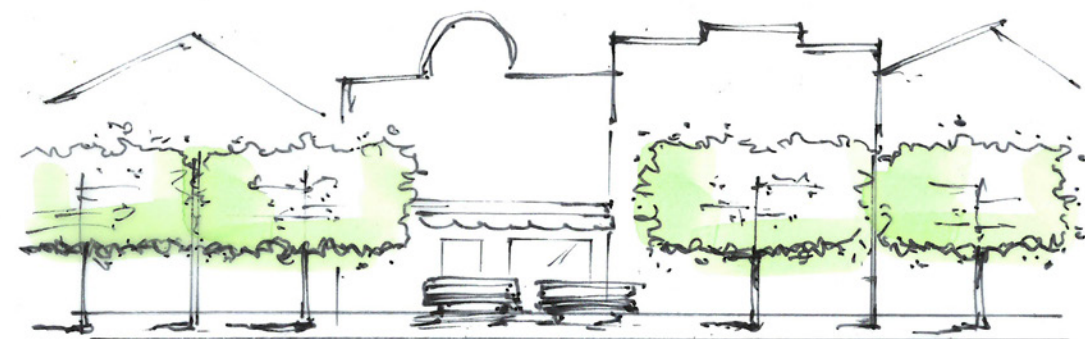
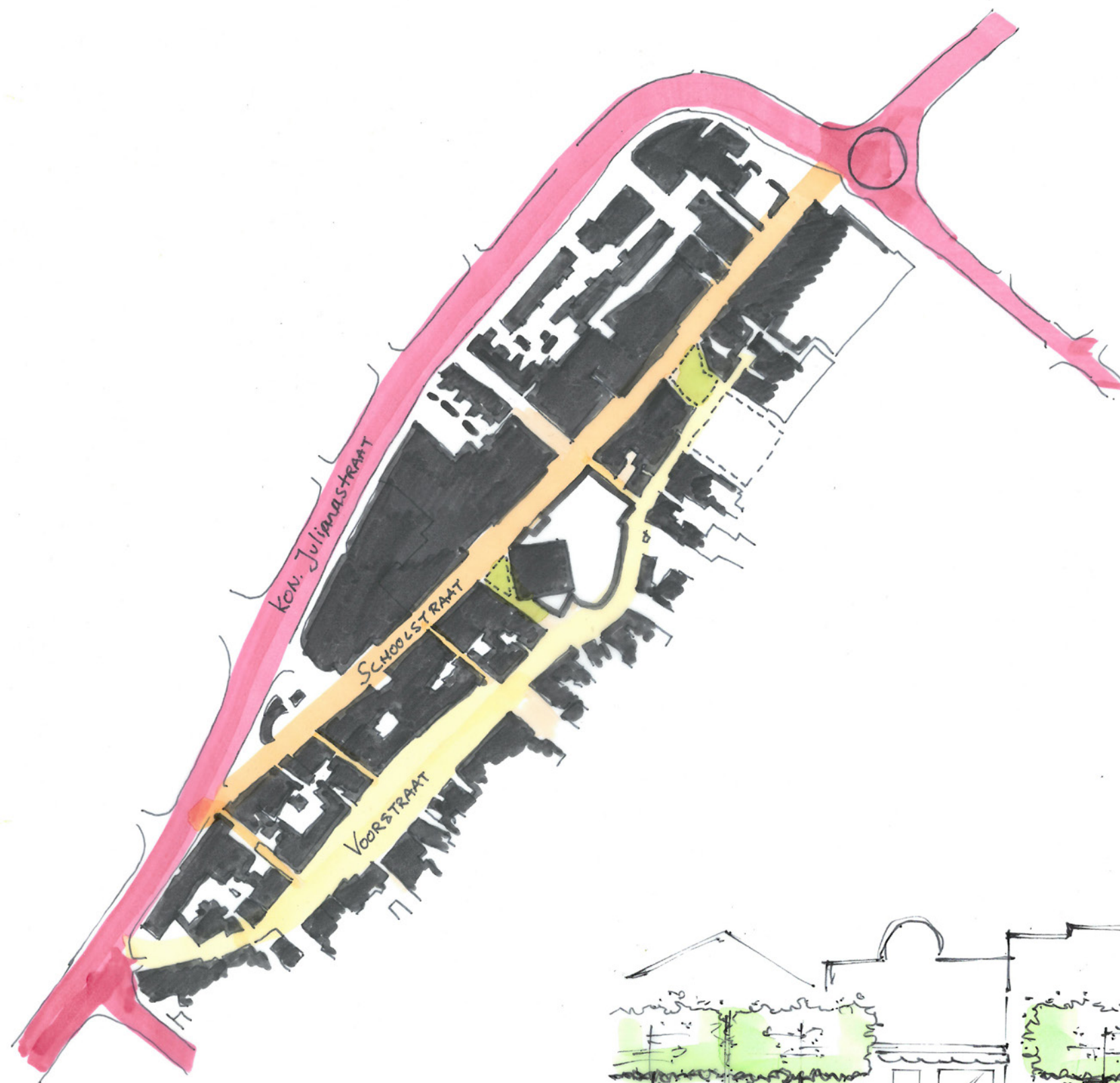
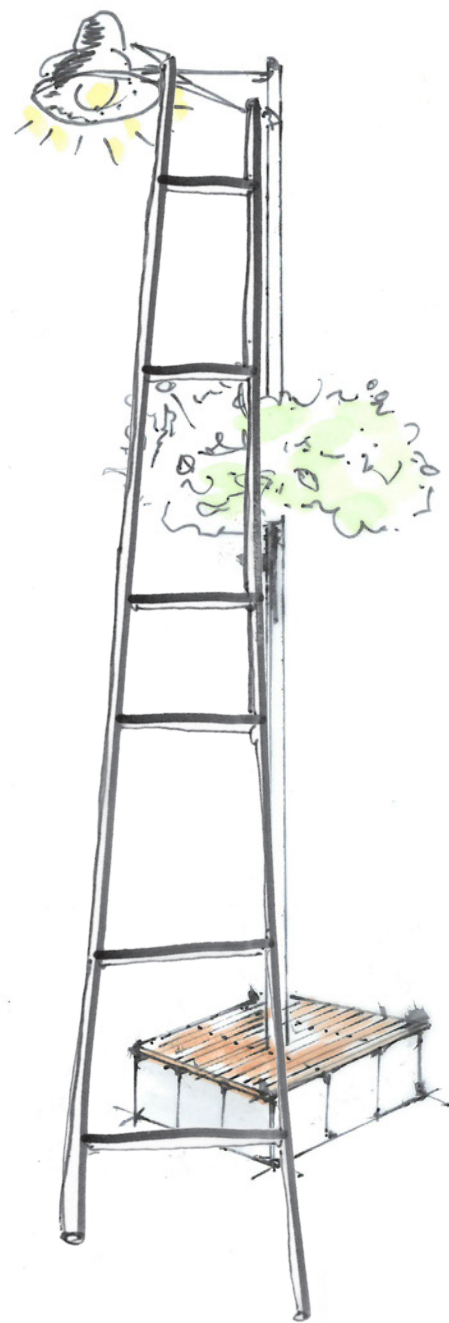




bosch stabbers

Voorschoten centrum

Suggesties voor een aantrekkelijk, veilig en bereikbaar centrum

COLOFON

OPGESTELD DOOR

Bosch Slabbers Landschapsarchitecten;
Wijnand Bouw
Cor Simon

DATUM

Juni 2018



VOORSCHOTEN CENTRUM

Suggesties voor een aantrekkelijk, veilig en bereikbaar centrum



INHOUD

1	INLEIDING	07
	Opgave	07
2	ANALYSE	08
	Historie	09
	Kwaliteiten en knelpunten	11
3	SUGGESTIES	12
	Verkeersmaatregelen	13
	Fietsparkeren	15
	Aansluiting stegen	17
	Aantrekkelijke Schoolstraat	19
	Treubplein	21
	Kerkplein en Hema	23
	Toegankelijkheid en Uitvoering	24
4	SAMENVATTING	26



Het (winkel)centrum bestaat uit de Schoolstraat en de Voorstraat met enkele stegen.
De doorgaande autoweg ligt eromheen (Koningin Julianastraat).

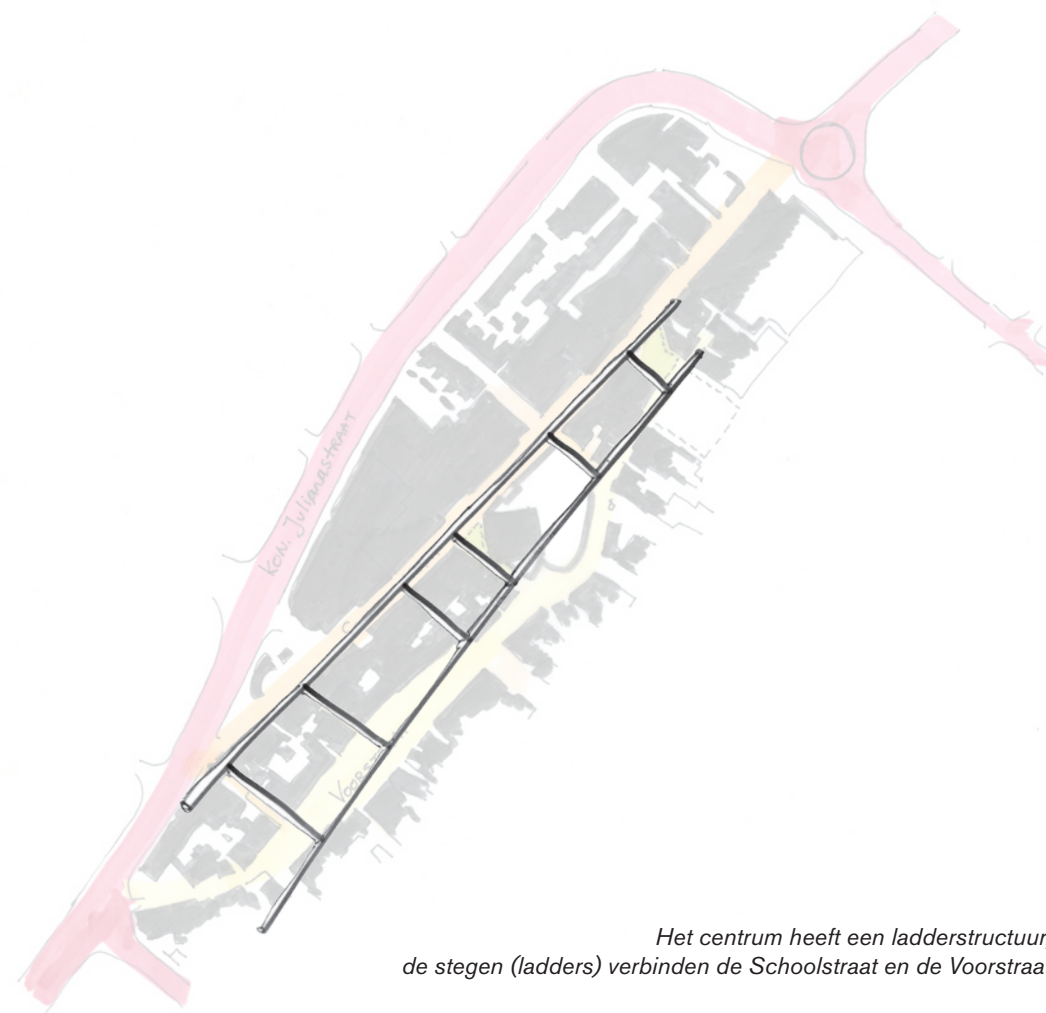
1.1 OPGAVE

Voorschoten ligt tussen Leiden en Den Haag en heeft zo'n 25.000 inwoners. Het heeft een prachtig cultuurhistorisch centrum, ontstaan door een eigen geschiedenis (H2). Het centrum kan gezien worden als een ladder; twee hoofdstraten (de staanders) met daartussen de stegen (sporten) die voor de verbinding zorgen.

Voorschoten kent een mooi centrum, maar is voor verbetering vatbaar. De pleintjes zijn niet uitnodigend, de (verbindings)stegen dwars op de Schoolstraat worden weinig gebruikt en de rij leilinden in de winkelstraat veroorzaakt een (visuele) barrière. Daarnaast is er in toenemende mate overlast van auto en fiets in het winkelgebied.

Er is geld beschikbaar gesteld om op strategische plekken ingrepen te doen. Om de verblijfsduur in het centrum te verlengen is het essentieel dat de bezoekers niet door de straten het centrum uit worden geleid maar dat men 'rondjes' of 'achtjes' kan lopen binnen de 'ladderstructuur' van het centrum. Hierbij wordt gedacht aan het aantrekkelijker maken van de pleinen, het visueel verbinden van de stegen en het doorbreken van de leilinden-barrière. Op sommige delen mag geen autoverkeer meer komen en het parkeren voor de fiets kan worden verbeterd.

Voor deze ingrepen is een uniforme visie belangrijk om de eenheid te bewaren en de verbanden te zien. Welke principes en opties zijn er beschikbaar voor het optimale effect tegen een redelijke prijs? Dit kleine schetsboek biedt enkele eenvoudige, maar doeltreffende suggesties.



Het centrum heeft een ladderstructuur, de stegen (ladders) verbinden de Schoolstraat en de Voorstraat

2 Analyse

2.1 HISTORIE

Voorschoten is ontstaan op een oude strandwal. De langgerekte vorm is ontstaan door lintbebouwing in de middeleeuwen, wat nu de Voorstraat is. Deze straat fungeerde als markt, waardoor de straat een verbreding kent. Hier wordt nog altijd de paardenmarkt gehouden. Er staat een dorpspomp, oude lindebomen, gaslantaarns en heeft daarmee een beschermd dorpsgezicht.

Later is de Schoolstraat aangelegd, die vroeger als een soort achterstraat fungeerde. Momenteel is de Schoolstraat de belangrijkste winkelstraat. Vroeger liep hier de Blauwe tram die Den Haag met Leiden verbond, waarvan het tracé nog te zien is in de bestrating en de leibomen.

Tussen de Voorstraat en de Schoolstraat staat de oude dorpskerk met een toren uit 1539 en een neogotisch schip uit 1868.

Op de kaart is te zien dat vanaf ongeveer 1964 de autoweg om de winkelstraat geleid wordt.



Oude dorpskerk



Het oude tramtracé is nog zichtbaar in de bestrating



De laan met leilinden vormt te veel een barrière in de winkelstraat. Bovendien maakt deze, de al smalle straat, visueel smaller.



Het kerkplein wordt te weinig bij de straat betrokken en de randen worden niet gebruikt.



Het Treubplein is onaantrekkelijk door het ontbreken van 'gezellige' plekjes en een duidelijke verbindingroute.



De parkeerplaats aan de Treubstraat kan beter ingericht of afgeschermd worden.

2.2 KWALITEITEN EN KNELPUNTEN

De Schoolstraat is de winkelstraat van Voorschoten. Een strook bestrating tussen de twee lijnen (spoor) met een rij leilinden weerspiegelt het vroegere tramtracé. Hoewel de leilinden een belangrijk groen element in de straat zijn, vormen ze ook een barrière voor de winkels aan weerszijden van de straat. Tegelijkertijd zorgen ze voor een visuele versmalling van de toch al niet zo brede Schoolstraat.

Het Treubplein die zorgt voor een verbinding met de achterliggende wijk en de parkeerplaats is weinig aantrekkelijk. Het zicht op de parkeerplaats maakt het er niet beter op. Terwijl de ligging aan de winkelstraat en de parkeerplaats wel veel kwaliteit en potentie heeft.

De kerk is prachtig gelegen aan de Schoolstraat met haar toren schuin op de straat ontstaat er een mooi aanzicht en kerkpleintje. Het plein wordt te weinig bij de straat betrokken en vormt daarmee een wat verlaten hoekje (behalve op zondag). De Hema ertegenover heeft een zitplek met zicht op de kerk. Maar het lijkt alsof je er te veel op de straat zit.

De Voorstraat heeft nog de uitstraling van vroeger. Oude linden, een dorpspomp, gebakken klinkers en traditionele gevels. Helaas wordt dit beeld verstoort door auto's die er geparkeerd staan. Bovendien zorgen de auto's voor overlast voor de bezoeker.

De fietser zorgt voor overlast in het centrum. Fietsen worden her en der in de straat neergezet, hierdoor ontstaan onveilige situaties in de Schoolstraat. De fietsenrekken in het centrum zijn van het type 'tulp' en blijken niet optimaal te worden gebruikt (zie foto hiernaast), de 'nietjes' bij de AH en Deltaplein functioneren wel goed.



De Voorstraat is een prachtige oude straat, maar wordt verrommeld door auto's.



Fietsen in de straat zorgt voor overlast, de 'tulpen' fietsenrekken worden nauwelijks gebruikt.

3.1 VERKEERSMAATREGELEN

Voor het verbeteren van de aantrekkelijkheid, veiligheid en bereikbaarheid zijn er diverse verkeersmaatregelen opgenomen:

Bevoorradersroute Schoolstraat centrum

De Schoolstraat is aangewezen als voetgangerszone, waar geen gemotoriseerd verkeer en bromfietsverkeer is toegestaan. Alleen bevoorradersverkeer heeft op tijden van 7.30h tot 13.00h toegang. De toegang wordt geregeld door borden en fysiek ondersteund door pollers.

Het voorstel is om er éénrichtingsverkeer van te maken met alleen een ingang voor de rotonde op de Koningin Julianalaan. De verbinding Schoolstraat - Treubplein voor gemotoriseerd verkeer wordt dus afgesloten m.u.v. calamiteiten. Maar ook om de toegang voor bevoorrading terug te brengen van 7.00 tot 11.00 (ipv tot het huidige 13.00). Dit zorgt voor een rustiger beeld, minder verkeer door de Oranjeboomstraat en een andere sfeer.

Parkeerregulering

Gebruikers waarderen het gratis en dichtbij het centrum parkeren. Om de bereikbaarheid dichtbij het centrum te behouden is de huidige 2 uur aangehouden voor het hele centrumgebied. Met uitzondering van bepaalde plekken dichtbij het winkelcentrum is de maximale parkeerduur 2 uur (zie kaart). Op de toegangswegen naar het centrum worden borden met verwijzingen naar de parkeergelegenheden in en rond het centrum geplaatst zodat bezoekers niet hoeven te zoeken maar de borden volgend automatisch langs de parkeergelegenheden worden geleid. Vanaf de parkeergelegenheden worden de bezoekers door duidelijke bebording naar de verschillende voorzieningen als horeca en detailhandel verwezen.

Fietsen in de Schoolstraat

Momenteel mag er de gehele dag gefietst worden in de Schoolstraat. Maar om het recreatieve winkelen te versterken is het wenselijk het fietsen in de Schoolstraat alleen toe te staan buiten de winkeltijden (9:00h - 18:00h m.u.v. vrijdag 9:00h - 21:00h). Winkeland publiek is niet altijd bedacht op fietsers en het grote snelheidsverschil (e-bikers) zorgt voor onveilige situaties. Voor doorgaand verkeer is er een veilige alternatieve route om het centrum heen.

Het fietsverbod kan worden aangegeven door het aanpassen van de bestaande bebording waarmee de voetgangerszone wordt aangeduid. Voor het stallen van fietsen zijn aan weerszijden van de Schoolstraat clusters van fietsnietjes aanwezig. Verspreid over de Schoolstraat bevinden zich daarnaast kleinere stallingsmogelijkheden.

Eénrichtingsverkeer in de Voorstraat

Gelet op de functie van de Voorstraat met haar vele horecavoorzieningen is het wenselijk om de Voorstraat autoluwer te maken. Geheel afsluiten zou de bereikbaarheid nadelig beïnvloeden. Het doorvoeren van éénrichtingsverkeer zou tot een goede balans leiden en wordt breed gedragen.

Voorgesteld wordt éénrichtingsverkeer in te stellen vanaf de Molenlaan richting Voorstraat en vervolgens richting Bloklaan, waardoor er een ondergeschikte verkeersroute ontstaat. De Molenlaan blijft zelf wel open voor tweerichtingsverkeer i.v.m. de markt. Voor de vitaliteit van voorzieningen in de Voorstraat is het van belang dat er parkeervoorzieningen aanwezig blijven.

Openstellen Sir Winston Churchillweg

De Sir Winston Churchillweg is momenteel alleen toegankelijk voor laad- en losverkeer van de Albert Heijn. Het is de wens om de Sir Winston Churchillweg in één richting (van noord naar zuid) open te stellen voor gemotoriseerd verkeer dat via het Treubplein, Sir Winston Churchillweg en Oranjeboomstraat weer richting de Raadhuislaan wordt geleid. Dit zou bijdragen aan een betere spreiding van het verkeer.

Treubstraat verkeersluw

Het voorstel is om de Treubstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en de inrichting van de Treubstraat te herzien (m.u.v. bestemmingsverkeer). Hierdoor wordt de verblijfsfunctie van het Treubplein versterkt en de circulatie tussen de twee winkelstraten bevordert.



Kerkplein Protestantse kerk



Raadhuisplein bij AH



Erasmusstraat



Parkeerplaats Treubplein

Alleen deze plek
maakt onderdeel uit
van deze studie



Punt aan de Schoolstraat



Achter oude dorpskerk



Wagenerf/Ambachtspad



Potentiële plekken voor fiets-parkeerplekken

3.2 FIETSPARKEREN

Fietsen is het duurzame vervoermiddel van de Nederlander. Dit mag aangemoedigd worden, maar het mag niet in conflict komen met de wandelaar in de straat. Daarom wordt fietsen in de straat tijdens de openingstijden van de winkels verboden. Dit betekent wel dat de fiets op gemakkelijke plekken geparkeerd moet kunnen worden.

Momenteel zorgen de fietsplekken verspreid in het centrum voor een rommelig beeld. Daarom kunnen ze beter op strategische plekken geclusterd worden. De gele plekken op de afbeelding lijken geschikte fietsparkeerplekken voor deze clusters, die de meeste fietsers vanuit de achterliggende wijken opvangen. Ze liggen dichtbij de winkelstraat en bieden voldoende ruimte.

Hoewel het typisch Nederlandse fietsenrek 'de tulp' de straten van Voorschoten siert, lijkt deze toch weinig te worden gebruikt (zie foto). Daarentegen wordt het 'nietje' wel goed gebruikt. Men kan hier snel even de fiets tegen aanzetten. De plekken die gesuggereerd zijn moeten in overleg met de betrokken partijen gerealiseerd worden.

Een voorbeeld van een nieuwe fietsparkeerplek is te zien in de tekening hiernaast tegenover het Treubplein. Een rij nietjes zorgt voor een gemakkelijke plek waar de fiets tegenaan gezet kan worden. De haag met hier en daar een boom zorgen voor de afscherming van de parkeerplaats. Mocht de zichtbaarheid van de fietsen ook niet wenselijk zijn dan is het mogelijk deze ook achter groen te verschuilen.



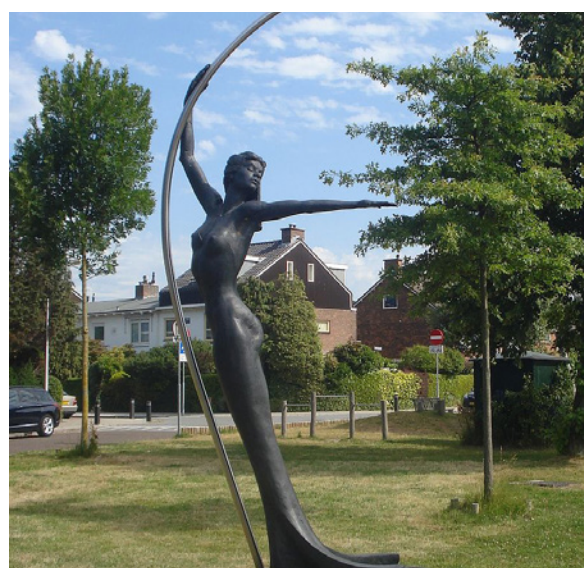
Het blijkt dat er weinig gebruik gemaakt wordt van de 'tulpen' fietsenrekken.



De 'nietjes' worden wel goed gebruikt en daarom geadviseerd.



Mogelijke opstelling van parkeren voor fietsen tussen Treubplein en de parkeerplaats.



https://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst_van_beelden_in_Voorschoten

3.3 AANSLUITING STEGEN

Het centrum bestaat uit de Schoolstraat en de Voorstraat met daartussen enkele stegen. Deze stegen zijn niet goed zichtbaar vanaf de winkelstraat en lijken daardoor nauwelijks te worden gebruikt.

De zichtbaarheid van de dwarsstraten kan op diverse manieren verbeterd worden:

- wegnemen visuele barrière door leilinden
- doorzetten van patronen in de weg
- zichtbaarheid verbeteren met licht
- trekken van aandacht door een kunstobject

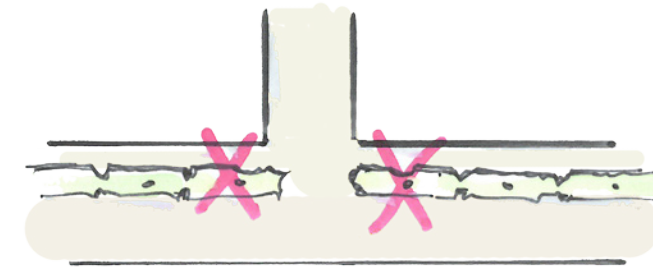
De leilinden zorgen voor een visuele barrière van de dwarsstraten. Doordat ze te ver doorlopen zijn de dwarsstraten pas zichtbaar als je er al bijna voorbij bent, of helemaal niet als je niet oplet. Door aan beide zijden een leilinde weg te nemen zorg je voor een duidelijke onderbreking en beter zicht op de stegen.

De zichtbaarheid van een dwarsstraat kan je sterk verbeteren door het bestratingspatroon van de dwarsstraat door te zetten in de wijkstraat. Dit is een subtiele manier van aandacht trekken, maar valt toch op omdat je over de straat loopt. Dit kan ook door bijvoorbeeld een vierkant blok bij elke dwarsstraat. Zo lijken het kleine 'kruispunten'.

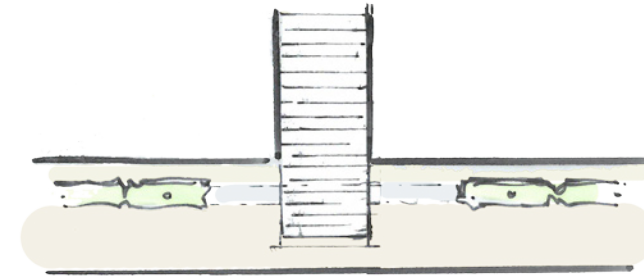
Mogelijke opties voor de toekomst

Twee opties die niet in dit plan zijn opgenomen, maar wel een sterk effect hebben zijn licht en kunst. Licht in de dwarsstraten zorgt voor een uitnodigende werking. Dit kan bijvoorbeeld door grote lampen die hangen aan kabels.

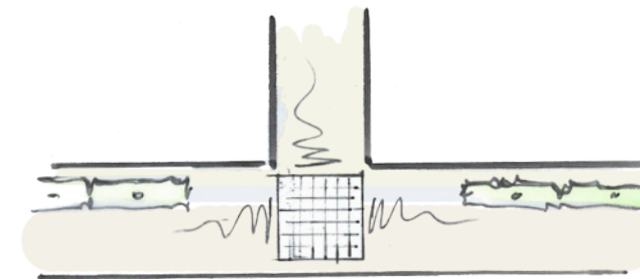
Voorschoten staat al bekend om de vele kunstwerken. Deze kunstcollectie zou uitgebreid kunnen worden. Door bijvoorbeeld bij elke dwarsstraat een kunstobject te plaatsen of te verplaatsen van elders, wordt je pas vertraagd en zorgt de kunst als herkenningspunt voor de steeg.



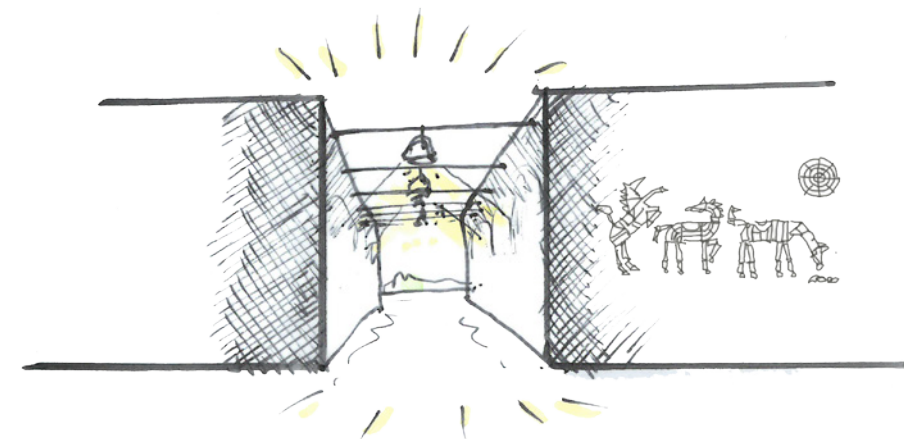
Visuele barrière opheffen door leilinden aan beide kanten weg te halen



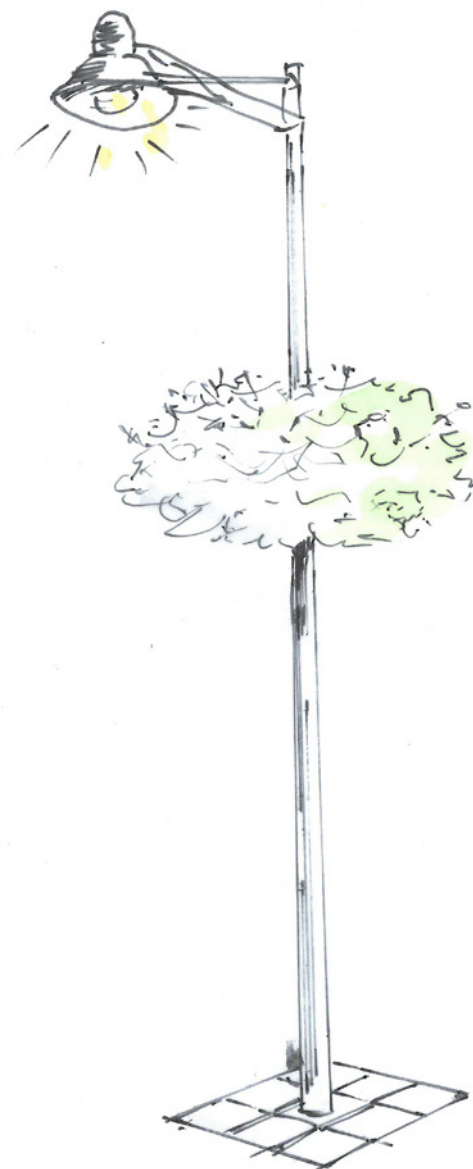
Zichtbaar maken van stegen door het bestratingspatroon door te trekken



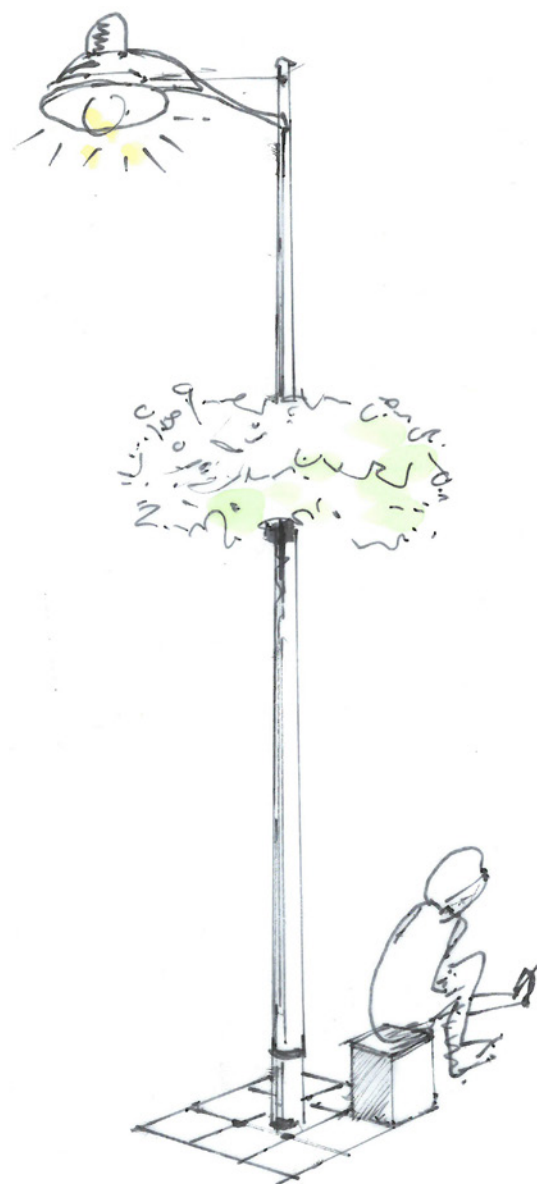
Zichtbaar maken van stegen door een bestratingspatroon op het kruispunt



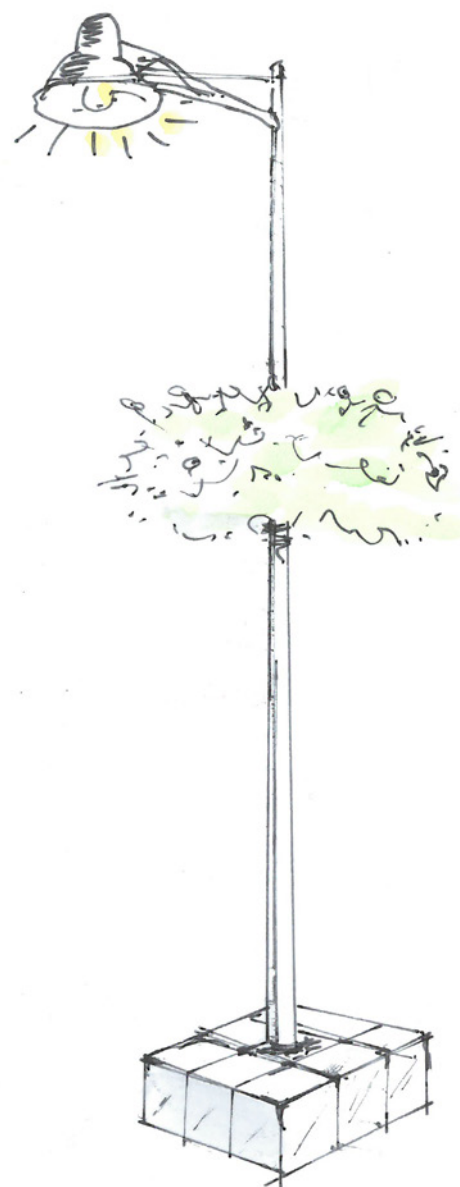
Zichtbaar maken van dwarsstraten door ze 'lichtend' te maken en kunst te gebruiken



Huidige situatie



Eén tegel vervangen door blok



Alle tegels vervangen voor blokken



Alle blokken omhoogtrekken met houten zitelement

3.4 AANTREKKELIJKE SCHOOLSTRAAT

Leilinden

Door de lange rij leilinden is er weinig interactie tussen beide kanten van de straat. De leilinden zorgen min of meer voor een (visuele) barrière. Juist in een winkelstraat wil je gemakkelijk van de ene kant naar de andere kant van de straat lopen of even ergens zitten. Wel zijn de leilinden belangrijk voor de leefbaarheid, de sfeer en de historische lijn van de straat.

Door om de 3 leilinden er één uit te halen en te verplaatsen wordt de barrière doorbroken en ontstaat er meer ruimte voor interactie. Het beste kan een leilinde worden weggehaald tegenover een drukke winkel of bij een plek waar je prettig kunt zitten.

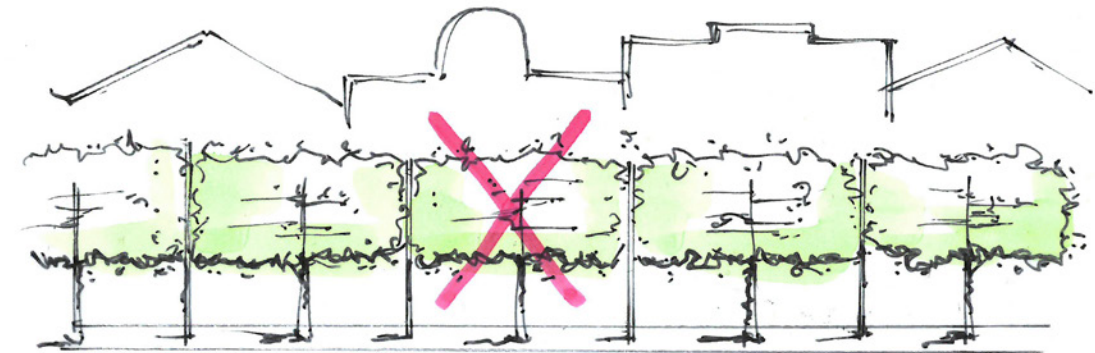
Een andere optie om de barrière meer te doorbreken is het aan beide zijden korter snoeien van de leilinde. Hiervoor is een proef gedaan door enkele leilinden aan beide zijden te snoeien. Maar dit is niet wenselijk omdat daardoor het beeld van 'lolistokjes' ontstaat, die ook de kenmerkende doorlopende lijnstructuur tenietdoen (de weerspiegeling van het tramtracé).

Bankjes

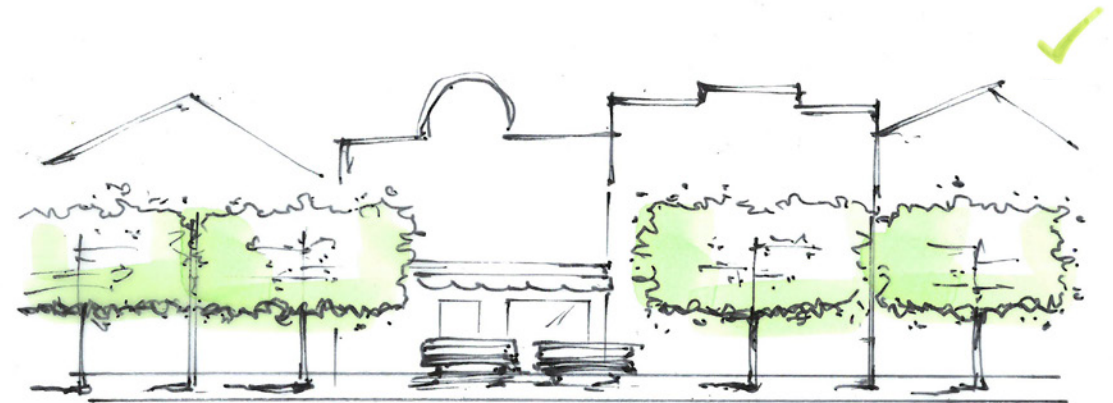
Als het geen doorgaande route betreft kan er op de plaats van de verwijderde leilinde fietsenrekken (nietjes) of bankjes worden geplaatst. De bankjes die momenteel onder de leilinden staan hebben last van 'druipers' van de leilinden en zullen door het weghalen van de linde hier geen last meer van hebben. De nieuwe bankjes moeten passen in het historische dna van Voorschoten.

Zitelementen bij verlichting

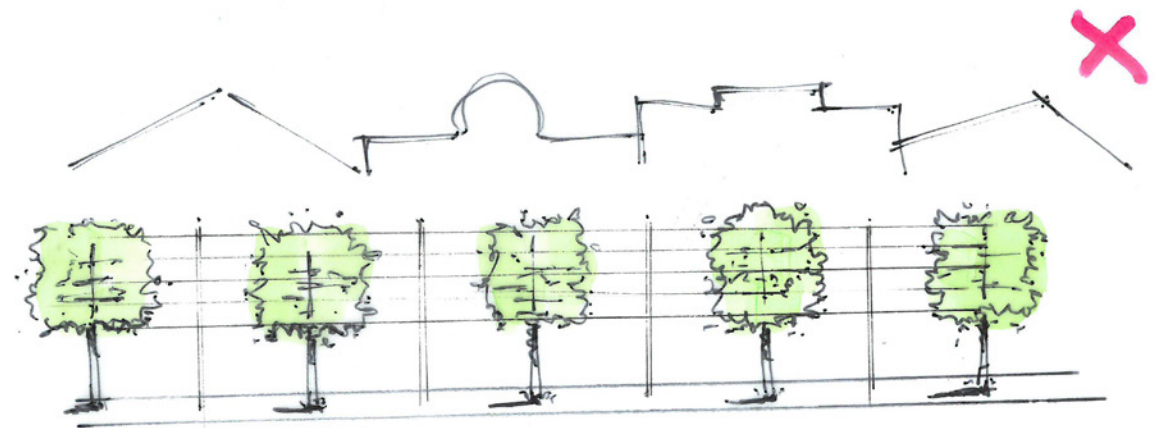
De voet van de lantaarnpaal staat in 6 tegels (die als het ware tijdens de aanleg uit de plek zijn gekomen waar de leilinden staan). De tegels onder de lantaarnpalen geven aanleiding tot een zitelement. Als we deze tegels vervangen voor blokelementen ontstaat er een zitelement. Eén blok staat wellicht wat rommelig, maar 6 blokken met eventueel een houten dek vormt een subtiel zitelement aan de voet van de lantaarn. In het duister wordt dit bankje fraai verlicht onder de lantaarn.



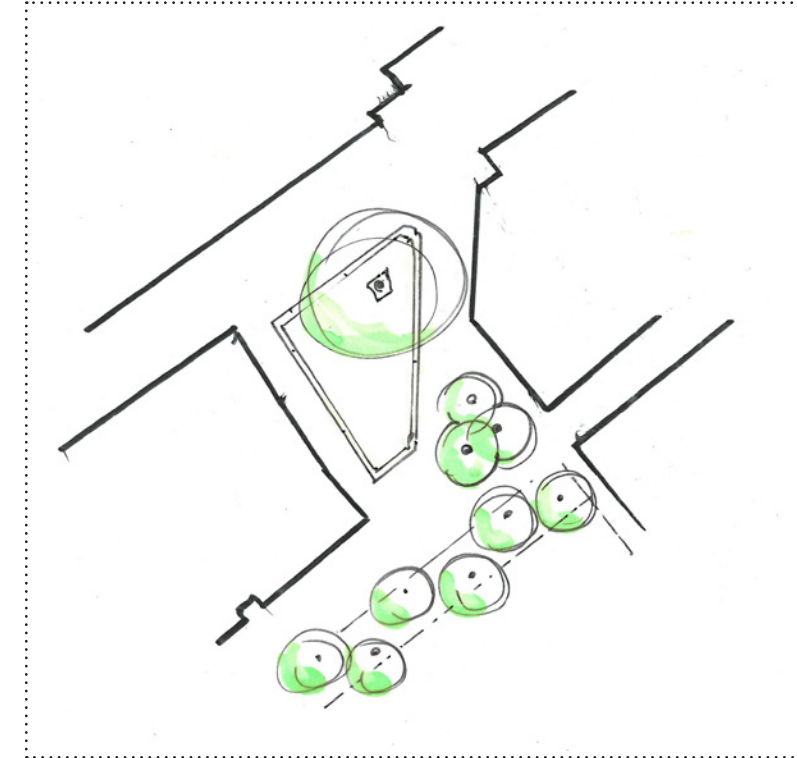
Op bepaalde plekken een leilinde tussendoor weghalen om de visuele barrière op te breken



In plaats van een leilinde kunnen er bankjes staan of simpelweg niets waardoor winkeltoegang verbeterd



Het is niet wenselijk om de leilinden zodanig te snoeien dat ze op 'lolistokjes' lijken en de lijnstructuur verbreken



Mogelijke inrichting pleintje

3.5 TREUBPLEIN

Het Treubplein is de meest ruime verbinding tussen de Schoolstraat en de Voorstraat en daardoor van belang voor een goede circulatie van winkelend publiek. Het pleintje kan worden gebruikt als ontmoetingsplek, maar ook voor muziekoptredens en kleinschalige evenementen. In de huidige situatie nodigt het plein onvoldoende uit om overheen te lopen en te verblijven omdat het lijkt alsof men daar het centrum uitloopt richting het parkeerterrein. Daarnaast worden de hoogteverschillen/trappetjes als hinderlijk ervaren.

Dit pleintje kan met eenvoudige middelen worden verbeterd. Uitgangspunt is dat de routing moet doorlopen, eventuele elementen geen barrière vormen, de parkeerplaats tot op zekere hoogte wordt afgeschermd en er plek is om te zitten. De ruimte dient flexibel gebruikt te worden; tafel/stoeltjes, muziekoptredens, markt of kleinschalige evenementen. Door de juiste plaatsing van bomen kan een gezellige sfeer ontstaan, ook worden hiermee de harde randen van de gebouwen verzacht. Met de bestrating kan gespeeld worden zoals het suggereren van een pleintje met een ander straatmateriaal.



Huidige situatie Treubplein



Doormiddel van een ander straatpatroon ontstaat er een pleintje aan de Hema en verbinding met het kerkplein

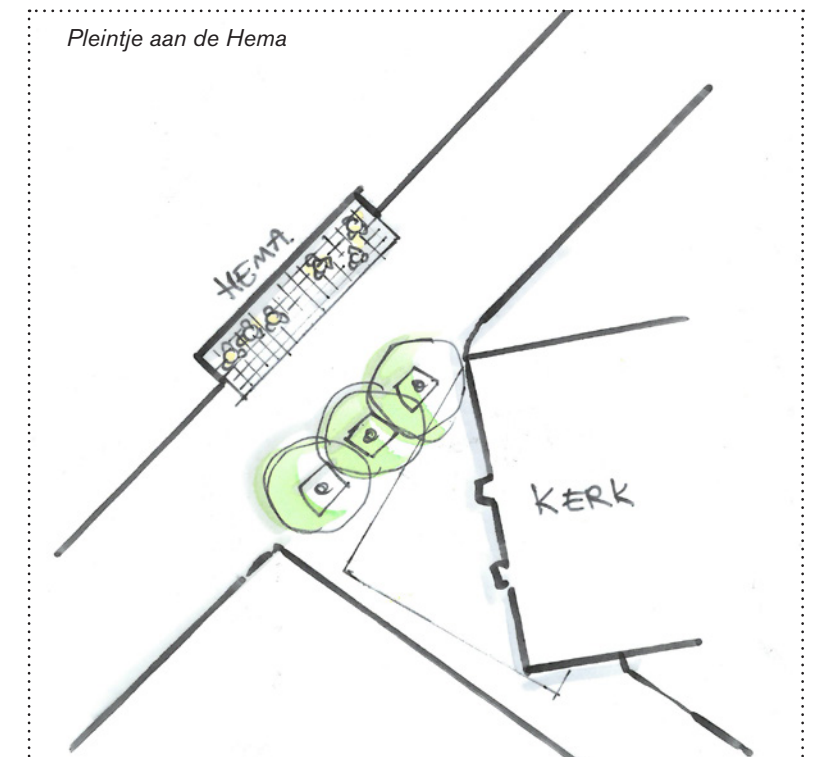
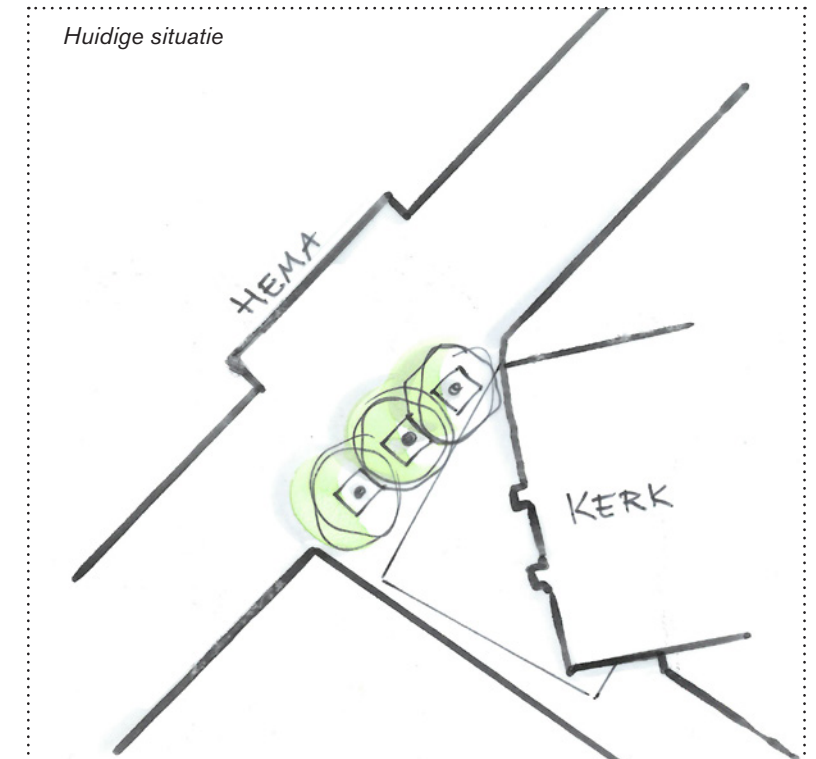
3.6 KERKPLEIN EN HEMA

De oude dorpskerk staat prachtig schuin aan de Schoolstraat. Helaas wordt er, behalve op zondag, weinig gebruik van gemaakt en komt het pleintje voor de kerk over als een ongebruikt stukje straat. Het kerkpleintje zou je beter bij de winkelstraat kunnen betrekken door te spelen met bestrating.

Van de boomroosters worden zitplekken gemaakt door het zitelement te verhogen tot ca 45 centimeter en het zitvlak prettig zitbaar te maken.

Mogelijke opties voor de toekomst

Het zitpleintje bij de Hema heeft mooi zicht op de kerk. Het lijkt nu alsof je 'midden' op de straat zit. Je kunt dit gevoel verminderen door het enigszins af te schermen of door een subtiel pleintje te creëren van ander bestratingsmateriaal. Een goede keuze bij dergelijke historische gebouwen is doorgaans het bestratingsmateriaal te gebruiken van degelijke oude materialen zoals granieten kinderkopjes of gebakken keien. De pleinfunctie kan nog worden versterkt met passend straatmeubilair.



3.7 TOEGANKELIJKHEID

Het verbeteren van de toegankelijkheid in het centrum wordt meegenomen bij de uitvoering van het plan. Bij de uitvoering wordt het platform voor personen met een handicap geraadpleegd. Het gaat hier bijvoorbeeld om personen die slechtziend of slecht ter been zijn waar rekening mee moet worden gehouden met verhogingen of obstakels.

3.8 UITVOERINGSPLAN

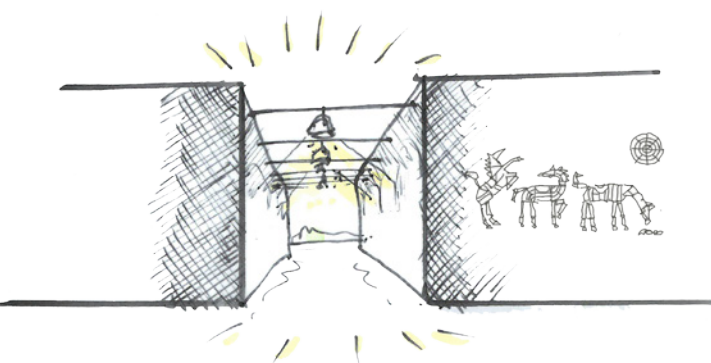
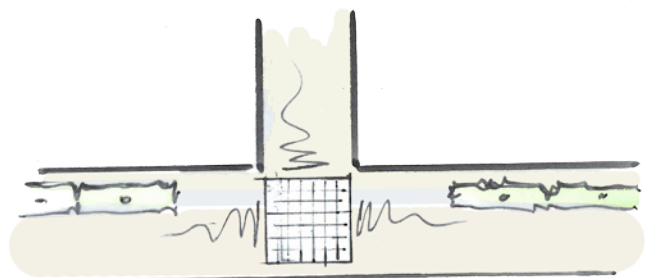
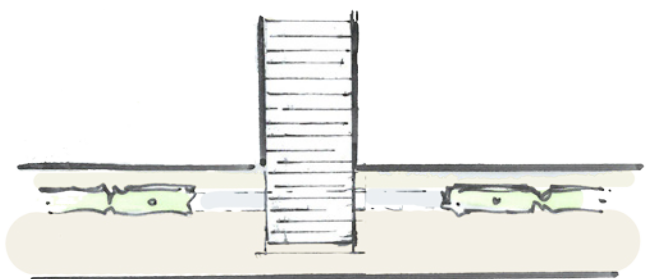
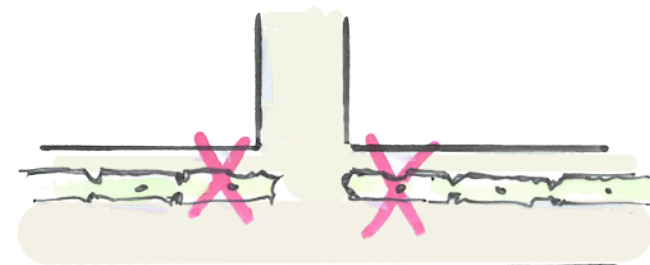
De voorstellen in dit plan zullen worden uitgewerkt in een uitvoeringsplan dat door de gemeente en de Taskforce Dorpscentrum gezamenlijk zal worden opgesteld.

4 Samenvatting

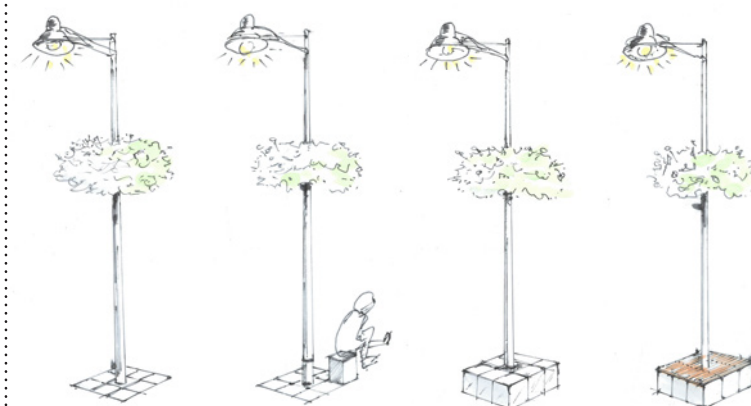
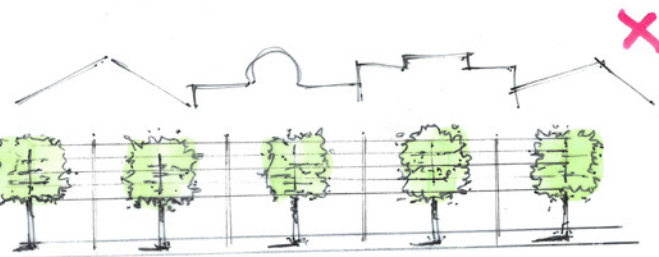
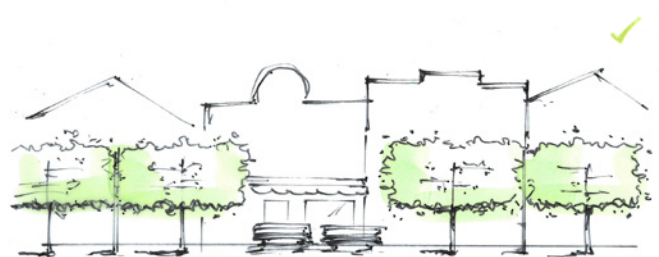
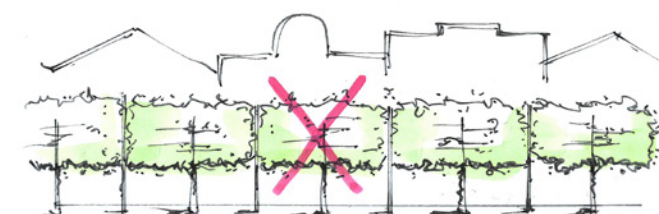
KNELPUNTEN



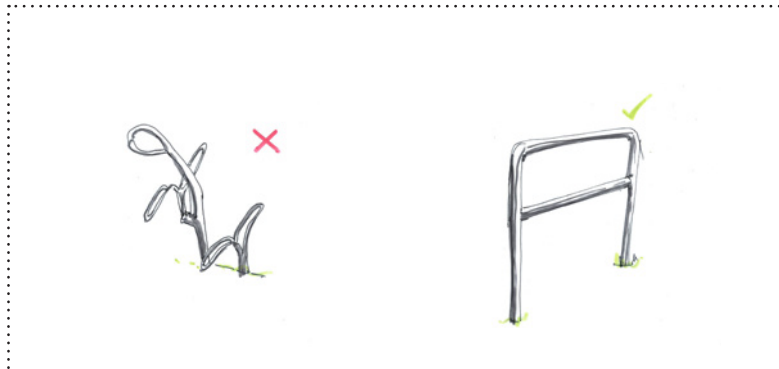
AANSLUITING STEGEN



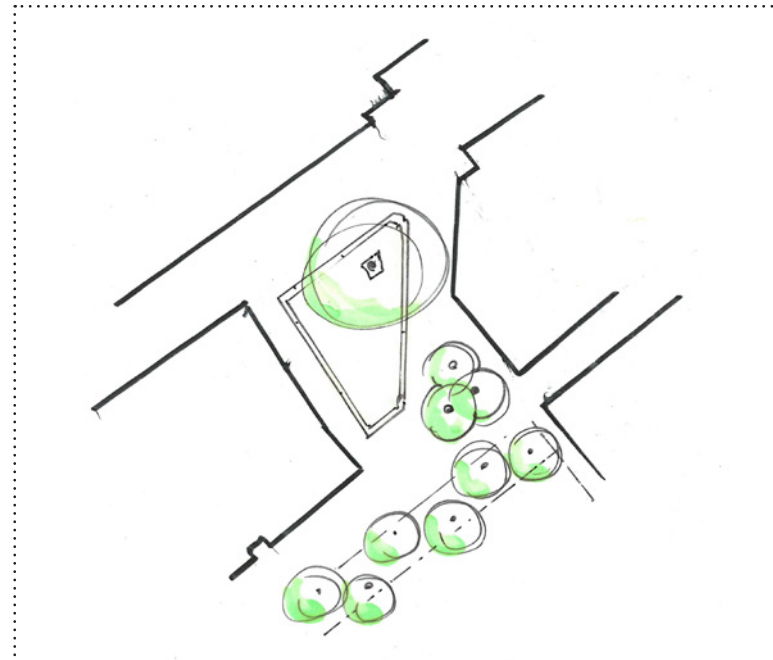
AANTREKKELIJKE SCHOOLSTRAAT



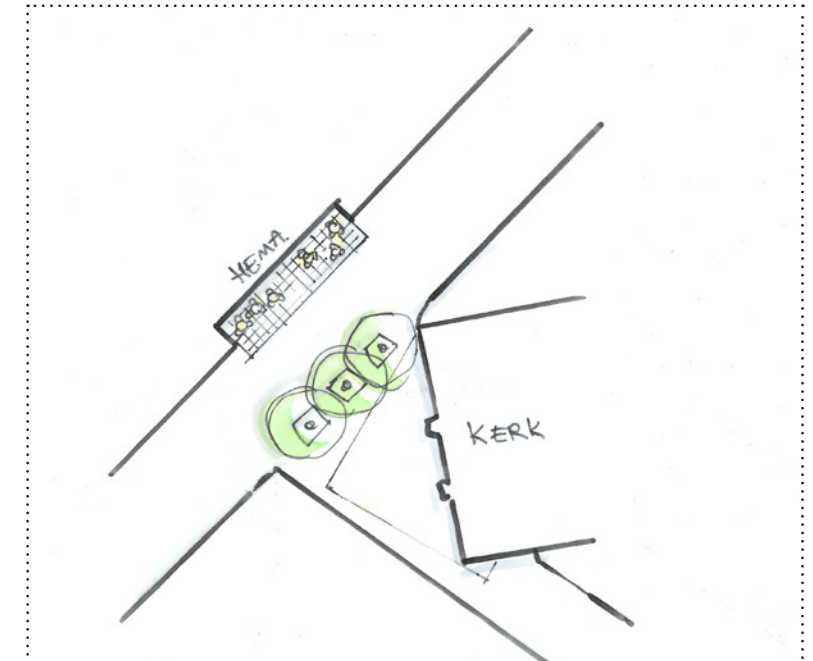
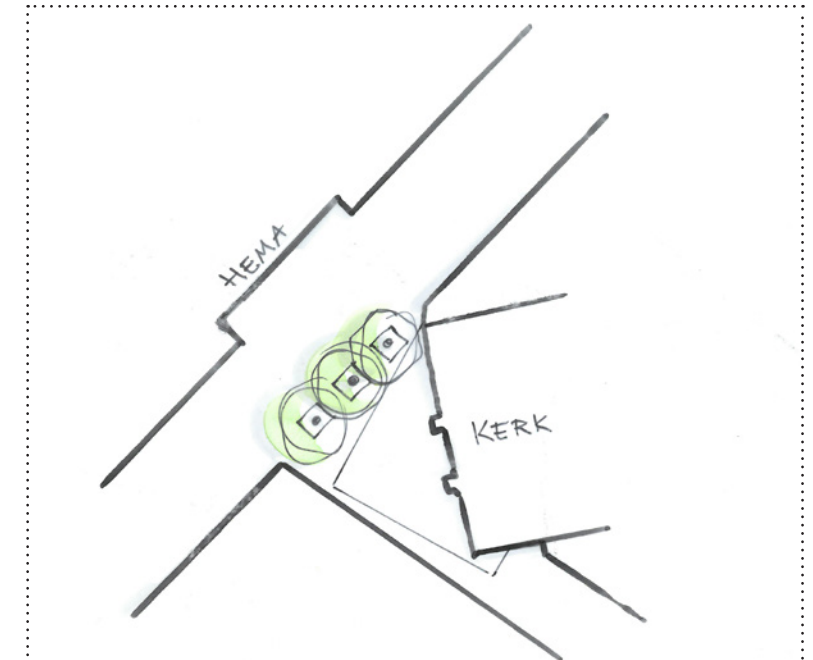
FIETSPARKEREN



TREUBLEIN



KERKPLEIN



© Dit werk is auteursrechtelijk beschermd.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en Bosch Slabbers Tuin- en Landschapsarchitecten B.V. (hierna: "Bosch Slabbers").

Bosch Slabbers heeft bij haar werkzaamheden de zorgvuldigheid in acht genomen die van haar kan worden verwacht. Aan de getoonde informatie in deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Op onze werkzaamheden zijn de voorwaarden van toepassing zoals vastgelegd in De Nieuwe Regeling 2005 (DNR 2005).

Bosch Slabbers heeft met zorgvuldigheid de beelden in deze publicatie geselecteerd. Het kan voorkomen dat niet alle rechthebbenden van de gebruikte beelden zijn achterhaald. Belanghebbenden worden verzocht contact op te nemen met Bosch Slabbers.

bosch slabbers

1e Sweelinckstraat 30

2517 GD Den Haag

T 070 3554407

F 070 3061618

den-haag@bosch-slabbers.nl

www.bosch-slabbers.nl