



College van Burgemeester en Wethouders

Gemeente Voorschoten
Leidseweg 25
2252 LA Voorschoten

secretaris:
p/a
Leidseweg 334
2253 JM Voorschoten
telefoon: 071 576 46 50
e-mail: vacvoorschoten@gmail.com

Voorschoten, 14 november 2014

Betreft: VAC advies Knooppunt Voorschoten

Geachte College,

Hierbij zenden wij u ons advies, met betrekking tot het herziene plan voor de reconstructie van het knooppunt in het centrum van Voorschoten ter hoogte van het Deltaplein, als aanvulling op ons eerder uitgebrachte advies voor het oorspronkelijke plan .

Wij hebben ons advies gebaseerd op, de van de heer J. van den Belt, ontvangen tekening, digitale plattegronden/tekeningen, schriftelijke informatie en de mondelinge toelichting, door hem, aan ons VAC-lid Mevr. M. Heeg.

Graag zien wij uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Mevrouw M. Zilverentant
voorzitter VAC Voorschoten

p.o. M. van der Most
lid VAC Voorschoten

Bijlage: VAC-advies project Knooppunt Voorschoten

cc: De heer S.J.W.P. Teerink, werkorganisatie Duivenvoorde, afd. Ruimtelijke ontwikkeling.
De heer J. van den Belt, werkorganisatie Duivenvoorde, afd. Openbare ruimten Civiël.

ADVIES VAN DE VAC VOORSCHOTEN



Datum: 14 november 2014
Project: Knooppunt Voorschoten
Bouwlocatie: Koningin Julianalaan – Schoolstraat - van Wijngaardenlaan
Bouwaard: reconstructie verkeersknooppunt
Tekeningen: Inrichtingsplan 50% variant tek.nr. W14-10814-DO-203 fase: Concept
Bureau: Waalpartners civil engineering

Dit advies is opgesteld n.a.v. de ontvangen tekening, het verslag van de bijeenkomst van 23 oktober 2014 en de mondelinge aanvulling door dhr Van den Belt.

Als positief wordt ervaren:

- Op het kruispunt zelf, door het vervallen van een aantal rijbanen, ontstaat volgens ons een rustiger verkeersbeeld.

Voor de volgende punten vragen wij u uw nadrukkelijke aandacht:

Algemeen:

- Wij zijn ons ervan bewust dat de financiële positie van de gemeente noodzaakt het plan uit kosten oogpunt te reduceren. Dit mag echter niet leiden tot (nagenoeg) onherstelbare fouten met alle risico's van letsel en schade voor zowel voetgangers als het rijdende verkeer. Dit zal later leiden tot dringend noodzakelijke kostbare herreconstructiewerkzaamheden.
- Van snelheidsremmende maatregelen zien wij zeker de noodzaak. Echter, op kruispunten moet wel voldoende manoeuvreerruimte, -breedte beschikbaar zijn voor het vrachtverkeer. Dit moet zich naast elkaar kunnen opstellen voor de verkeerslichten. Deze breedte is o.i. op zowel de Schoolstraat, de Koningin Julianalaan als de Van Wijngaardenlaan onvoldoende. De breedte van de vluchtheuvels biedt voldoende ruimte om de effectieve rijbanen te verbreden. Middels belijning kan de rijbaan visueel zijn huidige planbreedte behouden.
- Eenrichtings fietspaden dienen minimaal 2 meter breed te zijn.
- Voor de doorgaande automobilist blijven richtingborden noodzakelijk, zeker waar, door passanten, afgeslagen moet worden, bv. richting Wassenaar.

Voetgangers situaties:

- Op de tekening zijn geen voetgangers verkeerslichten ingetekend.
- Vanuit de westzijde ontbreken, op het kruispunt, zebrapaden richting centrum, het betreft de toegang tot het centrum vanuit belangrijke, op loopafstand van het centrum gelegen, woonwijken.
- Dit gemis wordt versterkt door het ontbreken van een oversteekplaats vanuit de Koningin Wilhelminalaan en Prinses Beatrixlaan richting Passage. Hier zal het autoverkeer vanwege het invoegen meer aandacht hebben voor elkaar dan voor de overstekende voetganger.

- Aandacht voor voldoende fietsenrekken, fietsnieten met voldoende vrije loop- cq rijruimte (zie huidige probleem situatie bij AH). Ook hier betreft het een supermarkt en entree van het appartementengebouw direct gelegen aan een aanlooproute.
- Duidelijke veilige looproutes met zebrapaden en toepassing van haaiantanden missen wij op enkele plaatsen.
- Het voetpad langs de nieuwbouw is op één plaats zelf slechts 1,3 meter breed. Dit is absoluut onvoldoende. Langs dit gebouw vinden wij ook een minimaal als norm geadviseerde breedte van 1,5 meter onvoldoende. Bij centrumontsluiting is zelfs minimaal 1,8 meter breedte gewenst voor rolstoelen en scootmobielen. Ook dient rekening gehouden te worden met tegen de gevel geplaatste rijwielen.

In- en Uitrit parkeergarage:

- De ontsluiting van een parkeergarage direct aan een primaire doorgangsweg zien wij als ongewenst, temeer dit een openbare, naar verwachting, intensief te gebruiken parkeergarage wordt.
- Kruisend in- en uitrijdend verkeer van een parkeergarage, zeker op een primaire doorgangsweg, is ongewenst en verhoogt de kans op ongevallen.
- Door de parallel aan de rijbaan gelegen uitrit van de parkeergarage en de noodzakelijk aangebrachte keerwand heeft de automobilist pas boven aan de uitrit zicht op het verkeer en concentreert hij zich op het achterop komende verkeer. Dit verhoogt het risico van ongevallen met de reeds gepasseerde automobilist, die afremt om de parkeergarage in te rijden.
- Een inrit creëren buiten de hoofdrijbaan, onder het paviljoen, zou een veiliger oplossing kunnen zijn.

Verkeer Van Wijngaardenlaan richting Schoolstraat en Koningin Julianalaan:

- Onvoldoende wegbreedte voor stopstreep verkeerslichten.

Verkeer Koningin Julianalaan richting Van Wijngaardenlaan:

- Onvoldoende wegbreedte voor stopstreep verkeerslichten.

Verkeer Koningin Julianalaan richting Schoolstraat

- Onvoldoende wegbreedte voor stopstreep verkeerslichten.

Verkeer Dienweg Schoolstraat

- De door het college gewenste wijziging van langsparkeren en insteekparkeren zien wij, op basis van het uitbeiden van het aantal parkeervakken als positief, **echter**:
- De uitparkerende automobilist heeft, de eerste 1,5 tot 2 meter bij het achteruitrijden, géén zicht op het achteropkomende fietsverkeer op de fietssuggestiestrook waarop hij gedoogd wordt..
- Het betreft hier geen denkbeeldig, maar een daadwerkelijk risico van ernstig letsel van fietsers. De huidige situatie waarbij het afslaand verkeer het fietspad kruist en al een groot risico vormt wordt alleen maar erger. Vermeden moet worden dat fietsverkeer op de dienweg moet rijden.
- Alhoewel de meningen hierover onder de VAC-leden verschillen willen wij u, als een mogelijke oplossing, in overweging geven de projectering van een fietspad, tussen de langsparkeervakken aan de Dienweg en het voetpad voor de winkels, te onderzoeken, waarbij in het bijzonder de doorsteek van de fietsers naar de Veurseweg de nodige

aandacht moet krijgen. Door het laten vervallen van de verdrijvingsvlakken op de doorgaande weg moet hier ruimte voor beschikbaar zijn.

- Voor het maken van, eerder geplande, insteekhavens zijn bomen gekapt. Worden deze herplaatst?
- Door het versmallen van de huidige rijbaanbreedte, wordt 1 baans, vanaf de Koningin Julianalaan naar Schoolstraat, vervalt ook de afslagstrook richting Dienweg. De inhoudende auto naar de Dienweg zal het doorgaande verkeer hinderen.

Verkeer vanuit zuiden richting Pauwstraat

- Indien de doorsteek, Veurseweg naar Pauwstraat, niet gerealiseerd wordt, zal het verkeer, vanuit Leidschendam, willen keren op het kruispunt met de Van Wijngaardenlaan, wat door de rijbaanversmalling moeilijk of misschien zelfs ongewenst is.
- Verwachten dat men doorrijdt naar één van de volgende rotondes om te keren moet als niet realistisch worden gezien.

Verkeer Schoolstraat richting Van Wijngaardenlaan en Koningin Julianalaan

- Onvoldoende wegbreedte voor stopstreep verkeerslichten.

Verkeer vanuit Schoolstraat (winkelstraat) via naar doorgaande weg:

- De rijbaan zal duidelijk gemarkeerd moeten worden. Ook de fietsparkeerplaatsen moeten duidelijk gemarkeerd zijn zodat het uitrijdende vrachtverkeer voldoende rijruimte behoudt.
- Het risico dat het vrachtverkeer pogingen zal ondernemen om links af te slaan, richting Leidschendam, moet onmogelijk gemaakt worden, zodat onnodige verkeersopstoppingen worden voorkomen (b.v. verhoogde kop van vluchtheuvel).

Adviesgroep Toegankelijkheid (AT.):

- De VAC onderschrijft het AT. advies..