



gemeente VOORSCHOTEN

2017

Verkeersplan 2017

Visie op een veilig, leefbaar en bereikbaar Voorschoten

Samenvatting

De gemeente Voorschoten streeft er naar de ideale woon- en leefomgeving te zijn en blijven. Veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid vormen elementen die hier in belangrijke mate aan bijdragen. In ons verkeersbeleid richten wij ons daarbij op het verbeteren van:

1. Verkeersveiligheid
2. Leefbaarheid
3. Bereikbaarheid

In ons verkeersbeleid maken we daarbij onderscheid tussen verschillende soorten verkeer, te weten voetgangers, fietsverkeer, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en tenslotte het parkeren.

Het Verkeersplan Voorschoten bouwt voort op de eerder opgestelde Toekomstvisie Voorschoten 2025 en is opgesteld in een gezamenlijk proces met de economische visie, woonvisie en structuurvisie. Hierbij is nadrukkelijk gezocht naar input vanuit de samenleving.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	3
1 Inleiding	5
2 De situatie in Voorschoten	6
3 Beleidsachtergronden	10
4 Ontwikkelingen.....	14
5 Visie	17
6 De knelpunten	20
7 Oplossingen	22
8 Maatregelen	29

1 Inleiding

In het coalitieakkoord 2014–2018, met als titel ‘Vertrouwen in mensen, verbinden van krachten’ wordt specifiek aandacht besteed aan de bereikbaarheid van Voorschoten, met name aan de noordzijde.

Daarbij wordt gesteld dat de verkeersdruk en de verkeerssnelheid zoveel mogelijk worden getemperd.

Er is continue aandacht voor het verbeteren en veiliger maken van fiets-, wandelroutes en zebrapaden.

Voor wat betreft het openbaar vervoer geldt als uitgangspunt dat de coalitie in blijft zetten op een goede bereikbaarheid van Voorschoten per openbaar vervoer; waarbij de huidige kwaliteit als uitgangspunt geldt.

Het voorliggende verkeersplan is een weergave van deze ambitie, vertaald in een beleidsplan met concrete maatregelen voor de komende vier jaar.

Vanaf de start van het proces om te komen tot een nieuw gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan is nadrukkelijk gevraagd om inbreng vanuit de Voorschotense samenleving. In oktober 2014 is in het cultureel centrum een avond voor verkeer georganiseerd. Hiervoor zijn alle op dat moment bij de gemeente bekende stakeholders gevraagd de sterke en zwakke punten van, maar ook de kansen en bedreigingen voor de Voorschotense verkeerssituatie aan te geven. Tijdens de inspraakperiode waarin de concept Verkeersvisie ter inzage heeft gelegen zijn er drie inspraakavonden gehouden. Daarnaast hebben belanghebbenden een verkeersenquête in kunnen vullen. Dit heeft gezorgd voor veel informatie en ook concrete doelstellingen. Deze input hebben wij vertaald in het verkeersplan zoals dat nu voor u ligt.

2 De situatie in Voorschoten

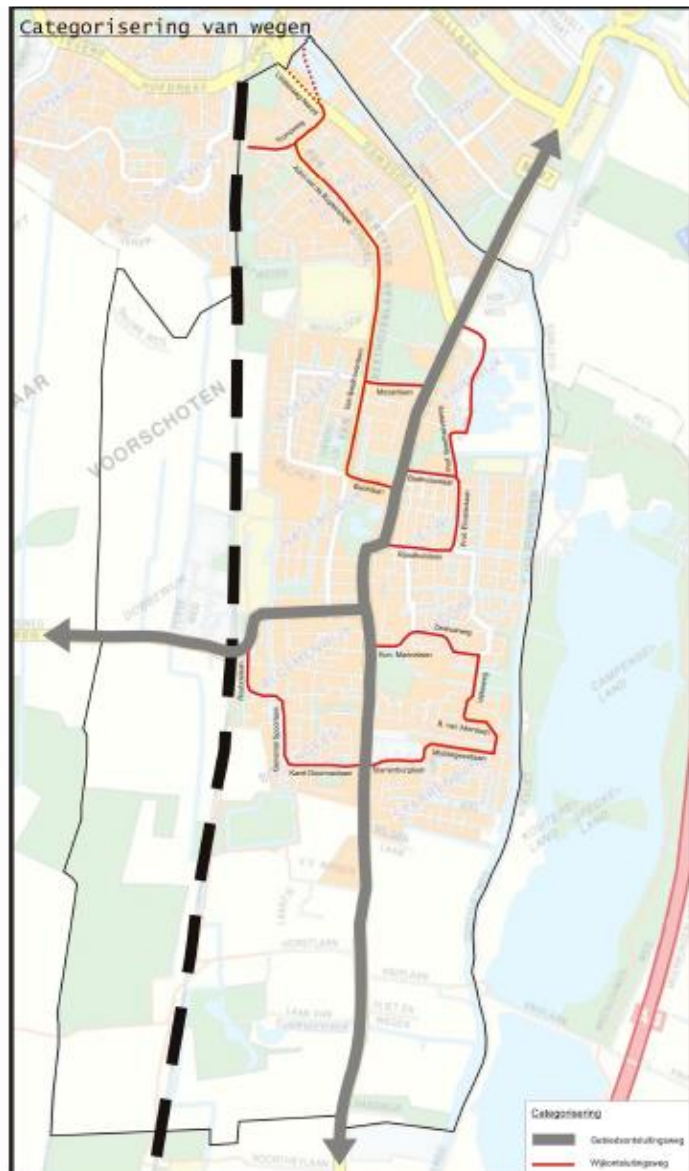
Bestaande structuur Voorschoten

In de wegenstructuur van Voorschoten valt een duidelijke T-structuur te herkennen die historisch te verklaren is. Voorschoten is ontstaan en ontwikkeld op de strandwal gelegen achter de duinen. In vroegere tijden vormde de Vliet de waterverbinding voor het vervoer van mens en goederen tussen de grotere steden in het graafschap Holland. Parallel daaraan, op deze strandwal, ontstond de wegverbinding (Veurseweg – Leidseweg) met aanliggende lintbebouwing. De verbinding met Wassenaar over de Papelaan dateert eveneens uit vroegere tijden.

In de tweede helft van de negentiende eeuw is het accent van de hoofdroute naar het noorden langzamerhand verschoven van de Leidsweg Noord (Noord) naar de Voorschoterweg. Deze verschuiving is veroorzaakt door de verstedelijking van Leiden. Zo is de huidige T-structuur van hoofdwegen ontstaan die ook nu nog zijn weerslag heeft op de wijze waarop Voorschoten wordt ontsloten, met name ook voor het gemotoriseerd verkeer. Deze structuur vormt dan ook het uitgangspunt voor het toekomstige verkeersbeleid.

Het wegennet

Het wegennet van Voorschoten is ingedeeld aan de hand van de principes van Duurzaam Veilig. Dit leidt tot een indeling van de wegen in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Wijkontsluitingswegen vormen hierbij een (niet officiële) tussencategorie.



Een gebiedsontsluitingsweg wordt ook wel ‘verkeersader’ genoemd. Het verkeer in Voorschoten dat ten opzichte van de wijken als doorgaand wordt beschouwd, wordt zoveel mogelijk geconcentreerd op deze gebiedsontsluitingswegen.

Erftoegangswegen zorgen voor de interne ontsluiting van verblijfsgebieden. Binnen verblijfsgebieden ligt de prioriteit bij de voetganger en de fietser en daarom moeten zowel de omvang als het snelheidsverschil van het gemotoriseerd verkeer ten opzichte van het langzame verkeer niet te groot zijn. De inrichting van verblijfsgebieden wordt hierop afgestemd. In verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Zoals gezegd wordt het doorgaande verkeer zoveel mogelijk geconcentreerd op gebiedsontsluitingswegen, maar in het geval van



Alle inwoners van Voorschoten kunnen ook gebruik maken van de Regiotaxi. Deze Regiotaxi is een mengvorm van bus en taxi. De chauffeur haalt de reizger thuis op en rijdt naar de bestemming. De overeenkomst met de bus is dat er tijdens een rit andere passagiers kunnen in- en uitstappen. Daardoor zijn de tarieven lager dan die van gewone taxi's. Voor reizigers met een WMO indicatie geldt daarbij een gereduceerd tarief.

Naast de Regiotaxi bestaat er in Voorschoten ook de Cirkelbus. Dit is een particulier initiatief van de Stichting Ouderenbus Voorschoten. De Cirkelbus heeft hiertoe de beschikking over enkele busjes met aangepaste voorzieningen, bestuurd door vrijwilligers. De busjes zijn aangepast en hulpmiddelen zoals rollators kunnen worden meegenomen; de Cirkelbus is niet geschikt voor rolstoelgebruikers.

3 Beleidsachtergronden

Landelijk, provinciaal en regionaal beleid

Het landelijke verkeersbeleid is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). In de SVIR (maart 2012) schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie doelen geformuleerd:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De opgave is het faciliteren van de groei van de mobiliteit waarbij de gebruiker voorop staat. Om dit te bereiken, moet de samenhang tussen de verschillende modaliteiten verbeteren en moet gekozen worden voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. Van belang zijn onder andere een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen, waarbij wordt ingezet op betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem en het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen.

Er zijn essentiële onderdelen benoemd in de SVIR die moeten doorwerken in de decentrale verkeers- en vervoerplannen:

- Verbeteren van de bereikbaarheid, onder andere uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport en Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- Het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- Stimuleren van het fietsgebruik;

- Het zorgen voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk en sociaal veilig openbaar vervoer;
- Het terugdringen van de CO₂-uitstoot; uitgewerkt in het energieakkoord.

Op provinciaal niveau zijn door Provinciale Staten van Zuid-Holland in 2014 de **Visie ruimte en mobiliteit** (VRM) en het bijbehorende programma Mobiliteit vastgesteld. De VRM bevat het strategische beleid met een planhorizon tot 2030. Het programma Mobiliteit operationaliseert de volgende drie strategische doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

Na een, als gevolg van de economische recessie, tijdelijke teruggang in de hoeveelheid autoverkeer is er op dit moment weer een duidelijke toename waar te nemen. De filedruk op onder andere de rijkswegen neemt weer toe. Vanzelfsprekend heeft dit ook gevolgen voor de bereikbaarheid van Voorschoten. Een belangrijke uitvoeringsmaatregel, die de provincie, met een forse bijdrage van het Rijk en van een aantal gemeenten in de regio waaronder Voorschoten, zelf ter hand neemt, is de aanleg van de Rijnlandroute. Deze verbinding tussen de A44 en de A4 zal in de komende jaren gerealiseerd worden. De planologische procedures zijn al gevoerd en de aanbesteding van dit enorme werk, is thans in voorbereiding. De Rijnlandroute zal vanaf Voorschotens grondgebied niet hoor- of zichtbaar zijn door de ligging in een geboorde tunnel, een inpassingsmaatregel waaraan Voorschoten ook een zeer omvangrijke financiële bijdrage heeft geleverd. Onderdeel van het project Rijnlandroute is de aanpak van het Lammenschansplein.

Vanwege de strategische ligging van **Holland Rijnland** in de Randstad neemt de druk op de infrastructuur toe en wordt de ruimte voor wonen, werken en recreëren schaarser. Daarom werken de gemeenten van Holland Rijnland samen aan een bereikbare regio. Zowel op het gebied van openbaar vervoer, auto-, vracht-, en fietsverkeer. Doel van Holland Rijnland op het gebied van verkeer is

de bereikbaarheid van woon-werkgebieden te verbeteren, de bestaande vervoerstromen zo veel mogelijk te bundelen en de leefbaarheid te vergroten.

Beleid van naburige gemeenten

In 2015 is in de gemeente Leiden de Mobiliteitsnota Leiden 2015–2022 vastgesteld, waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Leiden is vastgelegd. Vooruitlopend op realisatie van de Rijnlandroute worden keuzes gemaakt om de ‘Leidse Ring’ te voltooien door een keuze te maken welke wegen tot deze hoofdwegenstructuur zullen behoren, met als doel een snelle en betrouwbare hoofdstructuur voor de Leidse regio.

In de gemeente Leidschendam–Voorburg is in 2014 het Verkeer- en Vervoersplan vastgesteld. Dit is een herijking van het eerdere beleid uit 2004, met een doorkijk naar 2040. De visie van de gemeente op hoofdlijnen is dat Leidschendam–Voorburg een groene woonstad is met economische kansen, voorzieningen en een optimale (regionale) bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. De gemeente streeft naar goede verbindingen, waarover mensen zich op een prettige manier en veilig kunnen verplaatsen. De gemeente wil haar parkeerbeleid actualiseren en zet in op duurzaamheid. Daar horen ook het stimuleren van fietsgebruik en aandacht voor voetgangers bij.

Tot slot is ook in de buurgemeente Wassenaar gewerkt aan een Verkeersplan. Dit is in juli 2016 vastgesteld.

Lokaal beleid

In het coalitieakkoord 2014–2018, met als titel ‘Vertrouwen in mensen, verbinden van krachten’ wordt specifiek aandacht besteed aan de bereikbaarheid van Voorschoten. Het gaat daarbij onder andere om de bereikbaarheid aan de noordzijde, waarbij de verkeerslichten bij de Churchillaan en het Lammenschansplein bijna dagelijks voor vertraging zorgen. Deze vertraging hangt samen met een afstemming van de verkeerslichten en de onregelmatige openingstijden van de brug. Meer in het algemeen geldt dat verkeersdruk en verkeerssnelheid zoveel mogelijk worden getemperd. Er is continue aandacht voor het verbeteren en veiliger maken van fiets-, wandelroutes en zebrapaden. Voor wat betreft het openbaar vervoer geldt als uitgangspunt dat de coalitie in blijft zetten op een goede bereikbaarheid van Voorschoten per openbaar vervoer; waarbij de huidige kwaliteit als uitgangspunt

geldt. Specifiek benoemde projecten zijn het knooppunt Voorschoten, de Vlietwijk, ontsluiting van de Krimwijk en een gewenste verbetering van de verkeerssituatie op de Traverse.

In 2014 is gewerkt aan de Toekomstvisie Voorschoten 2025. Deze is opgesteld op basis van alle gesprekken met inwoners, ondernemers en vertegenwoordigers van instellingen. Deze Toekomstvisie dient als inspiratiebron voor (ruimtelijke) plannen om Voorschoten ook in 2025 een groene en aantrekkelijke woongemeente te laten zijn.

Parallel aan dit verkeersplan is in Voorschoten ook gewerkt aan het opstellen van een economische visie, een woonvisie en een structuurvisie die in samenhang met deze verkeersvisie worden bekeken.

4 Ontwikkelingen

Bij het opstellen van dit plan is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen die in de maatschappij spelen, zoals hieronder gekenschetst.

Technologische ontwikkelingen en ICT

Technologische ontwikkelingen en het voortschrijdend gebruik van ICT hebben invloed op het gebruik van de fysieke ruimte. Veel inkopen worden tegenwoordig gedaan via internet en thuis bezorgd; het winkelen wordt steeds meer een beleving, waarbij de auto voor het vervoeren van goederen een minder prominente rol heeft. Technologische ontwikkelingen in de vervoersbranche hebben gezorgd voor elektrische fietsen en auto's, schonere bussen, navigatie als in-car technologie, automatisch inparkeren, snelheidsbegrenzing, etc. Ook zien wij een trend waarbij andere vormen van (elektrisch) fietsen opkomen. Op een totaal van 18 miljoen fietsen telt Nederland inmiddels al 1 miljoen elektrische fietsen; goed voor een aandeel van 12 procent in het aantal afgelegde fietskilometers. De elektrische fiets draagt niet alleen bij aan het vergroten van de actieradius van mensen die toch al veel fietsen, maar geldt nadrukkelijk ook als een alternatief voor mensen die voorheen gebruik maakten van andere vervoerswijzen. Een nieuwe trend hierbij is de opkomst van extra snelle elektrische fietsen; de zogenaamde highspeed e-bikes of speedpedelecs. Deze fiets oogt als een gewone fiets maar kan dankzij een forse elektromotor met meetrappen zo'n 45 km/uur halen. Op dit moment geldt dit type fiets formeel nog als snorfiets, maar zoals het er nu uit ziet zal vanaf 2017 dit type fiets gaan gelden als een bromfiets, met bijbehorende helmplicht en plaats op de weg. Deze ontwikkeling draagt bij aan een toename van het gebruik van het fietspad en tevens een toename van de onderlinge snelheidsverschillen.

Duurzaamheid en milieu

Duurzaamheid speelt een steeds grotere rol in onze samenleving. Er wordt gewerkt aan het stiller maken van het autoverkeer, door onder andere stiller asfalt, maar ook door invoering van stillere banden om de geluidhinder van het verkeer te verminderen. Het terugdringen van het gebruik van de schaarse fossiele brandstoffen en het terugdringen van CO₂-uitstoot en fijnstof zijn van grote invloed op de vervoersmiddelen. Met fiscale stimuleringsmaatregelen is de aanschaf van minder vervuilende en zelfs geheel of gedeeltelijk elektrische auto's gestimuleerd. Deze ontwikkeling heeft wel effect op het

openbaar parkeren. Bij particuliere inwoners die beschikken over eigen parkeergelegenheid is het opladen van de auto's geen probleem, anderen zijn echter afhankelijk van laadplekken in de openbare ruimte. Naast het feit dat er dan een veilige oplaadpaal geplaatst moet worden, moet er ook een parkeerplaats gereserveerd voor het elektrisch laden. Zeker in buurten met een hoge parkeerdruk vormt dat een uitdaging. Op dit moment hebben we in Voorschoten in totaal zeven openbare laadpunten.

Het aantal auto's in Nederland neemt nog altijd toe. Het autobezit in Voorschoten lag in 2014 gemiddeld op 1,1 auto per huishouden, dit is precies het Nederlandse gemiddelde. Na een relatief korte periode waarin het autobezit van met name jongeren leek te stagneren is op dit moment vooral weer een ontwikkeling van een stijgend autobezit waarneembaar. Met name in de grote steden, maar ook in Voorschoten is het autodelen in de laatste jaren sterk in opkomst. In 2014 waren er in Voorschoten 22 deelauto's beschikbaar tegen 12 in 2013.¹ Autodelen leidt tot een vermindering van de druk op openbare parkeerplaatsen en heeft tevens als voordeel dat het gebruik van de auto, door de aanwezigheid van een 'drempel' wordt verminderd. Hiermee draagt het tevens bij aan de vermindering van de verkeersdruk en de uitstoot van CO₂.

Vergrijzing en langer thuis wonen

Als gevolg van het langer thuis blijven wonen van de ouderen, soms op afstand van winkels, is de bereikbaarheid van voorzieningen een aandachtspunt geworden. De combinatie van verzorgingshuis en bushalte, maakte het in het verleden gemakkelijker om voorzieningen ook voor ouderen goed bereikbaar te maken. Daarvoor moeten nu andere oplossingen worden gezocht. Het bestellen via internet van met name de dagelijkse boodschappen kan hier veel in betekenen. Het is echter een ontwikkeling die niet voor alle ouderen een reëel alternatief vormt en voorziet bovendien ook niet in de behoefte van mensen om elkaar te ontmoeten en daarmee de sociale cohesie te behouden. De vergrijzing zal ook invloed hebben op de groep voetgangers. Verwacht mag worden dat in de toekomst een groter deel van de voetgangers zich voort zal bewegen met behulp van hulpmiddelen in de vorm van een rollator, een rolstoel of een scootmobiel.

¹ Bron: KpVV 2015

De vergrijzende bevolking zorgt helaas voor een toenemend aantal verkeersongevallen op de fiets. Vaak zijn dit eenzijdige ongevallen, door het rijden tegen paaltjes, stoepranden en dergelijke, maar vaak wel met forse gevolgen voor de fietser zelf. Ook nemen steeds meer ouderen op een andere wijze deel aan het verkeer.

Beïnvloeden van (verkeers)gedrag

Ook op het gebied van het denken over verkeer en verkeersmaatregelen is de afgelopen jaren een ontwikkeling in gang gezet. Niet langer wordt alleen gedacht aan het treffen van fysieke maatregelen om het verkeer te sturen of te remmen, maar wordt nadrukkelijk ook veel meer gekeken naar andere manieren om het verkeersgedrag te beïnvloeden. Het is tenslotte de autobestuurder die zijn gaspedaal bedient, die moet gaan veranderen. Het nadenken over het beïnvloeden van verkeersgedrag heeft een psychologische achtergrond en uit zich onder andere in communicatie (bijv. het plaatsen van elektronische snelheidsdisplays (smileys) langs de weg) en betrokkenheid van burgers (bijv. in de vorm van burgeracties om –te– hard rijden in de eigen wijk tegen te gaan).

Participatiemaatschappij

Niet langer is de overheid voor alles verantwoordelijk. De overheid is er niet meer één die zelf vooraf alles bepaalt, vastlegt en financiert, maar één die zich richt op uitdagen, inspireren en meedenken. Het initiatief en de verantwoordelijkheid liggen veel meer bij burgers en bedrijfsleven en de overheid faciliteert. Het meedenken van inwoners en ondernemers bij het maken van plannen (co-creatie), het inpassen van burgerinitiatieven en het bevorderen van sociale cohesie in de wijken en het dorp zijn ook bij het inrichten van de verkeersruimte van belang.

5 Visie

Binnen het beleidsveld verkeer gaat het om een voortdurende belangenafweging tussen de aspecten veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Deze begrippen liggen soms in elkaars verlengde maar kennen vaak ook een tegengesteld belang. Daarnaast moeten ingrepen in de verkeersstructuur ook altijd worden afgewogen tegen de kwaliteit van de openbare ruimte c.q. de dorpse karakteristiek.

Bij verkeersveiligheid gaat het om het zo veel mogelijk voorkomen van verkeersongevallen en daarbij om het zo veel mogelijk beperken van de ernst ervan. De afgelopen jaren heeft dit zich met name geuit in een wegencategorisering, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen 1. gebiedsontsluitingswegen (verkeersaders), 2. wijkontsluitingswegen en 3. erftoegangswegen, met een bijpassende inrichting van die wegen. De inrichting van vooral de erftoegangswegen is daarbij nog niet overal binnen Voorschoten in overeenstemming met de aanwijzing als 30km-zone. Voor wat betreft de zogenaamde woonerven, is het uitgangspunt dat wij deze in nieuwe situaties niet meer zullen toepassen.

Bij leefbaarheid gaat het voornamelijk om het zo veel mogelijk beperken van de hinder die omwonenden ondervinden van het verkeer in de vorm van geluid, zicht of geur. Dit geldt voor zowel rijdende als voor geparkeerde auto's, fietsen e.d.

Bereikbaarheid draait om de mate waarin bestemmingen binnen en buiten Voorschoten bereikbaar zijn via verschillende vervoerwijzen zoals fiets, auto en openbaar vervoer.

De gemeente Voorschoten streeft er naar de ideale woon- en leefomgeving te zijn en blijven.

Veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid vormen elementen die hier in belangrijke mate aan bijdragen. De gunstige ligging van Voorschoten ten opzichte van belangrijke bestemmingen als Den Haag, Amsterdam, Schiphol en Leiden worden beschouwd als belangrijke positieve eigenschappen van de bereikbaarheid van en vanuit Voorschoten. Bereikbaarheid mag echter niet ten koste gaan van leefbaarheid en al zeker niet van de veiligheid.

In Voorschoten hanteren we daarom de volgorde:

1. Verkeersveiligheid: aandacht voor langzaam verkeer, primaat bij de voetganger, inrichten volgens principes van Duurzaam Veilig

De afgelopen jaren is er al veel aandacht geweest voor de veiligheid rondom scholen, waarbij samen met scholen, ouders en de kinderen zelf gewerkt is aan het verbeteren van de veiligheid in de omgeving van de school. Door middel van het plaatsen van opvallend straatmeubilair en aanvullende

bebording wordt automobilisten duidelijk gemaakt dat ze zich in een schoolomgeving bevinden met daarbij de kans op overstekende kinderen. Inmiddels bezitten al verschillende basisscholen in Voorschoten het label 'School op Seef'.



2. Leefbaarheid: duurzaamheid en toegankelijkheid

Bijzondere aandacht moet er ook zijn voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor een andere kwetsbare groep verkeersdeelnemers, de gehandicapten. Gebruikers van een rolstoel, rollator en ook visueel gehandicapten vragen om een aangepaste inrichting van de weg, met voldoende obstakelvrije ruimte en bijvoorbeeld goede op- en afrijdmogelijkheden van het trottoir. Voor visueel gehandicapten is een vorm van geleiding belangrijk, zoals bijvoorbeeld de in de Schoolstraat aanwezige lijngoot.

Een goed contact met belanghebbenden om de omgeving toegankelijk te houden is in dit licht cruciaal.

Bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we de parkeerkencijfers van het CROW als norm, waarbij Voorschoten, gelet op de adressendichtheid (1.637 per km²), geldt als 'sterk stedelijk'.

3. Bereikbaarheid

Het gebruik van de fiets kent vele positieve effecten, zowel voor de fietser zelf, als voor de omgeving en voor het milieu. Daarnaast draagt het bij aan de bereikbaarheid, onder andere doordat er weg- en

parkeercapaciteit beschikbaar blijft voor verkeersdeelnemers voor wie het gebruik van de fiets geen reëel alternatief vormt.

Een belangrijke voorwaarde voor het bevorderen van het fietsgebruik is een goede fietsinfrastructuur. In het participatietraject is de aanwezigheid van veel fietspaden in Voorschoten als sterk punt benoemd. Ook de Fietzersbond afdeling Voorschoten geeft desgevraagd aan in het algemeen erg tevreden te zijn over de bereikbaarheid van Voorschoten per fiets. Er zijn verschillende goede fietsverbindingen tussen Voorschoten en omliggende gemeenten voorhanden. Een belangrijk voorbeeld hiervan betreft de snelfietsroute Velostrada tussen Den Haag en Leiden.

Het beleid ten aanzien van het autoverkeer is er op gericht de bereikbaarheid van en vanuit Voorschoten zo goed mogelijk te faciliteren, zonder dat Voorschotense wegen een aantrekkelijk alternatief worden voor doorgaand autoverkeer tussen omliggende plaatsen.

6 De knelpunten

Voor het verkeersplan en ook voor verkeer als onderdeel van de structuurvisie, heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. In 2014 zijn er diverse avonden georganiseerd voor inwoners, ondernemers, wijkverenigingen en andere belangenorganisaties. Daarin zijn diverse onderwerpen aangesneden en is er gezamenlijk een SWOT-analyse uitgevoerd. Hiermee zijn de sterkte en de zwakke kanten van het verkeer in Voorschoten in beeld gebracht, alsmede de kansen en bedreigingen. De meest genoemde uitkomsten uit de SWOT-analyse zijn hieronder in het kort weergegeven.

Uitkomsten

De meest genoemde uitkomsten uit de SWOT-analyse zijn hieronder in het kort weergegeven.

Sterk

- Traverse in plaats van ring;
- Overzichtelijke structuur, duidelijke hoofdroutes;
- 30 km wijken
- Veel fietspaden
- Voldoende en gratis parkeren

Zwak

- Sluipverkeer
- Doorstroming, doorstroming rotonde centrum
- Knelpunt Lammenschansplein
- Parkeren station Voorschoten
- Leidseweg Noord te smal
- Veel drempels verkeerd aangelegd
- Te veel (steile) drempels
- Te weinig maatregelen in 30 km gebieden

Kansen

- Verbeteren doorstroming
- Fietsen en voetgangers Schoolstraat beter scheiden
- Verbeteren doorstroom rotonde centrum door scheiden verkeersstromen
- Rtonde vervangen door verkeerslichten
- Oranjeboomstraat + Kon. Marinelaan 30 km/h
- Deel Oranjeboomstraat eenrichtingsverkeer
- Kijken bij andere gemeenten
- Meer elektrische auto's
- Fietsroutes voor schoolkinderen
- Directe aansluiting Voorschoten op N206
- Herinrichting Deltaplein; nu goed doen
- Groene Golf door Voorschoten
- Rondweg om Voorschoten om centrum te ontlasten
- Weddeloop afsluiten voor doorgaand verkeer

Bedreigingen

- Toename verkeer door huizenbouw
- Doorstroming op traverse
- Verkeersveiligheid
- Meer huizen betekent hogere parkeerdruk
- Oplaadpalen op plaatsen met hoge parkeerdruk
- Financiële positie gemeente
- Te veel vertrouwen op formele regel
- Elektrische vervoermiddelen, met name voor ouderen

7 Oplossingen

Voetgangers

De (maatschappelijke) voorzieningen binnen Voorschoten zijn over het algemeen goed bereikbaar voor voetgangers. Een continu aandachtspunt hierbij is het waarborgen van deze toegankelijk door het vermijden van obstakels en het zorgdragen voor goede oversteekmogelijkheden. Dat geldt nadrukkelijk voor de straten in het centrum maar ook voor de toegankelijkheid van wandelpaden en bruggen in het buitengebied. Een ander voorbeeld van een verbeterde toegankelijkheid zijn plaatsen waar overhangend groen (bijvoorbeeld van particulieren) zorgt voor een hinderlijke of zelfs gevaarlijke situatie voor visueel gehandicapten.

Rondom scholen en kinderdagverblijven ontstaan echter nog wel eens conflictsituaties als gevolg van (fout) geparkeerde auto's van ouders die hun kinderen brengen. Hoewel beschikbare ruimte hierbij een rol speelt, betreft het toch vooral een gedragsprobleem. In samenwerking met scholen en betrokken verkeersouders zijn hiervoor in het verleden trajecten in gang gezet die hebben geleid tot een verbetering van de verkeersveiligheid rondom scholen. De gemeente zorgt voor een zo veilig mogelijke inrichting van de openbare ruimte, de scholen en ouders dragen bij aan het zorg dragen voor verkeersveilig gedrag van zowel kinderen als brengende ouders. Het project is hiermee niet geëindigd maar dient ook in de komende jaren te worden voortgezet. Het streven is er op gericht dat elke school in Voorschoten een oudercomité voor verkeersveiligheid heeft .

Fietsverkeer

Alhoewel de in Voorschoten aanwezige fietspaden als goed worden beoordeeld is dat op zichzelf uiteraard geen reden om tevreden achterover te leunen. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven houden we rekening met een toename van het fietsverkeer en met name met een toenemend onderling snelheidsverschil. Een toename van het gebruik van de elektrische fiets leidt helaas ook tot een toenemend aantal ernstige verkeersgewonden onder fietsers, waarbij het vaak om eenzijdige ongevallen gaat. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren zal een inventarisatie worden gemaakt van alle fietspaden, waarbij gekeken wordt naar objecten die de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden. Het gaat daarbij vaak om paaltjes, daar neergezet om autoverkeer te weren, maar ook bijvoorbeeld om trottoirbanden. Bij het opstellen van een fietsveiligheidsplan zal specifiek worden

gekeken naar de fietsveiligheid in de omgeving van de Karel Doormanlaan, de British School en rond de Hoogvliet.

Een regelmatig terugkerend punt van discussie vormt het al dan niet toestaan van het fietsen in de Schoolstraat. Op drukke momenten wordt het fietsen in de Schoolstraat daarbij als een probleem ervaren. Tot dusver is de uitkomst hiervan elke keer geweest dat het fietsen in de Schoolstraat belangrijk is voor het economisch functioneren van het centrum. Er gaan nu opnieuw stemmen op om het fietsen in de Schoolstraat te verbieden en het fietsverkeer om het centrum heen te leiden.

Op dit moment wordt er nog gewerkt aan de uitvoering van het Deltaplein en de aanpak van het knooppunt Voorschoten. Het fietspad langs de Koningin Julianalaan vormt in de huidige situatie dan ook geen goed alternatief voor de route door de Schoolstraat. Zodra deze werkzaamheden zijn afgerond kunnen maatregelen om het fietsen in de Schoolstraat te verminderen worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door het gebruik van de route via de Koningin Julianalaan te bevorderen door hiernaar te verwijzen. Hierbij valt ook te denken aan een pilot waarbij het fietsen door de Schoolstraat overdag op de drukke vrijdag en zaterdag wordt verboden. Deze maatregelen worden integraal betrokken bij de visie op het centrum en het plan zal gereed zijn voor de oplevering van het knooppunt Voorschoten.

Openbaar vervoer

Op station Voorschoten stappen dagelijks zo'n 2700 reizigers in of uit; een aantal dat de afgelopen jaren gemiddeld een gestage groei liet zien van 2 tot 3 procent². Voorschoten speelt in op deze groei door met name het aantal fietsparkeerplekken te verruimen tot circa 1.000 plekken. Daarnaast is onlangs het parkeerterrein voor auto's uitgebreid naar circa 200 plaatsen. Op deze wijze is op een toekomstbestendige wijze voorzien in het oplossen van een reeds bestaand tekort.

Voorschoten zal zich er de komende jaren voor blijven inspannen dat het bestaande voorzieningenniveau op minimaal hetzelfde peil blijft en waar mogelijk met verbetervoorstellen richting de diverse vervoerders komen. Voorschoten tracht de lijnvoering daarbij zoveel mogelijk aan te laten sluiten op locaties waar veel ouderen wonen. Daarbij zal er in ieder geval voor worden gepleit om bij de nieuwe concessie buslijn 45 weer door de Vlietwijk te laten rijden en een terugkeer van de busverbinding met Wassenaar. Hierbij zal ook nadrukkelijk aandacht zijn voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen en gehandicapten.

² Bron: Cijfers NS; Lange Termijn Spooragenda

Gemotoriseerd verkeer

Aan de noordzijde van Voorschoten staat de bereikbaarheid onder druk door het kruispunt Voorschotenseweg–Churchillaan en het Lammenschansplein. Uiteindelijk zal de Rijnlandroute bijdragen aan een aanzienlijke verbetering, onder andere door voorgenomen maatregelen aan het Lammenschansplein. In de tussentijd onderzoeken wij in overleg met de provincie Zuid-Holland en vooral ook de gemeente Leiden welke mogelijkheden er zijn om geplande verbeteringen zo snel mogelijk uit te voeren. Daarbij wordt ook onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de verkeersregelininstallaties richting het Lammenschansplein beter af te stemmen waardoor het verkeer vanuit Voorschoten een betere aansluiting op het Lammenschansplein krijgt.

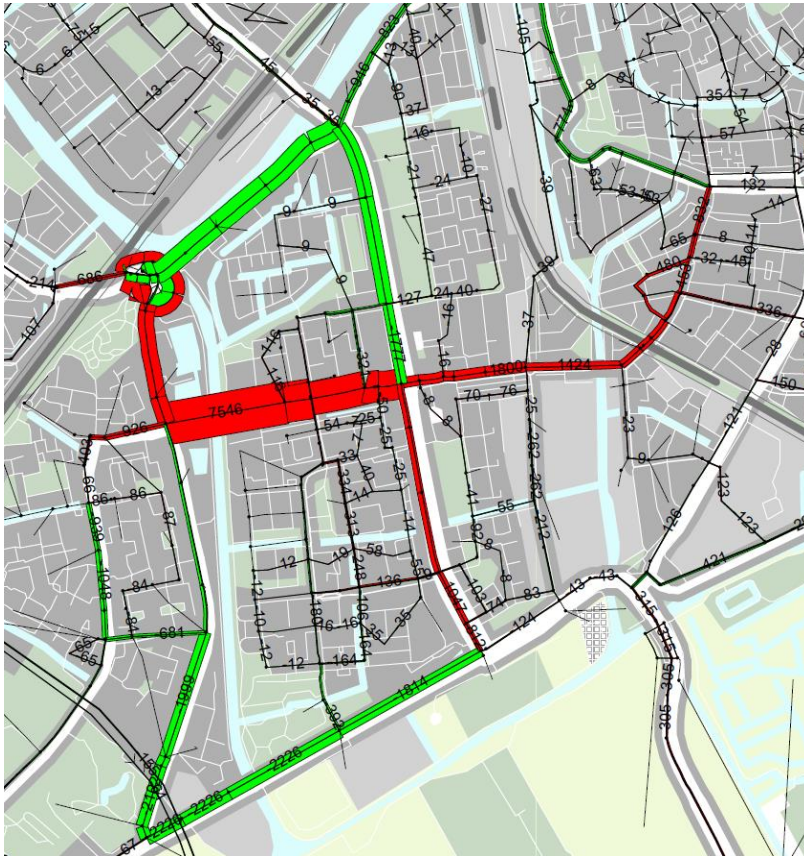
Aan de westzijde is de bereikbaarheid van Voorschoten verbeterd door maatregelen die de gemeente Wassenaar heeft getroffen op het kruispunt Papeweg–N44 en op de kruising N44/A44–Rozenweg.

De bereikbaarheid van Voorschoten via de Veurseweg is relatief goed.

De Leidseweg Noord is in het wegcategoriseringsplan niet aangewezen als een wijkontsluitingsweg, maar deze functioneert in de praktijk nog wel enigszins als zodanig. Er geldt ter plaatse nog een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. De huidige inrichting met asfaltverharding en vrijliggende fietspaden leent zich niet voor een verlaging tot 30 kilometer per uur. Tevens laat de huidige kwaliteit van de verharding te wensen over en ontvangt de gemeente regelmatig klachten over verkeershinder in deze straat. Als oorzaken daarvan worden genoemd te hard rijden, wegversmallingen die ongewenst gedrag uitlokken en een smal wegprofiel. In september 2016 is een voorbereidingskrediet beschikbaar gekomen voor de herinrichting van de Leidseweg Noord om de verkeerssituatie te verbeteren. In overleg met een klankbordgroep met bewoners van de Leidseweg Noord zal een totaalplan voor de Leidseweg opgesteld worden, waarvan het vooralsnog de bedoeling is dit gefaseerd uit te voeren.

De gemeenten Voorschoten en Leiden hebben met behulp van het regionale verkeersmodel van Holland Rijnland een studie verricht naar de verkeerskundige effecten op het wegennetwerk bij het openstellen van de Hoflandbrug voor gemotoriseerd verkeer. De resultaten van de studie laten bij openstelling van de Hoflandbrug een flinke toename van het autoverkeer op het noordelijkste gedeelte van de Leidseweg (tussen Ter Wadding en de Trompweg) zien. Het betreft hier autoverkeer uit de wijk Stevenshof uit Leiden dat in plaats van de Haagweg gebruik maakt van de Leidseweg in Voorschoten, de Hoflandbrug en de Vijf Meilaan om uiteindelijk de N206 te bereiken. Leiden heeft naar aanleiding van deze resultaten aangegeven in principe geen voorstander te zijn van het openstellen van de

Hoflandbrug. De Vijf Meilaan wordt dan namelijk zwaarder belast en is hiervoor minder geschikt dan de Haagweg. Ook voor Voorschoten leidt het openstellen van de Hoflandbrug niet tot de gewenste verbeteringen. Het noordelijkste gedeelte van de Leidseweg, waar op dit moment door de bewoners al veel verkeersoverlast wordt ervaren, zou dan namelijk nog zwaarder belast worden.



Bij de toekomstige ontwikkeling van de zogenaamde Intratuinlocatie zullen wij kijken naar de mogelijkheid van een nieuwe ontsluitingsweg over deze locatie ter ontlasting van en als alternatief voor de Leidseweg Noord Noord.

Het deel van de Mozartlaan tussen de Leidseweg en de Van Beethovenlaan is aangewezen als wijkontsluitingsweg, waarvoor een maximum snelheid geldt van 50 kilometer per uur. De bestaande wegverharding verkeert in gebrekkige staat. Op relatief korte termijn zal hier onderhoud plaats vinden. Voor een grootschalige reconstructie van de weg, waarbij onder andere de bestaande elementenverharding wordt vervangen door asfalt is geen financiële ruimte. Het bestaande profiel zal worden gehandhaafd in combinatie met elementenverharding. Aan weerszijden van de weg zal daarbij een zogenaamde fietssuggestiestrook worden toegepast waardoor een optische rijbaanversmalling ontstaat en de weg minder uitnodigt tot het rijden met hogere snelheden. Hierover is met een vertegenwoordiging van bewoners gesproken en zij geven aan zich hier in te kunnen vinden.

Het doel van de gekozen wegcategorisering is het gemotoriseerde verkeer zoveel en zo lang mogelijk concentreren op gebieds- en wijkontsluitingswegen. In de bewegwijzering zal wij het verkeer dan ook zoveel mogelijk naar deze hoofdroutes worden verwezen. In overleg met en op nadrukkelijk verzoek van het Bureau overleg verenigingen Sportpark Adegeest wordt hierop voor de sportvelden van sportpark Adegeest een uitzondering gemaakt en zal het verkeer, afhankelijk van de bestemming ook deels via de Mozartlaan en de Richard Wagnerlaan worden verwezen. Hiervoor zal een beboddingsplan worden opgesteld en aan de sportclubs worden voorgelegd.

Net als water zoekt ook het autoverkeer altijd de weg van de minste weerstand. Daarom zal altijd een deel van het autoverkeer een weg zoeken via de bij het kleinschalige karakter van Voorschoten passende fijnmazige wegenstructuur. Indien nodig treedt de gemeente daarbij met vertegenwoordigers van de betreffende straten of buurten in overleg om te bekijken welke aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn om daarbij de snelheid te beperken tot de toegestane maximum snelheid.

Bij de herinrichting van de N447/traverse is er bewust voor gekozen de rijbaanbreedte beperkt te houden om hiermee (te) hoge snelheden te voorkomen. Met name het zuidelijk deel van de traverse (Veurseweg) leidt hierbij tot klachten. Uit metingen blijkt de rijbaanbreedte ter plaatse nogal varieert, van 2,76 m tot 2,96 m, waar die op de Leidseweg redelijk consequent 2,92 m bedraagt. Met name daar waar de rijbaan smaller is voelen bewoners zich genoodzaakt de auto met twee wielen op de rand van de uitstapstrook te parkeren. In fysieke zin is deze situatie op te lossen door de uitstapstrook te versmallen, echter wel tegen relatief hoge kosten. Gelet op de financiële situatie van de gemeente en de hoge kosten en de gewinning geven wij er echter de voorkeur aan de bestaande situatie te formaliseren door het parkeren met twee wielen op de uitstapstrook (trottoirband) hier te legaliseren. (Het zogenaamde Canadees parkeren.)

Bij het opstellen van het Programma van Eisen ten behoeve van de Krimwijk is vastgelegd dat de ontwikkelaar van deze wijk een tweede ontsluiting van de wijk realiseert. Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State op een bezwaar tegen het bestemmingsplan kon deze weg in een eerdere fase niet worden gerealiseerd. In 2011 is besloten dat besluitvorming hierover wordt uitgesteld tot het moment dat er meer duidelijkheid is over de Rijnlandroute. Besluitvorming over de Rijnlandroute heeft plaatsgevonden in december 2014, door de uitspraak van de Raad van State in januari 2016 is dit besluit inmiddels onherroepelijk. Dit betekent dat Voorschoten nu de tweede ontsluiting van de Krimwijk wederom kan oppakken.

Het werk aan het Knooppunt Voorschoten wordt afgerond en in 2017 wordt gestart met de vernieuwing van het belangrijke kruispunt Koninklijke Marinelaan. Voor de overige met verkeerslichten geregelde kruisingen zal bij gepland onderhoud bekeken worden of een betere afstelling van de VRI's leidt tot een verbeterde doorstroming.

Parkeren

Het centrum van Voorschoten geldt als een blauwe zone. Het parkeerbeleid in het centrum met gratis parkeren in combinatie met een blauwe zone met parkeerduurbeperking wordt als sterk punt gezien voor een aantrekkelijk winkelcentrum. De parkeergelegenheid in het centrum is voldoende.

Het uitgangspunt dat er gratis geparkeerd kan worden zal worden gecontinueerd. Hierbij is de wens geuit om de maximale parkeerduur te verlengen van twee naar drie uur omdat twee uur net te kort zou zijn om in het centrum rustig te kunnen winkelen. De afweging van deze optie wordt meegenomen bij het integrale advies voor het centrum van Voorschoten.

In wijken waaruit de gemeente klachten ontvangt over een tekort aan parkeerplaatsen treedt zij in overleg met bewoners om te kijken naar de noodzaak en mogelijkheden om extra parkeren te realiseren. Hierbij wordt een integrale afweging gemaakt tussen enerzijds parkeergelegenheid en anderzijds esthetische aspecten, de aanwezigheid van groen, speelmogelijkheden alsmede het waterbergend vermogen van de omgeving.

Aanvragen die binnenkomen voor het reserveren van een parkeerplaats voor autodelen worden positief ontvangen en hier wordt in beginsel kosteloos medewerking verleend.

Het initiatief tot het plaatsen van elektrische oplaadpalen wil Voorschoten zoveel mogelijk overlaten aan de markt. Op dit moment zoeken wij daarbij naar mogelijkheden om aan te sluiten bij de aanbesteding van elektrische laadpalen vanuit de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Voorwaarden voor het reserveren van een openbare parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen zijn een makkelijk vindbare locatie waar een of twee naast elkaar gelegen parkeerplaatsen aangewezen kunnen worden als plek voor elektrisch laden. We willen daarmee voorkomen dat een openbare parkeerplaats in een buurt met een hoge parkeerdruk gereserveerd wordt door een bewoner met een elektrische auto. Consequentie voor de keuze om het aan een of meer marktpartijen over te laten is dat het vanuit huis opladen op openbare parkeerplaatsen moet worden tegengegaan.

Tijdens de Avond voor Verkeer is ook aandacht gevraagd voor een tekort aan parkeerplaatsen bij station Voorschoten. De parkeercapaciteit is hier inmiddels uitgebreid. Bij station De Vink zijn 76 parkeerplaatsen aanwezig; hier zijn geen klachten bekend.

8 Maatregelen

A	Continueren bestaand beleid	Beleidsdoelstelling	Kosten	Wanneer
A1	Borgen toegankelijkheid openbare ruimte voor o.a. gehandicapten	Leefbaarheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting	Doorlopend
A2	Bevorderen mobiliteit ouderen; bijvoorbeeld d.m.v. bankjes als rustpunt	Leefbaarheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting	Doorlopend
A3	Waar mogelijk nastreven kwaliteitsverbetering fietspaden (verharding, rijbaanbreedte)	Verkeersveiligheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting	Doorlopend
A4	Continueren gekozen wegcategorisering	Verkeersveiligheid, leefbaarheid	Reguliere begroting	Doorlopend
A5	Erftoegangswegen (30 km zones), in overleg met bewoners beoordelen welke aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn	Verkeersveiligheid, leefbaarheid	Reguliere begroting	2017-2018
A6	Tweede ontsluiting Krimwijk	Leefbaarheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016-2017
A7	Waar tekort aan parkeerplaatsen met bewoners in overleg over noodzaak en mogelijkheden uitbreiding	Verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting	Doorlopend
A8	Veiligheid rondom scholen; oudercomité op alle scholen	Verkeersveiligheid	Alleen capaciteit	Doorlopend
A9	Bestaande kwaliteit openbaar vervoer minimaal behouden	Leefbaarheid, bereikbaarheid	Alleen capaciteit	Doorlopend

B	Maatregelen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden	Beleidsdoelstelling	Kosten	Wanneer
B1	Leidseweg Noord; voorbereiding maatregelen in overleg met bewoners	Verkeersveiligheid, leefbaarheid	Bestaand voorbereidings-krediet	2016-2017
B2	Mozartlaan, onderhoud verharding	Verkeersveiligheid, leefbaarheid	Reguliere begroting	2016-2017

C	Maatregel waarvoor nieuw besluit noodzakelijk is	Beleidsdoelstelling	Wanneer
C1	Maatregelen bereikbaarheid Voorschoten aan noordzijde	Bereikbaarheid	Derden
C2	In overleg met Leiden en de provincie Zuid-Holland streven naar een zo snel mogelijke aanpak van het verbeteren van de bereikbaarheid richting Lammenschansplein en A4	Bereikbaarheid	Reguliere begroting
C3	Bij nieuwe ontwikkelingen parkeerkencijfers CROW hanteren	Verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting
C4	Stimuleren autodelen	Leefbaarheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting
C5	Initiatieven marktpartijen mbt elektrische oplaadplekken faciliteren	Leefbaarheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting
C6	Integraal advies centrum Voorschoten, met o.a.	Verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid	
	- Fietsen door de Schoolstraat verminderen		
	- Fietsparkeren centrum verbeteren		

	- Continueren gratis parkeren icm blauwe zone		
	- Bekijken verlengen maximale parkeerduur		
	- Functie Churchillweg, Treubplein en Voorstraat		
	- Advies bevoorradersverkeer		
C7	Opstellen plan fietsveiligheid	Verkeersveiligheid	Reguliere begroting
C8	Verkeerssituatie Traverse verbeteren door legalisering van bestaande situatie waarin met twee wielen op de uitstapstrook wordt geparkeerd	Verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting
C9	In overleg met sportverenigingen Adegeest bewegwijzering aanpassen	Verkeersveiligheid, bereikbaarheid	Reguliere begroting