



Gemeente  
Leidschendam-Voorburg

# Verkeers- en Vervoerplan

Herijking 2014, met doorkijk naar 2040

Deel B: Analyse en oplossingsrichtingen

Versie 3.0: 15 oktober 2014

Vastgesteld door de gemeenteraad op 14 oktober 2014.

# Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
2.	Ontwikkelingen en (beleids)uitgangspunten	9
3.	Autoverkeer	17
4.	Fietsverkeer	29
5.	Voetgangers	41
6.	Openbaar vervoer	45
7.	Verkeersveiligheid	59
8.	Parkeren	71
9.	Duurzame mobiliteit	79
	Bijlagen	85
	Colofon	93



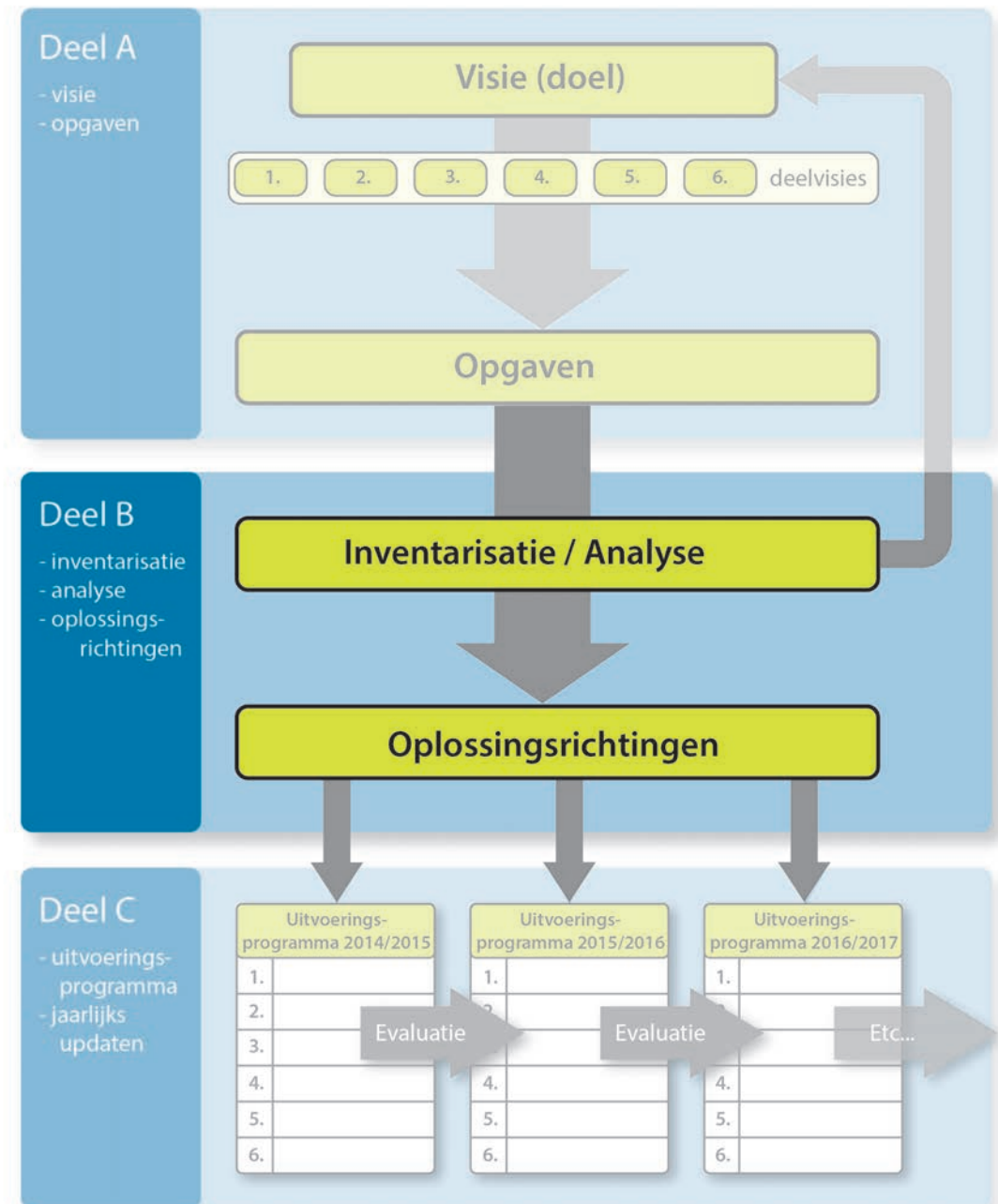
## 1. Inleiding

Voor u ligt deel B van het herijkte Verkeers- en Vervoerplan 2014. In deel B worden relevante ontwikkelingen beschreven, staan analyses en worden (verkeers) oplossingsrichtingen omschreven. Dit deel geeft de achtergronden en analyses bij deel A. Het maakt de visie en de opgaven die in deel A staan concreet. Om de oplossingen uit te voeren zal een meerjaren uitvoeringsprogramma (deel C) worden opgesteld dat gekoppeld is aan het Investeringsprogramma Ruimtelijke Ontwikkeling (IRO) en jaarlijks wordt geactualiseerd.

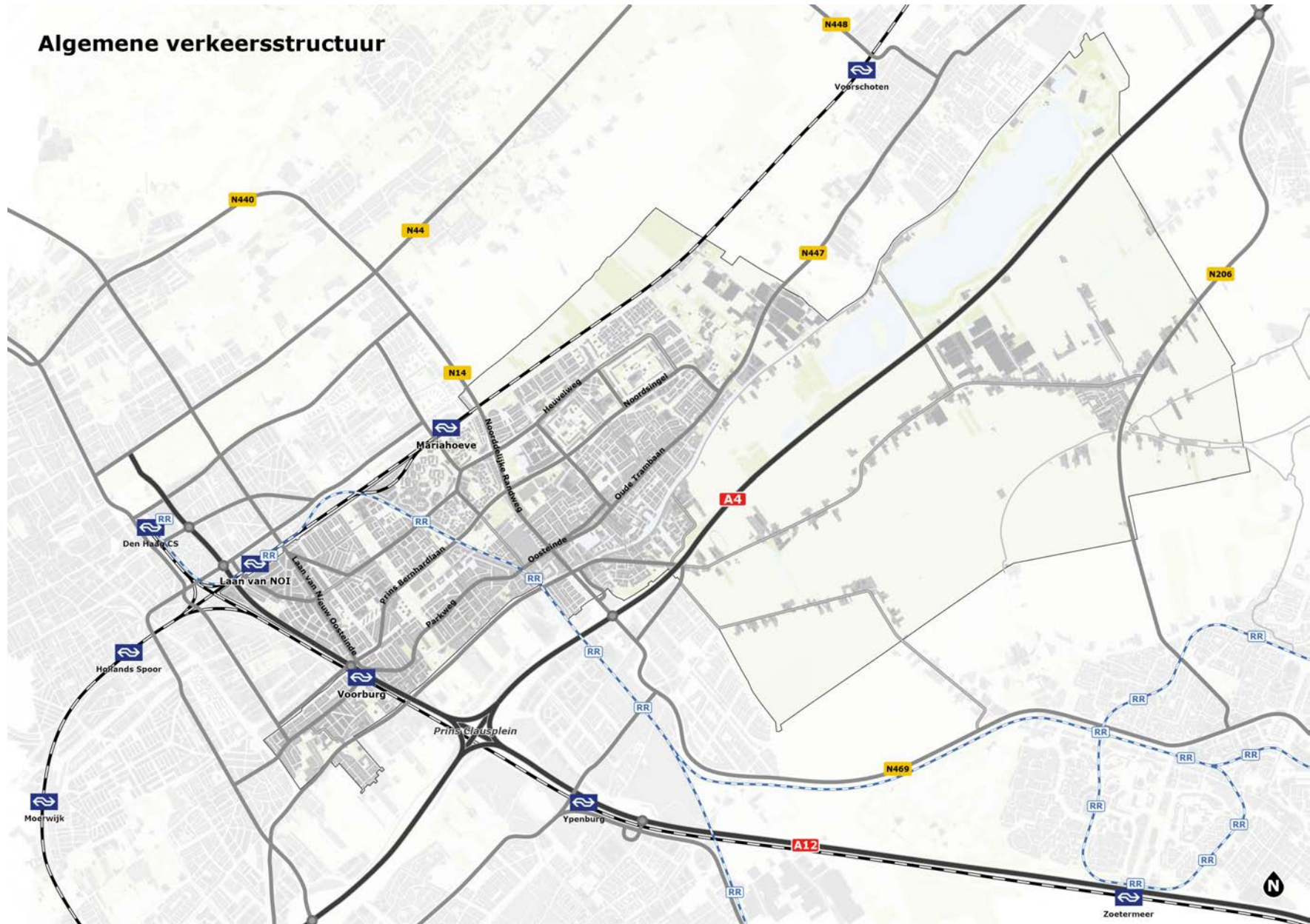
### 1.1 Aanleiding herijking Verkeers- en vervoerplan

Omdat elke gemeente een wettelijke taak heeft een verkeers- en vervoerbeleid te voeren heeft de gemeente in 2003 een Verkeers- en Vervoerplan (VVP) ontwikkeld, dat is vastgesteld in 2004. Dit VVP is opgesteld na de fusie van Leidschendam en Voorburg met 2010 als planningshorizon. De houdbaarheid van dit plan is inmiddels overschreden. Al in 2009 heeft het college daarom besloten om een startnotitie op te stellen voor het maken van een nieuw verkeers- en vervoerplan (2009/22380). In 2010 is in het Coalitieakkoord 2010-2014 echter opgenomen dat uitvoering gaat voor nieuw beleid. Gesteld is dat het huidige Verkeers- en Vervoerplan, voordat dit herzien wordt, eerst volledig en goed zal worden uitgevoerd. In de Voorjaarsnota 2011 is vervolgens besloten de uitvoering van het huidige Verkeers- en Vervoerplan stop te zetten. Aangezien de uitvoering is stopgezet is nu de tijd gekomen het VVP te herzien.

Door vele interne en externe ontwikkelingen is de behoefte aan een nieuwe visie op het gemeentelijke verkeers- en vervoernetwerk gegroeid, ook voor de langere termijn. Voor lokale initiatieven zoals de ontwikkeling van Leidschendam-centrum en Leidsenhage is het van belang om zicht te hebben op de toekomstige ontwikkeling van onder andere het wegennet en het parkeerbeleid.



▲ Figuur 1.1 Proces Verkeers- en Vervoerplan Deel B



▲ Kaart 1.2 Algemene verkeersstructuur

### Kaders en Randvoorwaarden

Om kosten te besparen wordt niet gekozen voor het opstellen van een volledig nieuw Verkeers- en Vervoerplan, maar voor een herijking van het VVP 2004. Dit is ook zo besloten in de Voorjaarsnota 2011. Hierin is het volgende opgenomen: 'Wij actualiseren daarom het huidige Verkeers- en Vervoerplan (VVP) inclusief een meerjarig uitvoeringsprogramma met daaraan gekoppeld een begreemd investeringsvolume'.

De omvorming naar een regieorganisatie betekent het op een andere manier uitvoeren van de rol als gemeentelijke overheid. Dit betekent dat de gemeente steeds meer een regisserende rol heeft. Wij zijn niet langer de partij die alle initiatieven neemt, maar leggen deze verantwoordelijkheid voor een deel ook bij onze inwoners, verenigingen, bedrijven en instellingen. Dit houdt tegelijkertijd in dat de gemeente niet altijd invloed heeft op de planning van bepaalde projecten.

## 1.2 Participatie en inspraak

Er is gekozen om de actieve consultatie te beperken tot belangengroeperingen. Enerzijds omdat het een herijking is van het Verkeers- en Vervoerplan 2004. Anderzijds omdat van hen mag worden verwacht dat zij de verkeers- en vervoerproblematiek op gemeentelijke schaal kunnen bezien. Belangstellende burgers krijgen tijdens de officiële inspraakperiode de gelegenheid zienswijzen in te dienen. De mogelijkheid voor burgers om te participeren is hiermee gewaarborgd, burgers worden in dit proces echter niet actief benaderd.

## 1.3 Leeswijzer

Deel B op dezelfde manier opgebouwd als deel A: met algemene ontwikkelingen en uitgangspunten in hoofdstuk 2. De hoofdstukken 3 tot en met 9 gaan in op verschillende thema's. Dat zijn: autoverkeer, (brom) fietsverkeer, voetgangers, openbaar vervoer, verkeersveiligheid, parkeren en duurzame mobiliteit. Per thema zijn analyses opgenomen van de huidige situatie, beleid en ontwikkelingen en de daaruit voorkomende knelpunten. Vervolgens komen, aan de hand van de visie en opgaven uit deel A, de oplossingsrichtingen aan de orde.





## 2. Ontwikkelingen en (beleids)uitgangspunten

### 2.1 Inleiding

Een belangrijk document dat ten grondslag ligt aan de visie en aandachtspunten op verkeers- en vervoergebied is de Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012. Ook dient het lokale beleid voort te borduren op landelijk en regionaal beleid, het gemeentelijke coalitieakkoord en de afspraken in de Voorjaarsnota 2011. In dit hoofdstuk zijn daarom eerst de relevante onderdelen uit deze beleidskaders benoemd. Vervolgens is per beleidsthema beschouwd welke ontwikkelingen en trends er zijn, en zijn de nog niet benoemde relevante beleidskaders opgenomen. Per beleidsthema is vervolgens een visie geformuleerd. Aansluitend zijn de aandachtspunten benoemd die deze visie kunnen ondersteunen.

### 2.2 Ontwikkelingen

#### Landelijke trends in de ontwikkeling van de mobiliteit

Het aantal kilometers dat Nederlanders afleggen, nam de laatste 25 jaar met circa 40 procent toe. De groei deed zich vooral voor in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw. Sinds 2005 vlakt de groei af, in het bijzonder bij het autogebruik. Het wegverkeer zal in 2013 naar verwachting nauwelijks groeien. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwacht voor de middellange termijn tot en met 2017 een verdere toename van gemiddeld 1½ procent per jaar. De verwachte groei komt voor bijna de helft voor rekening van de toegenomen mobiliteit van ouderen.

Voor alle vervoerwijzen samen geldt dat door de jaren heen weinig is veranderd in de aantallen verplaatsingen per persoon en de tijd die aan reizen wordt besteed.

De sterke opkomst van het aanbod aan en het gebruik van ICT in de samenleving leidt tot tegengestelde effecten op de mobiliteit. Per saldo is de invloed van ICT op de totale mobiliteit beperkt.

Sinds 2000 is de verdeling van de mobiliteit over de verschillende vervoerwijzen nauwelijks veranderd. De helft van alle verplaatsingen in Nederland met de auto, een kwart met de fiets, één op de vijf te voet en één op de twintig met het openbaar vervoer. Van alle afgelegde kilometers neemt de auto bijna drie kwart voor zijn rekening, het openbaar vervoer 13 procent en de fiets 8 procent. Er komen steeds meer gebruikers van elektrische fietsen, scooters, auto's en andere voertuigen, zoals scootmobielen. De exacte prognoses voor de groei van elektrisch vervoer verschillen, maar één ding komt overeen: alle prognoses laten een gestage groei van elektrisch vervoer zien.

(KiM: mobiliteitsbalans 2013 en CPB)

#### Ontwikkelingen in Leidschendam-Voorburg

Nederland vergrijst de komende jaren in hoog tempo. In Leidschendam-Voorburg is deze groei minder sterk dan het landelijk gemiddelde en wordt een groei van ca. 25 procent verwacht ten opzichte van een landelijk groei van 50 procent. Het aandeel 65-plussers in de gemeente zal naar verwachting toenemen van 21,5 procent in 2013 naar 25,6% in 2030.

(primosprognose 2013)

Het aantal motorvoertuigen in Leidschendam-Voorburg neemt nog steeds jaarlijks toe. Het aantal bedraagt momenteel ruim 34.000 en is sinds 2009 gestegen met 3,4 procent.

Het aantal snorfietsen binnen Leidschendam-Voorburg is afgelopen jaren fors toegenomen. Bij bestelauto's en bromfietsen is een krimp waar te nemen.

#### Financiële en bestuurlijke ontwikkelingen

De financiële en economische crisis zorgt voor stagnatie in de woningbouw, leegstand van kantoren en afname van de groei van mobiliteit. Overheden hebben minder inkomsten en bezuinigen. Door kortingen op de Brede Doeluitkeringen (de zogenaamde BDU-gelden) is bezuinigd op het openbaar vervoer en zijn subsidies voor infrastructuurprojecten verminderd. Ook de komende jaren wordt nog verder bezuinigd. Dit herijkte Verkeers- en Vervoerplan moet hiervoor voldoende kaders bieden.

In het Regeerakkoord Rutte II staat dat stadsregio's worden opgeheven. Het Stadsgebied Haaglanden en de stadsregio Rotterdam werken samen aan de oprichting van een Vervoersautoriteit (VA). Het is op het moment van schrijven van dit Verkeers- en Vervoerplan nog onzeker of en, zo ja, wanneer de Vervoersautoriteit van start gaat. Uitgangspunt is dat ook de provincie een plaats krijgt in het bestuur van de VA. Op het gebied van ruimte, groen, milieu en economie is nog niet duidelijk of er sprake zal zijn van een nieuwe, gemeenschappelijke regeling. Verkenningen van Haaglanden en de stadsregio Rotterdam zijn nog in volle gang. Zodra Haaglanden niet meer bestaat en de VA van start gaat, zal sprake zijn van schaalvergroting. Enerzijds vermindert hiermee de zeggenschap van onze gemeente in het gezamenlijk beleid. Tegelijkertijd biedt de gunstige ligging van onze gemeente aan belangrijke verbinding met Den Haag én Rotterdam ook kansen. Ook hier moet het herijkte VVP een visie bieden. Om goed aan te kunnen haken bij de huidige, bovenregionale ontwikkelingen en ook om in aanmerking te komen voor subsidies.

In het herijkte Verkeers- en Vervoerplan worden de Metropoolregio en Vervoersautoriteit (VA) overigens bij veel thema's (nog) niet genoemd. Beide zijn nog niet formeel van start gegaan. Daarom wordt op de meeste punten in de hoofdstukken nog gewoon gesproken over het 'Stadsgebied Haaglanden' en de 'provincie Zuid-Holland'. Op korte termijn zal duidelijker worden of beide van start gaan en, zo ja, vanaf welke datum. De huidige planning is dat de VA op zijn vroegst medio 2014 kan starten.

Bovengenoemde bezuinigingen leiden ertoe dat de gemeente zich focust op haar regierol. Welk beleid maakt de gemeente nog zelf en welk beleid voert zij nog zelf uit? Voor de beleidsthema's autoverkeer, verkeersveiligheid, fiets, openbaar vervoer, parkeren en duurzaamheid wordt aangegeven welke kaders worden gesteld en wat de gemeente zelf doet en wat zij aan andere partijen overlaat.

### Ruimtelijke ontwikkelingen

Zowel in de regio als binnen de gemeente zal de komende jaren een aantal ruimtelijke plannen ontwikkeld worden. Deze plannen zorgen voor een toename van de mobiliteit en verschuiving van de verkeersintensiteit op diverse wegen. Hieronder staat een aantal ontwikkelingen met grotere impact op het lokale vervoersysteem:

- Herontwikkeling Leidsenhage;
- Transformatie Klein Plaspoelpolder en Overgoo;
- Ontwikkeling Duivenvoordecorridor;
- Ontwikkeling Schakenbosch;
- Ontwikkeling Centrale Zone Den Haag (Binckhorst en Vlietzone).

Zowel de ruimtelijke ontwikkelingen als de gevolgen van de landelijke trends op de mobiliteit vormen input bij modelberekeningen, waarmee een prognose gemaakt wordt van de ontwikkeling van de verkeersintensiteit op het gemeentelijke wegennet.

## 2.3 Kaderstellend beleid

### 2.3.1 Landelijk beleid

#### Planwet Verkeer en Vervoer

Vanuit de 'Planwet Verkeer en Vervoer' uit 1998 bestaat er een inspanningsverplichting voor het ontwikkelen en vaststellen van 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'.

#### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de SVIR (maart 2012) schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. De SVIR vervangt verschillende nota's, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 doelen geformuleerd:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De opgave is het faciliteren van de groei van de mobiliteit waarbij de gebruiker voorop staat. Om dit te bereiken, moet de samenhang tussen de verschillende modaliteiten verbeteren en moet gekozen worden voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. Van belang zijn onder andere een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen, waarbij wordt ingezet op betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem en het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen.

Er zijn essentiële onderdelen benoemd in de SVIR die moeten doorwerken in de decentrale verkeers- en vervoerplannen:

- Verbeteren van de bereikbaarheid, onder andere uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT Haaglanden) en Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- Het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- Stimuleren van het fietsgebruik;
- Het zorgen voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk en sociaal veilig openbaar vervoer;
- Het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Uitgewerkt in het energieakkoord.

### 2.3.2 Provinciaal en regionaal beleid

#### Visie Ruimte en Mobiliteit

Het huidige Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) 2002-2020

is verouderd door economische, bestuurlijke en verkeerskundige ontwikkelingen. In april 2012 heeft de provincie besloten een nieuw plan te maken, de Beleidsvisie Mobiliteit. In april 2013 is vervolgens besloten om de Beleidsvisie Mobiliteit te integreren met de Provinciale visie Ruimte tot een Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM). De Visie Ruimte en Mobiliteit, vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

De provinciale Visie en het bijbehorende Programma Mobiliteit zullen in ieder geval een aantal essentiële onderdelen bevatten die vanuit de SVIR moeten doorwerken in het provinciale beleid.

### Adaptieve Agenda Zuidvleugel 2040

Rijk en regio werken samen aan een Adaptieve Agenda Zuidvleugel 2040. Deze is gericht op het flexibel in kunnen spelen op marktinitiatieven en energie in de samenleving enerzijds en op het anticiperen op lange termijn ontwikkelingen anderzijds. Aan de hand van de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad (AAZR) wordt, op basis van trends en ontwikkelingen, elk jaar bekeken welke strategische keuzes in dat jaar gemaakt moeten worden om toe te blijven werken naar de ambities op de lange termijn. Die keuzes worden daarbij beïnvloed door kansen uit de markt en samenleving en andere relevante trends en ontwikkelingen. Daarbij wordt ook de vraag 'hoe gaan wij dat als overheden faciliteren' beantwoord.

### StedenbaanPlus

StedenbaanPlus is een integraal programma voor ruimtelijke ontwikkeling (RO) en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Zuid-Holland. De bedoeling hiervan is om in samenhang met de ruimtelijk-programmatische opgaven de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de zuidelijke Randstad te verbeteren door het realiseren van een voor de inwoners en reizigers aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden van ruimtelijke keuzes.

Voor het HOV ontwikkelt en stimuleert StedenbaanPlus een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's. Op het gebied van RO heeft StedenbaanPlus met partners afspraken gemaakt over de programmering van binnenstedelijk bouwen rondom de bestaande en potentieel nieuw te openen treinstations. Dit moet zorgen voor een positieve ontwikkeling van de stationsgebieden en de HOV-knooppunten. Tegelijkertijd worden rond de stations en knopen afspraken gemaakt over fietsvoorzieningen en P+R en de kwaliteit van de stationsomgeving.

De decentrale overheden in de Zuidelijke Randstad hebben samen met NS en ProRail het concept Stedenbaan inmiddels beleidsmatig goed verankerd. Het door laten klinken van de uitgangspunten in de dagelijkse praktijk moet nu door partners en gemeenten gebeuren. De decentrale overheden en

gemeenten moeten nu het voortouw nemen bij de verdere implementatie, wanneer bijvoorbeeld wordt gewerkt aan verbeteringen aan het openbaar vervoer, het uitrollen van ketenvoorzieningen en bij de keuzes ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen.

### 2.3.3 Regionaal Beleid vanuit het Stadsgebied Haaglanden Regionale Nota Mobiliteit

Het Stadsgebied Haaglanden geeft in de Regionale Nota Mobiliteit (RNM 2005) met updates in 2008 en 2013 aan met welk samenhangend pakket aan beleid en projecten het de regio voor de periode tot 2020 beter bereikbaar, verkeersveiliger en leefbaarder wil maken. Bovendien werkt de RNM de belangrijke onderdelen van het rijksbeleid (SVIR) uit in regionaal beleid.

Het Stadsgebied Haaglanden streeft naar:

- 50% meer instappers in het openbaar vervoer in 2030 ten opzichte van 2005;
- Kortere en beter voorspelbare reistijd met de auto in de spits;
- 50% meer verplaatsingen op de fiets in 2030 ten opzichte van 2005;
- Het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers met eenzelfde percentage als het nationale doel voor 2020;
- Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

### 2.3.4 Gemeentelijk beleid

In deze paragraaf volgt een overzicht van het gemeentelijk beleid dat input is voor of raakt aan het verkeers- en vervoerbeleid. Eerst volgen de Strategische Visie en de Ruimtelijke en Sociale Structuurvisie. Aansluitend zijn de sectorale gemeentelijke beleidsplannen weergegeven die op enige wijze van invloed zijn op dit Verkeers- en Vervoerplan. Per beleidsplan is aangegeven wat de raakvlakken of relevante onderdelen zijn voor het verkeers- en vervoerbeleid.

### Strategische Visie Leidschendam-Voorburg (2006)

De visie geeft aan welke kant de gemeente op wil. De Strategische visie vormt het verbindende kader voor beleid en ontwikkelingen. De gemeente positioneert zich als volgt:

‘Wij kiezen voor een aantrekkelijke, groene woonstad met een evenwichtige bevolkingsopbouw. En wij werken aan een ambitieuze, moderne gemeentelijke overheid die ten dienste staat van de eigen bevolking en die gericht is op regionale samenwerking.’

De visie op het gebied van verkeer en vervoer is als volgt:

De gemeente is op dit moment goed bereikbaar en dat willen we zo houden. Zowel voor het autoverkeer, het openbaar vervoer als voor het langzaam verkeer moet de gemeente goed ontsloten blijven. Alle drie modaliteiten zijn van groot belang voor onze goede bereikbaarheid en die van de regio. Er zijn echter ook negatieve gevolgen van de goede bereikbaarheid. De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer is belastend voor de luchtkwaliteit en levert geluidsoverlast op. Ten gunste van de leefbaarheid moeten wij de milieuoverlast door onze goede bereikbaarheid zo veel als mogelijk terugdringen. Waar mogelijk doen wij dat door alternatieven voor het gemotoriseerd vervoer aan te bieden en te stimuleren en creatief te kijken naar de aanleg van nieuwe wegen. Wij streven naar voortvarende, creatieve en technologisch vernieuwende manieren van weggebruik. De verkeersproblematiek, zowel de doorstroming als de gevolgen voor de omgeving moeten wij altijd in regionaal perspectief bezien. De problemen maar ook de oplossingen zitten in regionale samenwerking.

### Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 (herijking 2012)

De herijking (vastgesteld op 25 september 2012) vormt de basis voor de (bestuurlijk) strategische keuzes en geeft richting aan de hoofdlijnen van het gewenste ruimtelijke ontwikkelingsbeeld van de gemeente tot 2040. Als overkoepelende ambitie streeft de structuurvisie naar een positionering van de gemeente als aantrekkelijke, groene en duurzame woonwerkstad.

Voor het verbeteren van de positionering van onze gemeente zijn in de Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012, drie pijlers geformuleerd waarmee de ontwikkeling van de stad op een evenwichtige en duurzame wijze vorm kan krijgen:

1. Het versterken van de groene woonstad;
2. Het verbeteren van de economische kansen en voorzieningenstructuur;
3. Het beter benutten en verbeteren van de (regionale) bereikbaarheid.

De derde pijler vormt een belangrijk vertrekpunt bij het formuleren van een visie op het verkeer en vervoer. Door maatschappelijke veranderingen, technologische ontwikkelingen en veranderingen in het regionale verstedelijkingspatroon is de mobiliteit toegenomen. Om de bereikbaarheid en daarmee de kwaliteit, de sociale structuur en de economische waarde van de gemeente en de regio te vergroten, moet de regionale en de gemeentelijke verstedelijkings-strategie zich richten op het bestaande regionale netwerk als geheel en moeten goed bereikbare locaties strategisch tot ontwikkeling worden gebracht. Tegelijkertijd draagt deze herijking van het Verkeers- en Vervoerplan ook bij aan de eerste twee pijlers van de Structuurvisie. De Structuurvisie bevat vooral een visie op het gebied van duurzame mobiliteit, autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer. De visie op deze thema's vormt het vertrekpunt bij de invulling van de hoofdstukken per thema.

### Sociale structuurvisie Ruimte voor Mensen 2024 (2012)

Deze visie (vastgesteld op 25 september 2012) beschrijft de stad die we op sociaal gebied willen zijn en blijven. Een solide sociale infrastructuur is het fundament voor het welzijn en de participatie van onze inwoners. Het gaat dan om de algemene en preventieve voorzieningen die samen de sociale randvoorwaarden voor een leefbare en toekomstbestendige stad vormen. Op het gebied van verkeer en vervoer is daarbij de volgende ambitie gesteld: Ook mensen met een fysieke beperking kunnen zich van A naar B verplaatsen omdat de openbare ruimte en het openbaar vervoer toegankelijk en betaalbaar zijn.

### Buitengewoon Groen, Groenstructuurplan Gemeente Leidschendam-Voorburg (2010)

Het Groenstructuurplan (GSP) geeft op hoofdlijnen aan welk groen van belang is op gemeentelijk niveau en waar het groen versterkt kan worden. Het garandeert het groene karakter van de gemeente in de toekomst, door de hoofdgroenstructuur duidelijk te benoemen, verbindingen te maken en de ligging aan het buitengebied te versterken. De ambitie van de gemeente Leidschendam-Voorburg is hoog. De gemeente wil een groene woon- en werkstad zijn binnen het Stadsgewest Haaglanden. Het GSP garandeert het groene karakter.

In het uitvoeringsprogramma 2012-2016 zijn diverse projecten opgenomen om de wandelstructuur te verbeteren. Voor gebied 5. Vlietzone; staat "een aantrekkelijke wandelstructuur langs de Vliet met een grotere belevingswaarde rond de bruggen en in de oude buitenplaatsen". Onder punt 8. Wijkgroenvisies; het project "Goed bereikbaar voor iedereen". Dit is gericht op "voor jong en oud een betere kwaliteit toegang en verblijf in het groen door o.a. goede aantrekkelijke routes met rustplekken om van bank naar bank te wandelen en aandacht voor veiligheid voor kinderen en voorzieningen voor mensen met een beperking".

### Water verbindt en geeft kleur aan je stad, Waterplan Leidschendam-Voorburg 2007- 2015 (2007)

Het Waterplan Leidschendam-Voorburg 2007-2015 is een gezamenlijk product van de gemeente Leidschendam-Voorburg, het Hoogheemraadschap van Delfland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het waterplan gaat ervan uit dat het watersysteem in 2015 zo veel water kan bergen dat wateroverlast en verdroging voorkomen kunnen worden. Bovendien moet het water dan schoon en ecologisch gezond zijn en bijdragen aan een prettige leefomgeving.

### WOONvisie 2020

De hoofddoelstelling van de WOONvisie 2020 is het streven naar een aantrekkelijke (leefbare) groene woongemeente binnen het Stadsgewest Haaglanden met een evenwichtige bevolkingsopbouw, een beperkte groei en het creëren van keuzemogelijkheden voor elke bewoner in Leidschendam-Voorburg. De WOONvisie fungeert als leidraad voor ander gemeentelijk beleid dat het wonen raakt en toetsingskader bij plannen en ontwikkelingen waarbij het wonen een belangrijke rol speelt.

### Nota Veiligheid Leidschendam-Voorburg 2013 t/m 2014 (2013)

Door middel van een integraal veiligheidsbeleidsplan willen we op een systematische en samenhangende manier werken aan behoud of verbetering van veiligheid in al haar facetten. Voor 2013 en 2014 zijn onder andere de thema's Fietsendiefstal en Verkeersveiligheid als speerpunten opgenomen.

### Klimaatplan Leidschendam-Voorburg 2009-2020

In het klimaatplan geeft de gemeente verdere invulling aan de doelstellingen uit het klimaatakkoord tussen de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Rijk. In het Klimaatplan wordt per thema een aantal maatregelen voorgesteld om energiebesparing en een vergroting van het aandeel duurzame energie te stimuleren.

Voor het thema Schone en zuinige mobiliteit zijn diverse uitgangspunten/ambities vastgesteld.

### (ontwerp) Gemeentelijk Actieplan Geluid 2013-2018

Dit ontwerp actieplan beschrijft de vier belangrijkste aandachtslocaties wat betreft verkeerslawaaï en de voorgestelde aanpak daarvan voor de periode 2013-2018. Naast de locatiegerichte maatregelen zetten we in het actieplan in op voorzetting van algemene beleidsmaatregelen die richten zich op verlaging van het stedelijk achtergrondniveau en voorkoming van nieuwe geluidsknelpunten. Voorbeelden hiervan zijn: het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer, autodelen, stillere voertuigen en zorgvuldige inpassing van nieuwbouwplannen.

### Gemeentelijk Actieplan Luchtkwaliteit 2007-2015

Het doel van het actieplan is drieledig:

1. Het verbeteren van de luchtkwaliteit en het zoveel mogelijk beperken van blootstelling van de inwoners van Leidschendam-Voorburg aan luchtverontreiniging;
2. Het voldoen aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005;
3. Het aanreiken van maatregelen waarmee de negatieve effecten van ruimtelijke plannen op de luchtkwaliteit gecompenseerd kunnen worden.

### Ruimtelijke kwaliteit algemeen

Voor de gehele openbare ruimte zowel in als buiten de stad zijn kwaliteitseisen van toepassing. Deze kwaliteitseisen zijn vastgelegd op diverse niveaus en via verschillende (beleids)instrumenten zoals gebiedsvisies en beleids- en uitvoeringsplannen. Voorbeelden zijn de gemeentelijke structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 Herijking 2012, de Welstandsnota, het Groenstructuurplan uitvoeringsprogramma 2012, het Bomenplan 2013, het Handboek Openbare Ruimte en de Wijkbeheerplannen.

In de bestemmingsplannen zijn onderdelen hiervan ook ruimtelijk en juridisch vastgelegd. In het bestemmingsplan Buitengebied is hiervoor een aparte ruimtelijke kwaliteitsparagraaf opgenomen waarin o.a. ook uitspraken worden gedaan over wegprofielen. Voor cultuurhistorische objecten en gebieden is daarnaast een meer specifieke wettelijke bescherming. Deze kwaliteitseisen worden meegewogen bij de inrichting van de verkeersruimte.

### Cultuurhistorie

Het beleid hiervoor is op meerdere niveaus vastgelegd. Het gaat daarbij niet alleen om de directe omgeving van monumenten maar ook om gebieden. De gemeente Leidschendam-Voorburg kent drie rijksbeschermd dorpsgezichten. Dit zijn Oud-Voorburg met de Herenstraat en omgeving, het Sluiscomplex inclusief omgeving in Leidschendam en het hele buitengebied ten Noordwesten van de Vliet grenzend aan Voorschoten (de Landgoederenzone). Deze gebieden zijn aangewezen vanwege hun cultuurhistorische waarde. De waarde bestaat uit het ensemble van historische gebouwen in combinatie met hun omgeving. De straat(inrichting) maakt hier ook onderdeel van uit. De ambities gesteld in dit Verkeers- en Vervoerplan zullen binnen deze gebieden worden afgestemd op de cultuurhistorische waarde en uitstraling van de straat. Naast de aangewezen gebieden beschikt de gemeente over een aantal historische wegen zoals de Oost- en Westvlietweg, Stompwijkseweg, Oost- en Westeinde, Veursestraatweg e.a. Ook in het buitengebied is nog historische infrastructuur die een belangrijke beeldondersteunende rol speelt. De historische inrichting van deze straten zullen bij eventuele herprofileringen een uitgangspunt vormen.

Wassenaar (N44)  
Den Haag-  
Scheveningen

N14 ←

130 m

ANWB



Wassenaar (N44)  
Den Haag-  
Scheveningen

130 m

Den Haag  
Scheveningen



## 3. Autoverkeer

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt het verkeersbeleid ten aanzien van de auto aan de orde, in relatie tot de visie en opgaven zoals deze in Deel A zijn geformuleerd. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de verantwoordelijkheid van de gemeente voor de inrichting en het beheer van het wegennet. De inrichting van de gewenste hoofdstructuur is gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. Hieraan is een apart hoofdstuk 'Verkeersveiligheid' gewijd.

Het hoofdstuk begint met een beschrijving van de huidige situatie. Daarna komen de ontwikkelingen aan de orde die van invloed zijn op de hoofdverkeersstructuur in 2020 en verder, gevolgd door de knelpunten. Op basis van de huidige situatie, ontwikkelingen en knelpunten is vervolgens bekeken welke oplossingsrichtingen nodig zijn om de in Deel A geformuleerde opgaven op te lossen. Tot slot is beschreven op welke manier het beleid gemonitord kan worden.

### 3.2 Huidige situatie

#### 3.2.1 Hoofdstructuur

Leidschendam-Voorburg ligt in een dichtbevolkt gebied. De bebouwingsdichtheid in Voorburg is bijzonder hoog. De bebouwingsdichtheid in Leidschendam is wat lager dan in Voorburg. Leidschendam grenst aan het Groene Hart, waarin de derde woonkern van de gemeente ligt, Stompwijk. Zowel Voorburg als Leidschendam heeft een historische kern, die tevens belangrijke winkelgebieden zijn.

Door de gemeente Leidschendam-Voorburg lopen drie Rijkswegen. De A12 (Utrechtsebaan) en A4 bieden onze gemeente een rechtstreekse verbinding met Leiden/Amsterdam in noordelijke richting, Utrecht/Arnhem/Duitsland in oostelijke richting, Rotterdam/België in zuidelijke richting en Den Haag in westelijke richting. In termen van Duurzaam Veilig zijn dit stroomwegen. De derde Rijksweg is de N14. Deze verbindt enerzijds de Internationale Zone van Den Haag met de A4 en is anderzijds de belangrijkste ontsluitingsroute voor veel inwoners van Leidschendam-Voorburg richting de A4. De N14 is een gebiedsontsluitingsweg, vandaar dat ook gelijkvloerse kruisingen toegepast konden worden.

Door de gemeente lopen twee provinciale wegen, de N206 langs Stompwijk en N447 tussen Leidschendam en Voorschoten. Dit zijn beide gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

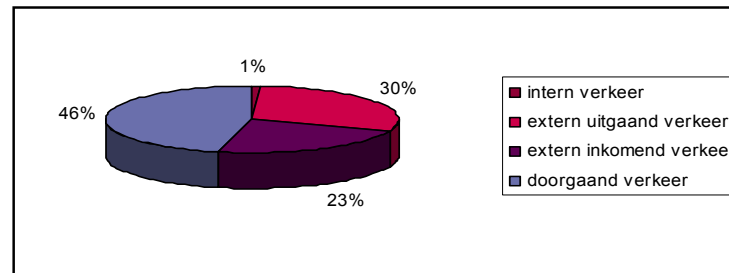
De gemeentelijke hoofdstructuur bestaat vooral uit drie parallelle verkeersassen, met verbindingen daartussen. De gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen waren in het VVP 2004 opgedeeld in wijkontsluitingswegen en buurtontsluitingswegen.

### 3.2.2 Bereikbaarheid

De ligging van de gemeente tussen Den Haag en het Groene Hart heeft consequenties voor de bereikbaarheid van de gemeente. Omdat Leidschendam-Voorburg randgemeente is en daarom tussen Den Haag en “de rest van Nederland” ligt, heeft de gemeente dagelijks grote stromen verkeer van en naar Den Haag te verwerken. De hiervoor geschikte wegen zijn de A12/ Utrechtsebaan en de N14. Uit het verkeersmodel van 2011 blijkt dat de N14 ook voor verkeer van en naar Leidschendam-Voorburg zeer belangrijk is. Ongeveer de helft (54%) van het verkeer op de N14 heeft namelijk zijn herkomst of bestemming binnen de gemeente. Zie figuur 3.1.

Met de openstelling van de N14 in 2004 was het de inzet van Leidschendam-Voorburg om het verkeer op de Vlietkruisingen (Oude Tolbrug, Wijkerbrug, Kerkbrug en Zuidelijke Sluisbrug) zo beperkt mogelijk te houden. Vanwege filevorming in de spitsen op de Utrechtsebaan en N14 en de daarop aansluitende lokale wegvakken, worden de vier kleine Vlietkruisingen echter vooral in de spitsen intensiever gebruikt dan gewenst. Vooral in Leidschendam-Zuid leidt dit tot filevorming. De verkeersregelinstallatie op het kruispunt Damhouderstraat-Nieuwstraat kan de hoeveelheid verkeer in de spitsen vaak niet verwerken.

Daarnaast biedt de N14 geen oplossing voor de overlast die tractoren veroorzaken op de Vlietkruisingen. Klachten vanuit de bevolking hebben doorgaans betrekking op verkeersveiligheid, geluid en trillingshinder.



▲ Grafiek 3.1 Overzicht gebruik N14

Tractoren mogen vanwege hun beperkte snelheid de N14 niet gebruiken. Gelet op het economisch belang is het niet mogelijk tractorverkeer op alle bruggen over de Vliet te verbieden. Tot nu toe is ingezet op zelfregulering vanuit de sector en het aandringen op landelijke regelgeving ter vermindering van de overlast en verbetering van de handhavingsmogelijkheden (invoering kenteken en rijbewijs).

### 3.2.3 Verblijfsgebieden

In de Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012, is de kwaliteit van de woonomgeving een van de belangrijkste onderwerpen. Een kwalitatief goede woonomgeving kent weinig tot geen verkeersoverlast. Doorgaand autoverkeer moet bij voorkeur over andere routes worden afgewikkeld. Tegelijkertijd vereist de leefbaarheid van een wijk wel een goede bereikbaarheid voor auto's. Daar waar mogelijk zijn tussen 2000 en 2005 in bijna alle woonwijken 30 km/uur zones ingericht, in overeenstemming met de principes van 'Duurzaam Veilig'. Bij de herinrichting heeft de nadruk gelegen op maatregelen bij de ingangen (kruisingen met gebiedsontsluitingswegen) en de knelpunten in de gebieden (oversteekconcentraties, schoolingangen, wegvakken met hoge rijnsnelheden, ongevallen, klachten, parkeerproblemen, etc.). Met deze aanpak is bereikt dat in het merendeel van de verblijfsgebieden de gemiddelde snelheid onder de 30 km/uur blijft. Op enkele wegvakken ligt de gemiddelde snelheid boven de 30 km/uur. Daar zijn extra snelheidsremmende maatregelen gewenst om de verkeersveiligheid en leefbaarheid en kwaliteit van de woonomgeving te verbeteren en mogelijk sluipverkeer te ontmoedigen.

### 3.2.4 Buitengebied

Leidschendam-Voorburg heeft in de Vlietzone en de omgeving van Stompwijk het beheer over een aantal wegen buiten de bebouwde kom. Deze wegen zijn alle een erftoegangsweg en zijn aangewezen als 60 km/uur-gebieden. Het gaat dan om onder andere de Oostvlietweg, de Kniplaan, de Stompwijkseweg, de Kostverlorenweg en Wilsveen. Op basis van het snelheidsbeeld op deze wegen voldoet de gekozen sobere inrichting van deze wegen als 60 km/uur zones. Bewoners ervaren enkele wegvakken wel als onveilig, bijvoorbeeld als gevolg van een smal dwarsprofiel, slecht zicht, slecht wegdek of het ontbreken van aparte voorzieningen voor langzaam verkeer. Vanwege filevorming op het hoofdwegennet vormt het sluipverkeer op enkele wegen in het buitengebied een aandachtspunt.

## 3.3 Beleid en ontwikkelingen

Hieronder volgen de ontwikkelingen in het stedelijk gebied en buitengebied die van invloed zijn op de verkeersstromen binnen de gemeente. Vervolgens wordt aangegeven wat de te verwachten effecten zijn op de verkeersintensiteit op de bestaande wegen.

### 3.3.1 Stedelijk gebied

Vanuit het Rijk en de regio wordt ingezet op het optimaliseren en beter benutten van het regionaal wegennet. Met de realisatie van ontbrekende schakels in het regionale wegennet komt de grootschalige weginfrastructuur op orde. Naast de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt ingezet op een groot aantal benuttingsmaatregelen. Dit alles voor een betere doorstroming, een betrouwbaarder wegennet en uiteindelijk een kortere en beter voorspelbare reistijd.

#### 'Beter Benutten'

Op korte termijn (tot en met 2014) voeren het Rijk, het Stadsgewest Haaglanden en de gemeenten samen het programma 'Beter Benutten' uit. Het gaat daarbij vooral om kleinschalige, effectieve verkeersmaatregelen. Voor Leidschendam-Voorburg omvat dit het verbeteren van de aansluitingen van de N14 op de A4 (net buiten Leidschendam-Voorburg) en het aanpassen van de wegvakken rondom de op- en afrit Voorburg van de A12.

#### Rotterdamsebaan en Rijnlandroute

Ter verbetering van de regionale bereikbaarheid zullen de komende jaren vanuit het Rijk, Haaglanden en de provincie Zuid-Holland de Rotterdamsebaan en de Rijnlandroute worden aangelegd. Deze worden naar verwachting rond 2020 opgeleverd.

De realisatie van de Rotterdamsebaan is belangrijk voor de regio en onze gemeente. De Rotterdamsebaan zorgt ervoor dat de verkeersdruk op de Utrechtsebaan afneemt en daarmee ook de milieubelasting voor de omliggende gebieden. Daarnaast is de realisatie van de Rotterdamsebaan een voorwaarde voor de beoogde transformatie van de Binckhorst. De Rotterdamsebaan moet op zorgvuldige wijze worden ingepast in de Vlietzone, zodat dit de ontwikkeling van een excellent woon-werkmilieu niet in de weg staat.

Uit studies is gebleken dat de verkeerseffecten van de Rotterdamsebaan op Voorburg-West beperkt blijven tot enkele procenten. In de directe nabijheid van Voorburg-West (het zuidelijk deel van de Binckhorst en de Vlietzone) heeft de nieuwe verbinding namelijk geen aansluitingen. Voorburg-West zal ook na de openstelling van de Rotterdamsebaan een groot aandeel doorgaand verkeer blijven hebben. Het doorgaande verkeer heeft vooral een herkomst of bestemming in de direct aangrenzende gebieden. Vooral verkeer van of naar het zuidelijke deel van de Binckhorst is geneigd via de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg (gemeente Rijswijk) te rijden. Verkeersremmende maatregelen hebben in Voorburg West zelf geen effect. Tragere verkeersafwikkeling op de wegen in Voorburg West leidt alleen tot meer congestie en verkeersonveiligheid. Op Haags grondgebied kunnen echter wel verkeersmaatregelen worden genomen. Het gaat daarbij vooral om het verbeteren van de aansluiting van de A12 op de Maanweg en Spoorboogweg en de doorstroming op de route Mercuriusweg – Spoorweg in het Noordelijke deel van de Binckhorst. Daarmee wordt de route door Voorburg West relatief minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer (naar onderzoeken Goudappel Coffeng en de gemeente Den Haag, 2013).

De Rijnlandroute is een ingrijpend project dat onder andere de A4 en A44 ter hoogte van Leiden verbindt. De realisatie van deze verbinding ontlast de A44 richting Wassenaar en onze gemeente en de N14 (deze met circa -25%). Deze ontwikkeling draagt bij aan de versterking van onze gemeente

als aantrekkelijke vestigingsplaats voor wonen en werken. Van belang voor de gemeente is hierbij het behoud van een groene en recreatieve Oostvlietpolder. De provincie heeft inmiddels gekozen voor een tracé dat in de Oostvlietpolder ligt, dicht tegen Vlietland aan. Bij de verdere planuitwerking legt de provincie ook de nadruk op een goede inpassing van de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder en onderkent zij het belang van Recreatiegebied Vlietland (motie PZH Rijnlandroute, 2013).

#### MIRT Haaglanden

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT Haaglanden) voorziet in nieuwe weginfrastructuur; een parallelstructuur evenwijdig aan de A4 (start rond 2020) en doorstromingsmaatregelen onder andere op de N14 (start rond 2024). De kruispunten van de N14 worden volgens de meest recente MIRT verkenning van 2012 ongelijkvloers. Hierdoor worden 'linksaf bewegingen' onmogelijk gemaakt. Verkeer dat toch linksaf wil van of naar de N14 zal gebruik moeten maken van keervoorzieningen die verderop aan de Mgr. Van Steelaan, Heuvelweg, Prins Bernhardlaan en Noordsingel zullen worden aangelegd. Aan de Noordsingel zal waarschijnlijk ook de tramverbinding richting de zuidkant van de weg moeten worden verplaatst. Alles bij elkaar gaat het om een uitermate complexe en ook dure inpassing. Bovendien komt de leefbaarheid rondom de twee kruispunten verder onder druk te staan. Het is de vraag of de inpassing haalbaar en betaalbaar zal zijn. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zal de plannen naar verwachting tot 2019 verder gaan voorbereiden.

#### Leidsenhage

Als gevolg van de herontwikkeling van winkelcentrum Leidsenhage zijn toenames van de verkeersintensiteit te verwachten op de (N14), de Burgemeester Banninglaan, de Noordsingel en de Heuvelweg. Daarom is onderzocht op welke wegen en kruispunten maatregelen nodig zijn om de toenemende verkeersintensiteit te verwerken. Om de bereikbaarheid van Leidsenhage nu en in de toekomst op peil te houden is het van belang om op basis hiervan passende maatregelen te treffen.

### 3.3.2 Buitengebied

#### Stompwijkseweg/Dr. van Noortstraat

In het buitengebied is sprake van een slechte (constructieve) staat van de Stompwijkseweg. Om (verdere) problemen in de toekomst te voorkomen werkt de gemeente aan een reconstructie van de Stompwijkseweg. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de recreatieve fietsroute op de route Stompwijkseweg/Dr. van Noortstraat versterkt wordt. Om enerzijds conflicten tussen zwaar verkeer en recreatief verkeer te voorkomen, en anderzijds omdat de wegconstructie weer lange tijd moet meegaan, zoekt de gemeente mogelijkheden om zwaar verkeer via de route terug te dringen.

#### Verbindingsweg

Doordat al het vrachtverkeer van en naar het glastuinbouwgebied door de kern van Stompwijk naar de N206 moet rijden, zijn in de kern problemen met de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Om dit op te lossen, werkt de gemeente aan de aanleg van een Verbindingsweg die het glastuinbouwgebied rechtstreeks met de N206 moet verbinden. Dit project wordt in samenhang met de Stompwijkseweg bekeken. Aan de hand van een variantenstudie wil de gemeente tot een optimaal verkeerssysteem komen, binnen de randvoorwaarden die aan beide wegen gesteld worden.

#### N206

De N206 verbindt Stompwijk met Zoetermeer en Leiden. De weg wordt nu al druk bereden en de drukte zal in de toekomst waarschijnlijk toenemen. Vanuit Zoetermeer is dit de kortste verbinding richting Leiden en Amsterdam (A4). Ook veel bewoners van Stompwijk maken dagelijks gebruik van de N206. In 2014 heeft de provincie groot onderhoud gepland op de N206. Dit werk wordt aangegrepen om de verkeersonveilige aansluiting van de Meerlaan op de N206 aan te passen. De voorrangskruising wordt dan vervangen door een rotonde. Ook de aansluiting van de Dr. van Noortstraat wordt aangepast door het rechtsafvak te verwijderen.

#### N447

Ten behoeve van de ontsluiting van de Duivenvoordecorridor zullen diverse extra aansluitingen op de Veursestraatweg worden gerealiseerd. Gezien de functie en het gebruik van de N447 enerzijds en het gewenste ruimtelijk beeld anderzijds, is een maatwerk oplossing noodzakelijk. Gedacht wordt aan een oplossingsrichting met keerlussen en tweerichtingenfietspaden. Nadere studie is noodzakelijk, met aandacht voor verkeersveiligheid en doorstroming.

Momenteel worden de mogelijkheden verkend om het eigendom, beheer en onderhoud van de Veursestraatweg (N447) over te nemen van de provincie Zuid-Holland.

### 3.3.3 Verkeersmodel 2021 en 2030

Met het verkeersmodel is een prognose gemaakt van de verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer op het gemeentelijk wegennet voor 2021, met een doorkijk naar 2030.

Hierbij is rekening gehouden met diverse regionale ontwikkelingsplannen en de te verwachten lokale ontwikkelingen op basis van met name de gemeentelijke Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012. Daarnaast zijn diverse autonome ontwikkelingen en de effecten van nationaal verkeersbeleid hierin opgenomen.

Op onderstaande doorgaande wegen is de komende jaren een relatief grote toename (> 15% tussen 2011 en 2021) van de verkeersintensiteit te verwachten:

- De snelwegen A4 en A12;
- De N206;
- De Prins Bernhardlaan, vooral tussen de Spinozalaan en de aansluiting met de A12;
- De Parkweg ter hoogte van het oude centrum van Voorburg;
- De Laan van Nieuw Oosteinde;
- De Veursestraatweg tussen de Noordsingel en grens met Voorschoten;
- De route door Leidschendam-centrum, tussen het Kwadrant en de Vlietweg / Kostverlorenweg;
- De route J.S. Bachlaan – Burgemeester Banninglaan;
- De aansluiting van de Heuvelweg op de N14.

### 3.4 Knelpunten

Uit de analyse van de huidige situatie in combinatie met de toekomstige ontwikkelingen komt een aantal knelpunten naar voren. Deze staan hieronder puntsgewijs samengevat:

1. Filevorming op:
  - a. De op- en afrit Voorburg op de A12
  - b. De aansluiting A4-N14
  - c. De N14 inclusief de aansluitingen op de Prins Bernhardlaan en Mgr. van Steelaan
  - d. De route Nieuwstraat-Damhouderstraat-Sluis-Damplein
  - e. De route via de Wijkerbrug
2. Toename van de intensiteit op een aantal gemeentelijke wegen als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, waardoor aanpassingen aan de hoofdinfrastructuur nodig zijn om het verkeer te kunnen blijven afwikkelen. Vooral in de omgeving van ruimtelijke projecten als de Binckhorst, Leidsenhage en de Duivenvoordecorridor.
3. De ruimtelijke inpassing van de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder en van de MIRT maatregelen.
4. Mogelijke gevolgen van de Rotterdamsebaan op Voorburg-West.
5. De ontsluiting van het glastuinbouwgebied van Stompwijk.
6. Hinder van tractorverkeer.

### 3.5 Van opgaven naar oplossingsrichtingen

#### 3.5.1 Doorstroming

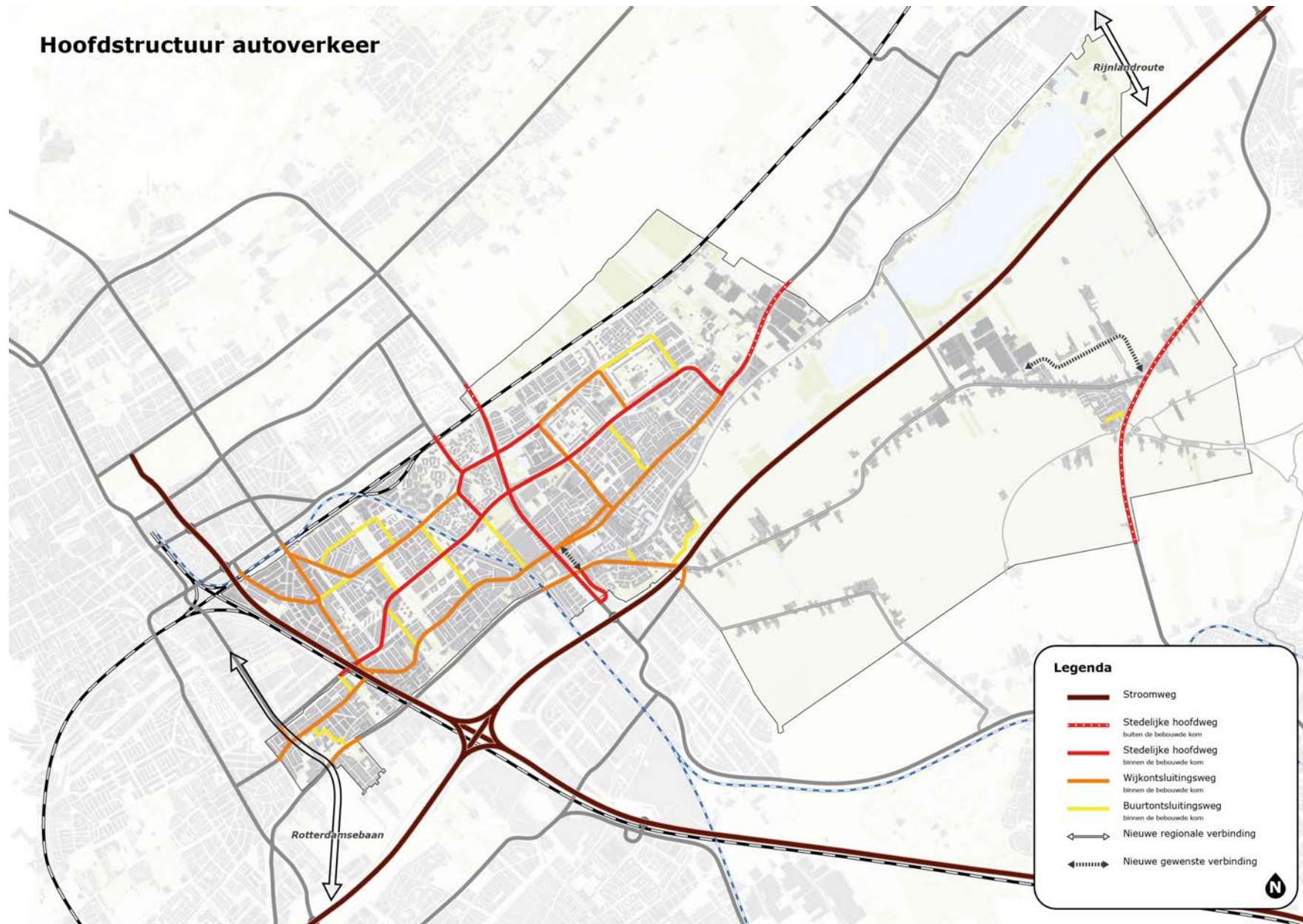
##### Bundeling van het verkeer op hoofdroutes

Binnen zekere grenzen is het de ambitie van Leidschendam-Voorburg om het autoverkeer zoveel mogelijk te bundelen op een beperkt aantal hoofdwegen, en op deze wegen te zorgen voor een zo vlot mogelijke doorstroming. Daarbij geldt dat de concurrentiepositie van openbaar vervoer en fiets – op die afstanden en relaties waarin dat redelijkerwijs mogelijk is – ten opzichte van de auto niet mag verslechteren.

Wanneer het wegennet van Leidschendam-Voorburg grotendeels wordt aangepast in overeenstemming met de principes van Duurzaam Veilig zal een belangrijk deel van deze ambitie zijn gerealiseerd. Op de hoofdwegen kan de auto zoveel mogelijk zonder omwegen en belemmeringen doorrijden, terwijl op de overige wegen het gemotoriseerd verkeer zich moet aanpassen aan de eisen van de woonomgeving. Zowel de veiligheid als de snelheid worden hierin betrokken. Ook het milieu is erbij gebaat wanneer auto's minder vaak moeten stoppen en optrekken. Verkeersregelinstanties en andere verkeersmanagementmaatregelen worden zodanig ingesteld dat zij uitvoering geven aan het verkeersbeleid. Basis wordt gevormd door de wegategorisering, die nader aan de orde komt in hoofdstuk 7, Verkeersveiligheid.

##### Hoofdwegenstructuur

In kaart 3.2 is de hoofdstructuur voor het gemotoriseerd verkeer opgenomen. De A4 en A12 vormen de stroomwegen. De gebiedsontsluitende wegen buiten de bebouwde kom (80 km/uur) zijn de N206 langs Stompwijk en de N447 naar Voorschoten. De gebiedsontsluitende wegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur wegen) zijn in drie categorieën onderverdeeld.



▲ Kaart 3.2 Hoofdstructuur autoverkeer

De route Prins Bernhardlaan-Noordsingel is de belangrijkste as voor het autoverkeer haaks op de N14 en parallel aan de Vliet. Het (auto)verkeer moet hier goed kunnen doorstromen. Ook delen van de Rodelaan, Hofzichtlaan, Mgr. van Steelaan en Heuvelweg behoren tot de stedelijke hoofdwegen. De wegen in deze categorie zijn grotendeels nu al de drukste routes door de gemeente en ook het meest geschikt om het verkeer af te wikkelen. Ze sluiten aan op de stroomwegen. Ambitie is om op de stedelijke hoofdwegen de bereikbaarheid te verbeteren of op peil te houden. Concreet streven wij er naar om de gemiddelde reistijd op deze wegen in de spits maximaal anderhalf keer zo lang te laten zijn als de reistijd buiten de spits. We houden rekening met de mogelijkheid om de Prins Bernhardlaan in de toekomst indien nodig in zijn geheel in te richten met 2x2 rijstroken. De ruimte hiervoor is aanwezig; bij de realisatie van de huidige rijbaan tussen Rembrandtlaan en Spinozalaan is al rekening gehouden met een mogelijke verbreding. Tegelijk willen we voorkomen dat deze route een aantrekkelijk alternatief wordt voor verkeer dat thuishoort op de A4 en de A12. Winkelcentrum Leidsenhage ligt aan deze hoofdwegenstructuur. Om de bereikbaarheid van Leidsenhage nu en in de toekomst op peil te houden is het van belang om op basis van de geformuleerde opgaven passende maatregelen te treffen.

De overige gebiedsontsluitende wegen zijn op basis van hun inrichting en gebruik in twee categorieën ingedeeld, de wijkontsluitingswegen en de buurtontsluitingswegen. Hoewel vanuit de Duurzaam Veilig gedachte (zie het hoofdstuk over verkeersveiligheid) geen andere inrichtingsprincipes gelden voor beide categorieën gebiedsontsluitende wegen, heeft het optimaal inrichten van de drukker routes (de wijkontsluitingswegen) wel meer prioriteit omdat de kosteneffectiviteit daarvan groter is. Ook zal op deze routes meer dan op de laagste categorie gestreefd worden naar een optimale inrichting conform Duurzaam Veilig. De indeling heeft daarnaast invloed op de doorstroming/prioriteit die de verschillende verkeerssoorten op de verschillende typen wegen krijgen. Op de hoofdroutes krijgt het autoverkeer prioriteit, op de andere routes

zal meer prioriteit worden toegekend aan openbaar vervoer en fiets, bijvoorbeeld bij de afstelling van de verkeerslichten. In een nog op te stellen beleidsplan verkeersregelinstanties zullen deze principes nader uitgewerkt worden. Daarnaast wordt er momenteel gewerkt aan een beheer- en onderhoudsplan voor de 47 verkeersregelinstanties in de gemeente, waarin het onderhoud, monitoring en vervangingsschema worden opgenomen. De hoofdwegenstructuur valt grotendeels samen met de (regionale) hoofdroudekaart van de hulpdiensten. Aan de hoofdwegenstructuur worden geen wijzigingen aangebracht zonder vroegtijdig overleg te hebben gehad met de hulpdiensten. Enkele wegen maken onderdeel uit van de hoofdroudekaart van de hulpdiensten maar zijn niet opgenomen in de hoofdwegenstructuur in dit VVP. Ook aan deze wegen worden geen wijzigingen aangebracht zonder vroegtijdig overleg. Het betreft 60 km/uur wegen en 30 km/uur wegen die door de hulpdiensten wel als hoofdroute bestempeld worden, zoals de Stompwijkseweg en de route door Leidschendam-Centrum.

Nieuwe verbindingen zijn ook op de kaart weergegeven. Deze komen hierna aan de orde.

### 3.5.2 Nieuwe weginfrastructuur Rijnlandroute, Rotterdamsebaan en parallelstructuur A4

Wij zetten in op een goede inpassing van de nieuwe auto-infrastructuur. Voor de Rijnlandroute is de inzet vanuit onze gemeente om in ieder geval voldoende afscherpende voorzieningen te realiseren naast de Rijnlandroute en de aansluiting op de A4. Daarbij moet ook de mogelijkheid van geluidswerende voorzieningen langs de A4 worden bekeken. Onze gemeente bepleit een verdiepte ligging van de Rijnlandroute en/of de A4.

Voor de Rotterdamsebaan gaat het om een zorgvuldige landschappelijke inpassing van zowel de Rotterdamsebaan als de parallelstructuur evenwijdig aan de A4 in relatie tot het toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsprogramma in de Vlietzone.



### MIRT en extra oeververbinding

De gemeente koppelt aan de MIRT-opgaven het verbeteren van de bereikbaarheid van de gemeente en het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Verbetering van de regionale bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de lokale bereikbaarheid.

Ook als de N14 ongelijkvloerse kruispunten krijgt is het van groot belang voor onze gemeente om directe toegang behouden tot deze kruispunten. Het rijk zal in dat verband de mogelijkheid van keerrotondes nog verder onderzoeken. De lokale bereikbaarheid mag echter niet verslechteren. Tegelijkertijd moeten de nog uit te werken oplossingen op zeer zorgvuldige wijze ruimtelijk worden ingepast, met inachtneming van de toch al hoge milieubelasting op het vlak van lucht en geluid. Dat is een uiterste complexe opgave in het dit zeer verstedelijkte deel van onze gemeente. Een Extra Oeververbinding over de Vliet ter hoogte van de Klein Plaspoelpolder ontlast het kruispunt N14-Noordsingel zonder een direct beslag te leggen op de schaarse ruimte dicht bij de N14 kruispunten. Een extra oeververbinding over de Vliet moet vanuit deze optiek in het kader van het MIRT worden onderzocht.

Mogelijk kan aan het MIRT het realiseren van een nieuwe binnenstedelijke oeververbinding over de Vliet tussen Leidschendam-Zuid en Klein Plaspoelpolder worden toegevoegd. Deze verbinding ontlast de N14 en draagt zo bij aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid. Verbetering van de bereikbaarheid is bovendien van meerwaarde voor de transformaties binnen deze gebieden. Tegelijkertijd willen we Leidschendam-Centrum en Leidschendam-Zuid ontlasten van toenemende verkeersbewegingen.

### Extra oeververbinding tussen Leidschendam-Zuid en Klein Plaspoelpolder

In de structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 (herijking 2012) is onderzoek naar de effecten van deze extra oeververbinding aangekondigd. In de Nota van Uitgangspunten voor de Ontwikkelingsvisie Klein Plaspoelpolder (2013) is dit vervolgens opgenomen als opgave, waarbij reeds vier mogelijke locaties zijn benoemd.

Met het verkeersmodel voor planjaar 2021 is het effect van een extra oeververbinding ter hoogte van de betoncentrale Mebin inmiddels doorgerekend. Van deze verbinding zullen naar verwachting maximaal 17.500 motorvoertuigen per etmaal gebruik gaan maken. De weg ontlast vooral Leidschendam-Centrum (-35%), de Wijkerbrug (-35%) en de N14 (-12%). Ook de Noordsingel, het Oosteinde, de Parkweg, de Vlietweg en de Nieuwstraat worden ontlast. De verbindingsweg tussen Vlietweg en N14 wordt fors drukker en ook de Oude Trambaan en Voorburgseweg worden extra belast, vooral het gedeelte tussen de grens met Voorburg en het kwadrant. De weg zal een belangrijke lokale functie vervullen. Naar verwachting zal slechts 3% van het te verwachten verkeer doorgaand verkeer zijn (verkeer met een herkomst én bestemming buiten Leidschendam-Voorburg). 85% van het verkeer heeft een herkomst of bestemming in de gemeente en 12% is intern verkeer (tussen de verschillende wijken van de gemeente).

Met deze modelberekening is aangetoond dat een extra oeververbinding tegemoet kan komen aan de gestelde doelen en ambities. In het kader van de MIRT-opgaven en de herontwikkeling van Klein Plaspoelpolder vindt nadere studie plaats naar de inpasbaarheid van de verbinding, de gewenste vorm en de consequenties op het gebied van verkeer en milieu in en buiten de wijk Klein Plaspoelpolder.

### Verbindingsweg Stompwijk

Om het glastuinbouwgebied bij Stompwijk beter te ontsluiten en de kern van Stompwijk te ontlasten van zwaar vrachtverkeer is besloten de aanleg van een verbindingsweg voor te bereiden. Na overleg met vertegenwoordigers van belangengroepen in Stompwijk heeft de gemeente een voorkeurstracé bepaald, dat vervolgens is uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Omdat met de reconstructie van de Stompwijkseweg en Dr. van Noortstraat ook het verkeerssysteem rond Stompwijk kan wijzigen, is besloten de Verbindingsweg in samenhang met dit project te beschouwen. In 2014 wordt hier verder invulling aan gegeven.

### 3.5.3 Beperking van hinder en overlast

Door het gemotoriseerd verkeer, inclusief tractoren, zo veel mogelijk te bundelen op een beperkt aantal hoofdwegen, wordt hinder en overlast binnen de verblijfsgebieden zo veel mogelijk voorkomen. De inrichting van verblijfsgebieden komt uitgebreider aan de orde in hoofdstuk 7, Verkeersveiligheid.

Ook langs de doorgaande wegen wordt indien nodig ingezet op het beperken van hinder en overlast. In 2012 werd overal ter hoogte van woningen aan de geldende luchtkwaliteitseisen voldaan, ook langs de doorgaande wegen. Omdat er voor fijnstof - en vooral ultra-fijnstof - geen gezondheidskundig veilige drempelwaarde kan worden vastgesteld, blijft beleid ter stimulering van emissie-arme mobiliteit gewenst. Zie hiervoor hoofdstuk 8, duurzame mobiliteit.

In het Actieplan Geluid 2013-2018 is voor het wegverkeerslawaai van gemeentelijke wegen uitgewerkt wanneer sprake is van hinder en op welke locaties de grenswaarde wordt overschreden. Dit leidt tot vier aandachtsgebieden: Leidschendam-Zuid (Nieuwstraat/Venestraat/Damhouderstraat), Van Aremborgelaan, Dr. van Noortstraat en de Veursestraatweg. Ter verbetering van de geluidproblematiek zet de gemeente in op een combinatie van locatiespecifieke maatregelen, zoals het toepassen van stillere wegdekken, in combinatie met de algemene beleidsmaatregelen zoals opgenomen in hoofdstuk 8, duurzame mobiliteit. Ook een vermindering van de verkeersintensiteit op aandachtslocaties kan de geluidproblematiek verminderen. Op langere termijn kunnen een extra oeververbinding en een verbindingsweg Stompwijk bijdragen aan vermindering van de problematiek in Leidschendam-Zuid en in de Dr. van Noortstraat.

## 3.6 Monitoring

Met het gemeentelijke verkeersmodel worden prognoses gemaakt van de verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer op het gemeentelijk wegennet in de huidige en toekomstige situatie.

Momenteel werken het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag aan een regionaal verkeersmodel waar alle Haaglanden gemeenten mee kunnen werken.

Om dit model up-to-date te houden is het verzamelen van diverse gegevens noodzakelijk, waaronder verkeerstellingen en prognoses van de ontwikkeling van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen binnen de diverse wijken. Voor een monitoringprogramma op het gebied van verkeer en vervoer betekent dit dat het verzamelen van verkeersintensiteiten meer structureel moet worden opgepakt. Door de intensiteit te splitsen in voertuigcategorieën en ook de snelheid te meten, is de verzamelde data ook voor andere doeleinden te gebruiken.

Monitoring van de ontwikkeling van de bereikbaarheid op het stedelijk hoofdrouthenetwerk is mogelijk door gebruik te maken van snelheidsdata.



▲ Kruispunt Noordsingel - Burgemeester Banninglaan - J. S. Bachlaan



## 4. Fietsverkeer

### 4.1 Inleiding

Het bevorderen van het fietsgebruik is een belangrijk onderdeel van het VVP. De fiets is voor de kortere afstanden, tot ongeveer 7,5 kilometer, binnen stedelijk gebied een aantrekkelijk vervoermiddel. Met de elektrische fiets verdubbelt deze afstand, waardoor veel bestemmingen binnen de regio op fietsafstand komen te liggen. Daarnaast is voor grotere afstanden de fiets een goed vervoermiddel als voor- en natransport in combinatie met het openbaar vervoer (ketenmobiliteit).

In dit hoofdstuk komt eerst de huidige situatie met betrekking tot de fiets aan bod. Vervolgens wordt het bestaande beleid kort beschreven. Daarna volgen de toekomstige ontwikkelingen en knelpunten. Verder volgt, op basis van de in deel A opgenomen ambities en opgaven een beschrijving van de oplossingsrichtingen en maatregelen op hoofdlijnen. Tot slot wordt in dit hoofdstuk kort aandacht besteed aan monitoring.

Bromfietsverkeer komt in het hoofdstuk beperkt aan de orde. Bromfietzers maken binnen de bebouwde kom gebruik van de rijbaan en buiten de bebouwde kom van het fiets/bromfietspad. Binnen de bebouwde kom is echter ook aan aantal fiets/bromfietspaden en -doorsteken aanwezig om voor bromfietzers logisch aan te sluiten op de fiets/bromfietspaden buiten de bebouwde kom en/of om grote omrijdafstanden te voorkomen. Continuïteit van het netwerk is een belangrijk uitgangspunt. Waar het bromfietsnetwerk niet consistent is, zal het netwerk op basis van deze basisuitgangspunten worden aangepast.

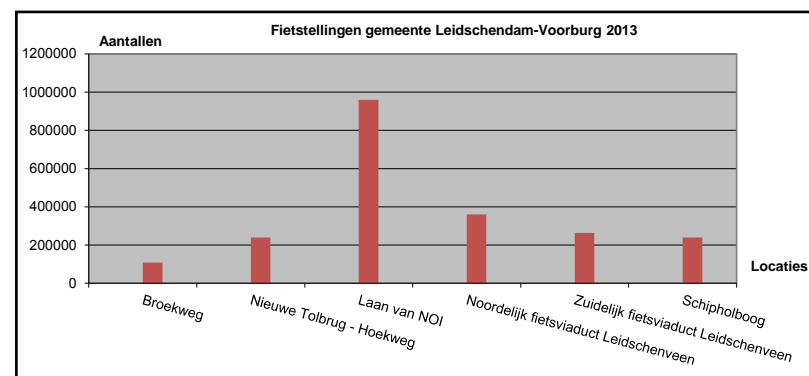
### 4.2 Huidige situatie

In deze paragraaf komt de huidige situatie met betrekking tot de fiets aan de orde. Hierbij wordt ingegaan op het huidige fietsnetwerk, de bestaande infrastructuur, het vigerende gemeentelijke beleid en een aantal statistische gegevens, zoals het fietsgebruik, de ongevallengegevens en de geregistreerde fietsendiefstal. Daarnaast is aan de hand van de gemeentelijke Wijkatlas 2012 een indruk te geven van de tevredenheid van de daadwerkelijke gebruikers.

#### 4.2.1 Intensiteiten

De gemeente heeft telgegevens van het Stadsgewest Haaglanden beschikbaar over aantallen fietsers op de hoofdroutes die liggen op de gemeentegrenzen. Intensiteiten van de fiets zijn niet opgenomen in het verkeersmodel dat wordt gebruikt om de intensiteiten van het (auto)verkeer in beeld te brengen.

Uit grafiek 4.1 is af te leiden welke routes drukker zijn dan andere. Een trend is echter pas zichtbaar nadat tellingen van meerdere jaren beschikbaar zijn.



▲ Grafiek 4.1 Fietstellingen per entreelocatie gemeente Leidschendam-Voorburg 2013

#### 4.2.2 Verkeersveiligheid langzaam verkeer

In hoofdstuk 7 komt de verkeersveiligheid aan de orde, ook van het langzaam verkeer. In dat hoofdstuk is opgenomen dat fietsers een relatief groot aandeel uitmaken van de verkeersslachtoffers, in de beschouwde periode was bijna 30% van de slachtoffers een fietser. Relatief vaak gaat het dan om jongere (12-15 jaar) of oudere (60 jaar en ouder) verkeersdeelnemers. Ook het aantal slachtoffers onder bromfietzers ligt met bijna 20% relatief hoog, vooral onder jongeren van 16 en 17 jaar. Het letsel is bij fietsers en bromfietzers vaak ernstiger dan het letsel bij automobilisten.

De ongevallenregistratie van de politie geeft een beeld van de onveiligheid, maar deze registratie is zeer onvolledig. Dat geldt vooral voor enkelvoudige fietsongevallen; ongevallen waar geen andere verkeersdeelnemers bij betrokken zijn. Slechts 5 procent hiervan wordt door de politie geregistreerd. Gevolg hiervan is dat aan de hand van de ongevallengegevens niet kan worden achterhaald waar zich onveilige situaties voor fietsers bevinden.

#### 4.2.3 Fietsendiefstal

Het aantal fietsendiefstallen in Leidschendam-Voorburg is een indicator binnen het fietsbeleid om te zien of er voldoende (stallings)voorzieningen zijn om de fiets veilig te parkeren. In grote lijnen kan gesteld worden dat hoe hoger het aantal fietsendiefstallen, hoe meer er behoefte is aan goede en veilige stallingsmogelijkheden, vooral bij de grote concentraties van onbewaakte fietsenstallingen (stations, winkelgebieden, sportvoorzieningen). Uiteraard is het aantal fietsendiefstallen niet alleen afhankelijk van het aantal veilige fietsparkeervoorzieningen, maar het is een gegeven dat het aantal fietsendiefstallen afneemt als er meer veilige fietsparkeermogelijkheden beschikbaar zijn.

Tabel 4.2 geeft een weergave van het aantal fietsendiefstallen in de jaren 2006 t/m 2012 en het eerste halfjaar van 2013.

Bronstelsysteem	HKS	HKS	HKS	HKS	BVH	BVH	BVH	BVH
Jaar	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Jan-Jun 2013
Fietsendiefstal	361	382	547	338	282	409	485	200

Bronstelsystemen: Herkenningssysteem (HKS); Basisvoorziening handhaving (BVH)

▲ Tabel 4.2 Politiecijfers fietsendiefstal

Uit de cijfers van het bureau Leidschendam-Voorburg voor fietsendiefstal is sinds 2011 weer een stijging te zien in het aantal diefstallen, nadat het aantal diefstallen vanaf 2008 flink was gedaald. In 2011 betrof dit 409 fietsendiefstallen. In 2012 is het aantal fietsendiefstallen verder opgelopen naar 485 fietsendiefstallen. In het eerste halfjaar van 2013 is het aantal fietsendiefstallen gestegen, van 169 naar 200, ten opzichte van dezelfde periode in 2012.

#### 4.2.4 Wijkatlas 2012

In de Wijkatlas 2012 is veel informatie opgenomen over de verschillende wijken in de gemeente op basis van de input van bewoners. Ook op het gebied van de fiets is veel informatie te vinden in de Wijkatlas. De belangrijke aandachtspunten vanuit bewoners op het gebied van de fiets zijn opgenomen in tabel 4.3.

#### 4.2.5 Huidig netwerk fietsroutes

Kaart 4.4 toont de hoofdstructuur fietsverkeer. Het VVP 2004 heeft daarvoor de basis gevormd. De fietsstructuur bestaat uit een regionaal en een lokaal netwerk. De regionale routes maken deel uit van het regionale en/of provinciale hoofd fietsroutenetwerk. Alle andere aangegeven routes zijn lokale hoofd fietsroutes. Deze lokale hoofd fietsroutes vallen voor een groot deel samen met de hoofd routes voor het autoverkeer, maar er zijn ook enkele aantrekkelijke routes aanwezig door de wijken.

Ook enkele recreatieve lange afstands fietsroutes doorkruisen het grondgebied van de gemeente. Daarnaast maakt de gemeente deel uit van het fietsknooppunten netwerk van Haaglanden. Er is geen strikte scheiding te maken tussen utilitaire routes (woon-werk, woon-school, etc) en recreatieve routes. De recreatieve routes zijn daarom niet apart op de kaart weergegeven.

De hoofdstructuur fietsverkeer vormt, samen met de hoofdstructuur autoverkeer, input voor het gemeentelijke Beleidsplan en uitvoeringsplan Gladheidbestrijding.

#### 4.2.6 Huidige voorzieningen

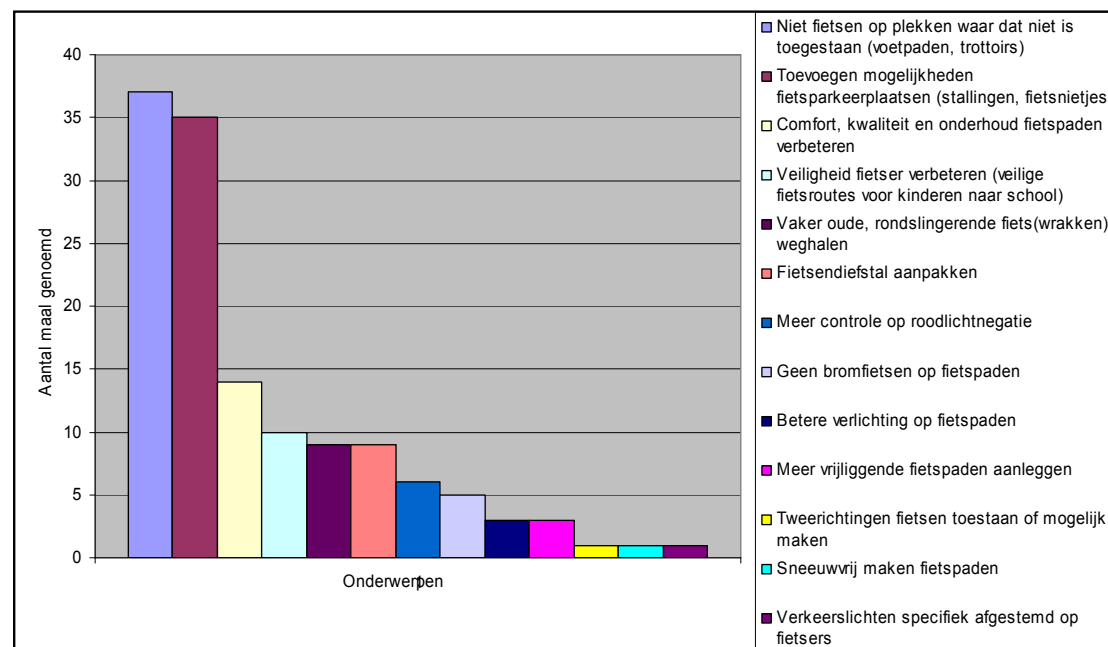
Leidschendam-Voorburg kent momenteel één automatisch bewaakte fietsstalling, namelijk de NS-stalling bij Station Voorburg. Voor deze stalling moet worden betaald. Daarnaast is op dit station ook een aantal OV-fietsen te huur. Bij de RandstadRailhaltes Leidschendam-Voorburg en Voorburg 't Loo en de stations Laan van Nieuw Oost-Indië en Mariahoeve zijn tevens fietskluisen aanwezig. Deze fietskluisen zijn te huur via de NS.

Verspreid over Leidschendam-Voorburg kan men gebruikmaken van een aantal onbewaakte stallingen. De grootste concentraties van onbewaakte stallingen zijn te vinden bij stations, winkelcentra, sportvoorzieningen en bus- en tramhaltes.

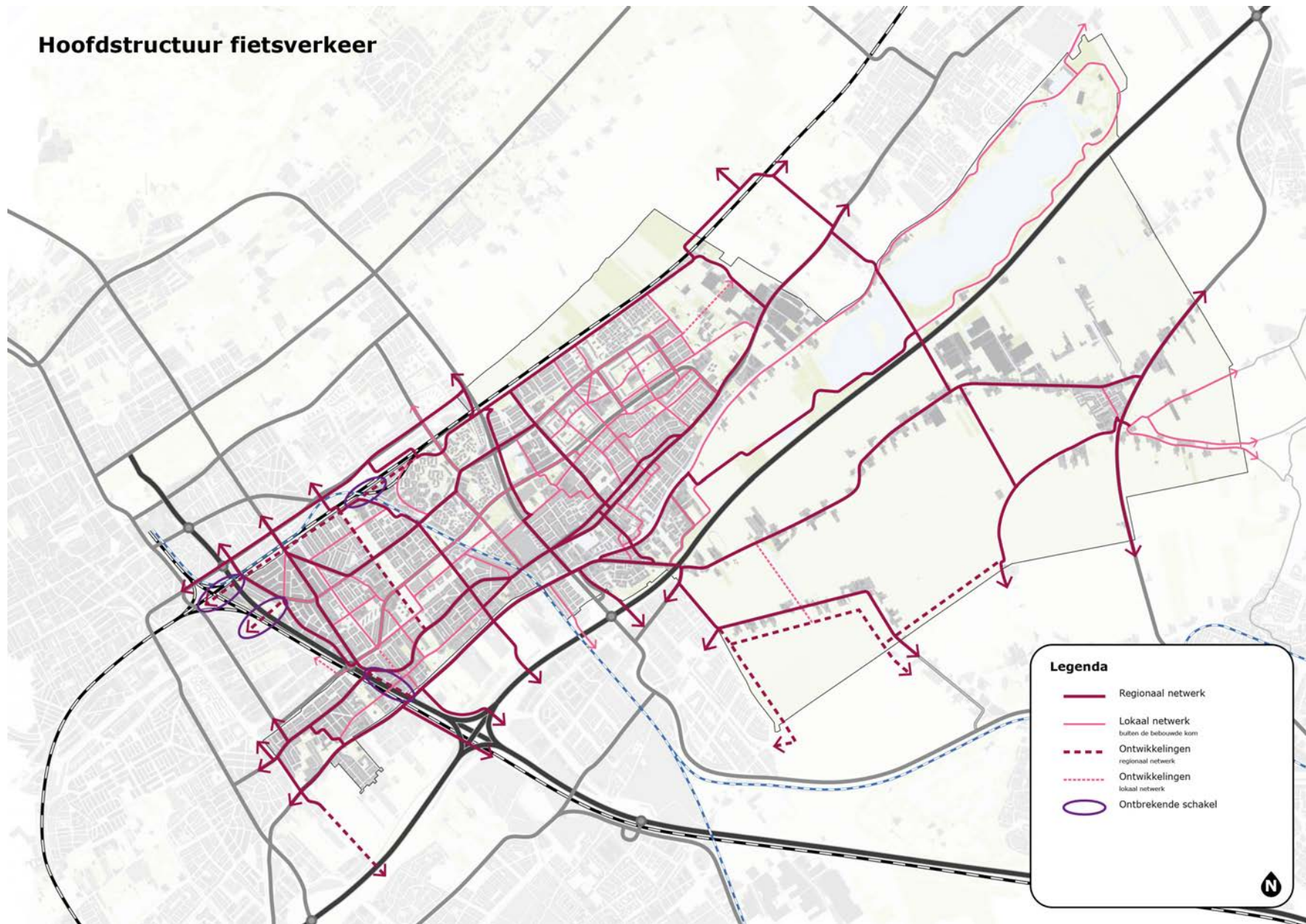
#### 4.2.7 Gerealiseerde verbeteringen

In de periode van het Verkeers- en Vervoerplan 2003-2010 “een kwestie van bewegen” is een groot aantal verbeteringen gerealiseerd voor de veiligheid, het comfort en de doorstroming voor het langzame verkeer. Zo is een aantal sterk verbeterde fietsroutes gerealiseerd in de Fonteijnenburghlaan, de Tuinenlaan, Kastelenring, Zijdesingel en Zijdepad (Velostrada) en het Kwadrant (Oude Trambaan, J.S. Bachlaan, Koningin Julianaweg en Voorburgseweg). Ook zijn de fietsbrug over de Vliet ter hoogte van Sytwende en de fietstunnel richting Den Haag in het verlengde van de Spinozalaan in gebruik genomen. Daarnaast zijn diverse schoolfietsroutes verkeersveiliger gemaakt. Verder zijn ook op een aantal hoofdfietsroutes bij verkeerslichten wachttijdvoorspellers toegepast voor de verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

De ambities uit de structuurvisie vormen het uitgangspunt bij het formuleren van de visie en opgaven op het gebied van fietsverkeer, zoals opgenomen in deel A van dit VVP.



▲ Grafiek 4.3 In de Wijkatlas 2012 genoemde onderwerpen gerelateerd langzaam verkeer



▲ Kaart 4.4 Hoofdstructuur fietsverkeer



## 4.3 Beleid en ontwikkelingen

### 4.3.1 Bestaand beleid

In het landelijk beleid is opgenomen dat alle overheden het gebruik van de fiets stimuleren. Decentrale overheden doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Bovendien zorgen zij voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.

De provincie draagt zorg voor een verbetering van zowel de utilitaire als de recreatieve fietsverbindingen en fietsvoorzieningen. De provincie geeft prioriteit aan de verbetering van veel gebruikte interlokale routes. Verbetering van het regionale fietsnetwerk is mede een taak van het Stadsgebied Haaglanden.

Op gemeentelijk niveau bevat de Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012, diverse ambities op het gebied van fiets. We stimuleren het fietsgebruik, waarbij we ons willen profileren als fietsgemeente. De willen de toenemende mobiliteit binnen de regio onder andere opvangen door het verbeteren van de regionale fietsverbindingen. Daarnaast zetten we in op verbetering van het fietsnetwerk binnen de gemeente, goede stad-land verbindingen en het versterken van de recreatieve fietsverbindingen in het buitengebied. Voor de RandstadRaillocaties Voorburg-'t Loo en Leidschendam-Voorburg richten we onze inzet voornamelijk op verbetering van ketenmobiliteit, door toevoeging van meer fietsfaciliteiten, waaronder uitbreiding van de stallingscapaciteit voor fietsen.

### 4.3.2 Elektrisch fietsen

In Nederland rijden inmiddels zo'n 1.000.000 elektrische fietsen rond (8% van het totaal aantal fietsen). Ongeveer 15% van de nieuw verkochte fietsen is tegenwoordig een elektrische fiets. Kopers zijn vaak 50-plussers. De fietsen worden gebruikt voor langere afstanden (gemiddeld 31 km/week tegen 18 km/week voor gewone fietsen). Naar verwachting zal het percentage elektrische fietsen blijven groeien, zeker als ook andere doelgroepen het gemak van de elektrische fiets ontdekken. De e-fiets biedt nieuwe mogelijkheden op middellange afstand (tot 15 km), waardoor de e-fiets onder andere aantrekkelijk is voor het woon-school verkeer en woon-werk verkeer. Voor wat betreft de verkeersveiligheid is nog niet veel duidelijk, maar de eerste cijfers laten zien dat het jaarlijks landelijk aantal ongevallen met een elektrische fiets 8.800 is van een totaal van 340.000 ongevallen (2,6%). Verwachting is wel dat dit zal toenemen door het grotere gebruik. Verder ligt er op het gebied van het faciliteren van elektrische fietsen een belangrijke rol weggelegd voor de wegbeheerders. Het gaat dan om het toevoegen van stallingmogelijkheden en aanpassing van de infrastructuur. Bij het ontwerpen van fietsvoorzieningen gaan wij daarom uit van de meest recente landelijke richtlijnen.

### 4.3.3 Lokale aanpak veilig fietsen

In de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (zie hoofdstuk 7, Verkeersveiligheid) is afgesproken dat gemeenten zich extra zullen richten op veiligheid voor fietsers. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in samenwerking met de VNG in 2013 een model-aanpak fietsveiligheid voor gemeenten uitgewerkt; met een basisaanpak en opties voor aanvulling passend bij de lokale ambitie. Op basis van dit document heeft Leidschendam-Voorburg in 2014 een aanpak vastgesteld. Een aandachtspunt is in ieder geval het verminderen van de enkelvoudige fietsongevallen. Dit zijn ongevallen waarbij de fietser komt te vallen zonder (aanwijsbare) betrokkenheid van een andere verkeersdeelnemer.

## 4.4 Knelpunten

Hieronder zijn de belangrijkste (knel)punten uitgewerkt.

### 4.4.1 Fietsparkeermogelijkheden

Het aantal fietsparkeermogelijkheden bij verschillende openbaar vervoer knooppunten in de gemeente schiet op dit moment tekort. Zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin is hier een knelpunt aanwezig. Het betreft vooral de stations van de RandstadRail. Daarnaast ontbreken bewaakte fietsparkeermogelijkheden bij winkelcentra en is er in een aantal gebieden onvoldoende fietsparkeermogelijkheden bij woningen zonder berging.

### 4.4.2 Directe fietsroutes

Fietsers moeten relatief grote afstanden omrijden. Dit is voor een groot deel te wijten aan de structuur van Leidschendam-Voorburg. De structuur van Leidschendam-Voorburg is voor fietsers niet zo gunstig: fietsers rijden vaak dezelfde route of dezelfde afstand als automobilisten. Voor de fietsers is het daarom moeilijk om een goede concurrentiepositie te creëren. Zo ondervinden fietsers en mensen in een rolstoel op de Weigelia hinder van het feit dat een doorgaande fietsroute ter hoogte van de Liguster ophoudt.

### 4.4.3 Comfort fietsroutes

Een aantal doorgaande fietsroutes is onvoldoende comfortabel. Een groot deel van de fietspaden langs gebiedsontsluitende wegen is uitgevoerd in tegelverharding. Boomwortels en verzakkingen veroorzaken onregelmatigheden die oncomfortabel en gevaarlijk zijn. Ook in geasfalteerde fietspaden vormen boomwortels langs diverse paden een knelpunt. Het onderhoudsniveau van fietspaden en –routes is niet overal van voldoende kwaliteit. De Nieuwe Tolbrug (voetgangersbrug in regionale fietsroute) en het feit dat deze brug en de Overhaalbrug niet gestrooid worden bij gladheid, worden ook als knelpunten ervaren.

### 4.4.4 Oponthoud fietsers

In Leidschendam-Voorburg ondervinden fietsers op diverse locaties hinder van bestaande verkeerssituaties. Ze moeten stoppen bij voorrangskruispunten en bij verkeerslichten en hebben daar vaak relatief lange wachttijden. Dit zorgt er voor dat fietsers meer door rood rijden en dat levert gevaarlijke situaties op. Fietsers vinden drukknoppen om groen aan te vragen niet comfortabel, zeker niet in combinatie met “wachstand rood”, waarbij het verkeerslicht standaard op rood staat tot dat een verkeersdeelnemer zich aanmeldt.

### 4.4.5 Bewegwijzering

Op een aantal doorgaande fietsroutes ontbreekt een goede bewegwijzering.

### 4.4.6 Verkeersveiligheid en hinder

Langs een aantal gebiedsontsluitende wegen liggen tweerichtingenfietspaden. Tweerichtingenfietspaden bieden zowel voor- als nadelen: Er hoeft bij een tweerichtingenfietspad minder vaak te worden overgestoken. Dat vermindert de wachttijd voor fietsers en verhoogt de verkeersveiligheid. Een tweerichtingenfietspad zorgt ook voor onveiligheid omdat niet overal voldoende vrije ruimte beschikbaar is en omdat het overige verkeer niet bedacht is op fietsers die van twee richtingen komen. Per situatie moet bekeken worden of een tweerichtingenfietspad veilig genoeg ingepast kan worden. Fietsers ervaren hinder en onveiligheid door autoverkeer, bijvoorbeeld in Leidschendam-Centrum, de omgeving van scholen en op polderwegen. Het gaat daarbij vooral om smalle fietspaden en smalle fietsstroken in combinatie met langsparkeren.

Paaltjes en andere obstakels in fietspaden vormen ook potentiële verkeersonveilige situaties. Enerzijds wordt met de paaltjes het misbruik van fietspaden door ander verkeer voorkomen, anderzijds zorgen paaltjes voor een grotere kans op eenzijdige ongevallen. Ook smalle fietspaden en smalle fietsstroken in combinatie met langsparkeren vormen potentiële verkeersonveilige situaties.

#### 4.4.7 Ontbrekende schakels en knelpunten fietsnetwerk Leidschendam-Voorburg

Het fietsnetwerk kent een aantal knelpunten en ontbrekende schakels. Deze knelpunten en ontbrekende schakels zijn hieronder opgenomen.

##### Route Kerkbrug-Parkweg

In de huidige situatie loopt de hoofdroute van de fietser in het centrum over de Kerkstraat, dwars door het promenadegebied, via een deel van de Herenstraat over de Franse Kerkstraat naar de Laan van Oostenburg of de Laan van Nieuw Oosteinde. Gelet op de conflicten met voetgangers op de promenade is een alternatieve route gewenst.

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

##### Route vanuit Voorburg-Noord richting de Binckhorst (Den Haag)

In het huidige fietsnetwerk ontbreekt ter hoogte van Voorburg-Noord (langs de Utrechtsebaan) een fietsverbinding met de Haagse Binckhorst. Gedacht wordt aan de Tennetlokatie, in het verlengde van de Velostrada.

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

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

het autoverkeer.

Ter hoogte van het voormalige postkantoor aan de Prins Bernhardlaan is de situatie onoverzichtelijk, ondanks de daar getroffen maatregelen. In de Aart van der Leeuwkade zijn snelheidremmende maatregelen getroffen, maar de combinatie van grote aantallen fietsers, gemotoriseerd verkeer en parkerende voertuigen blijft vooral in de schoolspits een knelpunt.

##### Route langs de Loo-zone (Spinozalaan tussen N. Beetslaan en Mgr. van Steelaan)

Een comfortabele en veilige fietsverbinding op de Spinozalaan aan de parkzijde is een belangrijke aansluiting op een aantal regionale fietsroutes, zowel utilitair als recreatief. Deze fietsroute ontbreekt op dit moment.

##### Bernhardlaan - Noordsingel

Langs de Prins Bernhardlaan en de Noordsingel zijn de langzaam-verkeerroutes niet overal eenduidig. Langs deze route liggen afwisselend parallelwegen, tweerichtingen fietspaden en eenrichting fietspaden. Ook voor bromfietzers is de route niet eenduidig.

##### Route parallel aan de N14 ter hoogte van Sijtwende

De route parallel aan de N14 is van onvoldoende kwaliteit.

##### Route Nicolaas Beetslaan - Populierendreef

De Velostrada is als snelfietsroute gereedgekomen tussen Leiden en Den Haag

Mariahoeve. Het beoogde eindpunt van de route is in eerste instantie het Beatrixkwartier en in tweede instantie (langere termijn) station Den Haag Hollands Spoor. Bij het voltooiën van de Velostrada moet ook het RandstadRailtraject gepasseerd worden ter hoogte van de voormalige CBS locatie. De sporenpassage is ruimtelijk en technisch zeer complex.

De knelpunten zijn niet in kaart 4.4 weergegeven.

#### 4.4.8 Knelpunten buitengebied

Op de route Stompwijkseweg - Dr. van Noortstraat is de kwaliteit van de klinkerbestrating vrij slecht, waardoor de route niet comfortabel is voor fietsers. Daarnaast is op de Dr. van Noortstraat, in de bebouwde kom van Stompwijk, weinig ruimte voor fietsers door de aanwezigheid van geparkeerde auto's en vrachtverkeer, met verkeersonveilige situaties tot gevolg. Het fietspad langs de N206 (Oosteinde) is smal, heeft tweerichtingen fietsverkeer en klinkerverharding.

### 4.5 Van opgaven naar oplossingsrichtingen

#### 4.5.1 Algemene oplossingsrichtingen en uitwerkingen

Onze gemeente stimuleert fietsverkeer. Enerzijds door bestaande fietsvoorzieningen beter te benutten en anderzijds door ontbrekende voorzieningen toe te voegen. Hieronder volgt aan aantal algemene oplossingsrichtingen en uitwerkingen. Specifieke routes komen in de volgende paragraaf aan de orde.

- In het nog op te stellen Beleidsplan Verkeersregelininstallaties wordt aangegeven op welk type route meer prioriteit voor de fiets geldt ten opzichte van de auto om zo de doorstroming voor het fietsverkeer te verbeteren. Daarnaast wordt nader uitgewerkt op welke routes wachttijdvoorspellers komen.
- Waar mogelijk worden verkeersregelininstallaties na het einde van hun levensduur vervangen door rotondes.
- Waar mogelijk worden ontbrekende schakels in het fietsnetwerk ingevuld. Het gaat om bruggen, tunnels of fietsdoorsteken. Op kaart 4.4 met de gewenste hoofdfietsroutes staat aangegeven welke ontbrekende schakels er zijn. In paragraaf 4.5.2. volgt een nadere uitwerking.
- Fietsenstallingsvoorzieningen zijn van groot belang voor de ketenverplaatsing fiets - openbaar vervoer. Openbaar-vervoerhaltes in heel Leidschendam-Voorburg moeten worden voorzien van voldoende stallingscapaciteit. Dit geldt vooral voor de beide stations van de RandstadRail in de gemeente. Hier zijn goede en voldoende stallingen erg belangrijk.
- Ook bij voorzieningen en woningen zijn voldoende goede stallingsmogelijkheden gewenst. In de gemeentelijke Nota Parkeernormen zijn fietsparkeernormen opgenomen die gehanteerd worden bij nieuwe ontwikkelingen. Extra stallingsvoorzieningen bij bestaande voorzieningen en woningen worden overwogen als dit ruimtelijk inpasbaar is en voldoende draagvlak heeft.
- In samenwerking met het Stadsgewest Haaglanden dient de bewegwijzering voor de regionale fietsroutes te worden verbeterd.
- Voor fietsers zijn vrijliggende fietspaden of zelfstandige fietspaden door parken het meest aantrekkelijk (snel, veilig, comfortabel). Om die reden worden hoofdfietsroutes, zo mogelijk, uitgevoerd als vrijliggend of zelfstandig fietspad.
- Tweerichtingenfietspaden worden niet standaard aangelegd omdat dat op veel locaties niet mogelijk is vanwege de verkeersveiligheid en/of ruimtegebrek. Slechts in specifieke gevallen waar het de doorstroming en veiligheid voor de fietser en het overige verkeer verbetert, worden tweerichtingenfietspaden overwogen. Daarbij is een logisch begin en einde van belang. In combinatie met wegonderhoud wordt nagegaan of smalle fietspaden kunnen worden verbreed en of smalle fiets (suggestie)stroken kunnen worden verbreed of opgeheven in combinatie met langsparkeren. Bij opheffing dient een oplossing gezocht te worden in het kader van Duurzaam Veilig Verkeer.
- Indien paaltjes in fietspaden nodig zijn om het misbruik van fietspaden door ander verkeer te voorkomen, dan wordt een goed zichtbaar type paal gebruikt en wordt de paal goed verlicht en ingeleid met ribbelmarkering. Daarnaast wordt bij het bepalen van de noodzakelijke breedte van de doorgang rekening gehouden met de afmetingen van driewielers, scootmobiel etc.
- Om het aantal fietsendiefstallen te verminderen zal de komende twee jaar de nadruk liggen op het schouwen en nemen van maatregelen op het gebied van de openbare ruimte rondom de stations. Daarnaast zal het thema fietsendiefstal bij de burger bekend worden gemaakt door middel van op de hotspots houden van graveer- en fietsregistratie-acties en bijvoorbeeld fietsdiefstalshows waarbij gedemonstreerd wordt hoe fietsendieven te werk gaan (uit Nota Veiligheid).

#### 4.5.2 Oplossingsrichtingen voor hoofdfietsroutes

Het verbeteren van de concurrentiepositie van de fietser is een effectief middel om het fietsgebruik in de gemeente te bevorderen en op die manier de gemeente te profileren als fietsgemeente. Dit is één van de belangrijke doelstellingen voor het langzaam verkeer in dit VVP. Kaart 4.4 geeft een wensbeeld voor het fietsnetwerk. Het hoofdfietsroutenetwerk is onderverdeeld in een regionaal netwerk en een lokaal netwerk. Hieronder is een aantal verbetermogelijkheden op bestaande schakels weergegeven en wordt ingegaan op de gewenste schakels die nu nog ontbreken:

##### Verlengen van de Velostrada

De snelfietsroute 'Velostrada' verbindt Den Haag met Leiden. In onze gemeente begint de route bij de Tuinenlaan en eindigt hij ter hoogte van de N14.

Het is voor de directheid en aantrekkelijkheid van deze route van belang om hem te verlengen via de Appelgaarde, Populierendreef en de Nicolaas Beetslaan tot aan de gemeentegrens met Den Haag ter hoogte van Voorburg-Noord. In dit kader is het ook van belang dat er een ondertunneling ter hoogte van de RandstadRail wordt gerealiseerd.

##### Verbinding vanuit Voorburg richting de Binckhorst

Door het realiseren van een fietsvoorziening (brug of tunnel) in het gebied tussen de Maanweg en de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam ontstaat een snelle rechtstreekse fietsverbinding richting het industriegebied Binckhorst en NS station Hollands Spoor. Gedacht wordt aan een verbinding ter hoogte van de Van Lodensteijnstraat of ter hoogte van de Tennetlokatie, in het verlengde van de Velostrada.

##### Loo-zone

De Loo-zone wordt opgewaardeerd tot een aantrekkelijk en, herkenbaar stadspark. Vanuit de regionale functie vormt deze zone een aantrekkelijke schakel voor langzaam verkeer tussen het Haagse Bos en de Vliet en verder. Aan de zijde van de Spinozalaan is het gewenst de route op te waarderen tot een comfortabele en veilige fietsverbinding, zowel utilitair als recreatief.

##### Sterroute Leidschenveen

Gemeente Den Haag heeft in haar Nota Mobiliteit zogenaamde Sterroutes vastgesteld; hoofdfietsroutes die de woonwijken verbinden met het centrum van de stad, waarbij de fiets prioriteit heeft. Een van de routes loopt van de Binnenstad naar Leidschenveen, door Voorburg, parallel aan de Randstadrail. Belangrijkste verbetering op de Sterroute door Voorburg betreft een aanpassing ter hoogte van de Keltenlaan-Reuvenslaan. Hier loopt de route over een bochtig tracé over woonstraten en een smal bruggetje. De route wordt aantrekkelijker door deze meer gestrekt aan te leggen door het park parallel aan het spoor.

##### Fietsroute Rotterdam – Den Haag (F13)

De Hoekweg in Voorburg maakt deel uit van de doorgaande fietsroute van Rotterdam naar Den Haag (F13). In deze route kan door het realiseren van een fietsstraat een sterke verbetering in comfort en veiligheid voor fietsers worden gerealiseerd. De Nieuwe Tolbrug is in deze route een obstakel voor de fietser. Deze brug is echter ook een Rijksmonument wat betekent dat hier gaan aanpassingen aan gedaan worden. Het is voor fietsers toegestaan om gebruik te maken van de brug, maar de hellingen zijn steil en de brug is in beginsel niet geschikt voor fietsers op een doorgaande fietsroute.

##### Bernhardlaan - Noordsingel

Langs de Prins Bernhardlaan en de Noordsingel zijn de langzaam-verkeerroutes niet overal eenduidig. Langs deze route liggen afwisselend parallelwegen, tweerichtingen fietspaden en eenrichting fietspaden. (Brom)fietsers moeten soms voor een kort stukje de weg oversteken. Er is onderzoek nodig voor de optimalisering van deze langzaam verkeervoorzieningen.

#### Route parallel aan de N14 ter hoogte van Sijtwende

De route parallel aan de N14 is van onvoldoende kwaliteit. In het kader van de MIRT plannen voor ongelijkvloerse aansluitingen van de N14 op het lokale wegennet zal de gemeente inzetten op het verbeteren van de fietsverbinding parallel aan de N14.

#### Weigelia

Sinds tramlijn 19 in gebruik is genomen, is de doorgaande fietsroute via de Weigelia verdwenen. Met het project Leidsenhage dat voorziet in een flinke uitbreiding van het winkelareaal, neemt het belang van goede fietsverbindingen langs de randen van het winkelcentrum toe. Het huidige ontwerp van het nieuwe winkelcentrum schept ruimte voor een betere fietsverbinding over de Weigelia, tussen de Noordsingel en de Heuvelweg.

#### Route Prinsenhof laag - Schakenbosch - Duivenvoordecorridor

Ter verbetering van de stad-landverbindingen richten we ons het realiseren van een langzaam verkeerverbinding tussen Prinsenhof laag en de Duivenvoordecorridor, via het Schakenbosch terrein. Deze route sluit aan op de aantrekkelijke, verkeersluwe route Leidsenhage-De Heuvel-Amstelwijk-Prinsenhof.

#### Stompwijkseweg

Op de Stompwijkseweg (erftoegangsweg in landelijk gebied) zijn fietsuggestiestroken aangebracht als fietsvoorzieningen. Een probleem hier is de kwaliteit van het wegdek. Bij de reconstructie van de Stompwijkseweg worden de mogelijkheden voor verbeteringen voor fietsers nadrukkelijk bekeken.

#### Recreatieve fietsverbindingen

In het landelijke gebied zullen schakels worden toegevoegd aan het recreatieve fietsnetwerk tussen Leidschenveen en de Zoetermeerse Meerpolder. Ook het recreatieve fietsnetwerk in en om de Nieuwe Driemanspolder zal worden verbeterd.

## 4.6 Monitoring

In regionaal verband wordt de fietsintensiteit op een aantal telpunten op de hoofdfietsroutes sinds 2013 permanent gemeten. Uit deze gegevens kunnen over enkele jaren regionale trends worden afgeleid.

In een gemeentelijk monitoringprogramma wordt het houden van voor- en nametingen bij het realiseren van fietsmaatregelen opgenomen, zodat de projecten beter geëvalueerd kunnen worden. Daarnaast wordt bij het meten van de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer waar mogelijk ook de intensiteit van het fietsverkeer gemeten. Ook zal worden bezien in hoeverre via de wijkatlas of op een andere manier nog beter bruikbare informatie verzameld kan worden om het fietsbeleid te monitoren.

Monitoring van fietsendiefstal gebeurt door de politie.



▲ Kruispunt Delftsekade - Damhouderstraat



mit

bart smit

bart smit

bart smit

WAGeningen



## 5. Voetgangers

### 5.1 Inleiding

Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen in de stad; het is schoon, gezond, goedkoop en vergt weinig ruimte. Daarbij dragen voetgangers in belangrijke mate bij aan de levendigheid van de openbare ruimte in de stad. Locaties waar veel voetgangers zijn, worden over het algemeen als sociaal veilig ervaren. Ook leveren voetgangers een belangrijke bijdrage aan de economie van de stad.

### 5.2 Huidige situatie

In de stad wordt veel gelopen. Circa 23% van alle verplaatsingen in Leidschendam-Voorburg vindt te voet plaats. Bij de afweging om te voet te gaan, is vooral de verplaatsingsafstand van belang. Voor korte afstanden is lopen een goed alternatief. Ruim 80% van de verplaatsingen te voet is korter dan 2,5 km. Enerzijds gaat het om de dagelijkse verplaatsingen naar bijvoorbeeld het winkelcentrum, de school, de sportvereniging of het maken van een wandeling als vorm van recreatie. Anderzijds gaat het om lopen als onderdeel van grotere verplaatsingen, zoals lopen naar en vanaf een bushalte of station of tussen parkeerplaats en bestemming.

### 5.3 Beleid en ontwikkelingen

Regionaal beleid, de Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012 en het Groenstructuurplan 2010 bieden aanknopingspunten voor het voetgangersbeleid zoals opgenomen in dit Verkeers- en Vervoerplan.

Er is nog steeds sprake van groeiend autogebruik waardoor de ruimte voor voetgangers onder druk staat. De toenemende vergrijzing is een andere belangrijke factor. Circa 10% van de bevolking heeft ernstige problemen met zelfstandig lopen. Daarnaast zijn er nog mensen met lichtere mobiliteitsbeperkingen. Door de toenemende vergrijzing zal dit aantal de komende 20 jaar verdubbelen (Methorst 2010). Het is daarom belangrijk bij ontwerpen rekening te houden met mensen die moeilijk of niet zelfstandig kunnen lopen en hogere eisen te stellen aan de fysieke kwaliteit van de openbare ruimte. Hulpmiddelen als looprekken en scootmobielen vereisen een betere afstemming van de inrichting. Hiervoor is meer kwaliteit nodig in de verharding met logische loopp lijnen die obstakelvrij zijn. Ook goede rustplekken zijn van belang.

Ook is een toenemend belang van ketenmobiliteit zichtbaar. De toenemende afstand tussen openbaar vervoerhalten en herkomst en bestemming vraagt om meer aandacht voor de looproutes bij ketenmobiliteit.

De trend op recreatief gebied is een groeiend gebruik van de lokale recreatieve voorzieningen. Dat is zowel binnen de stad als op het platteland. Hierdoor is er behoefde aan het beter benutten van de potenties van het bestaande netwerk en het uitbreiden hieraan.

## 5.4 Knelpunten

Het huidige netwerk heeft veel potentie maar deze wordt door diverse oorzaken nog niet optimaal benut. Op hoofdlijnen ontbreekt er nu een duidelijk netwerk dat de belangrijkste functies met elkaar verbindt. Het gaat om routes naar dagelijkse voorzieningen zoals winkelcentra en scholen, maar ook de recreatieve voorzieningen zoals parken en speelplaatsen.

De inrichting voor voetgangers is niet optimaal door onvoldoende ruimte en barrièrewerking. Fysieke knelpunten zijn er in de verharding, zoals bij opritten van oversteekplaatsen, en door obstakels zoals straatmeubilair. Bij verkeersregelinstallaties zijn er soms lange wachttijden en het komt voor dat oversteekplaatsen minder rechtstreeks zijn waardoor extra gelopen moet worden en de kans groter is dat op onveilige locaties wordt overgestoken. De dimensionering van verharding is niet altijd afgestemd op het aanbod. Wandelroutes in parken, groenzones en buitengebieden worden niet optimaal benut omdat onderling verbindende schakels ontbreken of kwalitatief tekort schieten. De aansluitingen van de woongebieden op het buitengebied zijn hierbij een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast wordt het aantal zitbanken als te gering ervaren.

## 5.5 Van opgaven naar oplossingsrichtingen

### De voetganger in de woonwijk (veilig verplaatsen)

De woonwijken zijn ingericht als 30 km/uur gebieden, met aandacht voor een goede oversteekbaarheid van wegen. In schoolomgevingen en rond voorzieningen verdient de voetganger extra aandacht. In het Handboek Openbare Ruimte is de basiskwaliteit van looproutes opgenomen, waarbij onder andere een verwijzing is opgenomen naar de te volgen richtlijnen op het gebied van toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen die moeilijk of niet zelfstandig kunnen lopen.

Bij onderhoud, reconstructies en ruimtelijke plannen zullen bereikbaarheid en toegankelijkheid voor voetgangers als onlosmakelijk onderdeel van de plannen worden meegenomen. Dit geldt ook voor voetgangers die gebruik maken van hulpmiddelen als looprekken en scootmobielen. Obstakels in de looproutes en steile hellingen worden zo veel mogelijk voorkomen. Waar toch obstakels of hellingen aanwezig zijn, doet de gemeente haar uiterste best om in een alternatief te voorzien.

Maatregelen ten behoeve van overstekende voetgangers worden uitgevoerd conform de gemeentelijke beleidsnotitie oversteekplaatsen.

In het nog op te stellen Beleidsplan Verkeersregelinstallaties wordt nader uitgewerkt hoe wordt omgegaan met de afstelling van de voetgangerslichten, rekening houdend met de toenemende vergrijzing.

### Lopen van en naar het openbaar vervoer; de voetganger in de keten

In de directe omgeving van haltes van openbaar vervoer wordt in het ontwerp speciale aandacht geschonken aan goede voetgangersvoorzieningen. Het gaat daarbij om logische en veilige oversteekplaatsen, voorkomen om grote omloopafstanden en het bieden van voldoende brede trottoirs. De toegankelijkheid voor minder validen vormt hierbij een belangrijk onderdeel.

### De voetganger centraal in de centrumgebieden

In de drukere delen van (winkel)centra worden voetgangers zo veel mogelijk gescheiden van fietsers, zoals op de wandelpromenades in Leidsenhage en op het Koningin Julianaplein en op zaterdag in de Herenstraat. In deze gebieden wordt extra aandacht geschonken aan goede rustplekken. Daarnaast wordt extra aandacht geschonken aan de kwaliteit van de looproutes naar de parkeervoorzieningen.

Over het promenadegebied van de Herenstraat loopt een kruisende route voor autoverkeer (Van Schagenstraat, Herenstraat en Vlietstraat). Dit levert een verstoring op. In de Ontwikkelingsvisie Oude Dorpskern is daarom aangegeven dat het uit het oogpunt van een eenduidige verkeersstructuur wenselijk is deze route te veranderen in een promenade. Compenserende parkeergelegenheid daarbij is een belangrijke vereiste. Bijkomend voordeel van een promenade is dat op de aansluiting Parkweg-Van Schagenstraat minder gemotoriseerd verkeer zal oversteken. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

### Toegankelijke groengebieden

Inzet is het verbeteren van de doorgaande routes langs de belangrijke assen zoals de Centrale Groenzone, het Waterspoorpark, de Vlietzone en belangrijke dwarsverbindingen zoals de Loo-zone en de route Sluisgebied-Leidsenhage. Daarnaast het verbeteren van de aansluiting van het stedelijke netwerk op het recreatieve netwerk in het buitengebied en van de parken en groenzones onderling. Het plaatsen van voldoende zitbanken wordt hierbij meegenomen. Veel maatregelen op het gebied van recreatieve voetpaden worden verder uitgewerkt in het kader van het uitvoeringsprogramma van het Groenstructuurplan.

## 5.6 Monitoring

Er is vanuit het verkeers- en vervoerbeleid (nog) geen aanleiding om voetgangersstromen te monitoren.



▲ Oostvlietweg



C  
28  
Centraal  
Station

Vertrek bus  
naar:  
1000  
1001  
1002  
1003  
1004  
1005  
1006  
1007  
1008  
1009  
1010  
1011  
1012  
1013  
1014  
1015  
1016  
1017  
1018  
1019  
1020  
1021  
1022  
1023  
1024  
1025  
1026  
1027  
1028  
1029  
1030  
1031  
1032  
1033  
1034  
1035  
1036  
1037  
1038  
1039  
1040  
1041  
1042  
1043  
1044  
1045  
1046  
1047  
1048  
1049  
1050  
1051  
1052  
1053  
1054  
1055  
1056  
1057  
1058  
1059  
1060  
1061  
1062  
1063  
1064  
1065  
1066  
1067  
1068  
1069  
1070  
1071  
1072  
1073  
1074  
1075  
1076  
1077  
1078  
1079  
1080  
1081  
1082  
1083  
1084  
1085  
1086  
1087  
1088  
1089  
1090  
1091  
1092  
1093  
1094  
1095  
1096  
1097  
1098  
1099  
1100



## 6. Openbaar vervoer

### 6.1 Inleiding

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

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

Eerst wordt kort ingegaan op de huidige situatie. Daarna worden de belangrijkste ontwikkelingen, waaronder de economische crisis en bezuinigingen geschetst. Tot slot wordt ingegaan op de oplossingsrichtingen bij de gestelde opgaven.

### 6.2 Huidige situatie

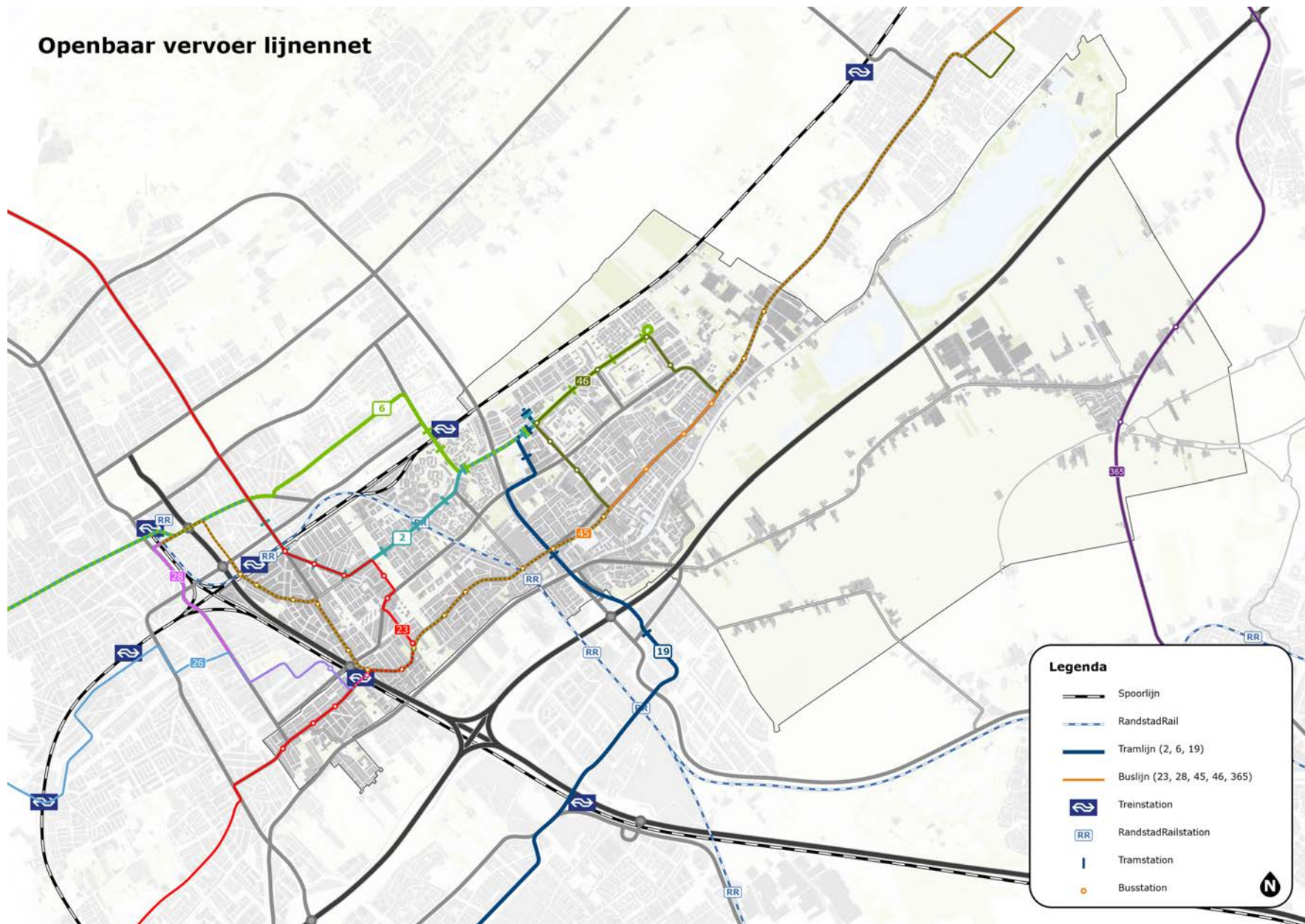
#### 6.2.1 Opbouw netwerk

De economische crisis heeft geleid tot forse bezuinigingen op het openbaar vervoer tijdens de afgelopen jaren. Ook in onze gemeente zijn de gevolgen van deze bezuinigingen duidelijk merkbaar: tramlijn 10 is opgeheven en ook de buslijnen 32, 46 en 47 zijn verdwenen. Op rijks – en regionaal niveau is gewerkt met het Conquest-rapport. Daarin is voorgesteld met name de sterke (rail)lijnen te behouden. Tegelijkertijd is de bereikbaarheid van onze gemeente per openbaar vervoer ook in een aantal gevallen verbeterd: RandstadRail E naar Rotterdam-Zuid is in gebruik genomen en tramlijn 19 is geopend.

In de huidige situatie is in Leidschendam-Voorburg openbaar vervoer van alle genoemde deelsystemen aanwezig, met uitzondering van Internationaal vervoer. Wat de trein betreft gaat het om twee deelsystemen: intercity's en sprinters (stoptreinen).

- Leidschendam- Voorburg wordt voor de langere Inter-Cityafstanden ontsloten door het station Den Haag Laan van Nieuw Oost-Indië. Via dit station heeft de gemeente een verbinding met Amsterdam, Rotterdam, Noord en Zuidwest Nederland;
- Via Den Haag Mariahoeve heeft de gemeente een sprinterverbinding met o.a. Den Haag CS, Leiden en Amsterdam/Schiphol.. ;
- Station Voorburg heeft een frequente stoptreinverbinding met Gouda, Utrecht en Den Haag Centraal;
- Op de haltes Leidschendam-Voorburg, Voorburg 't Loo en Laan van Nieuw Oost-Indië is er een RandstadRail verbinding met Rotterdam-Zuid, Zoetermeer en grote delen van Den Haag.

Naast de trein met zijn bovenregionale functie zijn er drie openbaar- vervoerssystemen met een regionale en lokale functie. Op kaart 6.1 is het huidige openbaar vervoernetwerk in de gemeente Leidschendam-Voorburg weergegeven volgens de dienstregeling 2014.



▲ Kaart 6.1 Openbaar vervoer lijnennet 2014

De tramlijnen en RandstadRail worden geëxploiteerd door HTM en RET. De verschillende buslijnen, waaronder bussen en nachtbusen worden geëxploiteerd door HTM, Veolia en Arriva. De frequentie van de lijnen is afhankelijk van type vervoer, hoeveelheid reizigers en tijd en varieert van één keer per uur in de daluren op enkele streekvervoerlijnen tot om de paar minuten op het RandstadRail traject richting Den Haag. In de avonduren is de frequentie van de tramlijnen en enkele buslijnen met hoge bezettingsgraad vier keer per uur.

Het materieel bestaat uit diverse typen voertuigen: bussen met laagvloerse instap, RandstadRailvoertuigen en R-net trams met lage instap en op lijn 6 naar Leidschendam-Noord oude trams van het GTL-8 type, zonder laagvloerse instap. Een lage vloer maakt het in- en uitstappen van bus en tram comfortabeler en sneller. Het HTM- en Veolia wagenpark bestaat geheel uit laagvloerse aardgasbussen.

Van het netwerk 2014 valt op dat:

- De RandstadRail verbindingen vooral op (het centrum van) Den Haag gericht zijn;
- Het Station Den Haag Laan van Nieuw Oost-Indië een belangrijk overstapstation is geworden richting Amsterdam en Noord Nederland. Ook met Rotterdam en Zuidwest Nederland is er een directe treinverbinding.
- De verbinding met Rotterdam Centraal en Rotterdam-Zuid met de invoering van RandstadRail (RET) is versterkt. Deze verbinding verandert vervoerstromen en biedt met een overstap op Rotterdam Centraal een aantrekkelijk alternatief voor reizen richting het Zuiden, België en Frankrijk (Hoge Snelheidslijn). Bovendien maakt dit onze gemeente minder gevoelig voor storingen op het NS-spoornetwerk;
- De loopafstand met het opheffen van verschillende bus – en tramlijnen (10, oude lijn 46, 47, en 32) in veel gevallen is toegenomen;
- De bediening van Leidschendam-Zuid, Stompwijk en Park Leeuwenberg matig is. De loopafstand tot de dichtstbijzijnde halte bedraagt in veel gevallen meer dan 1000 meter.

In Haaglanden is naast het reguliere openbaar vervoer een systeem van collectief vraagafhankelijk vervoer (deur-tot-deurvervoer) in gebruik; de Regiotaxi. De Regiotaxi levert vervoer binnen het gebied van het Stadsgewest Haaglanden plus twee zones daarbuiten en rijdt van deur-tot-deur, ook waar het reguliere openbaar vervoer niet komt. De Regiotaxi moet minstens een uur voor vertrek gereserveerd worden; bestelde ritten worden zoveel mogelijk gecombineerd. De prijs ligt tussen de prijs van het reguliere openbaar vervoer en de taxi in. De Regiotaxi is ook toegankelijk voor rolstoelen, scootmobielen, rollators en kinderwagens. De Regiotaxi wordt vanuit BDU-gelden gesubsidieerd. De Regiotaxi verzorgt in onze gemeente ook doelgroepenvervoer. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om leerlingen van bijzonder onderwijs of ouderen die naar een dagbesteding worden gebracht.

Daarnaast is in onze gemeente de Stichting Woej actief. Deze Stichting Woej heeft een eigen vervoersdienst, die vrijwillige chauffeurs inzet tegen een beperkte onkostenvergoeding. Om gebruik te kunnen maken van de diensten van Woej moeten mensen lid zijn. Er is dan ook geen sprake van Openbaar Vervoer zoals bedoeld in de Wet Personenvervoer 2000. Woej verzorgt ook tot en met augustus 2015 busvervoer tussen Leidschendam-Zuid en de wijk Prinsenhof.

#### 6.2.2 Aanwezige infrastructuur

De kwaliteit van het openbaar-vervoernetwerk hangt samen met de mate waarin het openbaar vervoer in stedelijk gebied en daarbuiten kan doorstromen. In principe kan de gemeente invloed hierop uitoefenen door vrije infrastructuur aan te leggen en/of door verkeerslichten af te stellen. En verder ook met de haltevoorzieningen en de bereikbaarheid daarvan voor fietsers of voetgangers.

### Vrije infrastructuur

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

- Vrije trambanen op de Mgr. van Steelaan, de Hofzichtlaan, de Koningin Julianalaan, de Heuvelweg, de Graaf Willem de Rijkelaan, de N14 en een beperkt deel van de Noordsingel;
- busbanen of busstroken op de Laan van Nieuw Oosteinde tussen de Potgieterlaan en de Prins Bernhardlaan, op de Koningin Julianalaan (gecombineerd met trambaan), op de Parkweg tussen de Rozenboomlaan en het station Leidschendam-Voorburg en op de Oude Trambaan tussen de Dokter van der Stamstraat en Damlaan.

### Prioriteit bij verkeerslichten

Op alle met verkeerslichten geregelde kruispunten is over het algemeen sprake van prioriteit voor het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer krijgt in de meeste gevallen voorrang ten opzichte van ander verkeer. Uitzondering zijn bijvoorbeeld fietsers die al langer hebben gewacht bij een verkeerslicht. In voorkomende gevallen krijgen zij voorrang.

### Duurzaam Veilig en openbaar vervoer

Alle openbaar vervoer lijnen in onze gemeente maken gebruik van gebiedsontsluitingswegen. Hier zijn de vanuit openbaar vervoer gewenste inrichting van de weg, de doorstroming en het comfort goed te combineren met de inrichtingsprincipes vanuit Duurzaam Veilig.

### Plaats en bereikbaarheid haltes

Op kaart 6.2 en 6.3 zijn de huidige bus- en tramhaltes van het openbaar vervoer aangegeven met hun invloedsgebied (hemelsbreed 320 meter, werkelijk maximaal 450 meter) en de gebieden waarin de maximale loopafstand wordt overschreden.

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

- Ontsluitende lijnen 450 meter. Bijvoorbeeld buslijnen 23 en 46;
- verbindende lijnen 800 meter. (hemelsbreed 570 meter) Zoals trein-, tram- en RandstadRaillijnen. Ook buslijn 45 Den Haag-Leiden en 365 Zoetermeer-Leiden v.v.

Loopafstanden tot de woning of bestemming variëren sterk. In delen van de gemeente zijn de loopafstanden naar haltes of stations 800 meter of langer: In het noordwesten van Voorburg (Bovenveen en Essesteijn), Park Leeuwenbergh in Leidschendam-Zuid en Stompwijk komen in enkele gebieden loopafstanden van meer dan 800 meter tot aan een treinstation, tram- of bushalte. Bij relatief langere loopafstanden (meer dan 450 meter) neemt het belang van goede fiets(enstallings)voorzieningen snel toe. De maximale fietsafstand naar hoogwaardig openbaar vervoer bedraagt 2350 meter (hemelsbreed 1700 meter)

Met het opheffen van buslijnen is de bereikbaarheid van een aantal wijken de afgelopen jaren verminderd. Bereikbaarheid van de haltes is goed. Bijna alle haltes zijn inmiddels ook toegankelijk voor minder validen. Leidschendam-Zuid en een deel van Stompwijk zijn vanwege de vaak grote loopafstanden tot aan de haltes slecht bereikbaar per openbaar vervoer.

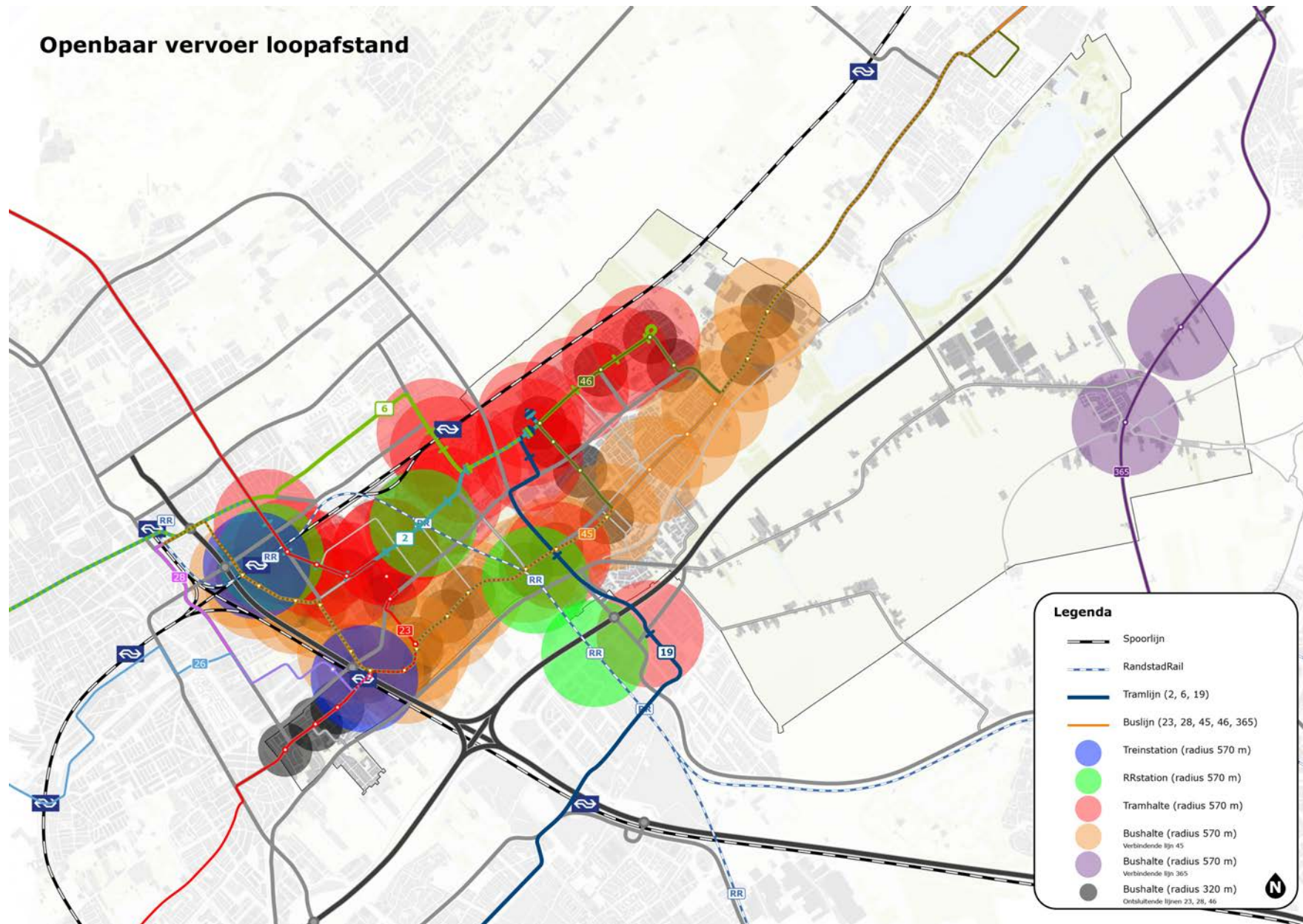
De meeste haltes zijn in de buurt van kruispunten gesitueerd. De meeste loop- en fietsroutes naar de haltes kruisen hiermee de hoofdstructuur voor de auto op logische en relatief veilige wijze. In hoofdstuk 4 en 5 is nader ingegaan op de inrichting van fiets- en looproutes en eventuele knelpunten.

Momenteel is het overgrote deel van de haltes voor het openbaar vervoer in de gemeente voorzien van eenabri. Bij enkele haltes is geenabri aanwezig. Belangrijke reden hiervoor is doorgaans een gebrek aan ruimte of het feit dat er nauwelijks mensen bij die haltes instappen.

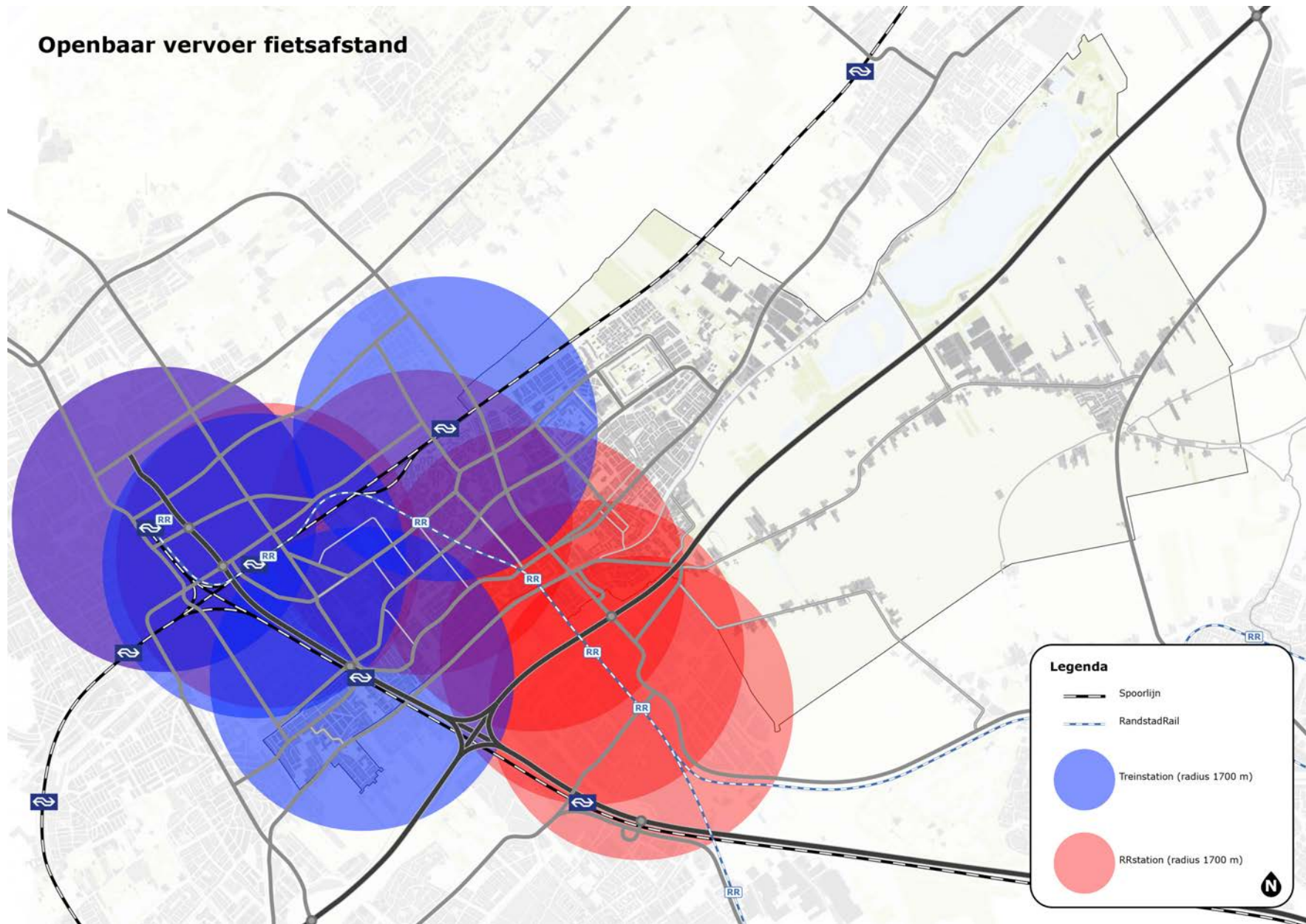
Met het opleveren van het nieuwe Openbaar Vervoerknooppunt bij Station Voorburg en het nieuwe trameindpunt bij MCH Antoniushove zijn het overstappen, de bereikbaarheid en toegankelijkheid sterk verbeterd.

Op het gebied van sociale veiligheid rond bushaltes zijn geen problemen geconstateerd. RandstadRail stations hebben cameratoezicht en ook in overgrote deel van de bussen en trams zijn beveiligingscamera's aanwezig die na afloop kunnen worden uitgelezen.





▲ Kaart 6.2 Loopafstanden naar haltes



▲ Kaart 6.3 Fietsafstanden naar haltes

### 6.2.3 Klantwaardering

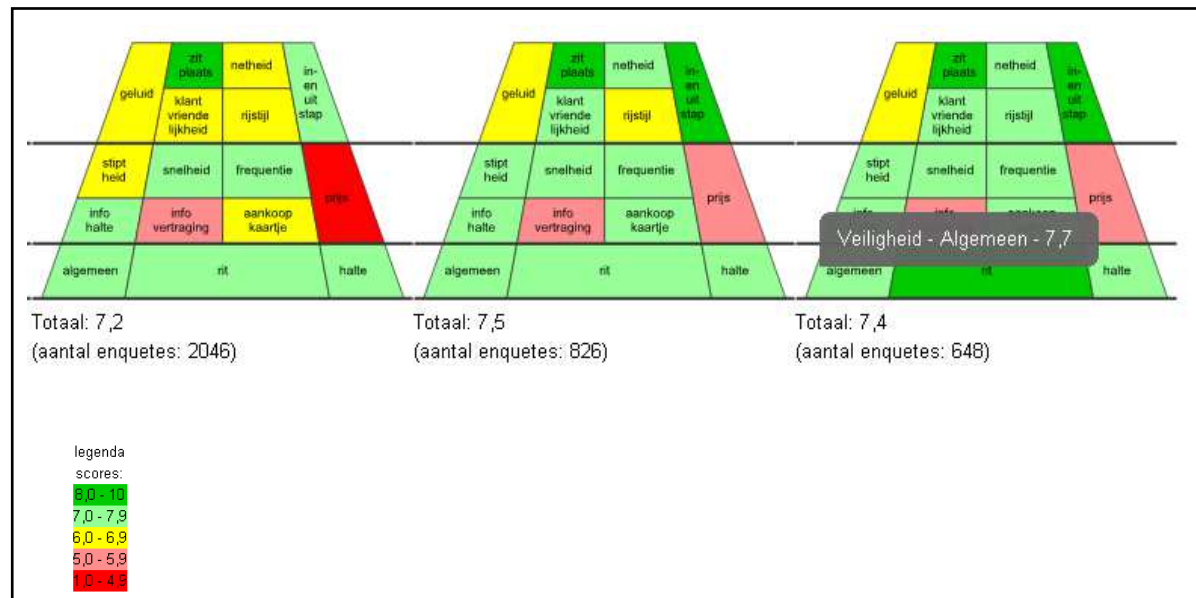
Het Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer (KPVV) verricht klanttevredenheidsonderzoeken voor het Openbaar vervoer. De klanttevredenheid voor HTM-bus, tram en Veolia bus zijn in onderstaande diagrammen (6.4) weergegeven. Over het algemeen is de klanttevredenheid goed. Ten opzichte van het vorige jaar is er gemiddeld een toename van één tot een paar decimalen. Wel blijkt de informatievoorziening bij vertragingen onvoldoende te scoren.

#### Sociale veiligheid

Het tevredenheidcijfer dat reizigers toekennen aan de sociale veiligheid is ruimvoldoende tot goed (van 7,4 bij HTM tram tot 8,1 bij Veolia bus). Alle HTM voertuigen zijn voorzien van beveiligingscamera's, het overgrote deel van de Veolia voertuigen ook.

#### Reisinformatie

Goede reisinformatie kan het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen. De afgelopen jaren is deze informatie sterk verbeterd. Het aanbod van dynamische reisinformatie via internet is snel gegroeid. Ook via nieuwe kanalen als Twitter groeit de berichtgeving. Veel mensen hebben inmiddels ook toegang tot mobiel internet. Informatievoorziening over vertragingen en calamiteiten is een belangrijk aandachtspunt. Recent zijn ook de Dynamische Reisinformatiesystemen (DRIS) panelen bij veel bus- en tramhaltes opgericht. Zo krijgt iedereen ook vlak voor vertrek nog de meest actuele informatie. Toch blijft de reisinformatie (dienstregeling en lijnnetkaarten) ook op papier beschikbaar.



▲ Diagram 6.4. Klanttevredenheid openbaar vervoer Haaglanden 2012: tram, stadsbus en regiobus, bron: KPVV, 2012

## 6.3 Beleid en ontwikkelingen

### 6.3.1 Opbouw netwerk

Conform het Collegeprogramma 2010-2014 hanteert Leidschendam-Voorburg een eigen visie op het openbaar vervoer voor de gehele gemeente, in relatie tot het verkeers- en vervoerbeleid van het Stadsgewest Haaglanden. De visie beperkt zich niet tot het openbaar vervoer op eigen grondgebied, maar spreekt zich uit over alle schakels in het netwerk van openbaar vervoer op verschillende schaalniveaus: (inter)nationaal, regionaal en lokaal. De visie van Leidschendam-Voorburg sluit wat dat betreft nauw aan bij de visie van het rijk, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden.

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

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

- Internationaal Vervoer wordt grotendeels verzorgd via de luchthavens Schiphol en The Hague – Rotterdam Airport. Schiphol is vanuit Leidschendam-Voorburg uitstekend bereikbaar via het spoor (Den Haag Laan van Nieuw Oost-Indië) en de weg (A4).

- Vanuit Rotterdam Centraal en Utrecht Centraal vertrekken Hogesnelheidstreinen naar België, Frankrijk en Duitsland. Met één overstap heeft onze gemeente aansluiting op het hogesnelheidsnet.
- Het deelsysteem Intercitytreinen zorgt voor de verbinding tussen ongeveer 60 Nederlandse steden en enkele buitenlandse steden. Onderscheidende kwaliteitskenmerken van dit vervoer over langere afstanden zijn veiligheid, comfort en hoge snelheden.
- Een dicht netwerk van stoptreinen verbindt alle stations van Nederland;
- Daarnaast bestaat er in de hele Randstad een samenhangend metropolaan netwerk van hoogwaardige, snelle verbindingen waarvan metro, (snel)tram en bus, aangeduid met R-net;
- Overige tram- en busverbindingen;
- Het netwerk van lokale en interlokale busverbindingen wordt aangevuld met een systeem van Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Dit systeem, onder de naam Regiotaxi, biedt vervoer van deur-tot-deur op afroep. Onderscheidende kwaliteit heeft hier te maken met individuele reiwensen en toegankelijkheid. Ook de treintaxi kan tot dit systeem worden gerekend;
- Maatschappelijk vervoer uitgevoerd door vrijwilligers. Thans wordt dit verzorgd door de Stichting Woej.

Het aantal reizigers is de afgelopen jaren nog gegroeid. Net als bij het autoverkeer is de ontwikkeling, mede vanwege de crisis, de komende jaren onzeker. Naar verwachting zullen de bezuinigingen van de afgelopen jaren nog verder worden doorgezet. Dit betekent mogelijk dat er nog meer (bus) lijnen in onze gemeente zullen worden opgeheven. Vaker dan nu zal de loopafstand toenemen. Daar komt ook nog de vergrijzing bij. Op hogere leeftijd is de grotere loopafstand steeds meer een probleem.

Er ontstaat een ruwmaziger netwerk, waarbij de druk op de bestaande lijnen zal toenemen. Pas op lange termijn zullen er eventueel extra middelen vrijkomen voor uitbreiding van de capaciteit van het openbaar vervoer.

Buslijn 46 verbindt NS station Voorburg via de Parkweg, het Oosteinde en de Oude Trambaan met Leidsenhage, MCH Antoniushove en Voorschoten. Bus 46 rijdt vanwege lagere aantallen reizigers minder frequent dan andere bus- en tramlijnen. Hoewel de buslijn qua reistijd niet concurreert met buslijn 45 (van en naar Voorschoten via een directe route), vervult de lijn voor veel bewoners van Leidschendam- Voorburg een belangrijke rol. De bus biedt een directe verbinding met Den Haag Centraal, doet binnen onze gemeente belangrijke voorzieningen aan en biedt bovendien een gemakkelijke, laagvloerse instap.

Het vervangende vervoer voor buslijn 47 wordt sinds augustus 2012 door de Stichting Woej verzorgd. De afspraak met Woej en Haaglanden is dat het vervangende vervoer voor een periode van maximaal drie jaar subsidie krijgt van het Stadsgebied Haaglanden. Aan de drempel van minimaal één reiziger per rit wordt voldaan. Medio 2015 moet het busvervoer voor lijn 47 geheel zijn geïntegreerd in de reguliere vervoersdienst van Woej. Buslijn 47 vervalt daarmee.

### 6.3.2 Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer Infrastructuur en materieel

De nieuwe voertuigen die op het Netwerk RandstadRail (NRR) en Randstadnet (R-net) (zullen) worden ingezet zijn zeer comfortabel. Ze hebben een lage vloer en zijn breder dan de huidige oude trams. Enkele lijnen, waaronder tramlijn 6, zullen ook nog de komende jaren worden bediend door oud trammaterieel. Er zal de komende jaren naar verwachting geen extra geld beschikbaar komen voor een versnelde vervanging van het laatste oude trammaterieel.



Voor onze gemeente zijn van direct belang de nummers: 2 Stedenbaanpiloot Voorburg/Binckhorst; 3 Network RandstadRail lijn 1; 5 Network RandstadRail lijn 11; 10, de doorstroming op de corridor Zoetermeer – Leiden (sinds medio 2013 onderdeel van R-Net).

▲ *Figuur 6.5 Planstudie- en verkenningsprojecten openbaar vervoer van Stadsgebied Haaglanden*

## 6.4 Knelpunten

- Door de verwachte verdergaande bezuinigingen op BDU-gelden, zal de bediening de komende jaren waarschijnlijk verder onder druk komen te staan. De druk op de lijnen die overblijven, zal naar verwachting verder toenemen;
- De druk op stallingscapaciteit voor fietsen bij haltes van openbaar vervoer zal toenemen;
- Ook de druk op het maatschappelijk vervoer via bijvoorbeeld Woej kan toenemen.

## 6.5 Van opgaven naar oplossingsrichtingen

### Algemene oplossingsrichtingen

#### Oplossingsrichtingen:

- Daar waar dat mogelijk is zal openbaar vervoer aan grotere ruimtelijke ontwikkelingen worden gekoppeld.
- Inzet van onze gemeente is een openbaar vervoer netwerk dat tegelijkertijd zoveel mogelijk functies vervult. Voorop staat de vervoersfunctie van sterke lijnen. Tegelijkertijd zijn de economische en sociale functie van lijnen belangrijk.
- Waar de (loop)afstand naar haltes een probleem vormt, wordt gekeken in hoeverre maatschappelijk vervoer met vrijwilligers een alternatief vormt.
- Verkenning van maatschappelijk vervoer door vrijwilligers als alternatief voor maatschappelijk vervoer door de duurdere Regiotaxi.
- Leidschendam-Voorburg zal gebruik maken van de mogelijkheid voor gemeenten om jaarlijks hun zienswijzen in te dienen op wijzigingsvoorstellen voor het openbaar vervoer van het Stadsgewest.

### Reizigersgroei met 50% tot 2030

#### Oplossingsrichtingen:

- Met het oog op de eventuele bezuinigingen is het uitgangspunt de komende jaren zo min mogelijk reizigers te verliezen en daar waar mogelijk te groeien.
- Dat, gerekend met bezuinigingen voor de komende jaren, het aantal reizigersvervoer zeker na 2020 waarschijnlijk met minstens 5 % per jaar zal moeten groeien.
- De capaciteit van bestaande lijnen dan moet toenemen. Door hogere frequentie, gekoppeld rijden (RandstadRail) en nieuwe trams met meer capaciteit dan de oude, roodwitte GTL 8 trams.
- Ook het lijnennet zelf moet op lange termijn weer worden uitgebreid.
- Onze gemeente stimuleert op langere termijn ruimtelijke ontwikkelingen in omgeving van knooppunten voor openbaar vervoer.

### Eigen visie op openbaar vervoer netwerk

#### Oplossingsrichtingen:

- Tramlijn 2 en 19 maken sinds kort deel uit van Netwerk RandstadRail. Inzet van Leidschendam-Voorburg is ook om tramlijn 6 versneld deel te laten uitmaken van Netwerk RandstadRail, zodat de lijn nieuw trammaterieel krijgt met een verlaagde instap en grotere capaciteit.
- Station Voorburg vormt een voor de hand liggend overstappunt waar het gaat om buslijnen en op langere termijn een tramverbinding naar de Haagse Binckhorst en Centrale Zone. In Voorburg West is nog traminfrastructuur aanwezig.

- De Vlietzone leent zich met haar groene karakter niet voor tramverbindingen en transferia.  
Met het meewerken aan StedenbaanPlus is de gemeente bereid ruimtelijke ontwikkelingen te verkennen.
- Onderzoek naar mogelijke extra stations op spoorlijn Den Haag – Leiden ter hoogte van De Zijde/ Duivenvoorde.
- Onze gemeente is voorstander van capaciteitsuitbreiding op de Goudse Lijn op lange termijn; Voorwaarde is wel een uitermate zorgvuldige inpassing ter hoogte van de stationsomgeving Voorburg en Hofwijck. Dit zal echter pas op lange termijn gebeuren.
- Toevoegen halte en transferium Overgoo wanneer het gebied wordt getransformeerd.
- Maatschappelijk vervoer op maat, verzorgd door vrijwilligers.

#### Concurrentiepositie ten opzichte van de auto

##### Oplossingsrichtingen:

- Het Stadsgewest Haaglanden wil vooral investeren in het verbindend netwerk. Daarom zal het Stadsgewest wegbeheerders stimuleren om de doorstroming van het busverkeer intact te laten en waar mogelijk te bevorderen. Bijvoorbeeld door routes te strekken, door de locatie van haltes goed te kiezen en in te richten, door de prioriteit voor het openbaar vervoer bij de verkeerslichten verder te optimaliseren en waar nodig en mogelijk vrije busbanen aan te leggen. Leidschendam-Voorburg onderschrijft dit voornemen en zal hier als het kan actief aan meewerken.

- Bij de verdere inrichting van wegen in het kader van Duurzaam Veilig vormt de doorstroming van het openbaar vervoer een belangrijk aandachtspunt.
- Daar waar mogelijk en noodzakelijk houdt de gemeente rekening met de gewenste doorstroming van het openbaar vervoer door bij de inrichting drempelplateaus te vermijden en rijbanen waar nodig zoveel mogelijk te versmallen door middel van een busbaan.
- Momenteel zijn alle kruispunten met verkeerslichten voorzien van prioriteitsmaatregelen voor het openbaar vervoer; wel moet de werking ervan regelmatig worden geëvalueerd.

#### Openbaar vervoer voor minder validen

##### Oplossingsrichtingen:

- In gebieden waar geen openbaar-vervoerhalte op loopafstand aanwezig is, zet Leidschendam-Voorburg voor oudere en minder valide bewoners in op Maatschappelijk Vervoer op Maat (bijvoorbeeld door Woej) of de Regiotaxi om dit probleem op te lossen met deur-tot-deurvervoer.

### Goede randvoorwaarden voor het gebruik van het openbaar vervoer

#### Oplossingsrichtingen:

- NS stations zouden naast reisgebonden zaken (loket, kaartautomaten, afhaalautomaten voor Chipkaarten) ook andere faciliteiten zoals een winkel of kiosk moeten bieden. De realisatie daarvan is echter een zaak van NS.
- De kwaliteit van de haltes kan op een aantal plaatsen beter door ten eerste na te gaan of het plaatsen van (kwalitatief goede) fietsenstallingsvoorzieningen bij meer haltes wenselijk is. Dit is onder andere te zien aan het huidige aantal fietsen dat rond haltes wordt geplaatst. Vooral bij RandstadRailhalte Leidschendam-Voorburg is er een tekort van ruim honderd fietsparkeerplaatsen. In het kader van het Programma 'Beter Benutten' (tot en met 2014) zal al een aantal stallingsvoorzieningen worden bijgeplaatst.
- Vanwege de grotere loopafstanden naar alle haltes zal daar waar behoefte blijkt ook voor passende stallingsgelegenheid worden gezorgd. Dit geldt voor alle bus- en tramlijnen in de gemeente.
- Bij NS stations is de inzet van onze gemeente ook (P+R) parkeergelegenheid voor auto's te verzorgen en te zorgen voor een goede bewegwijzering naar de parkeergelegenheid.
- Dynamische reisinformatie wordt zoveel mogelijk via (mobiel) internet aangeboden. De laatste jaren is dat al op grote schaal gebeurd. Veel vervoerders stellen gratis speciale 'app's' ter beschikking. Ook op de haltes wordt gecommuniceerd over eventuele vertragingen.
- Juist omdat onze gemeente aan de grens van meerdere concessiegebieden ligt (Haaglanden Stad, Haaglanden Streek en Zuid-Holland Noord), is het belangrijk dat abonnementen ook over de concessiegrenzen heen bij andere vervoerders bruikbaar zijn, zowel voor treinreizen als voor onderliggend openbaar vervoer. Onze gemeente oefent indirecte invloed uit op besluiten via het Stadsgewest Haaglanden.

## 6.6 Monitoring

De OV-Chipkaart biedt een goede basis voor monitoring. Inmiddels is namelijk het overgrote deel van de vervoerbewijzen 'verchipt'. Naast aantallen in- en uitstappers per halte kan ook een beeld worden verkregen van de leeftijdsopbouw van de reizigers, maar bijvoorbeeld ook van de (eind)bestemming van de reis. Hiermee ontstaat de mogelijkheid de dienstverlening van vervoerbedrijven beter af te stemmen op de wensen van reizigers.





▲ RandstadRail station Voorburg 't Loo



Rote Lease

RW 126

RW 126

Oude Haven 11



A P B

X-NT

## 7. Verkeersveiligheid

### 7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt kort teruggeblikt op de resultaten van het verkeersveiligheidsbeleid tot nu toe, met aandacht voor enkele speerpunten uit het beleid en de meest gevaarlijke locaties. Ook wordt in beeld gebracht welke wegen op basis van hun inrichting relatief onveilig zijn en komt de subjectieve onveiligheid aan bod. Vervolgens is er aandacht voor (beleids) ontwikkelingen. In combinatie met de analyse van de huidige situatie leidt dit tot een aantal knelpunten. Vervolgens komen de oplossingsrichtingen aan bod, inclusief een beschrijving van de rol die de gemeente daar bij heeft. Het hoofdstuk sluit af met een paragraaf over monitoring.

### 7.2 Huidige situatie

#### 7.2.1 Duurzaam Veilig

Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op het concept 'Duurzaam Veilig Verkeer'. De kern van de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig is het voorkomen van (ernstige) ongevallen. Daar waar dat niet mogelijk is, wordt de kans op ernstig letsel nagenoeg uitgesloten. Duurzaam Veilig is een integrale benadering van het verkeerssysteem: mens, voertuig en weg. Naast maatregelen op het gebied van infrastructuur, vormen; educatie, regelgeving, handhaving en voertuigtechnologie essentiële onderdelen van een duurzaam en veilig verkeerssysteem.

Volgens de basisgedachte van Duurzaam Veilig hebben wegen een duidelijk te onderscheiden functie binnen het wegennet. Duurzaam Veilig onderscheidt drie functies van wegen: stromen, ontsluiten en uitwisselen. Op stroomwegen is het verkeer dominant; de inrichting van de weg is uitsluitend gericht op een vlotte en veilige doorstroming. Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakels tussen verblijfsgebieden en het hoofdwegennet, de stroomwegen. Op erftoegangswegen is het verkeer ondergeschikt aan de verblijfsfunctie.

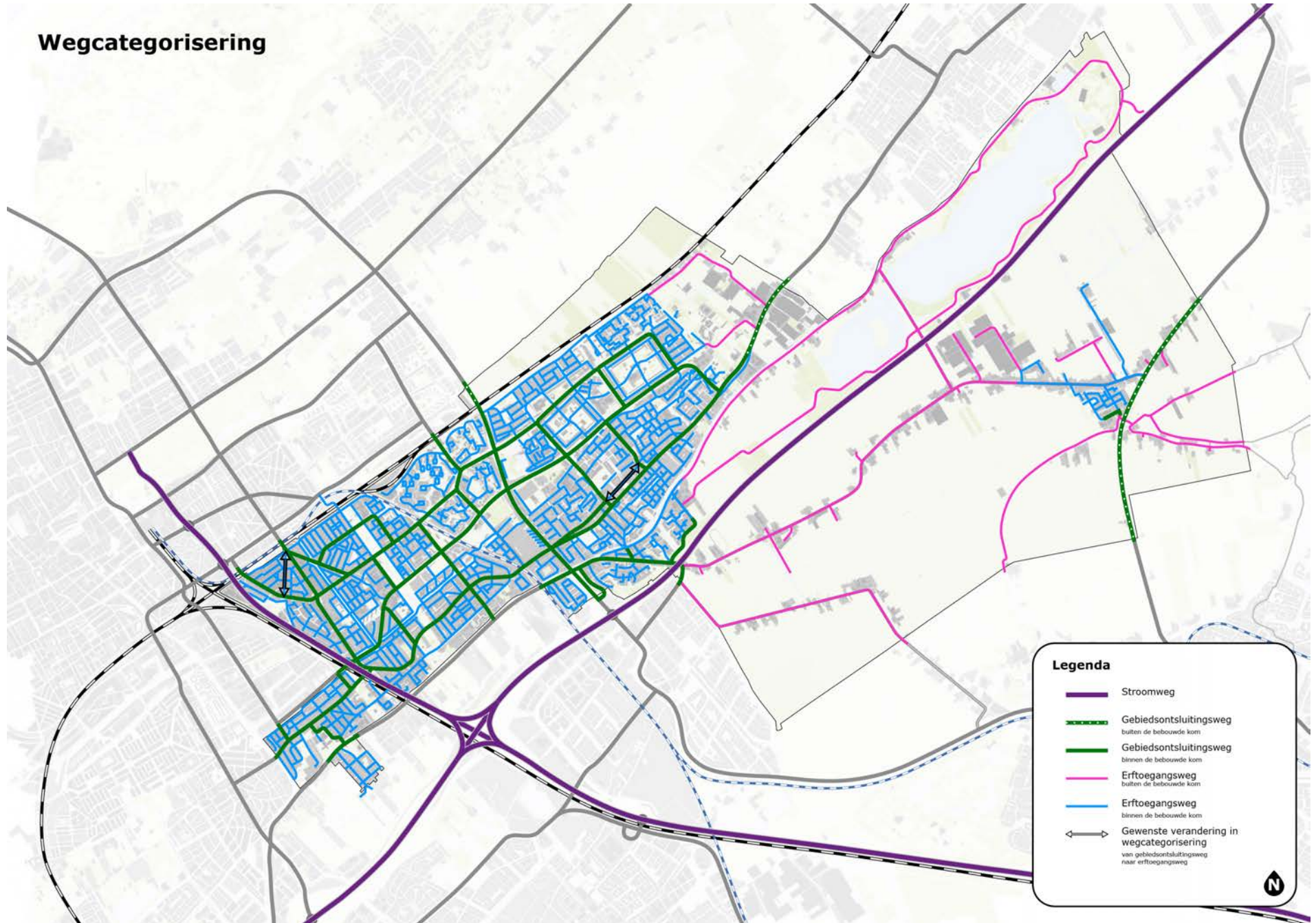
Het wegennet van Leidschendam-Voorburg is in overeenstemming met dit uitgangspunt bij de vaststelling van het VVP 2004 ingedeeld volgens de categorieën van Duurzaam Veilig. De gebiedsontsluitingswegen in Leidschendam-Voorburg passen moeilijk binnen één wegcategorie. Er bestaat in de historisch gegroeide gemeente namelijk een grote diversiteit in de intensiteit en vormgeving van deze wegen. Daarom waren de gebiedsontsluitingswegen in het VVP 2004 in twee groepen verdeeld, namelijk wijkontsluitingswegen en buurtontsluitingswegen. Deze twee categorieën zijn niet meer opgenomen in de wegategoriseringskaart van de huidige situatie (zie kaart 7.1), maar hebben wel de basis gevormd voor de in het hoofdstuk over autoverkeer opgenomen kaart met de hoofdstructuur autoverkeer.

#### 7.2.2 Speerpunten verkeersveiligheidsbeleid

De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft zich de afgelopen jaren gecommitteerd aan de Rijksdoelstelling om in 2010 het aantal verkeersslachtoffers te verminderen met 25% ten opzichte van 1998. Dit betekende een vermindering van het jaarlijks aantal slachtoffers van 205 naar 154. Om deze doelstelling te halen, zijn sinds de vaststelling van het Verkeers- en Vervoerplan in 2004 de volgende maatregelen getroffen:

- Categorisering van het wegennet;
- Inrichten van verblijfsgebieden;
- Herinrichten van gebiedsontsluitende wegen;
- Aanpak van gevaarlijke locaties;
- Stimuleren van alternatieve vervoerwijzen;
- Voorlichting en educatie;
- Handhaving.

Tevens heeft de gemeente zich met de uitvoering van diverse maatregelen en activiteiten ingespannen om de subjectieve verkeersonveiligheid, de verkeerssituatie bij scholen en de verkeersmentaliteit te verbeteren.



▲ Kaart 7.1 Huidige wegcatégorisering en gewenste veranderingen

### 7.2.3 Resultaten verkeersveiligheidsbeleid tot nu toe

In tabel 7.2 is het aantal geregistreerde slachtoffers per jaar in de gemeente opgenomen. De doelstelling van maximaal 154 slachtoffers in 2010 is op basis van deze gegevens ruimschoots gehaald. Het geregistreerde aantal bedroeg 43. Een kanttekening is echter de registratiegraad van de ongevallen, die sinds medio 2010 fors is verminderd. In 2011 werd maar ongeveer de helft (51%) van de ernstige verkeersslachtoffers door de politie aangeleverd ten opzichte van 2010. Uit een vergelijking van de ziekenhuisgegevens maakt de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op dat het aantal ernstige verkeersgewonden al jaren een stijging laat zien, maar dat beeld blijkt niet uit het aantal door de politie gerapporteerde ongevallen. Geschat wordt dat het aantal ernstige verkeersslachtoffers in werkelijkheid in Leidschendam-Voorburg de afgelopen jaren een factor drie hoger lag dan het geregistreerde aantal (bron: SWOV en toedeling VIA.nl). Ook wanneer niet alleen het aantal ernstige slachtoffers, maar het totaal aantal slachtoffers met een factor 3 wordt vermenigvuldigd, is de doelstelling nog gehaald.

jaar	doden	ziekenhuisgewonden	overige gewonden	Totaal aantal slachtoffers	Totaal aantal ernstige slachtoffers (doden + ziekenhuisgewonden)
2001	0	28	146	174	28
2002	2	25	145	172	27
2003	1	20	90	111	21
2004	2	20	68	90	22
2005	2	11	71	84	13
2006	5	13	77	95	18
2007	0	18	87	105	18
2008	1	21	72	94	22
2009	3	17	56	76	20
2010	1	15	27	43	16
2011	2	2	29	33	4
2012	0	8	20	28	8
<b>totaal</b>	<b>19</b>	<b>198</b>	<b>888</b>	<b>1105</b>	<b>217</b>

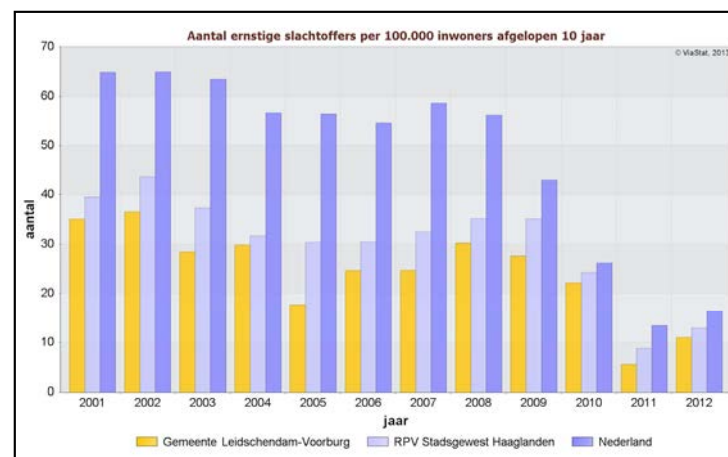
▲ Tabel 7.2 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers periode 2011 tot en met 2012

Ter vergelijking is in figuur 7.3 het aantal geregistreerde ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners in Leidschendam-Voorburg, het Stadsgewest Haaglanden en heel Nederland opgenomen.

Het aantal ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners ligt in Leidschendam-Voorburg iets lager dan in het Stadsgewest Haaglanden en ruim lager dan in Nederland. We scoren dus relatief goed op het gebied van verkeersveiligheid. Een trend is lastig aan te geven, mede door de verslechterde registratiegraad sinds medio 2010. Op landelijk niveau wordt inmiddels gewerkt aan het verbeteren van de registratiegraad van de ongevallen.

In figuur 7.4 is opgenomen het aantal geregistreerde slachtoffers naar vervoerwijze en leeftijdscategorie binnen Leidschendam-Voorburg (2008-2012).

Fietsers maken een relatief groot aandeel uit van de verkeersslachtoffers, in de beschouwde periode was bijna 30% van de slachtoffers een fietser. Relatief vaak gaat het dan om jongere (12-15 jaar) of oudere (60 jaar en ouder) verkeersdeelnemers. Ook het aantal slachtoffers onder bromfietzers ligt met bijna 20% relatief hoog, vooral onder jongeren van 16 en 17 jaar. Het letsel is bij fietsers en bromfietzers vaak ernstiger dan het letsel bij automobilisten.



▲ Tabel 7.3 Ontwikkeling aantal ernstige verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners in het heersgebied en de referentiegebieden in de afgelopen 10 jaar, bron: CBS, Voorburg/Heerlen

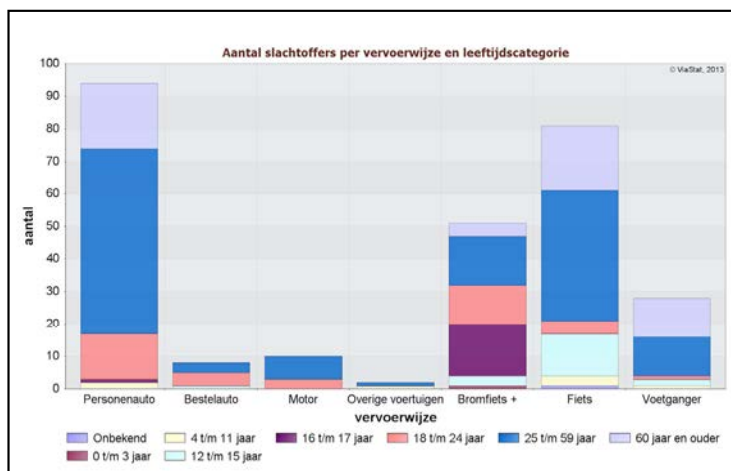
#### 7.2.4 Verkeersonveilige locaties

De meeste ongevallen met slachtoffers (minimaal 3 in de jaren 2008-2012) zijn geregistreerd op de volgende locaties:

- Meerlaan / N206,
- Laan van Nieuw Oosteinde / Prins Bernhardlaan,
- Mgr. Van Steelaan / Prinses Irenelaan,
- Oranjelust / Parkweg / Van Schagenstraat.

Op alle vier de locaties zijn of worden uiterlijk in 2014 maatregelen getroffen ter verbetering van de verkeersveiligheid:

- Op de aansluiting Meerlaan / N206 zal in 2014 een rotonde worden aangelegd;
- Op de aansluiting Laan van Nieuw Oosteinde / Prins Bernhardlaan wordt in 2014 de verkeersregelinstantie vervangen, waarbij ook enkele maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid worden uitgevoerd;
- Op de aansluiting Mgr. van Steelaan / Prinses Irenelaan is onlangs een extra voetgangersoversteekplaats aangelegd;
- De Parkweg is ter hoogte van de aansluiting met de Oranjelust en Van Schagenstraat inmiddels heringericht.



▲ Tabel 7.4 Overzicht aantal slachtoffers naar leeftijdscategorie en vervoerwijze van 2008 tot en met 2012

De aanpak van verkeersonveilige locaties is een van de meest traditionele manieren om verkeersonveiligheid te bestrijden. Bij deze 'reactieve' benadering wordt de onveiligheid bestreden op de locaties met de meeste ongevallen. De aanpak van verkeersonveilige locaties kan in de komende jaren echter niet substantieel meer bijdragen aan de verkeersveiligheid in Nederland. Er zijn namelijk steeds minder verkeersonveilige locaties. Een steeds groter deel van de ernstige ongevallen gebeurt tegenwoordig buiten de verkeersonveilige locaties. Dit is ook in Leidschendam-Voorburg het geval. Daarnaast neemt, zoals eerder genoemd, de registratiegraad van de ongevallen af. De ongevallen in Nederland zijn tegenwoordig beter te bestrijden met een systeemgerichte, proactieve benadering zoals Duurzaam Veilig. Voor wegbeheerders is het uit praktische (kosten)overwegingen echter onmogelijk om alle wegen met een nog afwijkende inrichting aan Duurzaam Veilig, meteen en tegelijkertijd aan te pakken.

#### 7.2.5 Wegbeeldanalyse

Er worden twee probleemvelden gesignaleerd:

- De ongevalsverdunding;
- De financiering van het uitvoeringprogramma Duurzaam Veilig.

Om hieraan tegemoet te komen, is een zogenoemde wegbeeldanalyse uitgevoerd (Via.nl, mei 2010<sup>1</sup>).

Binnen de wegbeeldanalyse wordt een relatie gelegd tussen voor de weggebruiker herkenbare verkeerssituaties – het wegbeeld genoemd – en het daarbij horende veiligheidsniveau. Hierdoor ontstaat inzicht in de wegen die op basis van de inrichting (potentieel) relatief onveilig zijn en daarmee binnen een veiligheidsaanpak in eerste instantie prioriteit verdienen.

<sup>1</sup> 'Verkeersveiligheid in Leidschendam-Voorburg, beoordeling van de veiligheidssituatie aan de hand van wegbeelden als opmaat voor een gestructureerde en kansrijke beleidsaanpak' (Via.nl, mei 2010).

De wegbeeldanalyse levert een prioritering op van onveilige wegen en kruispunten in Leidschendam-Voorburg. In kaart 7.5 is voor de verkeersafwikkellende wegen in Leidschendam-Voorburg een totaalprioriteit afgeleid. Wegen met prioriteit I verdienen hierbij de meeste aandacht voor verbetering van de verkeersveiligheid en wegen met prioriteit III in principe de minste. De grijze wegen konden niet geprioriteerd worden vanwege recent uitgevoerde wegconstructies. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het rapport.

Uit de analyse komt onder andere naar voren dat gebiedsontsluitende wegen (50 km/uur) met parkeervoorzieningen op of naast de rijbaan en/of fietsstroken in plaats van vrijliggende fietsvoorzieningen in het algemeen een hogere prioriteit hebben. Bij de analyse van kruispuntvormen is onder andere naar voren gekomen dat bij de kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) en erftoegangswegen (30 km/uur) het beste gekozen kan worden voor uitritconstructies of rotondes. Deze onderzoeksresultaten komen overeen met de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig.

#### Nadere analyse

Op basis van een nadere analyse wordt duidelijk op welke manier het beste kan worden omgegaan met de geprioriteerde locaties (binnen een gebied/ op een traject). Hierbij is het uitsluitend kijken naar specifieke locaties onvoldoende, maar dient achtereenvolgens ook duidelijkheid te bestaan over de (wenselijke) verkeersstromen in Leidschendam-Voorburg [het netwerkniveau] en de verdeling van de verschillende verkeersoorten over het wegennet [het trajectniveau]. Beide aspecten zijn nodig om te kunnen afwegen welke maatregelen op de verschillende geprioriteerde locaties het beste passen, ook wanneer alleen 'losse' locaties aandacht krijgen binnen een veiligheidsaanpak. Dit Verkeers- en Vervoerplan biedt duidelijkheid over het netwerk- en trajectniveau, op basis waarvan een nadere analyse mogelijk is.

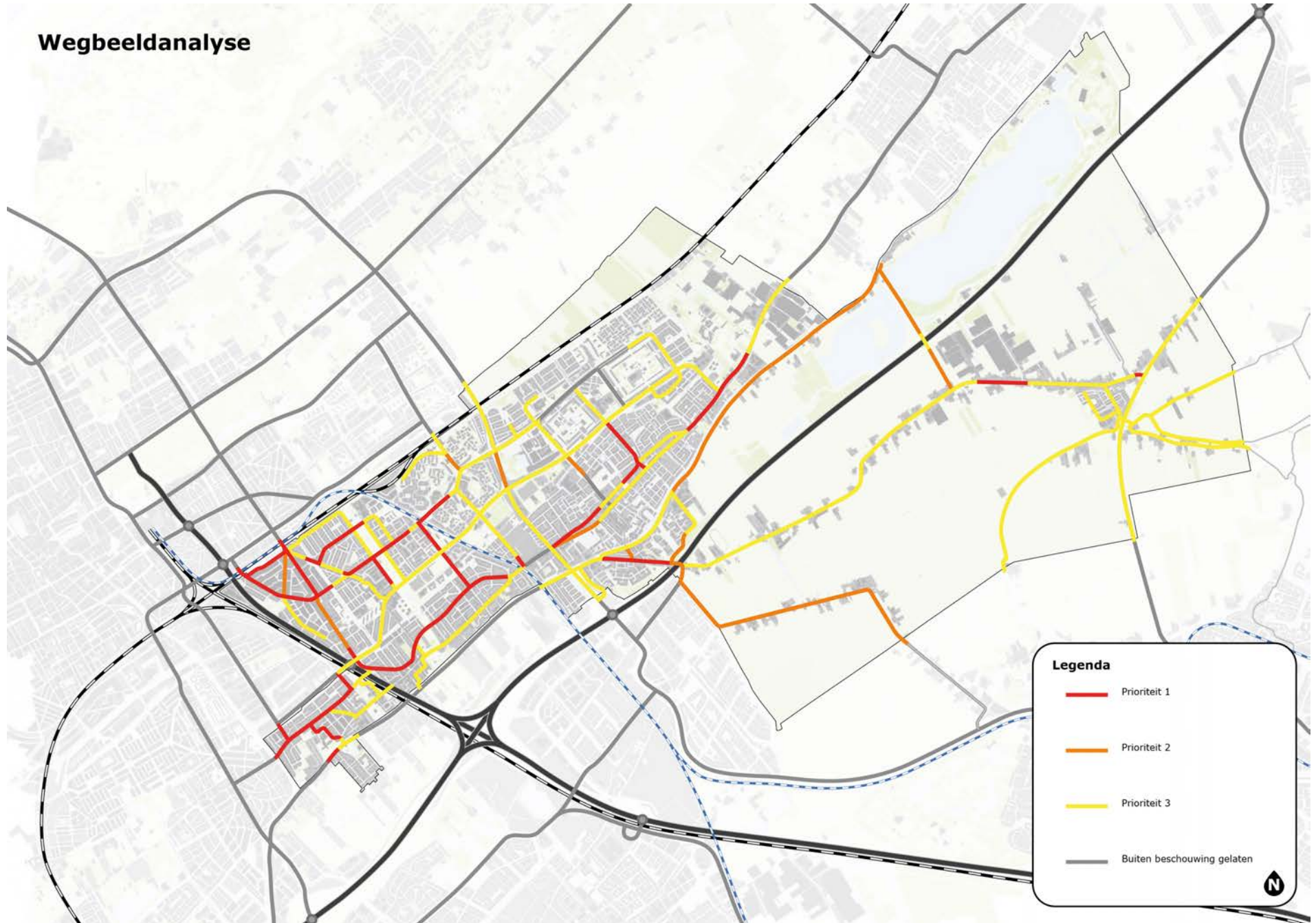
#### 7.2.6 Subjectieve verkeersonveiligheid

Behalve de verkeers(on)veiligheid die blijkt uit de registratie van objectieve gegevens en het risico op ongevallen aan de hand van wegbeeldanalyse, 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 door bewoners naar voren worden gebracht.

In de bewonersenquête, gehouden voor de wijkatlas 2012, werd aan de bewoners gevraagd wat zij beschouwen als de belangrijkste problemen in uw buurt die met voorrang moeten worden aangepakt. Gevraagd naar de grootste problemen in de buurt wordt in Voorburg West verkeer verreweg het meest genoemd (36%): onder meer te hard rijden, door rood rijden, fietsers en onveilige situaties. Ook in Leidschendam-Zuid en omgeving, Stompwijk, Damsigt en omgeving, De Zijde/Duivenvoorde/Park Veursehout en Voorburg Midden en Oud staat verkeer in de top drie van knelpunten. Regelmatig terugkerende klachten buiten deze enquête hebben betrekking op de (te hoge) snelheid van het verkeer, zowel binnen de 30 km/uur gebieden als op de doorgaande wegen, en over het (brom)fietsen op plaatsen waar dat niet is toegestaan.

Daarnaast blijft de subjectieve verkeersonveiligheid rond scholen (basisonderwijs en voortgezet onderwijs) een aandachtspunt, evenals enkele knelpunten op de school-thuisroute van vooral de scholieren van het voortgezet onderwijs.

## Wegbeeldanalyse



▲ Kaart 7.5 Wegbeeldanalyse: prioritering van potentieel relatief onveilige wegen



## 7.3 Beleid en ontwikkelingen

### Monitor verkeersveiligheid

Hoewel Nederland op het gebied van verkeer nog steeds een van de veiligste landen in Europa is, gaat het niet goed met de verkeersveiligheid. Dit is een van de belangrijkste conclusies in de Monitor verkeersveiligheid 2012, opgesteld door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Het jaarlijks aantal verkeersdoden vertoont al jarenlang een dalende trend. Niettemin presteert ons land in de recente jaren steeds slechter op het gebied van de verkeersveiligheid. De analyse van de ontwikkeling in verkeersveiligheid over 2011 wijst op een dergelijke achteruitgang, met de volgende bevindingen:

1. In 2011 zijn er meer mensen door verkeersongevallen om het leven gekomen dan in 2010;
2. Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt al meerdere jaren toe; deze toename heeft zich in 2011 voortgezet;
3. Vooral ouderen en fietsers zijn in toenemende mate betrokken bij verkeersongevallen; zowel met dodelijke afloop als met ernstig gewonden;
4. De kwaliteit van een breed scala van verkeersveiligheidsgegevens neemt af.

De monitor laat zien dat er meer aandacht nodig is voor de preventie van verkeersongevallen bij ouderen en fietsers. Meer in het algemeen wordt aanbevolen om verdere stappen te zetten in de realisering van Duurzaam Veilig.

### Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Voor veel doelgroepen in het verkeer neemt het aantal slachtoffers af, vooral voor automobilisten. Maar het aantal ernstig gewonden onder fietsers en ouderen stijgt de laatste jaren. Daarom hebben het ministerie en de betrokken partijen afgesproken een extra inspanning te leveren, opgenomen in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (2012). Doel is het

aantal verkeersslachtoffers onder de specifieke doelgroepen waar het nog niet goed (genoeg) gaat terug te dringen. De partijen zetten alles op alles om het aantal verkeersslachtoffers verder te verlagen. De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid richt zich vooral op drie risicogroepen: fietsers, senioren en jonge beginnende bestuurders. Dat is niet voor niks. Deze groepen zijn veelvuldig betrokken bij een ernstig letselongeval, al dan niet met dodelijke afloop. Gemeenten krijgen de opdracht zich te richten op veiligheid voor fietsers en het gebruiken van de Basiskenmerken Wegontwerp.

### Maak van de Nul een Punt

In Nederland is een aantal provincies gestart met de visie 'Maak van de nul een Punt (Mvd01.) als basismotivatie voor het gedrag in het verkeer, het verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering van verkeersveiligheidsactiviteiten. Deze visie ervaart het niet als vanzelfsprekend dat er slachtoffers vallen in het verkeer. De in Zuid-Holland opererende Ambassadeurs Verkeersveiligheid onderschrijven deze visie en dragen deze uit. Zij vinden dat ieder verkeersslachtoffer er een teveel is en dat de zorg en verantwoordelijkheid voor een duurzaam en verkeersveilig Zuid-Holland niet exclusief bij de overheden thuis horen, maar gedeeld moeten worden met ieder die hier binnen de eigen context een bijdrage aan kan leveren.

## 7.4 Knelpunten

Uit de beschrijving van de huidige situatie en de (landelijke) ontwikkelingen volgt een aantal knelpunten. De kwaliteit van een breed scala van verkeersveiligheidsgegevens neemt af. Daarnaast gebeurt een steeds groter deel van de ernstige ongevallen buiten de verkeersonveilige locaties. In combinatie met de landelijke trends (vergrijzing, toenemende mobiliteit senioren) zal de aanpak van de verkeersonveiligheid zich op een breed scala aan maatregelen moeten richten. Met de aanpak van enkele verkeersonveilige situaties zal de verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2020 niet gehaald worden.

## 7.5 Van opgaven naar oplossingsrichtingen

### 7.5.1 Oplossingen op het gebied van infrastructuur Inrichten verblijfsgebieden

De meeste wegen in de (beoogde) 30 km/uur gebieden zijn ingericht in overeenstemming met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Bij de herinrichting heeft de nadruk gelegen op maatregelen bij de ingangen (kruisingen met gebiedsontsluitingswegen) en de knelpunten in de gebieden (oversteekconcentraties, schoolingangen, wegvakken met hoge rij snelheden, ongevallen, klachten, parkeerproblemen, etc.). Met deze aanpak is bereikt dat in het merendeel van de verblijfsgebieden de gemiddelde snelheid onder de 30 km/uur blijft en dat de routes onaantrekkelijk zijn voor sluipverkeer. Op enkele wegvakken ligt de gemiddelde snelheid boven de 30 km/uur en/of is sprake van sluipverkeer. Daar zijn extra (snelheidsremmende) maatregelen gewenst om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren en mogelijk sluipverkeer te ontmoedigen. Aanvullende maatregelen zullen genomen worden in combinatie met beheer en onderhoud. Maatwerk is nodig, waarbij rekening gehouden wordt met onder andere ander gemeentelijk beleid en draagvlak binnen de wijk. Een voorbeeld is de verkeersproblematiek rondom de sportvelden naast de Veurselaan. In de wijk rond de sportvelden wordt overlast ervaren over de hoge parkeerdruk en de hoge aantallen verkeersbewegingen in de wijk door de aanwezigheid van de (sport)voorzieningen.

#### Categorisering wegen

In kaart 7.1 is de herziene (toekomstige) weg categorisering opgenomen. Deze is onder andere herzien aan de hand van nieuwe landelijke richtlijnen. Op basis van deze richtlijnen<sup>2</sup> is de in het VVP 2004 gemaakte tweedeling van de gebiedsontsluitende wegen ongewenst. Alle gebiedsontsluitende wegen vallen in dezelfde categorie. Daarnaast zijn op basis van de inrichting en het (gewenste) gebruik van de weg de volgende toekomstige wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie opgenomen:

- Van de Wateringelaan: erftoegangsweg;
- Koningin Julianaweg tussen Hendriklaan en Bachlaan: erftoegangsweg.

De gebiedsontsluitende wegen zijn op basis van hun vorm, functie en gewenst gebruik in het totale netwerk voor het gemotoriseerd verkeer wel in verschillende categorieën onderverdeeld. Dit is opgenomen in het hoofdstuk over autoverkeer.

Hoewel vanuit de Duurzaam Veilig gedachte geen andere inrichtingsprincipes gelden voor de verschillende subcategorieën gebiedsontsluitende wegen, heeft het optimaal inrichten van de drukkere routes (de wijkontsluitingswegen) wel meer prioriteit omdat de kosteneffectiviteit daarvan groter is. Ook zal op deze routes meer dan op de laagste categorie gestreefd worden naar een optimale inrichting conform Duurzaam Veilig.

De categorisering van het wegennet betekent niet dat op korte termijn alle wegen en straten worden heringericht volgens de ideale inrichting van de betreffende categorieën. Hiertoe ontbreken de middelen. Bovendien is er vaak onvoldoende fysieke ruimte en/of draagvlak voor. Het komt er op neer dat wijzigingen en aanpassingen van de inrichting van straten en wegen vanaf dit moment zullen moeten voldoen aan de minimale inrichtingseisen van de betreffende categorie. Daarbij wordt de bestaande situatie als uitgangspunt genomen. In veel gevallen zal de “categorisering” meelopen met het groot onderhoud zoals het vervangen van riolering. Het aanpassingsproces zal daardoor heel geleidelijk verlopen. Bovendien zal er in alle gevallen zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de eisen en wensen van de hulpdiensten en zal worden overlegd met bewoners en andere belanghebbenden.

In bijlage 1 zijn de basiskenmerken opgenomen voor wegen binnen de bebouwde kom, wegen buiten de bebouwde kom, overgangen tussen weg categorieën en voorkeursoplossingen voor kruispunten tussen weg categorieën. Nadere detaillering van de inrichtingseisen van de diverse weg categorieën is opgenomen in het gemeentelijke Handboek Openbare Ruimte.

<sup>2</sup> Basiskenmerken wegontwerp, CROW publicatie 315.

### Aanpak (potentieel) gevaarlijke locaties

Voor de locaties waar de afgelopen jaren de meeste ongevallen zijn geregistreerd, zijn of worden maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd (paragraaf 6.2.3).

Op basis van een nadere analyse zal duidelijk worden op welke manier het beste kan worden omgegaan met de geprioriteerde locaties binnen de wegbeeldanalyse. De in het hoofdstuk over autoverkeer beschreven visie op het gemeentelijk hoofdwegennet biedt daarvoor een belangrijke basis. Ook de werkelijk gereden snelheden op het gemeentelijk wegennet, gebaseerd op anonieme GPS-metingen van TomTom navigatiesystemen, vormen een interessante bron van informatie die gebruikt zal worden bij het maken van keuzes. Eenduidige inrichting op basis van het Duurzaam Veilig principe is het uitgangspunt, maar er zal maatwerk nodig zijn. Het opheffen van het parkeren naast de rijbanen van gebiedsontsluitende wegen, om zo het ongevalsrisico te verlagen, zal bijvoorbeeld alleen draagvlak hebben als vervangende parkeergelegenheid kan worden gevonden.

Op locaties waar te hard gereden wordt en geen of nog geen infrastructurele maatregelen genomen worden om de gemiddelde snelheid te verlagen, kunnen snelheidsinformatiedisplays worden ingezet. Deze displays laten passerende automobilisten zien hoe hard ze rijden. De ervaring leert, dat op plaatsen waar zo'n display hangt, de snelheid van het verkeer aanzienlijk daalt. Leidschendam-Voorburg beschikt over enkele displays op vaste locaties en enkele displays die rouleren.

### Verminderen verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in samenwerking met de VNG in 2013 een model-aanpak fietsveiligheid voor gemeenten uitgewerkt; met een basisaanpak en opties voor aanvulling passend bij de lokale ambitie. Op basis van dit document heeft Leidschendam-Voorburg in 2014 een aanpak vastgesteld. Een aandachtspunt is in ieder geval het verminderen van de enkelvoudige fietsongevallen. Dit zijn ongevallen waarbij de fietser komt te vallen zonder (aanwijsbare) betrokkenheid van een andere verkeersdeelnemer.

### 7.5.2 Oplossingen ten aanzien van scholen en verkeersveiligheid

De gemeente heeft zowel voor het basisonderwijs (2004) als voor het voortgezet onderwijs (2009) een Schoolverkeersveiligheidsplan opgesteld en grotendeels uitgevoerd. Met de uitvoering van diverse, vooral infrastructurele maatregelen, is de ervaren problematiek echter nog niet op alle locaties voldoende verbeterd. Er blijft aandacht nodig voor de (subjectieve) verkeersonveiligheid rond de scholen. De nog niet uitgevoerde infrastructurele maatregelen worden indien (financieel) mogelijk alsnog uitgevoerd. Daarnaast blijft aandacht nodig op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving. Zie hiervoor de volgende paragrafen.

### 7.5.3 Oplossingen op gebied van voorlichting en educatie

Oplossingen op het gebied van voorlichting en educatie dragen bij 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. Diverse belangenorganisaties maken zich, samen met het gemeentebestuur, zorgen over de afkalvende bereidheid van burgers op dit terrein.

Leidschendam-Voorburg vervult een regierol op het gebied van voorlichting en educatie. Dit betekent dat er een gemeentelijk aanspreekpunt is voor deze onderwerpen en dat de gemeente andere partijen zal informeren, stimuleren en adviseren bij het opzetten en uitvoeren van activiteiten op het gebied van educatie en voorlichting. Ook bewaakt de gemeente de integrale aanpak.

Leidschendam-Voorburg maakt gebruik van initiatieven en acties van het Stadsgebied Haaglanden en het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH).

### SCHOOL op SEEF

SCHOOL op SEEF is hét programma in Zuid-Holland voor een goede aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie aan kinderen in de basisschoolleeftijd. Het programma ondersteunt de verschillende doelgroepen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van kinderen tot zelfstandige en vaardige verkeersdeelnemers. Het is een integraal programma, waarbij de diverse betrokken partijen samenwerken en er aandacht is voor fysieke maatregelen, theoretische en praktische verkeerslessen, communicatie en handhaving.

Het ROV zorgt voor faciliteiten om activiteiten te organiseren en de samenwerking te bevorderen. De gemeente speelt een rol in de samenwerking en draagt zorg voor een veilige infrastructuur.

### Totally Traffic

Totally Traffic is een programma voor verkeersveiligheid en verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Het is heel belangrijk om juist deze groep, in de fase tussen verkeersexamen en rijbewijs, te blijven begeleiden in hun ontwikkeling tot veilige en verantwoorde weggebruikers. Het programma biedt scholen diverse lesmodules met werkvormen. Ook bij dit programma verzorgt het ROV de ondersteuning. De gemeente speelt een rol in de samenwerking en draagt zorg voor een veilige infrastructuur.

Overige oplossingen op het gebied van voorlichting:

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

### Overige oplossingen op het gebied van educatie

- (Laten) organiseren van diverse rijvaardigheidstrainingen voor senioren;
- (Laten) organiseren van praktijkdagen voor jonge automobilisten;
- (Laten) organiseren van het praktisch verkeersexamen voor basisschoolleerlingen;
- (Laten) inzetten van de fietsschool van de Fietzersbond;
- (Laten) organiseren van fietsverlichtingsacties.

### 7.5.4 Handhaving

Handhaving is het sluitstuk om het gewenste verkeersgedrag te bevorderen en in stand te houden. Voor de handhaving van de verkeersregels is vooral de politie verantwoordelijk. De gemeente levert hierin een bijdrage door te handhaven op (fout) parkeren. Daarnaast wordt regelmatig gecontroleerd bij basisscholen en waar nodig wordt verbaliserend opgetreden. Dit doet de gemeente (afd. handhaving) ook met enige regelmaat bij middelbare scholen.

Naast de reguliere handhaving door bureau Leidschendam-Voorburg vindt ook handhaving plaats door het Team Gericht Verkeerstoezicht van politie Haaglanden. De handhaving wordt ingezet op een beperkt aantal trajectwegen binnen Haaglanden waar structureel te hard gereden wordt. Vanwege beperkte inzetbaarheid van mensen is het belangrijk dat er op de juiste trajecten gehandhaafd wordt, zodat de effecten van de inzet goed zijn. Om de juiste keuzes te maken is samenwerking tussen de politie en de wegbeheerder noodzakelijk. ‘Handhaving is het sluitstuk van de keten’. Indien er geen andere maatregelen meer getroffen kunnen worden om de verkeerssituatie te verbeteren, draagt verkeershandhaving bij aan de verkeersveiligheid. Jaarlijks wordt geëvalueerd en wordt bezien of de lijst met trajectwegen wordt aangepast. Voor 2013/2014 zijn de volgende wegen binnen Leidschendam-Voorburg aangewezen als trajectweg:

- Westvlietweg;
- Prins Bernhardlaan;
- Laan van Nieuw Oost Einde.

In Leidschendam-Voorburg zijn momenteel 11 analoge flitspalen aanwezig voor het detecteren van door rood licht rijden en snelheidsovertredingen. De gemeente draagt het eigendom en beheer van deze analoge flitspalen tussen 2013 en 2015 over aan het Openbaar Ministerie die ze zal vervangen door digitale handhavingsmiddelen.

Het “Beleidskader Flitspalen Snelheid en Roodlicht” van Het Landelijk Parket Team Verkeer (LPTV) van het Openbaar Ministerie regelt een landelijke en uniforme aanpak van plaatsing en het gebruik van flitspalen. Dit kader beschrijft onder andere een procedure hoe een wegbeheerder samen met het Openbaar Ministerie en de politie tot een aanvraag voor de inzet van een nieuwe flitspaal kan komen.

## 7.6 Monitoring

Het volgen van de ontwikkelingen op het gebied van ongevallen gebeurt op basis van de daarvoor beschikbare ongevallenanalyse software in combinatie met actuele gegevens van de politie.

Monitoring van gereden snelheden op de gemeentelijke wegen is mogelijk door gebruik te maken van snelheidsdata. Meer gedetailleerde informatie over gereden snelheden per wegvak worden ad hoc verzameld met gemeentelijke meetapparatuur dat langs de weg geplaatst wordt.



▲ "Schoolverklikker" basisschool Essesteijn, Voorburg



## 8. Parkeren

### 8.1 Inleiding

Een goed parkeerbeleid is erg belangrijk voor de vitaliteit van de stad. In veel gevallen is voldoende parkeergelegenheid simpelweg een sociale en economische vereiste. Tegelijkertijd kan parkeren ook een negatieve invloed hebben op de leefbaarheid of verkeersveiligheid. Bewoners, bezoekers, werknemers, iedereen wil graag zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeren. Door het groeiende autobezit en –gebruik en de gelimiteerde parkeerruimte is dit niet in alle gevallen mogelijk. Om de schaarse parkeerruimte toch zo goed en eerlijk mogelijk te verdelen over de verschillende doelgroepen is een gebalanceerd parkeerbeleid essentieel. Daarnaast is het parkeerbeleid ook een lokaal sturingsinstrument op gebied van planologie, bereikbaarheid, verkeerscirculatie, milieu, economie, etc.

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de huidige parkeersituatie in de gemeente en algemene trends en ontwikkelingen. Vervolgens worden aan de hand van de knelpunten oplossingsrichtingen beschreven, waarmee de visie en opgaven bereikt moeten worden. Bij het opstellen van de kaders is gekeken naar de verschillende mogelijkheden voor parkeerregulering en de toepassing daarvan op specifieke locaties en verschillende doelgroepen. De details van het parkeerbeleid worden uitgewerkt in een aparte Nota Uitwerking Parkeerbeleid. Totdat deze is vastgesteld blijft de Parkeernota 2005 van kracht voor zaken waarin dit VVP niet voorziet.

### 8.2 Huidige situatie

#### 8.2.1 Parkeerdruk

In onze gemeente zijn ongeveer 38.000 openbare parkeerplaatsen aanwezig, waarvan iets meer dan helft bestaat uit parkeervakken. De bezetting van deze parkeerplaatsen kan bepaald worden aan de hand van de ‘parkeerdruk’, dit is de verhouding tussen het aantal bezette parkeerplaatsen en het totale aantal aanwezige parkeerplaatsen. Bij de berekening van de parkeerdruk is van belang welke grootte het gebied heeft; per straat kan de parkeerdruk heel anders zijn dan gemiddeld over een buurt, wijk of stad. Bij een parkeerdruk boven de 90% wordt gesproken van een parkeerprobleem, omdat automobilisten dan erg lang moeten zoeken naar een beschikbare parkeerplaats en de loopafstand toeneemt. Foutparkeren zal in dat geval ook steeds meer toenemen.

In 2010 is een gemeentebreed parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Aangezien de parkeersituatie over het algemeen niet heel veranderlijk is, is deze actueel genoeg om te gebruiken bij het opstellen van de kaders van het parkeerbeleid. In het onderzoek is voor een deel van de wijken op verschillende momenten gemeten (donderdag middag, avond en nacht). In de winkelgebieden is daarnaast ook op zaterdagmiddag gemeten, in de overige wijken alleen 's nachts. In de nacht is de parkeerdruk gemeentebreed 66%. De verschillen per wijk zijn echter groot. In drie wijken ligt de parkeerdruk 's nachts boven de 90% (Voorburg West, Zeeheldenwijk, Raadhuiskwartier Oost). In veel wijken met een lagere (gemiddelde) parkeerdruk, is op straatniveau soms echter ook sprake van een parkeerprobleem.

In hoeverre een hoge parkeerdruk als een probleem wordt ervaren scheidt per persoon en is onder andere afhankelijk van het parkeermotief, parkeerduur, loopafstand en aantrekkelijkheid van de looproute. Over het algemeen zijn automobilisten eerder geneigd langer naar een parkeerplaats te zoeken en verder te lopen als men langdurig gaat parkeren bij een belangrijke bestemming. Bij het kort parkeren voor een snelle boodschap is men daar doorgaans niet toe bereid.

In 2012 is in de Wijkatlas per buurt de vraag gesteld wat de inwoners beschouwen als de belangrijkste problemen in hun buurt die met voorrang moeten worden aangepakt. Ook is gevraagd wat zij beschouwen als de belangrijkste sterke punten van hun buurt. Wat maakt hun buurt aantrekkelijk? Parkeren wordt hierbij veelvuldig genoemd, als probleem maar ook als sterk punt.

In bijlage 2 is een overzicht van de parkeerdruk per wijk te zien, met daarnaast de resultaten van de Wijkatlas (2012). In beide onderzoeken zijn niet overal dezelfde wijk- en buurtgrenzen gehanteerd, zodat de uitkomsten niet voor alle buurten een-op-een te vergelijken zijn. Opvallend in de vergelijking is dat in Voorburg-Noord, waar relatief de meeste mensen het parkeren als een probleem ervaren (41% van de respondenten), de gemiddelde parkeerdruk 's avonds en 's nachts slechts op respectievelijk 82% en 83% ligt. Als naar de cijfers achter het gemiddelde wordt gekeken, blijkt dat het gemiddelde flink wordt beïnvloed door het P+R terrein bij station Laan van Nieuw Oost-Indië (153 parkeerplaatsen), dat 's avonds en 's nachts nauwelijks wordt gebruikt. Daarnaast zijn er nog enkele plekken waar minder geparkeerd wordt, zoals de Van Lodensteijnstraat en Van Faukenbergeplein. Van de 104 gemeten wegvakken in Voorburg-Noord is in 60 wegvakken een parkeerdruk van meer dan 90% en in 47 zelfs een parkeerdruk van meer dan 100%. Hierdoor is goed te verklaren dat veel bewoners in Voorburg-Noord een parkeerprobleem ervaren.

Andere wijken waar sprake is van een parkeerprobleem zijn Bovenveen, Voorburg-West, Voorburg-Oud, Leidsenhage, Zeeheldenwijk en Raadhuiskwartier (oost). Voor Voorburg-Oud geldt dat in 2013 de parkeersituatie bij station Voorburg is aangepast. Door het instellen van een blauwe zone en een P+R terrein (2014) is de verwachting dat de parkeersituatie daar verbetert, met name op de piekmomenten.

### 8.2.2 Parkeerregime

In Leidschendam-Voorburg kan gratis geparkeerd worden. Alleen bij ziekenhuis MCH Antoniushove is betaald parkeren van kracht (particulier terrein) en in 2014 voert de NS betaald parkeren in op het P+R terrein Station Voorburg. Het betaald parkeren in de Corbulogarage bij winkelcentrum Julianabaan wordt omgezet in een parkeerschijfzone. Ter regulering zijn in delen van de gemeente parkeerschijfzones (ook wel blauwe zones genoemd) ingesteld. Doel hiervan is enerzijds om kortparkeerplaatsen voor bezoekers te creëren bij de winkelvoorzieningen, anderzijds om parkeeroverlast van werknemers van aangrenzende (Haagse) kantoren tegen te gaan. Afhankelijk van de locatie geldt een maximale parkeerduur van één of twee uur. In de meeste gevallen komen bewoners en bedrijven in aanmerking voor een ontheffing. Ook kan één bezoekerskaart per huishouden afgenomen worden.

Met de Kerntakendiscussie en de Voorjaarsnota 2011 is besloten dat parkeerschijfzones niet meer verder worden uitgebreid, omdat zowel de uitbreiding zelf, alsook de handhaving extra kosten met zich meebrengt.



## 8.3 Beleid en ontwikkelingen

### 8.3.1 Autobezit en autogebruik

Op korte termijn zal het autobezit verder toenemen. Voor de lange termijn zijn de voorspellingen niet zo eenduidig. Er is in de toekomst sprake van meerdere (tegengestelde) ontwikkelingen, waardoor onduidelijk is of het autobezit toeneemt of terugloopt: jongeren maken meer gebruik van deelautosystemen, de OV-jaarkaart staat onder druk en ouderen blijven langer doorrijden om langer mobiel te blijven. Het aantal voertuigen in Leidschendam-Voorburg neemt echter nog steeds toe en de verwachting is dat dit ook in de toekomst nog wel blijft stijgen. Een groei van het autobezit leidt tot een hogere parkeerdruk in de stad, aangezien al deze auto's ergens geparkeerd moeten worden. Vooral 's nachts in de woonwijken zal de parkeerdruk hierdoor toenemen.

Een andere factor is het autogebruik. De verwachting is dat de groei zal afvlakken, maar dat het gebruik weliswaar nog blijft groeien. Een groei van het autogebruik kan ook tot een hogere parkeerdruk leiden, doordat meer bestemmingen met de auto bezocht worden. Dit effect zal vooral overdag bij sport-, werk-, en winkelgebieden merkbaar zijn.

Vanuit de Duurzame Mobiliteits-gedachte worden maatregelen genomen om het autogebruik en het autobezit terug te dringen. Desondanks lijkt de kans dat toekomstige ontwikkelingen leiden tot een daling van de parkeerdruk erg klein. Het beleid zal zich dan ook moeten richten op een toekomstscenario met een groeiende parkeerdruk.

### 8.3.2 Technologische ontwikkelingen

Op het gebied van parkeren zijn diverse technologische ontwikkelingen. Hierbij valt te denken aan dynamische parkeerverwijssystemen op straat. Maar door de komst van Open Parkeerddata zal ook in-car parkeerinformatie een belangrijke rol gaan spelen. Door het beschikbaar stellen van parkeerinformatie aan de markt, kunnen parkeerapps ontwikkeld worden en kan bijvoorbeeld de beschikbaarheid van parkeerplaatsen geïntegreerd worden met de routenavigatie. Daarnaast zijn er praktijkvoorbeelden met kentekenherkenning in parkeergarages, waardoor niet meer gewacht hoeft te worden bij de slagboom. Op termijn kan hiermee wellicht ook vooraf een parkeerplaats gereserveerd worden. En door middel van sensoren in het wegdek is het ook mogelijk om de beschikbaarheid van straatparkeren inzichtelijk te maken.

Al deze ontwikkelingen zullen ertoe leiden dat het zoekverkeer naar parkeerplaatsen af zal nemen. Ook foutparkeren kan teruggedrongen worden, doordat automobilisten vooraf zien of ergens plek is of niet. Hierdoor kunnen ze ruim voordat de bestemming bereikt is naar een beschikbare parkeerplaats geleid worden, of kunnen ze kiezen voor een ander vervoermiddel of een ander tijdstip.

Ook ontstaan er door de opkomst van sociale media nieuwe vormen van deelauto-systemen. Particulieren kunnen bijvoorbeeld op die manier hun eigen auto aanbieden als huurauto. Een groter aanbod van deelauto's heeft naar verwachting een temperend effect op de groei van het autobezit.

## 8.4 Knelpunten

Op basis van de parkeerdrukmeting uit 2010 is te zien waar de knelpunten zitten met parkeerdruk. In diverse wijken bezitten de bewoners meer auto's dan dat er parkeerplaatsen zijn. Vooral in de nacht, als de meeste bewoners thuis zijn, uit zich dit in een (te) hoge parkeerdruk. Bij een (te) hoge parkeerdruk is het neveneffect dat het aandeel foutparkeerders toeneemt. Men is niet bereid om lang te zoeken of ver te lopen. In dat geval worden auto's bijvoorbeeld op de hoeken geparkeerd, waardoor de doorgang voor overig verkeer regelmatig in het gedrang komt. Vooral vuilniswagens en hulpdiensten hebben hier last van.

Bij de winkelgebieden Oud Voorburg en Leidsenhage is op zaterdagmiddag een te hoge parkeerdruk te zien. In beide gevallen komt uitwijkgedrag naar omliggende woonwijken voor. Op werkdagen is sprake van parkeeroverlast rondom NS station Mariahoeve en RandstadRail station Voorburg 't Loo.

Ook aan de randen van de parkeerschijfgebieden worden parkeerproblemen ervaren. De parkeerdruk net buiten de blauwe zones is vaak, hoger doordat enerzijds bezoekers en werknemers graag net buiten de blauwe zone parkeren. Anderzijds zijn er ook bewoners die binnen de blauwe zone wonen, maar er voor kiezen om geen ontheffing aan te schaffen en zodoende ook net buiten de blauwe zone parkeren.

## 8.5 Van opgaven naar oplossingsrichtingen

### 8.5.1 Omvang parkeerareaal

De gemeente zet in op benutting van het bestaande parkeerareaal. Dit kan bijvoorbeeld met parkeerregulering. Om gebieden met een hoge parkeerdruk te ontlasten kunnen gericht extra parkeerplaatsen aangelegd worden, mits dit ruimtelijk inpasbaar is. Bij nieuwbouw is de aanleg van voldoende parkeerplaatsen wel vereist. Hiervoor wordt verwezen naar de Nota Parkeernormen.

Uit oogpunt van een aantrekkelijk straatbeeld heeft de gemeente bij nieuwbouw een voorkeur voor parkeren in parkeergarages. In sommige gevallen kan de gemeente het gebruik van een parkeergarage beleidsmatig stimuleren.

### 8.5.2 Maatwerk in parkeerregulering

In de Kerntakendiscussie en de Voorjaarsnota 2011 is besloten dat parkeerschijfzones niet meer verder worden uitgebreid. Stedenbouwkundige of maatschappelijke veranderingen maken het met enige regelmaat echter toch noodzakelijk om de parkeerschijfzones aan te passen aan de actuele situatie. Voorgesteld wordt het aanpassen van de grenzen van de parkeerschijfzones weer mogelijk te maken. Wijzigingen worden evenwel met de nodige terughoudendheid doorgevoerd en zullen maatwerk bieden om (nieuwe) knelpunten op te lossen.

Parkeerregulering moet aansluiten bij de behoefte. Er zijn verschillende soorten parkeerregulering mogelijk, maar niet elke vorm is geschikt als oplossing bij de problemen. Ook met het type maatregel dient per situatie maatwerk geboden te worden om de parkeerproblemen terug te dringen en tot een eerlijke verdeling van de parkeerruimte te komen.

Er wordt een Nota Uitwerking Parkeerbeleid opgesteld. Deze gaat de huidige Parkeernota 2005 vervangen. Hierin wordt onder andere gekeken naar het doel van parkeerregimes. Gaat het bijvoorbeeld om voldoende parkeergelegenheid voor winkelend publiek, of juist om bewoners tegen parkeerverlast van bezoekers en werknemers te beschermen. Vervolgens wordt per gebied gekeken wat de beste systematiek is, zoals bijvoorbeeld een parkeerschijfzone, vergunning parkeren of betaald parkeren. Uitgangspunt is daarbij dat betaald parkeren als maatregel niet vóór 2019 wordt toegepast.

Voor de parkeerschijfzones kiest de gemeente een consistente gebiedsgrens waarbij de huidige situatie als uitgangspunt zal dienen. Bij aanpassingen telt ook de stem van bewoners mee. Er worden dan alleen parkeerregimes gewijzigd bij voldoende draagvlak.

#### 8.5.3 Dubbelgebruik parkeerplaatsen

Op parkeerplaatsen zonder regulering is door de gemeente weinig te sturen. Binnen de parkeerschijfzones kan de gemeente wel invloed uitoefenen door middel van de dagen en tijdstippen dat de blauwe zone van kracht is, en door de uitgifte van ontheffingen en bezoekerskaarten. Hiermee kan bewerkstelligd worden dat parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzones zowel door kortparkeerders als bewoners en hun bezoek gebruikt kunnen worden. De regels rondom ontheffingen en bezoekerskaarten zullen in de Nota Uitwerking Parkeerbeleid worden uitgewerkt. Per zone zal tevens bepaald worden of het wenselijk is om een quotum voor het aantal uit te geven ontheffingen in te voeren (per gebied of per huishouden). De ontheffingen voor bedrijven binnen de kernwinkelgebieden zullen ingeperkt worden om meer ruimte te bieden voor bezoekers.

#### 8.5.4 Winkelgebieden

Bij winkelgebieden moeten klanten voldoende gelegenheid hebben om kort te parkeren. De parkeerdruk in de winkelgebieden van onze gemeente is redelijk hoog. Daarom kent onze gemeente parkeerschijfzones met een maximale parkeerdruk van twee uur bij winkels. Dat is in de meeste gevallen voldoende om te winkelen of boodschappen te doen. De parkeerschijfzone zorgt ervoor dat de parkeerdruk niet verder toeneemt. Bij de vier kernwinkelgebieden (Leidsenhage, Leidschendam-centrum, Oud Voorburg, Julianabaan) dient er tevens naar gestreefd te worden om een langparkeermogelijkheid aan te bieden voor bezoekers die langer dan 2 uur willen blijven. In Leidsenhage (gratis parkeren) en Oud Voorburg (P+R terrein) is die mogelijkheid aanwezig. Bij Leidschendam-centrum en winkelcentrum Julianabaan dienen bij voorkeur de parkeergarages (resp. Damplein en Corbulo) als langparkeermogelijkheid te fungeren.

#### 8.5.5 Parkeren op eigen terrein

Het is belangrijk voor de parkeerdruk dat mensen gebruik blijven maken van de parkeergelegenheid op eigen terrein. Ook het creëren van nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein is vanuit parkeerbeleid gezien gunstig, mits het niet ten koste gaat van straatparkeren. Beide zaken zijn niet door middel van verkeersbeleid op te leggen. Wel kan hier bij vernieuwing van bestemmingsplannen rekening mee worden gehouden. Daarnaast is het mogelijk om particuliere parkeerterreinen te delen met andere gebruikers. Bijvoorbeeld dat bewoners 's nachts kunnen parkeren op het parkeerterrein van een kantoorgebouw, dat 's nachts niet gebruikt wordt. In het maken van afspraken hierover kan de gemeente een bemiddelende rol spelen.

### 8.5.6 Schoolomgeving

Parkeren leidt in de omgeving van basisscholen regelmatig tot overlast. Vooral als scholen 's ochtends starten is soms onvoldoende parkeergelegenheid beschikbaar voor de brengende ouders. Mogelijke oplossingen zijn:

- Beleid vanuit scholen voor het halen en brengen van kinderen;
- Voldoende en veilige fiets- en oversteekvoorzieningen;
- Handhaving tegen parkeerexcessen (sluitstuk);

De gemeente is verantwoordelijk voor de veilige schoolomgeving en de handhaving. Afspraken over het gedrag van ouders dient vanuit de school geïnitieerd te worden.

### 8.5.7 P+R en stationsomgeving

De NS stations Voorburg, Den Haag Laan van Nieuw Oost-Indië en Den Haag Mariahoeve hebben alle drie P+R terreinen, die goed gebruikt worden. De eerste twee stations hebben een betaald P+R terrein, met daaromheen een parkeerschijfzone. Door de parkeerschijfzone is de overlast voor de omgeving beperkt. Den Haag Mariahoeve heeft een gratis P+R terrein en geen parkeerschijfzone in de omgeving, waardoor regelmatig overlast is in omliggende woonwijken.

Bij de RandstadRail halte Leidschendam-Voorburg is weinig parkeergelegenheid in de omgeving. Wat er beschikbaar is, staat over het algemeen ook vol op werkdagen. Bij RandstadRail halte Voorburg 't Loo is wel een (gratis) parkeerterrein aanwezig, zonder parkeerregulering in de omgeving. Als het parkeerterrein vol is, wijken de parkeerders uit naar de omliggende woonstraten.

Zowel Mariahoeve als Voorburg 't Loo zijn vooral lokale stations. De gemeente heeft niet de ambitie deze stations verder te ontwikkelen als regionale transferpunten. De gemeente zal dan ook niet inzetten op de aanleg van extra parkeerplaatsen, maar op het tegengaan van de overlast. Hierbij kan gedacht worden aan parkeerregulering in de omgeving, het oplossen van gevaarlijke situaties, maar ook het inzetten van dynamische parkeerinformatie. Ook dient de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets goed te zijn, zodat reizigers een goed alternatief hebben om de stations te bereiken.

### 8.5.8 Vrachtwagenparkeren

Onze gemeente biedt in de toekomst geen nieuwe parkeerplaatsen meer voor vrachtwagenparkeren. Dit gebeurt op eigen terrein van bedrijven. De vier bestaande vrachtwagenparkeerplaatsen blijven intact. Verder is de APV van toepassing; alleen overdag mogen vrachtwagens parkeren.

### 8.5.9 Gehandicaptenparkeren

De gemeente is verantwoordelijk voor het aanwijzen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Bij de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gaat de gemeente uit van de CROW richtlijnen. Het beleid voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken is vastgelegd in de Parkeernota 2005 en wordt opgenomen in de vervangende Nota Uitwerking Parkeerbeleid.

In de Nota Uitwerking Parkeerbeleid wordt opgenomen dat er voor gehandicapten geen maximale parkeerduur meer geldt in de parkeerschijfzones.

### 8.5.10 Handhaving

Handhaving is in principe het sluitstuk van een logisch vormgegeven parkeerbeleid. Om de parkeerregulering geloofwaardig te laten zijn, dient er wel een gerede pakkans zijn bij overtredingen. De inzet van de gemeentelijke handhavers is opgenomen in het Handhavings uitvoeringsplan.

## 8.6 Monitoring

Om zicht te blijven houden op de parkeersituatie in de gemeente is monitoring noodzakelijk. De parkeersituatie is over het algemeen niet heel veranderlijk. Volstaan kan worden met een parkeerdrukmeting voor de hele gemeente één keer per vier jaar.



▲ Parkeergelegenheid station Voorburg



## 9. Duurzame mobiliteit

### 9.1 Inleiding

Mobiliteit is een voorwaarde voor welvaart en welzijn, maar ons mobiliteitssysteem is tegelijkertijd ook schadelijk voor economie, mens en milieu. Vooral het gemotoriseerde verkeer tast door de uitstoot van geluid en schadelijke stoffen de lokale leefomgeving en de menselijke gezondheid aan. De gemeente streeft daarom naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Duurzame mobiliteit gaat over het in evenwicht brengen van de welvaarts groei met de negatieve impact van mobiliteit. Naast een goede bereikbaarheid van de stad, ook voor degenen die geen auto bezitten, betekent duurzame mobiliteit ook het zorgen voor een veilige en gezonde leefomgeving, een schone lucht, een dragelijke hoeveelheid geluid en een omgeving waarin land en natuur worden beschermd en ontsnipperd. Verder draagt duurzame mobiliteit bij aan het oplossen van grensoverschrijdende problemen ten aanzien van klimaat, energie en grondstoffen. Duurzaam betekent dat je nu (geen) beslissingen neemt waarmee toekomstige generaties dit duurzame evenwicht (niet) kunnen bereiken.

Om dit te bereiken zijn grofweg drie sporen te definiëren:

- ♦ Verminder (minder mobiliteit, bijv. door slimme ruimtelijke ontwikkeling, Het Nieuwe Werken)
- ♦ Verander (stimuleer overstap naar OV, fietsen, lopen, deelauto's)
- ♦ Verduurzaam (stimuleer aanschaf duurzame voertuigen en brandstoffen, zoals groen gas en elektrisch)

In dit hoofdstuk is eerst de huidige situatie beschreven. Daarbij wordt vooral gekeken naar de huidige situatie op gebied van geluid en luchtkwaliteit. Na een beschouwing van het bestaand beleid en de ontwikkelingen, volgt een overzicht van de huidige en toekomstige knelpunten. Op basis hiervan zijn algemene beleidsstandpunten bepaald en zijn de opgaven doorvertaald naar (concrete) maatregelen.

### 9.2 Huidige situatie

De huidige situatie van duurzame mobiliteit is lastig concreet te beschrijven. De positieve effecten van het mobiliteitssysteem zijn niet eenduidig weer te geven en de negatieve impact van mobiliteit valt uiteen in een scala van factoren. Hoe het met de balans daartussen gesteld is, is dan ook niet goed aan te geven. Wel kan in deze paragraaf ingegaan worden op de huidige stand van zaken van maatregelen en initiatieven die bijdragen aan een duurzamer mobiliteitssysteem.

Steeds meer bedrijven omarmen Het Nieuwe Werken. Door tijd- en plaatsafhankelijk te kunnen werken vermindert het aantal autoritten of worden deze buiten de reguliere spijttijden gemaakt.

Ook zijn er al veel maatregelen getroffen om het autogebruik te veranderen. Er zijn bijvoorbeeld 13 Greenwheels locaties in de gemeente om autodelen te bevorderen. Om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren zijn onder andere fietsenstallingen bij veel bushaltes geplaatst, fietskluisjes of (bewaakte) fietsenstallingen bij de NS en RandstadRailstations uitgebreid, bushaltes toegankelijk gemaakt. Meer is te vinden in de hoofdstukken Fietsverkeer en Openbaar Vervoer.

De huidige impact op het milieu en de leefbaarheid is uit te drukken in verkeersveiligheid en uitstoot van geluid en schadelijke stoffen. De verkeersveiligheid komt in hoofdstuk 7 uitgebreid aan bod. De huidige uitstoot van geluid en schadelijke stoffen is beschreven in het milieubeleid. Binnen de regio Haaglanden heeft Leidschendam-Voorburg een aandeel van 5% in de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Dit lage aandeel wordt vooral veroorzaakt door de relatief grote bijdrage van de gemeentes Den Haag en Westland met respectievelijk veel inwoners/kantoren en veel glastuinbouw. Van de uitstoot in onze gemeente wordt 23% veroorzaakt door het wegverkeer (exclusief snelwegen).<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Backcasting Haaglanden klimaatneutraal, CE Delft, september 2013.

De luchtvervuiling door de verkeersuitstoot van andere schadelijke stoffen (zoals fijnstof) wordt jaarlijks via metingen en berekeningen landelijk gerapporteerd. Daaruit blijkt dat de jaargemiddelde concentratie aan fijnstof al jaren gestaag aan het dalen is, met name als gevolg van het steeds schoner wordende Nederlandse wagenpark. In Leidschendam-Voorburg wordt in 2012 overal ter hoogte van woningen aan de geldende luchtkwaliteitseisen voldaan. Omdat er voor fijnstof - en met name ultra-fijnstof - geen gezondheidkundig veilige drempelwaarde kan worden vastgesteld, blijft beleid ter stimulering van emissiearme mobiliteit gewenst.

Door een relatief hoge dichtheid aan infrastructuur vormt het wegverkeer in Leidschendam-Voorburg een onvermijdelijke bron voor geluidshinder. De verplichte geluidssaneringen langs rijkswegen in Leidschendam-Voorburg zijn afgerond met de plaatsing van hogere schermen langs de A12 bij Voorburg. Langs de spoorlijn Den Haag-Leiden resteert nog één saneringsopgave. Enkele aandachtslocaties langs gemeentelijke wegen worden binnen de budgettaire mogelijkheden van de gemeente gelijk met onderhoud of reconstructie van deze wegen aangepakt in het kader van het Actieplan Geluid 2013-2018. Bij nieuwbouwplannen wordt het aspect geluid nadrukkelijk in de afwegingen betrokken.

Om de uitstoot terug te dringen heeft de gemeente voor haar gemeentelijk wagenpark aardgasvoertuigen aangeschaft. Ook voor de stadsbussen is in Haaglanden-verband gekozen voor rijden op aardgas. Het aandeel elektrische auto's in Leidschendam-Voorburg is momenteel nog beperkt. Om het opladen van elektrische voertuigen mogelijk te maken zijn eind 2013 vijf openbare oplaadpalen door Stichting E-laad geplaatst.

### 9.3 Beleid en Ontwikkelingen

Er zijn veel ontwikkelingen gaande die bijdragen aan één of meerdere van de drie sporen voor duurzame mobiliteit (verminderen, veranderen, verduurzamen). Veel ontwikkelingen zijn opgepakt door de markt en veroveren steeds meer terrein. Hierbij is te denken aan autodelen, elektrische auto's, OV-fiets, Het Nieuwe Werken, mobiliteitsmanagement. Ook vanuit hogere overheden en maatschappelijke organisaties worden initiatieven ontplooid om duurzame mobiliteit te stimuleren.

Een belangrijke ontwikkeling is de opkomst van elektrische voertuigen. De verkoop van elektrische fietsen groeit de afgelopen jaren erg hard. Hierdoor neemt het fietsgebruik toe, vooral op afstanden tussen de 5 en 10 km. Het aantal autoritten voor korte afstanden neemt hiermee af. Ook elektrische brom-, en snorscooters zijn in opkomst. Aangezien traditionele benzinescooters veel geluid produceren en relatief sterk vervuilen is deze ontwikkeling gunstig voor de lokale luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. Daarnaast zijn elektrische auto's sterk in opmars, al is het absolute aantal nu nog gering. De groeiprognozes lopen uiteen, maar de kans bestaat dat elektrische auto's op termijn de auto's op fossiele brandstof volledig gaan vervangen. Geluidshinder kan hierdoor in de toekomst flink afnemen en de lokale luchtkwaliteit rondom drukke wegen zal sterk verbeteren.

Door het Stadsgewest Haaglanden is geld vrijgemaakt voor de plaatsing van 350 laadpalen in de stadsregio, hiervan zijn 21 laadpalen beschikbaar voor onze gemeente. Het doel is om een marktpartij te vinden die de exploitatie en verdere uitrol van laadpalen op zich neemt. Daarnaast wordt de aanschaf van (stille en schone) E-scooters gestimuleerd via een subsidieregeling vanuit het Stadsgewest Haaglanden.

Verder werkt de regio aan een plan voor het opzetten van een systeem van duurzame stadsdistributie (project Maatwerk Distributie Haaglanden).

In 2014 gaat de gemeente zelf ook over op Het Nieuwe Werken.



## 9.4 Knelpunten

Voor het gemeentelijk beleid wordt vooral gekeken naar de lokale knelpunten. Er is onderscheid gemaakt in knelpunten op gebied van luchtkwaliteit, geluid, en leefbaarheid.

### 9.4.1 Klimaat en luchtkwaliteit

Ten aanzien van CO<sub>2</sub> kunnen geen lokale knelpunten worden gedefinieerd. Bij klimaatbeleid gaat het om algehele CO<sub>2</sub>-reductie. Voor fijnstof en NO<sub>x</sub> zijn geen lokale knelpunten (normoverschrijdingen) ter hoogte van woningen.

### 9.4.2 Geluid

Geluidshinder wordt voor een deel veroorzaakt door weg- en railverkeer. In het Actieplan Geluid 2013-2018 is voor het wegverkeerslawaai van gemeentelijke wegen uitgewerkt wanneer sprake is van hinder en op welke locaties de grenswaarde wordt overschreden. Dit leidt tot 4 aandachtsgebieden: Leidschendam-Zuid (Nieuwstraat/ Venestraat/ Damhouderstraat), Van Aremborgelaan, Dr. Van Noortstraat en de Veursestraatweg.

Voor de Rijkswegen A4 en N14 is het Rijk bronbeheerder. In de huidige situatie is sprake van geluidklachten bij de kruispunten van de N14.

Voor wat betreft luchtvaartlawaai zijn er in onze gemeente geen gehinderden en slaapverstoorden. Door spoorweglawaai worden mensen wel gehinderd, maar hiervoor ligt de bronverantwoordelijkheid bij ProRail (hoofdspoorwegen) of het Stadsgewest Haaglanden (RandstadRail en tramverkeer). Bij tramverkeer ontstaat vooral geluidshinder door piepende wielen in bochten. Zo zijn er klachten bij de keerlus van tram 6 bij De Haar in Leidschendam.

### 9.4.3 Overige hinder

Naast luchtkwaliteit en geluidshinder spelen voor de leefbaarheid ook trillingshinder en verkeersveiligheid een rol. Trillingshinder treedt vooral op bij wegen met een slecht wegdek of met drempels, waar veel zwaar verkeer rijdt. Dit is momenteel het geval in de kern van Stompwijk. De verkeersveiligheid is uitgewerkt in het betreffende hoofdstuk.

## 9.5 Van opgaven naar oplossingsrichtingen

### 9.5.1 Verplaatsingen verminderen of voorkomen

Verplaatsingen verminderen of voorkomen bespaart congestie, luchtvervuiling, geluidsoverlast en is daarmee gunstig voor het klimaat en energieverbruik. Er zijn meerdere manieren om (vracht)autoverplaatsingen te voorkomen:

#### Een goede ruimtelijke ordening

Met een goede ruimtelijke inrichting kan verkeer en vervoer in enige mate worden beperkt. Voorzieningen als winkels, maar ook sport- en recreatiemogelijkheden liggen dichtbij. Omdat Leidschendam-Voorburg niet veel grootschalige ruimtelijke (her)inrichtingsprojecten kent, zijn de sturingsmogelijkheden zeker op korte termijn beperkt.

#### Introductie van Het Nieuwe Werken

Onafhankelijk van plaats en tijd kunnen werken voorkomen dat werknemers in de file moeten staan. Dit beperkt de congestie. Bij telewerken worden verplaatsingen zelfs vermeden. Enerzijds ligt hier een rol bij bedrijven en instellingen. Zij kunnen Het Nieuwe Werken stimuleren. De Mobiliteitsmakelaar Haaglanden zou hen daarbij kunnen helpen. Anderzijds vervult onze gemeente zelf een voorbeeldrol bij Het Nieuwe Werken.

### 9.5.2 Veranderen van de mobiliteit

Omdat met name het auto- en vrachtverkeer vervuilend zijn en bijdragen aan de aantasting van de leefomgeving is het zinvol maatregelen te treffen die de keuze van de vervoerswijze veranderen ten faveure van andere modaliteiten dan de (vracht)auto.

### Parkeerbeleid

Onze gemeente zorgt voor maatwerk op het vlak van parkeerbeleid. Bij drie van de vier winkelgebieden is een parkeerschijfzone ingesteld. Door per winkel/bedrijf een beperkt aantal ontheffingen uit te geven, wordt het overige personeel aangemoedigd om een andere vervoerswijze te kiezen.

### Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. De reiziger wordt geprikkeld alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, gebruik van P+R, of telewerken. Overheden, werkgevers, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan hierbij centraal. Het draait om oplossingen op maat. De psychologie van de mens en de beïnvloeding van reisgedrag zijn cruciaal bij mobiliteitsmanagement. Maatregelen die gedrag beïnvloeden kunnen verschillen: de ene keer honing, de andere keer azijn. Voordelen van mobiliteitsmanagement voor reizigers zijn bijvoorbeeld: eerder aankomen, minder stress, nuttiger reistijd.

Voor mobiliteitsmanagement is het noodzakelijk om afspraken te maken tussen partijen. Omdat dit vooral op regionaal niveau plaatsvindt, is door het Stadsgebied Haaglanden een Mobiliteitsmakelaar aangesteld. Deze vervult een verbindende rol tussen de verschillende partijen.

### Vervoermanagement

Een onderdeel van het mobiliteitsmanagement is vervoermanagement. Dit is de zorg van werkgevers voor het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer van werknemers. Vervoermanagement richt zich dus vooral op individuele werkgevers en op werknemers, waarbij het doel is om vermijdbaar individueel autogebruik te verminderen. De gemeente kan dit niet opleggen aan werkgevers, wel kan de Mobiliteitsmakelaar een rol spelen bij het komen tot afspraken of regelingen. Onze gemeente heeft wel een voorbeeldfunctie en zal daarom ook zelf een vervoermanagement-plan opstellen.

### Collectief vervoer

Collectief vervoer is duurzaam als de voertuigen schoon genoeg zijn en als genoeg reizigers deze voertuigen gebruiken. Een standaard OV -bus is schoner dan los vervoer met de auto als er meer dan 10 reizigers gebruik van maken. Veel plekken in onze gemeente hebben een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Waar loopafstanden naar haltes groter worden, moeten goede fietsenstallingen worden aangelegd.

### Slimme logistiek en distributie van goederen

In Haaglanden verband wordt nagedacht over de mogelijkheden van Stadsdistributie. De inzet is om het aantal verplaatsingen met grote vrachtwagens in de regio te verminderen. Dit is mogelijk door aan de rand van de regio over te laden op kleinere, minder vervuilende/overlastgevende voertuigen.

### Deelauto's

Deelauto's zijn een goed instrument om het bezit van (tweede) auto's te beperken. Als mensen slechts af en toe een auto nodig hebben, is de deelauto een oplossing. Zo biedt Greenwheels met in totaal 11 deelauto's in grote delen van onze gemeente een goed alternatief. De gemeente staat positief tegenover uitbreiding van het aantal deelauto's en werkt waar dat mogelijk is mee door parkeerplaatsen speciaal aan te wijzen voor deelauto's.

### Ketenmobiliteit

Om een aantrekkelijk alternatief te zijn voor het autoverkeer, dient de keten van de alternatieve mobiliteitsvormen goed op elkaar aan te sluiten. Dit betekent onder andere voldoende fietsenstallingen bij haltes en stations, P+R terreinen bij de treinstations, OV-fiets en afgestemde reistijden in het openbaar vervoer.

### 9.5.3 Schone voertuigen

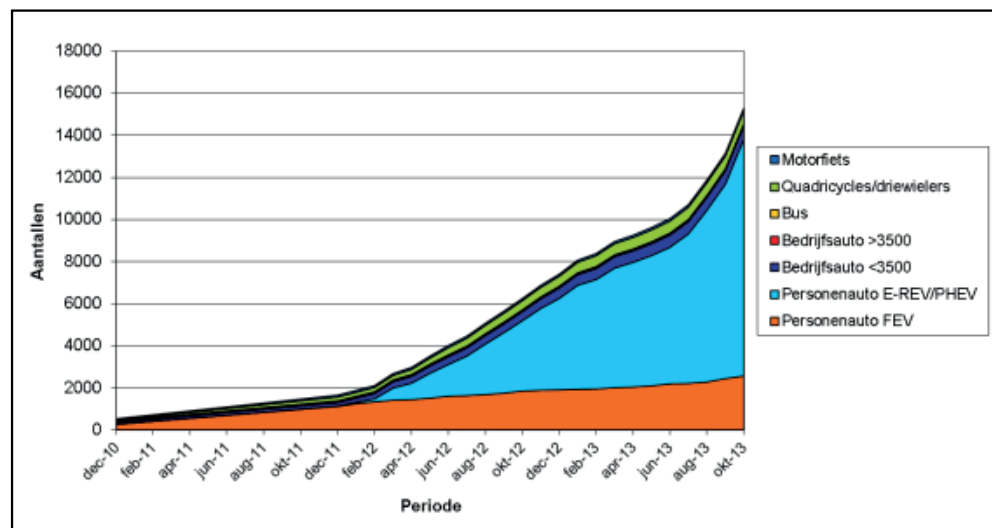
Schone voertuigen leveren een belangrijke bijdrage aan het klimaat en het milieu- en energieprobleem. De (elektrische) fiets en zuinige en schone auto's (vooral op gas en elektrisch) zijn schone alternatieven voor benzine en diesel auto's. Auto's die (niet zuinig) op benzine of diesel rijden vormen een bron van emissie van fijnstof, stikstofoxiden en het broeikasgas CO<sup>2</sup>. Daarnaast maken ze in hoog tempo fossiele brandstoffen op (vooral olie en gas). In figuur 9.1 is de groeicurve van elektrische voertuigen weergegeven.

De gemeente faciliteert actief de aanleg van laadpalen voor elektrische auto's om de groei van het elektrisch rijden te stimuleren. Samen met de andere Haaglanden gemeenten wordt beleid ontwikkeld voor de plaatsing en het gebruik van de laadpalen en de bijbehorende parkeervakken.

De gemeente is daarnaast reeds enkele jaren partner van het regionale Convenant 'Rijden op aardgas / Groengas'. In dat kader wordt de aanleg van aardgas / Groengas vulpunten gestimuleerd en ook de aanschaf van CNG / Groengas voertuigen gestimuleerd door middel van subsidie.

## 9.6 Monitoring

In de betreffende hoofdstukken is te lezen hoe het gebruik van de verschillende vervoerwijzen gemonitord zal worden. Ten aanzien van elektrische voertuigen is de gemeente straks in staat om de gegevens van de laadpalen in te zien of op te vragen. Deze informatie kan onder andere gebruikt worden bij de locatiebepaling van laadpalen.



▲ Grafiek 9.1 Groei elektrische voertuigen, bron: RDW



## 10. BIJLAGEN

Bijlage 1 – Basiskenmerken opgenomen voor wegen binnen de bebouwde kom, wegen buiten de bebouwde kom, overgangen tussen wegcategorieën en voorkeursoplossingen voor kruispunten tussen wegcategorieën

Tabel Basiskenmerken voor wegen binnen de bebouwde kom

		Erftoegangsweg bibeko		Gebiedsontsluitingsweg bibeko	
		Ideaal	Minimaal	Ideaal	Minimaal
<b>A</b>	Verharding	Onverhard, open/streetprint	Onverhard, open of gesloten	Gesloten	Open of gesloten
<b>B</b>	Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
<b>C</b>	Lengtemarkering	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Opsluitbanden	Niet aanwezig
<b>D</b>	Openbare verlichting	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
<b>E</b>	Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
<b>F</b>	Oversteken op wegvak	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Toegestaan via een voorziening
<b>G</b>	Erfaansluiting op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet aanwezig	Toegestaan
<b>H</b>	Menging verkeer	Gemengd	Gemengd	Gescheiden (brommers gemengd)	Gescheiden
<b>I</b>	Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	Niet aanwezig, tenzij hoofd fiets route	Aanwezig	Aanwezig
<b>J</b>	Redresseerstrook	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
<b>K</b>	Obstakelafstand	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig
<b>L</b>	Ov-haltes (bus/tram)	Toegestaan met bus <; 8 meter lengte	Toegestaan	Niet halteren op rijbaan	Halteren op rijbaan
<b>M</b>	Parkeren	Op rijbaan	Geen voorschrift voor	Niet toegestaan	Niet op rijbaan
<b>N</b>	Horizontaal verticaal alignement	Ontwerpsnelheid: 30 km/h	Ontwerpsnelheid: 30 km/h	Ontwerpsnelheid: 50 km/h	Ontwerpsnelheid: 50 km/h
<b>O</b>	Hectometerpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
<b>P</b>	Reflectorpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
<b>Q</b>	Helling talud (indien aanwezig)	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek
<b>R</b>	Pechvoorzieningen	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor
<b>S</b>	Draagkrachtige berm	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor

Tabel Basiskennmerken voor wegen buiten de bebouwde kom

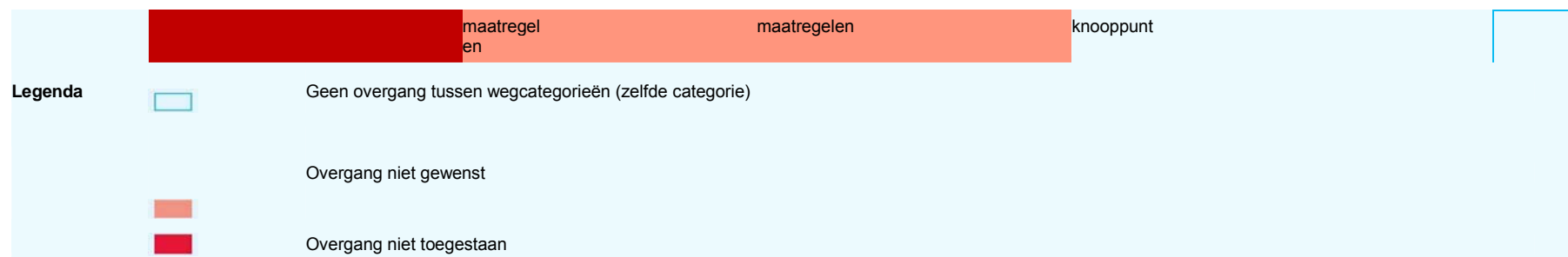
		Erftoegangsweg bubeko		Gebiedsontsluitingsweg bubeko	
		Ideaal ETW-2 <sup>1</sup>	Ideaal ETW-1	Ideaal	Minimaal
<b>A</b>	Verharding	Onverhard, open of gesloten	Open of gesloten	Gesloten	Gesloten
<b>B</b>	Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Fysiek aanwezig	Aanwezig
<b>C</b>	Lengtemarkering	Niet aanwezig	Kantmarkering	Aanwezig	Aanwezig
<b>D</b>	Openbare verlichting	Bij gevaarpunten	Bij gevaarpunten	Bij gevaarpunten en discontinuïteit	Bij gevaarpunten en discontinuïteit
<b>E</b>	Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
<b>F</b>	Oversteken op wegvak	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan
<b>G</b>	Erfaansluiting op rijbaan	Aanwezig	Aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
<b>H</b>	Menging verkeer	Gemengd	Gemengd	Gescheiden	Gescheiden
<b>I</b>	Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	Toegestaan bij hoge fietsintensiteit	Aanwezig	Aanwezig
<b>J</b>	Redresseerstrook	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
<b>K</b>	Obstakelafstand	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
<b>L</b>	Ov-haltes (bus/tram)	Geen voorschrift voor	Halteren op de rijbaan	Niet aanwezig	Halteren naast de rijbaan
<b>M</b>	Parkeren	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Niet toegestaan	Niet toegestaan
<b>N</b>	Horizontaal-	Ontwerpsnelheid: 60	Ontwerpsnelheid: 60	Ontwerpsnelheid:	Ontwerpsnelheid: 80

<sup>1</sup> Binnen de wegcategory erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn er twee verschijningsvormen: ETW-1 en ETW-2, waarbij de auto- en fietsintensiteiten, het openbaar vervoer en de wegbreedte bepalend zijn voor het wel of niet toepassen van lengtemarkering. ETW-1 heeft wel markering, ETW-2 niet. Voor deze wegcategory bestaat geen minimale inrichting, maar alleen twee ideale verschijningsvormen. Vertrekpunt voor deze wegcategory is 'geen markering' (ETW-2).

	verticaal alignement	km/h	km/h	80 km/h	km/h
<b>O</b>	Hectometerpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Geen voorschrift voor
<b>P</b>	Reflectorpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig
<b>Q</b>	Helling talud (indien aanwezig)	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek
<b>R</b>	Pechvoorzieningen	Geen voorschrift voor	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen voorschrift voor
<b>S</b>	Draagkrachtige berm	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig

Tabel Basiskenmerken overgangen tussen wegcategorieën

Van	Naar									
	ETW bibeko		GOW bibeko		ETW bubeko		GOW bubeko		GOW bubeko	
	Vorm	Juridische elementen	Vorm	Juridische elementen	Vorm	Juridische elementen	Vorm	Juridische elementen	Vorm	Juridische elementen
<b>ETW bibeko</b>			Poort-constructie	Einde-zonebord of einde-erfbord	Komgrens	Einde-kombord en zonebord	Komgrens	Einde-kombord		
<b>GOW bibeko</b>	Poort-constructie	Zonebord of erfbord			Komgrens	Einde-kombord en zonebord	Komgrens	Einde-kombord	Komgrens	Einde-kombord en bord autoweg
<b>ETW bubeko</b>	Komgrens	Kombord en zonebord	Komgrens	Kombord			Poort-constructie	Einde-zonebord	Kruispunt	Bord autoweg
<b>GOW bubeko</b>	Komgrens inclusief aanvullende maatregelen	Kombord en zonebord	Komgrens inclusief aanvullende maatregelen	Kombord	Poort-constructie	Zonebord			In wegvak, of bij kruispunt of bij knooppunt	Bord autoweg
<b>RSW bubeko</b>			Komgrens inclusief aanvullende	Kombord en bord einde-autoweg	Poort-constructie inclusief aanvullende	Bord einde autoweg	In wegvak, of bij kruispunt of bij	Bord einde autoweg		



**Tabel Voorkeursoplossingen bij kruispunten tussen wegcategorieën**

Van	Met							
		Solitaire hoofdfietsroute	Vrijliggende ov-baan (bus/tram)	Spoor- en metrolijnen	ETW bibeko	GOW bibeko	ETW bubeko	GOW bubeko
ETW bibeko	Vorm	Gelijkvloers met voorrangregeling (fiets mag in de voorrang)	Gelijkvloers met voorrangregeling (ov in de voorrang)	Ongelijkvloers of volledig bewaakte overgang (ov in de voorrang)	Gelijkvloers/rechts gaat voor/gelijkwaardig	Gelijkvloers met voorrangregeling	Gelijkvloers met voorrangregeling	Gelijkvloers met voorrangregeling
	Optionele elementen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen, eventueel voorrangregeling voor ov	-	Plateau/attentieverhogende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen
GOW bibeko	Vorm	Gelijkvloers met fiets uit de voorrang	Gelijkvloers met voorrangregeling (ov in de voorrang)	Ongelijkvloers of volledig bewaakte overgang (ov in de voorrang)	Gelijkvloers met voorrangregeling	Gelijkvloers met voorrangregeling	Gelijkvloers met voorrangregeling	Gelijkvloers met voorrangregeling
	Optionele elementen	Attentieverhogende en/of snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	-	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen. De veilige snelheid op het	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen

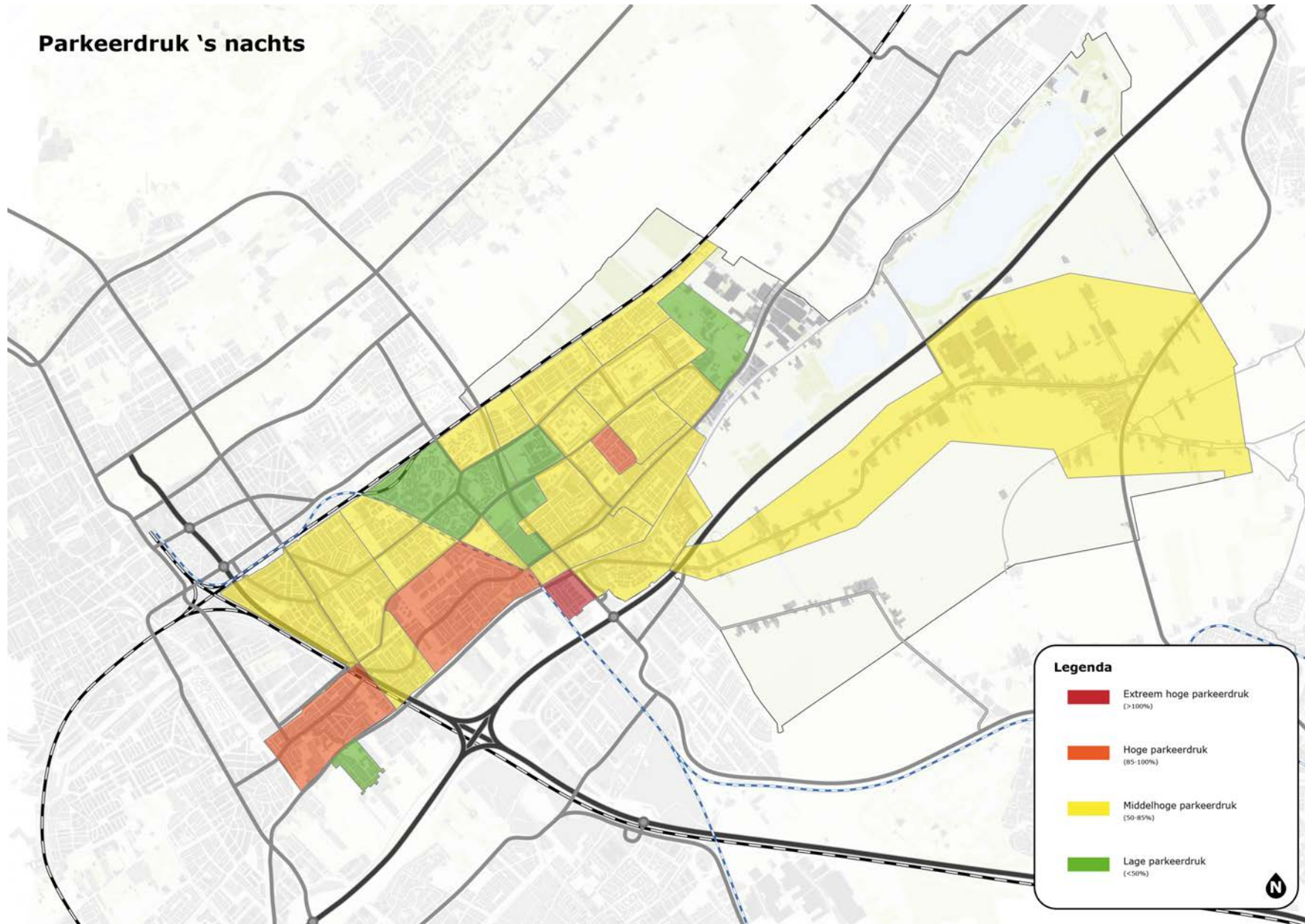


<b>ETW bube ko</b>	<b>Vorm</b>	Gelijkvloers (fiets in de voorrang)	Ongelijkvloers of volledig bewaakte overgang (ov in de voorrang)	Ongelijkvloers of volledig bewaakte overgang (ov in de voorrang)	Gelijkvloers met voorrangsregeling	kruispunt is 30 km/h Gelijkvloers met voorrangsregeling	Gelijkvloers/rechts gaat voor/gelijkwaardig	Gelijkvloers met voorrangsregeling
	<b>Optionele elementen</b>	Snelheidsbeperkende maatregelen, eventueel voorrangsregeling voor fietsers	-	-	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Plateau/attentieverhogende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen
<b>GOW bube ko</b>	<b>Vorm</b>	Gelijkvloers met voorrangsregeling (fiets uit de voorrang)	Ongelijkvloers of volledig bewaakte overgang (ov in de voorrang)	Ongelijkvloers of volledig bewaakte overgang (ov in de voorrang)	Gelijkvloers met voorrangsregeling	Gelijkvloers met voorrangsregeling	Gelijkvloers met voorrangsregeling	Gelijkvloers met voorrangsregeling
	<b>Optionele elementen</b>	Snelheidsbeperkende maatregelen	-	-	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen	Snelheidsbeperkende maatregelen De veilige snelheid op het kruispunt is 50 km/h

## Bijlage 2 – Parkeerdruk per wijk

Gebied parkeerdrukmeting (2010)	Parkeerareaal			Bezettingsgraad				Gebied wijkatlas	Parkeren	
	vakken	straat	totaal	Donderdag			zaterdag middag		Probleem (2012)	Sterk punt (2010)
				middag	avond	nacht				
Voorburg Noord	1535	1463	2998	61%	82%	83%		Voorburg Noord	41%	3%
Bovenveen (westelijk deel) en Voorburg Midden (omgeving Julianabaan)	1280	3364	4644	96%	110%	75%	78%	Bovenveen	15%	7%
Voorburg West	517	1268	1785	76%	109%	94%		Voorburg Midden en Oud	22%	2%
Voorburg Oud (omgeving oude centrum)	824	601	1425	87%	80%	65%	95%	Voorburg Midden en Oud	22%	2%
Voorburg Oud en Midden (overig)	457	2284	2741			85%		Voorburg Midden en Oud	22%	2%
De Heuvel	833	286	1119	56%	67%	61%		De Heuvel en Amstelveen	15%	8%
Park Veursehout	69	351	420	51%	73%	82%		Duivenvoerde en Park Veursehout	12%	6%
Leidschendam	2768	46	2814	74%	72%	3%	97%			
Verzesheldenwijk, Damsigt (oostelijk deel) en Sijwende (zuidelijk deel)	906	553	1459	57%	69%	74%		Damsigt en omgeving	20%	3%
Zeeheldenwijk	329	148	477	56%	89%	103%				
Leidschendam Zuid	1052	473	1525	61%	66%	76%		Leidschendam-Zuid en omgeving	27%	4%
Damcentrum en Klein Plaspoelpolder	575	341	916	55%	58%	60%				
Essesteijn en Nieuw Essesteijn	1732	344	2076			47%		Essesteijn	21%	6%
Damsigt (Kleurenbuurt)	115	115	230	61%		77%		Damsigt en omgeving	20%	3%
De Rietvink	773	264	1037			68%		t Lien en De Rietvink	25%	5%
Park Leeuwensteijn en Sijwende (zuidelijk deel)	0	133	133			59%				
Voorburg Midden (oostelijk deel)	353	787	1140			60%		Voorburg Midden en Oud	22%	2%
Bovenveen (oostelijk deel)	469	698	1167			68%		Bovenveen	15%	7%
Veursestraatweg (buiten de bebouwde kom)	0	0	0							
Essesteijn (noord-oost) en Zijdezig	719	129	848			62%				
Amstelveen, Prinsenhof hoogbouw en Prinsenhof laagbouw	1916	757	2673			73%		Prinsenhof hoogbouw	14%	6%
t Lien (oostelijk deel)	612	107	719			78%		De Heuvel en Amstelveen	15%	8%
Raadhuiskwartier (westelijk deel)	200	398	598			66%		t Lien en De Rietvink	25%	5%
Raadhuiskwartier (oostelijk deel)	214	297	511			94%				
t Lien (westelijk deel)	860	172	1032			75%		t Lien/De Rietvink	25%	5%
De Zijde	207	739	946			55%		Duivenvoerde en Park Veursehout	12%	6%
Duivenvoerde (incl. Tuinenlaan)	632	174	806			56%		De Zijde, Duivenvoerde en Park Veursehout	12%	6%
Schakenbosch	516	131	647			14%				
Park Leeuwenbergh	94	197	291			34%				
Stompwijk	440	270	710			63%		Stompwijk	7%	1%
Wilsveen	0	0	0							
Sijwende (noordelijk deel)	151	24	175			11%				
<b>Totaal</b>	<b>21148</b>	<b>16914</b>	<b>38062</b>	<b>73%</b>	<b>85%</b>	<b>66%</b>	<b>87%</b>			

## Parkeerdruk 's nachts





## Colofon

### Verkeers- en Vervoerplan

Herijking 2014, met een doorkijk naar 2040

*Deel B: Analyse en oplossingsrichtingen*

Dit is een uitgave van de gemeente Leidschendam-Voorburg

Postbus 905, 2270 AX Voorburg

[www.leidschendam-voorborg.nl](http://www.leidschendam-voorborg.nl)

T 14 070

F (070) 320 1302

E [info@leidschendam-voorborg.nl](mailto:info@leidschendam-voorborg.nl)

Leidschendam-Voorburg

Oktober 2014



De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft aan de samenstelling van deze uitgave uiterste zorg besteed. Het is evenwel niet uit te sluiten dat gegevens inmiddels zijn achterhaald of verwachtingen wekken. Aan deze publicatie kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.