

Projectdeel: Oosteinde en noordelijk deel Herenweg

Huidige situatie

- Heggen/bomen dicht op fietspad, met bladeren op de weg zorgt voor een nog verdere versmalling van het fietspad.
- Vrachtverkeerverbod voor een richting.
- Grens bebouwde kom zou pad na Korenmolenbrug moeten liggen.

Algemeen

- 30 km/u limiet vooral belangrijk binnen de bebouwde kom, en een enkeling ook buiten de bebouwde kom.
- Quick fix: bord bij Laan van Oostergeest met 'let op fietsoversteek'.
- Snelheid lager bij bocht Wasbeeklaan (50 km/u), bijvoorbeeld met drempels of een plateau.
- Verdeeldheid in groepen over sluzen om verkeer langzamer te laten rijden.
- Bomen aan de oostzijde graag behouden.
- Parkeren mogelijk maken.
- Korenmolenbrug erg smal, passen principes daar wel?
- Bij uitrit kweker rekening houden met groter vrachtverkeer.

Principes

- Bij principe 1 (twee eenrichtingsfietspaden) en 3 (fietsstroken en onverplicht fietspad) moet ook rekening worden gehouden met uitritten aan de oostkant.
- In principe 1 en 3 jammer dat het schelpenpad verdwijnt.
- Blijft bij principe 1 en 3 het trottoir aan de oostkant behouden, of vanaf Laan van Oostergeest suggestiestroken tot Bebouwde kom grens?
- Fiets- en voetpaden aan beide zijden (streetsketch <http://streetsketch.mobycon.nl/-/719>)
- Principe 1 spreekt aan, maar fietspad van 1 meter veel te smal.
- Principe 3 zorgt voor eenheid in de route.
- Fiets op fietssuggestiestrook (principe 3) te gevaarlijk.
- Onderscheid tussen snelle en langzame fietsers goed in principe 3.
- Principe 3 past bij het karakter van de Herenweg, ook snelheid van 30 km/u passend.
- Voetpaden in principe 3 zijn te breed, liever een breder fietspad.
- Principe 3 een luxe en verspilling van de ruimte
- Weg moet toegankelijk zijn voor auto's, niet te smal maken
- Tweerichtingsfietspad (principe 2) wordt door niemand uitgekozen als ideaalbeeld

Verder uitwerken

In het vervolgproces worden principe 1 en principe 3 voor dit tracédeel verder uitgewerkt. In beide principes worden de fietsrichtingen van elkaar gescheiden door de weg. Daarmee sluit het ontwerp van het tracédeel ook beter aan bij de tracédelen Herenweg en Oranje Nassaulaan, waardoor het gehele tracé één geheel wordt.

In principe 1 wordt het schelpenpad vervangen door het fietspad en wordt het westelijke fietspad een fietspad met daarnaast een wandelpad.

In principe 3 komen er fietsstroken op de rijbaan met aan beide zijden onverplichte fietspaden. Aan de westzijde is daarbij ook plaats voor een wandelpad.

Voor principe 2 (tweerichtingsfietspad) is geen draagvlak vanwege de extra oversteekbewegingen op onoverzichtelijke locaties o.a. bij de Laan van Oostergeest en bij de Wasbeeklaan. Daarnaast sluit het ontwerp moeizaam aan bij het aanliggende tracédeel Herenweg.

Projectdeel: Herenweg

Huidige situatie

- Het huidig profiel op de Herenweg is zodanig vormgegeven dat het smalste punt in de route maatgevend was; dit profiel is uitgerold. De stoepen kunnen daardoor in breedte variëren, de rijbaan niet.
- Het asfalt is destijds gekozen omdat de klinkers veel geluidsoverlast gaven.

Algemeen

- Fietsveiligheid is het allerbelangrijkste op de Herenweg. Daarna geluids- en trillingsoverlast, en daarna rijsnelheid.
- Autoverkeer zal altijd fietsers blijven opjagen zolang het huidige ontwerp er zo ligt; de fietsstrookjes lijken de ruimte voor de fietser, het zwarte asfalt de ruimte voor de auto. Hij zal deze ruimte ook claimen.
- Kunnen we niet inhaalstukken maken voor auto's, zodat ze er achterblijven en alleen inhalen wanneer dit kan? Dit voorkomt frustratie wanneer ze te lang achter fietsers hangen.
- Fietsers moeten zich niet zo aan de kant laten duwen; als je assertief fietst, meer middenop, dan blijft het autoverkeer wel achter je.

Vrachtwagens

- Kunnen vrachtwagens niet in een richting rijden? Dit voorkomt extra benodigde wegbreedte.
- Kan er geen verbod op vrachtverkeer tijdens schoolspitsuur komen?
- Kan er geen tonnagebeperking komen op de Herenweg, voor het weren van zware vrachtwagens.

Herenweg

- Tegenover het benzinestation op de Herenweg is een parkeerterrein dat vaak lege plekken heeft. Eventueel kunnen parkeervakken van de Herenweg daarheen verplaatst worden.
- Het huidig wegprofiel is niet zo verkeerd: er ontbreekt alleen juiste bebording en voldoende controle/handhaving.

Fietsstraat

- Een fietsstraat geeft de fietser echt de veiligheid en het comfort wat nodig is.
- Het tweerichtingsgedeelte Herenweg kan als fietsstraat, maar dit is niet vanzelfsprekend. Op een eenrichtingsgedeelte is dit wel een goed idee.
- Kan de Herenweg – eenrichtingsgedeelte – niet een fietsverbod krijgen waarbij de Sweilandstraat een tweerichtingsfietspad krijgt?
- Echter, er zullen altijd fietsers op de Herenweg – eenrichtingsgedeelte – rijden, of dit toegestaan is of niet. Een fietsverbod zal dus niet werken.

Snelheidsverlaging

- Er moet echt een snelheidsverlaging komen op de Herenweg.
- Niemand rijdt 50 op de Herenweg; de daadwerkelijk gereden snelheid ligt lager.
- Een 30 km/uur regime in het dorp is echt goed.
- Op het tweerichtingsgedeelte is een 30 km/u regime niet direct een logische keuze.
- Ook op het tweerichtingsgedeelte is 30 km/u noodzakelijk!
- De ingangen van het 30 km/u gebied moeten niet alleen met een bord, maar ook voelbaar zijn.
- Snelheidsremmende maatregelen kunnen geen drempels zijn i.v.m. trillingsoverlast.

Sweilandstraat

- Op de Sweilandstraat kan de fiets qua wegbreedte in de tegenrichting fietsen. Momenteel gebeurt dit al veelvuldig; men fietst over de stoep.
- De meeste fietsers komen uit de Dorpstraat en rijden vervolgens tegen de richting op de Sweilandstraat.

- Het begin van de Sweilandstraat, ten noorden van de kruising Padoxlaan, kent hoge rijsnelheden vanuit het viaduct. Een goede 'poortconstructie' als ingang van het 30 km/uur gebied zal de snelheid hier weghalen.
- Fietsen in twee richtingen op de Sweilandstraat vraagt ook aanpassingen van de kruisingen.

Kruising Padoxlaan

- Bij de kruising Padoxlaan is het de bedoeling om voor elkaar langs te kruisen. Niemand begrijpt dit.
- Kunnen bij de kruising Padoxlaan de stoplichten niet weg?
- Kan de kruising Padoxlaan niet als rotonde uitgevoerd worden?
- Kan er voor fietsverkeer niet een fietsbrug parallel aan het viaduct over de kruising Padoxlaan geplaatst worden?

Minder verkeersborden en markeringen

- Kunnen de kruisingen niet gelijkwaardig worden in plaats van voorrangskruisingen? Dit zal een goede snelheidsremmer zijn.
- Kunnen we niet simpelweg alle belijning weghalen op de Herenweg en op de kruisingen? Dan kunnen de weggebruikers het samen oplossen.

Verder uitwerken

In het vervolgproces worden principe 2 en principe 4 voor dit tracédeel verder uitgewerkt. Het huidige snelheidsregime van 50 km/uur past niet bij het profiel van de Herenweg, er is daarom gekozen om het snelheidsregime te verlagen naar 30 km/uur. Passend bij dit regime zijn de ontwerpprincipes. De fietser krijgt in dit tracédeel een meer dominante rol in het straatbeeld.

Principe 2 gaat uit van een asfalt met profiel (streetprint) met brede rode asfalt suggestiestroken voor het comfort van de fietsers. Naast comfort voor de fietsers zorgen de brede suggestiestroken ook voor een visuele versmalling van de rijbaan voor het autoverkeer, waardoor de snelheid wordt geremd.

Principe 4 is een fietsstraat, met twee rode asfaltlopers gescheiden door een middengeleider in het tweerichtingsgedeelte en de fietsers op het midden in het eenrichtingsgedeelte. Autoverkeer blijft hierbij achter de fietsers. Inhalen is mogelijk, maar wordt ontmoedigd door de middengeleider.

Principe 1 (bredere fietsstroken) en principe 3 (dorpse straat) worden niet verder uitgewerkt. Principe 1 wordt niet verder uitgewerkt omdat de fietser in dit principe maar een kleine rol speelt in het straatbeeld, terwijl de fietser in dit gedeelte dominant aanwezig moet zijn. Het principe gaat daarmee niet ver genoeg om de verkeersveiligheid te verbeteren. Principe 3 wordt niet verder uitgewerkt omdat ook in dit ontwerp de fietsers weinig verbetering zien in comfort. De verkeersveiligheid gaat wel omhoog. Het grote nadeel van dit principe is de uitvoering in klinkers, dit zorgt voor te veel hinder voor de bewoners.

Projectdeel: Oranje Nassaulaan

Algemeen

- Snelheid wordt door veel mensen als hoog ervaren, zeker bij inhalen.
- Problemen zoals geïdentificeerd op de kaart worden onderschreven.
- Bedreiging bij klinkers: trillingen en geluid door te veel zwaar verkeer.
- Kans: Tweerichtingenfietspad aan 1 zijde van de Tolbrug.
- Kans: Vervanging van de Tolbrug biedt kansen voor een betere oplossing.
- Het liefst geen bomen omkappen.
- Bij het vorige herontwerp zijn veel van deze discussies al gevoerd. Toen zijn de klinkers vervangen door asfalt en dat wordt door veel mensen als een grote verbetering gezien.

Principes

- Principe 1 meest kansrijk (*Bredere fietsstroken*).
- Principe van brede fietsstroken is goed, beter gevoel van plaats op de weg.
- Bredere fietsstroken helpt wel, maar werkt waarschijnlijk niet genoeg. Liever ook een lagere snelheid 30 km/u.
- Bij principe 2 ontstaat de kans dat de fietsstrook geblokkeerd wordt door auto's die wachten op tegemoetkomend verkeer. Door sommigen wordt de maatregel onnodig geacht. Hij kan tot frustratie en ernstige vertraging leiden.
- Alternatief voor principe 3: asfalt met autosluizen maar met bredere fietspaden om toch te komen tot een 30 km/u straat maar het gebruik van klinkers te vermijden. (streetsketch <http://streetsketch.mobycon.nl/-/720>)
- Sommige mensen zijn wel positief over suggestiestroken met klinkers. Goede uitstraling en verkeersremmende werking, maar wel probleem van trillingen, zeker gezien het grote aantal zware voertuigen over de weg.
- Bij fietsstraat is de balans tussen fiets en auto een uitdaging, en bus en vrachtauto's, alternatief met fiets op het midden. (streetsketch <http://streetsketch.mobycon.nl/-/721>)
- Voor sommige mensen is de huidige inrichting al afdoende, maar met meer aanmoediging om langzaam te rijden.
- Fietsstraat interessant, maar de vraag is of het toepasselijk is in deze omgeving.

Kansen

- Vervanging van de Tolbrug biedt kansen voor verbetering van de situatie aldaar
- Twee-richtingen fietspad aan een zijde bij het Tolbrug kruispunt biedt kansen, maar voor fietsers richting Oegstgeest wordt dat niet aantrekkelijk gevonden
- Bushalte is belangrijk, maar het fietspad er achterlangs is nu erg onaantrekkelijk, en fietsers gebruiken dat nu ook niet. Dat moet verbeterd worden.

Verder uitwerken

In het vervolgproces wordt de huidige situatie+ en principe 1 voor dit tracédeel verder uitgewerkt. Conclusie is dat het huidige wegontwerp op een aantal punten na goed werkt, daarnaast passen vergaande maatregelen uit de andere principes niet bij het profiel en de functie van de weg. In beide uit te werken varianten (huidige situatie+ en principe 1) worden de huidige knelpunten bij de oversteek, de bushalte en de Tolbrug aangepakt.

In huidige situatie+ worden de knelpunten bij de bushalte en de Tolbrug aangepast, daarnaast worden er snelheidsremmende maatregelen (zoals in principe 2) opgenomen in het ontwerp. Bij principe 1 krijgen fietsers meer de ruimte in de vorm van bredere fietsstroken. De weg blijft geheel van asfalt, maar door de bredere fietsstroken lijkt de weg visueel smaller en zal het verkeer worden geremd.

Principe 3 (klinkers met suggestiestroken) en 4 (fietsstraat) vallen geheel af, deze principes worden als te vergaande maatregelen gezien en passen niet bij het karakter en de functie van de weg.