

6.2.2 Resultaten verkeersveiligheidsbeleid tot nu toe

In een studie naar de effecten van het verkeersveiligheidsbeleid in Leidschendam—Voorburg in de periode 1993 – 2001 is nagegaan wat er is bereikt ten aanzien van de speerpunten uit het beleid. In deze periode lag de nadruk in het verkeersveiligheidsbeleid op maatregelen in het kader van de 1^e fase van Duurzaam Veilig, zoals herinrichting en de aanpak van gevaarlijke plekken. Gevolg daarvan kan zijn dat er minder hard wordt gereden en het aantal schadegevallen afneemt.

Gebleken is dat het totaal aantal geregistreerde ongevallen de afgelopen jaren in Leidschendam—Voorburg inderdaad aanzienlijk is afgenomen. Dat geldt echter niet voor het aantal verkeersslachtoffers en het aantal ziekenhuisopnamen ten gevolge van verkeersongevallen. Dit beeld is in overeenstemming met de doelstelling van Duurzaam Veilig 1^e fase om vooral de gevaarlijke plekken aan te pakken. Daardoor is vooral het aantal ongevallen waarbij alleen schade valt te betreuren afgenomen, maar niet zozeer de ongevallen die samenhangen met (onverantwoord) verkeersgedrag. Hierop zal fase 2 van Duurzaam Veilig zich richten. Tabel 6.1 geeft het overzicht van 1993 t/m 2001.

De hier gepresenteerde cijfers van ongevallen en slachtoffers (doden, ziekenhuisopnamen en gewonden die zijn behandeld op een afdeling voor Spoedeisende Hulpverlening, de zogenoemde SEH-gewonden) hebben niet alleen betrekking op het wegennet van Leidschendam—Voorburg maar ook op de wegen in beheer van de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. Uit de analyse is gebleken dat relatief meer slachtoffers vallen bij ongevallen op rijks- en provinciale wegen dan op gemeentelijke wegen; daarbij ligt er een duidelijke relatie met de maximumsnelheid die op de wegen geldt. Ook maakt de tabel duidelijk dat een ongeval met enkele slachtoffers tegelijk, een relatief grote invloed heeft op de ongevalcijfers.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Totaal
Totaal aantal ongevallen	1175	1233	1211	1287	1181	1277	1218	999	894	10475
Letsel en fatale ongevallen	148	177	160	186	139	159	182	132	141	1424
Totaal aantal slachtoffers	179	217	190	214	175	205	213	164	174	1731
Slachtoffers										
Ziekenhuisopname bekend	19	29	33	31	33	34	24	29	28	260
Overig	160	188	157	183	142	171	189	135	146	1471
Waarvan doden	2	2	5	2	2	7	1	3	0	24
Slachtoffers per letselongeval	1,21	1,23	1,19	1,15	1,26	1,29	1,17	1,24	1,23	1,22

Tabel 6.1 Historisch overzicht van enkele kencijfers Leidschendam—Voorburg

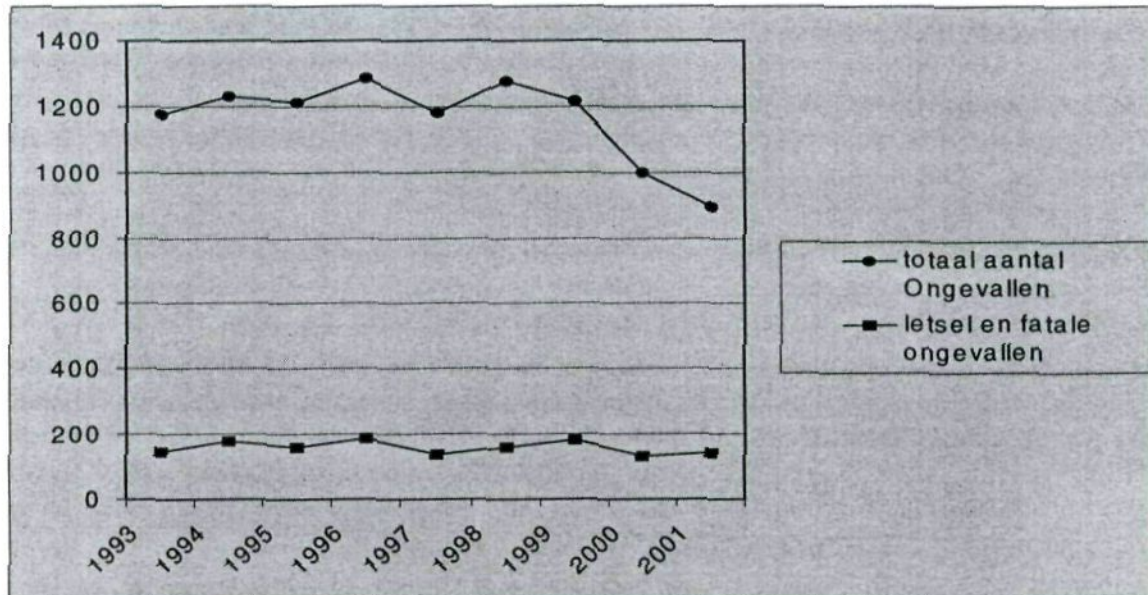
De inrichting van woongebieden tot 30 km/u gebieden blijkt gunstige invloed te hebben op de verkeersveiligheid. In andere steden nam na toepassing van 30 km/u gebieden het aantal verkeersongevallen gemiddeld met 10 à 15% af en het aantal letselongevallen met 20 à 30%. Uit onderzoek is o.a. gebleken dat:

- het instellen van 30 km/u gebieden de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de mobiliteit van de zwakkere verkeersdeelnemers bevordert;
- de snelheid volgens bewoners merkbaar afneemt;
- wijkvreemd- of sluipverkeer vermindert.

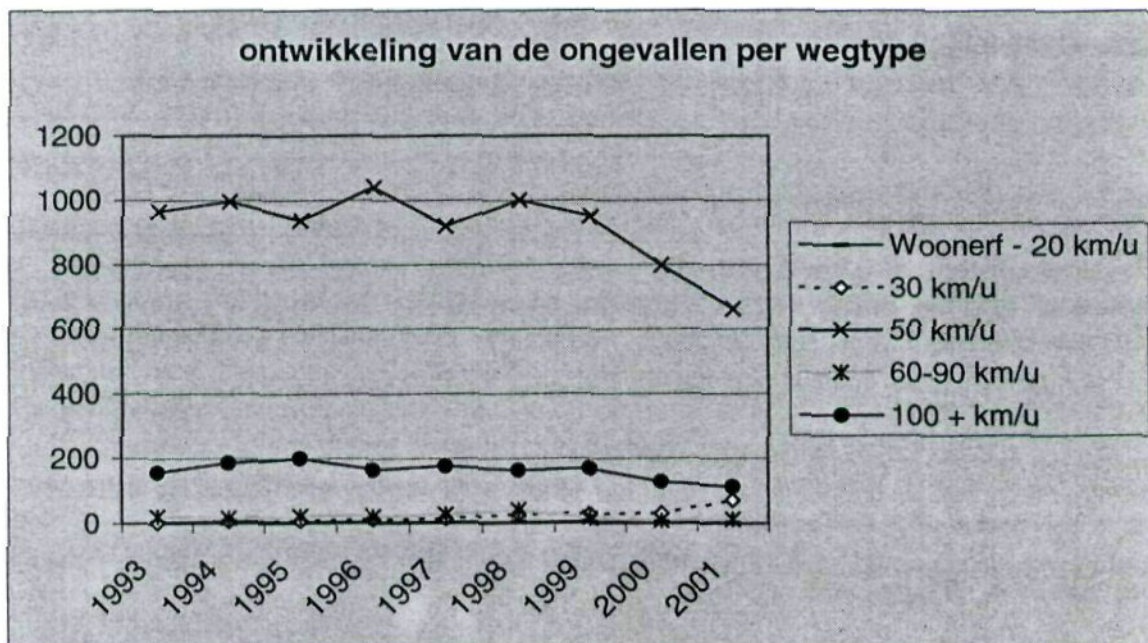
In Leidschendam—Voorburg is deze trend eveneens duidelijk waar te nemen. Grafiek 6.1 laat de ontwikkeling zien van het aantal ongevallen en het aantal ongevallen met letsel (doden en gewonden). Grafiek 6.2 geeft de ontwikkeling te zien van het aantal ongevallen per wegtype. Hieruit valt op te

maken dat de introductie van 30 km/u wegen heeft geleid tot een forse afname van ongevallen op 50 km/u wegen, terwijl het aantal ongevallen op 30 km/u wegen in zeer geringe mate is toegenomen.

Fietsers maken een relatief groot aandeel uit van de verkeersslachtoffers, in de beschouwde periode was bijna een kwart van de slachtoffers een fietser. Relatief vaak gaat het dan om jongere (12-15 jaar) of oudere (meer dan 70 jaar) verkeersdeelnemers. Hoewel bromfietzers vaker bij verkeersongevallen betrokken zijn, ligt het aantal slachtoffers in Leidschendam—Voorburg laag in vergelijking met andere gemeenten. Dit geldt ook voor fietsers, zoals is gebleken uit de Fietsbalans. Relatief veel ongevallen met bromfietzers doen zich in het gebied rond de Damlaan voor.



Grafiek 6.1: ontwikkeling aantallen ongevallen Leidschendam – Voorburg 1993 - 2001



Grafiek 6.2: ontwikkeling aantallen ongevallen per wegtype, Leidschendam—Voorburg 1993 - 2001

Ongevallen waarbij zwaar verkeer, zoals bussen en vrachtauto's, is betrokken maken ca 7% uit van het totaal aantal ongevallen, maar hebben wel een veel groter aandeel in het aantal slachtoffers, meestal bij de andere betrokken verkeersdeelnemer(s). Op de afrit Leidschendam op de A4 en de Utrechtse Baan komen vaak ongevallen met zwaar verkeer voor.

6.2.3 Verkeersonveilige locaties

Uit nadere analyses blijkt dat relatief veel ongevallen zich voordoen op het hoofdwegennet van de gemeente Leidschendam—Voorburg. Verder wordt duidelijk dat ongevallen op kruisingen vaak ernstiger zijn dan ongevallen op wegvakken.

Relatief de meeste ongevallen met slachtoffers doen zich voor op de wegvakken van:

- Utrechtse Baan en A4 (RWS is wegbeheerder)
- Damlaan/Damplein
- Noordsingel
- Mgr. van Steelaan
- Parkweg
- Nieuwstraat en Venestraat
- Dillenburgsingel
- Pr. Bernhardlaan
- Kon. Julianalaan
- Pr. Mariannelaan
- Laan van Nieuw Oosteinde
- N206.

Verder zijn de volgende zogeheten black spots (locaties met 6 of meer letselongevallen in 3 jaar) op het wegennet van Leidschendam—Voorburg aangetroffen:

- kruispunt Burgemeester Banninglaan / J.S. Bachlaan / Noordsingel
- kruispunt Heuvelweg / Zilvermeeuwlaan
- kruispunt Noordsingel / Prinsensingel
- kruispunt Damlaan / Delflandstraat
- de Damlaan.

6.2.4 Subjectieve verkeersonveiligheid

Behalve de verkeers(on)veiligheid die blijkt uit de registratie van objectieve gegevens, is er de subjectieve verkeersonveiligheid, de indruk die bewoners en verkeersdeelnemers hebben van de verkeersveiligheid. De subjectieve verkeersonveiligheid uit zich onder meer in klachten die incidenteel of in het kader van wijkplannen door bewoners naar voren worden gebracht. Regelmatig terugkerende klachten hebben betrekking op de (te hoge) snelheid van het verkeer in woonstraten, een te hoge intensiteit van autoverkeer (oversteken) en het niet voorrang verlenen aan voetgangers op een zebra; daarnaast over het (brom)fietsen op plaatsen waar dat niet is toegestaan.

6.3 ONTWIKKELINGEN EN KNELPUNTEN

6.3.1 Ontwikkelingen

De openstelling van NORAH heeft naar verwachting positieve effecten op de verkeersveiligheid, doordat doorgaand verkeer minder gebruik zal maken van het (hoofd)wegennet van de gemeente Leidschendam—Voorburg. Daar staat tegenover dat de geplande kruisingen met het onderliggend wegennet van de NORAH mogelijk de verkeersonveiligheid zullen vergroten (zie hoofdstuk 3).

6.3.2 Knelpunten

In Leidschendam—Voorburg komen 40 locaties voor met meer dan 10 ongevallen en met in totaal 177 slachtoffers. Voor de meeste verkeersonveilige wegvakken en kruispunten worden maatregelen voorgesteld in dit VVP. Deze maatregelen zullen naar verwachting het aantal verkeersonveilige locaties aanzienlijk verminderen.

6.4 AMBITIES EN OPGAVEN

De gemeente Leidschendam—Voorburg wil zich committeren aan de Rijksdoelstelling om in 2010 het aantal verkeersslachtoffers te verminderen met 25% ten opzichte van 1998. Dit betekent een vermindering van het jaarlijks aantal slachtoffers van 205 naar 154. Hieronder worden de maatregelen opgesomd, die de gemeente daarbij ter beschikking staan. Voor de verkeersongevallen en –slachtoffers op wegen in beheer bij het rijk en bij de provincie Zuid-Holland kan de gemeente niet direct invloed uitoefenen. Hierover vindt overleg plaats met de betrokken wegbeheerders. Leidschendam—Voorburg zal zich daarbij inspannen om gezamenlijk tot de meest effectieve aanpak te komen.

Maatregelen die de gemeente wil nemen om deze doelstelling te realiseren zijn:

- inrichten verblijfsgebieden
- categorisering verkeerswegen
- aanpak gevaarlijke locaties
- stimuleren alternatieve vervoerswijzen
- voorlichting en educatie
- handhaving.

Tevens wil de gemeente zich inspannen om de subjectieve verkeersonveiligheid te verbeteren, de verkeerssituatie bij scholen en de verkeersmentaliteit te verbeteren. Ook hierop zal in het vervolg van deze paragraaf worden ingegaan.

6.4.1 Maatregelen gericht op doelstelling –25%

Inrichten verblijfsgebieden

In een groot deel van de woonwijken is al een snelheidslimiet van 30 km/uur ingesteld. De wegen in deze wijken zullen – voor zover dat niet al heeft plaatsgevonden – worden uitgevoerd als erftoegangswegen. De gemeente inventariseert momenteel de wegen waar deze inrichting nog niet (volledig) is doorgevoerd en zal in overleg met wijkbewoners een plan van aanpak opstellen om deze wegen herin te richten.

Categorisering verkeerswegen

De implementatie van de wegcategorisering conform het principe van Duurzaam Veilig heeft naar verwachting een positief effect op de verkeersveiligheid. Op de gebiedsontsluitingswegen vallen de meeste slachtoffers evenals op de kruispunten van de gebiedsontsluitingswegen onderling. De aanpak van deze kruispunten zal dus naar verwachting een aanzienlijke reductie van het aantal slachtoffers opleveren. Bovendien heeft een verbeterde inrichting op kruispunten (verkeersplateaus) veelal een positief effect op de verkeersveiligheid van aanliggende wegvakken.

In het hoofdstuk over de auto wordt voor een groot deel van (de verkeersonveilige) kruispunten op gebiedsontsluitingswegen een maatregel of een nader onderzoek voorgesteld. Voor een aantal

kruispunten betreft het voorstel de aanleg van een rotonde. Uit onderzoek (rapport R-93-16, SWOV 1993) blijkt dat dit *eveneens een grote reductie in het aantal ongevallen (minus 50%) en slachtoffers (minus 70%) kan opleveren.*

Tegelijk zal duidelijk zijn dat van een volledige implementatie van Duurzaam Veilig in de beschouwde periode geen sprake zal zijn. Hiervoor ontbreekt op sommige plaatsen de noodzakelijke fysieke ruimte. Maar ook zijn er voor de realisatie van veel ingrijpende maatregelen extra bijdragen nodig vanuit het rijksbeleid, waarop op dit moment geen zicht bestaat.

Aanpak gevaarlijke locaties

Voor de aanpak van de onveilige locaties biedt het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet een structurele oplossing. Van de in bijlage 1 en 4 aangegeven onveilige wegvakken en kruispunten worden de volgende in ieder geval aangepakt:

- Burgemeester Banninglaan / J.S. Bachlaan / Noordsingel: overwegend autogerelateerde ongevallen. Deze vinden plaats bij het passeren van het kruispunt of bij het afslaan. Een betere doorstroming met behulp van een 'groene golf' zou hier verbetering in kunnen brengen. Ook wordt gedacht om de verkeerslichten 's nachts op rood te laten staan;
- Heuvelweg / Zilvermeeuwlaan: overwegend autogerelateerde ongevallen, met name kop-staart ongevallen en voorrangsgelateerde ongevallen. Deze onveilige locatie kan worden aangepakt bij de reconstructie van de bocht Heuvelweg-Prinsensingel;
- Noordsingel / Prinsensingel: Overwegend autogerelateerde ongevallen. Groot aantal ongevallen bij duisternis. Een groene golf zou hier een gedeeltelijke oplossing voor kunnen bieden;
- Damlaan / Delflandstraat: overwegend ongevallen met langzaam verkeer. Met de opening van de NORAH en de daar aan gekoppelde (her)inrichting van het Damcentrum tot een verblijfsgebied volgens de principes van Duurzaam Veilig zal de intensiteit in het gebied duidelijk afnemen.

Van de 177 slachtoffers vallen er 82 op wegen in beheer bij Rijkswaterstaat, waarvan 42 op de Utrechtse Baan. Dit onderstreept het belang van het voeren van overleg met Rijkswaterstaat Zuid-Holland, onder meer over de problematiek op de Utrechtse Baan.

De inspraak leverde nog een aantal locaties op die als onveilig worden beleefd:

- de aansluiting Broekslootkade op Bernhardlaan
- de situatie bij het postkantoor op de Bernhardlaan (vrachtwagens)
- Dillenburgsingel/Noordsingel: hier ontbreekt van een rotonde bij om snelheid van het verkeer af te remmen
- situatie op het kruispunt Laan van Nieuw Oost Einde – Van de Wateringelaan – Koningin Julianalaan
- verkeerslichten bij Antoniushove: conflict voetganger – tram?
- Binckhorstlaan: hier ontbreekt een drempel
- kruispunt Mgr. Van Steelaan - Prinses Irenelaan: hier ontbreken verkeerslichten
- IJsvogellaan, nadat de tijdelijke afsluiting is opgeheven;

De situatie Voorburg-West wordt door een aantal bewoners als problematisch omschreven, met name vanwege de combinatie van fietsverkeer en veel vrachtverkeer.

Ook deze subjectief onveilige situaties worden nader onderzocht en zo nodig aangepakt.

Stimuleren alternatieve vervoerswijzen

In Leidschendam—Voorburg gebeuren momenteel relatief veel ongevallen waarbij een auto betrokken is. Ook bij het aantal slachtoffers met langzaam verkeer is de auto vaak bij het ongeval betrokken. In het VVP worden daarom verschillende maatregelen voorgesteld om (de groei van) het autoverkeer te

verminderen, te spreiden en/of de snelheid te verlagen. Belangrijk onderdeel hierbij is het inrichten van zo groot mogelijke verblijfsgebieden (lage rijsnelheden, 30 km/uur).

Verder kan het stimuleren van het gebruik van de fiets bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Zoals door de aanleg van duidelijk herkenbare fietsvoorzieningen. De herkenbaarheid van de fietsvoorzieningen kan worden bevorderd door consequent de rode kleur voor fietspaden toe te passen. Alle weggebruikers worden zo attent gemaakt op de mogelijke aanwezigheid van fietsers.

Ook het stimuleren van openbaar vervoer door te zorgen voor een bediening in alle wijken, kan positieve effecten hebben op de verkeersveiligheid, wanneer dit zou leiden tot minder autogebruik.

6.4.2 Maatregelen ten aanzien van scholen en verkeersveiligheid

De gemeente stelt een Schoolverkeersveiligheidsplan op. Dit is een voortzetting van een project in Voorburg, waarbij de verkeersveiligheid rond scholen in samenwerking met schoolbesturen en ouders in kaart is gebracht. Hieruit zijn maatregelen voortgekomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In bijlage 5 (Knelpunten verkeersveiligheid op schoolroutes) zijn hiervoor een aantal maatregelen opgenomen. Komende jaren zal dit project worden geactualiseerd in Voorburg en worden uitgebreid naar de scholen in Leidschendam. Door middel van een schouw kunnen per wijk de wensen en *zorgpunten in beeld worden gebracht. De gemeente zal hiervoor een checklist opstellen. Nadat de situatie voor alle basisscholen in kaart is gebracht zullen ook de middelbare scholen aan bod komen. Hier speelt een geheel andere problematiek. De leerlingen komen in de regel op eigen gelegenheid naar school.*

Onderdeel van dit plan zijn zogeheten Kiss&Ride-plaatsen. De Kiss&Ride-voorzieningen waarmee tot nu toe is geëxperimenteerd zijn door omwonenden niet onverdeeld positief ontvangen. Het is echter mogelijk om samen met de verkeersouders te onderzoeken of deze maatregel een goede insteek is om de wijze van het kinderen naar school brengen onder de aandacht van de ouders te brengen. Uit de inspraak komt naar voren dat het juist de ouders zelf zijn die met hun gedrag de problemen veroorzaken.

Naast de directe schoolomgeving worden ook de aanrijdroutes in beschouwing genomen.

6.4.3 Maatregelen op gebied van voorlichting en educatie

Maatregelen op het gebied van voorlichting en educatie kunnen bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid in de gemeente, door bewustwording en gedragsverandering. Ook mag een positieve invloed op de verkeersmentaliteit worden verwacht, dat wil zegen: op de bereidheid van verkeersdeelnemers om zich te gedragen in lijn met de verkeersregels. Het gemeentebestuur maakt zich zorgen over de afkalvende bereidheid van burgers op dit terrein.

Leidschendam—Voorburg kan voor dit onderwerp gebruik maken van initiatieven en acties van het stadsgewest Haaglanden en het POV Zuid-Holland. Te denken valt aan de volgende activiteiten en maatregelen. Deze kunnen onderdeel uitmaken van het nog op te stellen

Schoolverkeersveiligheidsplan, waarbij Leidschendam—Voorburg haar eigen prioriteiten zal stellen.

Voorlichtingsmaatregelen

- Meedoen aan de landelijke en regionale voorlichtingscampagnes van het stadsgewest Haaglanden en het POV Zuid-Holland, met specifieke aandacht voor de lokale probleempunten en de geplande maatregelen en acties;

- voorlichtingscampagnes ontwikkelen met behulp van publiciteit (bijv. verkeers(veiligheids) pagina in huis-aan-huisblad, stimuleren van aandacht in lokale omroep of kabelkrant voor verkeersveiligheid e.d.);
- activiteiten in het kader van "De scholen zijn weer begonnen", de jaarlijkse campagne na de schoolvakantie met voorlichting en publiciteit gericht op de schooljeugd en andere weggebruikers.

Maatregelen op gebied van educatie

- Verbeteren verkeersgedrag automobilisten door het stimuleren van de cursus defensief rijgedrag;
- stimuleren en activeren van Verkeersouders;
- onderzoek naar de mogelijkheden van een Verkeersleerkracht;
- in samenspraak met de politie en de scholen het organiseren van een praktisch verkeersexamen, waarin de verkeersproblematiek van Leidschendam—Voorburg naar voren komt;
- in samenspraak met de scholen het verkeersgedrag van jeugdigen op de school-thuisroute aanpakken;
- in samenspraak met de scholen het parkeergedrag (van ouders) in de schoolomgeving aanpakken;
- stimuleren van verkeersonderwijs op de basis- en middelbare scholen (o.a. aanreiken van lespakketten);
- stimuleren van de bromfietscursus (gericht op de beginnende brom-/snorfietsers: theorie en voertuigbeheersing);
- benaderen van scholen, en motor- en autorijscholen om aandacht te vragen voor verkeersgedrag, regels en voorrangregels;
- stimuleren cursus ouderen in het verkeer (3VO-actie), BROEM ritten.

6.4.4 Handhaving

Handhaving is een onmisbare maatregel om het gewenste verkeersgedrag te bevorderen en in stand te houden. Sommige verkeersveiligheidsmaatregelen zijn zonder een forse handhavingsinspanning nauwelijks effectief. Zowel landelijk als regionaal neemt het belang van en de aandacht voor handhaving toe.

In het in 2004 uit te brengen gemeentelijke Beleidsplan Handhaving wordt een hoofdstuk gewijd aan verkeer(sregels). Daarin wordt aangegeven hoe op zo efficiënt mogelijke wijze de gewenste vormen van gedrag kunnen worden gehandhaafd.

Handhaving vereist een gecombineerde inspanning van politie en justitie, in overleg met de wegbeheerder. In 1997 is naar aanleiding van het interdepartementale beleidsonderzoek Verkeerstoezicht (IBO-V) een kabinetsstandpunt ingenomen ten aanzien van de intensivering van de handhavingsinspanningen. Een uitwerking daarvan is het maken van een Regioplan gericht op handhaving. Dit is een kader voor projecten die plaatsvinden naast de handhavingsinspanningen uit de basispolitiezorg. Deze projecten vinden plaats onder gezag van het Openbaar Ministerie in samenwerking met het (lokale/regionale) bestuur en de politie. De projecten worden bekostigd uit de meeropbrengsten van boetes en transacties.

Daarnaast wordt in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid¹⁵ het beleid inzake gedragsbeïnvloeding en handhaving van diverse betrokken organisaties op elkaar afgestemd. Het stadsgewest Haaglanden en de betrokken gemeenten, het POV Zuid-Holland, de politie en diverse maatschappelijke organisaties werken hierin al jaren intensief samen. Leidschendam—Voorburg zal

¹⁵ Momenteel bekleedt de gemeente het voorzitterschap van deze projectgroep.

haar specifieke aandachtspunten in deze projectgroep aangeven. Aandachtspunten op dit moment zijn:

- de landelijke en regionale handhavingsactiviteiten;
- gerichte snelheidscontroles uitvoeren; regelmatig en op de meest onveilige locaties;
- regelmatig controle op fietsverlichting;
- controles op de staat van de voertuigen (opgevoerd), het verkeersgedrag van fietsers en bromfietsers en de naleving van de verkeerswetgeving (voorrang, parkeerverboden);
- *controles op het verkeersgedrag van schoolgaande jeugd. Dit kan in combinatie met de actie "De scholen zijn weer begonnen";*
- controles vooral uitvoeren op werkdagen (woensdag-vrijdag) in de middagperiode.

Bureau Leidschendam—Voorburg van de politie Haaglanden zal met ondersteuning van het bureau Verkeer Operationele Ondersteuning (eveneens van Haaglanden) samenwerken met een aantal partners bij de handhaving. De partners zijn naast de reeds genoemde bureaus de wegbeheerder, 3VO, buurt- of wijkverenigingen en het openbaar ministerie (OM). Bij de handhaving zal het zogeheten SAARA model worden gebruikt, hetgeen staat voor scanning (van het probleem), analyse, arrangementen, response en assessment.

Verder zijn er in Leidschendam—Voorburg momenteel 11 opstelpunten voor het detecteren van door rood-lichtrijden en snelheidsovertredingen. Hiervoor zijn 5 camera's beschikbaar, hetgeen relatief veel is.

6.5 ORGANISATIE EN UITVOERING

Voor een duurzame organisatie rondom de verkeersveiligheid in Leidschendam—Voorburg zal de gemeente de volgende activiteiten (blijven) uitvoeren:

- periodiek verslag uitbrengen aan de Raad en de Commissie over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Deze gegevens kunnen in een voortgangsrapportage worden vermeld;
- het stimuleren van maatschappelijke organisaties met betrekking tot verkeer(sveiligheid);
- het creëren van draagvlak door de bevolking in te schakelen bij activiteiten en (meer) voorlichting te geven over verkeersveiligheidsaangelegenheden;
- handhaving en preventie versterken op probleempunten en regelmatig evalueren met politie over de handhaving en de frequentie daarvan;
- initiatieven van scholen en maatschappelijke organisaties met betrekking tot educatie stimuleren en waar mogelijk financieel ondersteunen;
- toetsing van ruimtelijke en infrastructurele plannen op verkeersveiligheid;
- aandacht voor verkeersveiligheid bij bouw- en reconstructieplannen;
- aanpak verkeersongevallenconcentraties en onveilige routes en gebieden. Het belangrijkste onderdeel hierbij is het inrichten van een Duurzaam Veilig wegennet, op basis van de wegcategorisering (zie hoofdstuk 3);
- (kleine) infrastructurele maatregelen zoveel mogelijk "mee laten liften" met andere werkzaamheden, zoals herbestrating, rioleringswerkzaamheden, e.d.;
- uitvoeren van diverse maatregelen uit andere VVP-hoofdstukken;
- de ontwikkelingen omtrent Duurzaam Veilig volgen en waar mogelijk hierop inspelen.

De gemeente kiest niet voor het aanstellen van een speciale verkeersveiligheidscoördinator, aangezien verkeersveiligheidsproblemen meestal gerelateerd zijn aan andere verkeersproblemen en -maatregelen. Voor burgers is het wijkoverleg de geëigende ingang, waarvoor de wijkcoördinatoren en het Meldpunt Openbare Ruimte ter beschikking staan.

6.5.1 Meten is weten

Leidschendam—Voorburg wil nauwlettende de ontwikkelingen op het gebied van de *verkeersveiligheid in de gemeente volgen. Door regelmatig het aantal ongevallen in beeld te brengen* kan de gemeente het verkeersveiligheidsbeleid jaarlijks actualiseren, onder meer wat betreft de ongevallenlocaties en speerpunten. Verder kan onderzoek duidelijk maken of het voorrangsregime uniform en consequent wordt toegepast. Ook is er aandacht voor het beheer en onderhoud van verkeerslichten. Tenslotte wil de gemeente ongevallenanalyses uitvoeren voor onveilige locaties en voor probleempunten.

7. Parkeren

7.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk van het VVP wordt het huidige parkeerregime van de gemeente Leidschendam – Voorburg beschreven, in relatie tot de ambitie om op termijn te komen tot een verder uitgewerkt parkeerbeleid. Het parkeerbeleid zal worden uitgewerkt in een Parkeernota, die in 2004 zal worden uitgebracht. Voor dit VVP is gebruik gemaakt van studies en nota's die voor de fusie van de gemeenten waren uitgevoerd en opgesteld: de parkeernota Voorburg van 1991 en een studie van 1994 in de wijk Voorburg-Noord. De relevante gegevens zijn overgenomen en waar mogelijk aangepast voor de situatie in 2003 en verder. Bovendien heeft de voormalige gemeente Voorburg in 1997 onderzoek gedaan naar parkeerzonegebieden. In de voormalige gemeente Leidschendam zijn geen bruikbare studies of nota's waarop kon worden voortgebouwd.

De bestaande situatie wordt verkend en beschreven. Daarbij gaat de aandacht uit naar de situatie overdag, die inzicht geeft in de parkeerbehoefte van werkers en bezoekers en naar de situatie 's nachts, waaruit de behoefte aan parkeerplaatsen van bewoners kan worden afgeleid. De situatie 's nachts is geactualiseerd door het uitvoeren van een nachtelijke waarneming van het gebruik van de beschikbare openbare parkeerruimte in de hele gemeente.

Ook is er aandacht voor de ontwikkeling van het autobezit in de gemeente Leidschendam—Voorburg. Vanuit deze analyses is een overzicht gegeven van de knelpunten met betrekking tot het parkeren. De rapportage eindigt met enkele aanbevelingen in relatie tot de in hoofdstuk 2 aangegeven ambities.

7.2 HUIDIG PARKEERREGIME

Op dit moment zijn er in Leidschendam—Voorburg diverse parkeerregulerende maatregelen in werking. De belangrijkste en bekendste zijn de blauwe zones in Voorburg Noord-West, rondom het centrum van Voorburg, en op de Damlaan en omgeving. Deze zijn op kaart 7.1 aangegeven. Doorgaans is de geldigheidsduur van de draaischijf in een blauwe zone twee of anderhalf uur. 's Avonds en 's nachts is de blauwe zone niet van toepassing, met uitzondering van de Schoolstraat, de Kleine Laan en de Voorhofstraat. De begin- en eindtijden, week- of werkdagen, zijn niet voor alle zones gelijk. In gebieden met een blauwe zone kunnen bewoners een ontheffing aanvragen. Bewoners van het centrum van Voorburg kunnen een ontheffing aanvragen die gelding is in de omliggende zones.

Betaald parkeren door middel van parkeermeters op straat is gerealiseerd tegenover het Mövenpick Hotel bij het NS station Voorburg. Hier zijn voor een beperkt aantal auto's betaalde plaatsen ingericht. De Corbulogarage kent een openbaar en een particulier parkeergedeelte met eigen in- en uitgangen. In het openbare gedeelte dat ca. 70 plaatsen telt, is eveneens sprake van betaald parkeren. Daarnaast heeft in deze garage nog een beperkt aantal mensen een ontheffing op het betaald parkeren vanwege in het verleden opgebouwde rechten.

Ook is er op een aantal plaatsen een parkeerverbodszone; dit houdt niet in dat er in het geheel niet geparkeerd mag worden, maar dat het parkeren alleen in de vakken is toegestaan. Doorgaans wordt deze maatregel genomen om hinder voor het rijdende verkeer van geparkeerde auto's te voorkomen. Van belanghebbenden parkeren is behalve op een aantal taxiplaatsen nauwelijks sprake. Eveneens is

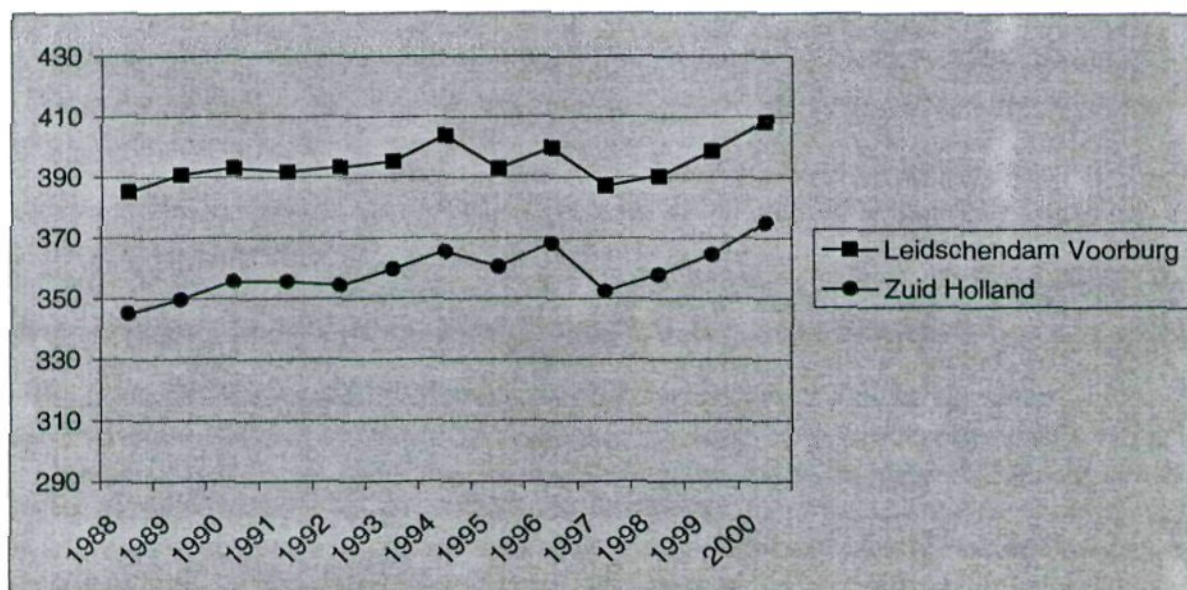
er een beperkt aantal plaatsen voor gedeeld autogebruik. Tenslotte is er een aantal plaatsen gereserveerd voor gehandicapten bij publiektrekkende voorzieningen.

7.3 PROBLEEMINVENTARISATIE EN -ONTWIKKELING

In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de huidige en mogelijk toekomstige parkeerproblemen in Leidschendam—Voorburg per gebied. Een probleem ontstaat wanneer de vraag naar plaatsen het aantal beschikbare plaatsen overstijgt en er dientengevolge geparkeerd wordt op plaatsen waar dat niet is gewenst of toegestaan. Voorzien kan worden dat drie factoren kunnen bijdragen aan het ontstaan of verheugen van bestaande problemen: de autonome ontwikkeling van het autobezit, de toename van parkeerdruk door werknemers van bedrijven uit de omgeving en piekbelasting bij sommige winkelcentra.

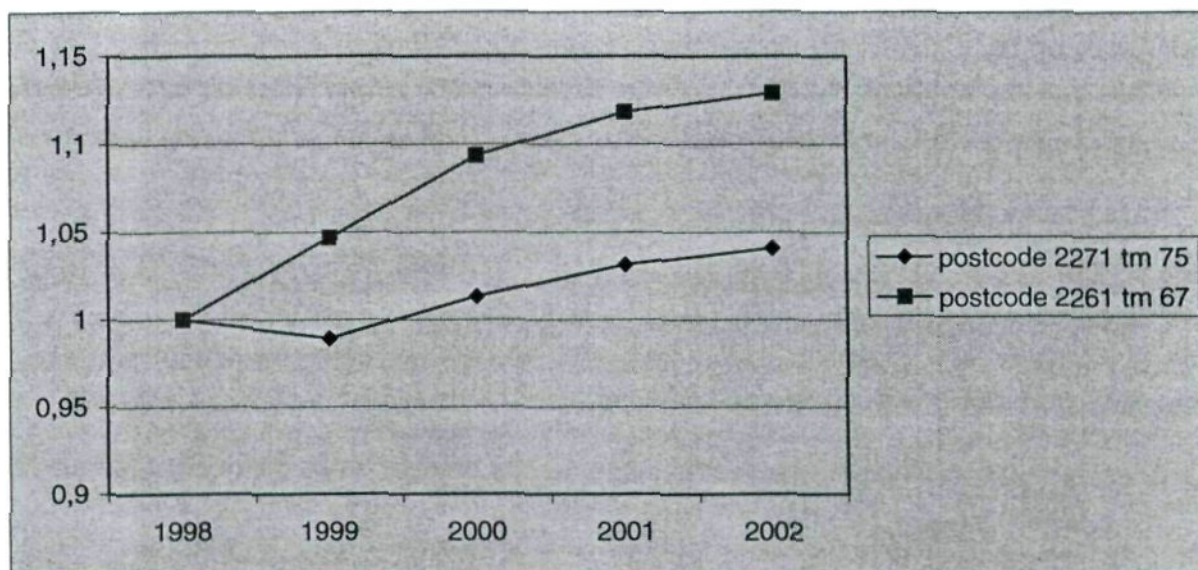
7.3.1 Autobezit

De parkeerproblematiek hangt voor een belangrijk deel samen met het autobezit. Het autobezit is in Leidschendam—Voorburg, maar ook in Nederland de laatste jaren sterk toegenomen. In grafiek 7.1 en 7.2 zijn de ontwikkeling van het autobezit en motorvoertuigbezit weergegeven. De eerste grafiek toont het actief personenautopark per 1000 inwoners in de provincie Zuid-Holland en in Leidschendam – Voorburg¹⁶. Uit de gegevens blijkt dat het autobezit in de gemeente steeds boven het gemiddelde van dat voor de gehele provincie ligt. In Leidschendam—Voorburg ligt het autobezit bijna 10 % hoger dan het gemiddelde in de provincie Zuid-Holland. Tussen 1988 tot 2000 is het autobezit in Leidschendam—Voorburg gegroeid van 385 auto's per 1000 inwoners in 1988 tot 408 auto's per 1000 inwoners in 2000. Grafiek 7.2 laat de relatieve groei van het autobezit in een aantal postcode gebieden zien (Voorburg: 2271-75; Leidschendam: 2261-67). De meeste postcode-gebieden kennen een groei van het bezit van motorvoertuigen. In deze grafiek zijn de lease-auto's niet opgenomen.



Grafiek 7.1: ontwikkeling autobezit per 1000 inwoners in Leidschendam—Voorburg en Provincie Zuid-Holland. Bron: CBS Voorburg Heerlen

¹⁶ De gegevens hebben betrekking op de situatie vóór de gemeentelijke herindeling. Wel zijn de gegevens van Leidschendam en Voorburg samengevoegd.



Grafiek 7.2: relatieve groei autobezit per postcode, 1998 = 1, exclusief 2260 en 2270 vanwege postbussen, Bron: CBS Voorburg/Heerlen

Vanwege het vrij hoge autobezit in Leidschendam-Voorburg kunnen kencijfers hoger liggen dan in andere gemeenten. Deze cijfers worden gebruikt bij het bepalen van de behoefte aan parkeerplaatsen bij herinrichtingen of bij nieuwbouw. Ze spelen ook een rol bij het bepalen van de parkeerbalans, een instrument dat de gemeente inzicht biedt in het relatieve tekort of overschot aan parkeerplaatsen en op basis waarvan de gemeente bepaalt of en welke maatregelen nodig zijn¹⁷.

7.3.2 Onderzoek parkeerdruk bewoners

Insprekers melden een verhoogde parkeerdruk op de Zilvermeeuwlaan, Burg. Sweenslaan, Claudiusstraat, Bucaillestraat, Bleijenburgstraat, Forum sportpark, Damlaan bij Shell en de Dormaellaan.

Er zijn recentelijk geen grootschalige onderzoeken naar de parkeerbehoefte overdag uitgevoerd. Wel is onlangs voor de gehele gemeente Leidschendam-Voorburg een nachtelijke parkeertelling uitgevoerd. Deze telling geeft een beeld van de parkeerdruk die samenhangt met het autobezit van bewoners. Deze telling wordt eens in de ca. twee jaar uitgevoerd. Daarmee ontstaat een beeld van de ontwikkeling van het autobezit per wijk en per straat. De uitkomsten van dit onderzoek moeten nog verder worden uitgewerkt; op voorhand blijkt echter dat delen van Voorburg-West, Voorburg-Noord, de omgeving Laan van Heldenburg, Bovenveen, Zeeheldenwijk, De Heuvel, de omgeving Oranje Nassaustraat, Koningin Wilhelminalaan Zuid (V), het terrein bij het garagebedrijf Vronesteijn en omgeving Schoolstraat een hoge bezettingsgraad hebben. Ook het Oude Centrum van Voorburg met daarin de Herenstraat heeft een grotere behoefte aan parkeerplaatsen dan er aanwezig zijn. Voor dit gebied worden niet, zoals gebruikelijk bij blauwe zones, ontheffingen voor bewoners afgegeven. Het gaat om een structurele parkeerproblematiek, zo kan uit de tweejaarlijkse nachtelijke observatiegegevens worden opgemaakt. Gezien de verwachte verdere groei van het autobezit, mag verwacht worden dat deze problematiek in de nabije toekomst alleen maar groter zal worden.

¹⁷ De standaard kencijfers voor het aantal parkeerplaatsen per woning zijn gebaseerd op een basisbezit van 340 personenauto's per 1000 inwoners. Zoals opgemerkt is het bezit in Gemeente Leidschendam-Voorburg aanzienlijk hoger. Als het bezit met 25 auto's per 1000 inwoners toeneemt, moet volgens het CROW bij de kencijfers 0,05 parkeerplaatsen worden opgeteld. Dit betekent dat de werkelijke behoefte aan parkeerplaatsen voor het betreffende woningtype in de gemeente Leidschendam-Voorburg 0,15 of 0,2 hoger ligt dan het standaard kencijfer.

Wat opvalt is dat in de probleemgebieden de openbare ruimte zo 'efficiënt' mogelijk wordt gebruikt. In de smalle straten wordt veelal aan beide zijden met twee wielen op het trottoir geparkeerd. Juridisch is dit niet toegestaan. Vanwege de beschikbare ruimte en de hoge parkeerdruk zien bewoners echter geen andere mogelijkheid.

De politie voert t.a.v. deze kwestie op enkele locaties geen actief vervolgingsbeleid, hetgeen inhoudt dat als er geen problemen ontstaan met betrekking tot de doorgang van het (hulp)verkeer of de veiligheid op de weg, het parkeren op het trottoir oogluikend wordt toegestaan. Ook wordt in een aantal gebieden in de bochten op het trottoir geparkeerd. Overigens is er hierbij niet of nauwelijks sprake van het blokkeren van de rijweg.

7.3.3 Bedrijvigheid in de omgeving

Kantoren en bedrijven in de omgeving van vooral Voorburg veroorzaken een extra vraag naar parkeerplaatsen op straat. Bedrijven in de Schenkstrook en de Binckhorst bij Voorburg-West kennen doorgaans restricties voor het aantal plaatsen dat per werknemer beschikbaar is. Met het oog op deze extra vraag is in het verleden een blauwe zone ingesteld in delen van Voorburg. Hierdoor wordt langparkeren in deze gebieden onaantrekkelijk. Onderzocht zal worden of de Binckhorstlaan in de blauwe zone moet worden opgenomen.

Voor het welslagen van de blauwe zones is het toezicht op de naleving ervan van groot belang. Soms wordt buiten de blauwe zone geparkeerd en met een vouwfiets de reis afgemaakt. Eveneens bestaat de indruk dat het P+R terrein bij NS station Voorburg gebruikt wordt zonder dat van het openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt.

P+R voorzieningen nabij stations worden door een aantal insprekers genoemd als instrument om gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

De algemene indruk is dat het parkeren overdag in de zonegebieden in de gehele gemeente geen doorlopende problemen geeft. De parkeerproblemen zijn echter verschoven naar de randen van de blauwe zones en het omliggend gebied. Gebleken is dat overdag de bezettingsgraad – de verhouding tussen de parkeerintensiteit en het aantal beschikbare plaatsen - en parkeerdruk (inclusief illegaal geparkeerde voertuigen) in het dichtst bij de parkeerzone gelegen gebied aanzienlijk hoger is dan in de parkeerzone zelf. Vermoedelijk hangt dit samen met het uitwijkgedrag van langparkeerders (werkers). Iets verder van de parkeerzone neemt de bezettingsgraad weer sterk af. Dit leidt meestal tot een verdere uitbreiding van het gebied waarin parkeerregulerende maatregelen moeten worden getroffen.

7.3.4 Parkeren in en om winkelgebieden

Op een aantal locaties, bijvoorbeeld op de Damlaan en in Voorburg-Noord wordt door de winkeliers en bevolking aandacht gevraagd voor een intensievere handhaving op het parkeren in de blauwe zones. In het Damcentrum is sprake van relatief veel langparkeerders, ondanks de blauwe zone. De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen is door de week in het Damcentrum hoog en op zaterdagen zeer hoog.

Het Koningin Julianaplein is een gebied met een menging van functies. Naast woningen zijn er het winkelcentrum Julianabaan en een aantal kantoren en bedrijven. In 1997 is de Koningin Julianalaan heringericht; sindsdien is dit geen ontsluitingsweg meer. Tijdens winkeltijden is de parkeerdruk op de openbare ruimte hoog. Dat geldt niet voor de parkeerkelders onder het voormalige Waterstaatgebouw en voor de betaalde plaatsen in de Corbulogarage.

In 1990 en 2002 is geconstateerd dat het parkeren 's nachts geen problemen gaf. Anders lag het op koopavonden en zaterdagmiddagen. De problemen hangen onder meer samen met het feit dat het Koningin Julianaplein is ontdekt als langparkeerplek, voor mensen die verder reizen met de tram. Er zijn te veel langparkeerders aangetroffen nabij het winkelcentrum. Gevolg hiervan is dat het winkelend publiek gaat foutparkeren nabij de winkels of uitwijkt naar de direct aanliggende woonstraten.

7.3.5 Handhavingsinspanningen

Handhaving is een zeer belangrijk aspect van het parkeerbeleid. Het overgrote deel van de noodzakelijke inspanning ligt bij de gemeente. Momenteel zijn vier medewerkers bij de gemeente volledig ingezet voor het controleren van de parkeerverordening. Een belangrijk deel van de werkzaamheden hangt samen met de handhaving van de Blauwe zone in Voorburg. Uitbreiding van de toezichts- en handhavingstaken voor nieuwe parkeermaatregelen heeft onmiddellijk gevolgen voor de het aantal in te zetten medewerkers.

7.4 AMBITIES EN OPGAVEN

In deze paragraaf zijn de beleidsaccenten op het gebied van parkeren voor de gemeente Leidschendam—Voorburg aangegeven. Deze beleidsaccenten worden opgenomen in de Parkeernota die in 2004 beschikbaar komt. Aan het eind van het hoofdstuk is een overzicht van concrete activiteiten opgenomen.

7.4.1 Algemeen beleid

Ontwikkeling parkeerbeleid

De gemeente wil als verantwoordelijke regiospeler op het terrein van parkeren haar beleidsactiviteiten afstemmen met omliggende gemeenten. In veel van de omliggende gemeenten zijn de afgelopen jaren parkeerregulerende maatregelen ingevoerd, inclusief betaald parkeren. Daardoor neemt de druk op Leidschendam—Voorburg toe om ook tot verdergaande maatregelen te besluiten.

Verwacht mag worden dat op termijn de druk zowel in fysieke zin als vanuit de bestuurlijke omgeving zal toenemen. Leidschendam—Voorburg wil mede met het oog daarop een evenwichtig en op maat gesneden parkeerbeleid ontwikkelen door zorgvuldig en in nauw overleg met betrokkenen, interactief te kijken naar het te ontwikkelen parkeerbeleid.

Zoals te verwachten was, is de invoering van betaald parkeren niet altijd een populaire maatregel. Ondernemers, maar ook burgers hebben vaak geen bezwaar tegen blauwe zones en eventueel vergunningenparkeren, maar zijn wel huiverig voor betaald parkeren.

Zo zijn er wel voorstanders om een blauwe zone in te stellen om "parkeertoeristen" in Voorburg-Noord en in Voorburg-West (nabij de Binckhorst) te weren. Deze moet dan wel beter worden gehandhaafd dan nu het geval is.

In bijlage 6 is een overzicht opgenomen van de parkeerinstrumenten die de gemeente in principe ter beschikking staan. In de te op te stellen Parkeernota zullen voorstellen worden ontwikkeld hoe hiermee om te gaan wanneer problemen zich aandienen. Vooruitlopend hierop zal een onderzoek worden gedaan naar de parkeerdruk bij een aantal grotere instellingen die veel publiek trekken.

Overige maatregelen

Naast de inzet van de bedoelde parkeerinstrumentaria heeft de gemeente ook aandacht voor:

- het stimuleren van andere vervoerwijzen in samenhang met een actief locatiebeleid;
- openbaar vervoer door haltes zo dicht mogelijk bij herkomst en bestemming te situeren;
- de fiets, door goede fietsvoorzieningen te creëren. Veilige en comfortabele fietsvoorzieningen aanbieden, inclusief veilige stallingsvoorzieningen bij winkels, recreatie- en werklocaties;
- bij vestiging van nieuwe bedrijven aandacht voor het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Het brengen van de scholieren met de fiets wordt gestimuleerd. Bij de huidige kantoren vervoersmanagement stimuleren en bij nieuwe kantoren worden parkeernormen gesteld.
- parkeren voor gehandicapten (werken met gehandicapten parkeerkaarten en bijhouden van een databestand).
- het inrichten van verblijfsgebieden, zodat het autoverkeer op zoek naar een parkeerplaats een *verkeersveilig rijgedrag vertoont*.

In de bestemmingsplannen zal de gemeente rekening houden met het benodigde aantal parkeerplaatsen op basis van onderzoek en berekening, zoals bij een parkeerbalans.

7.4.2 Parkeersituatie bij winkelconcentraties

Leidschendam—Voorburg is in de tweede helft van 2003 gestart met het onderzoek naar parkeren bij winkelcentra. Om daarbij een goede afweging te kunnen maken, is het nodig om inzicht te hebben in de parkeerdruk overdag. In dit verband wordt de mogelijkheid van de invoering van betaald parkeren met de eerste twee uur gratis, meegenomen, in combinatie met het instellen van een blauwe zone in het omliggend gebied.

Belangrijke aanleiding wordt gevonden in het aandeel van langparkeerders bij een aantal centra / plaatsen zonder dat er een sociaal of economisch voordeel ter plaatse wordt ondervonden. Hierbij zal rekening worden gehouden met de lokale omstandigheden, volgens het principe 'parkeren is maatwerk'. Zo is er bij het Koningin Julianaplein sprake van economisch nadeel door langparkeerders. Dat is niet het geval bij Leidsenhage; betaald parkeren ligt daar niet voor de hand, ook al niet gelet op *het regionale concurrentievoordeel*.

In het concept Masterplan Damcentrum wordt overwogen om in het Damcentrumgebied een vorm van betaald parkeren in te voeren. Dit is noodzakelijk om in de nieuwe situatie tot een optimaal gebruik van de *beschikbare parkeervoorzieningen te komen*.

De ondernemers in het Damcentrum wijzen op de verstoring van de concurrentieverhouding tussen winkelcentra, wanneer er per winkelcentrum een ander, afwijkend parkeerregime wordt ingevoerd.

Bij het onderzoek naar het parkeren bij winkelcentra zal de situatie op het Koningin Julianaplein opnieuw worden gezien.

7.4.3 Parkeersituatie in woonwijken

De gestage toename van het autobezit in Leidschendam—Voorburg geeft op een aantal plaatsen vooral extra problemen in de nachtperiode. Op korte termijn zijn deze problemen niet op te lossen; optreden tegen het foutieve parkeergedrag (met twee wielen op het trottoir) krijgt pas prioriteit wanneer hierdoor de (verkeers)veiligheid in gevaar wordt gebracht of de toegang voor noodhulpdiensten in gevaar komt.

Insprekers zien geparkeerde auto's als oorzaak voor de onoverzichtelijkheid en dus onveiligheid op *bepaalde locaties, vooral voor (kleine) kinderen*.

Het parkeren van busjes en vrachtauto's is een aantal bewoners een doorn in het oog. Ook de voertuigen van de gemeentelijke diensten worden als veroorzakers van parkeeroverlast aangewezen.

Bij het zoeken naar een oplossing voor de woongebieden wordt gekeken naar de invoering van een blauwe zone al dan niet in combinatie met een systeem van vergunningen voor bewoners. Tevens wordt onderzocht of het haalbaar is om met gestapelde parkeergarages voor een beperkt aantal auto's de druk op de openbare ruimte tegen te gaan. Deze oplossing zou kunnen bijdragen aan de problemen in sommige oudere woonwijken, zoals het Zeeheldenkwartier, waar de fysieke mogelijkheden voor meer parkeerplaatsen op straat vrijwel zijn uitgeput.

Het parkeren van vrachtwagens is met uitzondering van een aantal plekken in de gehele gemeente Leidschendam-Voorburg niet toegestaan. Inmiddels is een verkeersbesluit van kracht geworden waarin het vrachtwagenparkeren binnen de bebouwde kom wordt geregeld. Op kaart 7.2 wordt aangegeven om welke locaties het gaat.

7.4.4 Onderzoek fiscalisering parkeerregimes

Met het oog op toekomstige uitbreiding van het arsenaal aan parkeerinstrumenten, zal de gemeente onderzoeken wat de financiële consequenties zijn van verschillende vormen van betaald parkeren in relatie tot de noodzakelijke handhavingkosten.

7.4.5 Aanvullende maatregelen

Op termijn zullen naar verwachting de voorgaande beleidsaanbevelingen een beperkt positief effect hebben op het terugdringen van het autobezit en autogebruik. Het groeiende autobezit in de woonwijken zet door vanwege het overwegend volgende karakter van het gevoerde beleid. Daar waar in woonwijken de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de knel dreigt te komen, en er geen parkeervraag-volgende instrumenten voorhanden zijn, zal een maatschappelijk economische afweging gemaakt moeten worden waarin maatwerk en budgetneutraliteit bij fiscale maatregelen belangrijke uitgangspunten zijn.

De gemeente stimuleert het systeem van autodelen. Hiertoe is sinds 1998 een aantal plaatsen gecreëerd. Momenteel zijn nog twee 'green wheels' plaatsen in gebruik. Bij gebleken succes kan dit aantal plaatsen worden uitgebreid.

Gelet op het ruimtegebruik, zal de gemeente voor de korte termijn alleen ad hoc de problemen (kunnen) oplossen door het creëren van extra legale parkeerplaatsen. Daarnaast zal de gemeente alternatieven voor het autobezit en het parkeren op afstand nader bekijken en waar nodig (financieel) ondersteunen.

Voor de (middel)lange termijn zal de gemeente Leidschendam—Voorburg met behulp van afstemming op het gebied van locatiebeleid en stadsvernieuwing de parkeerproblemen structureel aanpakken.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Gehandicapten kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Een eigen gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats kan op medische gronden, gekoppeld aan de noodzaak tot het verkrijgen van een kaart worden aangevraagd. Deze wordt toegewezen afhankelijk van de beschikbare ruimte en de verkeerssituatie ter plaatse. Gehandicapte passagiers die zelf geen auto bezitten, kunnen echter geen aanspraak maken op een gereserveerde plaats. Dit is omdat een gehandicapte passagier niet wordt geacht zelf te rijden, maar onder begeleiding. Deze begeleiding kan indien noodzakelijk het vervoer halen en brengen. Een hardheidsclausule kan worden gevonden in het feit dat wanneer het wachten zonder begeleiding van de gehandicapte voor en na het in en uitstappen aantoonbaar problematisch is.

8 Milieu

8.1 INLEIDING

Gemotoriseerd verkeer is niet meer weg te denken uit onze samenleving. Het kan tegelijk hinder, overlast, onveiligheid en milieuproblemen veroorzaken. Dan is het een bedreiging voor de kwaliteit van de leefomgeving. Terwijl mobiliteit economisch en maatschappelijk gezien noodzakelijk is, is het de uitdaging om tegelijk doelen op het gebied van milieu, natuur en kwaliteit van de leefomgeving te realiseren: de zogenaamde duurzame mobiliteit. Dit is geen geringe opgave want het verkeer groeit sterk en mobiliteit is moeilijk te beïnvloeden.

Het VVP van Leidschendam—Voorburg is een integraal plan; milieuaspecten hebben raakvlakken met alle onderwerpen van verkeer en vervoer. In dit hoofdstuk wordt een aantal milieuaspecten in relatie tot verkeer en vervoer en de effecten daarvan op de leefomgeving nader belicht.

Eerst wordt ingegaan op de huidige knelpunten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit (emissies) en op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het geluid wordt aangegeven voor welke wegen momenteel de noodzaak bestaat tot saneren van woningen, in overeenstemming met de Wet geluidhinder. Voor de luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van het 'Rapport luchtkwaliteit 2001', 1 augustus 2001 opgesteld door het stadsgewest Haaglanden. Tevens worden de gevolgen van de wijzigingen in het verkeersbeeld, vanwege de toekomstige ontwikkelingen (o.a. VINEX-locaties) en de aanleg van de NORAH beschreven alsmede de te verwachten milieueffecten daarvan. Bovendien komen de effecten van de al voorgestelde maatregelen in hoofdstuk 3 voor de auto aan de orde. Verder gaat het hoofdstuk kort in op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het hoofdstuk eindigt met de opgaven in relatie tot de in hoofdstuk 2 gemelde ambities.

8.2 HUIDIGE SITUATIE EN KNELPUNTEN

In dit hoofdstuk worden de knelpunten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer beschreven. Hierbij is gebruik gemaakt van de gegevens uit het VCP Voorburg, het VVPL Leidschendam en het Rapport luchtkwaliteit 2001 van het stadsgewest Haaglanden. Naar verwachting zal in 2003 een verkeersmilieukaart (VMK) voor Leidschendam—Voorburg gereed zijn waarmee de navolgende gegevens geactualiseerd kunnen worden.

8.2.1 Geluid

Het verkeer is verantwoordelijk voor 40% van de geluidhinder (bron: NVVP). Volgens de Wet geluidhinder (Wgh.) dienen de zogenaamde bestaande situaties, die als gevolg van wegverkeerslawaai niet voldoen aan de in de Wet gestelde grenswaarden, te worden gesaneerd. Met sanering wordt bedoeld dat er maatregelen getroffen moeten worden zodat deze situaties wel aan de in de Wet genoemde grenswaarden voldoen.

Op initiatief van de minister van VROM is in 1995 gestart met het inventariseren van alle woningen, die uitsluitend door gevelisolatiemaatregelen kunnen worden gesaneerd. De woningen in een urgente saneringssituatie met een gevelbelasting vanwege wegverkeer van 65 t/m 70 dB(A) op de peildatum 1

maart 1986 zijn hierbij op de zogeheten A-lijst geplaatst, terwijl woningen met een geluidsbelasting van 60 t/m 64 dB(A) op de zogeheten B-lijst zijn opgenomen¹⁸.

In de gemeente Leidschendam—Voorburg staan nog 53 woningen op de A-lijst. Het gaat dus om woningen die gesaneerd moeten worden. 41 van deze woningen staan aan de Pr. Mariannelaan en 12 aan het Damplein. Daarnaast zijn er 1438 woningen in de gemeente die op de B-lijst voorkomen. In Leidschendam betreft het 166 woningen en in Voorburg 1269 woningen. Het verschil tussen Leidschendam en Voorburg heeft te maken met de grotere mate van verstedelijking van Voorburg.

De woningen met een gevelbelasting van 66 dB(A) en hoger door het railverkeer, en die uitsluitend door gevelisolatie kunnen worden gesaneerd, staan op de zogeheten raillijst. Deze bevat voor Leidschendam—Voorburg 147 woningen. Woningen die door scherm of brongerichte maatregelen gesaneerd zouden kunnen worden, staan niet op deze raillijst. Die worden wel meegenomen vanuit de Rail 21 status.

Een aantal spoortrajecten heeft de zogeheten Rail-21 status. Woningen die aan een dergelijk traject liggen, worden pas gesaneerd op het moment dat er infrastructurele maatregelen aan het traject plaatsvinden, zoals bij de uitbreiding van het aantal sporen. Een van deze Rail-21 trajecten is RandstadRail. Dit houdt in dat er sanering plaats moet vinden. Deze sanering moet bij de *ingebruikname van RandstadRail zijn afgerond. Het gaat om ongeveer 400 woningen die onderzocht gaan worden.*

Insprekers ondervinden van (opgevoerde) brommers en scooters de meeste (geluid)overlast. Daar zou tegen opgetreden moeten worden. Ook uit oogpunt van veiligheid.

Brommers en scooters als sluipverkeer wordt ook genoemd als een belangrijke bron van hinder.

8.2.2 Luchtkwaliteit

Het verkeer draagt voor 18% bij aan de nationale uitstoot van CO₂ en is de sector met de snelst groeiende emissies. De voornaamste bronnen van luchtverontreiniging zijn het wegverkeer, de industriële bedrijven en de landbouw. Stikstofdioxide wordt voornamelijk uitgestoten door snelrijdend en optrekkend verkeer. Benzeen en koolmonoxide komen vooral vrij bij stagnerend verkeer. Vooral het verkeer op de A12 en A4 is van grote invloed op de luchtkwaliteit in de gemeente Leidschendam—Voorburg.

De regels met betrekking tot luchtkwaliteit zijn neergelegd in het Besluit Luchtkwaliteit uit 2001. Het doel van dit besluit is mens en milieu te beschermen tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging door zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden (NO_x), fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide (CO), benzeen (C₆H₆) en lood (Pb)¹⁹. Stikstofdioxide en fijn stof veroorzaken vooral schade aan luchtwegen en versterken allergische en astmatische problemen. Benzeen is kankerverwekkend. Het Besluit Luchtkwaliteit onderscheidt verschillende luchtkwaliteitsniveaus en bepaalt dat voor verschillende stoffen de bijbehorende grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels. Indien de grenswaarde niet wordt overschreden voldoet de luchtkwaliteit aan de wettelijke norm. Bij overschrijden van de plandrempels moet er een plan worden opgesteld met maatregelen. De grenswaarden moeten per 2010 worden bereikt.

¹⁸ De inventarisatie van de verschillende lijsten is gebaseerd op het peiljaar 1986. De autonome toename van het verkeer heeft inmiddels naar verwachting geleid tot meer geluidhinderknelpunten. Zodra de verkeersmilieukaart beschikbaar is, kunnen eventuele andere geluidhinderknelpunten in beeld gebracht worden. Zie bijlage 7 voor de exacte lijsten.

¹⁹ Voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood wordt in Nederland nauwelijks overschrijding van de normen verwacht.

Rapport Luchtkwaliteit

Het Besluit Luchtkwaliteit schrijft onder meer voor hoe de controle op de luchtkwaliteit moet plaatsvinden. De controle stelt een driejaarlijkse rapportage verplicht, waarin aangegeven wordt of en in welke mate er sprake is van overschrijdingen van grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels. Indien sprake is van een overschrijding van een plandrempeel moet er jaarlijks gerapporteerd worden. Het stadsgewest Haaglanden heeft voor het gehele gebied van het stadsgewest de luchtkwaliteit berekend voor NO₂, CO, fijn stof en benzeen; SO₂ en lood komen zijn in een provinciale rapportage opgenomen. Voor de berekeningen zijn in Voorburg alle wegen met meer dan 5000 motorvoertuigen per etmaal opgenomen. In Leidschendam zijn vier representatieve punten gekozen. Voor een volgend jaar wordt gestreefd naar meer berekeningspunten in Leidschendam.

Uit de rapportage blijkt dat de plandrempeel voor de belangrijkste norm, het jaargemiddelde van NO₂²⁰, in Leidschendam—Voorburg op diverse plaatsen wordt overschreden. Dit geldt voor een gebied ter grootte van ca 100 m langs de A12 en A4. Binnen 700 m is sprake van overschrijding van de grenswaarde. De grenswaarde wordt ook op een aantal punten langs drukke binnenstedelijke wegen (buiten de 700 m invloedssfeer van de rijkswegen) overschreden zoals op de Damlaan en Prins Bernhardlaan. Verantwoordelijk voor de overschrijdingen van de normen voor NO₂ is naast het wegverkeer vooral de hoge achtergrondconcentratie. Deze achtergrondconcentratie hangt samen met onder meer het verkeer en de industrie in het Rijnmondgebied. De bijdrage van andere industriële bronnen zoals DSM-Gist in Delft en E-on in Den Haag is zeer beperkt²¹.

Uit het onderzoek blijkt dat vrijwel overal in Haaglanden de concentratie voor fijn stof (PM₁₀) te hoog is. De normen voor deze stof worden nagenoeg in heel Nederland overschreden. De oorzaak van de overschrijdingen is in alle gevallen de hoge achtergrondconcentratie en in mindere mate het verkeer. Het nemen van maatregelen valt onder het Rijksbeleid.

Voor koolmonoxide en benzeen zijn geen overschrijdingen van de normen geconstateerd in de gemeente Leidschendam—Voorburg, noch elders in de regio.

Inpsrekers wijzen op de problemen met betrekking tot de luchtkwaliteit en de geluidhinder in Voorburg-West. Het vele (sluip)verkeer en files.noemen zij als oorzaak.

8.2.3 Vervoer van gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee, in verband met giftigheid, brandbaarheid of explosiegevaar. Een ongeval waarbij grote hoeveelheden van gevaarlijke stoffen vrijkomen, kan voor de omgeving levensbedreigend zijn. Het gebruik, de productie en het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn dan ook aan strenge voorschriften gebonden.

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen van 1996, met het daarbij behorende Besluit vervoer gevaarlijke stoffen heeft als uitgangspunt om bij het vervoer van gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk te vermijden. Gemeenten mogen voor zogeheten routeplichtige stoffen wegen aanwijzen waarover het transport van deze gevaarlijke stoffen moet plaatsvinden. Overige wegen zijn uitsluitend bij ontheffing voor dit transport toegestaan.

²⁰ Het jaargemiddelde van NO₂ wordt gebruikt als indicator voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

²¹ Zie de Zonekaart luchtkwaliteit 8.1 blad 1 en 2. Deze kaarten van de provincie Zuid-Holland geven de jaargemiddelden aan van de NO₂ concentratie langs de rijkswegen, en worden gebruikt bij het opstellen van het plan van aanpak voor de luchtkwaliteit.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft (een deel van) het Rijkswegennet aangewezen waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden. De provincie Zuid-Holland heeft vervolgens voor het provinciaal wegennet eveneens routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld. Bij het stadsgewest Haaglanden ligt de taak om voor de regio de realisatie van een samenhangend routesysteem voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te coördineren, in samenwerking met de gemeenten, brandweer, politie en hulpverleningsdiensten. De A12 en de A4 zijn door de betreffende gemeenten aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen.

In Leidschendam—Voorburg is een relatief klein aantal bedrijven gevestigd waarbij vervoer van *gevaarlijke stoffen met een hoge frequentie kan worden verwacht. Voor het grootste deel gaat het om de bevoorrading van het LPG-station aan de Noordsingel.* Dit transport vindt plaats via de Prins Bernhardlaan. Verder zijn er in het buitengebied veel propaantanks in gebruik. Transport naar deze tanks vindt incidenteel plaats, ca. 2 keer per jaar. Tuinders zorgen voor een groot aantal transporten van bestrijdingsmiddelen. Voor zover dit transport kleine hoeveelheden betreft, zijn ze niet routeplichtig. Dat geldt ook voor het transport van chloor (naar bv zwembaden) en ammoniak (naar bijvoorbeeld koelinstallaties), behalve wanneer het gaat om grote(re) hoeveelheden, die in bulkwagens worden vervoerd. Voor het vervoer van alle vuurwerk met een netto explosieve massa van meer dan 20 kg geldt eveneens een routeplicht.

8.3 ONTWIKKELINGEN

Door de aanleg van de NORAH zal het doorgaand verkeer over de gemeentelijke wegen naar verwachting verminderen. Daarnaast zal verkeer van en naar Leidschendam—Voorburg door de NORAH te gebruiken minder van het overige wegennet in de gemeente gebruik maken. Ook de intensiteit op de route van en naar de afrit Leidschendam van de A4, via het Damcentrum, zal naar verwachting afnemen. Echter, het verkeer op de Noordsingel zal naar verwachting juist toenemen.

Binnen het stadsgewest Haaglanden wordt nagedacht over de aanleg van nieuwe infrastructuur, waaronder op termijn het zogeheten Trekvliettracé. De gemeente Leidschendam—Voorburg staat positief tegenover het Trekvliettracé, mits het goed wordt ingepast. Verwacht mag worden dat het Trekvliettracé de verkeersdruk op de op- en afritten van de Utrechtse Baan en op de Maanweg enigszins zal verminderen.

8.3.1 Milieueffecten toekomstige ontwikkelingen

Uit de vergelijking van de intensiteiten uit het verkeersmodel 1999 (basisjaar) en 2010 valt op dat, ondanks de groei van het doorgaand verkeer, het aantal motorvoertuigen op het Voorburgse wegennet niet toeneemt, maar gemiddeld juist afneemt. Een nadere beschouwing van de intensiteiten geeft aan dat er door de aanleg van de NORAH een afname van verkeer te constateren valt in 2010 ten opzichte van 1999 op het Voorburgse wegennet tussen de NORAH en de Utrechtse Baan. De NORAH heeft *niet of nauwelijks effect op de wegen ten zuidwesten van de Utrechtse Baan. Op deze wegen zijn er kleine verschillen tussen 1999 en 2010 te constateren.*

Op het Leidschendamse wegennet verandert de omvang van het verkeer op een aantal wegen. Dit resulteert in een afname van de geluidhinder en een verbetering van de luchtkwaliteit in de Damlaan en omgeving. Voor de overige wegen in Leidschendam zijn de veranderingen zeer beperkt.

De conclusie is dat de knelpunten op het gebied van geluid en lucht door de aanleg van de NORAH niet of nauwelijks zullen verdwijnen. Alleen voor wegen met een afname in geluidbelasting van ca. 30% of meer, zou er sprake kunnen zijn van een dusdanige verbetering dat de noodzaak tot saneren voor enkele woningen vervalst. Gezien de toename van het verkeer tussen 1986 en 2010, zal deze situatie zich in de praktijk waarschijnlijk niet voordoen.

8.3.2 Ontwikkeling gemeentelijk geluidbeleid

De wettelijke regelingen rond geluidhinder veranderen. De bestaande Wet geluidhinder zou aanvankelijk (gedeeltelijk) worden vervangen door het wet MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidhinder). Door het kabinet Balkenende II is het wetsontwerp MIG echter ingetrokken. Er komt nu een herziening van de Wet geluidhinder. Delen van het MIG-gedachtengoed worden in verschillende fases in een vernieuwde Wet geluidhinder opgenomen. Wat er concreet zal veranderen en op welk moment, is echter nog niet duidelijk. Dat hangt mede af van andere ontwikkelingen, zoals de implementatie van de Europese Richtlijn over omgevingslawaai. Er is derhalve op dit moment geen regeling waar de gemeente op kan anticiperen en haar beleid op kan baseren.

Verkeersmilieukaart

De verkeersmilieukaart (VMK) is een instrument om meer inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van de milieueffecten van verkeer en vervoer. Ook kan de VMK worden gebruikt om het effect van mogelijke oplossingen in beeld te brengen. In samenwerking met het stadsgewest Haaglanden wordt een VMK voor de gehele gemeente voorbereid.

De functies van een VMK zijn onder meer:

- de VMK is een basis voor de uitvoering van het gemoderniseerde geluidbeleid;
- de VMK is een belangrijk instrument bij de uitvoering van het Besluit Luchtkwaliteit; de gemeente is verplicht om driejaarlijks te rapporteren over de luchtkwaliteit binnen de gemeentegrenzen. *Wanneer er sprake is van overschrijding van grenswaarden moet dit jaarlijks gebeuren;*
- met de VMK kunnen snel varianten worden ontwikkeld en kunnen hun gevolgen voor geluid, luchtkwaliteit, veiligheid en financiën inzichtelijk worden gemaakt. Dat zal onder meer gebeuren bij de uitwerking van onderdelen van dit VVP.

8.4 AMBITIES EN OPGAVEN

8.4.1 Inzichtelijk maken (toekomstige) knelpunten en oplossingen

Een deel van de knelpunten op het gebied van milieu en verkeer en vervoer in Leidschendam – Voorburg is bekend. De nog op te stellen verkeersmilieukaart (VMK) zal het inzicht in de knelpunten voor geluid en luchtemissies en in het verlengde, de mogelijke oplossingsrichtingen nog vergroten. Ook zal de VMK duidelijk maken welke nieuwe knelpunten ontstaan als gevolg van autonome ontwikkelingen.

De VMK is nog niet beschikbaar. Het ontbreekt nog aan meetgegevens zoals verkeersintensiteiten en gevelafstanden.

De VMK is naar verwachting eind 2004 beschikbaar.

8.4.2 Uitvoering geluidsaneringsprogramma meest urgente woningen

Om geluidsoverlast als gevolg van verkeer in en om woningen terug te dringen, wordt in de eerste plaats uitvoering van de 'A- en Raillijsten' gecontinueerd. Daarmee saneert de gemeente de meest urgente woningen.

Het rijksbudget voor gevelisolatie tegen weg- en railverkeerslawaai is in het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing geïntegreerd. Per 1 januari 2003 is het budget voor gevelisolatie volledig autonoom besteedbaar door de gemeente.

De sanering van de meest urgente woningen is in tabel 8.1 opgenomen. De woningen op de A-lijst aan het Damplein zijn niet in dit programma meegenomen omdat de woningen na herinrichting van het historisch centrum Leidschendam niet langer een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) zullen ontvangen.

jaar van uitvoering	wijk	straat	aantal woningen	lijst	benodigd budget	subsidiebron
2000-2003	Bovenveen	Nicolaas Beetslaan	48	raillijst	€ 163.361,-	SOLM
2003-2005	Voorburg-West	Prinses Mariannelaan	12	A-lijst	€ 70.336,-	1 ^o periode ISV
2005-2010	Voorburg- West	Prinses Mariannelaan	29	A-lijst	€ 170.168,-	2 ^o periode ISV

Tabel 8.1: sanering van meest urgente woningen

Gelet op het bovenstaande zal in 2010 de uitvoering van de sanering van woningen op de A-lijst- zijn afgerond. Uitvoering van de sanering van woningen op de raillijst is in 2010 nog niet gereed.

Sanering Rail- en B-lijstwoningen

De prioriteitstelling en programmering van de sanering van de woningen op de rail- en B-lijst zal evenals van woningen die met projectfinanciering worden aangepakt, worden gekoppeld aan de activiteiten in het kader van de stedelijke vernieuwing. Woningen die in het kader van de stedelijke vernieuwing verbeterd worden, komen op die manier eerder in aanmerking voor geluidsanering. Een voorbeeld hiervan is het combineren van geluidsmaatregelen met warmte-isolatie of met het meer geschikt maken van woningen voor senioren. Hiermee wordt de toekomstwaarde van de woningen of de wijk verhoogd en is dus winst op de lange termijn behaald.

Een toepassing van bronmaatregelen ter bestrijding van geluidhinder is de inrichting van 30 km/uur gebieden of het vervangen van klinkerverharding door (geluidsarm) asfalt. Wanneer het in hoofdstuk 3 voorgenomen beleid ten aanzien van de autostructuur wordt uitgevoerd, kan een aantal woningen van de B-lijst worden afgevoerd.

8.4.3 Plan van aanpak verbetering luchtkwaliteit

De gemeente heeft in 2003 een procesplan opgesteld voor de verbetering van de luchtkwaliteit. Uiterlijk 1 mei 2004 moet een Plan van Aanpak met maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit om in 2010 te voldoen aan de grenswaarden gereed zijn. Het stadsgewest Haaglanden coördineert het opstellen van de gemeentelijke plannen van aanpak voor bovengemeentelijke maatregelen. Het is van groot belang om maatregelen te treffen, aangezien er zich langs de rijkswegen A12 en A4 een aantal gevoelige bestemmingen zoals woningen bevindt.

Eén van de mogelijke (bron)maatregelen is de verlaging van de maximum rij snelheid naar 80 km/u op de Utrechtse Baan, op het gedeelte tussen de grens met Den Haag tot en met het Prins Clausplein. Daarmee kan de luchtverontreiniging in de woonwijken langs de Utrechtse Baan met ongeveer 20%

worden verminderd. Het voorstel voor de rijbaan richting Den Haag is ingediend, het voorstel voor de rijbaan richting Zoetermeer is in studie.

Andere maatregelen die in aanmerking komen zijn:

- omleiden van (zwaar) verkeer naar andere wegen;
- opheffen van stagnatiepunten (verbeteren doorstroming);
- afstandvergroting tussen verkeer en voetganger/gevoelige bestemming door middel van herindeling dwarsprofiel;
- beperken invloed van bebouwing (minder gesloten, lager en gevel verder van de weg);
- beperken invloed van bomen (kronen raken elkaar zo min mogelijk);
- herziening afstelling verkeerslichten;
- verminderen van de parkeerbewegingen.

Het plan van aanpak zal duidelijk maken welke maatregelen waar genomen kunnen worden.

8.4.4 Route gevaarlijke stoffen

Voor zover het vervoer van gevaarlijke stoffen noodzakelijk is, wil de gemeente dit zo veilig mogelijk afwikkelen. Het vervoer van explosiegevaarlijke stoffen via de tunnel op de is niet toegestaan. Dit betekent dat de bevoorrading van het benzinestation langs de Noordsingel ook in de toekomst gebeurt via de Prins Bernhardlaan.

De routing van het transport van gevaarlijke stoffen moet opnieuw door de gemeente worden vastgesteld. Dit zal begin 2004 gebeuren. De brandweer is betrokken bij dit project, om de relaties tussen mogelijke incidenten, bereikbaarheid, bluswatervoorziening en repressieve slagkracht te waarborgen.

Een routeaanwijzing van gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom lijkt door het relatief gering aantal transporten niet nodig. Het verdient de voorkeur om alleen de A4 en de A12 aan te wijzen. Aanwijzing van de A4 en de A12 voorkomt dat het transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt buiten de gewenste doorgaande wegen. Tegelijk kan door het geven van ontheffingen zicht gehouden worden op het transport buiten de aangewezen route. Hiermee ontstaat meer grip op mogelijke risico's; in de ontheffingen worden voorwaarden opgenomen over de te rijden route en de toegestane rijtijden. De brandweer heeft hierbij een adviserende rol.

8.4.5 Streven naar Duurzame Mobiliteit

In hoofdstuk 2 is het streven naar Duurzame Mobiliteit als een van de ambities van de gemeente op gebied van verkeer en vervoer opgenomen. Hieronder volgt een aantal maatregelen in lijn met deze ambitie. Daarnaast zijn in de hoofdstukken over langzaam verkeer en openbaar vervoer maatregelen voorgesteld met het zelfde doel.

Relatie inrichting directe woonomgeving en vervoerwijzekeuze

In de planvorming en het ontwerp van bouw- en herstructureringslocaties is integratie van planologie, stedenbouw en mobiliteit steeds nadrukkelijker gewenst. Er is namelijk een onlosmakelijk verband tussen het situeren van functies, de inrichting van de openbare ruimte en de gevolgen daarvan op de wijze van verplaatsen. Uitgangspunt dient te zijn dat de ruimtelijke inrichting van de omgeving de meest duurzame vervoerwijze voor elke verplaatsing tot de meest logische maakt. Met andere woorden: de beïnvloeding van de vervoerwijze op lokaal niveau. Binnen de directe omgeving is dat lopen, op korte afstanden de fiets. Op langere afstanden is dat het openbaar vervoer of de auto. Verkeersveiligheid is hier impliciet in meegenomen. Met andere woorden: duurzame mobiliteit is ook goed voor de verkeersveiligheid.

In de gemeente Leidschendam—Voorburg wordt dit concreet toegepast met behulp van de benadering 'VervoerPrestatie op Locatie' (VPL). De VPL-aanpak bevordert duurzame mobiliteit en verbetert de kwaliteit van de gebouwde omgeving door een uitgekiend stedenbouwkundig en verkeerskundig ontwerp. Op die manier draagt VPL bij aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

De toepassing van de VPL-aanpak vindt voor het eerst plaats bij het project Historisch Centrum (zie hoofdstuk 9.1).

Naar aanleiding van de resultaten van de toepassing van de VPL-aanpak bij het project Historisch Centrum Leidschendam zal worden gezien of toepassing van VPL bij herinrichtinglocaties tot standaard wordt.

Een peiling op internet geeft overigens aan dat driekwart van de inwoners van Leidschendam-Voorburg bereidt is om voor minder overlast en schonere lucht wat vaker de fiets of het openbaar vervoer te gaan gebruiken.

Bewustwording bevorderen

De gemeente kan een rol spelen bij het bewust maken van inwoners van hun verplaatsingsgedrag en de mogelijke problemen die dat met zich mee brengt:

- communiceren over en stimuleren van aantrekkelijke alternatieven voor de (eigen) auto, zoals autodelen, call a car, greenwheels, carpoolen etc.;
- geven van voorlichting en informatie over Het Nieuwe Rijden: veilig, comfortabel en energiebewust autorijden. En ook nog eens kosten besparen. Het Nieuwe Rijden wil automobilisten kennis laten maken met een optimale manier van autorijden die aansluit op de ontwikkelingen op motortechnisch gebied.

Wet milieubeheer en Vervoermanagement

Vanuit het rijksbeleid wordt aan vervoermanagement een belangrijke rol toegekend als instrument bij het mobiliteitsbeleid. De Wet milieubeheer (Wm) is daarbij geschikt als instrument voor de regulering van verkeer van en naar een specifiek bedrijf op grond van milieubelasting. De Wm regelt onder meer het terugdringen van nadelige milieugevolgen van vervoer van personen en goederen.

Onder vervoermanagement wordt verstaan de mobiliteitsbeïnvloeding waarbij het verkeer van en naar het bedrijf (van werknemers, bezoekers, zakelijke klanten en goederen) zodanig verandert dat de milieubelasting wordt teruggedrongen of tegengegaan. Hierbij is er ook een bedrijfsbelang. Bereikbaarheid voor personeel en klanten van het bedrijf is noodzakelijk. Vervoermanagement is vooral van belang bij bedrijven waar veel mensen werken, waar veel bezoekers komen en waar grote stromen goederen vervoerd worden.

De gemeente Leidschendam—Voorburg betreft het aspect vervoermanagement bij de vergunningverlening, afhandeling van meldingen en handhaving Wet milieubeheer bij bedrijven met meer dan 100 werknemers en/of meer dan 500 bezoekers per dag en/of meer dan 2 miljoen transportkilometers per jaar.

Globaal komt de aanpak op het volgende neer: op basis van door het bedrijf ingevulde checklisten wordt door de gemeente beoordeeld of een besparingspotentieel aanwezig is om een onderzoek voor vervoer te rechtvaardigen. Als dit het geval is wordt van het bedrijf een onderzoeksrapport en plan van aanpak verlangd. De uitvoering van het plan van aanpak wordt door de gemeente vastgelegd door middel van een voorschrift in de vergunning bij vergunningplichtige bedrijven of door een brief

gekoppeld aan een voorschrift van de AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur). Bij controlebezoeken bespreekt de inspecteur van de gemeente de voortgang van de uitvoering van de maatregelen, die bij het in gebreke blijven, kunnen worden afgedwongen.

Voorbeeldfunctie gemeente

De gemeente Leidschendam – Voorburg wil een voorbeeldfunctie vervullen bij het bevorderen van duurzame mobiliteit. Daarom kiest de gemeente voor een schoner, stiller en zuiniger eigen wagenpark en stimuleert zij werknemers tot het gebruik van openbaar vervoer en fiets.

Vervoermanagement eigen organisatie

Voor de eigen organisatie wordt een vervoermanagementplan opgesteld. Dit plan helpt de CO₂ uitstoot te verminderen door het bevorderen van Duurzame Mobiliteit, meer langzaam verkeer en openbaar vervoer en minder (solistisch) autogebruik. Hiermee fungeert Leidschendam–Voorburg tevens als voorbeeld voor bedrijven en inwoners.

Milieu Efficiency Scan eigen wagenpark

De gemeente wil de milieuprestatie van het eigen wagenpark verbeteren. Om hierop beter zicht te krijgen is een Milieu Efficiency Scan (MES) uitgevoerd.. Met behulp van dit model is inzicht verkregen in de huidige milieuprestatie van het wagenpark alsook in de effecten en kosten van investeringen in *alternatieven om de milieuprestatie te verbeteren. Hieruit blijkt dat tractoren en veegmachines* samen de grootste bijdrage leveren aan de totale milieubelasting van het wagenpark. Op dit moment wordt de haalbaarheid van een aardgasvulinstallatie en de toepassing van roetfilters onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek moeten bepalen of aardgas het wagenpark van de gemeente Leidschendam-Voorburg schoner moeten maken.

Handhaving

Veel overlast wordt veroorzaakt door ongewenst gedrag, zoals te hard rijden, rijden met kapotte uitlaat, slecht afgestelde motoren, rijden op plaatsen waar dat niet is toegestaan, etc. Een goede handhaving kan dit gedrag terugdringen en daarmee de overlast helpen voorkomen.

9 Sleutelprojecten

9.1 SLEUTELPROJECT REVITALISERING HISTORISCH CENTRUM LEIDSCHENDAM

Het VVP vormt het beleidskader voor de twee sleutelprojecten. Dat wil zeggen dat het VVP de randvoorwaarden voor deze projecten bepaalt. Met betrekking tot het project Revitalisering historisch centrum Leidschendam (Damcentrumproject) wordt voor de inhoud verwezen naar het inmiddels door het college vastgestelde concept-Masterplan. Het Damcentrumproject kent een eigen traject voor inspraak en betrokkenheid van belanghebbenden.

Inspraak op het concept VVP heeft het volgende opgeleverd t.a.v. Damcentrumproject:

- Enkele insprekers ageren tegen het mogelijk invoeren van betaald parkeren in het Damcentrum. Het werkt negatief uit op de concurrentiepositie van het winkelcentrum. De huidige blauwe zone werkt prima. De noodzaak van een parkeergarage wordt niet zo gevoeld.
- Voor bewoners van de buurten in de directe omgeving (Rietvink, De Tol) zouden de sluisbruggen toegankelijk moeten blijven om onnodig omrijden te voorkomen.
- Uit oogpunt van de bereikbaarheid van bedrijven zou de huidige route sluis–Damplein–Damlaan open moeten blijven.
- De Damlaan kan gezien worden als een alternatief voor Leidsenhage als winkelcentrum en *mogelijk - met een aanvulling – voor uitgaan. Het Damplein dient in die visie dan ook gereconstrueerd te worden om vervoersstromen te reguleren en het plein tevens om te kunnen vormen tot een ontmoetingsplek.*

Deze punten komen aan de orde in het recent door het College vastgestelde concept-Masterplan.

9.1.1 Inleiding

In de afgelopen jaren is het onderwerp verkeer in het Damcentrum uitvoerig onderzocht en besproken, in het kader van de plannen voor een ingrijpende verbetering van het historisch centrum van Leidschendam. Doel van dit onderdeel van het VVP is het beschrijven van de verkeerskundige randvoorwaarden en uitgangspunten. Mede op basis hiervan kan het Masterplan Damcentrum verder worden uitgewerkt.

De volgende rapporten, inclusief de besluitvorming daarover, vormen de basis voor dit onderdeel van het VVP:

- Verkeersonderzoek Damlaan (AGV, 1997)
- Aanvullend verkeersonderzoek Damcentrum (AGV, 1998)
- Economische effecten verkeersmaatregelen Damcentrum (D&P, 1998)
- Concept verkeers- en vervoerplan Leidschendam-Voorburg, gebaseerd op het Verkeers- en vervoerplan Leidschendam en het Verkeerscirculatieplan Voorburg (Gemeente Leidschendam-Voorburg, 2003)
- Stedenbouwkundig programma van Eisen voor het project Damcentrum en de lijst van wijzigingen daarop (West 8, 2001)
- Stedenbouwkundige uitgangspunten voor het project Damcentrum (West 8, 2001)
- Distributieplanologische raming (B@S Consultants, 2003)

In bijlage 8 'Onderzoeksrapporten (consequenties) verkeersontsluiting Damcentrum' zijn kort de belangrijkste conclusies uit de rapporten weergegeven.

De rapporten worden aangevuld met informatie die sinds de zomer van 2002 verzameld is aan de hand van de VPL-aanpak en MOK. VPL staat voor VervoersPrestatie op Locatie, ook wel aangeduid als "de kortste weg naar een betere leefomgeving". Naast de toepassing van de VPL-methode is gebruik gemaakt van de expertise van het stadsgewest Haaglanden in het kader van het Haaglanden project Mobiliteit en Omgevings Kwaliteit (MOK).

VervoersPrestatie op Locatie

In 2002 is door het College gekozen de VPL-aanpak te gebruiken bij de uitwerking van de verkeersstructuur in het Damcentrum. De VPL-aanpak gaat uit van een integrale planontwikkeling, die moet leiden tot een stedelijk ontwerp met aandacht voor duurzame mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving. Deze aanpak dient ook andere doelstellingen bijvoorbeeld op de terreinen van ruimtelijke kwaliteit, geluid, CO₂ en NO_x emissievermindering, ruimtelijke diversiteit en verkeersveiligheid.

Mobiliteit en OmgevingsKwaliteit

Naast de toepassing van de VPL-methode is gebruik gemaakt van de expertise van het Stadsgewest Haaglanden in het kader van het Haaglanden project Mobiliteit en OmgevingsKwaliteit. Het Historisch Centrum Leidschendam is pilot binnen het project. Het zogenaamde MOK-team heeft haar aandacht gericht op alle factoren die een rol spelen bij mobiliteit en dus ook de sociale en economische factoren en heeft een advies uitgebracht.

9.1.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Damcentrum inrichten als verblijfsgebied

Openstelling van de NORAH maakt het mogelijk om van het Damcentrum een aantrekkelijk verblijfsgebied te maken. Verkeer van en naar de A4, dat nu door het Damcentrum rijdt, kan vanaf eind 2003 gebruik maken van de NORAH. Al in 1998 is door de toenmalige gemeenteraad van Leidschendam besloten dat maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal in het Damcentrum zouden mogen rijden, gemeten ter hoogte van de sluis of het Damplein.²² De snelheid van het gemotoriseerd verkeer mag maximaal 30 km/uur zijn.

Het verblijfsgebied wordt aan de noord-westzijde begrensd door de Oude Trambaan en aan de zuid-oostzijde door de Nieuwstraat. Deze wegen zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De aansluitingen van het Damcentrum op de Oude Trambaan dienen volgens het concept Duurzaam Veilig vormgegeven te worden, dat wil zeggen:

- kruisingen van twee gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur wegen) onderling bij voorkeur met een rotonde of als tweede mogelijkheid met een verkeersregelinstantie (indien nodig vanwege ruimtegebrek en/of doorstroming openbaar vervoer);

²² De keuze van maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal is gebaseerd op de volgende overweging. In een verblijfsgebied is een intensiteit van maximaal 2500-3000 motorvoertuigen per etmaal toelaatbaar. Het Damcentrum is echter vanwege de diversiteit aan functies geen gewoon verblijfsgebied. Rekening houdend met de oversteekbaarheid en de menging van verkeerssoorten werd een intensiteit van 5.000 mv/etmaal aanvaardbaar geacht.

- kruisingen van erftoegangswegen (30 km/uur wegen) met gebiedsontsluitingswegen bij voorkeur met een uitrit of als tweede mogelijkheid als voorrangskruispunt. Bij een volledige aansluiting (ook linksaf slaan vanuit de uitrit mogelijk) dient de gebiedsontsluitingsweg bij voorkeur voorzien te worden van een brede middenberm om in twee etappes te kunnen oversteken.

Bereikbaarheid

Het Damcentrum moet vooral goed bereikbaar zijn voor langzaam verkeer. Met de auto dient het gebied voor bestemmingsverkeer bereikbaar te zijn. Doorgaand autoverkeer moet daarbij worden beperkt.

Het gebied moet ook met openbaar vervoer goed te bereiken zijn in de vorm van een ontsluitende lijn die goed in het gebied ingepast wordt. Daarnaast dient een goede overstapmogelijkheid gerealiseerd te worden op verbindende lijnen ter hoogte van de Oude Trambaan.

Bevoorrading van winkels en voorzieningen dient ook in de toekomst mogelijk te blijven. Voor calamiteitenverkeer dient het gebied te allen tijde toegankelijk te zijn.

Parkeren

Uitgangspunt is het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen. In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen zijn parkeernormen voor woningen, winkels, horeca, dienstverlening, sociaal culturele voorzieningen en de school opgenomen. Per nieuw te bouwen grondgebonden vrije sectorwoning dienen twee parkeerplaatsen inbandig te worden gerealiseerd, per nieuw te bouwen overige woningen moet één parkeerplaats per woning inbandig worden gerealiseerd. Omdat het Damplein een pleinbebouwing krijgt, is een openbare parkeergarage onder het Damplein noodzakelijk ter compensatie van de parkeerruimte die op het plein vervalt en om extra parkeerruimte te creëren.

Laad- en losplaatsen ten behoeve van het bevoorradingsverkeer dienen op enkele nader aan te wijzen locaties ingepast te worden. Voor het stallen van de fiets dienen goede fietsenrekken aangebracht te worden op diverse locaties dicht bij de bestemmingen.

9.1.3 Nadere uitwerking en voorstellen

Hoe een aantrekkelijk verblijfsgebied gerealiseerd kan worden, waarin de auto niet meer dominant is en tegelijkertijd het economisch functioneren mogelijk blijft, is de uitdaging waar het Damcentrum voor staat. De intensiteit van het verkeer door het Damcentrum zal volgens de meest recente verkeersmodelberekeningen zonder aanvullende maatregelen direct na openstelling van de NORAH naar verwachting al hoger zijn dan de gewenste 5.000 motorvoertuigen per etmaal waarover de toenmalige gemeenteraad van Leidschendam zich eerder heeft uitgesproken. Omdat de werkelijkheid mogelijk af zal wijken van deze modelberekening, zal na openstelling van de NORAH periodiek gemeten worden hoe hoog de intensiteit werkelijk is. Zolang de grens van 5.000 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte van het Damplein of de sluis niet is bereikt, zijn aanvullende maatregelen om het doorgaande verkeer te beperken, niet noodzakelijk. Wanneer de grens van 5.000 wordt overschreden, zijn aanvullende maatregelen wel nodig vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Varianten

In bijlage 9 zijn vijf mogelijke varianten ter regulering van het gemotoriseerd verkeer met hun voor- en nadelen op een rij gezet. Deze varianten zijn deels reeds door AGV voorgesteld en deels opgenomen omdat deze tijdens de VPL-workshops (opnieuw) zijn voorgesteld. Het gaat om vijf varianten:

Variant A: een afsluiting ter hoogte van het Damplein

Variant B: een afsluiting ter hoogte van de zuidelijke sluisbrug

Variant C: een derde oeververbinding

Variant D: éénrichtingsverkeer in de richting zuid-noord

Variant E: een afsluiting ter hoogte van de Oude Trambaan

Een combinatie hiervan is variant C+D: nieuwe brug in combinatie met éénrichtingsverkeer.

Variant E is vanwege bereikbaarheidsproblemen en relatief veel verkeer op de sluisbruggen in 1997 afgewezen maar is voor de volledigheid toch in het overzicht opgenomen. Varianten A en B gaan uit van een fysieke afsluiting.

Bij alle varianten is aangenomen dat de noordelijke sluisbrug wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dit is bij de varianten met een fysieke afsluiting nodig om te voorkomen dat autoverkeer om de afsluiting heen kan; daarnaast biedt die afsluiting extra ruimte voor het langzaam verkeer en is om die reden ook in de varianten zonder afsluiting wenselijk. Bij variant A (een afsluiting ter hoogte van het Damplein) moet ook voorkomen worden dat verkeer via de Sluiskant en Plaspoelkade de afsluiting op het Damplein kan omzeilen, bijvoorbeeld door paaltjes te plaatsen tussen de Sluiskant en de Plaspoelkade.

De afsluiting op het Damplein moet passeerbaar zijn voor de lijnbus, calamiteitenverkeer en bevoorradersverkeer dat in het gebied tussen het Damplein en de sluis moet zijn. Een afsluiting ter hoogte van de sluis hoeft alleen passeerbaar te zijn voor de lijnbus en calamiteitenverkeer. Bij variant C (een extra brug over de Vliet ter hoogte van de Dr. van der Stamstraat) zullen naar verwachting in het Damcentrum ook aanvullende maatregelen nodig zijn om de grens van 5.000 mvt/etmaal niet te overschrijden. Tegelijk moet worden opgemerkt dat de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen zich zullen verplaatsen naar de nieuwe route.

Bij variant D (éénrichtingsverkeer in noordelijke richting op de zuidelijke sluisbrug) zal voor openbaar vervoer en calamiteitenverkeer een mogelijkheid gecreëerd moeten worden om ook van noord naar zuid te rijden. Gebruik van de noordelijke brug betekent niet alleen combinatie van fiets- en busverkeer op die brug, maar ook op de Sluiskant. Dit maakt het lastig om hier de gewenste aantrekkelijke horecagelegenheden met terrassen te realiseren. In variant D zal de intensiteit op de zuidelijke brug in 2010 naar verwachting al 4.500 mvt/etmaal bedragen (in één richting). Dit betekent dat in het gebied de grens van 5.000 mvt/etmaal overschreden zal worden. Dit heeft consequenties voor de inrichting van het gebied en voor de verblijfskwaliteit. Bij variant C+D kan al het verkeer vanuit Leidschendam-Zuid het Damcentrum in en terugrijden via de nieuwe brug ter hoogte van de Dr. van der Stamstraat. De extra brug uit variant C zorgt ervoor dat het verkeer goed kan doorstromen vanuit Leidschendam-Zuid. Dit trekt mogelijk echter extra verkeer aan, dat deze route dan verkiest boven de . Dat betekent dat bij deze variant dezelfde intensiteit als bij variant D moet worden verwacht.

Economische effecten

De te verwachten economische effecten zijn eveneens in bijlage 9 aangegeven. In deze paragraaf volgt een korte toelichting.

In 1998 heeft de voormalige gemeenteraad van Leidschendam zijn voorkeur uitgesproken voor variant A: een afsluiting op het Damplein met behulp van een parkeergarage, gecombineerd met een pasjessysteem voor bewoners en andere belanghebbenden uit het Damcentrum en Leidschendam-Zuid. De parkeergarage fungeert in deze variant als een 'toegangsregelaar' die verkeer alleen onder voorwaarden laat passeren. Er werd gedacht aan een tijddrempel, waarbij de parkeergarage pas na het verstrijken van een bepaalde tijd aan de andere zijde kon worden verlaten.

Uit een passantenenquête uitgevoerd door het adviesbureau D&P in januari 1998, werd de verwachte omzetsdaling bij bovengenoemde opzet ingeschat op gemiddeld 4 tot 5%. Belangrijke reden voor deze relatief geringe omzetsdaling is dat slechts 26% van de bezoekers die naar het Damcentrum komen om boodschappen te doen, gebruik maakt van de auto. Het effect op de omzet van het wel of niet instellen van een pasjessysteem is niet in significante cijfers uit te drukken. De omzetsdaling van variant C (een extra brug over de Vliet) werd destijds iets hoger ingeschat dan 4 tot 5% omdat een extra brug voor de bewoners van Leidschendam-Zuid mogelijk een interessante verbinding is met Leidsenhage. De bewoners van Leidschendam-Zuid hoeven dan namelijk niet meer om te rijden via de om Leidsenhage te bereiken.

De economische effecten van variant B (een afsluiting ter hoogte van de sluis) en van variant D (het instellen van éénrichtingsverkeer in de richting zuid-noord) zijn destijds niet onderzocht. Op basis van het onderzoek van D&P is een globale inschatting gemaakt. De combinatievariant C+D (extra brug en éénrichtingsverkeer) heeft als voordeel dat het verkeer in noordelijke richting door het Damcentrum rijdt en minder vaak zal doorrijden naar Leidsenhage. De economische effecten van deze variant zijn dan vergelijkbaar met die van variant D.

Voor alle varianten geldt dat de mogelijke omzetsderving naar verwachting geheel of gedeeltelijk kan worden voorkomen doordat het nieuwe Damcentrum een aantrekkelijker gebied wordt en doordat het aantal (koop)woningen en de gemiddelde koopkracht in het gebied zullen stijgen.

In maart 2003 heeft de gemeente een distributieplanologische raming laten uitvoeren door adviesbureau B@S Consultants. Hierin is gekeken naar de economische ruimte voor uitbreiding of herontwikkeling van het Damcentrum als wijkwinkelcentrum. Daarbij is ook het effect van een vorm van fysieke afsluiting voor doorgaand autoverkeer op het economisch functioneren betrokken. Uitkomst van dit rapport is dat een fysieke afsluiting met name effect heeft op de van buiten het verzorgingsgebied gerealiseerde toevloeiing. Om die reden zou een minder groot winkelaanbod gerealiseerd moeten worden. Rekening houdend met een mogelijke fysieke afsluiting en met enige voorzichtigheid met betrekking tot de koopkrachtbinding heeft het college de voorkeur uitgesproken voor een middelgroot wijkcentrum van ca. 4.100 m² vvo rondom het Damplein met daarbij de realisatie van een 2^e supermarkt.

Voorstel te kiezen variant voor regulering

Zolang de grens van 5.000 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte van het Damplein of de sluis niet is bereikt, zijn afgezien van de inrichting van het Damcentrum als verblijfsgebied, geen aanvullende maatregelen nodig om het doorgaande verkeer in het Damcentrum te weren. Wanneer de grens van 5.000 motorvoertuigen per etmaal wordt overschreden, zijn aanvullende maatregelen wel nodig vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Zolang de grens van 5.000 motorvoertuigen per etmaal niet is bereikt, wordt het volgende voorgesteld:

- De parkeergarage wordt ingericht met een in- en uitgang aan beide zijden van het Damplein, zodat verkeer zowel vanuit de noordzijde als vanuit de zuidzijde de garage kan bereiken.
- Naast de parkeergarage wordt tussen de zuidelijke sluisbrug en de Plaspoelstraat een 'bypass' aangelegd die wordt opengesteld voor alle verkeer.

Indien de verkeersdruk zal oplopen tot boven de 5.000 motorvoertuigen die door de gemeenteraad zijn vastgelegd, dan gaat de voorkeur uit naar regulerende maatregelen op het Damplein, lijkend op variant A: een parkeergarage die de mogelijkheid biedt om als 'toegangsregelaar' te dienen. Deze variant wordt voorgesteld in het concept Masterplan vanwege de combinatie van de voordelen van variant A, *namelijk verblijfskwaliteit in combinatie met een goede autobereikbaarheid en een logische verkeersstructuur*, en vanwege de flexibiliteit die deze variant biedt.

Ter hoogte van de 'bypass' worden nader te bepalen aanvullende verkeersregulerende maatregelen genomen. De 'bypass' kan bijvoorbeeld gedurende bepaalde delen van de dag of continue worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van noodhulpverkeer, openbaar vervoer en een beperkte hoeveelheid bevoorradingsverkeer. Bestemmingverkeer kan dan eventueel via de parkeergarage rijden. Het overige verkeer wordt geacht gebruik te maken van de NORAH.

De verkeersintensiteit zal de komende jaren regelmatig gemeten worden. Wanneer de grens van 5.000 motorvoertuigen wordt overschreden, worden stapsgewijs aanvullende maatregelen ingevoerd totdat de grens van 5.000 motorvoertuigen per etmaal weer bereikt is.

Het MOK-team van Stadsgewest Haaglanden is bereid om de gemeente te begeleiden bij de keuze voor bepaalde maatregelen. In het Masterplan dient ruimte te worden gereserveerd voor de 'bypass' en voor het invoeren van verkeersregulerende maatregelen.

Om direct na openstelling van de NORAH het gebruik van deze nieuwe route te stimuleren en het gebruik van de route door het Damcentrum te ontmoedigen, verdient de verkeerssituatie tussen openstelling van de en realisatie van de parkeergarage specifieke aandacht.

Parkeren

Uitgangspunten voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen zijn het bouwprogramma conform de meest recente inzichten, de vastgestelde parkeernormen en de aanwezigheidspercentages. Op basis daarvan is een parkeerbalans opgesteld. Naast in pandige parkeerplaatsen bij de nieuwe woningen zijn in totaal 666 openbare parkeerplaatsen in het Damcentrum nodig, waarvan er 225 in de parkeergarage onder het Damplein gerealiseerd kunnen worden. De overige plaatsen worden op maaiveld ingepast. Een gering tekort wordt geaccepteerd. Enige schaarste is van belang voor het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoerwijzen en voor de beleggingswaarde van de garage onder het Damplein en de waarde van de parkeerplaatsen bij de woningen.

In een nog samen met Schouten & de Jong/Bouwfonds op te stellen Programma van Eisen zal de inrichting van de parkeergarage nader worden uitgewerkt. Na oplevering wordt de garage door de twee gezamenlijke partijen, te weten de gemeente en Schouten & de Jong/Bouwfonds, verkocht aan een nog nader te bepalen particuliere belegger. Om de beleggingswaarde van de parkeergarage maximaal te maken en zodoende ook de verkoopopbrengst te maximaliseren, is het instellen van een parkeerregime in de parkeergarage gekoppeld aan een regime op straat noodzakelijk. Daarnaast bevordert een bepaalde vorm van parkeerregulering in het Damcentrum het gewenste gebruik van de parkeervoorzieningen. Het regime dient er op gericht te zijn dat kort parkeren op maaiveld plaatsvindt

en lang parkeren ondergronds. De invoering van een parkeerregime en de verschillende mogelijkheden daarbij, dienen nader onderzocht en uitgewerkt te worden.

Oude Trambaan en Kwadrant

In aansluiting op de verkeersinfrastructuur in het Damcentrum kan de verkeerscirculatie rondom het Kwadrant worden herzien. Belangrijk uitgangspunt bij de herinrichting van het Kwadrant en de assen Oude Trambaan en Koningin Julianaweg/Voorburgseweg is dat deze wegen geen aantrekkelijke (sluip)routes worden voor verkeer dat geacht wordt de Noordsingel te kiezen. Voorlopig wordt voorgesteld de huidige situatie te handhaven en nader te onderzoeken welke circulatie het beste past binnen het bovengenoemd uitgangspunt en binnen een Duurzaam Veilig en helder verkeerssysteem.

Er moeten tegelijkertijd logische routes voor fietsers rondom het Kwadrant gerealiseerd worden, waarbij de fietser niet meer hoeft om te rijden en veilige oversteekmogelijkheden heeft. Doortrekking van het tweerichtingenfietspad langs de Oude Trambaan ter hoogte van wijk De Rietvink richting Voorburg heeft de voorkeur. In ieder geval is een fietspad in twee richtingen tot aan de Plaspoelkade gewenst.

9.2 KNOOPPUNT STATION VOORBURG

9.2.1 Inleiding

In het kader van het BOR (Bereikbaarheidsoffensief Randstad) heeft de gemeente samen met het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag een projectvoorstel ingediend voor de verbetering van het station Voorburg als vervoerknooppunt. Doel hiervan is om op korte termijn (2003-2010) een aantal knelpunten voor het functioneren van dit station als knooppunt aan te pakken.

Bij de verdere uitwerking van dit voorstel op weg naar een Plan van Aanpak is geconstateerd dat de korte-termijnmaatregelen zoveel mogelijk moeten passen binnen een visie op de ruimtelijke kwaliteit van het station Voorburg en omgeving op langere termijn (2010-2030)²⁴.

9.2.2 Probleembeschrijving

Station Voorburg vormt op dit moment een knooppunt waar diverse systeemdelen van openbaar vervoer en voor het autoverkeer bij elkaar komen: de Intercitylijn Utrecht-Den Haag CS, stoptreinen Den Haag-Zoetermeer-Gouda, verschillende (doorgaande) buslijnen en tramlijn 10, en de Utrechtse Baan met via het Prins Clausplein hoofdverbindingen met Amsterdam, Utrecht en Rotterdam.

Om verschillende redenen staat de kwaliteit van het station Voorburg onder druk:

- de lijnvoering van tram en bus kent teveel beperkingen;
- de haltes van verschillende ov-onderdelen zijn niet duidelijk te vinden en bevinden zich niet in elkaars directe nabijheid;
- de doorstroming van het busverkeer is slecht;
- een goede (loop)verbinding met de Binckhorst ontbreekt;
- het verblijfsklimaat is sociaal onveilig;

²³ De keuze van maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal is gebaseerd op de volgende overweging. In een verblijfsgebied is een intensiteit van maximaal 2500-3000 motorvoertuigen per etmaal toelaatbaar. Het Damcentrum is echter vanwege de diversiteit aan functies geen gewoon verblijfsgebied. Rekening houdend met de oversteekbaarheid en de menging van verkeerssoorten werd een intensiteit van 5.000 mvt/etmaal aanvaardbaar geacht.

²⁴ Zie de notitie Knooppunt Voorburg. Procesvoorstel. Awareness, december 2002

- de op- en afritten van de A12 behoeven verbetering;
- er is twijfel aan het functioneren van de parkeergelegenheid als P&R-gelegenheid.

Hierdoor blijft de bijdrage van het station als vervoerknooppunt aan de bereikbaarheid van het gebied van Haaglanden onder de mogelijkheden die het potentieel in zich heeft.

9.2.3 Ontwikkelingen in de omgeving van het project

In de directe omgeving van het station Voorburg vindt een aantal ontwikkelingen plaats, die van invloed zijn op het functioneren van het station. Kort samengevat gaat het om:

- de openstelling van de (eind 2003) en de plannen voor het Trekvliettracé (2015);
- de start van Randstadrail (2006);
- aanleg van nieuwe stations (o.a. Ypenburg; 2006);
- Den Haag CS Kwadrant (waarvoor gelden zijn vrijgespeeld);
- invulling van de Vlietzone (2003);
- Haagse ambities met de Binckhorst;
- eventuele bouw van het ADO-stadion in Forepark;
- ruimtelijke ontwikkelingen in "de oksels" van het Prins Clausplein.

Op de lange termijn speelt ook de uitbreiding van de spoorlijn Den Haag CS-Utrecht tot vier sporen een rol. Het stadsgewest is hier groot voorstander van. Uitbreiding tot vier sporen maakt het mogelijk om de zone Den Haag CS tot en met het nieuwe station Ypenburg te ontwikkelen tot de ruggengraat van het regionale openbaar vervoer. Hierdoor zullen bestaande en nieuwe woon- en werklocaties beter door openbaar vervoer worden ontsloten, waardoor zij zich verder kunnen ontwikkelen.

9.2.4 Ambities

De gemeente Leidschendam-Voorburg wil zich sterk inzetten voor het verbeteren van het functioneren van het station Voorburg als knooppunt. Daarbij wil de gemeente op korte termijn komen tot een aantal verbetermaatregelen en op langere termijn de ruimtelijke inrichting van het stationsgebied afstemmen op de vervoerkundige potenties van het knooppunt.

Inhoudelijk gaat het dus om:

- de verbetering van de transferfunctie van het knooppunt (korte termijn);
- de versterking van ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied (lange termijn).

9.2.5 Opgaven

Om deze ambitie te realiseren staat de gemeente een forse opgave te wachten. Deze zal in samenwerking met het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag worden aangepakt. Strategisch van belang is de keuze voor:

- de herinrichting van het station en zijn omgeving in relatie tot de vervoerkundige potentie van het knooppunt;
- het parallel schakelen van de activiteiten op korte en op lange termijn.

Op de korte termijn wordt bijgedragen aan de bereikbaarheid van Haaglanden en aan de ontsluiting van de Binckhorst, door de doorstroming en inzichtelijkheid van het OV ter plaatse in de komende 1 tot 3 jaar op een hoger plan te brengen. Hiertoe is in 2003 een quick scan gemaakt van de transferkwaliteit van het knooppunt. Deze heeft een groot aantal korte en lange termijn verbetermogelijkheden opgeleverd. In de loop van 2004 worden deze maatregelen uitgewerkt. Zo wordt bijvoorbeeld nagegaan op welke locatie en op welke wijze op afzienbare termijn een busstation kan worden gerealiseerd voor alle lijnen die station Voorburg aandoen.

Om de aan de positie van station Voorburg meer bekendheid te geven en dit station nader te onderscheiden van de RandstadRail haltes wordt voorgesteld om de naam van station Voorburg te veranderen in "station Voorburg-Centrum".

Voor de lange termijn is een vervoerwaardestudie gestart die het potentieel van het knooppunt voor de langere termijn in beeld brengt.

Inspreekers denken mee. Zij noemen als mogelijke maatregelen om de situatie te verbeteren: het aanbieden van real-time reisinformatie van bussen en trams;

- het aanbieden van OV-fiets op station Voorburg. Een OV-fiets is een huurfiets voor het openbaar vervoer;
- een goede verbinding met Binckhorst, eventueel het station iets in richting Binckhorst schuiven;
- uitbreiden (bewaakt) stallen van fietsen bij station Voorburg;
- verhogen frequentie tramlijn 10;
- betere afstemming NS-tramdienstregeling.

Tegelijkertijd wordt een proces van visievorming over de ruimtelijke inrichting van het station en de stationsomgeving in gang gezet. Ter voorbereiding hierop wordt gewerkt aan een programma van eisen waaraan de inrichting van het station en omgeving op hoofdlijnen moet voldoen. Dit proces plaatst de korte termijn verbeteringen in perspectief en biedt ook op langere termijn uitzicht op behoud, en waar mogelijk verbetering, van het kwaliteitsniveau van de "overstapmachine" Voorburg, zodat ook op langere termijn de bereikbaarheid van Haaglanden en Binckhorst in het bijzonder, gewaarborgd zijn.

10 Zicht op uitvoering

10.1 INLEIDING

De voorgaande hoofdstukken van het VVP hebben inzicht gegeven in de ambities ten aanzien van de verschillende onderdelen van het verkeer en vervoer in de gemeente Leidschendam-Voorburg. Daarbij is het verkeersbeleid van de gemeente gerelateerd aan het beleid van medeoverheden: het stadsgewest Haaglanden voor de regio, de provincie Zuid-Holland voor de ruimere omgeving en het rijk als het gaat om het landelijk beleid.

In dit hoofdstuk gaat het over de wijze waarop de gemeente – bestuur en burgers samen - deze ambities binnen een Uitvoeringsprogramma wil verwezenlijken. Daarbij doen zich belemmeringen en beperkingen voor, die noodzaken tot een heldere prioritering en die de basis vormen voor noodzakelijke keuzes.

Dit hoofdstuk geeft in een aantal stappen aan hoe tot het Uitvoeringsprogramma is gekomen. Uitgangspunt daarbij is dat het Uitvoeringsprogramma de keuzes inzichtelijk maakt die zich bij de uitvoering van het verkeersbeleid voordoen. Op deze wijze ontstaat een Verkeers- en Vervoerplan met de nadruk op een overzienbaar aantal, uitvoerbare projecten. Het Uitvoeringsprogramma maakt een onlosmakelijk deel uit van het VVP, maar wordt om praktische redenen als afzonderlijk document gepubliceerd: het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks in relatie tot de Voorjaarsnota geactualiseerd.

Er worden vier stappen voorgesteld:

- stap 1: inventarisatie van de voorgestelde acties, maatregelen en projecten tot een overzichtelijk aantal projecten;
- stap 2: het in beeld brengen van de belemmeringen en beperkingen waarmee het verkeersbeleid te maken heeft en krijgt;
- stap 3: het aangeven van de criteria aan de hand waarvan onderwerpen met grote en minder grote prioriteit, met grote en minder grote urgentie kunnen worden onderscheiden;
- stap 4: de wijze waarop de besluitvorming over de uitvoering, al dan niet in interactie met betrokkenen in en buiten de wijken, vorm kan krijgen.

In de volgende paragrafen worden deze stappen verder toegelicht en aangegeven waarmee rekening moet worden gehouden.

10.2 STAP 1: INVENTARISATIE

Tijdens het opstellen van het concept-VVP is een inventarisatie gemaakt van alle mogelijke acties en maatregelen samenhangend met dit Verkeers- en Vervoerplan en met lopende en voorgenomen projecten op basis van de afzonderlijke verkeers- en vervoerplannen van de voormalige gemeenten Leidschendam en Voorburg. In het Uitvoeringsprogramma zijn deze maatregelen en acties zoveel mogelijk samengevoegd tot herkenbare projecten. Daar worden de resultaten van de inspraak aan toegevoegd.

Het Uitvoeringsprogramma bevat tevens een voorstel voor de mogelijkheden om bepaalde maatregelen bijvoorbeeld op gebied van riolering, te combineren met maatregelen op het gebied van verkeer, waarmee de overlast voor de omgeving kan worden beperkt en kosten worden bespaard. Deze mogelijkheden moeten overigens niet worden overschat, aangezien bepaalde