinden om te komen tot een zo goed mogelijk ontwerp en om belanghebbenden goed te informeren.

Ondanks dat de direct omwonenden per geadresseerde brief zijn aangeschreven en uitgenodigd (waarbij in de brief steeds nadrukkelijk de beoogde maatregel was beschreven), was in een aantal gevallen sprake van een tegenvallende opkomst bij de bijeenkomsten. Bij de bijeenkomsten voor de Zandslootkade/Postwijkkade en Parklaan-Narcissenlaan was niemand aanwezig. En ondanks de grote groep genodigden (ruim 90) voor de bijeenkomst voor de Oosthoutlaan en de verwachte aandacht voor de verkeerssituatie op de Oosthoutlaan was ook hier de aandacht relatief klein (circa 15 aanwezigen uit ruim 90 genodigden). Ook de scholen (Voorhout en Sassenheim) zijn niet ingegaan op de uitnodigingen.

Dit laat overigens onverlet dat de gekozen opzet – om de beschreven – redenen zeker waarde heeft.

Het algemene beeld bij de bijeenkomsten is dat mensen in eerste instantie verrast zijn over bepaalde maatregelen, met name het toepassen van verkeerslichten in plaats van een rotonde op bepaalde kruispunten en het weghalen van een aantal zebra's. Dit leidde snel tot het misverstand dat deze maatregelen worden genomen specifiek voor het HOV en ten koste van de auto, de algehele doorstroming of de verkeersveiligheid. Na uitleg over achtergrond en motivatie van de maatregelen (dat we juist inzetten op integrale maatregelen) is er over het algemeen veel duidelijkheid en begrip en leiden de beoogde maatregelen nauwelijks nog tot discussie.

3.5. Openbare inloopbijeenkomst en inspraak over maatregelpakket

Na de besloten bijeenkomsten met de direct belanghebbenden is er begin juni 2015 een openbare inloopbijeenkomst georganiseerd in het Bestuurscentrum in Voorhout. De bijeenkomst is herhaaldelijk aangekondigd in de gemeenteberichten, op de website van de gemeente, via social media en via het adressenbestand dat is opgebouwd uit de besloten bijeenkomsten. Ook de gemeenteraad is voor deze bijeenkomst uitgenodigd. De bijeenkomst is goed bezocht met circa 60 á 70 bezoekers.

Ook hier is het beeld dat mensen vragen hebben/hadden bij het maatregelpakket (met name verkeerslichten in plaats van rotondes en weghalen zebra's) maar dat na uitleg over de achtergrond en onderbouwing van deze maatregelen er over het algemeen veel meer duidelijk en daarmee begrip is voor de maatregelen.

Tijdens deze bijeenkomst en gedurende twee weken daarna heeft iedereen de gelegenheid gehad om op de beoogde maatregelen te reageren (na de inloopbijeenkomst zijn de tekeningen van alle maatregelen en de mogelijkheid tot reactie op de website geplaatst). De inspraakreacties en het antwoord van de gemeente daarop zijn opgenomen in een inspraaknota (bijlage bij deze rapportage).

3.6. Overleg met scholen Voorhout

Direct na de inloopbijeenkomst begin juni is er een gesprek geweest met de directeuren van drie basisscholen in Voorhout (de Emmaus, de Regenboog en de Achtbaan). Aanleiding was een oproep van het bestuur van de Emmaus aan ouders om te reageren naar de gemeente naar aanleiding van de HOV-plannen voor de Oosthoutlaan. Het beeld bij de school was dat ten behoeve van het HOV en ten koste van de verkeersveiligheid álle zebra's op de Oosthoutlaan worden weggehaald. Zoals beschreven in hoofdstuk 2 wordt echter een deel van de zebra's weggehaald, juist ten behoeve van de verkeersveiligheid. De Emmaus heeft echter geen gebruik gemaakt van de bijeenkomsten om zich hierover te laten informeren. Het gesprek is gebruikt om de achtergrond en motivatie van deze maatregel toe te lichten. Dit heeft duidelijkheid gecreëerd en geen aanleiding gegeven tot een nader overleg.



3.7. Informatiesessie voor de raad

Begin september 2015 is er een informatiebijeenkomst georganiseerd voor raadsleden. Dit om een toelichting te geven op het tot dusver doorlopen proces en de onderbouwing van het maatregelpakket (en de technische achtergrond en nuances die daar onderdeel van zijn).

3.8. Vervolgbijskomsten

Bij positieve besluitvorming op het HOV-maatregelpakket zullen er ook in het vervolg van het project nadere overleggen en bijeenkomsten plaatsvinden. Alle maatregelen zijn tot op een behoorlijk detailniveau (Voorlopig Ontwerp) uitgewerkt. Op een aantal plaatsen vindt nader overleg plaats met direct omwonenden en omliggende bedrijven waarbij in detail wordt ingezoomd op het ontwerp en de ontsluiting van hun woning of bedrijf.

Het nu voorliggende maatregelpakket en de daarbij behorende ontwerpen zijn daarmee principe-maatregelen. Verdere detaillering kan leiden tot aanpassing en bijstelling van de ontwerpen, maar wel uitgaande van de beschreven principe-oplossingen.

Ten behoeve van de uitvoering van de maatregelen zal te zijner tijd een communicatieplan worden opgesteld om belanghebbenden en weggebruikers te informeren over de werkzaamheden en de gevolgen (hinder, omleidingsroutes, et cetera).



4. Financiën en vervolg

4.1. Financiën

De provincie Zuid-Holland, de provincie Noord-Holland, de regio Holland Rijnland en het Rijk hebben middelen beschikbaar gesteld voor de realisatie van de corridor Noordwijk - Schiphol. De provincie Zuid-Holland beheert de middelen voor de maatregelen op het grondgebied van de provincie Zuid-Holland. De provincie Noord-Holland beheert de middelen voor de uitvoering van de middelen op het grondgebied van de provincie Noord-Holland.

Zoals beschreven in hoofdstuk 1 is de samenwerking tussen provincie en gemeente dusdanig dat de gemeente de maatregelen op het gemeentelijk wegennet uitwerkt, deze worden getoetst door de provincie (aan de hand van het PvE) waarna de gemeente de maatregelen uitvoert. De gemeente kan zowel voor de voorbereidingsfase als de uitvoeringsfase subsidie aanvragen bij de provincie Zuid-Holland. Zowel voorbereidings- als uitvoeringskosten worden door de provincie 100% gesubsidieerd.

De subsidie kan in twee fases worden aangevraagd. De eerste subsidie kan aangevraagd worden voor de kosten die de gemeente moet maken voor het opstellen van het Definitief Ontwerp. Op basis van het Definitief Ontwerp kan vervolgens subsidie voor de uitvoering gevraagd worden. De subsidie wordt verleend per pakket aan maatregelen. De subsidie voor de voorbereidingsfase is reeds door de provincie beschikt.

In de in 2011 vastgestelde planstudie is een maatregelpakket voor Teylingen in beeld gebracht, op basis waarvan een raming is opgesteld. Het totaalbedrag van deze raming dient als financieel kader voor de HOV-maatregelen in Teylingen, zoals die in deze rapportage zijn beschreven. Het beschreven maatregelpakket is uitgewerkt tot op VO-niveau (Voorlopig Ontwerp). Bij deze ontwerpen zijn kostenramingen opgesteld. Op basis van de nu beschikbare kostenramingen kan het maatregelpakket worden gefinancierd uit het voor Teylingen beschikbare budget. Onderstaand is een overzicht opgenomen van het initiële maatregelpakket (zoals dat ook is beschreven in het projectplan 2013) en het maatregelpakket op basis van de nu uitgevoerde planstudie, inclusief de aan de maatregelen gekoppelde bedragen.

	Initiële maatregelpakket	Maatregelpakket na planstudie
Noordwijk-Sassenheim		
Noordelijke Randweg Voorhout: eenmalige subsidie	(€ 3.000.000)	(€ 3.000.000)
Vorrang Oosthoutlaan-Schoutenlaan	€ 150.000,-	€200.000,-
Bochtverruiming Oosthoutlaan	€ 500.000,-	€ 60.000,-
Aanpassing rotonde Teylingerdreef	€ 636.000,-	-
Aanpassing rotonde Rijksstraatweg - Oosthoutlaan (VRI)	€ 665.000,-	€ 1.000.000,-
VRI Rijksstraatweg - Warmonderweg	-	€ 600.000,-
VRI Warmonderweg - Jagtlustkade	-	€ 1.000.000,-
VRI Warmonderweg - Oosteinde	-	€ 50.000,-
Wisselbusstrook Rijksstraatweg	€ 1.795.000,-	-
Maatregelen NS Station Sassenheim (reeds gerealiseerd)	(€ 3.500.000)	(€ 3.500.000)



<u>Sassenheim-Lisse</u>		
Capaciteit busstation Sassenheim (stelpost)	(€ 1.000.000,-)	(€ 1.000.000)
VRI Wasbeekerlaan – Hoofdstraat - Vliegeniersweg	€ 330.000,-	€ 700.000,-
Drempels Hoofdstraat busvriendelijk	€ 55.000,-	€ 70.000,-
VRI's Hoofdstraat moderniseren	€ 218.000,-	€ 320.000,-
VRI Parklaan-Narcissenlaan	€ 390.000,-	€ 200.000,-
Totaal maatregelen Teylingen (zonder Randweg, NS Sassenheim en de stelpost voor busstation Sassenheim)	€ 4.739.000,-	€ 4.200.000,-
Planstudie, ontwerp, onderzoeken, projectleiding	-	€ 500.000,-
Totaal, exclusief HOV-haltes, inclusief voorbereiding en projectleiding	€ 4.739.000,-	€ 4.700.000,-

De HOV-haltes zijn hierin nog niet meegenomen. Deze worden door de provincie gefinancierd uit een overkoepelend budget voor alle haltes op de corridor.

Mocht in de nadere uitwerking (definitief ontwerp en uitvoeringsontwerp) blijken dat de kosten toch hoger liggen (door nu nog niet bekende factoren) dan wordt met de provincie in overleg getreden over de gevolgen. De insteek voor de hele corridor (waarvoor ook een budget is) is dat in eerste instantie de maatregelen per wegbeheerder moeten worden gerealiseerd binnen het per wegbeheerder beschikbare budget. Indien nodig kan worden geschoven tussen de budgetten van wegbeheerders als blijkt dat in de ene gemeente de kosten hoger uitvallen en in de andere gemeente lager. In de nu opgestelde ramingen wordt rekening gehouden met onzekerheden en risicomarges (opslagen) zodat de kans dat maatregelen alsnog duurder uitpakken is ingeperkt.

Bij positieve besluitvorming op het maatregelpakket op basis van voorliggende rapportage, zullen de maatregelen verder worden uitgewerkt tot definitief ontwerp (inclusief alle benodigde onderzoeken) en uitvoeringsontwerp. Door de nadere onderzoeken worden de onduidelijkheden en onzekerheden kleiner en de zekerheid over de kosten groter. Op basis van het definitieve ontwerp en de daarbij horende kostenraming zal bij de provincie de subsidie voor fase twee worden aangevraagd en zal aan de raad het bijhorende krediet voor de realisatiefase worden gevraagd.

4.2. Vervolg

Met voorliggende rapportage (inclusief bijlagen) is de planstudiefase (inclusief Voorlopig Ontwerp van de maatregelen en kostenraming) afgerond. Daarmee zijn de maatregelen nog niet uitgewerkt tot definitief ontwerp, uitvoeringsontwerp en uitvoeringsgereed, maar ligt het principe van de voorkeursoplossingen vast als basis voor de verdere uitwerking.

Nader onderzoek en nadere uitwerking

Bij positieve besluitvorming op het maatregelpakket op basis van voorliggende rapportage, zullen de maatregelen verder worden uitgewerkt tot definitief ontwerp en uitvoeringsontwerp. Op een aantal specifieke locaties vindt nader overleg plaats met de eigenaren van de woningen en bedrijven van wie de uitrit wijzigt, om daarmee ook in de aangepaste situatie een goede en veilige ontsluiting te waarborgen.

Gekoppeld aan de nadere uitwerking vindt onderzoek plaats naar de gevolgen van de maatregelen. Het betreft onderzoek naar verkeersgeluid, luchtkwaliteit, kabels en leidingen en



watercompensatie. De resultaten en de gevolgen van deze onderzoeken zijn onderdeel van de nadere besluitvorming op het maatregelpakket. Hetzelfde geldt voor eventuele aanpassingen in de nu opgestelde ontwerpen, op basis van deze onderzoeken en/of op basis van de nadere afstemming over de specifieke ontsluiting van de direct omliggende percelen.

Planning

De planning voor het vervolg is dan globaal als volgt:

Okt. – dec. 2015:	Onderzoeken t.b.v. ontwerp en nadere gesprekken met omwonenden
Dec. 2015:	Behandeling maatregelpakket in de commissie Ruimte en gemeenteraad
Q1 2016:	Uitwerken naar DO, incl. achterliggende onderzoeken en voorbereiden contracten en aanbesteding
Q2 2016:	Besluitvorming op realisatie inclusief realisatiekrediet
Tweede helft 2016:	Bestek, aanbesteding en eerste projecten in uitvoering

Realisatie

In overleg met de provincie is een globale planning en fasering opgesteld voor de uitvoering van de maatregelen. Uitgangspunt daarbij is dat er geen dubbele hinder mag ontstaan voor weggebruikers (werkzaamheden in een omleidingsroute als gevolg van werkzaamheden) en dat maatregelen niet dusdanig worden gecombineerd dat Voorhout en/of Sassenheim niet meer goed bereikbaar zijn.

Dit leidt tot de volgende fasering. Gezien de optredende filevorming op de Oosthoutlaan en het feit dat dit de komende periode zal toenemen, zal dit knelpunt als eerste worden aangepakt.

1. Oosthoutlaan-Rijksstraatweg en Rijksstraatweg-Warmonderweg, doorlooptijd 3 maanden.
2. Warmonderweg-Jagtlustkade en Warmonderweg-Stationslaan, doorlooptijd 3 maanden
3. Oosthoutlaan-Schoutenlaan en bochtverbreding Oosthoutlaan, doorlooptijd 1 maand.
4. Hoofdstraat- Wasbeekerlaan-Vliegeniersweg, doorlooptijd 2 maanden
5. Hoofdstraat-Zandslootkade/Postwijkkade, doorlooptijd 1 maand
6. Parklaan-Narcissenlaan, doorlooptijd 1 maand.
7. Nieuwe VRI Hoofdstraat-Koetsiersweg, kan in combinatie met andere werkzaamheden
8. Halte Raadhuis, kan in combinatie met andere werkzaamheden.

Totale doorlooptijd: circa 10-12 maanden.

De Randweg Voorhout wordt als een apart project uitgevoerd. Realisatie vindt plaats in de periode 2016-2018 (onder voorbehoud van beroep op het bestemmingsplan en grondverwerving en mogelijk noodzakelijke onteigening van gronden).

4.3. Bijlagen

Als bijlage bij deze rapportage is toegevoegd de overkoepelende eindrapportage van adviesbureau Goudappel Coffeng, dat de inhoudelijke studie heeft uitgevoerd.

Alle bij het rapport van Goudappel Coffeng behorende bijlagen zijn hier niet bij gevoegd. Het betreft een groot aantal en zeer uitvoerige en technische bijlagen, waarin de resultaten van alle in de planstudie doorlopen stappen zijn vastgelegd (rapportages verkeerstellingen, rapportages verkeersprognoses, rapportages inventarisatie en afweging van maatregelen, ontwerpen, et cetera). Deze bijlagen zijn op verzoek beschikbaar.