

**3.3.4. Verkeer en vervoer; autoluwe inrichting**

**3.3.4.1. Hoofdwegenstructuur**

In het structuurbeeld is reeds vastgelegd de keuze voor een U-vormige ontsluitingsweg, "gespannen" tussen de (verlengde) Lange Voort en de te realiseren tunnel onder de spoorlijn, ter plaatse van het toekomstige station.

De belangrijkste overwegingen die aan deze keuze ten grondslag lagen betroffen het uitgangspunt om de auto een minder overheersende rol te geven bij de structuur en inrichting van de woonwijken; een autoluwe inrichting derhalve.

De gewenste minimalisering van doorgaand verkeer heeft geleid tot de keuze om de ogenschijnlijk logische aansluiting aan de Oegstgeesterweg niet te realiseren. Daarmee kon voorts inhoud worden gegeven aan de oriëntatie van Poelgeest op de aanliggende gebieden en functies in Leiden en Oegstgeest.

De bij deze structuur behorende verkeersintensiteiten voor beide aansluitpunten zijn, volgens de door AGV uitgevoerde studie, zeer afhankelijk van de rijsnelheid.

Aansluitpunt	Intensiteiten	
	Rijsnelheid 50 km/h	Rijsnelheid 30 km/h
A (Spoorwegtunnel)	8600 mvt/etm	4900 mvt/etm
C (Lange Voort)	5600 mvt/etm	1700 mvt/etm

Door verlaging van de rijsnelheid kan het aandeel doorgaand verkeer drastisch worden beperkt. Gezien deze berekeningsresultaten is een rijsnelheid van 30 km/h uitgangspunt voor de planvorming.

**3.3.4.2. Autoluwe inrichting**

Door Grontmij is een (concept) "Receptenboek Autoluwe inrichting" (d.d. juli 1996) opgesteld. Hierin worden handvaten gegeven voor een autoluwe inrichting van Poelgeest. De belangrijkste uitgangspunten zijn (op het niveau van het ontwikkelingsplan):

- het stimuleren van fiets- en openbaar vervoergebruik door aanleg van hoogwaardige voorzieningen (fietsroutes en -voorzieningen alsmede vervoersvoorzieningen als buslijnen en spoorweghalte);
- het tegelijkertijd ontmoedigen van het autogebruik;
- een zodanige stedenbouwkundige, verkeerskundige en ruimtelijke structuur dat een verscheidenheid en eigen identiteit van woonbuurten wordt verkregen en saai eenvormigheid wordt voorkomen;
- het geconcentreerd parkeren dient maximaal gekoppeld te worden aan de hoofdontsluitingsweg.

In aansluiting op de wens tot verscheidenheid dient in de onderscheiden buurten op verschillende wijzen te worden omgegaan met het begrip autoluw. Zo kunnen buurten in de directe nabijheid van het station en aansluitend aan functionele speel- en groenvoorzieningen, autovrij worden ingericht en kan in buurtjes elders het autoluwe karakter vooral blijken door auto-arme (woon)straten en door het straatbeeld niet te laten domineren door de geparkeerde auto (ondergronds parkeren).