Bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid

Leidschendam-Voorburg

Leidschendam-Voorburg
een goed bereikbare gemeente

21 september 2021

Inhoudsopgave

Voorwoord 4

1. Inleiding 5

1.1 De vier bouwstenen

1.2 Opbouw bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid

2. De opgave 6

2.1 Wat speelt er?

2.2 Wat staat er op het spel?

3. Kernboodschap Mobiliteit en bereikbaarheid 7

3.1 Beter benutten van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur

3.2 Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen

4. Beschrijving Mobiliteit en bereikbaarheid 9

4.1 Huidige situatie

4.2 Parkeren

4.3 Trends en ontwikkelingen

5. Programmering - hoe doen we dat in de toekomst? 18

5.1 Beter benutten van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur

5.2 Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen

5.3 Doorkijk naar uitvoering

Inhoudsopgave

6. Van Kompas van de leefomgeving naar omgevingsvisie **21**

6.1 Waarom bouwstenen?

6.2 Besluitvorming kompas

6.3 Doorkijk naar de omgevingsvisie

6.4 Participatie

Voorwoord

De gemeente Leidschendam-Voorburg is een aantrekkelijke, groene woongemeente met veel kwaliteiten. Deze kwaliteiten koesteren we en tegelijkertijd hebben we een grote woningbouwopgave. Hoe doen we dat?

Nieuwe woningen bouwen betekent meer mensen in de gemeente. Deze mensen vragen om voorzieningen, werkgelegenheid en mobiliteit in een gezonde leefomgeving. Het is van belang deze aspecten mee te laten groeien om een levendige en aantrekkelijke gemeente te blijven. Tegelijkertijd is de ruimte beperkt dus dat vraagt om bewuste keuzes en slimme oplossingen.

Voor u ligt één van de vier bouwstenen die gezamenlijk de opmaat vormen naar de omgevingsvisie: de bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid. Hierin is omschreven hoe we deze aspecten in de toekomst vorm gaan geven.

1. Inleiding

Eén van de nieuwe instrumenten onder de Omgevingswet is een omgevingsvisie. De omgevingsvisie schetst op verhalende wijze de toekomst en is bindend voor de gemeenteraad (niet voor burgers). Integraliteit en belangenafweging staan centraal. De gemeente Leidschendam-Voorburg stelt de omgevingsvisie stapsgewijs op. In 2019 is het Kompas van de leefomgeving vastgesteld. Dit jaar (2021) wil de gemeente vier belangrijke bouwstenen klaar hebben voor de op te stellen omgevingsvisie.

1.1 De vier bouwstenen

De bouwstenen zijn een belangrijke tussenstap; de omgevingsvisie zelf wordt in de volgende collegeperiode opgesteld en vastgesteld. De bouwstenen bouwen voort op het Kompas en vormen de agenda voor de omgevingsvisie. Daarmee verwachten we dat de stap van Kompas naar de omgevingsvisie overzichtelijk is.

De bouwsteen Groene woongemeente is op 13 juli 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. De bouwsteen Lokale energie strategie en transitievisie warmte is op dezelfde datum door de gemeenteraad vrijgegeven voor ter inzage legging en zal na de zomer ter besluitvorming worden aangeboden. Voor u ligt de bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid. Samen met de bouwsteen Economie en bedrijvigheid is het viertal bouwstenen compleet.

1.2 Opbouw bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid

In de bouwsteen is als eerste, in hoofdstuk 2, de gemeentelijke visie opgenomen: een groene woonstad met economische kansen, voorzieningen, een gezonde leefomgeving en goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen. De centrale vraag is hoe we dat in de toekomst vorm gaan geven.

In hoofdstuk 3 wordt de centrale vraag verder uitgewerkt voor het thema van deze bouwsteen: mobiliteit en bereikbaarheid. Hoe willen wij dat ons mobiliteitssysteem er in de toekomst uit ziet?

Voordat we in hoofdstuk 5 oplossingen aandragen voor het vernieuwde mobiliteitssysteem, kijken we in hoofdstuk 4 eerst naar wat in de huidige situatie aanwezig is. Dat is ons vertrekpunt om het mobiliteitssysteem beter te benutten en selectief uit te breiden.

2. De opgave

De gemeente Leidschendam-Voorburg is een aantrekkelijke groene woongemeente in de regio. De gemeente telt drie unieke kernen; Leidschendam, Voorburg en Stompwijk. Deze kernen bestaan uit diverse wijken die vrijwel allemaal hun eigen karakter en identiteit hebben. Inwoners geven aan dat de kernkwaliteiten van Leidschendam-Voorburg zijn:

1. Groen en rijk aan historie;
2. Rustig stedelijk en hoogwaardig wonen;
3. Hoog niveau aan voorzieningen (zorg, onderwijs, cultuur, sport, winkels);
4. Goede bereikbaarheid van de hele Randstad.

Inwoners van Leidschendam-Voorburg willen dus hoogwaardig wonen in een rustige, groene omgeving met hoog voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid.

2.1 Wat speelt er?

In het Kompas voor de leefomgeving (2019) en de bouwsteen Groene woongemeente (2021) is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten waarbij het groene karakter van de gemeente behouden blijft. In de bouwsteen Groene woongemeente is opgenomen dat er tot 2040 tussen de 4.500 en 5.000 woningen worden gerealiseerd. In de bouwsteen Economie en bedrijvigheid is de ambitie opgenomen om tot 2030 2.000 extra arbeidsplaatsen te realiseren. In de voor inspraak vrijgegeven bouwsteen Lokale energie strategie en transitievisie warmte is opgenomen de CO_2-uitstoot te reduceren door minder en schonere energie te gebruiken.

Tegelijkertijd worden in de regio, waaronder net over de gemeentegrens in de Binckhorst en Laan van NOI in Den Haag, ook vele duizenden woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen gerealiseerd. Deze ontwikkelingen leiden tot een toename in de verplaatsingsbehoefte binnen onze gemeente.

2.2 Wat staat er op het spel?

We willen als gemeente onze kernwaarden behouden en versterken. Tegelijkertijd willen we onszelf verder ontwikkelen als toekomstbestendige gemeente. We moeten enerzijds woningen toevoegen en aanpassen om aan de behoefte van de veranderende inwonerssamenstelling te voldoen. Anderzijds willen we het groene karakter van de gemeente behouden en -waar mogelijk- versterken. Groen is belangrijk voor een prettige en gezonde leefomgeving. Ook vraagt een uitbreiding van woningbouw om voorzieningen, werkgelegenheid en een extra mobiliteitsvraag die we goed willen accommoderen.

De afgelopen jaren is duidelijk gebleken dat de vraag naar ruimte in de gemeente groot is en dat de verdeling van de schaarse ruimte tussen de functies wonen, economie, maatschappelijk, verkeer en groen een belangrijk vraagstuk is. De spanning tussen de kernwaarden en de ruimtelijke keuzes voor de toekomst vraagt om bewuste keuzes en slimme oplossingen. In deze bouwsteen beschrijven we de mobiliteitsvraag en hoe we daarmee in de toekomst omgaan.

3. Kernboodschap Mobiliteit en bereikbaarheid

We vinden het belangrijk dat ook in de toekomst iedereen zich op een prettige, veilige en duurzame manier kan verplaatsen. Daarbij zijn toegankelijkheid en inclusiviteit belangrijke voorwaarden. Door de realisatie van woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen ontstaat een grotere verplaatsingsbehoefte. In het verleden leidde dit tot uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Dat is, zeker met de ambitie het groene karakter en de leefbaarheid van de gemeente te behouden en te versterken, niet meer houdbaar. Daarom zoeken we oplossingsrichtingen die zorgen voor minder ruimtebeslag en betere leefbaarheid.

Dat doen we op twee manieren:

- Beter benutten van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur;
- Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen.

Mobiliteitstransitie

Bovengenoemde inzet zorgt voor een geleidelijke mobiliteitstransitie. Onder mobiliteitstransitie verstaan we de overgang van het bestaande mobiliteitssysteem naar een gewijzigd mobiliteitssysteem.

We nemen als vertrekpunt de grotere opgaven waar de gemeente voor staat. Dat zijn vergroenen, verdichten, verduurzamen en het realiseren van een gezonde leefomgeving. De mobiliteitstransitie wordt daarmee een instrument om deze opgaven vorm te geven zonder onnodig extra ruimtebeslag en met behoud van leefbaarheid.

Om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken, is een gedragsverandering nodig. Daarnaast bieden technische oplossingen steeds meer mogelijkheden. Denk aan zelfrijdende auto's, reserveringsapp's voor deelvoertuigen en dynamische verkeersinformatie.

3.1 Beter benutten van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur

Om bereikbaar te blijven in de toekomst én het ruimtebeslag te beperken, zal de bestaande capaciteit efficiënter moeten worden benut. We zetten daarom in op een ruimtelijke opbouw van de gemeente die de mobiliteitsvraag anders vormgeeft. Door intensivering van functies rond OV-knooppunten en korte afstanden tussen wonen, werk en voorzieningen maken we alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijk.

Verder gaan we bestaande wegen anders inrichten zodat de capaciteit beter wordt benut. Uitbreiding van het netwerk kan aan de orde komen als dat een significante verbetering oplevert. Bijvoorbeeld door de aanleg van fietsroutes of aanleg van ontbrekende schakels in een netwerk. Bij het uitbreiden en herinrichten van verkeersruimte staat het behouden van het groene karakter in het ontwerp centraal.

Samenwerking met partners

De mobiliteitstransitie kunnen we als gemeente niet alleen realiseren, we zijn afhankelijk van verschillende partners. Veel verplaatsingen gaan over onze gemeentegrens heen en daarnaast zijn veel wegen en vervoerslijnen in de gemeente eigendom van verschillende beheerders. Daarom werken we samen met andere partners om tot mobiliteitsbeleid te komen en opgaven op te pakken. Daarmee waarborgen we een samenhangende verkeersstructuur en afstemming van mobiliteitsbeleid. Belangrijke partners zijn de MRDH, de Provincie Zuid-Holland (N206), de buurgemeenten, Rijkwaterstaat (A4, A12, N14) en openbaar vervoermaatschappijen (zoals NS, HTM, EBS en RET).

Parkeren

Omdat mede wordt ingezet op alternatieve vervoerswijzen als OV en de fiets (zie 3.2), kan op geschikte (her)-ontwikkelingslocaties worden gekeken naar het afwijken van de parkeernormen voor zowel de auto als de fiets. Daarmee creëren we ruimte voor groen en andere gewenste functies. Dit vraagt altijd om maatwerk omdat elke situatie uniek is.

3.2 Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen

We stimuleren alternatieve vervoerswijzen die zorgen voor minder ruimtebeslag, minder impact op het milieu en een gezonde levensstijl. Denk aan de fiets, lopen, deelmobiliteit en verschillende vormen van OV. Voor veel verplaatsingen is dit een logische keuze, bijvoorbeeld van en naar scholen en naar de sportclub. Voor de kortere afstanden zetten we in op lopen en fietsen. Voor de langere afstand zetten we in op stimuleren van OV.

Automobiliteit blijft belangrijk. Bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van winkelcentra en voor verplaatsingen voor het werk van ZZP'ers. Waar gebruik wordt gemaakt van de auto zorgen we dat dit schoner en efficiënter is. Zo faciliteren we elektrisch rijden en deelmobiliteit.

Verkeersmodel

De realisatie van woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen leidt tot een grotere verplaatsingsbehoefte. Om de effecten van de toevoeging van 4.500 - 5.000 extra woningen en 2.000 extra arbeidsplaatsen op het autoverkeer te onderzoeken, is een prognose gemaakt met behulp van het regionale verkeersmodel. Ook de geplande verkeersaanpassingen zijn daarin opgenomen. De conclusie is dat dit niet leidt tot extra knelpunten. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan. Het model laat de verkeerskundige doorrekening zien. Aanvullende effecten zoals geluid en luchtkwaliteit zijn niet inzichtelijk in het model.

4. Beschrijving Mobiliteit en bereikbaarheid

4.1 Huidige situatie

De ontstaansgeschiedenis van de gemeente is goed herkenbaar in de huidige ruimtelijke structuur. De gemeente is als nederzetting ontstaan achter de strandwallen. Parallel aan de strandwallen lopen de belangrijkste (vaar)wegen, de historische linten en de Vliet. De wegen evenwijdig aan de Vliet verbinden de twee kernen Voorburg en Leidschendam met Voorschoten en Leiden en Rijswijk en Den Haag. Tot de bouw van onze uitbreidingswijken waren er maar weinig dwarsverbindingen. Door de toevoeging van de uitbreidingswijken ontstond de basis voor een structuur van verschillende parallel lopende zones met woningbouw en voorzieningen. De zones zijn van elkaar gescheiden door wegen, spoorlijnen, groenstructuren en parken. Dit patroon zorgt voor structuur en samenhang en soms ook voor heldere scheidingen en barrières. De hoofdstructuur van wegen hangt voor een groot deel samen met de groenstructuur van de gemeente.

4.1.1 Leidschendam en Voorburg

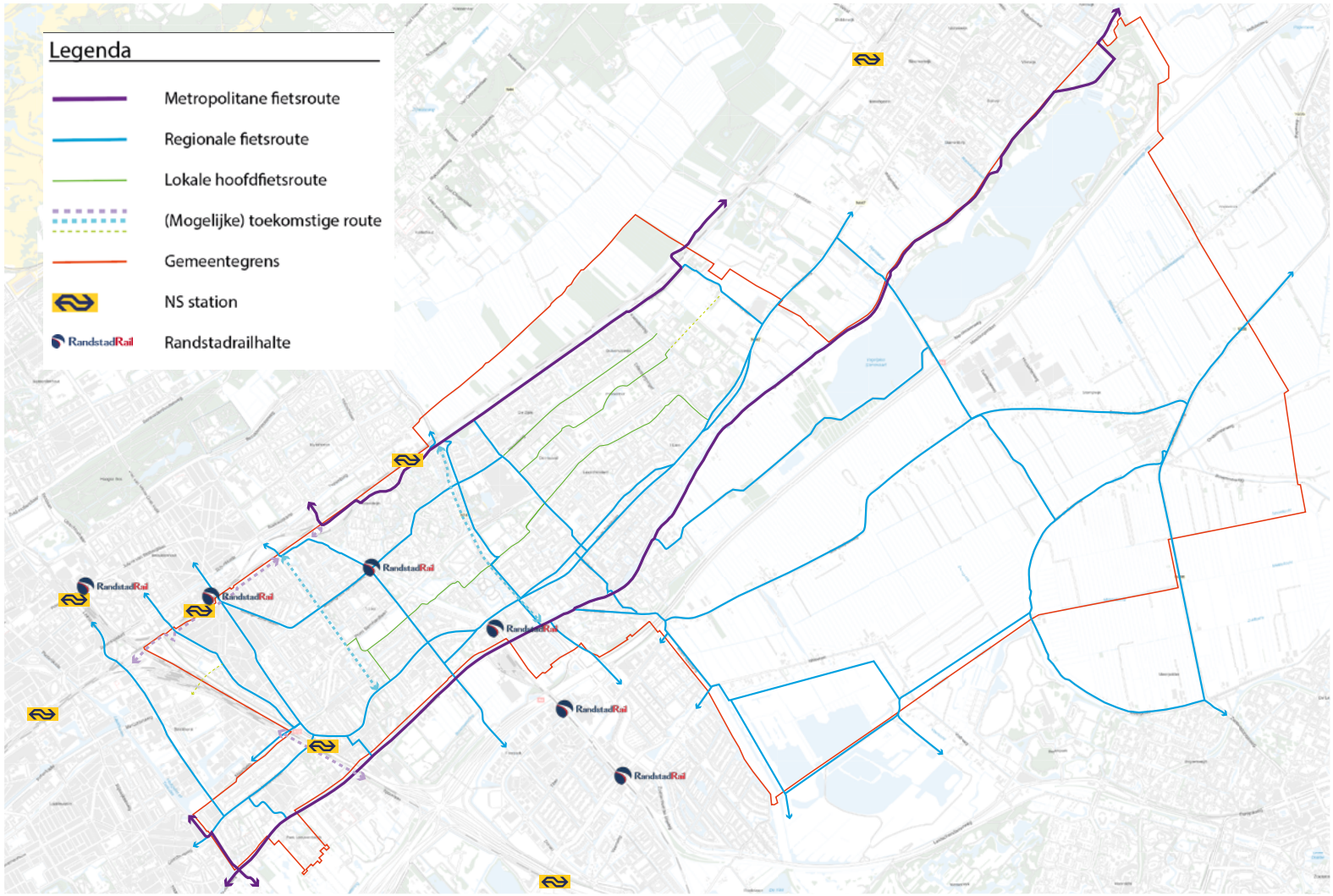
De combinatie van belangrijke oost-west en noord-zuid georiënteerde infrastructuur voor de verschillende vervoerswijzen, maakt dat we goed bereikbaar zijn binnen de Randstad. De oost-west georiënteerde infrastructuur wordt vooral gebruikt voor verplaatsingen tussen de A4 en Den Haag. Het autoverkeer rijdt via één van de dwarsverbindingen (N14, A12 of de tunnel Rotterdamsebaan). Hierdoor is deze verbinding robuust; ze hebben alle drie een ruime capaciteit en bij doorstromingsproblemen op één van deze verbindingen, kan worden uitgeweken naar een andere verbinding. De noord-zuid georiënteerde vervoersaders lopen tussen Schiphol, Haarlem, Amsterdam, Leiden en Den Haag, Rotterdam, Rotterdam The Hague Airport. Voor het (vracht)autoverkeer zijn dit de A44/N44, de A4 en de N206.

Het interne autoverkeer binnen de gemeente is kwetsbaarder door het geringe aantal passagemogelijkheden van de aanwezige belemmeringen zoals (snel)wegen, sporen en water. Dit bepaalt voor een belangrijk deel de capaciteit van het interne wegennet.

Ook het fietsnetwerk loopt parallel aan de noord-zuid routes, bijvoorbeeld de Velostrada tussen Den Haag en Leiden en de route langs de Vliet. Deze routes zijn te zien op figuur 1. Deze regionale hoogwaardige fietsroutes lopen voornamelijk door de randen van de gemeente. Doorgaande fietsers in de oost-west richting nemen de routes via de Nieuwe Tolbrug/Hoekweg parallel aan de A12 en via de Wijkerbrug en station Voorburg 't Loo. Het interne netwerk van fietspaden loopt langs doorgaande wegen en heeft routes buiten het autonetwerk, zoals de Velostrada, Essepad/Veurselaan en de Mall naar Prinsenhof. Ook het fietsnetwerk heeft te maken met de barrièrewerking van (snel)wegen, sporen en water.

Voor het OV zijn de noord-zuid routes de treinsporen Den Haag/Rotterdam – Leiden/Schiphol/Haarlem/Amsterdam, de metro tussen Den Haag en Rotterdam en de R-net buslijn tussen Leiden en Zoetermeer. Het OV heeft lijnen tussen Den Haag – Zoetermeer/Utrecht (trein, lightrail) en Den Haag – Rotterdam (metro; rijdt door de gemeente oost-west, buigt daarna af en rijdt dan noord-zuid). Deze OV-verbindingen zijn te zien op figuur 2. Delen van Leidschendam-Zuid zijn niet (goed) bereikbaar met het OV.

De inwoners ervaren zowel voor- als nadelen van de infrastructuur voor het doorgaande verkeer. Het lokale verkeer binnen Leidschendam en Voorburg is vooral noord-zuid georiënteerd. De zware doorgaande verkeersstromen die oost-west door de kernen lopen vormt, samen met de Vliet, een barrière. Het voordeel is dat het verkeer profiteert van een robuust netwerk dichtbij een vertreklocatie. De grote capaciteit op de wegen, de hoge frequentie van het OV en de aanwezigheid van snelfietsroutes dragen hieraan bij. Veel woonkernen van deze omvang hebben niet zo'n goed ontwikkeld verkeersnetwerk. Een nadeel is dat het voor lokaal verkeer slechts op een paar punten mogelijk is om de zware, nationale en regionale, infrastructuur en de Vliet te passeren. Er zijn een gering aantal mogelijkheden in de vorm van onderdoorgangen, viaducten, bruggen of kruispunten. Vooral de verbindingen over de Vliet hebben een gelimiteerde capaciteit en er moet soms een omweg voor worden

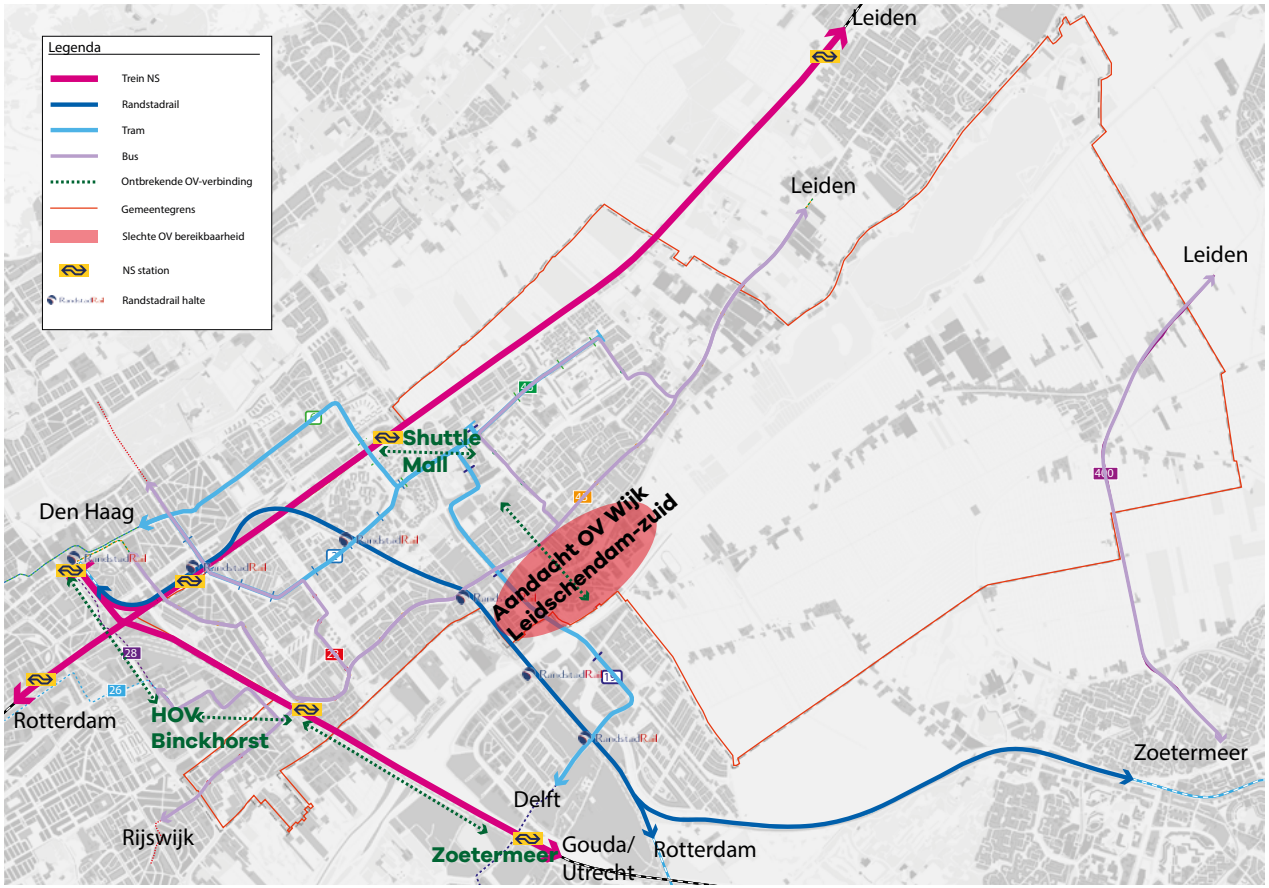


Figuur 1. Fietsroutes in Leidschendam-Voorburg

afgelegd om deze te bereiken. Hierdoor bepaalt een aantal specifieke wegen, zoals de Noordsingel/Prins Bernhardlaan, de Mgr. Van Steelaan/Heuvelweg en ook de aansluitingen op de rijkswegen (N14, A12 en A4), de uiteindelijke doorstroming op het gehele interne wegennet. Ook komt het voor dat er geen (goede) verbinding aanwezig is, zoals het ontbreken van een frequente OV-verbinding en een hoogwaardige fietsroute in bepaalde buurten. Hierdoor is het interne verkeer binnen de gemeente kwetsbaar. Om dit verkeer ook in de toekomst goed af te kunnen wikkelen, zal hier continue aandacht voor moeten zijn. De invloed van de gemeente is hierbij op het fietsnetwerk groter dan op het OV-netwerk.

4.1.2 Stompwijk

Het dorp Stompwijk heeft door de landelijke ligging een andere mobiliteitsbehoefte dan Leidschendam en Voorburg. Het ligt aan de provinciale weg N206 en wordt aan de zuidzijde ontsloten door de Stompwijkseweg. Vanuit het verleden lopen de Doctor van Noortstraat en de Meerlaan door het dorp als belangrijkste wegen. Het dorp is naast Leidschendam – Voorburg ook gericht op Zoetermeer en Leiden. Op dit moment is de randweg (Veenpoldersweg – Westeinderweg) om het dorp, ter ontlasting van het (vracht)autoverkeer de Doctor van Noortstraat, in aanleg. Daarnaast heeft Stompwijk een bushalte aan de N206 waar de hoogfrequente OV-lijn Leiden –



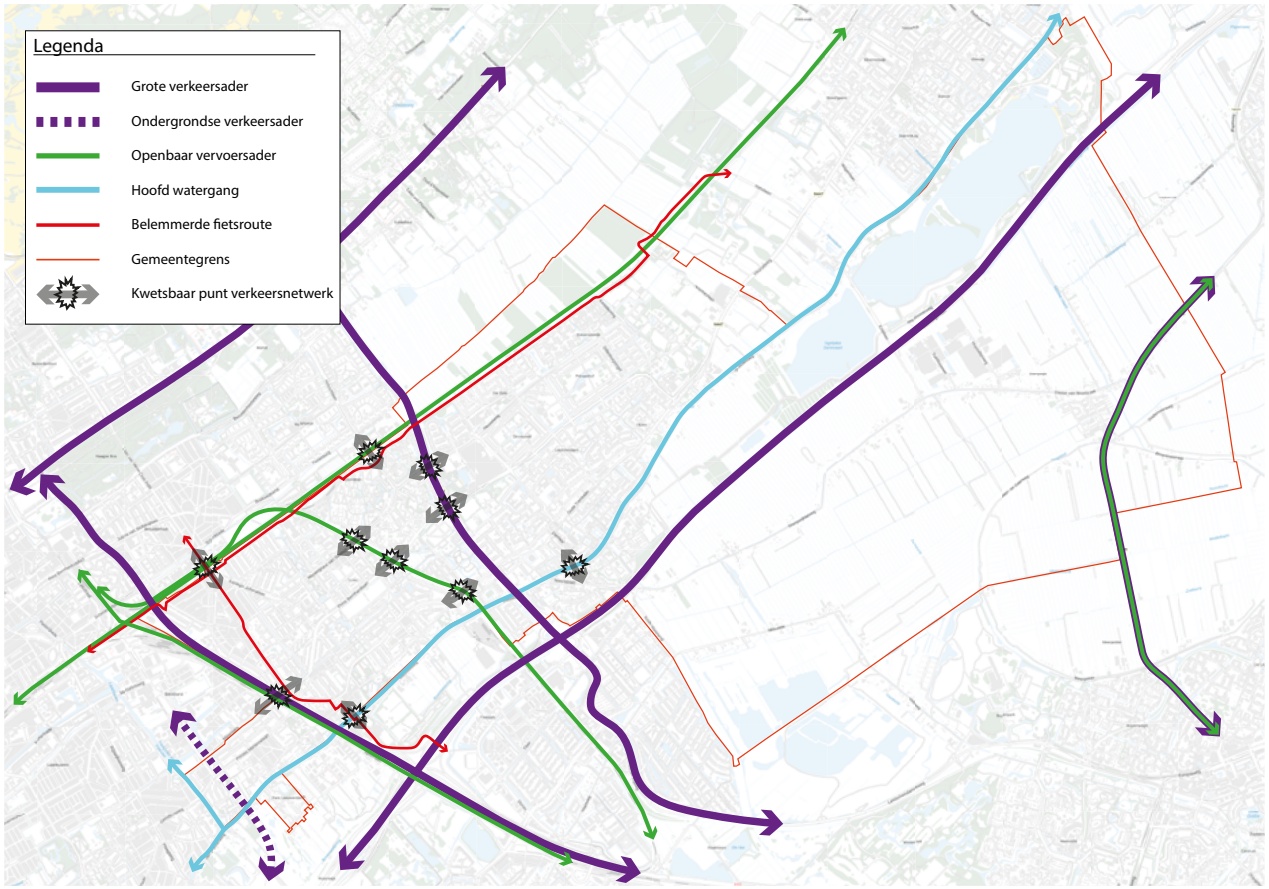
Figuur 2. Knooppunten en ontbrekende schakels in het OV-netwerk

Zoetermeer rijdt. Diverse (recreatieve) fietsroutes verbinden Stompwijk met Leidschendam, Leiden, Voorschoten en Zoetermeer.

4.1.3 Knelpunten

In de huidige situatie is er een aantal knelpunten in de gemeente. Ze staan weergegeven op figuur 3 en hieronder beschreven:

- File N14 op werkdagen (ochtend en avondspits);
- File N14 / Mall of The Netherlands, met name in weekenden, tijdens vakanties en op/rond feestdagen. Met de taskforce wordt er alles aan gedaan de verkeersafwikkeling nu en in de toekomst beter te laten lopen;
- File A4 op werkdagen (ochtend en avondspits);
- Hoge verkeersintensiteiten door Leidschendam-centrum;
- Lage capaciteit van de bruggen over de Vliet;
- Hoge bezettingsgraad op het Randstadrail traject tussen Leidschenveen en Laan van NOI;
- Geen/beperkt regulier openbaar vervoer (bijvoorbeeld in Leidschendam-Zuid);
- Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, waaronder de Velostrada en tussen de Vliet en Binckhorst;
- Minder goed toegankelijke en aantrekkelijke infrastructuur (bijvoorbeeld te smalle fietspaden, slecht onderhouden trottoir, geen opgehoogd perron bij een openbaar vervoerhalte) of matige voertuigkwaliteit (voertuigleeftijd, beschadigingen of defecten);



Figuur 3. Huidige verkeersknelpunten in de gemeente

- Drukte rondom scholen tijdens de ochtend en eind van de dag;
- Openbare ruimte niet overal ingericht voor langzaam verkeer.

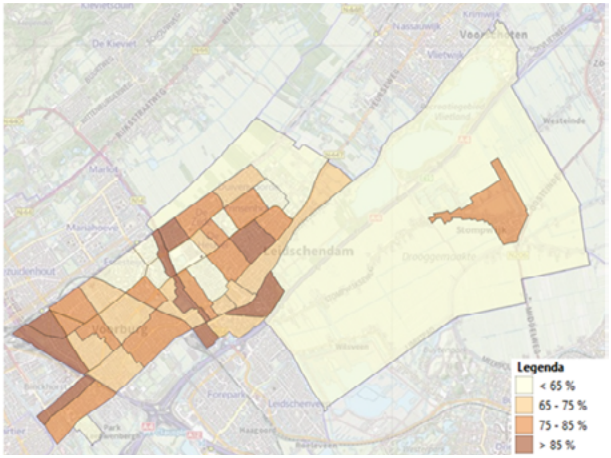
Het prognosemodel laat voor 2040 de volgende resultaten zien:

- Door de ontwikkeling van the Mall of the Netherlands, de geplande woningbouwontwikkelingen nabij the Mall en de aanpassingen op de N14 (ongelijkvloerse kruispunten) krijgt met name de Noordsingel meer verkeer te verwerken;
- De realisatie van de Binckhorst in Den Haag geeft extra verkeersdrukte op de A12, Maanweg en het gebied nabij station Voorburg;
- Het wordt drukker in Leidschendam-Zuid na realisatie van de grote aantallen woningen die daar worden gebouwd. Aandachtspunt hierbij is de route die dit verkeer gaat nemen omdat de Sluisburg een beperkte capaciteit heeft. De komende tijd worden geplande maatregelen uitgevoerd;
- Een verschuiving van het verkeer van de Trambaan naar de Noordsingel, waarschijnlijk als gevolg van de nieuwe onderdoorgang van de N14 waardoor deze route iets aantrekkelijker wordt;
- Op wegvakniveau worden geen capaciteitsproblemen verwacht. Wel zijn er drie potentieel overbelaste kruispunten. Ze liggen alle drie op de N14: het kruispunt met de Heuvelweg/Monseigneur van Steelaan en de twee kruispunten bij de op- en afritten van de A4. Binnen het project A4 Haaglanden-N14 wordt een nadere studie op kruispuntniveau gedaan.

4.2 Parkeren

Parkeren is een belangrijk onderdeel van mobiliteit en geeft vooral op gemeentelijk niveau de mogelijkheid tot (bij)sturen. Het gaat namelijk over de herkomst en bestemming van verplaatsingen en veel parkeergelegenheid bevindt zich in de openbare ruimte.

Binnen Leidschendam-Voorburg is het parkeren voor auto's gratis. Op sommige locaties vindt sturing plaats door middel van parkeerschijfzones (zogenaamde 'blauwe zones'). Een stad als Den Haag legt in grote delen verdergaande beperkingen op aan parkeren. Dit straalt (met name bij de gemeentegrens) uit naar de omgeving (Voorburg Noord, West en Essesteijn). Bijvoorbeeld door overlast in de vorm van een hoge parkeerdruk van geparkeerde auto's in onze gemeente, net over de gemeentegrens met Den Haag. Of parkeerdruk rondom de treinstations, lightrail- en metrohalten van reizigers die het laatste gedeelte van hun reis naar Den Haag met het openbaar vervoer afleggen.



Figuur 4. Parkeerdruk in de nacht

In 2020 is in de gehele gemeente een parkeerdrukmeting gedaan. Figuur 4 geeft de bevindingen weer van de parkeerdruk 's nachts. In woonbuurten is de nacht het maatgevende moment; de meeste bewoners zijn dan thuis.

Voor een aantal buurten geldt dat de parkeerdruk in sommige straten hoog is, maar dat de parkeerdruk op buurtniveau nog acceptabel is: 't Lien, Park Veursehout, Leidschendam Zuid (de Tol / 't Hert), Damsigt en Oud Voorburg. In enkele buurten is de parkeerdruk kritiek, wat wil zeggen dat er meer voertuigen op de openbare weg zijn geparkeerd dan dat er parkeerplaatsen zijn: Voorburg Noord, Voorburg West en Zeeheldenwijk.

Daarnaast zijn op basis van klachten en waarnemingen de volgende knelpunten bekend:

- Hoge autoparkeerdruk rondom winkelcentra, met name overdag, op zaterdag en tijdens koopavonden;
- Hoge autoparkeerdruk rondom ov-halten, met name overdag;
- Het ontwijken (met de auto) van het parkeerregime van Den Haag, met name overdag;
- Onvoldoende goede, kwalitatieve en veilige fietsenstallingen.

4.3 Trends en ontwikkelingen

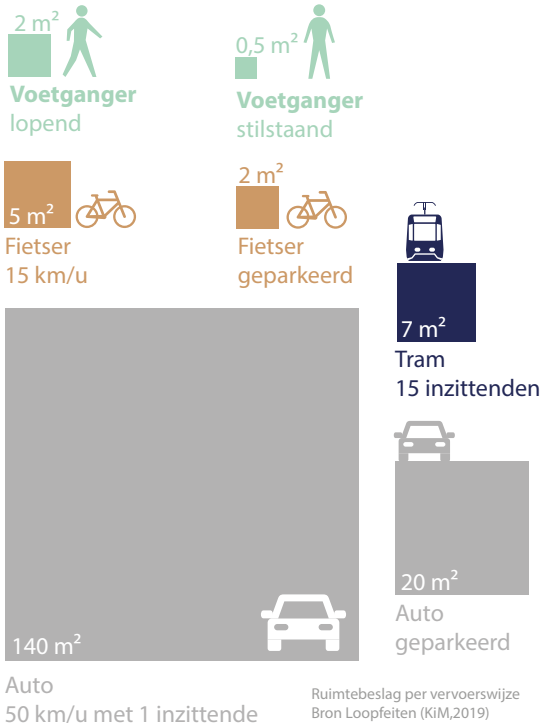
In de verkeerswereld zijn de laatste jaren een aantal trends en ontwikkelingen waar te nemen.

Meer aandacht voor duurzaamheid en actieve mobiliteit

Zowel landelijk als bij gemeenten in de omgeving is een trend waarneembaar om naast de eigen auto ook meer in te zetten op het OV, de fiets, lopen en deelmobiliteit. Met schone en duurzame voertuigen wordt het ruimtegebruik van mobiliteit verminderd, het milieu ontlast en het is gezonder voor de reiziger. Het ruimtegebruik van verschillende vervoerswijzen is te zien op figuur 5. In onze gemeente worden bijvoorbeeld GreenWheels auto's, OV-fietsen en elektrische scooters aangeboden.

Zo is de elektrische (hybride) (vracht)auto en bus inmiddels niet meer weg te denken. Deze worden steeds meer aangeboden, ook in de lagere prijsklassen. Ook het netwerk van laadvoorzieningen wordt steeds verder uitgebreid.

De opmars van de elektrische fiets is al enkele jaren te zien. Door het gemak waarmee kan worden gefietst, zijn meer mensen gaan fietsen. Ook is de afstand die mensen kunnen fietsen op een elektrische fiets groter. Daarmee is dit vervoersmiddel ook aantrekkelijk voor langere afstanden groter dan 7 km.



Figuur 5. Ruimtegebruik per vervoersmiddel

Tijdens de coronacrisis is meer aandacht ontstaan voor een gezonde levensstijl. Of dit ook significante invloed gaat hebben op de keuze van de vervoerswijze als de crisis voorbij is, is moeilijk te voorspellen.

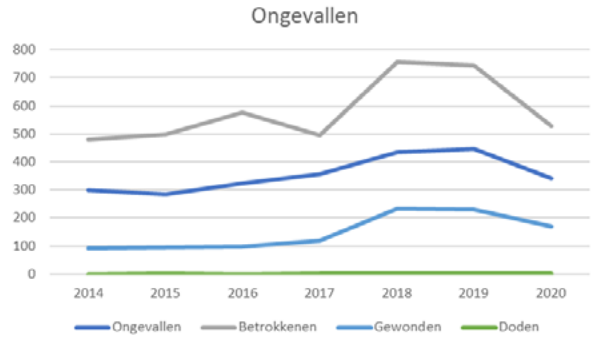
Nationaal is in het Klimaatakkoord (juni 2019) vastgelegd dat vanaf 2030 emissieloos vervoer

de norm is voor personenauto's, bestelbussen, OV-bussen en lichte vrachtauto's.

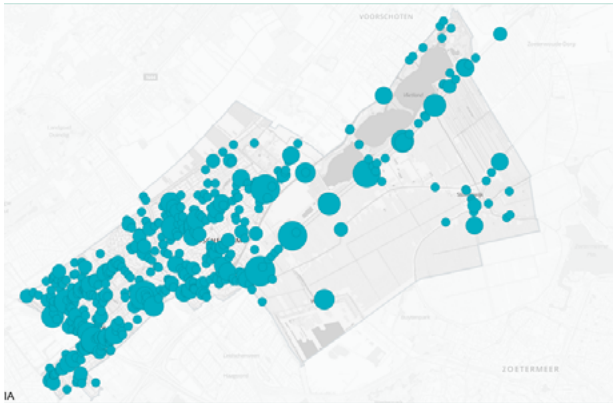
Verkeersveiligheid
De verkeersveiligheid blijft een aandachtspunt. Zowel landelijk, regionaal als binnen de gemeente lukt het niet de ongevallencijfers omlaag te krijgen. De dip in 2020 is waarschijnlijk veroorzaakt doordat er minder verkeer op de weg was tijdens de coronacrisis. Ongevallen vinden voornamelijk plaats op doorgaande wegen. Ook vallen bepaalde doelgroepen op. Bromfietsers, fietsers en mensen op de e-bike zijn steeds vaker slachtoffer (letsel of dodelijk) bij een ongeval.

Recent is er landelijk (2018) en in MRDH-verband (2020) nieuw verkeersveiligheidsbeleid vastgesteld dat zich richt op een risico-gestuurde aanpak. Nu zijn we als gemeente aan zet om, in de lijn van dit beleid, een gemeentelijk veiligheidsplan op te stellen.

In de Tweede Kamer is een voorstel aangenomen om alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/h te maken. Met een lagere snelheid verbetert de verkeersveiligheid. Op dit moment beraadt de minister zich op het voorstel. In Leidschendam-Voorburg zijn bijna alle wegen (voornamelijk woonstraten) al 30 km/h. Mogelijk dat in de toekomst vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een heroverweging dient plaats te vinden van de wegen



Figuur 6. Aantal ongevallen tussen 2014 en 2020


Figuur 7. Aantal dodelijke en letselongevallen tussen 2014 en 2020

die op dit moment nog een maximumsnelheid van 50 km/h of hoger hebben. Dit zijn meestal wegen met een groot aandeel doorgaand verkeer. Wellicht dat dan op een aantal 50 km/h-wegen de snelheid kan worden verlaagd. Dat zal in veel gevallen wel moeten samengaan met een herinrichting van de weg zodat 30 km/h voor de weggebruiker een passende snelheid is.

Demografische ontwikkelingen
Demografische ontwikkelingen hebben effect op de mobiliteit. We worden ouder en blijven fitter waardoor we op steeds hogere leeftijd nog verplaatsingen maken. Wel wijzigt vaak het verplaatsingspatroon. Bijvoorbeeld, als iemand met pensioen gaat is het niet langer nodig om in de spits naar het werk te reizen. Buiten de spits zullen echter meer verplaatsingen worden gemaakt om te recreëren of voorzieningen te bezoeken. Op hele hoge leeftijd zijn mensen zelf minder mobiel maar deze afname van verplaatsingen wordt (deels) vervangen door een toename van verplaatsingen door zorg aan huis.

Jongeren spelen ook een rol. Kopen zij een eigen auto? Of zullen ze veel gebruik maken van deelmobiliteit? En welke keuzes gaan zij maken met de klimaatverandering in hun achterhoofd? Ook hun keuzes beïnvloeden het mobiliteitssysteem.

Invloed van de coronacrisis
De coronacrisis heeft veel invloed gehad op mobiliteit. Tijdens de coronacrisis zijn mensen meer thuis gaan werken en het aantal autoritten en openbaar vervoer reizigers is afgenomen. Ook werden de beleving en mogelijkheden van de openbare ruimte rondom de woning belangrijker. Het is nog onduidelijk welke lange termijn effecten de coronacrisis op keuzes voor vervoer heeft. Wanneer thuiswerken vaker gaat plaatsvinden, zal hierdoor de verkeersintensiteit worden verminderd voor alle vervoerswijzen. Daarmee zou (op langere termijn) het beroep op de capaciteit worden verminderd en mogelijke uitbreidingen niet meer nodig zijn.

hermans
WWW.KT

5. Programmering - hoe doen we dat in de toekomst?

We willen in de toekomst goed bereikbaar blijven. We willen dit op een duurzame manier doen waarbij we ook de leefbaarheid en het groene karakter van de gemeente willen behouden en -waar mogelijk- versterken. Dit vraagt om een geleidelijke mobiliteitstransitie.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven met welke maatregelen we aan de slag gaan en worden enkele voorbeelden genoemd. Dit wordt nader uitgewerkt met een gebiedsgerichte aanpak in de omgevingsvisie.

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat we inzetten op twee oplossingsrichtingen:

1. Beter benutten van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur;
2. Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen.

Hieraan verbinden we twee uitgangspunten. Dat zijn de veiligheid en de toegankelijkheid. Voor de veiligheid geldt dat we aandacht hebben voor zowel de verkeersveiligheid; elke weggebruiker moet op een veilige wijze aan het verkeer kunnen deelnemen, als de sociale veiligheid. We zijn als gemeente aan zet om het veiligheidsplan te vernieuwen. In dit plan moet duidelijk worden welke maatregelen genomen moeten worden om verkeersveiligheid te garanderen. Daarnaast is toegankelijkheid van belang. Iedereen moet gebruik kunnen maken van vervoerswijzen. Dit bewerkstelligt een inclusieve samenleving.

5.1 Beter benutten van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur

We gaan de beschikbare capaciteit efficiënter benutten. Dit kan op een aantal manieren.

Het beter benutten door het toepassen van slimmere technieken

Verkeerslichten worden steeds slimmer en wikkelen daardoor het verkeer efficiënter af. Dynamische verwijzingen kunnen bij drukte opstoppingen voorkomen door een andere route te adviseren. Apps voor het openbaar vervoer laten zien of het voertuig op tijd is en hoe druk het (naar verwachting) in een voertuig is.
Voorbeelden: alle relevante verkeerslichten voorzien van slimme, intelligente software, groene golven voor betere doorstroming, de beschikbare parkeerplaatsen reguleren met parkeerzones ("blauwe zone") in wijken met een hoge parkeerdruk en voldoende fiets- en autoparkeerplaatsen bij winkelcentra en OV-knooppunten.

Het beter spreiden van verplaatsingen over de dag

Buiten de spits is veel capaciteit op de weg en het spoor onbenut. De eerste (of laatste) uren thuiswerken of een school die zijn eerste lessen een half uur later start, kan veel verschil maken.
Voorbeelden: afspraken maken met scholen over de aanvangstijd en bedrijven stimuleren om gebruik te maken van digitale bijeenkomsten.

Het realiseren van ontbrekende schakels en het oplossen van knelpunten

Om naar je bestemming te komen is het aantrekkelijk als er een directe verbinding nabij is. Dat is op dit moment niet overal het geval. Er ontbreken nog schakels; deze willen we realiseren. En sommige schakels zijn een knelpunt; deze willen we oplossen. Denk hierbij aan het aanleggen van fietspaden, de inzet van beter toegankelijke trams of maatwerkvervoer.
Voorbeelden: de geplande aanpassingen aan de kruispunten van de N14 (ongelijkvloers), het onderzoeken van de mogelijkheden om rechtstreekse fietsviaducten boven de kruispunten van de N14 aan te leggen ter verbetering van de regionale fietsroute vanaf Leidschenveen, de regionale verkenning of de A12/spoorlijn, al dan niet in verbeterde vorm, ondergronds en/of overkluisd kan worden, het afmaken van de Velostrada (fietsroute), de geplande realisatie van de parkeergarage aan de rand van het Damcentrum, het mogelijk realiseren van HOV door de Binckhorst (van/naar treinstation Voorburg en op langere termijn wellicht naar Zoetermeer - Koningscorridor), het mogelijk realiseren van een halte aan de bestaande tramlijn 19 nabij Overgoo (ter ontsluiting van de locatie aan de

Overgoo en Leidschendam Zuid als geheel) en het aanbieden in Leidschendam-Zuid/Stompwijk van maatwerkvervoer.

De beschikbare ruimte voor infrastructuur wordt efficiënter ingezet
Het gebruik van andere vervoerswijzen zoals fietsen en lopen biedt de mogelijkheid de beschikbare ruimte efficiënter in te richten. Door de ruimte anders in te richten, kan meer capaciteit worden geboden. Uitbreiding van het netwerk is alleen aan de orde als dat een significante verbetering oplevert. Bijvoorbeeld voor een schone vervoerswijze die efficiënt in ruimtegebruik is. De aanleg of verbreding van fietsroutes of de aanleg van een ontbrekende schakel in een netwerk zijn hiervan voorbeelden.
Bijvoorbeeld: de looproute tussen de Mall en station Den Haag Mariahoeve veiliger en toegankelijker maken of realisatie van een fietsstraat waarbij de auto te gast is.

Centraal stellen van behoud van het groene karakter bij uitbreiding en herinrichting
Door het groene karakter te benadrukken, is het aantrekkelijker om te lopen en te fietsen. We stimuleren hiermee een overstap naar deze vervoerswijzen. Ook het uit het zicht oplossen van geparkeerde auto's schept ruimte voor bijvoorbeeld groen.
Bijvoorbeeld: bij (her)bouwontwikkeling parkeren in garages, op daken of in aantrekkelijk vormgegeven plinten.

5.2 Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen

Door het beter benutten van de aanwezige capaciteit van voet- en fietspaden, wordt een verdere capaciteitsdruk op andere vervoerswijzen zoals de auto en het OV voorkomen. Daarnaast levert het een bijdrage aan de reductie van CO_2 en leidt het tot een gezondere levensstijl.

Het beschikbaar maken van schonere voertuigen
Schone voertuigen hebben een positief effect op het milieu.
Bijvoorbeeld: het realiseren van nog meer laadinfrastructuur (alle vervoerswijzen) en bij openbaar vervoerconcessies (MRDH is concessieverlener) vragen om CO_2-neutrale voertuigen.

Stimuleren gebruik van collectieve voertuigen (deelmobiliteit)
Deelmobiliteit is een duurzame optie met weinig ruimtegebruik, met name bij parkeren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan deelauto's, OV of de OV-fiets.
Bijvoorbeeld: aanbieders van deelsystemen ruimte geven in de openbare ruimte nabij bestemmingen zoals wonen en werken.

Actieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen of het openbaar vervoer stimuleren
Actieve vervoerswijzen hebben weinig ruimtegebruik, zijn gezond en duurzaam. De komst van elektrische fiets is hier een mooi voorbeeld van; het fietsen vergt minder inspanning en er worden langere afstanden mee afgelegd dan met de traditionele fiets.
Bijvoorbeeld: voorlichting over deze milieuvriendelijke vervoerswijzen.

Inzetten op een ruimtelijke opbouw van de gemeente die schonere, gezondere en ruimte efficiëntere vervoerswijzen stimuleert
We denken hierbij aan het intensiveren van functies in de nabijheid van OV-knooppunten of (snel)fietsroutes. Door de korte afstand, wordt het voor reizigers aantrekkelijker om deze vervoerswijzen te gebruiken. Of door korte afstanden na te streven tussen de woning en voorzieningen, winkels, werkplek of recreatie.
Bijvoorbeeld: het opwaarderen van de huidige stationsomgevingen Laan van NOI en Mariahoeve door het toevoegen van woningen en voorzieningen, het uitbreiden van fietsparkeren en een opwaardering van de openbare ruimte.

Het ontwikkelen van (her)inrichtingslocaties waarin de alternatieve vervoerswijzen nadrukkelijk aanwezig zijn
Doordat alternatieve vervoerswijzen nadrukkelijk aanwezig zijn, zal er meer gebruik van worden gemaakt. Hierdoor kan per locatie gekeken worden wat de mogelijkheden zijn om de parkeernormen voor de fiets en de auto te wijzigen. Dit is maatwerk, voldoende parkeergelegendheid moet beschikbaar blijven.
Voorbeeld: bij het project Appelgaarde, dat dichtbij het station ligt, zal een lagere parkeernorm worden toegepast.

5.3 Doorkijk naar uitvoering

5.3.1 Gedragsverandering

Iedereen die zich wil verplaatsen, heeft de vrijheid om een eigen keuze te maken wanneer hij wil reizen en hoe hij zijn reis wil vormgeven. De afweging die iemand maakt op basis van onder andere de reistijd, de beschikbaarheid en attractiviteit van een vervoermiddel, de weersverwachting, het comfort en de betaalbaarheid is uniek voor elke verplaatsing. De mobiliteitstransitie kan echter niet gerealiseerd worden zonder gedragsverandering. Daarbij zetten we voorlichting en communicatie in om mensen bewuster te maken van hun reisgedrag en zo een bewuste keuze te laten maken over de tijd en het middel van verplaatsing. Hierbij gaan we de alternatieve vervoerswijzen meer stimuleren.

5.3.2 Uitvoeringsprogramma

Uiteindelijk gaat het bij het uitvoeren van mobiliteitsbeleid om het uitvoeren van maatregelen. Wanneer meerdere maatregelen worden uitgevoerd, kan worden gewerkt met een uitvoeringsagenda/-programma. Bijvoorbeeld gebiedsgerichte maatregelen voor het oplossen van de parkeerdruk. Binnen een programma vindt prioritering plaats. Daarbij komen ook andere vragen kijken. Zoals over wiens opgaven het gaat, welke kosten worden geraamd, maar ook waar 'werk-met-werk' kan worden gemaakt. Bijvoorbeeld omdat toch al regulier (groot) onderhoud plaatsvindt. Maar ook vragen als waar zijn subsidies voor beschikbaar? Of: Waar kan de financiering gezamenlijk met een andere betrokken partij worden gedragen?

5.3.3 Monitoring

Voor alle maatregelen geldt dat monitoring nodig is. Want wordt het gewenste effect wel bereikt? Is het zinvol om door te gaan met een bepaalde pilot? Of zijn er juist nieuwe ontwikkelingen waar we op aan kunnen sluiten? Ook kunnen niet alle maatregelen op gemeentelijk niveau worden genomen. Bij sommige zijn we afhankelijk van de inzet van de regio of het Rijk.

6. Van Kompas van de leefomgeving naar omgevingsvisie

Op 19 januari 2021 heeft het college ingestemd met een aanpassing van het proces van de totstandkoming van de omgevingsvisie. Deze koerswijziging houdt in dat de omgevingsvisie in een aantal stappen wordt opgesteld, met als eerste stap vier bouwstenen. De gemeente wil op korte termijn de keuzes uit het Kompas van de Leefomgeving uitwerken en vaststellen. Daarbij moet er een integraal verhaal ontstaan dat de toekomst van Leidschendam-Voorburg schetst. De vier bouwstenen zijn:

1. Groene woongemeente;
2. Mobiliteit en bereikbaarheid;
3. Economie en bedrijvigheid;
4. Lokale energie strategie en transitievisie warmte.

Vanwege het profiel van Leidschendam-Voorburg als groene woongemeente zijn we gestart met de bouwsteen Groene woongemeente. De groei van het aantal woningen is het uitgangspunt voor de overige bouwstenen. De gevolgen van deze groei voor Mobiliteit en bereikbaarheid en Economie en bedrijvigheid worden uitgewerkt in deze bouwstenen. De bouwsteen Groene woongemeente is door de gemeenteraad vastgesteld in de zomer van 2021. De overige bouwstenen worden eind 2021 aan de raad voorgelegd.

6.1 Waarom bouwstenen?

De bouwstenen vormen een agenda voor de omgevingsvisie. De vraag hoe voldoende woningbouw gerealiseerd kan worden is niet los te zien van de behoefte aan werklocaties, voorzieningen, infrastructuur en openbare ruimte. In deze bouwsteen worden daarom integrale hoofdlijnen en keuzes onderzocht en uitgewerkt. De bouwstenen vinden hun uitwerking in de omgevingsvisie. Dit maakt dat de stap van bouwstenen naar omgevingsvisie meer ruimte biedt voor de discussie per thema en een overzichtelijker overgang is dan die van Kompas van de Leefomgeving naar omgevingsvisie.
De inhoud van de bouwstenen richt zich op de kernwaarden van de gemeente versus de specifieke

Stompwijk.

ruimtevraag die ontstaat met de bouw van 4.500-5.000 woningen én de ruimtelijke keuzes die daaruit ontstaan. We bouwen daarbij voort op besluiten die al genomen zijn bij het Kompas.

6.2 Besluitvorming kompas

Het vertrekpunt voor de bouwsteen Groene woongemeente is doelstelling B uit het kompas: ‘Een gevarieerd en betaalbaar woningaanbod voor alle doelgroepen’. In deze bouwsteen is de hoofdkeuze uitgewerkt hoe we de gemeente laten groeien met 4.000 woningen met behoud en versterking van de kernkwaliteiten van Leidschendam-Voorburg.

Het vertrekpunt voor de bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid is doelstelling G uit het kompas – 'Een goed bereikbare gemeente'. Deze bouwsteen is onlosmakelijk verbonden met de andere bouwstenen en zal gelijktijdig ontwikkeld worden. De bouwsteen gaat in op de bereikbaarheid van de gemeente en wat voor de gewenste verstedelijking aan wonen en werken nodig is. Mobiliteit is bovendien een factor bij doelstelling C - 'Leidschendam-Voorburg is uiterlijk in 2050 energieneutraal en klimaatbestendig'. Er zijn dus veel raakvlakken met bouwsteen Lokale energiestrategie en transitievisie warmte, gericht op het voorkomen van (onnodige) mobiliteit en het stimuleren van fossielvrij vervoer.

Het vertrekpunt voor de bouwsteen Economie en bedrijvigheid is doelstelling F - 'Vitale economie passend bij de woongemeente'. Geschetst wordt waar we werken en winkelen in de groene woongemeente. Deze bouwsteen is onlosmakelijk verbonden met de verstedelijkingsopgave: nieuwe

inwoners vragen immers om voorzieningen en werkgelegeheid. Ook zijn goede werklocaties en voorzieningen een essentieel onderdeel van leefbare centra, wijken en buurten.

Het vertrekpunt voor de bouwsteen Lokale energiestrategie en transitievisie warmte is doelstelling C - 'Leidschendam-Voorburg is uiterlijk in 2050 energieneutraal en klimaatbestendig'. De bouwsteen, die in 2021 wordt opgeleverd, bevat een wettelijk verplichte Transitievisie warmte welke wordt ingebed in de Lokale Energie Strategie (LES). De LES geeft breed inzicht in de aanpak van de energietransitie, de keuzes daarbinnen, de wijkaanpak en participatie en de ruimtelijke consequenties van bepaalde keuzes. In de LES wordt rekening gehouden met onze positie in de regio en de consequenties van de Regionale Energie Strategie (RES 1.0) die in de eerste helft van 2021 wordt vastgesteld.

6.3 Doorkijk naar de omgevingsvisie

Wettelijk zijn gemeentes verplicht binnen een termijn van drie jaar na de inwerkingtreding van de Omgevingswet een omgevingsvisie te hebben vastgesteld. Op dit moment is de invoering van de Omgevingswet voorzien voor 1 juli 2022. Dit betekent dat de termijn voor de omgevingsvisie loopt tot en met circa 2024. In de omgevingsvisie vindt - met bewoners, ondernemers en organisaties - de gebiedsgerichte uitwerking van de bouwstenen én de overige doelstellingen uit het Kompas plaats.

6.4 Participatie

Voor het opstellen van de bouwstenen zijn de resultaten van het participatieproces van het Kompas en de resultaten van de enquête onder inwoners uit juni 2020 gebruikt. Daarnaast is er gebruik gemaakt van resultaten van de verschillende onderzoeken die de gemeente vanaf 2019 onder de inwoners heeft gedaan. Strategische partners werden bij de ontwikkeling van de bouwsteen betrokken voor input en reflectie.

De vaststelling van de bouwsteen is een voorloper op de omgevingsvisie en geeft de richting aan waar de gemeente naar toe wil. De vaststelling van de bouwstenen heeft dus geen consequenties voor de manier waarop plannen getoetst worden. De uitwerking daarvan per gebied, en bijbehorende participatie, vindt plaats onder de omgevingsvisie. Wel bieden de bouwstenen al kaders om het gesprek aan te gaan met ontwikkelaars bij nieuwe initiatieven.