

1574-32



Gemeente
Leidschendam-Voorburg



P1574-32



Een kwestie van (be)wegen

**Verkeers- en vervoerplan Leidschendam-Voorburg
2003-2010**

Een kwestie van (be)wegen

“Op weg naar een leefbare stad met een hoge verkeersveiligheid en een goede bereikbaarheid”

Verkeers- en Vervoerplan

Leidschendam-Voorburg

2003-2010

April 2004

Colofon

Verkeers- en Vervoerplan

Gemeente Leidschendam-Voorburg, april 2004

Drukwerk: huisdrukkerij gem. Leidschendam-Voorburg

Advies: Awareness, Den Haag

Afdeling Economie, Mobiliteit en Vastgoed

Postbus 905

2270 AX Voorburg

T: 070-3009640

E: R.vd.Kooi@leidschendam-Voorburg

W: www.leidschendam-voorburg.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	5
Inspraak	5
Uitvoeringsprogramma.....	7
2. Achtergronden en ambities.....	9
2.1 Inleiding	9
2.2 VVP Leidschendam—Voorburg in perspectief.....	9
2.2.1 Relatie met landelijk en regionaal beleid.....	10
2.2.2 Positie, taak en mogelijkheden gemeente	11
2.2.3 Verantwoordelijke regiospeler	12
2.2.4 De bewoners centraal	12
2.3 Ambities op hoofdlijnen.....	13
2.3.1 Doelen bereikbaarheid (auto, langzaam verkeer, ov, parkeren)	14
2.3.2 Doelen verkeersveiligheid	16
2.3.3 Doelen milieu (geluidbelasting, luchtkwaliteit, vervoer gevaarlijke stoffen).....	17
2.4 Financiële aspecten.....	19
3 Autoverkeer	20
3.1 Inleiding	20
3.2 Visie duurzaam veilige weginrichting	20
3.3 Huidige situatie	21
3.3.1 Hoofdstructuur.....	21
3.3.2. Verblijfsgebieden	22
3.3.3 Buitengebied.....	23
3.4 Relevante ontwikkelingen en knelpunten.....	23
3.4.1 Buitengebied.....	24
3.5 Ambities en opgaven.....	24
3.5.1 Doorstroming.....	24
3.5.2 Beperking van hinder en overlast	25
3.5.3 Maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig	26
3.5.4 Overige maatregelen.....	27
3.5.5 Maatregelen buitengebied	28
3.5.6 Nader onderzoek.....	29
3.5.7 Metingen rondom openstelling NORAH.....	29
4. Langzaam verkeer	31
4.1 Inleiding	31
4.2 Huidig situatie fiets.....	31

4.2.1 Fietsbalans	31
4.2.2 Huidig netwerk en andere voorzieningen	32
4.3 Ontwikkelingen en knelpunten.....	32
4.3.1 NORAH.....	32
4.3.2 Vijfjarenprogramma Fiets.....	33
4.3.3 Knelpunten volgens de Fietsbalans	33
4.3.4 Knelpunten fietsnetwerk Leidschendam–Voorburg	34
4.3.5 Knelpunten buitengebied.....	36
4.4 Toekomstig netwerk fiets	36
4.5 Ambities en opgaven.....	37
4.5.1 Algemene maatregelen	37
4.5.2 Maatregelen op hoofdroutes fiets die samenvallen met hoofdroutes auto	38
4.5.3 Maatregelen op overige routes	39
4.5.4 Overige maatregelen en oplossingsrichtingen	40
4.5.5 Knelpunten op schoolroutes	41
4.6 Voetgangers.....	41
5. Openbaar vervoer.....	43
5.1 Inleiding	43
5.2 Visie openbaar-vervoernetwerk.....	43
5.3 Huidige kwaliteit openbaar vervoer	44
5.3.1 Opbouw netwerk	44
5.3.2 Aanwezige infrastructuur	46
5.3.3 Conclusie	48
5.4 Ontwikkelingen.....	48
5.4.1 Opbouw netwerk	48
5.4.2 Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer	49
5.5 Ambities en opgaven.....	51
6. Verkeersveiligheid	54
6.1 Inleiding	54
6.2 Huidige situatie	54
6.2.1 Speerpunten verkeersveiligheidsbeleid	54
6.2.2 Resultaten verkeersveiligheidsbeleid tot nu toe.....	55
6.2.3 Verkeersonveilige locaties.....	57
6.2.4 Subjectieve verkeersonveiligheid	57
6.3 Ontwikkelingen en knelpunten.....	57
6.3.1 Ontwikkelingen	57
6.3.2 Knelpunten	59
6.4 Ambities en opgaven.....	59
6.4.1 Maatregelen gericht op doelstelling –25%	59

6.4.2 Maatregelen ten aanzien van scholen en verkeersveiligheid	61
6.4.3 Maatregelen op gebied van voorlichting en educatie	61
6.4.4 Handhaving	62
6.5 Organisatie en uitvoering.....	63
6.5.1 Meten is weten.....	64
7. Parkeren.....	65
7.1 Inleiding	65
7.2 Huidig parkeerregime	65
7.3 Probleeminventarisatie en -ontwikkeling	66
7.3.1 Autobezit	66
7.3.2 Onderzoek parkeerdruk bewoners	67
7.3.3 Bedrijvigheid in de omgeving	68
7.3.4 Parkeren in en om winkelgebieden.....	68
7.3.5 Handhavingsinspanningen.....	69
7.4 Ambities en opgaven.....	69
7.4.1 Algemeen beleid.....	69
7.4.2 Parkeersituatie bij winkelconcentraties	70
7.4.3 Parkeersituatie in woonwijken.....	70
7.4.4 Onderzoek fiscalisering parkeerregimes.....	71
7.4.5 Aanvullende maatregelen	71
8 Milieu.....	72
8.1 Inleiding	72
8.2 Huidige situatie en knelpunten	72
8.2.1 Geluid	72
8.2.2 Luchtkwaliteit.....	73
8.2.3 Vervoer van gevaarlijke stoffen	74
8.3 Ontwikkelingen.....	75
8.3.1 Milieueffecten toekomstige ontwikkelingen	75
8.3.2 Ontwikkeling gemeentelijk geluidbeleid	76
8.4 Ambities en opgaven.....	76
8.4.1 Inzichtelijk maken (toekomstige) knelpunten en oplossingen.....	76
8.4.2 Uitvoering geluidsaneringsprogramma meest urgente woningen.....	76
8.4.3 Plan van aanpak verbetering luchtkwaliteit	77
8.4.4 Route gevaarlijke stoffen.....	78
8.4.5 Streven naar Duurzame Mobiliteit.....	78
9 Sleutelprojecten	81
9.1 Sleutelproject revitalisering historisch centrum Leidschendam.....	81
9.1.1 Inleiding.....	81
9.1.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten.....	82

9.1.3 Nadere uitwerking en voorstellen	83
9.2 Knooppunt station Voorburg	87
9.2.1 Inleiding.....	87
9.2.2 Probleembeschrijving	87
9.2.3 Ontwikkelingen in de omgeving van het project	88
9.2.4 Ambities	88
9.2.5 Opgaven.....	88
10 Zicht op uitvoering	90
10.1 Inleiding	90
10.2 Stap 1: inventarisatie.....	90
10.3 Stap 2: randvoorwaarden.....	91
10.3.1 Budgettaire beperkingen.....	91
10.3.2 De capaciteit van het gemeentelijk apparaat.....	91
10.3.3 Draagvlak van de stad	91
10.3.4 Wens van afstemming	91
10.4 Stap 3: criteria voor prioriteitstelling	92
10.5 Stap 4: besluitvorming.....	92
10.5.1 Participatieniveaus.....	92
10.5.2 Stad, wijk, burger	93
Bijlagen.....	94
Bijlage 1: overzicht van alle wijk- en buurtontsluitingswegen.....	95
Bijlage 2: gebruiks- en inrichtingskenmerken per wegcategorie	98
Bijlage 3: uitgangspunten en uitkomsten modelstudie verkeersplan gemeente Leidschendam-Voorburg	100
Bijlage 4: overzicht gewenste kruispuntvormen 2010	104
Bijlage 5: knelpunten op schoolroutes	109
Bijlage 6: overzicht parkeerinstrumenten	113
Bijlage 7: overzicht van A-, B- en Raillijst Leidschendam-Voorburg	118
Bijlage 8: Onderzoeksrapporten (consequenties) verkeersontsluiting Damcentrum (AGV, D&P en b@s Consultants)	120
Bijlage 9: voor- en nadelen verkeerskundige ingrepen Damcentrum	122
Bijlage 10: lijst met gebruikte afkortingen.....	124

1. Inleiding

Met de fusie van de voormalige gemeenten Leidschendam en Voorburg tot Leidschendam—Voorburg staat ook de integratie van het verkeers- en vervoerbeleid van de tot voor kort zelfstandige gemeenten op de agenda. Afzonderlijke plannen worden samengevoegd tot één Verkeers- en Vervoer Plan (VVP). Het VVP beperkt zich niet tot deze integratie, maar stelt ook beleidsmatige vernieuwingen voor en biedt een nadere uitwerking voor een tweetal 'sleutelprojecten'.

Tegen de achtergrond van maatschappelijke en politieke ontwikkelingen formuleert de gemeente in hoofdstuk twee haar ambities met betrekking tot verkeer en vervoer. In de hoofdstukken drie tot en met vijf volgt voor achtereenvolgens de auto, het langzaam verkeer en het openbaar vervoer een weergave van de huidige situatie; de ontwikkelingen en knelpunten; de gewenste situatie en conclusies en aanbevelingen voor oplossingsrichtingen.

De hoofdstukken zes tot en met acht behandelen de thema's verkeersveiligheid, parkeren en milieu. In hoofdstuk negen is er aandacht voor twee zogeheten sleutelprojecten: de herinrichting van het Damcentrum en het knooppunt station Voorburg. In alle hoofdstukken wordt specifiek aandacht besteed aan de woonkern Stompwijk en het landelijk gebied dat tot het grondgebied van de gemeente behoort. Overzichten met concrete projecten inclusief de kosten daarvan zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma (UVP).

Inspraak

Het VVP is mede het resultaat van vaak uitvoerige discussies met direct betrokkenen: een werkconferentie met collegeleden van B&W, een werkconferentie met raadsleden van de commissie Openbaar Gebied, presentatie en bespreking in de Dorpsraad, enkele gesprekken met een vertegenwoordiging van ondernemers, een bespreking met verschillende directies bij de gemeente en ronde-tafelgesprekken met (belangen)organisaties in Leidschendam—Voorburg. Het concept met het bijbehorende Meerjaren Uitvoeringsprogramma (UVP) is op 26 augustus 2003 vrijgegeven voor inspraak door het College van B&W. Het College wil graag kennisnemen van de meningen en suggesties van individuele burgers, naast die van de belangenorganisaties en intermediaire kaders. Verkeer en vervoer is een onderwerp waar iedereen mee te maken heeft in het dagelijkse leven. Het college vindt het daarom van groot belang dat burgers een inbreng hebben in de plannen. Bij de start van de voorbereidingen voor het VVP is daarom ook een communicatieplan opgesteld. Dit plan beschrijft de wijze waarop en de middelen waarmee burgers worden betrokken bij de voorbereiding en de uitvoering van het VVP.

Het College heeft gekozen voor een aanpak waarbij zoveel mogelijk mensen worden bereikt. *Inwoners worden via de pers, de gemeenterubriek en de internetsite van de gemeente op de hoogte gebracht van het feit dat het concept-VVP beschikbaar is en dat het college graag een reactie ontvangt. Van 8 september tot 6 oktober 2003 kon iedereen reageren.*

Omdat het hier gaat om een tamelijk lijvige nota met nog eens apart een Uitvoeringsprogramma, worden in een Verkeers- en Vervoerkrant in heldere, korte artikelen de belangrijkste zaken van het plan uit de doeken gedaan.

Alle 45.000 huishoudens in de gemeente ontvangen een ansichtkaart van de wethouder van verkeer met de oproep om in te spreken: als u wethouder in deze gemeente zou zijn, wat zou er volgens u moeten gebeuren?

Met de kaart kan een exemplaar van de Verkeers- en Vervoerkrant worden opgevraagd. Of men kan een exemplaar van het complete concept VVP ophalen bij een van de servicecentra. In totaal worden 5000 kranten verspreid en gaan 250 (gratis) exemplaren van het VVP over de toonbank.

Degenen die al bij de voorbereiding van het concept waren betrokken via de rondetafel-gesprekken of anderszins krijgen een complete set toegezonden.

Het VVP is op internet beschikbaar als pdf bestand, zodat ook via internet het VVP kan worden bekeken. De buurgemeenten, het Stadsgewest Haaglanden en de provincie ontvangen een exemplaar van het VVP met het verzoek om te reageren.

Om de discussie nog wat te verlevendigen wordt op het internet een discussieplatform ingericht en kunnen mensen hun mening geven over stellingen.

Veel mensen bekijken via internet het concept VVP. De VVP-site wordt 940 maal bezocht tijdens de inspraakperiode en bijna 530 keer wordt doorgeklikt, bijvoorbeeld om het VVP te downloaden. Bijna 3000 keer wordt het discussieplatform bezocht om te reageren, te lezen of nieuwe stellingen teponeren. Het zijn vooral de individuele burgers die zich mengen in de internetdiscussie.

Het college ontvangt 160 inspraakreacties, waarvan er zo'n 150 van individuele burgers afkomstig zijn. Vooral de krant zet mensen aan om te reageren.

Alle inspraakreacties worden gebundeld en per reactie voorzien van een standpunt van het college in de Nota van Antwoord. Alle insprekers ontvangen een exemplaar van de nota om te kunnen nagaan hoe met hun inspraakreactie zal worden omgegaan, maar ook als blijk van waardering voor hun betrokkenheid.

Over het algemeen wordt het concept Verkeers- en Vervoerplan goed ontvangen. Er is waardering voor de toegankelijkheid ondanks de omvang van het plan en voor de gedegenheid, compleetheid en detaillering.

Er is weinig discussie over de hoofdlijnen van het beleid. Al wordt wel de vraag gesteld in hoeverre de gemeente in staat is en wil zijn om zelfstandig en/of in samenwerking met de andere overheden in de regio dit beleid daadwerkelijk te realiseren. De regionale context krijgt volgens sommige insprekers onvoldoende aandacht.

Het meeste commentaar heeft betrekking op de uitvoering in concrete projecten, die overigens nog niet in detail zijn uitgewerkt.

Insprekers vragen aandacht voor voorlichting en educatie. Een enkeling mist een visie op de verkeersdeelnemer en zijn gedrag. In het verlengde hiervan wordt door veel insprekers gewezen op het belang van naleving en handhaving.

Ondernemers vinden het aspect bereikbaarheid (van het winkelcentrum) in termen van economische effecten onderbelicht.

Een groot aantal inspraakreacties kan meteen worden verwerkt in het VVP.

Een aantal inspraakreacties zal aan de orde komen bij de uitwerking van reeds geformuleerde projecten zoals het Masterplan herontwikkeling Damcentrum en de Parkeernota.

Insprekers stellen vragen over specifieke onderwerpen als het RSP Vlietzone en de functie van de Westvlietweg in dat kader, de bezoekersstromen naar het nieuwe ADO stadion, het Trekvliettracé en de ontwikkeling van de Binckhorst. Deze onderwerpen, die ook een belangrijke ruimtelijke en economische component hebben, horen niet thuis in het VVP. Burgers worden over Trekvliettracé en Binckhorst via website en/of de gemeenterubriek geïnformeerd. De inspraakprocedure voor de invulling van de Vlietzone loopt afzonderlijk, maar in de tijd min of meer gelijk met de procedure voor het VVP. Het voorontwerp Uitwerkingsplan Vliet/A12-zone van Haaglanden ligt van 30 oktober tot 25

december 2003 ter inzage. Naar de verkeers- en vervoerconsequenties van bezoekersstromen naar het eventuele nieuwe ADO stadion wordt onderzoek gedaan.

Tenslotte missen insprekers een lijst met afkortingen. Hierin is inmiddels voorzien.

De inspraak levert een aantal concrete wijzigingen en aanvullingen op. De meest in het oogspringende zijn:

- meer aandacht voor handhaving en naleving in het VVP. Deze extra aandacht zal ook tot uitdrukking moeten komen in het in 2004 uit te brengen Beleidsplan Handhaving;
- een onderzoek naar de verkeers- en vervoerconsequenties van de bouw van het ADO stadion;
- het schoolverkeersveiligheidsplan wordt uitgebreid naar alle middelbare scholen in Leidschendam-Voorburg;
- een meer integrale benadering van de (her)inrichting van de Prins Bernhardlaan in relatie tot de aansluiting op de A12 en de doorstroming van het openbaar vervoer;
- meer aandacht voor alternatieve routes in geval van calamiteiten op de NORAH;
- handhaving van de verkeerslichteninstallatie bij De Koppels;
- experiment met een gratis bewaakte fietsenstalling bij winkelcentrum Leidsenhage;
- het opnemen van de Locatiewijzer op de gemeentelijke internetsite;
- een aantal tips voor de verbetering van het functioneren van station Voorburg als overstappunt zoals bewaakte fietsenstalling, P+R voorzieningen, de OV-fiets;
- het toetsen van alle verkeersregelininstallaties op effectiviteit en groentijdenverdeling voor alle verkeersdeelnemers;
- het toetsen van alle zebrapaden en fietsoversteken op veiligheid en gebruikersvriendelijkheid;
- onderzoek naar een linksafverbod op de Westvlietweg richting Fonteijnenburghlaan;
- meer aandacht voor het belang van economie en de rol van de bereikbaarheid daarbij.

In de eerste helft van 2003 heeft de burgemeester een aantal wijkwandelingen gemaakt. Tijdens deze wandelingen en de voorbereiding daarvan is een groot aantal opmerkingen gemaakt met betrekking tot onder andere verkeers- en vervoerkwesties.

Met deze opmerkingen wordt in dit VVP en bij de uitwerking daarvan in het UVP rekening gehouden. Het ligt overigens in de bedoeling om de verdere uitwerking van de projecten zoveel mogelijk per wijk en in overleg met de wijk(vereniging) op te pakken. Er wordt daartoe te zijner tijd een overzicht van maatregelen per wijk samengesteld.

De Dorpsraad (van Stompwijk) heeft in reactie op een eerder concept een aantal aanbevelingen gedaan, waarvan het college heeft aangegeven deze te zullen honoreren. Deze aanbevelingen zijn verwerkt in het VVP.

Uitvoeringsprogramma

Dit VVP bevat de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid voor de periode tot 2010. Om de hierin geformuleerde ambities te realiseren, is een uitvoeringsprogramma ontwikkeld, waarin de gemeente aangeeft welke projecten met voorrang worden aangepakt. Hoofdstuk 10 beschrijft de wijze van totstandkoming van het Uitvoeringsprogramma. Het Uitvoeringsprogramma maakt integraal onderdeel uit van het Verkeers- en Vervoerplan, maar wordt als een zelfstandig document gepresenteerd. Hierdoor is het mogelijk om het Uitvoeringsprogramma regelmatig (jaarlijks) aan te passen aan de ontwikkelingen.

Een van de aandachtspunten in dit Uitvoeringsprogramma is de samenwerking bij de uitvoering met tal van betrokkenen, zowel binnen als buiten de gemeente Leidschendam-Voorburg en met name

met (vertegenwoordigers van) de wijken, zoals al gemeld. Daarbij is dit VVP op te vatten als het beleidskader, waarbinnen op interactieve wijze met betrokkenen gezocht kan worden naar de optimale wijze van realisatie.

2. Achtergronden en ambities

2.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk worden de ambities op het gebied van verkeer en vervoer van de gemeente Leidschendam—Voorburg benoemd en toegelicht. Dit gebeurt vanuit een realistische visie op de mogelijkheden en onmogelijkheden van de nieuw gevormde gemeente, om door middel van verkeers- en vervoerbeleid bij te dragen aan de doelstellingen van een bereikbare, leefbare en veilige gemeente.

De ambities reiken tot 2010. Ze hebben vooral betrekking op de rol van de gemeente zelf. Van het rijk en de provincie zijn de huidige ambities slechts in grote lijnen bekend; van het stadsgewest is het niet duidelijk of dit op langere termijn in dezelfde vorm zal fungeren als op dit moment het geval is. Dat biedt kansen voor de gemeente om vanuit haar eigen gewenste rol – zowel naar buiten als naar binnen – haar ambities onder aandacht te brengen.

De indeling van dit hoofdstuk is daarbij als volgt.

- Het VVP in perspectief
 - Relatie met landelijk en regionaal beleid
 - Positie, taak en mogelijkheden gemeente
 - Verantwoordelijke regiospeler
 - De bewoners centraal
- Ambities op hoofdlijnen
 - doelen bereikbaarheid
 - doelen verkeersveiligheid
 - doelen milieu
- Financiële aspecten.

2.2 VVP LEIDSCHENDAM—VOORBURG IN PERSPECTIEF

Zowel voor Voorburg als voor Leidschendam is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan beschikbaar, daterend van voor de fusie van beide gemeenten. Voor Voorburg gaat het om de herziening van het VerkeersCirculatiePlan uit 1999. Voor Leidschendam gaat het om het vastgestelde Verkeers- en Vervoerplan Leidschendam van 1997.

Beide plannen knoopten aan bij de doelstellingen van rijk, provincie en stadsgewest Haaglanden t.a.v. het terugdringen van het autoverkeer en het bevorderen van veilige en milieuvriendelijke alternatieven. Het verkeers- en vervoerbeleid van de fusiegemeenten werd nadrukkelijk geplaatst in het breder kader van de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Bij de uitvoering lag de nadruk op de verantwoordelijkheid van de gemeenten voor de lokale infrastructuur en voor flankerende maatregelen. Beide gemeenten hebben zich overigens – net als de meeste gemeenten – destijds verplicht om de verkeersonveiligheid met 25% ten opzichte van 1986 te verminderen.

In het VVP wordt het verkeers- en vervoerbeleid gezien tegen de achtergrond van de kernopgaven van het gemeentebestuur, zoals geformuleerd in de notitie 'Ambities, besturingsfilosofie en hoofdstructuur'. Deze kernopgaven zijn samen te vatten als:

- Leidschendam—Voorburg stelt de bewoners centraal;

- Leidschendam—Voorburg streeft naar diversiteit in stedelijke en landelijke ontwikkeling;
- Leidschendam—Voorburg wil een verantwoorde regiospeler zijn.

In de komende twee jaar werkt het college van Leidschendam—Voorburg aan een algemeen beleidskader, op basis van visies en integrale plannen. Duidelijk mag zijn dat dit Verkeers- en vervoerplan vooral uitdrukking geeft aan de harmonisatie van het verkeers- en vervoerbeleid van beide fusiegemeenten tot een gemeenschappelijk en gedragen verkeers- en vervoersbeleid, dat niettemin de aanzet tot nieuw beleid accent geeft.

2.2.1 Relatie met landelijk en regionaal beleid

In de Planwet Verkeer en Vervoer is vastgelegd dat gemeenten hun verkeers- en vervoerbeleid opstellen in relatie tot het beleid van rijk en provincie, en voor zover van toepassing, het kaderwetgebied. Voor gemeenten geldt niet de verplichting om binnen een bepaalde periode te beschikken over een geactualiseerd gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP), zoals voor provincies en kaderwetgebieden. Wel dienen gemeenten rekening te houden met de ruimtelijke reserveringen uit het nationale verkeers- en vervoerbeleid en uit regionale structuurplannen.

Op dit moment werken zowel het rijk, de provincie Zuid-Holland als het Stadsgewest Haaglanden aan de vernieuwing van hun verkeers- en vervoerbeleid. Er mag worden verwacht dat op rijksniveau een accentverschuiving zal plaatsvinden naar een meer mobiliteit-faciliterend verkeers- en vervoerbeleid. Dit in onderscheid met het mobiliteitsbeperkende beleid van het vigerende Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. De provincie Zuid-Holland heeft te kennen gegeven te kiezen voor 'beheerste groei'. Ook het Stadsgewest Haaglanden werkt aan een nieuwe versie van het regionaal verkeers- en vervoerplan.

De provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden hebben de lange-termijnvisie 'Randstadmetropool' onderschreven. Deze visie geeft richting aan hun beleid op ruimtelijk en verkeers- en vervoergebied. De Randstad wordt beschouwd als een samenhangend stedelijk netwerk, dat een integraal verkeers- en vervoersysteem verdient. De visie bepleit de aanleg van nieuwe infrastructuur voor zowel auto als openbaar vervoer. Voor verplaatsingen zijn per afstandsklasse gewenste reissnelheden aangegeven, evenals de modaliteit of vervoerswijze die bij investeringen de voorkeur verdient.

Verder heeft de provincie Zuid-Holland in 2002 haar visie op de relatie tussen ruimtelijk-economische investeringen en verkeer en vervoer vastgelegd in de beleidsnotitie 'Knopen leggen'. Knopen zijn gedefinieerd als locaties in het stedelijk netwerk, bestaande uit een concentratie van vervoerstromen en stedelijke functies. Knopenbeleid vormt het belangrijkste onderdeel van het vernieuwde provinciale locatiebeleid, vooruitlopend op het nieuwe landelijke ruimtelijke ordeningsbeleid. Cruciaal in het knopenbeleid is de juiste match tussen bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling. Hierdoor kan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en voorzieningen ontstaan. Knopen zijn verdeeld in drie schaalniveaus: (inter)nationaal, bovenregionaal en regionaal. Binckhorst/Voorburg is aangewezen als een bovenregionale, economische knoop¹.

Relevant voor het VVP is tevens het Regionaal Structuurplan Haaglanden² (RSP). Het RSP bevat een inventarisatie van de actuele plannen van rijk, provincie en gemeenten in hun onderlinge samenhang. Het structuurplan beschrijft de toekomstige ontwikkelingen en geeft concrete beleidsbeslissingen over

¹ In het RSP van Haaglanden wordt Voorburg niet genoemd als knooppunt (zie hierna).

² Regionaal Structuurplan Haaglanden, maart 2002

regionale ruimtelijke keuzes aan. De wettelijke status houdt onder meer in dat concrete beleidsbeslissingen door gemeenten moeten worden uitgevoerd.

In het RSP is de Vlietzone aangewezen als een gebied waarvoor het stadsgewest uitwerkingsbevoegdheid heeft. Inmiddels is het voorontwerp Uitwerkingsplan Vliet/A 12 -zone ter visie gelegd door het Stadsgewest Haaglanden. De gemeente Leidschendam-Voorburg wil in dit gebied *zoveel mogelijk het bestaande groen handhaven en waar mogelijk versterken*. Dit is van belang vanwege de recreatieve functie van het gebied, maar op langere termijn ook voor de waterberging. De plannen m.b.t. nieuwe infrastructuur zullen zorgvuldig moeten worden gewogen, zowel wat betreft de noodzaak als de inpassingproblematiek. Het gaat hier met name om het Trekvliettracé en een ontsluiting voor de Vlietrand parallel aan de A4.

Het verkeers- en vervoerbeleid van het Stadsgewest Haaglanden is gericht op het versterken van de rol van het openbaar vervoer en de fiets en op beperking van de groei van het autoverkeer.

Hoofdpunten zijn:

- optimaal benutten van bestaande infrastructuur door verkeersmanagement en inzet prijsmechanisme;
- beperkte uitbreiding van de capaciteit, bijvoorbeeld met spitsstroken;
- het aanleggen van ontbrekende schakels;
- kwaliteit van het regionale openbaar vervoer verbeteren;
- fietsroutes aanleggen tussen de belangrijkste woon-, werk- en recreatielocaties;
- transferpunten organiseren tussen modaliteiten;
- aandacht voor flankerend beleid, gedragsbeïnvloeding en vervoersmanagement.

Van invloed op het verkeer en vervoer in Leidschendam-Voorburg is ook de voorgenomen (her)ontwikkeling van de Binckhorst. Toename van de activiteiten in dit gebied heeft onder meer consequenties voor het gebruik van de op- en afritten van de A12 en het gebruik van het station Voorburg. De lange termijn visie uit 2002 is aangepast aan de huidige economische ontwikkeling. Hierover vindt overleg plaats met gemeente Den Haag.

2.2.2 Positie, taak en mogelijkheden gemeente

De mogelijkheden voor Leidschendam—Voorburg om sturing te geven aan de mobiliteitsontwikkeling zijn – in vergelijking met rijk en provincie - beperkt. Veel reizigers kiezen uiteindelijk meestal voor de auto, gegeven de voordelen van kortere reistijd en groter comfort. Openbaar vervoer komt op dit moment als alternatief voor veel verplaatsingen gewoonweg niet aan de orde, terwijl verbetering van het openbaar vervoer grote investeringen vergt. Bovendien ligt de verantwoordelijkheid daarvoor bij het rijk als het gaat om nationaal spoorvervoer, bij de provincie Zuid-Holland voor het regionale bus- en spoorvervoer en bij het stadsgewest Haaglanden voor het vervoer in het stadsgewest. De gemeente kan hierbij slechts adviserend en stimulerend optreden. Desondanks zijn er op beperkte schaal ook voor een gemeente als Leidschendam—Voorburg mogelijkheden om het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en ervoor te zorgen dat het gehele gebied met goed en toegankelijk openbaar vervoer is ontsloten.

De gemeente kan met parkeerbeleid en fietsbeleid enige sturing geven aan de mobiliteit van bewoners en bezoekers. Parkeerbeleid neemt dan ook in dit plan een belangrijke plaats in, zeker ten opzichte van de voorafgaande plannen van de fusiegemeenten. Fietsbeleid is al wel in ruimere mate ontwikkeld, zij het dat ook met fietsinfrastructuur en andere voorzieningen aanzienlijke investeringen gemoeid kunnen zijn. Ook het instrument van de verkeerscirculatie kan de gemeente inzetten om de doelen van het VVP te bereiken.

Bij de (her)inrichting van gebieden kijkt Leidschendam—Voorburg naar de mogelijkheden die de aanpak vanuit het concept 'vervoersprestatie op locatie' (VPL) biedt. VPL introduceert bij stedelijke planprocessen een aanpak, waarbij vroegtijdige afstemming tussen het stedenbouwkundig en verkeerskundig ontwerp bijdraagt aan duurzame mobiliteit, vermindering van de nadelige effecten van (gemotoriseerd) verkeer en verhoging van de ruimtelijk-functionele kwaliteit van een gebied.

Leidschendam—Voorburg wil zo goed mogelijk gebruik maken van zijn mogelijkheden om invloed uit te oefenen op ontwikkelingen op mobiliteitsgebied. Daarvoor hanteert de gemeente een dubbelstrategie van enerzijds een overtuigend optreden naar regionale partners en anderzijds een dienstverlenende opstelling naar de eigen bewoners.

2.2.3 Verantwoordelijke regiospeler

Met ruim 74.000 inwoners past Leidschendam—Voorburg qua omvang tussen Delft (ca. 96.000) en buurgemeente Rijswijk (ca. 54.000). Leidschendam—Voorburg ligt tegelijk strategisch in de Zuidvleugel, als overgangsgebied tussen het sterk verstedelijkte Den Haag en de landelijke omgeving van het Groene Hart. Leidschendam – Voorburg beschikt via het buitengebied van Stompwijk over een verbinding met het Groene Hart. Het gebied tussen Leidschendam – Voorburg en Zoetermeer maakt deel uit van de Groen-Blauwe slinger en is vanuit natuur- en milieuoverwegingen bijzonder waardevol.

Daarmee kan Leidschendam—Voorburg meer verantwoordelijkheid op zich nemen waar het gaat om regionale aangelegenheden. Een opstelling als verantwoordelijke regiospeler betekent dat Leidschendam—Voorburg zich in de komende tijd zal profileren als gemeente die een duidelijke visie heeft op de verkeers- en vervoerproblematiek in de regio, gebaseerd op een realistische benadering vanuit eigen rol en mogelijkheden.

Daartoe zal de gemeente zich actief uiten over de strategische noties die hierboven zijn aangehaald en die richtinggevend zijn voor de beleidsontwikkeling bij de medeoverheden. Onder meer kan de gemeente zorgdragen voor de noodzakelijk kennis en ervaring bij de medewerkers en het bestuur op deze terreinen.

Leidschendam-Voorburg stelt zich dus actief op naar de regio toe. De gemeente gaat er van uit dat de regio meedenkt en meewerkt om de gemeentelijke doelstellingen en belangen op het terrein van verkeer en vervoer te helpen realiseren.

2.2.4 De bewoners centraal

Leidschendam—Voorburg wil op het terrein van mobiliteit zijn bewoners betrekken bij de beleidsontwikkeling en –uitvoering. Dit Verkeers- en Vervoerplan dient daarvoor als kader. Hierin wordt voor verschillende onderwerpen aangegeven op welke wijze de gemeente vorm en inhoud wil geven aan deze kernopgave. Daarbij is het onderscheid tussen stad, wijk en burger richtinggevend.

Op het niveau van de stad gaat het om de visie op mobiliteit, in relatie tot de ruimtelijke, sociaal-maatschappelijke en economische optiek. Belangrijke beleidsvernieuwingen zullen op dit niveau aan de orde worden gesteld, zoals de sturingsmogelijkheden van het parkeerbeleid als onderdeel van mobiliteitsbeleid. Maar ook de hoofdlijnen van de verkeerscirculatie en de gevolgen daarvan voor de inrichting van wegen en straten spelen zich op dit niveau af. Verder zijn er enkele onderwerpen die voor de gehele stad van invloed zijn, zoals de verkeersmaatregelen t.a.v. de herontwikkeling van het Damcentrum, de ontwikkeling van het knooppunt station Voorburg, de herinrichting van het

bedrijventerrein Overgoo, de invloed van de openstelling van de Noordelijke Randweg en de te nemen maatregelen in verband met de bezoekersstromen naar het eventueel nieuw te bouwen ADO-stadion.

Op het niveau van de wijk gaat het onder meer om de inrichting van wijken in relatie tot duurzaam veilig en de functionele indeling van straten en wegen volgens de uitgangspunten van duurzaam veilig. Verder zal bijvoorbeeld het parkeerbeleid op wijkniveau zijn definitieve uitwerking kunnen krijgen, in samenspraak met bewoners en belanghebbenden.

Op het niveau van de burger spelen er kwesties zoals parkeervergunningen, verkeersdrempels of voorzieningen in het kader van de Wet Voorzieningen Gehandicapten. Hierbij gaat het om de eisen die vanuit de ambitie van hoogwaardige dienstverlening aan de gemeente worden gesteld.

De gemeente zal in de komende tijd de te nemen maatregelen zoveel mogelijk bundelen per wijk. De wijk zal het niveau zijn waarop de meeste uitvoeringszaken m.b.t. verkeer en vervoer aan de orde kunnen komen, onder andere door agendering voor het wijkoverleg. Maar ook in breder verband. Het communicatieplan VVP zal hierbij als leidraad worden genomen. De gemeente wil bewoners anderzijds aanspreken op hun eigen gedrag als verkeersdeelnemers. De gemeente doet er als wegbeheerder alles aan om de stad leefbaar, bereikbaar en veilig te maken en te houden. Daarmee is veel geld, menskracht en vakkennis gemoeid. Deze inspanningen worden echter tenietgedaan wanneer bewoners of bezoekers zich niet wensen te gedragen in het verkeer. Fietzers en voetgangers negeren vaak verkeerslichten en -borden. Automobilisten brengen soms andere verkeersdeelnemers in gevaar, rijden te hard of parkeren op plaatsen waar dat gevaar of hinder oplevert.

Afdwingen van gewenst gedrag met infrastructurele maatregelen en handhaving is beperkt mogelijk en ook niet altijd gewenst. Verkeersdeelnemers moeten - evenals burgers in het maatschappelijk verkeer - rekening houden met elkaar en zich tenminste gedragen in de geest van de regels. Bij de uitwerking van het VVP zal hieraan nadrukkelijk aandacht worden besteed. Zelfregulering, van groepen of organisaties en van individuen, is een onmisbaar onderdeel van een goed functionerend stelsel van verkeer en vervoer.

In 2003 zijn drie extra parkeerwachters aangesteld. Gezien de klachten die ook via de inspraak zijn geuit, is dit pas een eerste stap. In 2004 wordt de Beleidsnota Handhaving uitgebracht. In deze nota zal een hoofdstuk worden gewijd aan verkeer(s) en vervoer(regels). Daarin wordt beschreven hoe het *gewenste verkeersgedrag zo efficiënt mogelijk kan worden gehandhaafd*.

2.3 AMBITIES OP HOOFDLIJNEN

De gemeente Leidschendam – Voorburg hanteert de landelijke, provinciale en regionale doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer als uitgangspunten voor haar verkeers- en vervoerbeleid. *Als hoofddoelstelling geldt: Leidschendam—Voorburg is een leefbare stad met een hoge verkeersveiligheid en een goede bereikbaarheid.*

Tegelijk is duidelijk dat de mogelijkheden van de gemeente om deze hoofddoelstelling binnen afzienbare tijd te verwezenlijken, beperkt zijn. Er is bij het mobiliteitsbeleid sprake van verschillende invalshoeken. Enerzijds worden eisen gesteld aan het verkeer vanuit de belangen van economie en mobiliteit, waarin de bereikbaarheid voorop staat. Anderzijds gaat het om eisen die samenhangen met

een leefbare, prettige en veilige leefomgeving. Dit vraagt van het gemeentebestuur een voortdurende belangenafweging. Bovendien is Leidschendam—Voorburg een bestaande stad met beperkte uitbreidingsmogelijkheden. Iedere keer opnieuw zal de gemeente bij concrete projecten de optimale afstemming moeten zoeken tussen deze verschillende invalshoeken.

De ambities zoals hier geformuleerd moeten dan ook niet worden gezien als een optelsom, maar als de richtingen waarin de gemeente haar inspanningen wil concentreren. Als uitdagingen bij het zoeken naar een optimale inrichting van de openbare ruimte, waarbij deze ambities niet bij voorbaat als onrealistisch zijn af te doen. Een inrichting die op alle onderdelen tegemoet komt aan de wensen van fietsers schiet bijvoorbeeld tekort bij de gewenste doorstroming van het openbaar vervoer of het autoverkeer. En als je de auto alle ruimte biedt, schiet de leefbaarheid van de wijken er bij in. In het Uitvoeringsprogramma zal deze afweging telkens opnieuw helder gemaakt moeten worden.

Leidend voor de prioritering van maatregelen is de expliciete keuze van het college om leefbaarheid als overkoepelende doelstelling het zwaarst te laten wegen, gevolgd door verbeteringen voor het fietsverkeer en voetgangers, een duurzaam veilige verkeersstructuur, vlot en veilig autoverkeer en verbetering van het openbaar vervoer.

Het gaat met andere woorden niet om een *maximale* bereikbaarheid, maar om een *optimale* bereikbaarheid, met name van de economische en verzorgingscentra voor alle vervoerwijzen en met in achtneming van voorwaarden in termen van leefbaarheid en veiligheid. Dat betekent ook dat op die plaatsen waar de overlast van het (auto)verkeer bovenmatig of ontoelaatbaar hoog is, maatregelen worden genomen om die overlast terug te dringen.

2.3.1 Doelen bereikbaarheid (auto, langzaam verkeer, ov, parkeren)

Autoverkeer

De ambities van Leidschendam—Voorburg voor het autoverkeer hangen in belangrijke mate samen met de doelen die op landelijk, provinciaal en regionaal niveau zijn gesteld voor het autoverkeer. Zowel de provincie Zuid-Holland als het stadsgewest Haaglanden hebben te kennen gegeven dat zij een beheerste groei van het autoverkeer nastreven. Gezien de landelijke verwachtingen dat het autoverkeer de komende jaren nog aanzienlijk zal groeien, betekent dit dat zowel provincie als regio zichzelf een aanzienlijke taak opleggen om te zorgen voor aantrekkelijke alternatieven voor het autoverkeer. De gemeente kan daarvan profiteren³.

De gemeente Leidschendam—Voorburg wil ervoor zorgen dat het autoverkeer vlot en veilig zijn weg kan vinden over het wegennet van de gemeente, zonder daarbij andere verkeersdeelnemers te hinderen of overlast te veroorzaken wat geluidhinder en luchtkwaliteit betreft. Het categoriseren van het wegennet volgens de principes van Duurzaam Veilig, en het vervolgens (her)inrichten van wegen en gebieden in overeenstemming met die principes en indeling is voor de gemeente dan ook de belangrijkste uitdaging om in de komende periode aan te werken.

³ Zelf beschikt de gemeente over beperktere mogelijkheden dan provincie en regio om aantrekkelijke keuzemogelijkheden voor de automobilist te creëren. Vooral lokale autoverplaatsingen komen in aanmerking om op de fiets of te voet afgelegd te worden. Verder kan de combinatie fiets en openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief vormen voor sommige verplaatsingen over langere afstanden.

Langzaam verkeer

Fietsbeleid is een gemeentelijke aangelegenheid bij uitstek. Hiermee kan de gemeente het gebruik van de fiets aantrekkelijker maken. Het fietsbeleid van de gemeente sluit aan op het beleid van de provincie Zuid-Holland en het stadsgewest Haaglanden, die eveneens beschikken over programma's voor de fiets die vooral gericht zijn op het verbeteren van de regionale en provinciale netwerken.

De gemeente Leidschendam – Voorburg heeft haar fietsnetwerk laten inventariseren met behulp van de Fietsbalans van de Fietzersbond Daarbij gaat het vooral om het comfort en het gebruiksgemak van de fietsvoorzieningen en minder om al dan niet ontbrekende schakels. Voor de kern van Stompwijk is geen fietsbalans opgesteld, gezien de beperkte oppervlakte van het gebouwde gebied.

De ambitie van de gemeente is in de periode van 2010 het fietsnetwerk te optimaliseren en zodanig te verbeteren dat fietsers vlot en veilig hun weg kunnen vinden. Daartoe dienen o.a. in de loop van de komende jaren zoveel mogelijk knelpunten die bij de inventarisatie aan het licht zijn gekomen te worden aangepakt. Een van de accenten is het verbeteren van de fietsvoorzieningen op een aantal wegen die door Duurzaam Veilig als gebiedsontsluitingsweg zijn aangewezen.

Openbaar vervoer

De ambities op het gebied van openbaar vervoer van de gemeente zijn in belangrijke mate gerelateerd aan het openbaar-vervoerbeleid van het stadsgewest Haaglanden⁴. Haaglanden heeft zich ten doel gesteld om zowel wat kwaliteit als kwantiteit van het openbaar vervoer betreft, te groeien en de rol van het openbaar vervoer in de mobiliteit van Haaglanden te versterken. Goed openbaar vervoer kan ertoe bijdragen dat bewoners in stedelijke agglomeraties de auto niet langer voor al hun verplaatsingen gebruiken.

Tot 2005 mikt Haaglanden op een jaarlijkse groei van het aantal reizigerskilometers met 3%. Na 2006, als RandstadRail in gebruik is genomen, zou dat tot 5% moeten kunnen stijgen. Ook wil Haaglanden de uitstraling van het openbaar vervoer, als onderdeel van het straatbeeld, aanmerkelijk verbeteren en er een 'visitekaartje voor de regio' van maken.

Uitgangspunten bij het verbeteren van het voorzieningenniveau zijn:

- het aanbod sluit aan bij de vraag: voor zo goed als het hele lijnennet dient de kostendekking gemiddeld op 40% te liggen;
- Haaglanden wil zoveel mogelijk bewoners een directe verbinding met het centrum van Den Haag kunnen bieden;
- bij goed bezette lijnen wil Haaglanden als het kan een railverbinding creëren;
- Haaglanden kiest voor lijnen die via het centrum van Den Haag worden gekoppeld;
- een lijnennet met een hoge frequentie van 1 x per 10 minuten (1 x per 15 minuten 's avonds en op zondagen);
- een goede afweging tussen snelheid van een lijn en het aantal haltes;
- lijnen die voor alle doelgroepen goed te gebruiken zijn (toegankelijkheid);
- een aanvullend systeem van Collectief Vraagafhankelijk Vervoer met een duidelijk ander kwaliteitsprofiel (deur-tot-deur, maar langzamer en tegen extra kosten).

Aanvullend hierop wil de gemeente Leidschendam—Voorburg:

- bijdragen aan de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer door waar mogelijk mee te werken aan het aanleggen van vrije tram- of busbanen;

⁴ Meer en Beter Openbaar Vervoer, aug. 2002.

- prioriteit aan het openbaar vervoer toekennen bij verkeerslichten;
- *in overleg met Haaglanden halte-afstanden voor sommige bewoners verminderen;*
- onderzoeken onder welke voorwaarden de rechtstreekse verbinding met openbaar vervoer tussen Stompwijk en Leidschendam-Voorburg hersteld kan worden;
- kwaliteit van haltevoorzieningen verbeteren (abri's, fietsstallingen en informatievoorziening);
- station Voorburg als OV-knooppunt versterken.

Parkeren

Leidschendam—Voorburg wil de bezitters van een auto tegemoet komen als het gaat om de mogelijkheden om hun auto te parkeren in de buurt van hun woning of bestemming. Daarbij zijn er echter grenzen aan de mogelijkheden, die samenhangen met de beschikbare ruimte op straat. Indien nodig zullen extra faciliteiten gecreëerd moeten worden, eventueel in combinatie met een financiële bijdrage van de gebruikers.

Leidschendam—Voorburg wil in de komende periode in een aparte Parkeernota het parkeerbeleid verder vormgeven, in samenspraak met de inwoners van de gemeente, met het Stadsgewest Haaglanden en de direct aangrenzende gemeenten. Het parkeerbeleid van de gemeente moet bijdragen aan:

- een redelijke mate van parkeerruimte bij woningen;
- voldoende parkeergelegenheid op zo kort mogelijke loopafstand bij verkeersaantrekkende voorzieningen;
- een goede inpassing in de omgeving van parkeerruimten in diverse gebieden;
- een doelmatig gebruik van de parkeerruimte, dat wil zeggen: meervoudig en multifunctioneel;
- de introductie van handhaafbare maatregelen;
- het tegengaan van het parkeren op niet daarvoor bestemde plaatsen;
- bij invoering van parkeermaatregelen rekening houden met lokale problemen en omstandigheden.

De gemeente neemt zich voor om in de vorm van maatwerk de volgende instrumenten in te zetten:

- het stellen van normen bij bestemmingsplannen;
- het verbinden van voorwaarden aan bestemmingsplannen;
- de invoering van meer blauwe zones;
- het vaststellen van tarieven voor betaald parkeren;
- toevoegen van vrije parkeerplaatsen;
- goede handhaving.

2.3.2 Doelen verkeersveiligheid

Recent verscheen het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid⁵. De ambitie met dit programma is om op Europese schaal het aantal verkeersslachtoffers met de helft terug te dringen in 2010 (ten opzichte van 2001). Vanuit de Europese Commissie wordt vooral gewezen op het belang van harmonisatie van aanpak, van voorschriften en van maatregelen. Nederland is groot voorstander van deze aanpak. Op een aantal onderdelen is het Nederlandse beleid toonaangevend.

De ambities van Leidschendam-Voorburg op het gebied van verkeersveiligheid knopen aan bij het nationale beleid dat is verwoord in het Meerjaren Programma Verkeersveiligheid 4 van 1996. Ten opzichte van 1986 zou het aantal slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) van verkeersongevallen met 25% moeten zijn afgenomen in 2000; deze doelstelling is op landelijk niveau

⁵ Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid COM(2003) 311 "Een gedeelde verantwoordelijkheid". Brussel, 2/6/2003

gerealiseerd voor wat het aantal dodelijke slachtoffers betreft, maar niet geheel voor de ziekenhuisopnamen (-20%).

Op landelijke schaal moet het aantal doden in het verkeer tot 750 in 2010 (-30%) en het aantal gewonden tot 8.800 (-25%) zijn teruggedrongen. Deze doelstellingen zijn door de provincie Zuid-Holland en het stadsgewest Haaglanden vertaald naar hun gebied. De verwachting is echter dat op nationaal niveau de doelstelling naar een minder ambitieus niveau zal worden bijgesteld. Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan van het stadsgewest zal als toetsingskader dienen voor het beoordelen van verkeersveiligheidsprojecten, waaronder die van gemeenten. Subsidiemogelijkheden kunnen worden gevonden in de Interimregeling Duurzaam Veilig, in de Tweede Fase Duurzaam Veilig en eventueel in de verruimde GDU-regeling.

Zowel Voorburg als Leidschendam hebben zich in het verleden verplicht om zich in te spannen het aantal verkeersslachtoffers in hun gemeente met 25% te reduceren. In dit VVP spreekt de gemeente *Leidschendam—Voorburg* zich uit voor een taakstelling om het aantal verkeersslachtoffers in Leidschendam—Voorburg in 2010 met 25% te verminderen ten opzichte van 1998: van 205 naar 154.

Aanvullend hierop wil de gemeente Leidschendam—Voorburg:

- het verkeersveiligheidsrisico verminderen;
- de gevoelens van onveiligheid verminderen;
- de verkeerssituatie bij scholen verbeteren;
- de verkeersmentaliteit verbeteren.

Uitgangspunt bij het verbeteren van de verkeersveiligheid is het concept Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig gaat er vanuit dat het verkeerssysteem zo veilig mogelijk wordt ingericht. Dit heeft zowel betrekking op de infrastructuur: de weg, de omgeving en de eigenschappen van voertuigen als met het gedrag van verkeersdeelnemers. Hiermee verschuift de aanpak van de verkeersonveiligheid van curatief naar preventief, dat wil zeggen: niet achteraf verkeersonveilige situaties aanpakken maar zoveel mogelijk voorkomen dat verkeersconflicten kunnen ontstaan.

Kenmerken van een duurzaam veilige inrichting zijn:

- functionaliteit: het wegverkeer verdeelt zich over het netwerk volgens de functie die aan verschillende wegen is toegekend (zie over wegcategorisering hoofdstuk 3.2);
- homogeniteit: verkeersdeelnemers met verschillende snelheid, bewegingsrichting en massa moeten zoveel mogelijk gescheiden worden;
- herkenbaarheid: verkeerssituaties zijn in hoge mate voorspelbaar, zodat de verkeersdeelnemer in een oogopslag begrijpt waar hij aan toe is, welk gedrag er van hem wordt verwacht en welk gedrag van andere verkeersdeelnemers kan worden verwacht.

2.3.3 Doelen milieu (geluidbelasting, luchtkwaliteit, vervoer gevaarlijke stoffen)

De Rijksoverheid stelt normen op het gebied van luchtverontreiniging en geluidhinder vast en heeft in internationaal verband doelen afgesproken om klimaatverandering af te remmen. Daarbij zijn ondermeer doelstellingen geformuleerd voor het verminderen van de geluidoverlast voor woningen als gevolg van het (auto)verkeer en het terugbrengen van de overschrijdingen van normen ten aanzien van de luchtkwaliteit, die ook voor gemeenten gevolgen hebben.

Ten aanzien van geluid en emissies van het verkeer zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- in 2010 wordt de grenswaarde van 70 dB(A) bij woningen niet meer overschreden;
- in 2010 is een forse verbetering van de akoestische kwaliteit in het stedelijk gebied gerealiseerd. Van meer dan 90% van de locaties waar de gevelbelasting aan de woning boven de 65 dB(A) ligt en naar verwachting van 50% van de locaties waar de gevelbelasting boven de 60 dB(A) ligt, *moet in 2005 duidelijk zijn hoe de aanpak zal zijn;*
- de akoestische kwaliteit van de Ecologische Hoofdstructuur is in 2030 gerealiseerd. In 2010 is de ambitie dat de akoestische situatie niet is verslechterd ten opzichte van 2000;
- op de internationale klimaatconferentie van Kyoto (1997) heeft Nederland zich, in het kader van de klimaatproblematiek, gecommitteerd aan een belangrijke doelstelling: in de periode 2008-2012 moet de uitstoot van broeikasgassen met 6 procent zijn verminderd ten opzichte van 1990;
- op zoveel mogelijk locaties moet, ter voorkoming van gezondheidsschade, de overschrijding van de grenswaarden voor lokale luchtkwaliteit worden aangepakt.

Daarnaast stelt het rijk in het Nationaal Milieubeleidsplan dat een verdere versnippering van het landschap door onder meer de aanleg van infrastructuur zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het verkeer draagt voor 18% bij aan de nationale uitstoot van CO₂ en is de sector met de snelst groeiende emissies. In de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid staan maatregelen die Nederland tot 2010 neemt om de taakstelling van CO₂ reductie in het kader van het Kyoto-protocol te realiseren. Vooral eerst betekent deze taakstelling een vermindering van de verwachte toename van de emissies. Het gaat hierbij ten eerste om technische maatregelen zoals zuinigere auto's. Ten tweede worden *belastingmaatregelen genomen. Ten derde wordt onder de naam 'Het Nieuwe Rijden' het rij- en aankoopgedrag beïnvloed.*

De provincie wil negatieve effecten van verkeer op het leefmilieu beperken. Zij sluit hierbij aan bij de landelijke doelstellingen op het gebied van het terugdringen van de geluidhinder, de uitstoot van *verontreinigende stoffen en de verdergaande ruimtelijke versnippering.*

Bij het stadsgewest Haaglanden is het derde Regionale Verkeers- en Vervoerplan in ontwikkeling. Naar verwachting zullen daarin de landelijke doelstellingen ten aanzien van de uitstoot van emissies en geluidsbelasting worden opgenomen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Onder meer van invloed op de leefbaarheid in Leidschendam – Voorburg zijn de risico's die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente streeft naar een zo gering mogelijk transport van gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom. Voor zover het vervoer van gevaarlijke stoffen noodzakelijk is, wil de gemeente dit zo veilig mogelijk afwikkelen. Uitgangspunt daarbij is het aanwijzen van een route gevaarlijke stoffen voor die stoffen waarvoor een routeplicht van kracht is.

De gemeente Leidschendam—Voorburg hecht grote waarde aan kwaliteit van de leefomgeving en sluit zich aan bij de landelijke doelstellingen. Vanuit dit oogpunt streeft de gemeente naar duurzame mobiliteit. Dit betekent een verbetering van de leefbaarheid met behoud van een goede bereikbaarheid, door:

- *beperken van energiegebruik en lokale milieueffecten van mobiliteit;*
- *terugdringing van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen;*
- *het behoeden van het landelijk gebied van de gemeente Leidschendam—Voorburg voor een verdere versnippering die het gevolg zou zijn van nieuwe infrastructuur;*

- het beperken van niet-noodzakelijk autogebruik en het bevorderen van langzaam verkeer en openbaar-vervoergebruik;
- *een zo gering mogelijk transport van gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom.*

2.4 FINANCIËLE ASPECTEN

De kosten voor de realisatie van de kleine verkeersinfrastructuur worden goeddeels gedragen door de gemeente Leidschendam—Voorburg. Hiervoor bestaat een stadsgewestelijk Mobiliteitsfonds waarin de gemeente per inwoner een bepaald bedrag stort en waaruit de gemeente per project een subsidie terugkrijgt. Uit dit fonds krijgt de gemeente voor grosso modo hetzelfde bedrag als de eigen bijdrage uitgekeerd ten behoeve van subsidiabele "kleine verkeersprojecten". Het fonds wordt verder gevoed door GDU gelden (gebundelde doeluitkering) van het Rijk. Het Mobiliteitsfonds wordt beheerd door het stadsgewest Haaglanden. Deze situatie blijft in ieder geval tot en met 2005 bestaan. Ook de grotere, gemeente overschrijdende projecten zijn ondergebracht in het Mobiliteitsfonds (zogenaamde vaste projecten).

Daarnaast biedt het BOR-fonds (Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad) de mogelijkheid voor financiering van verkeersprojecten. Hieruit zal worden geput voor (een onderzoek naar) een fietsverbinding over de Vliet bij Voorburg, voor de verbetering van het OV knooppunt Voorburg en voor het verbeteren van de doorstroming op de Noordsingel.

Tot en met 2004 kan de gemeente voor het realiseren van infrastructurele maatregelen subsidie ontvangen uit de *Interimregeling Duurzaam Veilig*.

3 Autoverkeer

3.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk komt het verkeersbeleid ten aanzien van de auto aan de orde, in relatie tot de ambities zoals deze in hoofdstuk 2 zijn geformuleerd. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de verantwoordelijkheid van de gemeente voor de inrichting en het beheer van het wegennet, in de vorm van een geïntegreerde hoofdstructuur voor de auto. Deze structuur is ontstaan door samenvoeging van de hoofdwegenstructuur van Leidschendam uit het Verkeers- en Vervoerplan Leidschendam en van Voorburg uit het Verkeerscirculatieplan Voorburg. De indeling van de gewenste hoofdstructuur is gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig, die daarom in dit hoofdstuk voor wat de auto betreft kort worden toegelicht.

Het hoofdstuk begint met een beschrijving van Duurzaam Veilig, waarop een korte karakteristiek van de huidige situatie volgt, gebaseerd op de voormalige verkeersplannen. Daarna komen de ontwikkelingen aan de orde die van invloed zijn op de hoofdverkeersstructuur in 2010. Daarop volgt een beschrijving van de gewenste structuur in relatie tot de ambities en van de maatregelen die daarvoor moeten worden genomen, of waar vermoedelijk nader onderzoek voor nodig zal zijn. Tenslotte wordt een meetprogramma voorgesteld ter gelegenheid van de opening van de NORAH.

3.2 VISIE DUURZAAM VEILIGE WEGINRICHTING

Het uitgangspunt van Duurzaam Veilig is dat voor iedere weg duidelijk moet zijn welke functie deze vervult in het verkeerssysteem, die overeenkomt met de vormgeving van de weg⁶. Duurzaam Veilig onderscheidt drie functies van wegen: stromen, ontsluiten en toegang bieden. Op stroomwegen is het verkeer dominant; de inrichting van de weg is uitsluitend gericht op een vlotte en veilige doorstroming. Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakels tussen verblijfsgebieden en het hoofdwegennet, de stroomwegen. Op erftoegangswegen is het verkeer ondergeschikt aan de verblijfsfunctie. De *doorstroming van het gemotoriseerd verkeer is hier beperkt*.

Het wegennet van Leidschendam–Voorburg is in overeenstemming met dit uitgangspunt ingedeeld volgens de categorieën van Duurzaam Veilig. Door de wegen in Leidschendam–Voorburg zo veel mogelijk volgens de bijbehorende principes van Duurzaam Veilig in te richten, ontstaat een hoofdstructuur voor het autoverkeer, aangevuld met een ontsluitende structuur. Het gecategoriseerde wegennet voor de huidige situatie (2003) is weergegeven op kaart 3.1.

Bij de categorisering is onder meer rekening gehouden met:

- de veranderingen na de gemeentelijke herindeling en de fusie; het wegennet in het Forepark en Leidschenveen blijft dus buiten beschouwing;
- de huidige en toekomstige routes voor het openbaar vervoer;
- de reeds bestaande verblijfsgebieden;
- de verkeersintensiteiten op basis van tellingen en modelberekeningen;
- de bestaande vormgeving: verharding, aantal rijbanen/-stroken, aanwezige fietsvoorzieningen, kruispuntvormen en het ter plekke geldende snelheidsregime;
- de ontsluiting van verkeersaantrekkende voorzieningen zoals winkelcentra, bedrijven en kantoren.

⁶ Zie bijlage 2 Gebruiks- en inrichtingskenmerken per wegcategorie.

Gebleken is dat de gebiedsontsluitingswegen in Leidschendam–Voorburg moeilijk passen binnen één wegcategorie. Er bestaat in de historisch gegroeide gemeente namelijk een grote diversiteit in de intensiteit en vormgeving van deze wegen. Daarom is voorgesteld om de gebiedsontsluitingswegen in twee groepen te verdelen, namelijk wijkontsluitingswegen en buurtontsluitingswegen. De wijkontsluitingswegen zijn de wegen die een belangrijke ontsluitende functie hebben voor het autoverkeer en die in grote mate nu al de vormgeving hebben die Duurzaam Veilig voorschrijft. Grofweg gaat het dan om:

- een fysieke rijbaanscheiding;
- vrijliggende fietspaden;
- asfalt als verhardingstype;
- oversteekvoorzieningen alleen bij kruispunten;
- geen (of zo weinig mogelijk) in- en uitritten;
- geen parkeervoorzieningen direct langs de weg.

Wegen die niet aan dit profiel voldoen of die een minder belangrijke ontsluitingsfunctie hebben, worden gekarakteriseerd als buurtontsluitingsweg. Op kaart 3.1 is te zien welke wegen momenteel in de categorie buurtontsluitingswegen zijn ingedeeld. Waar mogelijk en wenselijk zullen in de (nabije) toekomst deze buurtontsluitingswegen worden heringericht tot wijkontsluitingswegen of tot erftoegangs wegen.

De categorisering van het weggennet betekent overigens niet dat op korte termijn alle wegen en straten worden heringericht volgens de vormgevingskenmerken van de betreffende categorieën. Hiertoe ontbreken de middelen. Het komt er op neer dat wijzigingen en aanpassingen van de inrichting van straten en wegen vanaf dit moment zullen moeten voldoen aan de vormgevingseisen van de betreffende categorie. Daarbij wordt de bestaande situatie als uitgangspunt genomen. In veel gevallen zal de "categorisering" meelopen met het groot onderhoud zoals het vervangen van riolering en dergelijke. Het aanpassingsproces zal daardoor heel geleidelijk verlopen. Bovendien zal er in alle gevallen worden overlegd met bewoners en belanghebbenden.

3.3 HUIDIGE SITUATIE

Het autoverkeer is in de afgelopen tien jaren fors gegroeid. De toename van het aantal auto's (autobezit) was in Leidschendam–Voorburg zelfs aanmerkelijk groter dan gemiddeld in Nederland. In hoofdstuk 7 zijn hierover nadere details opgenomen. Over het autogebruik zijn geen exacte cijfers voor de gehele gemeente beschikbaar; te verwachten valt dat het autoverkeer op het grondgebied van Leidschendam–Voorburg eveneens aanzienlijk is toegenomen.

3.3.1 Hoofdstructuur

Leidschendam-Voorburg ligt in een dichtbevolkt gebied, waar het aantal woningen nog steeds fors toeneemt, met name in de Vinex locaties Ypenburg en Leidschenveen en in Pijnacker-Nootdorp. De gemeente ligt voor het grootste deel ingeklemd tussen de spoorlijn van Leiden naar Den Haag aan de westkant, de Vliet en de A4 aan de oostkant en de spoorlijn van Den Haag naar Utrecht en de Utrechtse Baan aan de zuidzijde. De grens met Voorschoten aan de noordkant ligt in het open gebied (Duivenvoorde).

De bebouwingsdichtheid in de woonkern Voorburg is bijzonder hoog. Vrijwel het gehele gebied van de voormalige gemeente Voorburg is bebouwd. Al geruime tijd beschikt Voorburg niet meer over

uitbreidingsmogelijkheden. De Utrechtse Baan scheidt Voorburg-West van de rest van Voorburg en is een belangrijke oorzaak voor de slechte luchtkwaliteit en de geluidhinder in een deel van Voorburg. De voormalige gemeente Leidschendam beschikte over meer uitbreidingsmogelijkheden dan Voorburg. De bebouwingsdichtheid in dit deel van de nieuwe gemeente is wat lager dan in Voorburg. Leidschendam grenst aan het Groene Hart, waar de derde woonkern van de gemeente ligt, Stompwijk. Zowel Voorburg als Leidschendam hebben een historische kern, die tevens belangrijke winkelgebieden zijn.

Veel inwoners van Leidschendam-Voorburg werken in de buurgemeente Den Haag.

De ligging van de gemeente tussen Den Haag en de Vliet heeft consequenties voor de bereikbaarheid van de gemeente. Omdat Leidschendam-Voorburg randgemeente is en daarom tussen Den Haag en "de rest van Nederland" ligt, heeft de gemeente dagelijks grote stromen van en naar Den Haag te verwerken. Tot voor kort was alleen de A12/Utrechtse Baan hiervoor beschikbaar en geschikt.

Naast de A12 is heel recent de N14/ NORAH als tweede grote vlietkruising gerealiseerd. Een viertal kleine vlietkruisingen (Tolbrug, Wijkerbrug, Kerkburg en de sluisbruggen) werd tot de openstelling van de NORAH gebruikt door het doorgaande verkeer. De aanwezigheid van de NORAH in combinatie met verkeersremmende maatregelen moet er voor zorgen dat het gebruik van deze vier kleine oeververbindingen door het gemotoriseerde verkeer drastisch afneemt.

De gemeente gaat er vanuit dat de situatie die nu is ontstaan met twee grote oeverkruisingen lange tijd goed kan functioneren.

Uiteraard is er wel een scenario ontwikkeld hoe het verkeer in goede banen kan worden geleid in de situatie waarin de Sijtwendetunnel om wat voor reden dan ook is gestremd.

Vertaald naar categorieën levert dit het volgende beeld op.

In het huidige wegennet zijn twee stroomwegen aanwezig: de A12 (Utrechtse Baan) en de A4. Met de openstelling van de NORAH ontstaat een soort hoefijzer van hoofdwegen om (het centrum van) Den Haag. De NORAH is echter niet gekwalificeerd als stroomweg vanwege de gelijkvloerse kruisingen en de beperkte snelheid op de wegvakken. De is de belangrijkste gebiedsontsluitingsweg in de gemeente, die in beheer is bij Rijkswaterstaat.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de wijk- en buurtontsluitingswegen in beheer bij Leidschendam-Voorburg. Tevens is bij een aantal van deze wegen aangegeven hoe er zal worden omgegaan met de inrichting van de weg in relatie tot de huidige of gewenste functie.

3.3.2. Verblijfsgebieden

De meeste wegen in de beoogde 30 km/uur gebieden zijn al ingericht in overeenstemming met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Deze wegen hebben vooral een verblijfsfunctie. Bij de herinrichting ligt de nadruk op maatregelen bij de ingangen (kruisingen met gebiedsontsluitingswegen) en de knelpunten in de gebieden (oversteekconcentraties, schoolingangen, wegvakken met hoge rijsnelheden, ongevallen, klachten, parkeerproblemen, etc.). In bijlage 2 zijn de gebruiks- en inrichtingskenmerken voor verschillende wegtypen aangegeven.

Het komend jaar wordt gestart met de evaluatie van de 30 km/uur gebieden. Mogelijk kan dat leiden tot uitbreiding en/of aanpassing van de snelheidsremmende maatregelen in de 30 km/uur gebieden. Daarnaast zal de totale oppervlakte van de 30 km/uur gebieden nog enigszins worden uitgebreid.

Op een aantal erftoegangswegen is bij de herinrichting rekening gehouden met de bereikbaarheid van de winkels voor het bevoorradingsverkeer. Daarnaast rijdt over een aantal erftoegangswegen openbaar vervoer, in een enkel geval zelfs een tram: over de Laan van Middenburg, het Westeinde en het Stationsplein.

Alle erftoegangswegen worden in principe met een 'poort' (uitritconstructie) aangesloten op de gebiedsontsluitingswegen. Dit geldt niet wanneer de aansluiting plaatsvindt op een kruispunt met verkeerslichten of waar om andere redenen een "gewone" voorrangskruising of rotonde gewenst of gerealiseerd is. Binnen de verblijfsgebieden worden de voorrangsregelingen in principe opgeheven.

3.3.3 Buitengebied

Leidschendam-Voorburg heeft in de Vlietzone en de omgeving van Stompwijk het beheer over een aantal wegen in het buitengebied. Deze wegen hebben een erftoegangsfunctie. Het gaat dan om onder andere de Oostvlietweg, de Kniplaan, de Stompwijkseweg, de Kostverlorenweg en het Wilsveen. Op het merendeel van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geldt reeds een maximumsnelheid van 60 km/uur. Voor een aaneengesloten 60 km/uur zone ontbreken onder andere gelijkwaardige kruisingen en – op sommige plekken - snelheidsremmende dan wel attentieniveau verhogende maatregelen.

De functie van enkele wegen die na de gemeentelijke herindeling in Den Haag liggen, zoals de Westvlietweg en de Oude Middenweg, zijn voor het functioneren van het Leidschendam-Voorburgse wegennet van belang. Met de gemeente Den Haag vindt overleg plaats over de functie van deze wegen. Gezien de verspreide maar vrijwel overal aanwezige bebouwing, de diverse uitritten en aansluitingen op de Westvlietweg wil Leidschendam-Voorburg deze weg aanwijzen als onderdeel van de bebouwde kom. Dit geldt in ieder geval voor het gedeelte binnen Leidschendam-Voorburg ter hoogte van Park Leeuwenbergh.

3.4 RELEVANTE ONTWIKKELINGEN EN KNELPUNTEN

De komende jaren wordt een verdere groei van het autoverkeer verwacht. Voor een deel hangt die groei samen met factoren waarop de gemeente weinig invloed kan uitoefenen, zoals een toenemende welvaart en bevolkingsgroei of steeds meer vrije tijd. Voor een ander deel kan de gemeente wel op verschillende terreinen beleid ontwikkelen dat het niet noodzakelijke autogebruik ontmoedigt en het gebruik van alternatieven bevordert. Tegelijk wil de gemeente het economisch draagvlak behouden en om die reden zorgen voor een goede bereikbaarheid, ook per auto.

Aan de andere kant is de gemeente in belangrijke mate afhankelijk van het landelijk, en in mindere mate van het provinciale verkeers- en vervoerbeleid ten aanzien van het autoverkeer. De rijksoverheid hanteert momenteel in aanloop naar de nota Mobiliteit als opvolger van het Nationale Verkeers- en Vervoer Plan (NVVP) als uitgangspunt dat het autoverkeer kan worden gefaciliteerd, voor zover dat geen (milieu)hinder of overlast met zich meebrengt.

Andere ontwikkelingen zijn de toename van het verkeer vanuit nieuwe woon/werkwijken en de openstelling van de NORAH. In de periode 2003 tot 2010 neemt het verkeer in het stadsgewest Haaglanden naar verwachting nog verder toe; nabij Leidschendam-Voorburg is er sprake van een forse toename in het aantal woningen (o.a. VINEX-locaties Leidschenveen en Ypenburg) en bedrijven (o.a. Forepark). Verkeer vanuit Leidschenveen, Forepark en Ypenburg, en uit (een deel van) Zoetermeer maakt – zeker bij een dagelijks vollopende A12 - gebruik van de NORAH. De verwachting is dan ook dat de NORAH binnen korte tijd grote verkeersstromen zal moeten verwerken van en naar Den Haag.

Uit het verkeersmodel 2010 blijkt dat de NORAH voor verkeer van en naar Leidschendam-Voorburg zeer belangrijk is. Ongeveer de helft van het verkeer op de NORAH heeft namelijk zijn herkomst of

bestemming binnen de gemeente. De NORAH zal om die reden vooral de routes over de Wijkerbrug en de Sluisbrug ontlasten. De Wijkerlaan/Rembrandtlaan en de Damlaan zullen merkbaar rustiger worden. *Echter, de wegen die op de NORAH aansluiten, zoals de Noordsingel, Prins Bernhardlaan, Heuvelweg en Mgr. Van Steelaan, zullen drukker worden.* In ieder geval in de buurt van de NORAH. In bijlage 3 zijn de uitkomsten van de modelstudie opgenomen, alsmede een korte toelichting op het model.

Een punt van aandacht is de bewegwijzering. Onnodig zoekverkeer kan worden vermeden door te zorgen voor een goede bewegwijzering, waarin de belangrijkste bestemmingen en parkeergelegenheden zijn opgenomen. Hieraan zal de gemeente komende jaren extra aandacht besteden. Onder meer gaat het om de wijze waarop Leidsenhage vanaf de NORAH bij voorkeur kan worden bereikt; dit hangt samen met de gewenste doorstroming op de hoofdroutes voor het autoverkeer in Leidschendam–Voorburg loodrecht op de NORAH.

Tenslotte is van belang hoe de besluitvorming over de eventuele komst van een nieuw ADO-stadion in het Forepark zal verlopen. Het stadion, inclusief bijkomende voorzieningen zal grote bezoekersstromen genereren. De wijze waarop deze stromen zo goed mogelijk en zoveel mogelijk buiten de woonwijken om kunnen worden afgewikkeld is op dit moment onderwerp van studie.

3.4.1 Buitengebied

In het huidige bestemmingsplan is opgenomen dat de Oude Middenweg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer vanuit Leidschenveen richting Leidschendam–Voorburg. Deze weg heeft een functie voor verkeer vanuit Leidschenveen naar het buitengebied van Leidschendam–Voorburg. Deze weg valt na de herindeling onder het beheer van de gemeente Den Haag. Omdat de Oude Middenweg tevens onderdeel is van de kortste verbinding tussen Stompwijk en de NORAH, is de gemeente voorstander van het openhouden van deze weg, onder de voorwaarde dat er geen nieuwe sluiproute ontstaat. Met Den Haag zal worden overlegd over de mogelijkheden om de Oude Middenweg open te houden en de voorwaarden daarbij.

De verkeerscirculatie in en rond Stompwijk is eveneens een punt van aandacht. Eerder is voorgesteld een verbinding ('rondweg') aan te leggen tussen de N206 en de Stompwijkseweg, met als doel de dorpskern van Stompwijk te ontlasten van doorgaand (vracht)verkeer. Deze weg zou bij moeten dragen aan het oplossen van klachten over sluipverkeer, de veiligheid voor fietsers en voetgangers en de beschadiging aan wegen en straten als gevolg van zwaar (vracht)verkeer. Onderzoek naar deze klachten door onder meer AGV heeft in 2001 geresulteerd in een visie op de verkeerssituatie in en rond Stompwijk. Hierin is geconcludeerd dat een dergelijke rondweg op grote bezwaren stuit, zowel van landschappelijke, ruimtelijke als financiële aard. Bovendien is gebleken dat maar een relatief beperkt aantal voertuigen hierdoor de dorpskern zou vermijden. *Er blijft echter een probleem bestaan wat betreft de bereikbaarheid van het glastuinbouwgebied en het gebruik van met name de Meerlaan door zwaar (landbouw)verkeer.* Derhalve is besloten tot een planologisch onderzoek naar de mogelijkheden om de Tuinbouwweg en de Veilingweg met elkaar te verbinden.

3.5 AMBITIES EN OPGAVEN

3.5.1 Doorstroming

Binnen zekere grenzen is het de ambitie van Leidschendam–Voorburg om het autoverkeer zoveel mogelijk te bundelen op een beperkt aantal hoofdwegen, en op deze wegen te zorgen voor een zo vlot mogelijke doorstroming. Daarbij geldt dat de concurrentiepositie van openbaar vervoer en fiets –

op die afstanden en relaties waarin dat redelijkerwijs mogelijk is – ten opzichte van de auto niet mag verslechteren.

Wanneer in de komende jaren het wegennet van Leidschendam–Voorburg grotendeels wordt aangepast in overeenstemming met de principes van Duurzaam Veilig zal een belangrijk deel van deze ambitie zijn gerealiseerd. Op de hoofdwegen kan de auto zoveel mogelijk zonder omwegen en belemmeringen doorrijden, terwijl op de overige wegen het gemotoriseerd verkeer zich moet aanpassen aan de eisen van de woonomgeving. Zowel de veiligheid als de snelheid worden hierin betrokken. Ook het milieu is erbij gebaat wanneer auto's minder vaak moeten stoppen en optrekken.

De route Prins Bernhardlaan-Noordsingel is de (enige) as voor het autoverkeer haaks op de NORAH en parallel aan de Vliet. Het (auto)verkeer moet hier goed kunnen doorstromen. Dat betekent dat de gemeente rekening houdt met de mogelijkheid om de Prins Bernhardlaan in zijn geheel in te richten met 2x2 rijstroken. De ruimte hiervoor is aanwezig; bij de realisatie van de huidige rijbaan tussen Rembrandtlaan en Spinozalaan is reeds rekening gehouden met een mogelijke verbreding. Bezien zal worden of de doorstroming op het kruispunt Spinozalaan - Prins Bernhardlaan – binnen de ruimtelijke randvoorwaarden - kan worden verbeterd. Daarnaast wordt gekeken naar de verkeerslichteninstallatie op de Spinozalaan - Prins Bernhardlaan. Tegelijk wil de gemeente voorkomen dat deze route een aantrekkelijk alternatief wordt voor verkeer dat thuishoort op de A4 en de A12.

Bij de herinrichting van de Prins Bernhardlaan speelt een aantal zaken een rol, zoals de verkeersafwikkeling bij de op- en afrit van de A12 en de doorstroming van het openbaar vervoer op de Prins Bernhardlaan, maar ook de aansluiting van de Noordsingel op de Veursestraatweg. De keuze voor de wijze van herinrichting van de Prins Bernhardlaan zal worden gemaakt wanneer (over één à twee jaar) duidelijk is hoe de NORAH na openstelling functioneert ten opzichte van het wegennet van Leidschendam–Voorburg. Modelberekeningen zijn hierover niet geheel duidelijk; de keuze is echter ook principieel in de zin dat Leidschendam–Voorburg mee wil werken aan een goede afwikkeling van het verkeer in relatie tot de regio. De gemeente wil dan ook de effecten van de openstelling van de NORAH op andere delen van het regionale wegennet betrekken bij deze beslissing.

Op korte termijn wil de gemeente de verkeerslichten op de Noordsingel vervangen door nieuwe verkeerslichten, waarmee een verbeterde groene golf kan worden gerealiseerd voor het autoverkeer. Aanbesteding wordt voorzien in het vroege voorjaar van 2004. Nader onderzoek moet uitwijzen of de doorstroming op de Prins Bernhardlaan kan verbeteren met een groene golf op het gedeelte tussen de NORAH en de Rembrandtlaan.

3.5.2 Beperking van hinder en overlast

De auto is anno 2003 ook voor verplaatsingen over relatief kortere afstanden het meest gekozen vervoermiddel. Technische verbeteringen hebben ertoe geleid dat de gemiddelde auto tegenwoordig wat geluid en emissies betreft veel minder overlast veroorzaakt dan een tiental jaren geleden. Daar staat tegenover dat de groei van het autoverkeer deze milieuwinst weer teniet kan doen.

Het toegenomen autobezit zorgt ervoor dat vooral in oudere delen van Leidschendam–Voorburg met smalle straten nauwelijks ruimte op straat overblijft voor bijvoorbeeld kinderen om te spelen, of voor mensen om elkaar te ontmoeten. Veel klachten die de gemeente ontvangt, hebben betrekking op te hard rijden in woonwijken. Tot de openstelling van de NORAH kwam daar de overlast van regionaal woon-werkverkeer, onder meer via de Damlaan en de Wijkerlaan nog eens bij.

Een deel van deze problemen wordt opgelost door de herinrichting van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig. Hierdoor ontstaan grotere aaneengesloten gebieden waar 30 km/uur als

maximumsnelheid geldt en waar voorzieningen zoals verkeersplateaus, drempels en wegversmallingen het moeilijk maken om hard te rijden. Bovendien zal verkeer dat niets in de woonwijken te zoeken heeft, zogenaamd sluipverkeer, eerder geneigd zijn om gebruik te maken van de 50 km/uur wegen.

De openstelling van de NORAH maakt het mogelijk om maatregelen te nemen tegen het sluipverkeer, voor zover dan nog aanwezig.

Direct na de openstelling zijn een aantal tijdelijke maatregelen genomen. De route via de sluis en de Damlaan is onaantrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer door het instellen van een 30 km/uur limiet en het aanbrengen van een wegversmalling, daarmee tevens vooruitlopend op de totale herinrichting van het Damcentrum. Een (tijdelijke) wegversmalling maakt ook de Wijkerlaan onaantrekkelijk voor het doorgaande verkeer. In 2004 zullen de Wijkerlaan en de Rembrandtlaan opnieuw worden ingericht.

Goede bewegwijzering kan ook bijdragen aan het beperken van hinder en overlast. Hiermee kan het verkeer over wegen worden geleid die daarop zijn berekend. De gemeente zal nagaan of de bestaande bewegwijzering overeenkomt met de visie op het wegennet zoals in dit VVP verwoord is, en de mogelijkheden bezien om deze aan te passen en te verbeteren.

In 2004 zal de invoering van 30 km/uur gebieden worden geëvalueerd. In dat verband zal gekeken worden naar sluipverkeer door verblijfsgebieden, zoals op het Westeinde. Daarbij zullen ook mogelijke maatregelen worden ontwikkeld, indien de huidige inrichting onvoldoende belemmerend werkt op niet gewenst autoverkeer of verkeersgedrag (te hard rijden).

3.5.3 Maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig

Om de ambitie ten aanzien van een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet van Leidschendam–Voorburg te realiseren, ziet de gemeente zich geconfronteerd met een forse opgave. Gezien het historisch gegroeide karakter van de fusiegemeente en zijn ligging langs de Vliet, is een inrichting die volledig overeenkomt met de principes van Duurzaam Veilig – ook op termijn - geen haalbare kaart.

Hierover is reeds opgemerkt dat niet alle wegen met een aanzienlijke verkeersfunctie kunnen worden ingericht conform Duurzaam Veilig. De gemeente kiest dan voor een tweedeling in wijk- en buurtontsluitingswegen, met eigen kenmerken. Hiermee hangen de volgende opgaven samen.

- Op grond van verkeerstellingen en de met behulp van modellen berekende intensiteiten is onderzocht waar tussen de huidige vormgeving en inrichting van het wegennet in Leidschendam–Voorburg en de gewenste wegenstructuur voor het autoverkeer conform Duurzaam Veilig grote verschillen bestaan. Bijlage 1 geeft een overzicht van de gebiedsontsluitingswegen in Leidschendam–Voorburg in 2010. De opgave voor de gemeente is om de noodzakelijke aanpassingen binnen een nader te stellen termijn en budget te realiseren.
- Naast de inrichting van wegen zal de inrichting van de aansluitingen van wegen op elkaar, de kruispunten, veel aandacht vragen van de gemeente. In de tabel in bijlage 4 is een overzicht gegeven van al deze kruisingen met de gewenste vormgeving en zo nodig voorzien van commentaar. Bij de afweging van de gewenste kruispuntvorm is rekening gehouden met aanwezigheid van verschillende verkeerssoorten. Zo is bij een kruispunt waarover een tram loopt een rotonde niet gewenst. Bij busroutes kan er gekozen worden voor een rotonde of een geregeld voorrangskruispunt, met beïnvloeding door de bus.

3.5.4 Overige maatregelen

Uit de berekeningen met het verkeersmodel voor 2010 blijkt dat op alle wegvakken van wegen in beheer bij de gemeente Leidschendam–Voorburg de *huidige vormgeving* voldoende capaciteit biedt. Wanneer alleen gelet wordt op de verkeersintensiteit zouden de meeste wijk- en buurtontsluitingswegen in Leidschendam–Voorburg met 2x1 rijstrook uitgevoerd kunnen worden. Maatgevend is echter de benodigde vormgeving en inrichting op de kruispunten in relatie tot de afstand met naastliggende kruisingen. Dan blijkt dat op een aantal wegvakken de inrichting met 2x2 rijstroken gehandhaafd moet worden, of eventueel gerealiseerd.

- Op de Maanweg en de op- en afritten van de Utrechtse Baan neemt de verkeersintensiteit sterk toe wanneer het aantal arbeidsplaatsen in Binckhorst conform de huidige plannen toeneemt. Ter ontsluiting van dit gebied denkt het stadsgewest Haaglanden aan de aanleg van een nieuw wegtracé, waarbij Leidschendam–Voorburg de voorkeur geeft aan het Trekvliettracé. Verwacht mag worden dat een Trekvliettracé ook de groei van het verkeer op de Utrechtse Baan zal verlichten en daarmee ook enigermate op de op- en afritten van de A12/Utrechtse Baan en op de Maanweg. Op dit moment is er onvoldoende geld beschikbaar voor uitvoering van dit plan en zal moeten worden uitgezien naar alternatieve oplossingen voor een extra ontsluiting van het Binckhorstgebied. Leidschendam–Voorburg zal de ontwikkelingen actief volgen en waar mogelijk inspelen op tracékeuzes die de problematiek op de Maanweg en op- en afritten van de Utrechtse Baan verminderen. *In overleg met Rijkswaterstaat wordt gezien wat in de huidige situatie en in samenhang met de inrichting van de ruimte rond het OV knooppunt station Voorburg kan worden gedaan om de verkeersafwikkeling ter plaatse te verbeteren.*
- De gemeente zet zich in om op een deel van de A4 en de A12, en op het Prins Clausplein de instelling van een maximumsnelheid van 80 km/uur te realiseren, in combinatie met de invoering van trajectcontrole. Deze maatregelen passen bij de noodzaak om de te hoge geluidbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen in een deel van Leidschendam–Voorburg terug te dringen. De gemeente heeft zich hiertoe geschaard onder het initiatief van Haaglanden om – vanwege de realisering van bufferstroken op de A12 en A4 – de maximumsnelheid op de A12/Utrechtse Baan richting Den Haag-centrum te verlagen naar 80 km/uur. Bovendien heeft de gemeente daar aan toe weten te voegen dat deze snelheidsverlaging ook zou moeten gelden op de rijbaan richting Zoetermeer/Utrecht. De kans van slagen van deze maatregel is reëel en het zou na de proef op de A13 bij Overschie de eerste "definitieve" toepassing zijn van deze gecombineerde maatregel.
- De gemeente Leidschendam–Voorburg zal overleg voeren met de dienstkring Zuid-Holland van Rijkswaterstaat over de afstemming van verkeerslichten in beheer bij Rijkswaterstaat op de aansluitingen van de stroomwegen A4 en A12 met de gebiedsontsluitingswegen van Leidschendam–Voorburg.
- Alle gebiedsontsluitingswegen in de gemeente dienen in principe uitgevoerd te worden met een asfaltverharding. Dit is gewenst vanuit Duurzaam Veilig, geeft duidelijkheid naar weggebruiker en heeft een positief effect op de geluidbelasting. *Een mogelijk negatief effect van de overgang naar een asfaltverharding is een snelheidsverhoging. Dit effect zal zich naar verwachting op de Dillenburgsingel, de Rodelaan en de Fonteijnenburghlaan voordoen. Daarom blijft op deze wegen de klinkerverharding gehandhaafd.*
- Om de hoofdstructuur in Leidschendam-Noord te benadrukken, wordt onder andere een bochtreconstructie Heuvelweg-Prinsensingel voorgesteld. Deze reconstructie heeft tot doel om het doorgaande verkeer op de Heuvelweg al ter hoogte van de Prinsensingel af te buigen richting Noordsingel. *In dit project worden de Heuvelweg en de Prinsensingel bovendien versmald van 2x2 naar 2x1 rijstrook. Hierdoor ontstaat ruimte voor vrijliggende fietspaden. De Graaf Willem de Rijkelaan en de Dillenburgsingel hebben maar een enkele rijbaan. Om hun ondergeschikte functie als wijkontsluitingsweg te benadrukken en om sluipverkeer op deze route tegen te gaan, blijft*

deze enkele rijbaan gehandhaafd. Op de Graaf Willem de Rijkelaan heeft een dubbele asmarkering wel toegevoegde waarde. Verder zijn op de Dillenburgsingel vier busvriendelijke drempels met rijbaanversmalling toegepast.

- Een aantal wijken of buurten wordt door een enkele toegangsweg voor het autoverkeer ontsloten. Onderzocht zal worden of er mogelijkheden zijn om de ontsluiting te verbeteren en tegelijk de toegankelijkheid voor hulpverkeer te verbeteren. Daarmee wordt ook tegemoet gekomen aan de verzoeken vanuit Valkhof.
- De gemeente zal de verkeerscirculatie in het gebied tussen de Mgr. Van Steelaan, de Martinuslaan, de Prins Bernhardlaan en de Prinses Beatrixlaan opnieuw beoordelen, in verband met de mogelijke overlast van verkeer van bezoekers van de in het gebied gelegen winkels. Iets vergelijkbaars doet zich voor bij de Zeeheldenwijk; ook hier zal nader onderzoek uitwijzen of wijzigingen in de verkeerscirculatie de situatie zal kunnen verbeteren. De overlast van (brom)fietsverkeer zal verminderen wanneer de gecombineerde HOV-fietsroute richting Leidschenveen zal worden opengesteld (2005/2006).
- Enkele wegen in Leidschendam-Voorburg hebben tot de openstelling van de NORAH noodgedwongen een gebiedsontsluitende functie vervuld bij gebrek aan een alternatieve route. Het gaat om de routes over de Vliet bij de Wijkerbrug en bij de Sluisbrug. Direct na de opening van de NORAH zijn voorlopige maatregelen genomen om doorgaand verkeer te weren. Het komend half jaar worden deze routes heringericht als onderdeel van een verblijfsgebied. Op het kruispunt Wijkerlaan - Oosteinde kan dan een verkeersplateau worden aangebracht. De herinrichting van de openbare ruimte in het Damlaangebied krijgt vorm binnen het sleutelproject "Revitalisering historisch centrum Leidschendam".
- Sommige erftoegangswegen hebben een asfaltverharding, terwijl dit niet wenselijk is gezien de functie en de uitnodiging om harder te rijden dan is toegestaan. Aangezien vervangen van asfaltverharding door klinkerverharding zeer kostbaar is, zullen indien nodig asfaltdrempels in deze wegen worden aangelegd. Op sommige plaatsen is het asfalt echter wel gewenst vanwege het gebruik door (zwaarder) bevoorradingsverkeer.
- Op de Parkweg is nu een plateau aangebracht ter hoogte van de kruising met de Kerkstraat, om het autoverkeer opmerkzaam te maken op overstekende fietsers. Deze maatregel wordt ook overwogen op een andere plaats op de Parkweg, met als doel om het winkelend publiek het oversteken makkelijker te maken. Hierdoor zal het gebied zich vanaf de Parkweg ook meer als één winkelgebied laten zien.

3.5.5 Maatregelen buitengebied

Wegen als de Oostvlietweg, Kniplaan, Stompwijkseweg, Wilsveen en Kostverlorenweg krijgen een sobere inrichting als 60 km/uur gebied die past bij de functie van erftoegangsweg in het buitengebied. Op de Oostvlietweg zal dit gebeuren in het kader van het project Leidschendammerhout.

Voor de aanpak van de problematiek in Stompwijk wil de gemeente met voorrang een verbinding realiseren tussen de Tuinbouwweg en de Veilingweg. Verder zal de gemeente de oplossing van een verbinding tussen de Tuinbouwweg en de Westeinderweg planologisch onderzoeken. Deze verbinding moet bijdragen aan een betere ontsluiting van de tuinbouwbedrijven. De mogelijkheid van een rondweg is in het recente verleden onderzocht en afgewezen. De kosten, de ruimtelijke en landschappelijke effecten van een rondweg wegen niet op tegen de geringe bijdrage aan de vermindering van de overlast van het vrachtverkeer door de dorpskern.

Een civieltechnische reconstructie van de Stompwijkseweg en de Dr. van Noortstraat is op korte termijn onontkoombaar. Deze reconstructiewerkzaamheden worden momenteel onderzocht en

voorbereid. Bij de Stompwijkseweg speelt mede de problematiek van de waterkerende functie van de dijk waarop de weg ligt. De gemeente zal bij het wegonderhoud hiermee rekening houden.

Leidschendam-Voorburg is onder voorwaarden voorstander van het openhouden van de Oude Middenweg. Met deze inzet zal het gemeentebestuur een gesprek aangaan met de gemeente Den Haag, onder wiens beheer de Oude Middenweg valt. De voorgenomen afsluiting heeft te maken met de geluidsoverlast van het verkeer. Als blijkt dat de voorrang op de aansluiting Oude Middenweg/Kostverlorenweg moet worden veranderd, dan zal dit gebeuren in het kader van de inrichting van het buitengebied als 60 km/u zone, dus opheffen van de voorrang en een verkeersplateau aanleggen.

3.5.6 Nader onderzoek

Op een aantal onderdelen is nader onderzoek nodig, voordat maatregelen voorgesteld kunnen worden.

- De meeste gebiedsontsluitingswegen in de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn tweerichtingswegen waarvan de rijbanen in principe fysiek gescheiden dienen te zijn. Een aantal van deze wegen heeft al een middenberm of een vorm van fysieke scheiding. Echter een grote groep ontsluitingswegen heeft geen rijbaanscheiding. Van deze wegen zal nader worden onderzocht of een verdere inrichting conform de functie mogelijk is of dat de functie kan worden aangepast.
- Onderzocht zal worden of de Van Schagenstraat kan worden afgesloten. Het is dan wel nodig om een alternatieve route aan te wijzen voor de bereikbaarheid van de parkeergarage aan de Oude Haven en om te onderzoeken waar parkeerplaatsen elders kunnen worden gecompenseerd.
- Er zal een onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheden om het functioneren van het kruispunt Laan van Nieuw Oost-Einde, de Koningin Julianalaan en de Van de Wateringelaan te verbeteren. Hierbij zullen de bewoners in de directe omgeving worden betrokken.
- In 2004 zal een evaluatie van de inrichting 30-km/u-gebieden plaatsvinden. Mogelijk resulteert dit in aanvullende maatregelen op enkele plaatsen waar het verkeer zich niet houdt aan de vastgestelde snelheden of wanneer het geen herkomst dan wel bestemming heeft in het gebied (sluipverkeer). Met name in Voorburg-West is er op sommige plaatsen sprake van enig doorgaand verkeer op erftoegangswegen, zoals het Westeinde. Nader onderzoek zal uitwijzen of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn. Hierbij zal ook de ligging van de Pius-X school en de verkeerssituatie op het gedeelte van de Westvlietweg van Leidschendam-Voorburg, worden meegenomen.
- Afstemming dient nog verder plaats te vinden in het beleid aangaande 'Bromfietzers op de rijbaan'. Regel dient te zijn dat bromfietzers op de rijbaan rijden, behalve op wegvakken waar de veiligheid hierdoor in gevaar zou komen. Sprekend voorbeeld hiervan is de Noordsingel, waar bromfietzers op legale wijze de groene golf niet zouden kunnen bijhouden. Hier rijden de bromfietzers op de parallelwegen.
- Reeds genoemd is een onderzoek naar de mogelijkheden om de Tuinbouwweg en de Westeinderweg met elkaar te verbinden.

3.5.7 Metingen rondom openstelling NORAH

Voor de hoofdstructuur van het autoverkeer is het van zeer groot belang om te weten wat de effecten zijn van realisatie van de NORAH. Verschillende uitkomsten van modellen geven hier geen eenduidig antwoord op. Bovendien blijkt het moeilijk om te voorspellen hoe de verkeersstromen zich precies over de belangrijkste gemeentelijke wegen zullen verdelen als de NORAH eenmaal gebruikt wordt.

Daarom worden er zowel vóór als ná openstelling van de NORAH representatieve metingen gedaan op een aantal strategische punten.

Als de gegevens van de verkeerstellingen verwerkt zijn, ontstaat een nauwkeurig beeld van de veranderde verkeersstromen op het gemeentelijk wegennet, waaruit duidelijk wordt welke maatregelen kunnen worden genomen. Zo zal uit de metingen moeten blijken hoe de (her)inrichting van de Prins Bernhardlaan moet worden aangepakt: lokaal verbreed of juist versmallingen en rotondes toepassen. Ook eventuele maatregelen op de andere assen dwars op de NORAH (Mgr. Van Steelaan – Heuvelweg en Parkweg – Oosteinde — Oude Trambaan — Veursestraatweg) kunnen eenduidig onderbouwd en vervolgens uitgevoerd worden als de meetgegevens eenmaal bekend zijn. Ook wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat verkeerslichten op verschillende plaatsen, zoals bij de Dr. van de Stamstraat opnieuw moeten worden afgesteld, of eventueel geheel of gedeeltelijk buitenwerking kunnen worden gesteld.

4. Langzaam verkeer

4.1 INLEIDING

Het bevorderen van het fietsgebruik is een essentieel onderdeel van het VVP. De fiets kan immers op de korte afstanden binnen stedelijk gebied een aantrekkelijk vervoermiddel zijn, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer (ketenmobiliteit). Een goed fietsbeleid, met infrastructurele en flankerende maatregelen heeft een positieve invloed op het aantal verplaatsingen per fiets, de verkeersveiligheid en de tevredenheid van fietsers.

De Fietsersbond beveelt aan om bij het stimuleren van het fietsverkeer niet de autostructuur als uitgangspunt te nemen, maar juist een vanuit de fietser geredeneerd netwerk op te zetten, zo mogelijk los van de autostructuur. Immers, daar waar fietsers en autoverkeer samenkomen ontstaan in veel gevallen knelpunten.

In dit hoofdstuk komt eerst de huidige situatie aan bod en het bestaande netwerk. Vervolgens worden enkele ontwikkelingen omschreven, zoals de invloed van Duurzaam Veilig en de gevolgen van de realisatie van de NORAH voor het langzaam verkeer. Uit de eindrapportages van de Fietsbalans Leidschendam en Voorburg, en uit het VCP en het VVPL zijn knelpunten naar voren gekomen. Een korte paragraaf beschrijft het toekomstig fietsnetwerk. Ten slotte volgt een paragraaf waarin de opgaven worden besproken om de ambities voor het langzaam verkeer te realiseren. Hierbij worden zoveel mogelijk de aanbevelingen uit de Fietsbalans gevolgd.

Verder komt het beleid wat voetgangers betreft in dit hoofdstuk kort aan de orde.

4.2 HUIDIG SITUATIE FIETS

4.2.1 Fietsbalans

Voor de beschrijving van de huidige situatie is onder meer gebruik gemaakt van het eindrapport Fietsbalans Leidschendam van 2001 en van het eindrapport Fietsbalans Voorburg uit 2002. In Stompwijk is geen Fietsbalans uitgevoerd. Deze kern heeft onvoldoende voorzieningen om een evenwichtig onderzoek uit te kunnen voeren.

De Fietsbalans is een instrument om het gemeentelijke fietsklimaat te beoordelen. De beoordelingsaspecten betreffen onder meer het fietsnetwerk, de infrastructuur, het gemeentelijke beleid, een aantal statistische gegevens (zoals woningdichtheid en ongevalgegevens) en een indruk van de tevredenheid van de daadwerkelijke gebruikers: de fietsers. Dit laatste wordt gemeten met een fietsers-enquête.

De Fietsbalans meet het comfort van de fietsers (trillingshinder, geluidshinder), de stopfrequentie en wachttijden bij verkeerslichten, de omrijfactor; ook wordt per verplaatsing (van herkomst naar bestemming) een vergelijking gemaakt in tijd en onkosten tussen de auto en de fiets.

Deze Fietsbalans is zowel in Leidschendam als in Voorburg uitgevoerd. De Fietsbalans is een nieuw element in dit verkeers- en vervoerplan.

Gegevens over aantallen fietsers op de hoofdroutes (intensiteiten) zijn niet bekend en ook niet opgenomen in het verkeerskundige model dat wordt gebruikt om de intensiteiten van het autoverkeer in beeld te brengen (zie hoofdstuk 3). Wel zijn er cijfers bekend over de veiligheid van het langzaam verkeer: de geregistreerde ongevallen met (brom)fietsers en voetgangers. In hoofdstuk 6 wordt hier uitgebreid op ingegaan.

4.2.2 Huidig netwerk en andere voorzieningen

Voor de Fietsbalans in Leidschendam en in Voorburg is hoofdzakelijk het hoofdnetwerk fietsroutes onderzocht. Slechts voor een beperkt deel (vooral nabij begin- en eindpunten van gefietste routes) is gebruik gemaakt van het overige wegnnet, de verblijfsgebieden.

Kaart 4.1 geeft een beeld van het huidige netwerk van de hoofdfietsroutes binnen Leidschendam—Voorburg. Op de kaart is te zien dat enkele regionale fietsroutes (initiatief Stadsgewest Haaglanden) door de gemeente lopen. Ook een enkele recreatieve langeafstandsroutte (LF4) doorkruist het grondgebied van Leidschendam—Voorburg.

Alle andere aangegeven routes zijn lokale hoofdfietsroutes. Deze lokale hoofdfietsroutes vallen voor een belangrijk deel samen met de hoofdroutes voor het autoverkeer. Voor fietsers zijn vrijliggende fietspaden of zelfstandige fietspaden door parken het meest aantrekkelijk. Daarom zijn waar mogelijk hoofdfietsroutes voorzien van deze vrijliggende of zelfstandige fietsvoorzieningen.

Verspreid over Leidschendam—Voorburg kan men gebruik maken van onbewaakte stallingen, met concentraties bij stations, winkelcentra, sportvoorzieningen, bus- en tramhaltes etc. Stallingen bij haltes van openbaar vervoer (bus of tram) zijn recent in Leidschendam gerealiseerd of verbeterd, maar dat is nog niet of nauwelijks in Voorburg gebeurd. In de wijk Voorburg-Noord tussen A12 en Laan van Nieuw Oost Einde zijn stallingen geplaatst bij portiekwoningen.

Leidschendam—Voorburg kent momenteel enkele bewaakte fietsenstallingen, namelijk de NS-stalling bij het station Voorburg en de Biesieklette bij winkelcentrum Leidsenhage. Voor deze stallingen moet nu worden betaald. Bij station Leidschendam—Voorburg en Voorburg 't Loo, Laan van NOI en Mariahoeve zijn fietskluizen aanwezig.

4.3 ONTWIKKELINGEN EN KNELPUNTEN

Tussen nu en 2010 vinden enkele ontwikkelingen plaats die een grote invloed hebben op het fietsroutenetwerk. Het gaat om de aanleg van de NORAH en de uitvoering van het fietsbeleid van het stadsgewest Haaglanden. De knelpunten komen voor een belangrijk deel uit de Fietsbalans.

4.3.1 NORAH

De realisatie van de NORAH is weliswaar een ingreep voor het autoverkeer, maar heeft met bijgaande infrastructurele maatregelen ook een grote impact voor fietsers.

Met de realisatie van de NORAH en het nieuwe Sijtwende is voor het fietsverkeer tussen de kernen Voorburg en Leidschendam een extra barrière ontstaan ter hoogte van de Prins Bernhardlaan en de Mgr. Van Steelaan; *op sommige plaatsen zijn er hoogteverschillen te overwinnen. Bij de Mgr. Van Steelaan is er een fietstunnel en bestaat de mogelijkheid om over het "dak van Sijtwende" de NORAH te kruisen. Bij de Prins Bernhardlaan is geen tunnel gepland, wel een verbinding over Sijtwende. Langs de NORAH moet de regionale fietsroute de Prins Bernhardlaan en de Mgr. Van Steelaan kruisen. Dit gebeurt bij voorkeur gelijkvloers, in de verkeersregeling met de hoofdstroom van de auto's mee, zodat wachttijden voor fietsers zoveel mogelijk beperkt blijven.*

Realisatie van de NORAH beïnvloedt ook de kruispunten in de omgeving. Zo zijn op de kruispunten van de Heuvelweg met de IJsvogellaan en met de Sperwerlaan andere, meer uitgebreide voorzieningen nodig om het langzaam verkeer veilig de weg en de trambaan te laten oversteken. Op het kruispunt van de Mgr. Van Steelaan met de Kersengarde zijn derhalve verkeerslichten gerealiseerd.

Tegelijk biedt realisatie van de NORAH de mogelijkheid om belangrijke verbeteringen te realiseren. Zo ontstaat een nieuwe fietsverbinding met Den Haag, parallel aan de NORAH. Deze route kruist de Vliet met een nieuwe oeververbinding en vormt een belangrijke aanvulling op de bestaande fietsroutes. Een ander belangrijk positief effect van de NORAH voor fietsers is dat doorgaande fietsroutes die de Vliet kruisen (bij de nieuwe fietsbrug, de Wijkerbrug en de Sluisbrug) veel aantrekkelijker kunnen worden gemaakt, met aanzienlijk minder autoverkeer, en dus minder trillingshinder en geluidhinder. Hierdoor verbetert de concurrentiepositie van de fietser ten opzichte van de auto. Dat is ook het geval wanneer de bestaande routes over de Vliet bij de Wijkerbrug en de Sluisbrug voor autoverkeer onaantrekkelijker worden gemaakt.

Ontsluiting Sijtwende

Het nieuwe Sijtwende is goed (fijnmazig) ontsloten op het fietsnetwerk van Leidschendam—Voorburg. Sijtwende wordt richting het centrum van Voorburg voor de fiets ontsloten door de Mgr. van Steelaan, de Prins Bernhardlaan en de Parkweg/Oosteinde. Langs deze wegen liggen vrijliggende fietspaden of fietsstroken. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van de route Veurselaan-Rodelaan-Essepada, die aansluit op de Prinses Margrietlaan.

De rechtstreekse aansluiting van de Veurselaan op het Essepada dient voor het fietsverkeer verbeterd te worden. De verschillende mogelijkheden hiervoor, waaronder het verleggen van het fietspad, staan nog open. Hierdoor ontstaat een goede directe oost-west verbinding met het centrum. Een fietsvoorziening evenwijdig aan de NORAH zorgt voor een rechtstreekse verbinding richting Den Haag, Leidschenveen en Zoetermeer langs de N469.

Richting Leidsenhage zijn er goede routes voor fietsers over de Heuvelweg en de Noordsingel. Ook routes voor voetgangers zijn hier of in het Zijdepark aanwezig.

4.3.2 Vijfjarenprogramma Fiets

Verbetering van het regionale fietsnetwerk is mede een taak van het stadsgewest Haaglanden. In het vijfjarenprogramma Fiets is hiervoor een aantal verbeteringsvoorstellen opgenomen. Een van de belangrijkste doelstellingen in het vijfjarenprogramma Fiets is het completeren van het regionale fietsnetwerk. In het vijfjarenprogramma staan routegewijs de maatregelen vermeld die nodig zijn om de regionale fietsroutes aan de gestelde maatstaven te laten voldoen. De maatregelen en ingrepen dienen veelal door de gemeenten genomen te worden, en worden door het stadsgewest gesubsidieerd.

Mogelijke knelpunten op de routes, de ontbrekende schakels, worden aangegeven in het Vijfjarenprogramma Fiets. Als dit vijfjarenprogramma volgens planning wordt uitgevoerd, kunnen verschillende fietsroutes belangrijk verbeteren.

4.3.3 Knelpunten volgens de Fietsbalans

Dankzij de Fietsbalans is een goed beeld ontstaan van de sterke en zwakke punten van vooral de hoofdroutes.

- De Fietsbalans laat zien dat fietsers relatief grote afstanden moeten omrijden. Dit is voor een groot deel te wijten aan de gridstructuur van Leidschendam—Voorburg. Doordat de structuur van Leidschendam – Voorburg voor fietsers niet zo gunstig is, is het moeilijk een goede concurrentiepositie voor fietsers te creëren. Er zijn weinig mogelijkheden om directe routes voor

fietzers te realiseren, in vergelijking waarmee de automobilist moet omrijden. Wel zijn er kansen om met fietsdoorsteekjes de fietsroutes her en der korter te maken.

- De Fietsbalans laat ook zien dat het comfort voor fietsers te wensen over laat. In Leidschendam—Voorburg ondervinden fietsers veel hinder van bestaande verkeerssituaties. Ze moeten vaak stoppen bij verkeerslichten en hebben daar relatief lange wachttijden met als gevolg dat veel fietsers door rood rijden. Dit levert soms gevaarlijke situaties op. Ook moeten ze vaak stoppen voor voorrangskruisingen, of ondervinden ze overlast van medeweggebruikers en van een slecht wegdek. *Fietzers vinden drukknoppen om groen aan te vragen niet comfortabel, zo blijkt uit de inspraak, zeker niet in combinatie met "wachstand rood", waarbij het verkeerslicht standaard op rood staat tot dat een verkeersdeelnemer zich meldt.*
- De geluidhinder die fietsers ondervinden is in Voorburg wat ernstiger dan in Leidschendam. Dit wordt mede veroorzaakt doordat in Leidschendam enkele routes wat verder van het doorgaand autoverkeer liggen (parallelweg langs de Noordsingel bijvoorbeeld) en er wat meer zelfstandige fietspaden zijn.
- Ook is de concurrentiepositie voor de fietser in Leidschendam wat beter dan in Voorburg. Dit wordt voor een belangrijk deel verklaard door de routes over de Vliet. In Leidschendam zijn er verschillende fietsroutes tussen Leidschendam-Zuid (inclusief Zeeheldenwijk en Leidschenveen) en de rest van de kern, waarbij de Vliet een belangrijke barrière is⁷. Automobilisten hebben hier te maken met lange wachttijden, waardoor de fiets op deze ritten het snellere vervoermiddel is. Deze barrièrewerking ten gunste van de fietser is er niet in de kern Voorburg.

4.3.4 Knelpunten fietsnetwerk Leidschendam—Voorburg

Het huidige netwerk kent een aantal knelpunten en ontbrekende schakels.

Route Kerkbrug-Parkweg

In de huidige situatie loopt de route vanaf de Kerkbrug in de richting Den Haag via de Rozenboomlaan, de Aart van der Leeuwkade, de Laan van Oostenburg of de Laan van Nieuw Oosteinde. Hier ligt een belangrijk knelpunt voor fietsers en bromfietzers. De hoofdroute van de fietsers loopt in het centrum over de Kerkstraat dwars door het promenadegebied via een deel van de Herenstraat over de Franse Kerkstraat naar de Laan van Oostenburg of de Laan van Nieuw Oosteinde. Gelet op de conflicten met voetgangers op de promenade is een alternatieve route gewenst. Voor fietsers, die richting de Laan van Nieuw Oosteinde of de Laan van Oostenburg rijden, is de route via de Raadhuisstraat geen goed alternatief, omdat dan te veel moet worden omgereden.

De hoofdroute van de bromfietzers loopt in het centrum vanuit de Kerkbrug via de Raadhuisstraat naar de Rozenboomlaan. Komend vanuit de andere richting, dus naar de Kerkbrug, kunnen bromfietzers via de Van Schagenstraat over het promenadegebied, de Vlietstraat en de Raadhuisstraat rijden. Op zaterdag tussen 8.00 uur en 17.00 uur volgen de fietsers dezelfde route als de bromfietzers omdat het promenadegebied dan niet toegankelijk is voor fietsers. De geschetste retourrichting voor fietsers wordt dan gelijk aan die voor bromfietser, namelijk via de Rozenboomlaan.

Route richting Den Haag vanaf de Schellinglaan en verder

In het huidige fietsnetwerk ontbreekt een korte fietsverbinding met Den Haag vanaf de Schellinglaan en over de Prinses Beatrixlaan. Een aansluiting op de Carel Reinierszskade vanaf de Nicolaas Beetslaan in Voorburg in het verlengde van de Spinozalaan is in de huidige situatie evenmin aanwezig, maar zal op korte termijn door gemeente Den Haag gerealiseerd worden. De elders aanwezige fietstunnels zijn voorlopig een alternatief.

⁷ Toen de Fietsbalans uitgevoerd werd, was ook Leidschenveen nog een onderdeel van Leidschendam.

Route vanuit het noorden van Voorburg richting industriegebied de Binckhorst (Den Haag)
In het huidige fietsnetwerk ontbreekt in het noorden van Voorburg (langs de Utrechtse Baan) een korte fietsverbinding met het industriegebied de Binckhorst.

Route Laan van Oostenburg - Aart van der Leeuwkade (huidige route in het verlengde van de route via de Kerkbrug)

De Laan van Oostenburg heeft eenrichtingsverkeer voor auto's en tweerichtingsverkeer voor fietsers. De Laan van Oostenburg kent geen fietsvoorzieningen. Doordat aan beide kanten van de weg geparkeerd wordt, is de rijbaan erg smal voor het passeren van een auto en een tegemoetkomende fietser. De fietser moet hier regelmatig uitwijken voor het autoverkeer.

De Aart van der Leeuwkade wordt zowel door fietsers als auto's gebruikt. Het gemotoriseerd verkeer kan hier hoge snelheden halen. Voor het gemotoriseerd verkeer is op het gedeelte tussen de Mgr. van Steelaan en de Marcellus Emantslaan eenrichtingsverkeer ingesteld.

Fonteynenburghlaan

De Fonteynenburghlaan heeft een belangrijke ontsluitende functie voor het Diaconessenhuis. Daarnaast ligt deze weg op de route van buslijn 46. Er zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig die wel gewenst zouden zijn, gezien de verkeersfunctie van de Fonteynenburghlaan.

Route Sluisbrug – Leidsenhage.

Momenteel kunnen fietsers slechts de Vliet passeren over de sluisbruggen. Daarbij ondervinden ze veel hinder van het autoverkeer. Ook op de Damlaan is veel hinder van autoverkeer: er is weinig ruimte, er gebeuren relatief veel ongevallen met (brom)fietsers en er is veel geluidhinder. *De fietsroutes over het kwadrant (eenrichtingscircuit Damlaan-Oude Trambaan-JS Bachlaan) zijn niet allemaal even logisch.*

Prinsenhof

In de Prinsenhof ontbreken nu nog directe fietsverbindingen dwars door de wijk. Deze zullen in het kader van de herstructurering Prinsenhof gerealiseerd worden.

Noordsingel

De parallelroute langs de Noordsingel is niet overal even logisch. Vaak ook is de bestrating van de wegen parallel aan de Noordsingel niet comfortabel voor fietsers.

Prins Hendriklaan

Op de Prins Hendriklaan kan het gemotoriseerd verkeer een hoge snelheid bereiken. Voor fietsers zijn geen stroken beschikbaar. Als bij het volgende onderhoud de asfaltlaag vernieuwd wordt, zullen fietsstroken worden gerealiseerd in rood asfalt.

Insprekers wijzen op het voordeel van tweerichtingenfietspaden: er hoeft dan minder vaak overgestoken te worden. Dat vermindert de wachttijd en verhoogt de verkeersveiligheid.

Insprekers voegen de volgende knelpunten/wensen aan het rijtje toe:

Een tweerichtingen fietspad op de Spinozalaan aan de parkzijde wordt nu gemist, nu binnenkort de fietsverbinding via het nieuwe tunneltje met Den Haag wordt gerealiseerd

Goede fietsvoorzieningen langs de Prins Bernhardlaan op de ventweg ter hoogte van Forum Kwadrant ontbreken.

Het fietspad richting de Binckhorst eindigt nu heel onlogisch net voorbij het viaduct
Een rechtstreekse fietsverbinding tussen Voorburg en Rijswijk vraagt om het toegankelijk maken van
het zg. kippenbruggetje voor fietsers

4.3.5 Knelpunten buitengebied

In Stompwijk is, zoals eerder aangegeven, geen Fietsbalans uitgevoerd. Wel kunnen op basis van ervaringen enkele knelpunten worden aangegeven.

- Het wegdek voor fietsers in Stompwijk is zeer slecht, vergeleken met het wegdek in de historische centra van Leidschendam en Voorburg. De straten in de kern zelf zijn niet geasfalteerd; de wegen in het glastuinbouwgebied wel;
- er zijn slechts enkele mogelijkheden voor fietsdoorsteken;
- *omdat er voornamelijk sprake is van lintbebouwing, is de concurrentiepositie voor de fietser niet goed te bevorderen.* De omgeving is voor de fietser wel prettig, en ook de geluidhinder is acceptabel;
- *gezien de ligging van de kern (grote afstanden tot andere kernen) en een beperkte openbaarvervoerontsluiting is het autogebruik van de bewoners zeer hoog.* De fiets wordt vooral gebruikt voor lokale verplaatsingen en bijvoorbeeld door scholieren.

Veel schoolkinderen passeren dagelijks het kruispunt Kostverlorenweg – (Oude) Middenweg. Het ontbreekt hier aan goede fietsvoorzieningen.

4.4 TOEKOMSTIG NETWERK FIETS

Het verbeteren van de concurrentiepositie van de fietser is het meest effectieve middel om het fietsgebruik in de gemeente te bevorderen, één van de belangrijke doelstellingen van dit VVP. Het is dus van belang om realisatie van de NORAH aan te grijpen om goede maatregelen voor de fiets te nemen. Zo vormt de NORAH niet alleen een bedreiging voor langzaam verkeer, maar zijn er ook zeker kansen om het netwerk voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

Kaart 4.2 geeft het wensbeeld voor het netwerk voor de fiets in 2010. Aan het huidige fietsnetwerk zijn fietsvoorzieningen op de volgende ontbrekende schakels toegevoegd.

- een route tussen Leidschenveen en Sijtwende, via een nieuw te bouwen gecombineerde HOV-fietsviaduct en een fietsbrug over de Vliet;
- in het verlengde hiervan een route parallel aan de NORAH en Sijtwende;
- een verbinding met Den Haag door een fietstunnel onder het spoor in het verlengde van de Spinozalaan. Deze verbinding wordt gerealiseerd in het kader van RandstadRail;
- een andere fietsverbinding met Den Haag loopt naar de Binckhorst, mogelijk via de Lodesteijnlaan. Hierover zijn echter nog geen vastomlijnde gedachten ontwikkeld;
- een doorsteek van de Ds. Veldhoenlaan naar de ingang van het Diaconessenhuis bij de Fonteynenburghlaan;
- onderzoek naar een lage brug over de Vliet in het verlengde van de Huygensstraat. Dit onderzoek vindt plaats in het kader van het BOR en heeft tot doel het versterken van de fietsrelatie tussen Den Haag en Gouda, over de zogenoemde fietssnelweg parallel aan de A12. Ook kan met verbetering van deze fietsroute de overlast van (brom)fietsers in het centrum van Voorburg verminderd worden.

In het landelijke gebied zal een schakel worden toegevoegd aan het recreatieve fietsnetwerk tussen Leidschenveen en de Zoetermeerse Meerpolder.

Ook het recreatieve fietsnetwerk in en om de Leidschendammerhout zal worden verbeterd.

De algemene trend is dat aan het fietsnetwerk steeds hogere eisen worden gesteld. Daarom is het voorspelbaar dat in de toekomst meer ontbrekende schakels aan het licht zullen komen, die nadere invulling behoeven. Binnen de tijdshorizon van dit plan (2010) is het echter niet realistisch te verwachten dat nog meer ontbrekende schakels worden gerealiseerd, dan reeds zijn aangegeven.

4.5 AMBITIES EN OPGAVEN

De ambitie van de gemeente is om zoveel mogelijk de aanbevelingen vanuit de Fietsbalans over te nemen en uit te voeren. Daarbij wil de gemeente pragmatisch omgaan met deze ambitie. In het uitvoeringsprogramma zal nader worden gezien waar en hoe maatregelen en projecten voor de fiets kunnen worden gerealiseerd gegeven de beperkingen die zijn aangegeven.

4.5.1 Algemene maatregelen

De rapporten van de Fietsbalans Leidschendam en Voorburg bevelen de volgende algemene maatregelen aan.

- Fietsers ondervinden zowel in Leidschendam als in Voorburg veel hinder van vertraging door verkeerslichten. Het gaat zowel om de hoeveelheid verkeerslichten als om de afstelling ervan. Het zou dus voor fietsers een positieve ontwikkeling zijn wanneer verkeerslichten vervangen zouden worden door bijvoorbeeld een rotonde. Andere mogelijke verbeteringen zijn betere afstellingen van de verkeerslichten voor fietsers. Randvoorwaarde hierbij is wel dat deze maatregelen geen ernstige filevorming voor het autoverkeer veroorzaken of de doorstroming van het openbaar vervoer in gevaar brengen. In de komende jaren worden alle verkeerslichtenregelingen getoetst op efficiency en groentijdverdeling voor alle verkeersdeelnemers. Waar mogelijk worden ook detectielussen aangebracht voor fietsers
- Waar mogelijk dienen ontbrekende schakels in het fietsnetwerk ingevuld te worden. Het gaat dan om bruggen en tunnels, maar ook om fietsdoorsteken. Op de kaart van de hoofdfietsroutes in 2010 staat aangegeven welke ontbrekende schakels het meeste rendement voor de fietsers opleveren.
- Bij de uitvoering van de Fietsbalans bleek dat her en der de noodzaak, of de verplichting bestaat om met de fiets aan de hand te lopen. Bijvoorbeeld tussen de Corbulokade en de Prinses Mariannelaan. Fietsvoorzieningen op deze plaatsen zouden de gemiddelde snelheid voor fietsers verhogen.
- Fietsenstallingsvoorzieningen blijken van belang voor de ketenverplaatsing fiets – openbaar vervoer. Daarom zullen openbaar-vervoerhaltes in heel Leidschendam-Voorburg worden voorzien van stallingen. En als RandstadRail is gerealiseerd, zijn goede stallingen bij de stations Voorburg 't Loo en Leidschendam-Voorburg belangrijk. Op sommige locaties in Leidschendam-Voorburg moeten ook stallingen bij woningen worden gerealiseerd.
- De mogelijkheid om de fiets gratis bewaakt te stallen, zal onderzocht worden in een experiment bij Leidsenhage. Dit zal een langdurig experiment worden, met een goede evaluatie, om de effecten van gratis bewaakt stallen goed in kaart te kunnen brengen.
- In samenwerking met Haaglanden - voor de regionale fietsroutes - kan de bewegwijzering voor fietsers aanzienlijk worden verbeterd.
- De inrichting van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen conform de CROW-richtlijnen voor Duurzaam Veilig biedt kansen voor de verbetering van de veiligheid voor het langzaam verkeer.

- *Daar waar mogelijk en nuttig worden tweerichtingsfietspaden aangelegd. Op veel locaties is dat niet mogelijk vanwege verkeersveiligheid en/of ruimtegebrek. In het UVP wordt aangegeven welke locaties daar in beginsel wel voor in aanmerking komen.*

Deze algemene maatregelen zijn vertaald in concrete projecten, die zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.

Enkele andere maatregelen die in de Fietsbalans zijn aanbevolen worden niet zonder meer overgenomen. Het gaat dan om de volgende aanbevelingen:

- De aanbeveling om het fietshoofdstuk in het nieuwe Verkeers- en Vervoerplan te baseren op een inzichtelijke herkomst- en bestemmingsanalyse is gedeeltelijk opgevolgd. Het hoofdrouthenetwerk voor de fietsers is gebaseerd op de netwerken uit het VVPL en het VCP. Daartoe zijn indertijd herkomst- en bestemmingsanalyses uitgevoerd. Voor het opstellen van het VVP ontbrak de noodzaak om deze tijdrovende analyses opnieuw uit te voeren.
- De aanbeveling om drukke fietsverbindingen fietsvriendelijker te maken door deze bijvoorbeeld autoluw te maken, wordt niet zonder meer overgenomen. Veel hoofd fietsroutes in Leidschendam en Voorburg vallen samen met de hoofd routes voor het autoverkeer. Het is onmogelijk om juist die routes autoluw te maken. Ook sluipverkeer buiten het hoofdwegennet voor de auto is niet altijd te voorkomen. De realisatie van brede fietspaden en fietsstroken is voor sommige locaties (bijvoorbeeld langs de Heuvelweg en Prinsensingel) wel opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.
- Het toepassen van meer rotondes kan het oponthoud voor fietsers op kruispunten met verkeerslichten verminderen en de verkeersveiligheid verbeteren, is een andere aanbeveling die op problemen stuit. Op enkele plaatsen worden inderdaad rotondes voorgesteld. Op een aantal kruispunten, bijvoorbeeld die met de Noordsingel, is dit echter niet altijd mogelijk. Op sommige plaatsen kan een rotonde bijvoorbeeld de verkeersstroom niet verwerken. Of er is een tramlijn die het kruispunt passeert. In deze gevallen wordt dan toch gekozen voor een kruispunt met verkeerslichten.
- De Fietsbalans beveelt ook aan om de concurrentiepositie van fietsers te verbeteren, om zodoende een bijdrage te leveren aan de oplossing van verkeersproblemen in Haaglanden. Effectieve maatregelen daarbij zouden zijn het vergroven van het autonetwerk, het knippen van autoverbindingen en het beprijzen van parkeren in centra en bij andere verkeersaantrekkende voorzieningen. Het vergroven van het autonetwerk wordt wel meegenomen bij de realisatie van de NORAH en de beperking van het autoverkeer op de Sluisbrug en de Wijkbrug. Elders in de gemeente zou het leiden tot stagnatie van het autoverkeer, wat milieuhinder zou veroorzaken. Het beprijzen van parkeren is een aparte discussie.

4.5.2 Maatregelen op hoofd routes fiets die samenvallen met hoofd routes auto

Wanneer belangrijke fietsroutes samenvallen met hoofd routes voor de auto zijn volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig vrijliggende fietspaden noodzakelijk of zeer gewenst. Hoofd routes voor het autoverkeer binnen de bebouwde kom worden volgens Duurzaam Veilig gebiedsontsluitingswegen genoemd, en in Leidschendam – Voorburg onderverdeeld in wijkontsluitingswegen of buurtontsluitingswegen.

In hoofdstuk 3 Autoverkeer is het wegennet van Leidschendam—Voorburg gecategoriseerd. Langs de wegen die zijn aangewezen als wijkontsluitingswegen zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk. Langs buurtontsluitingswegen zijn ze gewenst, maar niet noodzakelijk. Enkele maatregelen langs wijk- of buurtontsluitingswegen worden hier genoemd.

- Voor fietsers komende vanaf de Westvlietweg is de route via Westeinde en de Laan van Middenburg geen alternatief. Voorgesteld wordt daarom onderzoek te doen naar de kosten van het aanleggen van fietsstroken langs de Fonteijnenburghlaan met een breedte van 1,50 meter, tussen Westeinde en ingang Diaconessenhuis. Gezien het recente onderhoud aan de Fonteijnenburghlaan zullen deze maatregelen in ieder geval niet op korte termijn gerealiseerd kunnen worden.
- Een andere suggestie is om parallel aan de Prinses Mariannelaan, vanaf de Fonteijnenburghlaan een fietspad via het groengebied naar Ds. Veldhoenlaan aan te leggen. Deze fietsvoorziening is mede gewenst vanwege de belangrijke fietsroute en de aanwezige scholen langs de Fonteijnenburghlaan. Naar deze mogelijkheid zal op korte termijn een studie worden uitgevoerd.
- Op de Rozenboomlaan zijn vrijliggende fietspaden ruimtelijk *niet* inpasbaar. De etmaalintensiteit bedraagt hier echter wel 6.000 motorvoertuigen. Voorgesteld wordt om hier fietssuggestiestroken te realiseren met een minimale afmeting van 1.0 meter vanwege de beperkte beschikbare ruimte. De Prins Hendriklaan heeft een vergelijkbaar profiel en functie als de Rozenboomlaan. Ook hier wordt voorgesteld om fietsstroken te realiseren met een minimale afmeting vanwege de beperkte beschikbare ruimte.
- Op de Prinses Irenelaan (vanaf de Bruijnings Ingenhoeslaan tot aan de Mgr. van Steelaan) zijn geen fietsvoorzieningen. Ondanks dat de Prinses Irenelaan geen onderdeel uitmaakt van de hoofdroutes voor de fiets, wordt voorgesteld aan weerszijden een fietsstrook aan te brengen met een breedte van 1,50 meter. Fietspaden zijn niet goed inpasbaar. Bovendien ligt de etmaalintensiteit op deze wegen ruim onder de 6.000 motorvoertuigen.
- Langs de Prins Bernhardlaan en de Noordsingel zijn de langzaam-verkeerroutes niet overal eenduidig. Langs deze route liggen afwisselend parallelwegen, tweerichtingen fietspaden en eenrichting fietspaden. (Brom)fietsers moeten soms voor een kort stukje de weg oversteken. Bij het onderzoek naar de herinrichting van de Prins Bernhardlaan wordt de optimalisering van de langzaam verkeervoorzieningen meegenomen.

4.5.3 Maatregelen op overige routes

Route Kerkbrug - Parkweg

In de huidige situatie is de route vanaf de Kerkbrug naar de Rozenboomlaan, de Laan van Oostenburg en de Laan van Nieuw Oosteinde een belangrijk knelpunt in het oude centrum van Voorburg. Dit knelpunt geldt voor fietsers en bromfietsers (zie paragraaf 4.3). Er zijn momenteel twee oplossingen voor dit probleem in overweging. De eerste oplossing ligt het meest voor de hand, vanwege de afstand die er bij de tweede moet worden omgerekend.

(1) Fietsvoorziening parallel aan Utrechtse Baan en/of nieuwe, lage fietsbrug

De beste manier om fietsers en bromfietsers om het oude centrum heen te laten rijden, is door sturing op afstand. Om een rechtstreekse verbinding richting Den Haag langs het oude centrum te creëren zou een nieuwe fietsvoorziening parallel aan de Utrechtse Baan richting de Laan van Nieuw Oosteinde moeten worden gerealiseerd. De aanleg van een lage fietsbrug ter hoogte van de Huygensstraat is daarbij de te onderzoeken mogelijkheid. De (brom)fietsroute dient te worden omgeleid naar de nieuwe verbinding, anders zal een gedeelte van de (brom)fietsers blijven gebruikmaken van de Kerkbrug en daarmee door het promenadegebied blijven rijden. Enkele bewoners van de Huygensstraat vragen nadrukkelijk aandacht voor de inpassing en de mogelijke hinder die een dergelijke fietsvoorziening gaat opleveren. De route zal immers ook door bromfietsers en scooters gebruikt worden.

(2) Nieuwe route via Huygensstraat (met aanleg fietspad langs de oever de van Vliet)

Fietsers en bromfietsers kunnen in deze oplossing richting Laan van Nieuw Oosteinde rijden via een nieuwe verbinding langs de oever van de Vliet tussen de Kerkbrug en de Huygensstraat. De route sluit aan middels een doorsteek op de Zwartelaan richting de Parkweg. Bij een nieuwe fietsroute via de Huygensstraat zal het fietsklimaat hier moeten worden verbeterd. Speciale aandacht is nodig voor de sociale veiligheid.

Route vanuit het noorden van Voorburg richting industriegebied de Binckhorst (Den Haag)
Door het realiseren van een fietstunnel in het gebied tussen de Maanweg en de gemeentegrens Den Haag - bijvoorbeeld ter hoogte van de Van Lodensteinstraat - ontstaat een snelle rechtstreekse verbinding richting het industriegebied Binckhorst.

Op de Stompwijkseweg – een erftoegangsweg in landelijk gebied – ontbreken nu fietsvoorzieningen. Hier zullen fietsstroken met een breedte van 1,50 m gerealiseerd worden, wanneer de voorgenomen grondige reconstructie plaatsvindt.

Op de recreatieve route tussen Zoetermeer, Stompwijk en Leidschendam worden enkele zelfstandige fietspaden gerealiseerd door de provincie.

De situatie op het kruispunt Kostverlorenweg – (Oude) Middenweg wordt in 2004 nader onderzocht en betrokken bij de notitie Stadsvernieuwing Leidschendam-Zuid.

Mogelijkheden om het Kippenbruggetje (Nieuwe Tolbrug, een monument) voor fietsers open te stellen worden nagegaan. Een belangrijke overweging daarbij is het veiligheidsrisico in verband met de steile hellingen. Dit bruggetje is in beginsel niet geschikt voor fietsers.

Bezien zal worden waar hoofdfietsroutes gescheiden kunnen worden van het hoofdnet voor het autoverkeer. De mogelijkheden lijken op voorhand nogal beperkt.

In de komende tijd zal in het overleg met de wijken de fietsvriendelijkheid van de wijk op de agenda worden gezet. Op wijkniveau kan dan worden gezien wat er met soms simpele maatregelen wellicht in combinatie met andere inrichtingsmaatregelen kan worden gedaan om het fietsen aantrekkelijker te maken. Het onderhoud van wegen en straten (i.v.m. het fietscomfort) kan daarbij ook aan de orde komen.

4.5.4 Overige maatregelen en oplossingsrichtingen

Enkele aanbevelingen uit de Fietsbalans kunnen nader gespecificeerd worden.

- Op het kruispunt Parkweg – Rembrandtlaan is reeds een rotonde gerealiseerd, ter vervanging van verkeerslichten. In het project Damlaangebied zal het kruispunt Oude Trambaan – J.S. Bachlaan gereconstrueerd worden. Hier zal een keuze gemaakt moeten worden voor verkeerslichten of een rotonde. Voor het langzame verkeer heeft een rotonde hier de voorkeur. Naar aanleiding van dit project zal onderzocht worden of een rotonde op de splitsing Nieuwstraat – Damhouderstraat realiseerbaar is.
- Enkele ontbrekende schakels in het fietsnetwerk bevinden zich op de nieuw te realiseren route parallel aan de NORAH. Het gaat dan om de fietsbrug over de Vliet, om het viaduct over de A4 en fietspaden tussen de Vliet en het spoor Den Haag – Leiden. Een extra fietsbrug over de Vliet, in de omgeving van de molen, zoals de Fietsbalans Leidschendam aanbeveelt, is niet haalbaar. De overspanning zou hier zeer groot zijn (wat de brug zeer kostbaar maakt) en het zou de scheepvaart hinderen. Met de geplande fietsbrug bij de NORAH en het fietsvriendelijker inrichten van het Damlaangebied is deze brug niet langer noodzakelijk.

- Het autonetwerk over de Vliet vergroven kan vrij eenvoudig door, zodra de NORAH opengesteld is, de bestaande routes over de Sluisbrug en de Wijkerbrug voor doorgaand autoverkeer onaantrekkelijk te maken, terwijl het gebied voor fietsers aantrekkelijker wordt ingericht. Ook zullen de komende jaren nog enkele verblijfsgebieden vergroot worden. Een mogelijkheid hiervoor is het doortrekken van de middenberm op enkele gebiedsontsluitende wegen, om kruisend autoverkeer tegen te gaan. De gevolgen van zo'n maatregel moeten eerst worden onderzocht.
- *Het fietstraject binnen het woongebied Prinsenhof zou gestrekt moeten worden. Dit concrete voorstel uit de Fietsbalans Leidschendam wordt meegenomen in de reconstructieplannen voor de Prinsenhof.*
- Voor de verharding wordt uitgegaan van de nationale richtlijnen. Bij vernieuwing heeft rood asfalt de voorkeur. Als dit niet mogelijk is, zullen rode tegels toegepast worden.

4.5.5 Knelpunten op schoolroutes

Bijlage 5 geeft een overzicht van de knelpunten op schoolroutes. De knelpunten zijn ontleend aan het rapport 'Verkeersveiligheid op schoolroutes' (1995) van de voormalige gemeente Voorburg. In hoofdstuk 6 is een voorstel opgenomen om de verkeersveiligheid op schoolroutes te verbeteren.

4.6 VOETGANGERS

In het algemeen voldoen in Leidschendam-Voorburg de voorzieningen voor voetgangers. Er is slechts een beperkt aantal aandachtspunten met een beperkt effect op de mobiliteitsverbetering van voetgangers.

- In de (winkel)centra waar mogelijk fietsers en voetgangers scheiden, zoals op de wandelpromenades in Leidsenhage en op het Koningin Julianaplein, en op zaterdag in de Herenstraat;
- er komt een onderzoek naar het aanbrengen van voetgangeroversteekplaatsen bij het Koningin Julianaplein;
- de verkeerslichten bij De Koppels blijven in ieder geval tot 2009 (aan)staan. Na 2009, wanneer de installatie is afgeschreven, wordt gezien of vervanging nodig of gewenst is;
- de voetgangersverkeerslichten "dwars" op de groene golf van de Noordsingel voor de voetgangers verduidelijken;
- de oversteekplaats over de Mgr. van Steelaan bij de Martinuslaan heeft een onduidelijk karakter; uit de inspraak komt een lijstje van aandachtspunten m.b.t. voetgangersvoorzieningen naar voren: de kruising Schadeken/Buitenwater, oversteek bij Fleury stichting, zebra t.h.v. Aart van der Leeuwkade, oversteek Laan Nieuw Oost Einde bij Van Leydenstraat, voetgangerslichten kruispunt Hofzichtlaan – Populierendreef – Appelgaarde en kruispunt Hofzichtlaan/Populierendreef (in één keer over steken).
- bij reconstructies dient aandacht te zijn voor de toegang van het trottoir voor mensen met een fysieke beperking, ook wanneer dat het trottoir eenvoudiger toegankelijk maakt voor fietsers;
- op sommige plaatsen ontbreekt het trottoir of is het bestaande trottoir te smal. Op welke plaatsen dit nijpend is zal vooral moeten blijken uit klachten van burgers. Waar dit nodig en mogelijk is zullen de voetgangersvoorzieningen aangevuld worden;
- vooral in de buurt van seniorenwoningen en -voorzieningen, en ook in de omgeving van scholen moeten hogere eisen gesteld worden aan de voetgangersvoorzieningen. Het is van belang dat het trottoir hier egaal is gestraat en dat de openbare ruimte goed toegankelijk is voor mensen met een fysieke beperking. Het onderhoudsprogramma moet hierop afgestemd worden;

- voor skeelers bestaan er in de gemeente Leidschendam-Voorburg geen bijzondere voorzieningen. Ze mogen overal gebruik maken van de voetpaden; vooral zelfstandige paden in parken zijn aantrekkelijk voor skeelers. In de praktijk maken skeelers veel gebruik van (recreatieve) fietspaden. Deze zijn vaak van asfalt en dus goed begaanbaar voor skeelers. Deze voorzieningen zullen uitgebreid worden bij de herontwikkeling van de Leidschendammerhout en in het landelijke gebied rondom Stompwijk en de Zoetermeerse Meerpolder. Met de aanleg van nieuwe fietspaden in recreatiegebied en het landelijk gebied ontstaat een aantrekkelijk netwerk van skeelerroutes. De kwaliteit van het wegdek is hierbij van belang, net als de bereikbaarheid van de recreatieve routes vanuit de kernen Leidschendam en Voorburg en Stompwijk;
- in de verkeersregelinstanties kunnen rateltickers worden ingebouwd ten gunste van mensen met een visuele beperking;
- maatregelen ten behoeve van voetgangers zullen worden uitgevoerd conform het handboek van de CROW.
- De bestaande zebrapaden worden in de komende tijd getoetst op veiligheid. Zebrapaden worden zo veel mogelijk in bij verkeerslichten gelegd.

5. Openbaar vervoer

5.1 INLEIDING

Het stadsgewest Haaglanden is wettelijk opdrachtgever van het stads- en streekvervoer binnen de aangesloten gemeenten, waaronder Leidschendam—Voorburg; de gemeente heeft vooral een signalerende rol. Het stadsgewest treedt ook op als financier van het stads- en streekvervoer binnen zijn grenzen. Het stadsgewest stelt voor, in overleg met de gemeenten en de vervoerbedrijven, waar en wanneer infrastructurele projecten voor het openbaar vervoer moeten worden ontwikkeld. Voor wat betreft de infrastructuur heeft de gemeente een uitvoerende taak.

De samenleving kent aan het openbaar vervoer twee belangrijke functies toe. Een sociale functie: het openbaar vervoer biedt aan iedereen een mogelijkheid tot vervoer. En een substitutiefunctie: het openbaar vervoer is een aantrekkelijk alternatief voor het gebruik van de auto, zodat de groei van het autogebruik kan worden beperkt. Tegelijk moet het openbaar vervoer op een economisch verantwoorde wijze worden uitgevoerd. Dat wil zeggen: er worden eisen gesteld aan de opbrengsten die een bepaalde mate van kostendekking moeten bewerken.

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke maatregelen op het gebied van openbaar vervoer de gemeente Leidschendam—Voorburg komende jaren wil uitvoeren. Allereerst wordt kort ingegaan op de manier waarop naar het netwerk voor het openbaar vervoer wordt gekeken. Vervolgens komt de huidige situatie aan de orde, waarna de belangrijkste ontwikkelingen worden geschetst. Daarna gaat het VVP in op de gewenste situatie in 2010. Tenslotte volgen de opgaven voor de gemeente in relatie tot de ambities uit hoofdstuk 2.

5.2 VISIE OPENBAAR-VERVOERNETWERK

Conform het Collegeprogramma 2002-2006 hanteert Leidschendam - Voorburg een eigen visie op het openbaar vervoer voor de gehele gemeente, in relatie tot het verkeers- en vervoerbeleid van het stadsgewest Haaglanden. De visie beperkt zich niet tot het openbaar vervoer op eigen grondgebied, maar spreekt zich uit over alle schakels in het netwerk van openbaar vervoer op verschillende schaalniveaus: internationaal, nationaal, regionaal en lokaal. De visie van Leidschendam—Voorburg sluit wat dat betreft nauw aan bij de visie van het rijk, de provincie Zuid-Holland en het stadsgewest Haaglanden.

Kenmerkend voor de visie van alle genoemde partijen is het onderscheid binnen het openbaar-vervoersysteem als geheel tussen op elkaar aansluitende deelsystemen met elk een eigen functie en bijbehorende kwaliteit. Overleg en afstemming tussen verschillende verantwoordelijke partijen moet leiden tot betere aansluiting van de deelsystemen op elkaar, zowel wat infrastructuur als wat bediening of dienstregeling betreft. Daarbij is er geen sprake van een strikte hiërarchie; deelsystemen op een lager schaalniveau dragen bij aan het functioneren van deelsystemen op een hoger schaalniveau door reizigers voor- en natransport te bieden, en omgekeerd. De reiziger kan verleid worden om voor het openbaar vervoer te kiezen wanneer dat een snelle, comfortabele, veilige, directe verbinding biedt met een herkenbare kwaliteit.

In navolging van genoemde partijen kan een onderscheid gemaakt worden tussen de volgende deelsystemen:

- het deelsysteem InterCity- en EuroCity-treinen zorgt voor de verbinding tussen ongeveer 20 Nederlandse steden en enkele buitenlandse steden. Onderscheidende kwaliteitskenmerken van dit vervoer over langere afstanden zijn veiligheid, comfort en (zeer) hoge snelheden;
- een ander deelsysteem, het interregionet, verbindt 80 andere stations (waaronder ook voorstadstations) van steden met meer dan 50.000 inwoners in heel Nederland met elkaar. Onderscheidende kwaliteitskenmerken zijn hier regelmaat, comfort en ook wel snelheid;
- daarnaast bestaat er een samenhangend stadsgewestelijk netwerk van hoogwaardige, snelle verbindingen waarvan trein en snelbus, en in de grotere agglomeraties ook metro en sneltram deel uitmaken. Kwaliteitseisen bij dit deelsysteem zijn vooral stiptheid en grote frequentie;
- een netwerk van interlokale busverbindingen en het overige lokaal vervoer voedt het stelsel van (rail)voorzieningen. Dit netwerk ontsluit woon- en werklocaties, winkelgebieden en recreatiebestemmingen. Tevens zorgt dit netwerk voor een betrouwbare aansluiting op de verbindende (rail)netwerken. Onderscheidende kwaliteit ligt hier vooral in de fijnmazigheid, stiptheid en betrouwbaarheid;
- het netwerk van lokale en interlokale busverbindingen wordt aangevuld met een systeem van Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Dit systeem, onder de naam Regiotaxi, biedt vervoer van deur-tot-deur op afroep. Onderscheidende kwaliteit heeft hier te maken met individuele reiswensen en toegankelijkheid. Ook de treintaxi kan tot dit systeem worden gerekend.

5.3 HUIDIGE KWALITEIT OPENBAAR VERVOER

5.3.1 Opbouw netwerk

In de huidige situatie is in Leidschendam - Voorburg openbaar vervoer van alle genoemde deelsystemen aanwezig, met uitzondering van het Eurocityvervoer. Wat de trein betreft gaat het om twee of drie deelsystemen:

- Leidschendam - Voorburg wordt voor de langere Inter-Cityafstanden ontsloten door het station Voorburg. Via dit station heeft de gemeente een verbinding met Utrecht en verder;
- via de stations Leidschendam -Voorburg, Voorburg 't Loo en Laan van NOI is er een interregionale verbinding met Rotterdam en Zoetermeer. Via Laan van NOI en Mariahoeve heeft de gemeente een verbinding met o.a. Den Haag Hollands Spoor, Delft, Rotterdam, Leiden en Amsterdam/Schiphol;
- de stations: Leidschendam -Voorburg, Voorburg 't Loo, Laan van NOI en Mariahoeve bieden een relatief snelle verbinding met (verschillende delen en het centrum van) Den Haag op stadsgewestelijk niveau.

Naast de trein met zijn bovenregionale functie zijn er drie openbaar-vervoersystemen met een regionale en lokale functie. Op de kaart 5.1 is het huidige openbaar vervoernetwerk in de gemeente Leidschendam -Voorburg weergegeven volgens de dienstregeling 2002⁸.

De tramlijnen worden geëxploiteerd door HTM. De verschillende buslijnen, waaronder interliners, nachtlijnen en snelbussen worden geëxploiteerd door HTM en Connexxion. De frequentie van de lijnen is afhankelijk van type vervoer, hoeveelheid reizigers en tijd en varieert van één keer per uur in

⁸ HTM-nachtlijn N2 is niet op de kaart aangegeven. Stompwijk ontbreekt op de kaart. In Stompwijk rijdt buslijn 170 (Rotterdam-Leiden vv.) via de Meerlaan en Dokter van Noortstraat; sneldienst 204 passeert Stompwijk via de provinciale weg en heeft halteplaatsen nabij de aansluiting Meerlaan.

de daluren op enkele streekvervoerlijnen tot acht keer per uur in de spits op enkele tramlijnen. In de avonduren is de frequentie van de tramlijnen en enkele buslijnen met hoge bezettingsgraad vier keer per uur. De frequentie van lijn 10 is inmiddels teruggebracht tot een spitslijn. Vanwege de geringe bezettingsgraad is het verhogen van de frequentie in de huidige situatie volgens het stadsgewest Haaglanden niet mogelijk.

Het materieel varieert van een 15 persoonsbus op lijn 47 tot de GTL-8 tram. Een lage vloer maakt het in- en uitstappen van bus en tram comfortabeler en sneller. Het HTM-wagenpark bestaat geheel uit lagevloerbussen. Het Connexxion wagenpark bestaat gedeeltelijk uit lagevloerbussen. De huidige trams hebben geen lage vloer.

Van het netwerk 2002 valt op dat:

- de verbindingen vooral op (het centrum van) Den Haag gericht zijn;
- de lijnen vooral noordoost-zuidwest gericht zijn;
- de bediening van Leidschendam-Zuid, Stompwijk, Bovenveen en Park Leeuwenberg matig is;
- er geen verbinding aanwezig is tussen Leidschendam en Stompwijk;
- in Voorburg geen directe verbinding aanwezig is tussen Bovenveen-Oude Dorp en een groot deel van Essesteijn-Oude Dorp;
- vanuit Voorburg meer bestemmingen zonder overstap bereikt kunnen worden dan vanuit Leidschendam;
- de lijnen 22 en 45 grotendeels parallel lopen; beide dienstregelingen vullen elkaar aan;
- de aansluiting op het nachtnet in vergelijking met andere gebieden in Haaglanden voldoende is.

Op het gebied van sociale veiligheid in het openbaar vervoer worden diverse acties ondernomen door HTM en Connexxion. Op het HTM-net vindt sinds enkele jaren meer controle plaats, zowel preventief als repressief. Daarnaast sluit indien de bezetting het toelaat, na 21.00 uur het achterste deel van de trams, zodat de trams overzichtelijker worden voor de bestuurders. Het cameratoezicht in trams is de laatste jaren uitgebreid.

In Haaglanden is naast het reguliere openbaar vervoer sinds september 2001 een systeem van collectief vraagafhankelijk vervoer (deur-tot-deurvervoer) in gebruik; de Regiotaxi. De Regiotaxi levert vervoer binnen het gebied van stadsgewest Haaglanden plus twee zones daarbuiten en rijdt van deur-tot-deur, ook waar het reguliere openbaar vervoer niet komt. De Regiotaxi moet minstens een uur voor vertrek gereserveerd worden; bestelde ritten worden zoveel mogelijk gecombineerd. De prijs ligt tussen de prijs van het reguliere openbaar vervoer en de taxi in. De Regiotaxi is ook toegankelijk voor rolstoelen, scootmobielen, rollators en kinderwagens.

Tussen Leidschendam en Stompwijk onderhoudt de Regiotaxi de enige vorm van openbaar vervoer. Voormalig gebruikers van de belbus zijn ontevreden vanwege de hogere kosten van de Regiotaxi. Een enkele reis Leidschendam-Stompwijk kost met de Regiotaxi in 2003 € 4,44, terwijl de bus € 1,23 zou hebben gekost.

Station Voorburg is daarnaast bereikbaar met de Treintaxi, een vervoersysteem dat enigszins vergelijkbaar is met de Regiotaxi, maar dat alleen bedoeld is voor vervoer van en naar het NS-station. Door een eenmalige bijdrage vanuit de gemeente beschikbaar te stellen, heeft Leidschendam-Voorburg het voortbestaan van de Treintaxi in 2003 en verder veiliggesteld. Vanaf 2004 is er weer een voldoende grote bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

5.3.2 Aanwezige infrastructuur

De kwaliteit van het openbaar-vervoernetwerk hangt samen met de mate waarin het openbaar vervoer in stedelijk gebied en daarbuiten kan doorstromen. In principe kan de gemeente invloed hierop uitoefenen door vrije infrastructuur aan te leggen en/of door verkeerslichten af te stellen. En verder ook met de haltevoorzieningen en de bereikbaarheid daarvan voor fietsers of voetgangers. Daar waar mogelijk en noodzakelijk houdt de gemeente rekening met de gewenste doorstroming van het openbaar vervoer door bij de inrichting drempelplateaus te vermijden en rijbanen waar nodig zoveel mogelijk te versmallen door middel van een busbaan.

Vrije infrastructuur

Op de volgende wegen is eigen infrastructuur aanwezig ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer:

- vrije trambanen op de Mgr. van Steelaan, de Hofzichtlaan, op de Koningin Julianalaan, op de Heuvelweg en de Graaf Willem de Rijkelaan;
- busbanen of busstroken op de Laan van Nieuw Oosteinde tussen de Potgieterlaan en de Prins Bernhardlaan, op de Koningin Julianalaan (gecombineerd met trambaan) en op de Parkweg tussen de Rozenboomlaan en het station Leidschendam—Voorburg. Verder is een busstrook aanwezig op de Oude Trambaan tussen de Dokter van der Stamstraat en de Damlaan.

Prioriteit bij verkeerslichten

Op de meeste met verkeerslichten geregelde kruispunten is er sprake van prioriteit voor het openbaar vervoer. De werking van het bestaande detectiesysteem bij verkeerslichten verdient aandacht. De verkeerslichten op de Noordsingel maken onderdeel uit van een groene golf en zijn niet geschikt voor het inbouwen van prioriteit voor het openbaar vervoer. Bij vervanging van deze verkeerslichten, gepland in 2003, is het inbouwen van een vorm van prioriteit nader te overwegen.

Duurzaam Veilig en openbaar vervoer

In principe maakt het openbaar vervoer gebruik van de gebiedsontsluitingswegen. Hier zijn de gewenste inrichting van de weg, de doorstroming en het comfort goed te combineren. Op enkele plekken maakt het openbaar vervoer gebruik van *erftoegangswegen*. Maatwerk ten aanzien van de toe te passen snelheidsremmende maatregelen is dus gewenst. Wensen van doorstroming en comfort voor het openbaar vervoer laten het niet altijd toe om aan alle inrichtingseisen van Duurzaam Veilig te voldoen. Het gaat om de volgende *erftoegangswegen*:

- Tram 10 (Voorburg): Laan van Middenburg, Westeinde en Stationsplein.
- Bus 47 (Leidschendam): Frekeweg, Gravin Juliana van Stolberglaan, Leidsekade en Oostvlietweg.
- Bus 170 (Stompwijk): Meerlaan en Dokter van Noortstraat.

Plaats en bereikbaarheid haltes

Op kaart 5.2 zijn de huidige bus- en tramhaltes van het openbaar vervoer aangegeven met hun invloedsgebied (hemelsbreed 350 meter, werkelijk maximaal 500 meter) en de gebieden waarin de maximale loopafstand wordt overschreden⁹.

Voor de aanbevolen maximale loopafstand tot de halte gelden landelijk de volgende waarden¹⁰:

⁹ Hierbij is rekening gehouden met haltes die net buiten Leidschendam-Voorburg liggen. Stompwijk is niet op de kaarten weergegeven. De bushalte aan de Meerlaan ligt voor een groot deel van de bebouwde kom van Stompwijk binnen 350 meter van de halte. Alleen de woningen langs de Dr. van Noortstraat ten oosten van de Zustersdijk vallen hier buiten.

¹⁰ Bron: ASVV 1996, 'Aanbevolen maximale loopafstand tot openbaar vervoer'.

- lokale bus: 450 meter
- stadstram/interlokale bus: 550 meter
- sneltram/metro: 850 meter
- trein: 1250 meter

Wat de loopafstanden tot de woning of bestemming betreft, voldoet het openbaar vervoer in de gemeente in de huidige situatie redelijk goed. Alleen in het noordwesten van Voorburg (Bovenveen en Essesteijn) en Park Leeuwenbergh in Leidschendam-Zuid komen in enkele gebieden loopafstanden van meer dan 500 meter voor tot een tram- of bushalte. Bovenveen en Essesteijn liggen wel binnen 1250 meter van de stations Laan van Nieuw Oost-Indië, Voorburg 't Loo en/of Mariahoeve.

De meeste haltes zijn in de buurt van kruispunten gesitueerd. De meeste loop- en fietsroutes naar de haltes kruisen hiermee de hoofdstructuur voor de auto op logische en relatief veilige wijze. In hoofdstuk 4 is nader ingegaan op de inrichting van loop- en fietsroutes en eventuele knelpunten.

Momenteel is het overgrote deel van de haltes voor het openbaar vervoer in de gemeente voorzien van een enkelvoudigeabri en een bankje met drie zitplaatsen. Er is staruimte aanwezig voor nog eens ongeveer vier personen. Bij veelgebruikte haltes zijnabri's aan elkaar geschakeld. Bij enkele haltes is geenabri aanwezig. Belangrijke reden hiervoor is doorgaans een gebrek aan ruimte of het feit dat er nauwelijks mensen bij die haltes instappen.

Sommige haltes fungeren als overstappunt en verdienen om die reden extra aandacht. Bij station Voorburg komen diverse openbaar-vervoerlijnen samen. Deze lijnen halteren op verschillende plekken onder het stationsviaduct, waardoor het overstappen niet optimaal is. Hetzelfde geldt voor de haltes bij Leidsenhage/ziekenhuis St. Antoniusshove en enigszins bij de haltes rondom het verkeersplein bij het Kwadrant.

In de kernen Leidschendam en Stompwijk zijn begin 2002 bij diverse haltes kwalitatief goede fietsrekken geplaatst. In Voorburg zijn bij een aantal haltes eenvoudige fietsrekken aanwezig. Bij haltes waar geen fietsrekken aanwezig zijn, zijn soms wel fietsrekken in de buurt van de haltes te gebruiken die horen bij bestemmingen in de directe nabijheid.

Op het gebied van sociale veiligheid rond bushaltes zijn nauwelijks problemen geconstateerd. Wel komen zo nu en dan vernielingen voor en worden haltes met graffiti bespoten. De stations en stationsomgevingen zijn grotendeels opgeknapt waardoor de sociale veiligheid is verbeterd. Station Leidschendam-Voorburg ligt nogal afgelegen waardoor daar de meeste klachten over zijn, maar het gaat om incidenten, niet om een structureel probleem. De stationsomgeving van station Voorburg heeft een sociaal onveilige uitstraling.

Reisinformatie

Goede reisinformatie kan het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen. De afgelopen jaren is deze informatie sterk verbeterd, zoals met routeplanners, lijnennetkaarten, haltevertrekstaten en dynamische route-informatie via internet. Via de gemeentelijke websites zijn directe links naar deze sites aanwezig.

Onder meer bij de servicecentra van de gemeente in Voorburg en Leidschendam zijn lijnennetkaarten, folders per tram- en buslijn en boekjes met informatie over alle HTM lijnen en Connexxion lijnen in de

regio beschikbaar. Daarnaast is het lijnennet aanwezig op de gemeenteplattegrond van Citoplan, die jaarlijks huis-aan-huis wordt verspreid en bij de gemeente gratis verkrijgbaar is.

Onderweg kan gebruik worden gemaakt van de informatie in de abri's. De haltes met abri waar HTM-lijnen halteren, hebben een lijnennetkaart en vertrektijdeninformatie van de diverse lijnen. De haltes waar alleen Connexxionlijnen halteren, hebben wel vertrektijdeninformatie, maar geen lijnennetkaart. Op belangrijke haltes in de regio zijn dynamische vertrekinformatieborden aanwezig.

5.3.3 Conclusie

Over het algemeen is het voorzieningenniveau voor het openbaar vervoer in Leidschendam—Voorburg goed. Slechts enkele gebieden, zoals Leidschendam-Zuid, Bovenveen, Stompwijk en Park Leeuwenberg worden matig bediend. Wat de infrastructuur betreft, geldt iets vergelijkbaars: over het algemeen zijn er goede voorzieningen aanwezig. Enkele aandachtspunten zijn:

- afstemming tussen Duurzaam Veilig en het openbaar vervoer;
- de werking van het bestaande detectiesysteem bij verkeerslichten (vetag) en de ontbrekende voorzieningen op enkele plaatsen;
- kwaliteit van de haltes en haltevoorzieningen;
- te grote loopafstanden tussen halte en bestemming voor een klein aantal woongebieden.

5.4 ONTWIKKELINGEN

5.4.1 Opbouw netwerk

Het verkeer in de regio Haaglanden wordt steeds drukker. Vooral in de spits zijn de wegen overvol. Nieuwe woonwijken zoals Ypenburg en Leidschenveen leveren nog meer reizigers op. De ruimte voor uitbreiding van wegen ontbreekt. Goed openbaar vervoer wordt daarom steeds belangrijker voor de regio Haaglanden. Ook het openbaar vervoer is op sommige trajecten nu al drukbezet. De teruglopende exploitatiebijdragen van de rijksoverheid maken een verdergaande kwaliteitsverbetering des te noodzakelijker. De openbaar-vervoernota van het stadsgewest Haaglanden geeft aan hoe het stadsgewest in de komende jaren wil omgaan met verbeteringen in het openbaar vervoer.

In tabel 5.1 zijn de gewenste systeemkenmerken van de verschillende openbaar-vervoersystemen aangegeven (ontleend aan het tweede Regionale Verkeers- en Vervoerplan) voor 2010.

Kenmerken	Trein	RandstadRail	Verbindend busnet	AggloNet	Ontsluitend net
Snelheid (km/h.)	60	35 – 55	40 (25 in aanbouwde kom)	25	< 20
halteafstand (km.)	> 5	0,5 – 2	0,5 – 2	0,5	0,4
bereik (km.)	> 20	10 – 30	5 – 20	3 – 10	< 3
frequentie overdag (per uur)	2	6	2	6	4
vrije OV - baan	volledig	Volledig	waar nodig	vrijwel overal	indien nodig
kruisingen met wegverkeer	ongelijkvloers	ongelijkvloers	prioriteit	prioriteit	waar nodig prioriteit

Tabel 5.1: systeemkenmerken van openbaar-vervoersystemen.

Voor het railverkeer doen zich komende tijd twee veranderingen voor:

- de introductie van RandstadRail, een nieuw systeem met tramachtige voertuigen die gebruik maken van de spoorlijnen in de regio en die vervolgens door kunnen rijden over delen van het tramnet van Haaglanden en het metronet van Rotterdam;
- de uitbouw van Agglonet, het Haagse tramnet dat fors wordt uitgebreid naar de nieuwbouwwijken in de regio en dat bovendien sneller wordt en een hogere kwaliteit krijgt.

Het stadsgewest Haaglanden hecht grote waarde voor wat het (inter)nationale spoorvervoer betreft aan het verdubbelen van de bestaande spoorlijn Den Haag - Zoetermeer - Gouda en het geschikt maken van het spoor voor hogere maximumsnelheden. Alleen wanneer een goede inpassing bij station Voorburg en Hofwijk gerealiseerd kan worden en op voorwaarde dat de intercitystatus van station Voorburg behouden kan blijven, steunt de gemeente Leidschendam-Voorburg deze wens.

Kaart 5.3 geeft een indicatie¹¹ van het toekomstige openbaar-vervoernet in de gemeente Leidschendam -Voorburg, volgens de opgave van het stadsgewest Haaglanden.

Van het netwerk 2010 valt op dat:

- RandstadRail (lijnen 3 en 6) en HOV-lijn 19¹² in gebruik zijn;
- tram 9 de route van de huidige tram 6 naar Leidschendam-Noord overneemt;
- Randstadrail en tramlijn 19 een 'haakse' aanvulling zijn op de lijnen die vooral noordoost-zuidwest gericht zijn;
- buslijn 47 een gemeentelijke stadslijn is geworden die niet meer doorrijdt naar Leidschenveen, maar die langs de Vliet naar NS-station Voorburg gaat;
- de bediening van Leidschendam-Zuid en Park Leeuwenberg is verbeterd;
- er geen verbinding aanwezig is tussen Leidschendam en Stompwijk;
- in Voorburg geen directe verbinding aanwezig is tussen Bovenveen en het Oude Dorp en tussen een deel van Essesteijn en het Oude Dorp;
- vanuit Voorburg meer bestemmingen zonder overstap bereikt kunnen worden dan vanuit Leidschendam;
- lijn 22 is geïntegreerd in een verbeterde dienstregeling van lijn 45;
- lijn 131 door de komst van lijn 19 en Randstadrail overbodig is geworden;
- lijn 39 in Leidschendam-Noord eindigt (nabij een goede overstaphalte op lijn 45);
- bij station Voorburg en bij Leidsenhage/ziekenhuis St. Antoniushove veel lijnen samenkomen.

5.4.2 Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer

Infrastructuur en materieel

De nieuwe voertuigen die voor RandstadRail in dienst komen zijn zeer comfortabel. Ze hebben een lage vloer en zijn breder dan de huidige trams. Evenals de voertuigen voor RandstadRail zal ook de nieuwe generatie trams een lage vloer krijgen. Wanneer dit gebeurt hangt onder andere af van de ontwikkeling van de wettelijke eisen. Ook het wagenpark van Connexxion dat binnen het stedelijk gebied rijdt, krijgt lage vloeren. De huidige perrons blijven bruikbaar. Verhoging van de perrons tot het niveau van de verlaagde vloeren in bussen en trams is een volgende uitdaging; hierdoor wordt een gelijkvloerse instap mogelijk gemaakt, wat de kwaliteit van het openbaar vervoer voor iedereen zal

¹¹ Vooral het buslijnnennet moet met voorzichtigheid geïnterpreteerd worden. In het buslijnnennet zijn in vergelijking met het railnet namelijk eenvoudiger wijzigingen aan te brengen. Stompwijk staat niet op de kaart. Het openbaar vervoer in Stompwijk blijft naar verwachting ongewijzigd. Dit betekent dat ook in 2010 bus 170 door en bus 204 langs Stompwijk blijft rijden.

¹² Voor lijn 19 wordt momenteel gestudeerd op de mogelijkheid om deze voorlopig als (hoogwaardige) busverbinding uit te voeren.

verbeteren. Maar vooral mensen met een fysieke beperking, met zware bagage of met kinderwagens zullen gemakkelijker kunnen in- en uitstappen.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer staat hoog op de (landelijke) politieke agenda. Met ingang van 2003 is subsidiëring van maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer afhankelijk van de aanwezigheid van een meerjarenplan met streefcijfers of prestatie-indicatoren. Binnen het stadsgewest Haaglanden wordt, in overleg met diverse partijen, aan dit meerjarenplan gewerkt. De sociale veiligheid in de voertuigen wordt de komende jaren in ieder geval verder verbeterd door uitbreiding van cameratoezicht, in eerste instantie in alle trams en vervolgens mogelijk ook in de bussen.

HOV lijn 19

Leidschendam-Voorburg is uitgesproken voorstander van het realiseren van deze tramverbinding. Bij de aanleg van Sijtwendetunnel is rekening gehouden met de komst van een tram, conform de afspraken tussen betrokken partijen.

Op dit moment wordt nog onderzocht of HOV lijn 19 de eerste jaren als hoogwaardige busverbinding kan gaan rijden. Reden hiervoor is de gewijzigde financieringsopzet vanuit het rijk. Leidschendam-Voorburg blijft, onder andere vanwege het comfort voor de reiziger, voorstander van de realisering van het oorspronkelijke plan, een railverbinding. Als dat in het uiterste geval niet mogelijk is, dient de busverbinding in ieder geval hoogwaardig te zijn. Dit betekent: zo veel mogelijk gebruik maken van eigen infrastructuur die al voor de railverbinding is gereserveerd en voorrang krijgen op het overige verkeer.

Lijn 19 biedt op termijn een directe verbinding tussen Leidschendam—Voorburg en Delft via Leidschenveen en Ypenburg. Wanneer lijn 19 in gebruik wordt genomen, wil het stadsgewest Haaglanden buslijn 22 laten opgaan in een verbeterde lijn 45. Lijn 45 zal dan vaker en regelmatig gaan rijden¹³. Een deel van de route van lijn 22 zal door lijn 47 worden overgenomen. Passagiers met bestemming winkelcentrum Leidsenhage of het ziekenhuis St. Antoniushove zullen op de Parkweg ter hoogte van Sijtwende moeten overstappen op lijn 19. Enkele jaren geleden is reeds de afspraak gemaakt dat het stadsgewest Haaglanden lijn 22 niet zal opheffen voordat lijn 19 in gebruik is genomen. De bereikbaarheid van met name Leidsenhage en ziekenhuis St. Antoniushove vanuit diverse wijken binnen Leidschendam—Voorburg zou hierdoor te veel verslechteren. De gemeente Leidschendam—Voorburg is echter geen voorstander van maatregelen waardoor de bereikbaarheid per openbaar vervoer van het ziekenhuis en van Leidsenhage vermindert. Uit de inspraak blijkt dat er nog veel onduidelijkheden zijn over de daadwerkelijke voordelen van de door het stadsgewest voorgestelde wijzigingen. De mogelijke consequenties zullen nog nader worden geanalyseerd.

Bereikbaarheid haltes en wijken

De interne relaties tussen bijvoorbeeld Bovenveen en Oude Dorp en tussen Essesteijn en Oude Dorp verbeteren niet in de toekomst.

De loopafstanden tot de haltes zijn in kaart 5.4 weergegeven. Voor de woningen in de nieuwe wijk Sijtwende zijn de loopafstanden tot de haltes van het openbaar vervoer voor een groot deel acceptabel, mede door de geplande haltes nabij de ongelijkvloerse kruising van de met het

¹³ Een punt van aandacht is de kwaliteit van de uitvoering van de busdiensten en de naleving van de rittijden door de chauffeurs.

Oosteinde en ter hoogte van het Zijdepark. Alleen het deel van Sijtwende ten noordwesten van de Mgr. Van Steelaan en een klein deel ter hoogte van de Veurselaan worden matig bediend.

Daarnaast heeft de voorgestelde wijziging van de lijnvoering van buslijn 47 tot gevolg dat Park Leeuwenbergh (mits er een halte komt), de Zeeheldenwijk en Leidschendam-Zuid beter bediend worden, maar de bediening van een deel van Prinsenhof hoogbouw en 't Lien verslechtert. Nader onderzoek en overleg is nodig om voor lijn 47 de meest optimale route te bepalen¹⁴. De loopafstanden tot de haltes wijzigen niet voor Bovenveen en Essesteijn. Voor delen van deze wijken blijft de loopafstand tot een tram- of bushalte groot, maar de aanwezigheid van NS stations maakt dit deels goed. Het voorstel om buslijn 23 om te leiden via de Prinses Irenelaan en Bruijnings Ingenhoeslaan zal nader worden bestudeerd. De loopafstanden tot de haltes worden weliswaar kleiner, maar de consequentie daarvan is dat de route van lijn 23 langer wordt. Leidschendam—Voorburg is in beginsel geen voorstander van het langer maken of omleiden van bestaande busroutes.

Openbaar vervoer en Duurzaam Veilig

De knelpunten in routes door 30 km/uur gebieden worden in het indicatieve net van 2010 alleen opgeheven op de Frekeweg en Gravin Juliana van Stolberglaan, doordat lijn 47 daar niet meer rijdt. Door het opheffen van een deel van deze lijn zal de bediening van met name voorzieningen rond het Fluitpolderplein en verpleeghuis Prinsenhof verslechteren. Het knelpunt dat buslijn 170 in Stompwijk door een 30 km/uur gebied rijdt, wordt onderkend. De huidige inrichting van de 30 zone heeft echter niet de uitstraling van een 30 zone. Voor de Meerlaan zal een busvriendelijk herinrichtingsvoorstel worden uitgewerkt. Ook het knelpunt van buslijn 47, die in de huidige situatie in Leidschendam-Zuid door een 30 km/uur gebied rijdt, wordt in het indicatieve net van 2010 niet opgeheven. De meest gunstige route en infrastructuur voor lijn 47 zal nader moeten worden bezien. Tram 10 rijdt ook in de toekomst door een 30 km/uur gebied. Dit is echter niet te voorkomen.

5.5 AMBITIES EN OPGAVEN

Leidschendam -Voorburg wordt in het algemeen redelijk goed bediend door het openbaar vervoer. De bediening wordt in de toekomst naar verwachting over het geheel genomen beter; veel verbindingen worden beter, een enkele slechter. Dat laat onverlet dat op een aantal onderdelen verbeteringen gewenst en mogelijk zijn. Gezien de huidige situatie en de verwachte ontwikkelingen betekenen deze ambities de volgende opgaven voor de gemeente.

Leidschendam—Voorburg neemt maatregelen op basis van een eigen visie op het openbaar vervoer, in navolging van het stadsgewest Haaglanden.

- Leidschendam—Voorburg zet in op het behoud van een goede aansluiting op het hoofdspoorwegnet via station Voorburg Om de kansen daarop te versterken zullen de ontwikkelingsmogelijkheden van het station als knooppunt verder worden onderzocht in samenspraak met het stadsgewest Haaglanden. Op korte termijn zal het functioneren van het station als 'overstapmachine' worden verbeterd. Het functioneren van tramlijn 10 wordt hierbij betrokken.
- De gemeente Leidschendam—Voorburg zal aan de verbetering van de infrastructuur voor het openbaar vervoer bijdragen door haltes te realiseren ter hoogte van de kruising NORAH/Oosteinde,

¹⁴ Hierbij kan ook de situatie op de Leidsekade in ogenschouw worden genomen. Wanneer lijn 47 hier geen gebruik meer van zou maken, is instelling van eenrichtingsverkeer een mogelijkheid.

afgestemd op de realisatie van lijn 19 en de woningen in Sijtwende en door de route van lijn 45 te strekken en hoogwaardig in te richten. En verder door aandacht voor het centrumkwadrant en omgeving, en voor een betere afstemming tussen de eisen van Duurzaam Veilig en de gewenste verbetering van het openbaar vervoer.

Leidschendam—Voorburg wil het openbaar vervoer een goede concurrentiepositie verschaffen ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer op zijn grondgebied via eigen infrastructuur en met voorrang bedienen.

- Het stadsgewest Haaglanden wil vooral investeren in het verbindend netwerk. Daarom zal het stadsgewest wegbeheerders stimuleren om de doorstroming van het busverkeer intact te laten en waar mogelijk te bevorderen. Bijvoorbeeld door routes te strekken, door de locatie van haltes goed te kiezen en in te richten, door de prioriteit voor het openbaar vervoer bij de verkeerslichten verder te optimaliseren en waar nodig en mogelijk vrije busbanen aan te leggen. Leidschendam—Voorburg onderschrijft dit voornemen en zal hier als het kan actief aan meewerken.
- Bij de verdere inrichting van wegen in het kader van Duurzaam Veilig vormt de doorstroming van het openbaar vervoer een belangrijk aandachtspunt. De gemeente stelt een lijst op met knelpunten en legt deze voor aan het stadsgewest, om in gezamenlijk overleg vast te stellen welke aanpassingen in het kader van Duurzaam Veilig noodzakelijk zijn om ook in de toekomst verzekerd te blijven van aantrekkelijk openbaar vervoer in de directe omgeving van een veilige woonomgeving.
- Momenteel zijn de meeste kruispunten met verkeerslichten voorzien van prioriteitsmaatregelen voor het openbaar vervoer; wel moet de werking ervan regelmatig worden geëvalueerd. Voor de kruispunten op de Noordsingel wordt voorgesteld nader uit te zoeken of beïnvloeding mogelijk is. Voor meer aparte busbanen/-stroken is op de meeste wegen in de gemeente Leidschendam—Voorburg geen ruimte aanwezig.
- Leidschendam—Voorburg is voorstander van een railverbinding lijn 19 in plaats van een busverbinding. Dit standpunt wordt naar het stadsgewest en andere overheden worden gecommuniceerd, waarbij wordt gewezen op eerder gemaakte onderlinge afspraken. Als een railverbinding niet mogelijk blijkt, dient de busverbinding hoogwaardig te zijn.

Leidschendam—Voorburg wil alle bewoners, ook die in Stompwijk, een goede ontsluiting per openbaar vervoer bieden.

- Leidschendam—Voorburg zal er bij het stadsgewest op aandringen om het in dit VVP opgenomen indicatieve lijnennet de komende jaren nader uit te werken en te optimaliseren, op basis van zijn ambities en met in acht name van de vermelde verbeterpunten. Vooral de route van buslijn 47 is daarbij een belangrijk aandachtspunt in verband met de bereikbaarheid van het Fluitpolderplein, Prinsenhof hoogbouw, verpleeghuis Prinsenhof, 't Lien en Leidschendam-Zuid.
- Leidschendam—Voorburg zal gebruik maken van de mogelijkheid voor gemeenten om jaarlijks hun zienswijzen in te dienen op wijzigingsvoorstellen voor het openbaar vervoer van het stadsgewest. Bij ieder wijzigingsvoorstel zal de gemeente erop toezien dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in Leidschendam—Voorburg op het gewenste hoge niveau blijft. Om zijn positie binnen Haaglanden te versterken, wordt meer capaciteit beschikbaar gemaakt om de ontwikkelingen op de voet te volgen en waar mogelijk te beïnvloeden.
- In gebieden waar geen openbaar-vervoerhalte op loopafstand aanwezig is, zet Leidschendam—Voorburg in op de Regiotaxi om dit probleem op te lossen met deur-tot-deurvervoer.
- De gemeente wil de voorwaarden waaronder de rechtstreekse verbinding tussen Leidschendam—Voorburg en Stompwijk kan worden hersteld onderzoeken. Wellicht is de inzet van een buurtbus, gereden door vrijwilligers mogelijk, zoals dat in Zoeterwoude plaatsvindt. Een overweging kan zijn om (tussentijds) kortingspasjes aan de inwoners van Stompwijk ter beschikking te stellen voor het gebruik van de Regiotaxi bij een bezoek aan het gemeentehuis/servicecentrum.

- De gemeente wil nader onderzoeken of een vorm van openbaar vervoer over het water als recreatieve ontsluiting van het Damcentrum via de Vliet mogelijk en haalbaar is.

Leidschendam—Voorburg wil de randvoorwaarden voor het gebruik van het openbaar vervoer creëren zoals goede haltevoorzieningen, informatieverstrekking en fietsenstallingen.

- De kwaliteit van de haltes kan op een aantal plaatsen beter door ten eerste na te gaan of het plaatsen van (kwalitatief goede) fietsrekken bij meer haltes wenselijk is. Dit is onder andere te zien aan het huidige aantal fietsen dat rond haltes wordt geplaatst. Ten tweede dient onderzocht te worden of de bereikbaarheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van een aantal haltes verbeterd kan worden.
- Het optimaliseren van een aantal belangrijke OV-knooppunten, zoals station Voorburg en Leidsenham/ziekenhuis St. Antoniushove, aangezien deze in de toekomst een nog belangrijker rol zullen vervullen. Bij de uitwerking dient de nadruk te liggen op logische routes en het bundelen van de diverse OV-stromen. Daarnaast dienen de projecten zich te richten op de aan- en afvoerroutes voor fietsers en voetgangers en met name bij station Voorburg ook op de aan- en afvoerroutes van auto's (parkeren). Uiteraard speelt ook de ruimtelijke inpassing een belangrijke rol. Voor het station Voorburg is het 'sleutelproject' OV knooppunt Voorburg in het leven geroepen (zie hoofdstuk 9.2).
- Op landelijk en stadsgewestelijk niveau wordt gewerkt aan verbetering van reisinformatie via diverse media. De gemeente Leidschendam—Voorburg kan op lokaal niveau door het bieden van goede reisinformatie het openbaar-vervoergebruik stimuleren. In ieder geval is voortzetting van de huidige informatieverstrekking van belang. Daarnaast dient nagegaan te worden of de huidige informatieverstrekking verder kan worden uitgebreid:
 - in overleg met stadsgewest Haaglanden onderzoek uitvoeren naar de introductie van een dynamisch reizigers-informatiesysteem;
 - op meer locaties in de gemeente Leidschendam—Voorburg route-informatie aanbieden, zoals in postkantoor en bibliotheek;
 - op de gemeentelijke website de Locatiewijzer opnemen. Dit is een routeplanner met van deur-tot-deur (openbaar vervoer)reisadviezen;
 - bij evenementen die in de gemeente plaatsvinden standaard aandacht besteden aan het informeren van de bezoekers dat zij ook met het openbaar vervoer kunnen komen;
 - op de jaarlijkse autovrije dag en eventuele andere evenementen in het kader van duurzame mobiliteit een informatiestand met OV-informatie inrichten.

6. Verkeersveiligheid

6.1 INLEIDING

Het verkeersveiligheidsplan voor de gemeente Leidschendam dateerde uit 1996 en bleef van kracht naast het VVPL van 1997. Voor Voorburg bestond er een verkeersveiligheidsplan van 1989, dat in 1993 werd geactualiseerd. Beide gemeenten hebben zich verplicht tot inspanningen om de verkeersveiligheid aanzienlijk te verbeteren in het kader van de actie ~25%. Ook waren beide gemeenten ten tijde van de fusie bezig met een actualisatie, mede naar aanleiding van het Actieplan Duurzaam Veilig. Deze doelstellingen worden, zoals aangegeven in het hoofdstuk Ambities, gehandhaafd voor de komende periode.

In dit hoofdstuk wordt kort teruggeblikt op de resultaten van het verkeersveiligheidsbeleid tot nu toe, met aandacht voor enkele speerpunten uit het beleid en de meest gevaarlijke locaties. Vervolgens is er aandacht voor de bijdragen van gemeente, provincie en rijk op het gebied van verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is echter niet alleen een kwestie van fysieke maatregelen. Minstens zo belangrijk zijn de mentaliteit en het gedrag van verkeersdeelnemers. Ook hieraan besteedt dit hoofdstuk aandacht. Dit leidt tot een aantal maatregelen, activiteiten en voorstellen in relatie tot de ambities zoals in hoofdstuk 2 geformuleerd.

6.2 HUIDIGE SITUATIE

6.2.1 Speerpunten verkeersveiligheidsbeleid

Landelijk wordt ieder jaar een beperkt aantal speerpunten in het verkeersveiligheidsbeleid voorgesteld. Met de speerpunten kunnen de inspanningen van partijen wat betreft handhaving, voorlichting en educatie beter op elkaar worden afgestemd. Het Provinciaal Overlegorgaan Verkeersveiligheid (POV) treedt in Zuid Holland op als initiator en stimulator van acties en initiatieven, coördineert deze waar nodig en speelt een rol in de uitwisseling van kennis en informatie. Het Regionaal Platform Verkeersveiligheid van Stadsgewest Haaglanden speelt binnen het stadsgewest een coördinerende rol, ook m.b.t. educatie, voorlichting en handhaving en heeft de rol van subsidieverstrekker voor verkeersveiligheidsprojecten (Interimregeling Duurzaam Veilig). Leidschendam-Voorburg is momenteel voorzitter van het Regionaal Platform Verkeersveiligheid.

In de afgelopen periode zijn in Leidschendam—Voorburg maatregelen genomen met betrekking tot de volgende speerpunten:

- de aanpak van gevaarlijke plekken;
- te hard rijden;
- rijden onder invloed van alcohol (en drugs);
- de veiligheid van (brom)fietzers;
- beveiligingsmiddelen (helmen en gordels);
- zwaar verkeer;
- de 'jongeren' en de 'ouderen' in het verkeer.

De speerpunten in het verkeersveiligheidsbeleid op dit moment zijn:

- beveiligingsmiddelen (helmen en gordels);
- te hard rijden;
- rijden onder invloed van alcohol (en drugs).