

Reactie op het advies van de Voorschotense Advies Commissie en Platform Gehandicaptenbeleid Voorschoten (PGV)

9 februari 2015

Op 23 oktober 2014 is de versoberde (50%) variant van het Knooppunt Voorschoten gepresenteerd, waarbij zowel de Voorschotense Advies Commissie (VAC) en het Platform Gehandicaptenbeleid Voorschoten (PGV) is gevraagd een nieuw advies over dit aangepaste voorstel in te dienen. Op 4 november heeft het PGV een schriftelijk advies uitgebracht. En op 14 november 2014 de VAC. Op 12 december zijn beide organisaties benaderd voor een overleg over het advies, wat heeft geresulteerd in een overleg op 9 februari 2015. Dit overleg heeft plaats gevonden onder voorzitterschap van wethouder Beimers.

In deze notitie zijn de adviezen opgenomen van het PGV en de VAC. Per advies is *schuingedrukt* de reactie van de gemeente Voorschoten weergegeven.

Reactie op de adviezen van de PGV.

De AT van het Platform Gehandicaptenbeleid heeft de plannen zoals neergelegd in tekening W14-10814-DO-203 aan een onderzoek onderworpen en adviseert als volgt:

1. De AT is van oordeel dat de geplande voetgangersoversteekplaatsen veruit onvoldoende zijn om de veiligheid van alle voetgangers te garanderen. Op de tekening is slechts één zebra ingetekend en alleen bij één oversteek de tegels voor blinden en slechtzienden. Zowel de zebra op de Wijngaardenlaan als de oversteek over de Koningin Julianalaan is voor blinden niet te vinden, aangezien er geen noppenmarkering is aangebracht. Als de VRI het om welke reden dan ook af laat weten, ontstaat er voor alle voetgangers een onveilige situatie. De witte banden die bij de oversteekplaatsen ingetekend zijn zullen door vrijwel geen enkele automobilist ervaren worden als markering van een voetgangersoversteek, te meer niet daar ook een voorrangsmarkering ontbreekt. De AT wijst daarom dit ontwerp van de hand: er moet ook op de Koningin Julianalaan en de Schoolstraat richting Veurseweg een zebra worden aangebracht en alle oversteken moeten voor blinden te herkennen zijn via het aanbrenge noppentegelmarkeringen. De AT adviseert voorts ook zebra's over het fietspad aan te leggen.

Inmiddels is besloten om zebra's bij de kruispunten aan te leggen. Van voetpad tot voetpad (inclusief fietspad). Tevens worden blindegeleidetegels bij de kruispunten aangelegd.

2. Waarom zijn er bij de voetgangersoversteken op de Schoolstraat en de Kon. Julianalaan geen haaiantanden aangegeven, terwijl dit bij de fietspaden en de rijweg wel het geval is? De AT adviseert ook bij de voetgangersoversteken haaiantanden aan te brengen.

Een zebra betekent op zich al een voorrangregeling. De Schoolstraat en de Koningin Julianalaan is een voorrangsweg. Haaiantanden op een voorrangsweg is in tegenspraak met de voorrangssituatie op een voorrangsweg.

3. Doordat noppenmarkering op de oversteekplaatsen bij de Wijngaardenlaan en de Julianalaan ontbreekt, kan de blinde na zeven uur als de rateltickers uit zijn (staand beleid) alleen nog maar de Schoolstraat oversteken, niet bepaald inclusief beleid. Aangezien bij dit kruispunt geen woonhuizen liggen geeft de AT uw college in overweging in afwijking van het tot nu toe gevoerde beleid de rateltickers hier te laten werken zolang de VRI functioneert en dus niet op knipperen staat.

Besloten is om de noppenmarkering aan te brengen, waarmee tegemoet gekomen wordt aan de wens van PGV. Conform het beleid blijven de rateltickers werken. Met de nieuwbouw Deltaplein komen er nieuwe woningen. Daarnaast zijn er ook woningen bij de ventweg. Bekeken wordt of de rateltickers, die verder van de woningen af staan, in de avond zachter

kunnen blijven tikken.

4. Het bevoorradingsverkeer vanuit de Schoolstraat krijgt op afroep groen licht. Om de veiligheid van blinden en slechtzienden en andere voetgangers te waarborgen dienen er lichten met rateltickers aan beide zijde te worden geplaatst. Uit de tekening valt niet op te maken of dat het geval is. Evenmin of er een licht voor de fietsers is.

Er komen verkeerslichten voor de oversteek uitgang Deltaplein. Voor voetgangers en fietsers. Dit is opgenomen op de installatietekening voor de Verkeerslichten.

5. Langs de rijbaan Schoolstraat/Deltaplein zijn parkeerplaatsen ingetekend. Aangezien de beide invalideparkeerplaatsen op het Deltaplein zijn vervallen, adviseert de AT op deze plaats twee invalide parkeerplaatsen aan te leggen.

De twee vervallen invalide parkeerplaatsen op het Deltaplein worden gecompenseerd door de drie nieuwe invalide parkeerplaatsen in de nieuwe parkeergarage. Tevens blijft de invalide parkeerplaats in de ventweg gehandhaafd.

Langs het Deltaplein komen er op verzoek van de Centrumondernemers 4 extra parkeervakken. De gemeente zal met de ondernemers in overleg treden of 1 van deze parkeerplaatsen is aan te wijzen als invalide parkeervak.

6. De AT adviseert voorts om in de blindengeleideroute over het Deltaplein een markering aan te brengen waar afgeslagen kan worden naar het Paviljoen.

De zin van deze aftakking is tijdens het overleg besproken. Het is niet gebruikelijk dat voor afzonderlijke bedrijven een aparte route wordt aangelegd. Het PGV trekt dit verzoek in.

7. Er zijn geen hoogte maten voor plein en voetpaden op de tekening gegeven, waardoor de toegankelijkheid ook van de gebouwen niet te controleren is. De AT volstaat daarom hier slechts te zeggen dat zij er op vertrouwt, dat de hoogteverschillen soepel worden opgelost zodat er geen belemmeringen ontstaan voor rollend materieel als rollators ed.

Het klopt dat er geen hoogte maatvoering staat op de geleverde tekening. De hoogte maatvoering is niet aangepast t.o.v. het eerder vastgestelde ontwerp.

Tijdens de onderhandelingen met Niersman zijn de hoogtes van de begane grondvloer van de nieuwbouw in relatie met de maaiveldhoogtes diverse keren besproken. Daarbij is getracht om de bovenstaande wensen van de Adviesgroep Toegankelijkheid in te vullen, echter 100% is dat niet gelukt. Inpandige aanpassingen zijn relatief duur of hebben intern (winkelvloer) ongewenste gevolgen. Ook gaat de gemeente niet de rijbanen in de Koningin Julianalaan verhogen.

Wat is gedaan om aan de bezwaren van de Adviesgroep tegemoet te komen:

- *het bestaande hoogte verschil tussen het HEMA-gebouw en het maaiveld is aanzienlijk teruggebracht (voor rekening van Niersman);*
- *de hoogte verschillen tussen nieuwbouwwloer en maaiveld zijn geminimaliseerd. Het maximale hoogte verschil is 5 cm tussen nieuwbouw en bestrating. Een normaal hoogte verschil bij entrees en veelal gangbaar om inwatering te voorkomen. Dit wordt overbrugd door een kleine drempel te maken. Dit is mogelijk gemaakt doordat de kruising Wijngaardenlaan hoger wordt aangelegd, ook als het Deltaplein vlakker wordt.*

Er zijn geen veiligheidsrisico's. De hoogtemaatvoering (begane vloer en maaiveld) is om bovengenoemde redenen expliciet vastgelegd in de Anterieure Overeenkomst met Niersman, en in de Omgevingsvergunning. Als beide partijen zich hier aan houden is er geen risico.

Er is ook een hoogte verschil tussen het magazijn en het maaiveld. Dit is ons inziens niet wenselijk, echter een expliciete keuze van de firma Niersman.

8. Wij adviseren de inritconstructie bij de Wilhelminalaan alleen over de breedte van de rijweg aan te leggen, en de voetpaden er dus buiten te laten, zodat er minder kans is dat een blinde op de rijweg terecht komt.

De Wilhelminalaan is een tweerichtingsweg. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de uitrit met circa 5 meter versmald.

Reactie op de adviezen van de VAC

1. Van snelheid remmende 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.

In het ontwerp is voldoende manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer. Dit is gecontroleerd met zogenaamde rijcurvers, waarin de volledige rijbewegingen van de vrachtauto's zijn gecontroleerd. De opstelruimtes voor de verkeerslichten zijn 2,7 meter en 3,1 meter breed. Een totale breedte van 5,8 meter wat voldoende is. De smalle opstelruimte van 2,7 meter is gekozen, om het verkeer te stimuleren zo dicht mogelijk langs de rand te gaan staan en om het doorgaande verkeer voldoende ruimte te geven. Deze oplossing zal opnieuw worden besproken met het ingenieursbureau dat de voorbereiding verzorgt. De ruimte op de vluchtheuvels is bestemd voor voetgangers en fietsers.

2. Eenrichting fietspaden dienen minimaal 2 meter breed te zijn.
De breedtes van het fietspad langs het Deltaplein en in de fietsstraat in Ventweg voldoen hieraan. In de Koningin Julianalaan wordt de breedte gehandhaafd zoals deze nu ook is, om een onlogische sprong te voorkomen, maar ook vanwege de beschikbare ruimte en de breedte van het voetpad. Het fietspad heeft voldoende breedte om het fietsverkeer goed af te wikkelen. Naast het fietspad ligt een schampstrook die de werkelijke breedte iets vergroot. Tussen het fietspad en voetpad komt er een hoogte verschil om het voetpad goed te markeren.
3. Voor de doorgaande automobilist blijven richtingborden noodzakelijk, zeker waar, door passanten, afgeslagen moet worden, bv. richting Wassenaar.
Er worden bewegwijzeringsborden geplaatst, weliswaar in een sobere uitvoering.

Voetgangers situaties:

1. Op de tekening zijn geen voetgangers verkeerslichten ingetekend.
Er komen voetgangers verkeerslichten. Deze staan niet in het wegontwerp, maar op speciale uitvoeringstekeningen voor de verkeerslichten.
2. Vanuit de westzijde ontbreken, op het kruispunt, zebra's 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.
Inmiddels is besloten om zebra's bij de kruispunten aan te leggen. Van voetpad tot voetpad (inclusief fietspad). Voetgangers en fietsers kunnen hier veilig oversteken.
3. Aandacht voor voldoende fietsenrekken, fietsnieten met voldoende vrije loop- c.q. rijruimte (zie huidige probleem situatie bij AH). Ook hier betreft het een supermarkt en entree van het appartementengebouw direct gelegen aan een aanlooproute.
Langs de Schoolstraat (winkelstraat) wordt een ander type fietsenrek geplaatst (zoals bij de Albert Heijn). Dit levert extra fietsparkeerplaatsen op. Daarnaast komt er een fietsparkeervoorziening op het Deltaplein ten behoeve van het winkelend publiek. In totaal worden 65 extra fietsparkeerplaatsen geplaatst. Eveneens komen er fietsparkeervoorzieningen op de hoek van de Wijngaardenlaan en Koningin Julianalaan.

4. Duidelijke veilige looproutes met zebra's en toepassing van haaiantanden missen wij op enkele plaatsen.
Er komen zebra's zoals dat is besloten. Zebra's bepalen dat de voetgangers voorrang hebben.
5. 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.
Een breder voetpad is gewenst, echter niet overal goed mogelijk. Het betreffende voetpad is relatief rustig. Ook is het niet de verwachting dat er fietsen tegen de gevel worden geparkeerd.

In- en Uitrit parkeergarage:

1. 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.
Diverse wijzen van ontsluitingen zijn onderzocht. Uiteindelijk is de gekozen ontsluiting van de parkeergarage op deze locatie de beste mogelijkheid gebleken. Door de entree en uitgang te ontvlechten is de druk die de garage geeft op de doorgaande weg beperkt. Uitrijdend verkeer kan door de parkeerhelling eenvoudig invoegen in het doorgaande verkeer, waarbij het doorgaande verkeer voorrang heeft. De slagboom in de entree van de Hema garage komt in de garage te staan, waardoor er niet langer gewacht hoeft te worden voor de huidige slagboom. Er is een buffer van circa 6 auto's op de hellingbaan en in de garage.
2. Kruisend in- en uitrijdend verkeer van een parkeergarage, zeker op een primaire doorgangsweg, is ongewenst en verhoogt de kans op ongevallen.
Uitrijdend verkeer kruist niet de doorgangsweg. Dit verkeer wordt geleid naar de rotonde bij het gemeentehuis. Inderdaad is het oversteken van inrijdende auto's op een drukke doorgaande weg niet wenselijk, maar in deze situatie de enige mogelijkheid gebleken. Vanuit Leiden is er een mogelijkheid voor twee auto's om in de middenberm op te stellen. De situatie is beoordeeld door Goudappel Coffeng en een parkeerdeskundige. Deze hebben de situatie als veilig beoordeeld.
3. 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.
Tussen de entree van de Hema garage en de uitrit is een afstand van meer dan 50 meter (circa 10 auto's). De automobilist heeft goed zicht of er sprake is van opstopping en kan op basis hiervan anticiperen. Dit is verder mondeling toegelicht.
4. Een inrit creëren buiten de hoofdrijbaan, onder het paviljoen, zou een veiliger oplossing kunnen zijn.
Deze oplossing is onderzocht en heeft hele andere nadelen. Met name de bereikbaarheid vanuit Leidschendam en Wassenaar is dan niet meer mogelijk. Daarnaast betekende deze oplossing een financiële belemmering voor de nieuwbouw. Inmiddels is voor de nieuwbouw een omgevingsvergunning verstrekt en staat dit niet meer ter discussie.

Verkeer Dienweg Schoolstraat

De door het college gewenste wijziging van langsparkeren en insteek parkeren zien wij, op basis van het uitbreiden van het aantal parkeervakken als positief, echter:

1. De uit parkerende 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.

Het inrichten van de ventweg als fietsstraat betekent dat de ventweg een breed fietspad wordt, waar ook auto's over kunnen rijden. De auto's zijn te gast. Auto's kunnen gebruik maken van de fietsstraat en omdat de ventweg kort is kan er niet hard worden gereden. Er is goed zicht van de fietsers op de geparkeerde en naderende auto's en omgekeerd. Het fietspad kan in twee richtingen worden bereden.

Naast het fietspad worden twee stroken aangelegd. Een strook van 0,6 meter langs de langs geparkeerde auto's om te voorkomen dat openslaande deuren de fietsers raken en een strook van 1,4 meter tussen fietspad en schuin geparkeerde auto's. Bij het uitrijden zullen de auto's eerst deze naastgelegen stroken oprijden. Er is dan zicht vanuit de auto op de fietsstraat.

De fietsstraat is daarmee voldoende veilig ontworpen, winkels zijn goed per fiets te bereiken en door dubbelgebruik (fietspad en weg gecombineerd) ontstaat ruimte voor comfortabele parkeerplaatsen met meer comfort voor de weggebruikers.

De fietsstraat is besproken met de Fietsersbond Voorschoten en is door deze organisatie akkoord bevonden.

2. 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 langspaarvakken 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.

De winst van de fietsstraat is het dubbel gebruik van de fietsstraat door fietsers en parkerende auto's. Daarmee komt ruimte vrij voor extra en comfortabele parkeerplaatsen. Door het maken van een parallel fietspad (zoals dat nu ook is) is het niet mogelijk om de parkeersituatie in de ventweg te verbeteren.

3. Voor het maken van, eerder geplande, insteekhavens zijn bomen gekapt. Worden deze herplaatst?

Volgens het ontwerp worden er drie nieuwe bomen geplaatst.

4. 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.

Het voordeel is dat de oversteeklengtes voor voetgangers en fietsers wordt beperkt, waardoor er meer groen kan worden gegeven voor auto's, fietsers en voetgangers. Deze maatregel bevordert de doorstroming. Daarnaast wordt de entree van de Schoolstraat versmald, waarmee het ook moeilijker wordt gemaakt dat laad- en losverkeer vanaf het Deltaplein linksaf kan slaan (zie andere opmerking).

Om zoveel mogelijk hinder te voorkomen is een opstelruimte gemaakt van 1 auto voor de fietsstraat, zodat de auto fietsers voorbij kan laten rijden. Wanneer er geen fietsers zijn, kan het autoverkeer doorrijden. Het zal beperkt voorkomen dat er meer dan 1 auto de ventweg gelijktijdig in wil rijden.

Verkeer vanuit zuiden richting Pauwenstraat

1. Indien de doorsteek, Veurseweg naar Pauwenstraat, 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. *Er komt een doorsteek naar de Pauwenstraat voor verkeer komend vanuit de richting van Leidschendam. Ter hoogte van deze doorsteek zijn er twee rijstroken, zodat het verkeer de opgestelde auto kan passeren.*

Verkeer vanuit Schoolstraat (winkelstraat) naar doorgaande weg:

1. De rijbaan zal duidelijk gemarkeerd moeten worden. Ook de fietsparkeerplaatsen moeten duidelijk gemarkeerd zijn zodat het uitrijdende vrachtverkeer voldoende rijruimte behoudt. *Voornamelijk gaat dit om het laad- en losverkeer op het Deltaplein. Het betreft hier een plein, waarop in de venstertijden beperkt laad- en losverkeer rijdt. Dit verkeer wordt geleid door een beperkte markering. Bij pleinen werkt dit erg goed. Er komen duidelijke fietsparkeerplaatsen.*
2. 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). *Het ontwerp is zo gemaakt dat deze beweging voor de grote vrachtauto's niet goed te maken is. Met bebording wordt vanuit de Schoolstraat aangegeven dat linksaf rijden niet is toegestaan.*

Adviesgroep Toegankelijkheid (AT.):

1. De VAC onderschrijft het AT. advies.
Zie reactie op het advies van PGV.