Aan de gemeenteraad van de gemeente
LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Leidschendam-Voorburg

Datum	27 augustus 2024
Nummer	3698
Onderwerp	Raadsvoorstel vaststellen aanvullend krediet herinrichting Veursestraatweg
Portefeuillehouder	Wethouder Keus
Behandeld door	B. Reijenga

1. Voorgesteld raadsbesluit

De gemeenteraad besluit:

a. Het ontwerp voor de herinrichting van de Veursestraatweg conform bijlage 3698-1 vast te stellen;

b. Het uitvoeringskrediet van **€ 8.150.000** beschikbaar te stellen voor de uitwerking van het ontwerp, de kosten van aanvullende onderzoeken, de aanbesteding en de uitvoering van de herinrichting van de Veursestraatweg, in aanvulling op het eerder beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet;

c. De totale kosten van **€ 8.400.000** te dekken door een bijdrage van € 270.000 uit de grondexploitatie van Vlietvoorde en een totaalkrediet van € 8.130.000 (inclusief voorbereidingskrediet van € 250.000) te onttrekken uit de bestemmingsreserve Mobiliteit en te storten in de reserve dekking afschrijvingslasten ter dekking van de afschrijvingslasten van de herinrichting van de Veursestraatweg;

d. De rentelasten behorend bij het totaalkrediet van de herinrichting van de Veursestraatweg van gemiddeld € 54.000 per jaar, over de afschrijvingstermijn van 30 jaar, waarvoor geen dekking is uit het investeringskrediet (dossier 2218), te verwerken in de actualisatie van het Investeringsplan 2025-2029;

e. De bebouwde komgrens op de Veursestraatweg te verplaatsen naar de gemeentegrens met Voorschoten en dit bekend te maken in het Gemeenteblad conform bijlage 3698-2;

f. Begrotingswijziging 12 voor 2024 vast te stellen conform bijlage 3698-3.

2. Aanleiding

Waarom wordt de gemeenteraad dit besluit voorgelegd?
Op 14 februari 2023 heeft de raad het voorbereidingskrediet voor de herinrichting van de Veursestraatweg beschikbaar gesteld (dossiernummer 3015). In raadsbrief 3468 van 12 september 2023 is de raad geïnformeerd over de eerste stap in het proces. Deze stap zag toe op het uitvoeren van aanvullende onderzoeken.

Aansluitend is de tweede stap van het proces doorlopen, het opstellen van een nieuw ontwerp. Bewoners en belanghebbenden zijn hierbij nauw betrokken. Dit is gebeurd in lijn met het participatieplan op hoofdlijnen (bijlage 3 bij dossiernummer 3015). Het college wil de raad informeren over het doorlopen proces. Daarnaast wil het college de raad voorstellen het ontwerp vast te stellen en het benodigde uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen. Verder wordt voorgesteld om de huidige bebouwde komgrens op de Veursestraatweg te verplaatsen naar de gemeentegrens met Voorschoten. Op grond van artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994 ligt deze bevoegdheid bij de raad.

Historische besluitvorming
Achtergrondinformatie over eerdere besluitvorming over de Veursestraatweg is te vinden in:

- Collegebesluit (1531) uitwerking schetsontwerp tot voorlopig ontwerp van Veursestraatweg tussen aansluiting Schakenbosch en gemeentegrens d.d. 14 januari 2020
- Raadsbesluit (2218) vaststellen bestemmingsreserve Mobiliteit met daarin opgenomen de reservering Veursestraatweg d.d. 13 juli 2021
- Raadsbesluit (3015) vaststellen voorbereidingskrediet herinrichting Veursestraatweg d.d. 14 februari 2023
- Raadsbrief (3468) onderzoeken herinrichting Veursestraatweg d.d. 12 september 2023

3. Afwegingen

Argumenten vóór en tegen
Argumenten vóór de herinrichting zijn dat de verkeersveiligheid op de Veursestraatweg wordt verbeterd en de bereikbaarheid van de aanliggende ontwikkelgebieden wordt gewaarborgd. Daarnaast wordt de weg landschappelijk ingepast, passend bij de betekenis van de Duivenvoordecorridor. Door het verlagen van de maximumsnelheid ontstaan naar verwachting positieve milieueffecten voor de omgeving (geluid, lucht).
Er kan ook volstaan worden met het aansluiten van de ontwikkelgebieden en het handhaven van de maximumsnelheid zonder herinrichting van de weg. Dit zal naar

verwachting leiden tot toename van de verkeersonveiligheid op de weg en belemmeringen in de ontsluiting van de ontwikkelgebieden. Ook de positieve milieueffecten en de landschappelijke inpassing worden dan niet bereikt.

Principes wegontwerp
Basisprincipe voor het nieuwe wegprofiel is een doorlopende middenberm die niet overrijdbaar is. Dit zorgt ervoor dat gevaarlijke inhaalbewegingen worden voorkomen. Ter plaatse van de kruispunten buigt de weg uit. Dit heeft een snelheidsremmend effect. Deze verkeerskundige principes zijn gecombineerd met het landschappelijke principe waarbij bomenrijen het verloop van de weg en de inpassing in het gebied zoveel mogelijk begeleiden. Binnen de huidige bebouwde kom is vanwege de beperkte ruimte en het inpassen van parkeerplaatsen gekozen voor een enkele bomenrij in de middenberm. Buiten de huidige bebouwde kom is meer ruimte en is gekozen voor een dubbele bomenrij, aan weerszijden van de weg.

Als uniforme kruispuntsvorm is gekozen voor een voorrangskruispunt. Andere kruispuntsvormen, zoals rotondes, verkeerslichten en voorrangspleintjes zijn overwogen, maar kennen grote nadelen. Ze passen niet binnen de beschikbare openbare ruimte en zijn kostbaar. Verkeerskundige simulatie heeft uitgewezen dat voorrangskruispunten het toekomstige verkeer goed kunnen verwerken. Die hebben daardoor de voorkeur. Bij alle kruispunten wordt een middenberm toegepast. Dat zorgt voor verbetering van de oversteekbaarheid van de weg voor alle verkeer, omdat dit in twee stappen kan gebeuren. Het drukke, en minder overzichtelijke kruispunt bij Schakenbosch / Parnashofweg wordt voorzien van uitritconstructies om de verkeersveiligheid te waarborgen. Dit is bij de andere kruispunten niet nodig en vanuit de ruimtelijke inpassing niet wenselijk.

Bijkomend effect van de doorlopende middenberm is dat de bereikbaarheid van de aanliggende woningen en bedrijven verloopt via het principe rechtsaf-in-rechtsaf-uit. Dat betekent dat er bij de kruispunten soms keerbewegingen ontstaan. Dit is verkeerskundig niet bezwaarlijk. Als keervoorziening is ook het kruispunt met Haagwijk in de gemeente Voorschoten meegenomen (zie ook punt 5). De plekken van de bushaltes zijn gedeeltelijk aangepast. Ze liggen nu centraler ten opzichte van de nieuwe woningbouwontwikkelingen.

Het huidige weggedeelte binnen de bebouwde kom loopt dicht langs aaneengesloten bebouwing. In het ontwerp komt de nieuwe weg iets verder van de woningen af te liggen. Daardoor zal het geluid op deze woningen afnemen. Voor de woningen buiten de huidige bebouwde kom geldt dat die minder geluidbelast worden doordat de gemiddelde snelheid van het verkeer zal afnemen door het verlagen van de maximumsnelheid. Verder draagt het toepassen van geluidreducerend asfalt bij aan verdere afname van het geluid. Hier profiteren alle woningen van.

De huidige parkeerplaatsen aan de zijde van Schakenbosch vervallen om ruimte te maken voor de nieuwe bomenrij in de middenberm. Deze parkeerplaatsen worden weinig gebruikt. Dit wordt ondersteund door een parkeerdrukmeting in de buurt. Aan de woningzijde worden er juist parkeerplaatsen toegevoegd, maar dit leidt niet tot volledige compensatie van het aantal plekken. Daarom is in het ontwerp bij de Noordsingel een reservering gemaakt voor 6 extra plekken. Als de parkeerdruk te hoog oploopt kan deze ruimte worden omgezet in parkeerplaatsen.

Het ontwerp is bijgevoegd als **bijlage 3698-1**.

Verplaatsen bebouwde komgrens
Met het verplaatsen van de grens van de bebouwde kom naar de gemeentegrens met Voorschoten wordt de maximale snelheid voor motorvoertuigen verlaagd van 60 km/h naar 50 km/h. Dit is in het belang van verkeersveiligheid en past bij de gebiedsontsluitende functie van de weg. In verschillende woningbouwprojecten langs de Veursestraatweg worden in totaal ongeveer 555 nieuwe woningen gerealiseerd. Mede hierdoor zal het verkeer op de Veursestraatweg toenemen. De nieuwe woongebieden worden ontsloten op de Veursestraatweg, er komen twee nieuwe aansluitingen bij op de Veursestraatweg (Schakelstuk en Groene Horsten). Daarnaast wordt er een nieuwe recreatieve fietsverbinding gerealiseerd tussen Vlietvoorde en de Noortheylaan, als onderdeel van het regionale fietsnetwerk. Door deze ontwikkelingen komt er meer uitwisseling van gemotoriseerd en langzaam verkeer. Grote snelheidsverschillen moeten daarbij worden voorkomen en het verlagen van de maximumsnelheid draagt daaraan bij.

Voor het vaststellen van een bebouwde komgrens gelden voorwaarden. Zo is in de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer bepaald dat de grens van de bebouwde kom wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing. Deze dient een zodanige omvang en dichtheid te hebben dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in het karakter van de wegomgeving aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg. Voor de vraag of daaraan wordt voldaan, kan worden gekeken naar landelijke richtlijnen (CROW): bebouwing ligt op minder dan 25 meter uit de as van de weg, het bebouwde lint is minimaal 400 meter lang en de bebouwingsdichtheid is minimaal 30%. Aan deze richtlijnen wordt niet geheel voldaan; de bebouwing staat niet altijd op minder dan 25 meter en de bebouwingsdichtheid is iets minder dan 30%.
Van belang is dat de komgrens past in het wegbeeld. Ter hoogte van de gemeentegrens met Voorschoten ontstaat een duidelijke stad-landovergang. Door de woningbouwontwikkelingen aan weerszijden van de Veursestraatweg verandert deze weg in gebruik en uitstraling steeds meer in een bestemmingsfunctie. Voor de

weggebruiker past de komgrens ter hoogte van Voorschoten dan ook in het wegbeeld. Dit wegbeeld wordt verder nog versterkt door het aanpassen van de weginrichting: het doortrekken van de middenberm met bomen aan weerszijden van de weg en het aanbrengen van trottoirbanden en belijning. Dit heeft een visuele versmalling van de weg tot gevolg.

Ten behoeve van het verplaatsen van de bebouwde komgrens is onderzocht of er belemmeringen zijn vanuit andere regelgeving, zoals geluid, lucht, bodem, groen. Dat is niet het geval. Met het verplaatsen van de bebouwde komgrens wordt de maximale snelheid voor motorvoertuigen over een groot stuk weg verlaagd, wat juist positieve effecten heeft op het milieu. Op grond van de Algemene plaatselijke verordening gelden er wel verschillende regels die zijn gekoppeld aan de bebouwde kom. Zo is het binnen de bebouwde kom verboden om honden los te laten lopen en hun behoefte te laten doen buiten de daarvoor bestemde plaatsen. Met het verplaatsen van de bebouwde komgrens verschuift ook de reikwijdte van deze regelingen.

Het besluit tot het verplaatsen van de bebouwde komgrens wordt formeel bekendgemaakt in het Gemeenteblad en in de Gemeenterubriek van het Krantje. Het is een besluit waartegen belanghebbenden bezwaar kunnen indienen. De daadwerkelijke verplaatsing van de komgrens, door plaatsing van de borden H1 en H2, zal plaatsvinden na uitvoering van de herinrichting van de Veursestraatweg. De publicatietekst van het besluit is als **bijlage 3698-2** bijgevoegd.

4. De financiële gevolgen van het besluit

Voorbereidingskrediet
In februari 2023 heeft de gemeenteraad het voorbereidingskrediet voor de herinrichting van de Veursestraatweg vastgesteld (3015). Het ging om een bedrag van **€ 250.000**. Dit krediet voorzag in de dekking van de kosten voor de aanvullende onderzoeken, de planbegeleiding door de projectgroep (waaronder het participatietraject) en het opstellen van het ontwerp door een externe partij.
De kosten hebben zich ontwikkeld in lijn met de prognose, maar is een nieuw financieel kader nodig voor het vervolgtraject.

In het raadsvoorstel van februari 2023 is opgenomen dat de dekking van het voorbereidingskrediet komt uit het vastgestelde deelbestedingsplan reserve Mobiliteit (2218) waarin rekening wordt gehouden met een toekomstige onttrekking van € 4.007.000. Ook is aangegeven dat op basis van de financiële doorrekening van het ontwerp een totaal kredietvoorstel wordt gedaan aan de gemeenteraad, bestaande uit de voorbereidings- en uitvoeringskosten.

Gereserveerde middelen
Voor de integrale voorbereiding en uitvoering van de herinrichting van de Veursestraatweg zijn in het verleden middelen gereserveerd. Er is een budget vanuit de grondexploitatie van Vlietvoorde beschikbaar en er is een toekomstig deelbestedingsplan vastgesteld, als onderdeel van de mobiliteitsreserve:

1.	Grondexploitatie Vlietvoorde (budget voor aansluitingen):	€	550.000
2.	Herinrichting Veursestraatweg (deelbestedingsplan reserve Mobiliteit uit raadsbesluit 2218)	€	4.007.000

Ad 1: Dit budget is alléén beschikbaar voor het realiseren van de aansluitingen vanuit Vlietvoorde op de Veursestraatweg.
Ad 2: Dit is een besluit uit 2020 op basis van een prognose/raming uit 2019 van de kosten voor uit te voeren werkzaamheden.

Het totaal aan gereserveerde middelen is daarmee **€ 4.557.000.**
Het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet is hier onderdeel van.

Totale kosten herinrichting
Het nieuwe ontwerp is integraal financieel doorgerekend en sluit op een totaalbedrag van afgerond **€ 8.800.000**. Gelet op de forse toename van de verwachte kosten is ter controle hiervan een second-opinion uitgevoerd. Deze is uitgevoerd door een onafhankelijk bureau dat niet is betrokken bij het uitwerken van het ontwerp. Deze second-opinion sluit op een bedrag van **€ 7.800.000**. De verschillen in de uitkomst van deze ramingen zijn te verklaren doordat ze in beide gevallen zijn gebaseerd op een globaal ontwerp. Er moet nog aanvullend technisch onderzoek gedaan worden. Daardoor zijn er onzekerheidsmarges in beide ramingen. De onzekerheden en risico’s worden door adviesbureau’s verschillend ingeschat. Dat is in dit stadium van het ontwerp gebruikelijk.

Daarnaast is een vergelijk gemaakt tussen het schetsontwerp en de bijbehorende kostenraming uit 2019 en het nu opgestelde ontwerp met bijbehorende ramingen. De belangrijkste verschillen zijn:

1. De prijzen van bouwstoffen en -materialen en tarieven zijn tussen 2019 en 2024 gemiddeld met ongeveer 40% gestegen
2. In het nieuwe ontwerp is het kruispunt met Haagwijk toegevoegd
3. In het nieuwe ontwerp zijn ongeveer 3 keer zoveel bomen toegevoegd
4. In het nieuwe ontwerp is rekening gehouden met het toepassen van geluidreducerend asfalt
5. In het nieuwe ontwerp is een doorgaand voetpad aan de noordwestzijde ingevoegd

Deze verschillen verklaren in belangrijke mate de grote toename in de verwachte kosten. Als realistische inschatting van de totale kosten wordt de second-opinion aangehouden en wordt deze naar boven afgerond op **€ 8.000.000**. Omdat de second-opinion uitgaat van prijspeil 1-5-2024, en de uitvoering van de werkzaamheden niet eerder dan de 2e helft van 2025 wordt gestart, wordt hierover een indexatie van 5% doorgevoerd. De totaal te verwachten kosten bedragen daarmee **€ 8.400.000**.

De kosten van het realiseren van de aansluitingen vanuit Vlietvoorde op de Veursestraatweg zijn op basis van het ontwerp apart doorgerekend en sluiten op een totaal van **€ 270.000.** De kosten vallen daarmee lager uit dan het gereserveerde bedrag van € 550.000. Deze kosten komen ten laste van de grondexploitatie Vlietvoorde.

Subsidie
Er zijn voor de herinrichting van de Veursestraatweg twee subsidiemogelijkheden:

1. MRDH: Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa 2024) voor het asfalteren van het bestaande fietspad binnen de bebouwde kom: € 125.000
2. MRDH: Verkeersveiligheid (SPUK) Leidschendam – Voorburg 2025 voor het verbieden van linksafslaan door de aanleg van middengeleiders: € 119.000

Optie 1 moet nog worden aangevraagd en voor optie 2 is op 17 maart 2021 een beschikking afgegeven door de MRDH. Bij optie 1 is het nog onzeker of het bestaande fietspad kan worden geasfalteerd. Dit heeft te maken met de aanwezigheid van kabels en leidingen. Bij optie 2 is het nog onzeker of kan worden voldaan aan de voorwaarden uit de beschikking, zoals de periode van uitvoering. Tegen deze achtergrond wordt het benutten van deze subsidiemogelijkheden als kans gezien, maar worden de opbrengsten vooralsnog niet ‘hard’ ingerekend. De inspanningen blijven erop gericht om de opties te benutten.

Totaal dekkingsvoorstel
De totaal geraamde kosten van € 8.400.000 passen niet binnen het totaal van gereserveerde middelen (€ 4.557.000). Er dient een aanvulling te komen. Nadere verkenning van de mogelijkheden om een groter krediet te reserveren binnen de bestemmingsreserve mobiliteit is integraal beoordeeld door de koppeling te leggen met andere wensen, ambities en ontwikkelingen binnen de gemeente. Dossiernummer 3878 ‘Vaststellen actualisatie bestedingsplan reserve Mobiliteit’ gaat hierop in. Voorgesteld wordt om de benodigde aanvulling te dekken uit het bestedingsplan Mobiliteit. Het totale dekkingsvoorstel wordt daarmee:

	Kosten	Dekking	Dekkingsbron	Onderbouwing
1	€ 8.400.000			Ontwerp, kostenraming, second-opinion
2		€ 270.000	GREX Vlietvoorde	Kostenraming aansluitingen
3		€ 4.007.000	Best. reserve	Dossier 2018 (reservering incl. voorbereidingskrediet)
4		€ 4.123.000	Best. reserve	Dossier 3878 (aanvulling)
T	**€ 8.400.000**	**€ 8.400.000**		

Als na uitvoering en afrekening van alle werkzaamheden een positief saldo op het totaal beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet resteert, dan zal dit terugvloeien naar de bestemmingsreserve mobiliteit.

Voor de rentelasten behorend bij het totaalkrediet van de herinrichting van de Veursestraatweg van gemiddeld € 54.000 per jaar (afschrijvingstermijn van 30 jaar) is geen dekking in het investeringskrediet (dossier 2218). Voorgesteld wordt om dit te verwerken in de actualisatie van het Investeringsplan 2025-2029.

Op het moment dat het ontwerp en het bijbehorende totale kredietvoorstel niet door de gemeenteraad worden vastgesteld, dan worden de werkelijk gemaakte voorbereidingskosten ten laste gebracht van de algemene reserve.

Bijgevoegde begrotingswijziging ziet toe op dit bijsturingsvoorstel en is bijgevoegd als **bijlage 3698-3**.

5. Hoe zijn inwoners / belanghebbenden betrokken

Bewoners
Het participatieproces over het ontwerp is gestart met een centrale informatieavond in oktober 2023. Daarin zijn de uitgevoerde onderzoeken, de vertrekpunten en de denkrichtingen voor het ontwerp toegelicht. Ook is de wijze waarop de gemeente de betrokkenheid van bewoners organiseert uiteengezet. Bewoners konden zich aanmelden voor een werkgroep en er was ruimte voor het stellen van vragen. Schriftelijk gestelde vragen zijn persoonlijk beantwoord. Er waren ongeveer 70 belangstellenden.

In de aansluitende periode van november 2023 tot en met maart 2024 zijn in totaal vier bijeenkomsten met de werkgroep georganiseerd. Daarin heeft het ontwerp

stapsgewijs vorm gekregen. Gestart is met het inventariseren van wensen en verwachtingen. In de vervolgsessies is steeds teruggegrepen op de door bewoners benoemde thema's. De denkrichtingen zijn verder uitgewerkt tot een samenhangend ontwerp. De inbreng van bewoners is maximaal benut. Dilemma's en te maken keuzes zijn door de gemeente gemotiveerd. Van alle bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt en die zijn teruggekoppeld aan de werkgroep. Daarnaast zijn samenvattingen van de bijeenkomsten op de website www.lv.nl/veursestraatweg geplaatst zodat ook bewoners die niet in de werkgroep zaten het proces konden volgen. Met de werkgroep is afgesproken dat de technische uitwerking van het ontwerp later nog met hen wordt besproken.

Als afsluiting van de participatie over het ontwerp is een tweede centrale bewonersavond gehouden in april 2024. Het uitgewerkte ontwerp is toegelicht en er was opnieuw ruimte voor het stellen van vragen. Schriftelijk gestelde vragen zijn persoonlijk beantwoord. Er waren ongeveer 60 belangstellenden.

Parallel aan de overleggen met de werkgroep en de centrale avonden zijn individuele gesprekken gevoerd met aanwonenden over het ontwerp en de benodigde aanpassingen aan hun inritten. Ook zijn met de (grond)eigenaar van Vlinders aan de Vliet gesprekken gevoerd over het waarborgen van de bereikbaarheid van de Vlindertuin.

Provincie Zuid-Holland en gemeente Voorschoten
In november 2023 zijn aparte bestuurlijke overleggen gevoerd met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Voorschoten. Daarin is de mogelijkheid onderzocht om tot integrale aanpak van de herinrichting van de Veursestraatweg te komen (zowel het deel binnen Leidschendam als het provinciale deel binnen Voorschoten). De provincie heeft aangegeven niet tot herinrichting te willen overgaan. Wel hebben zij aangegeven bereid te zijn om hun weggedeelte alsnog over te dragen aan de gemeente Voorschoten. De gemeente Voorschoten staat in principe niet negatief tegenover herinrichting van hun weggedeelte, maar gaf aan dat dit pas op langere termijn haalbaar is. Op basis van deze overleggen heeft LV een ontwerp opgesteld en is daarover op gezette momenten afgestemd met de provincie en Voorschoten.

In het ontwerp vormen de kruispunten de keervoorzieningen voor de direct-aanwonenden. Die zijn nodig als gevolg van de doorlopende middenberm en het principe van rechtsaf-in-rechtsaf-uitrijden. Tussen het kruispunt Noortheylaan en de gemeentegrens met Voorschoten is ook een keervoorziening nodig. Als deze voorziening zou ontbreken, dan moeten deze aanwonenden flink omrijden om bij hun woning te komen of om in de gewenste richting te kunnen wegrijden.
Als meest logische keervoorziening is aanpassing van het kruispunt met Haagwijk onderzocht. Omdat dit kruispunt op het grondgebied ligt van de gemeente

Voorschoten en in eigendom en beheer is van de provincie Zuid-Holland, is hierover met beide partijen afgestemd.

De gemeente Voorschoten heeft ingestemd met het plan om een voorrangskruispunt te maken bij Haagwijk. De gemeente heeft ook aangegeven een sterke voorkeur te hebben om de nieuwe bebouwde komgrens samen te laten vallen met de gemeentegrens. De gemeente wil graag betrokken blijven bij de uitwerking van het ontwerp.

De Provincie kan zich ook vinden in het principe van een voorrangskruispunt zoals is opgenomen in het ontwerp. Ook zij geven aan de nieuwe komgrens te willen combineren met de gemeentegrens. Er zal een overeenkomst worden opgesteld die erop toeziet dat de gemeente Leidschendam-Voorburg de werkzaamheden op het grondgebied van de Provincie mag uitvoeren. Met betrekking tot het snelheidsregime ter plaatse van het kruispunt Haagwijk (50 of 60 km/h) heeft de Provincie aangegeven te hechten aan het advies van de politie. Dit wordt nader uitgewerkt en heeft geen invloed op de locatie van de nieuwe bebouwde komgrens.

Ruimtelijk kwaliteitsteam (Q-Team)
De ontwerpstudie en het concept-ontwerp zijn aan het Q-Team voorgelegd. Het Q-team complimenteert de gemeente met de zorgvuldigheid van de ontwerpstudie en benadrukt het belang van de continuïteit van het wegprofiel en de bomen. Bij het concept-ontwerp is aandacht gevraagd voor de detaillering van de fietspaden, de kruispunten en de bushaltes. Deze adviezen worden betrokken bij de technische uitwerking van het ontwerp. Dat wordt opnieuw aan het Q-team voorgelegd.

Andere belanghebbenden
Naast de bewoners zijn maatschappelijke instellingen en de zakelijke stakeholders betrokken bij het opstellen van het ontwerp. Het gaat daarbij om de ambtelijke verkeerscommissie, de Fietsersbond, busmaatschappij EBS, Stichting Platform Gehandicapten, Waterschap Rijnland, de beheerders van de ondergrondse netwerken en afvalinzamelaar Avalex. Deze partijen kunnen zich in grote lijnen vinden in de plannen. De politie heeft aangegeven akkoord te gaan met het verleggen van de bebouwde komgrens. De netwerkbeheerders hebben veel ondergrondse kabels en leidingen in dit gebied. Zij hebben aandacht gevraagd voor een vrij tracé zonder hinder van bomen en asfalt in de fietspaden. Mogelijk dat dit tot bijsturing van het ontwerp leidt. Daarover worden in het vervolgtraject nadere afspraken gemaakt.

Verder is het ontwerp afgestemd op de aangrenzende ontwikkelgebieden, de herinrichting van de Parnashofweg en de voorziene rioleringswerkzaamheden aan de Veursestraatweg. De afdeling Stadsbeheer heeft het ontwerp getoetst. Er wordt geen significante wijziging verwacht van de structurele beheerlasten met uitzondering van

de toegevoegde bomen. De financiële consequenties hiervan worden meegenomen bij de periodieke actualisatie van de beheerplannen.

Samenvattend kan gesteld worden dat bewoners en andere partijen op passende wijze zijn betrokken bij het opstellen van het ontwerp.

6. Vervolg

Op met moment dat de raad het ontwerp vaststelt en het uitvoeringskrediet beschikbaar stelt wordt het ontwerp verder technisch uitgewerkt. Parallel daaraan worden aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Vervolgens wordt een uitvoeringscontract opgesteld en wordt de aanbesteding van het werk doorlopen.

Verwacht wordt dat de uitvoering van de werkzaamheden in de 2e helft van 2025 kan starten. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd. Belangrijk risico in de planning is de tijd die de netwerkbeheerders nodig hebben om de benodigde verleggingen aan hun netwerken voor te bereiden en in te plannen. Deze partijen kampen met grote capaciteitstekorten.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

R.G.R. Jeene
griffier

M. Vroom
burgemeester

Documenten behorende bij dit raadsvoorstel

Nummer	Onderwerp
3698-1	Ontwerp herinrichting Veursestraatweg versie V7 d.d. 24 juni 2024
3698-2	Concept-tekst besluit komgrensverlegging
3698-3	Begrotingswijziging 12 voor 2024