



Gemeente
Leidschendam-Voorburg

Verkeers- en Vervoerplan

Herijking 2014, met doorkijk naar 2040

Deel A: Visie en opgaven

Versie 3.0: 15 oktober 2014

Vastgesteld door de gemeenteraad op 14 oktober 2014.

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
1. Inleiding	7
2. Visie op hoofdlijnen	11
3. Visie per beleidsthema	13
4. Hoofdstructuur op kaart	21
Colofon	25

s108 afrit 4

600 m 

Voorburg

Den Haag-

Nieuw Laakhaven

 Binckhorst



Voorwoord

Voor u ligt het herijkte Verkeers- en Vervoerplan 2014. Het is geen compleet nieuwe koers, maar een aanscherping waar dat wenselijk en mogelijk is. In een vroeg stadium hebben belangengroepen en betrokken inwoners vanuit hun kennis en ervaring ons hiervoor waardevolle suggesties en wensen voorgelegd die wij hebben kunnen overnemen. De herijking bestaat uit de delen A en B. In deel A staan de visie en de opgaven van onze gemeente in de periode 2014-2020. De achterliggende analyses en oplossingsrichtingen kunt u in het uitgebreidere deel B lezen.

Het herijkte Verkeers- en Vervoerplan 2014 draagt de komende jaren bij aan de ambitie van de gemeente om de infrastructuur naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen. Als wethouder dank ik de lokale en regionale partners, de burgers en het bedrijfsleven in Leidschendam-Voorburg voor hun inzet, betrokkenheid en initiatieven die zij hebben geleverd om tot dit resultaat te komen.



Foto Norbert Waalboer

De komende jaren werken we samen aan de lokale en regionale bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van onze gemeente.

Saskia Bruines
*Wethouder Verkeer en Vervoer,
Gemeente Leidschendam-Voorburg*



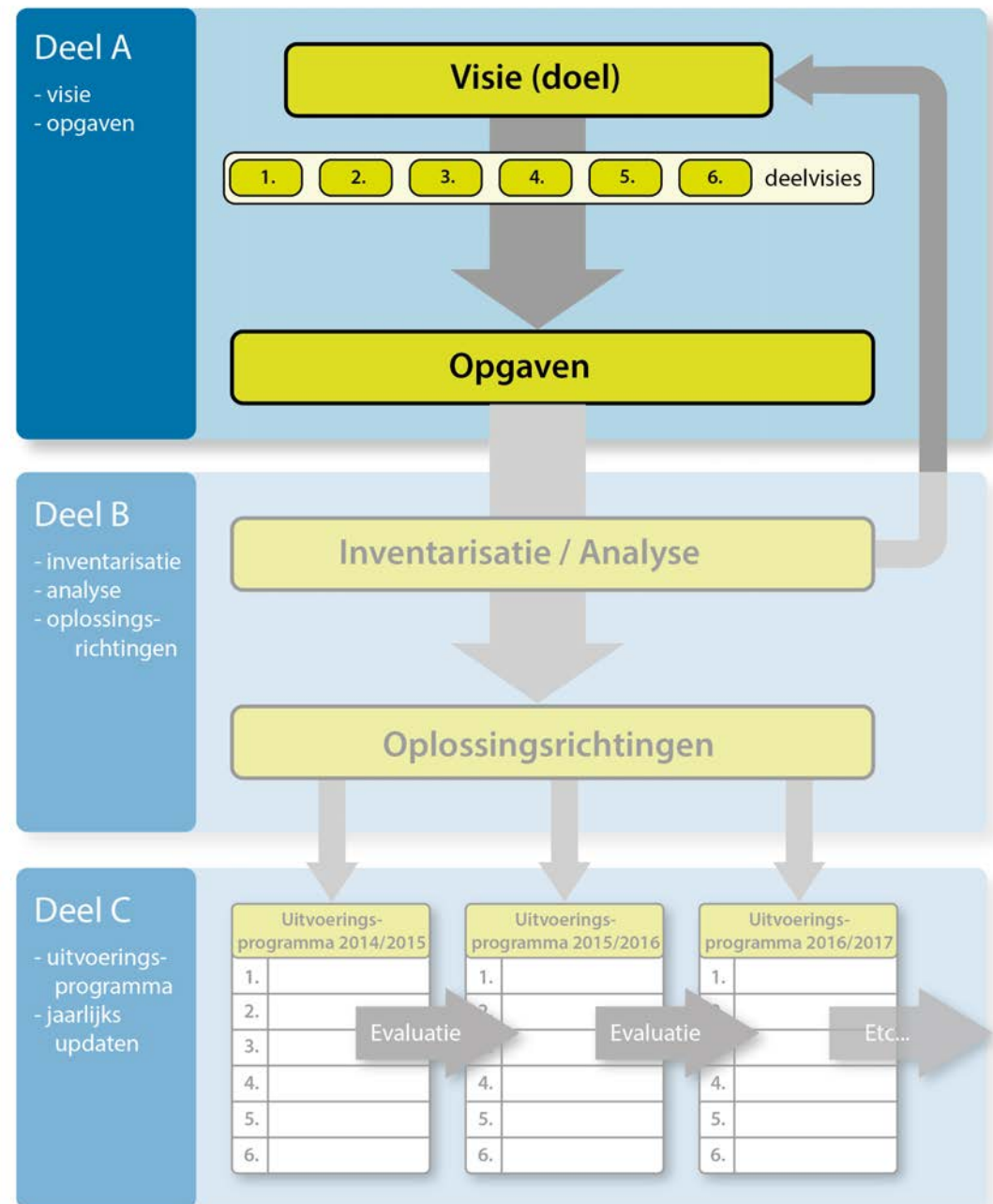
1. Inleiding

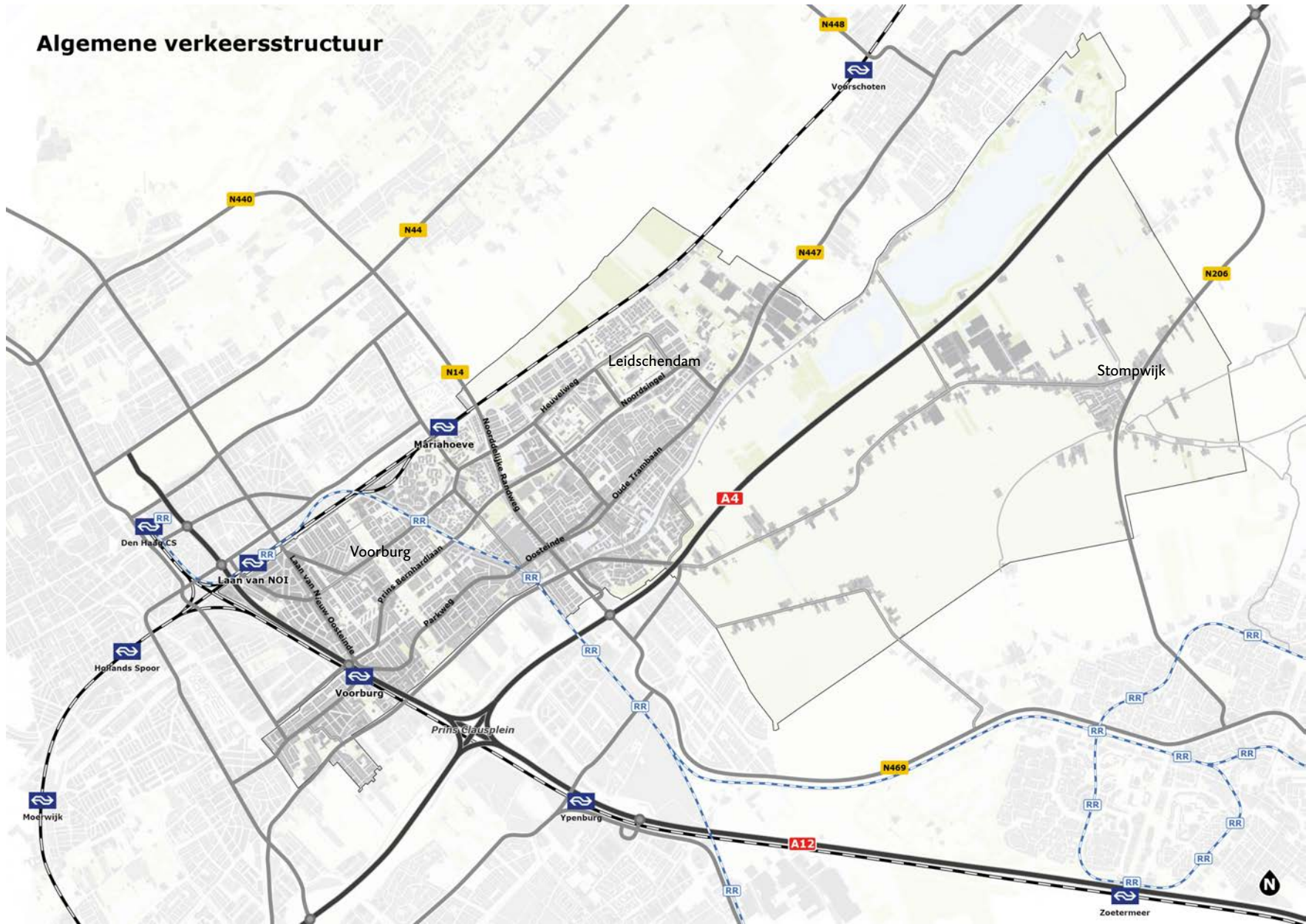
Voor u ligt deel A van het herijkte Verkeers- en Vervoerplan 2014 van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Dit deel geeft de visie en de opgaven van onze gemeente bij het verkeers- en vervoerbeleid in de periode 2014-2020, met een doorkijk naar 2040. De achterliggende analyses en oplossingsrichtingen kunt u in het uitgebreidere deel B lezen. Om de oplossingen uit te voeren zal een meerjaren uitvoeringsprogramma (deel C) worden opgesteld dat gekoppeld is aan het Investeringsprogramma Ruimtelijke Ontwikkeling (IRO) en jaarlijks wordt geactualiseerd.

1.1 Aanleiding herijking Verkeers- en Vervoerplan

Omdat elke gemeente een wettelijke taak heeft een verkeers- en vervoerbeleid te voeren heeft de gemeente in 2003 een Verkeers- en Vervoerplan (VVP) ontwikkeld, dat is vastgesteld in 2004. Dit VVP is opgesteld na de fusie van Leidschendam en Voorburg met 2010 als planningshorizon. De houdbaarheid van dit plan is inmiddels overschreden. Reeds in 2009 heeft het college daarom besloten om een startnotitie op te stellen voor het maken van een nieuw Verkeers- en Vervoerplan (2009/22380). In 2010 is in het Coalitieakkoord 2010-2014 echter opgenomen dat uitvoering gaat voor nieuw beleid. Gesteld is dat het huidige Verkeers- en Vervoerplan, voordat dit herzien wordt, eerst volledig en goed zal worden uitgevoerd. In de Voorjaarsnota 2011 is vervolgens besloten de uitvoering van het huidige Verkeers- en Vervoerplan stop te zetten. Aangezien de uitvoering is stopgezet is nu de tijd gekomen het VVP te herzien.

Door vele interne en externe ontwikkelingen is de behoefte aan een nieuwe visie op het gemeentelijke verkeers- en vervoernetwerk gegroeid, ook voor de langere termijn. Voor lokale initiatieven zoals de ontwikkeling van Leidschendam-Centrum en Leidsenhage is het van belang om zicht te hebben op de toekomstige ontwikkeling van onder andere het wegennet en het parkeerbeleid.





▲ Kaart 1.2 Algemene verkeersstructuur Leidschendam-Voorburg

Kaders en Randvoorwaarden

Om kosten te besparen wordt niet gekozen voor het opstellen van een volledig nieuw Verkeers- en Vervoerplan, maar voor een herijking van het huidige plan. Dit is ook zo besloten in de Voorjaarsnota 2011. Hierin is het volgende opgenomen: “Wij actualiseren daarom het huidige Verkeers- en Vervoerplan (VVP) inclusief een meerjarig uitvoeringsprogramma met daaraan gekoppeld een begreind investeringsvolume”.

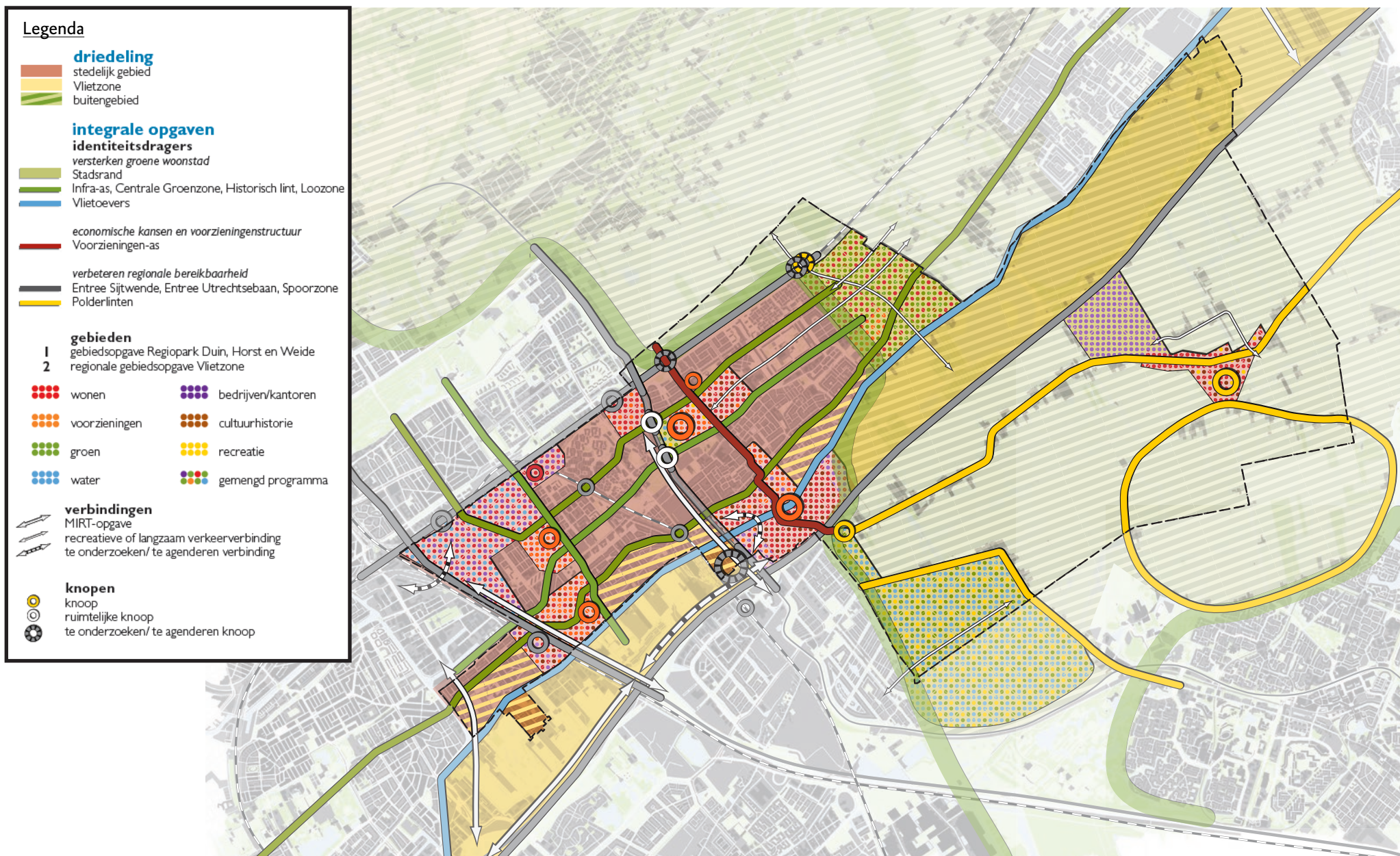
De omvorming naar een regieorganisatie betekent het op een andere manier uitvoeren van de rol als gemeentelijke overheid. Dit betekent dat de gemeente steeds meer een regisserende rol heeft. Wij zijn niet langer de partij die alle initiatieven neemt, maar leggen deze verantwoordelijkheid voor een deel ook bij onze inwoners, verenigingen, bedrijven en instellingen. Dit houdt in dat de gemeente niet altijd invloed heeft op de planning van bepaalde projecten. Tegelijkertijd is en blijft onze gemeente het aanspreekpunt waar het gaat om zaken die door andere overheden worden georganiseerd en directe invloed hebben op onze bewoners.

1.2 Participatie en inspraak

Er is gekozen om de actieve consultatie te beperken tot belangengroeperingen. Enerzijds omdat het een herijking is van het Verkeers- en Vervoersplan 2004. Anderzijds omdat van hen mag worden verwacht dat zij de verkeers- en vervoerproblematiek op gemeentelijke schaal kunnen bezien. Belangstellende burgers krijgen tijdens de officiële inspraakperiode de gelegenheid zienswijzen in te dienen. De mogelijkheid voor burgers om te participeren is hiermee gewaarborgd, burgers worden in dit proces echter niet actief benaderd.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de visie op hoofdlijnen weergegeven. Hoofdstuk 3 gaat in op de visie en opgaven per beleidsthema. Nadere informatie (inventarisatie, analyse en oplossingsrichtingen) is per thema te vinden in deel B van dit Verkeers- en Vervoerplan. In hoofdstuk 4 zijn kaarten opgenomen van de hoofdstructuur voor het autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer. Een toelichting op deze kaarten is in deel B opgenomen.



▲ Kaart 2.1 Structuurvisie Leidschendam-Voorburg

2. Visie op hoofdlijnen

De bereikbaarheid in Leidschendam-Voorburg wordt over het algemeen als (zeer) positief gewaardeerd. Op langere termijn zal de mobiliteit waarschijnlijk flink groeien en kent verkeer zeker in ons deel van de Randstad geen grenzen. Deze tijd vraagt om maatwerk en flexibiliteit. De voorspelbaarheid van ontwikkelingen vermindert. Het is onzeker hoe lang de crisis nu duurt wat de economische en sociale veranderingen zullen zijn die zij in gang heeft gezet. Investeringsmiddelen van onze gemeente zijn zeker de komende jaren beperkt. Tegelijkertijd gaan technologische innovaties snel en daarmee kunnen oplossingen in beeld komen die nu nog onhaalbaar lijken.

Visie op hoofdlijnen:

Leidschendam-Voorburg is een groene woonstad met economische kansen, voorzieningen en een optimale (regionale) bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. Daar waar mogelijk wordt bestaande infrastructuur eerst beter benut voordat er nieuwe wordt aangelegd.

De gemeente Leidschendam-Voorburg hanteert de landelijke, provinciale en regionale doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer als uitgangspunten voor haar verkeers- en vervoerbeleid. Als hoofddoelstelling geldt: Leidschendam-Voorburg is een leefbare stad met een hoge verkeersveiligheid en een goede bereikbaarheid.

Vanwege de beperkte middelen focust onze gemeente zich op haar regio. Leidschendam-Voorburg werkt waar dat mogelijk is mee aan landelijke, regionale en private initiatieven. Voor de beleidsthema's autoverkeer, verkeersveiligheid, fiets, openbaar vervoer, parkeren en duurzaamheid wordt aangegeven welke kaders worden gesteld en wat de gemeente zelf doet en wat zij aan andere partijen overlaat.

Er is bij het mobiliteitsbeleid sprake van verschillende invalshoeken. Enerzijds worden eisen gesteld aan het verkeer vanuit de belangen van economie en mobiliteit, waarin de bereikbaarheid voorop staat. Anderzijds gaat het om eisen die samenhangen met een leefbare, prettige en veilige leefomgeving. Dit vraagt van het gemeentebestuur een voortdurende belangenafweging. Bovendien is Leidschendam-Voorburg een bestaande stad met beperkte uitbreidingsmogelijkheden. Iedere keer opnieuw zal de gemeente bij concrete projecten de optimale afstemming moeten zoeken tussen deze verschillende invalshoeken.

De aandachtspunten zoals hier geformuleerd moeten dan ook niet worden gezien als een optelsom, maar als de richtingen waarin de gemeente haar inspanningen wil concentreren. Als uitdagingen bij het zoeken naar een optimale inrichting van de openbare ruimte, waarbij deze aandachtspunten niet bij voorbaat als onrealistisch zijn af te doen. Een inrichting die op alle onderdelen tegemoet komt aan de wensen van fietsers schiet bijvoorbeeld tekort bij de gewenste doorstroming van het openbaar vervoer of het autoverkeer. En als je de auto alle ruimte biedt, schiet de leefbaarheid van de wijken er bij in.

Het gaat met andere woorden niet om een maximale bereikbaarheid, maar om een optimale bereikbaarheid, met name van de economische en verzorgingscentra, voor alle vervoerwijzen en met in achtneming van voorwaarden in termen van leefbaarheid en veiligheid. Dat betekent ook dat op die plaatsen waar de overlast van het (auto)verkeer bovenmatig of ontoelaatbaar hoog is, maatregelen worden genomen om die overlast terug te dringen.

Het verkeers- en vervoerbeleid is op te delen in zes thema's: autoverkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer, verkeersveiligheid, parkeren en duurzaamheid. In de volgende hoofdstukken is voor elk van deze thema's een algemene visie geformuleerd, gevolgd door opgaven en aandachtspunten die de visie ondersteunen.



3. Visie en opgaven per beleidsthema

3.1 Autoverkeer

De auto is en blijft een belangrijk vervoermiddel in onze gemeente. Grote delen van Leidschendam-Voorburg zijn vaak uitstekend bereikbaar per auto. Maar niet op ieder moment van de dag. Tegelijkertijd kan autoverkeer ook de leefomgeving verslechteren en milieuhinder en onveiligheid veroorzaken. Daarnaast groeit de mobiliteit waarschijnlijk flink op langere termijn. Daarmee is de goede bereikbaarheid van onze gemeente zonder extra investeringen allesbehalve zeker.

3.1.1 Visie

Leidschendam-Voorburg zet zich in voor een verbetering van de autobereikbaarheid van de gemeente en de regio, waar dat kan door in te zetten op het beter benutten van bestaande infrastructuur. Waar het niet anders kan wordt nieuwe infrastructuur aangelegd. Aan de hand van de (herijkte) wegategorisering volgens de principes van Duurzaam Veilig, zullen vorm, functie en gebruik van onze wegen zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd, waardoor naast een verbetering van de bereikbaarheid ook een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt bereikt.

3.1.2 Opgaven

- Inzetten op 'Beter Benutten' in regionaal verband, waaronder verbetering van de aansluiting A12 – Maanweg en A4 – N14.
- Beter benutten van het lokale wegennet door middel van verkeersmanagement (afstelling verkeersregelinstallaties, route-informatiepanelen, etc.)
- De opgaven in het kader van het MIRT zijn als volgt:
 - Verbetering van de regionale bereikbaarheid, waarbij de lokale bereikbaarheid niet mag verslechteren;
 - Een goede inpassing van de nieuwe auto-infrastructuur. Nieuwe (boven)regionale verbindingen gaan waar mogelijk ondergronds;
 - De mogelijkheden voor een Extra Oeververbinding over de Vliet ter hoogte van de Klein Plaspoelpolder verder te verkennen.

Voorop staat het lokale doel van deze verbinding: de extra brug over de Vliet moet andere verbindingen binnen onze gemeente ontlasten en vormt tegelijkertijd een meerwaarde bij de ontwikkeling van Klein Plaspoelpolder.

- Inzetten op een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing van de Rijnlandroute, in samenhang met de aanpassingen aan de A4.
- Inzetten op een goede ruimtelijke inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone;
- De verkeerseffecten van de Rotterdamsebaan en daarmee samenhangende (herinrichtings)projecten op Voorburg-West nauwlettend volgen en waar nodig inzetten op flankerende maatregelen.
- De verbindingsweg die het glastuinbouwgebied rechtstreeks met de N206 moet verbinden wordt in samenhang met de Stompwijkseweg bekeken. Aan de hand van een variantenstudie wil de gemeente tot een optimaal verkeerssysteem komen, binnen de randvoorwaarden die aan beide wegen worden gesteld.
- Het concentreren van het autoverkeer op een beperkt aantal hoofdroutes. De route Prins Bernhardlaan-Noordsingel is hiervan de belangrijkste en dient versterkt te worden indien de capaciteit niet meer toereikend is. Een goede aansluiting op de N14 is hierbij van groot belang (in relatie tot het MIRT).
- Handhaven van de goede bereikbaarheid per auto van winkelcentrum Leidsenhage.
- Het herinrichten van wegen, passend binnen de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, combineren met onderhouds-/rioleringswerkzaamheden en overige ruimtelijke (bouw)projecten.
- Tractorverkeer wordt zoveel mogelijk voorkomen. Inzet is dat onze gemeente daar waar mogelijk als opdrachtgever van werkzaamheden de inzet van tractoren uitsluit. Daarnaast wordt tractorverkeer zoveel mogelijk over de ontsluitende wegen afgewikkeld, om te voorkomen dat er in woonwijken verkeersonveilige situaties optreden.

3.2 Fietsverkeer

Leidschendam-Voorburg wil het gebruik van de fiets optimaal faciliteren met goede voorzieningen voor de rijdende én stilstaande fiets. De fiets past uitstekend in een gemeente die ruimtelijk verdicht is, maar toch leefbaar en goed bereikbaar wil blijven. Fietsen is makkelijk, vlot, gezond, schoon, klimaatneutraal en de fiets neemt beperkte ruimte in beslag. De fiets is voor velen een prima manier om voldoende te bewegen en het groen in en rond de gemeente te bezoeken. Bovendien kunnen goede fietsvoorzieningen de kwaliteit van de woonomgeving verbeteren.

Het bevorderen van het fietsgebruik is een belangrijk onderdeel van het VVP. De fiets is voor de kortere afstanden, tot ongeveer 7,5 kilometer, binnen stedelijk gebied een aantrekkelijk vervoermiddel. Met de elektrische fiets verdubbelt deze afstand, waardoor veel bestemmingen binnen de regio op fietsafstand komen te liggen. Daarnaast is voor grotere afstanden de fiets een goed vervoermiddel als voor- en natransport in combinatie met het openbaar vervoer (ketenmobiliteit).

Een goed fietsbeleid, met infrastructurele en flankerende maatregelen heeft een positieve invloed op het aantal verplaatsingen per fiets, de verkeersveiligheid en de tevredenheid van fietsers. Het uitgangspunt is om alle modaliteiten goed en afzonderlijk van elkaar te faciliteren. Dit biedt grote kansen voor de ketenmobiliteit. Daarbij willen we niet alleen het stimuleren van het fietsverkeer of de autostructuur als uitgangspunt nemen, maar juist een vanuit de fietser geredeneerd netwerk opzetten, zo mogelijk los van de autostructuur of de OV-structuur.

3.2.1 Visie

Leidschendam-Voorburg wil het fietsgebruik stimuleren, waarbij we ons willen profileren als fietsgemeente. We zetten in op het aantrekkelijker en meer uitnodigend maken van fietsen. Mensen die nog niet fietsen, moeten daartoe aangezet (verleid) worden en zij die al wel fietsen, moeten aangespoord worden vaker de fiets te pakken of langere ritten te maken. Hierbij zijn zowel de harde maatregelen (verbetering van de infrastructuur en stallingmogelijkheden) als de zachte maatregelen (bewegwijzering, informatie, promotie) nodig.

Doel is het fietsgebruik in de periode tot 2020 met 30% te laten groeien en in de periode tot 2040 met 50%. Dit doel sluit naadloos aan op het fietsbeleid van het Stadsgebied Haaglanden.

3.2.2 Opgaven

- Inzetten op een goede basiskwaliteit van het totale fietsnetwerk met een hoge veiligheid (zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid).
- Doorgaande fietsroutes zo veel mogelijk vrijliggend en eenduidig uitvoeren (rood asfalt).
- Het netwerk van hoofd fietsroutes moet direct in tijd en afstand zijn, samenhang hebben, comfortabel en veilig zijn en aantrekkelijk zijn door een goede inpassing met de omgeving.
- Het gebruik van elektrische fietsen stimuleren.
- Inzetten op voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets, met name bij openbaar vervoer haltes/stations en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en daarnaast bij woningen zonder berging.
- Sterker inzetten op niet-infrastructurele maatregelen zoals diensten en informatie (waaronder bewegwijzering).
- Realiseren van nieuwe regionale fietsroutes om de schakel tussen stad en land te verbeteren (bereikbaarheid en toegankelijkheid buitengebied en de stad).
- Versterken van de bestaande recreatieve fietsverbindingen, waaronder het verbeteren van de oversteekbaarheid bij de doorkruisende infrastructuur en van de aansluiting op het regionale routenetwerk.
- Verbeteren van de continuïteit en kwaliteit van de woon-werkroutes (snelfietsroutes) binnen en van/naar het stedelijk gebied.
- Aandacht voor kwetsbare fietsers (jongeren en ouderen).

3.3 Voetgangers

Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen in stad en landschap; het is schoon, gezond, goedkoop en vergt weinig ruimte. Daarbij dragen voetgangers in belangrijke mate bij aan de levendigheid van de openbare ruimte in de stad. Locaties waar veel voetgangers zijn, worden over het algemeen als sociaal veilig ervaren. Ook leveren voetgangers een belangrijke bijdrage aan de economie van de stad. Korte afstanden worden vaak gelopen. Denk bijvoorbeeld aan het lopen van huis naar school of naar andere voorzieningen. Daarnaast lopen veel mensen vanaf parkeerplaatsen, OV haltes of fietsenstallingen naar hun bestemming.

3.3.1 Visie

Leidschendam-Voorburg wil het lopen in stad en landschap stimuleren. Als op zichzelf staande vorm van verplaatsen, maar ook in combinatie met het openbaar vervoer. Dat vereist een goed ingerichte openbare ruimte, waar mensen zich op een prettige manier en zonder gevaar en obstakels kunnen verplaatsen. Aantrekkelijk ingerichte straten, pleinen en parken dragen bij aan een goed 'loopklimaat'. Haltes en stations van het openbaar vervoer moeten gemakkelijk te voet bereikbaar zijn.

Het voetgangersbeleid van Leidschendam-Voorburg richt zich op vier speerpunten:

1. De voetganger in de woonwijk (veilig verplaatsen);
2. Lopen van en naar het openbaar vervoer; de voetganger in de keten;
3. De voetganger centraal in de centrumgebieden;
4. Toegankelijke groengebieden en de verbindingen daar tussen.

Herenstraat, Voorburg ►

3.3.2 Opgaven

- Het bieden van een goede basiskwaliteit van looproutes, waarbij rekening gehouden wordt met mensen die moeilijk of niet zelfstandig kunnen lopen (toegankelijkheid openbare ruimte).
- Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor voetgangers, waaronder voetgangers die gebruik maken van hulpmiddelen als looprekken en scootmobielen, meenemen als een onlosmakelijk onderdeel van ruimtelijke plannen.
- Het beter benutten van het huidige voetgangersroutes door een kwaliteitsverbetering en het realiseren van schakels tussen bestaande netwerken.
- Verbeteren van routes naar en binnen belangrijke voorzieningen zoals winkelgebieden en sportcomplexen met speciale aandacht voor de schakels naar OV haltes en parkeervoorzieningen.
- Verbeteren van doorgaande routes langs de belangrijke assen zoals de Centrale Groenzone, het Waterspoorpark, de Vlietzone en belangrijke dwarsverbindingen zoals de Loo-zone en de route sluis-Leidsenhage.
- Verbeteren van de aansluiting van het stedelijke netwerk op het recreatieve netwerk in het buitengebied.
- Bij renovaties en herinrichtingen zo min mogelijk obstakels plaatsen in verharding en straatmeubilair.
- Het recreatieve netwerk door parken, groenzones en buitengebieden promoten.



3.4 Openbaar vervoer

Delen van onze gemeente zijn uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer. De afgelopen jaren hebben bezuinigingen vanuit het Rijk en de regio geleid tot het opheffen van enkele buslijnen waardoor de bereikbaarheid in andere delen van onze gemeente is verschaald.

3.4.1 Visie

Stimuleren van openbaar vervoer als alternatief voor het autoverkeer, waarbij met name ingezet wordt op het beter benutten van de bestaande openbaar vervoer voorzieningen. Het inzetten op sterke openbaar vervoer lijnen past in deze visie, maar daarbij moet aandacht blijven bestaan voor het sociale belang en de betaalbaarheid van openbaar vervoer.



3.4.2 Opgaven

Leidschendam-Voorburg onderschrijft het regionale beleid dat Haaglanden (Regionale Nota Mobiliteit 2008 en 2013) voert. Tot 2030 moet het aantal reizigers met 50% groeien, gerekend vanaf 2005.

Leidschendam-Voorburg neemt maatregelen op basis van een eigen visie op het openbaar vervoer, in navolging van het Stadsgewest Haaglanden. Daar waar dat mogelijk is zal openbaar vervoer aan grotere ruimtelijke ontwikkelingen worden gekoppeld.

Inzet van onze gemeente is een openbaar vervoer netwerk dat tegelijkertijd zoveel mogelijk functies vervult. Voorop staat de vervoersfunctie van sterke lijnen. Tegelijkertijd zijn de economische en sociale functie van lijnen belangrijk, zo moet bijvoorbeeld het Werkplein Corbulo goed bereikbaar blijven.

Leidschendam-Voorburg wil het openbaar vervoer een goede concurrentiepositie verschaffen ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer op zijn grondgebied via eigen infrastructuur en met voorrang bedienen.

Leidschendam-Voorburg wil alle minder valide bewoners, ook die in Stompwijk, openbaar vervoer bieden.

Leidschendam-Voorburg wil de randvoorwaarden voor het gebruik van het openbaar vervoer creëren zoals goede haltevoorzieningen, fietsenstallingen, routes van en naar de haltes, vervoersbewijzen, informatieverstrekking.

3.5 Verkeersveiligheid

Met name door de invoering van het concept “Duurzaam Veilig Verkeer” is in de afgelopen 15 jaar veel bereikt op het gebied van verkeersveiligheid. Het aantal geregistreerde ongevallen en verkeersslachtoffers is sterk gedaald en de Rijksdoelstelling om in 2010 het aantal verkeersslachtoffers te verminderen met 25% ten opzichte van 1998 is ruimschoots gehaald. Geen reden echter om achterover te leunen. Ieder slachtoffer is er tenslotte één te veel en bovendien stijgt (op landelijk niveau) het aantal ernstig gewonden onder fietsers en ouderen de laatste jaren.

Zowel infrastructuur als het gedrag zijn oorzaak van het ontstaan van ongevallen. De eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker speelt, naast die van de gemeente als wegbeheerder, een belangrijke rol om ook in de toekomst de dalende lijn in de verkeersonveiligheid te kunnen continueren.

3.5.1 Visie

Leidschendam-Voorburg spant zich conform het aangescherpte landelijke beleid in om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren en daarmee een evenredige bijdrage te leveren aan de landelijke doelstellingen. De gemeente streeft daarbij, in aansluiting op het nationale doel, naar minimaal 34% minder ziekenhuisgewonden en 53% minder doden in 2020 ten opzichte van 2002¹. Daartoe gaat we door met ‘Duurzaam Veilig’, waarbij de gemeente zich vooral richt op infrastructurele maatregelen. Daarnaast vervullen wij een regierol op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving.

¹ Het aantal verkeersslachtoffers is berekend over het gemiddelde over 2001, 2002, 2003. De nationale doelstelling voor 2020 is 34% minder ziekenhuisgewonden en 53% minder doden dan in 2002. Hiemee komt Leidschendam-Voorburg uit op maximaal 17 ernstige verkeersslachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) voor 2020.

3.5.2 Opgaven

- Wij pakken relatief onveilige wegen en kruispunten, volgend uit de wegbeeldanalyse, aan ter vermindering van de kans op ongevallen.
- Om de uniformiteit en verkeersveiligheid van het wegennet verder te versterken streven wij bij aanleg en reconstructie van wegen naar een inrichting conform de ‘Basiskenmerken Wegontwerp’. Herkenbaarheid is het sleutelwoord.
- Wij brengen lokale verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in kaart en stellen een verbeterplan op met gedrags en/of infrastructurele maatregelen.
- Wij geven extra aandacht aan verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes en proberen scholen hierbij te betrekken.
- Wij richten ons bij de aanpak van de verkeersonveiligheid op de risicogroepen: (brom)fietsers, oudere verkeersdeelnemers, beginnende bestuurders en jonge verkeersdeelnemers.
- Wij vervullen een regierol op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving. Wij bewaken de integrale aanpak en informeren, stimuleren en adviseren andere partijen bij de ontwikkeling en uitvoering van maatregelen.



3.6 Parkeren

Automobilisten hechten er over het algemeen veel waarde aan om in de buurt van de bestemming te kunnen parkeren. Doordat op sommige plaatsen of op sommige momenten de vraag naar parkeerplaatsen het aanbod overstijgt, is dit niet altijd mogelijk. Zowel voor wonen, werken als winkelen is voldoende goede parkeergelegenheid van groot belang. Om de schaarse parkeerruimte toch zo goed en eerlijk mogelijk te verdelen over de verschillende doelgroepen is een gebalanceerd parkeerbeleid essentieel. Daarnaast is het parkeerbeleid ook een lokaal sturingsinstrument op gebied van planologie, bereikbaarheid, verkeerscirculatie, milieu, economie, etc. In dit Verkeers- en Vervoerplan zijn de kaders van het parkeerbeleid vastgelegd. De uitwerking van het parkeerbeleid wordt beschreven in een Nota Uitwerking Parkeerbeleid. De parkeernormen waar bij ruimtelijke plannen binnen de gemeente, betreffende nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie aan voldoen moet worden, zijn opgenomen in de Nota parkeernormen.

3.6.1 Visie

Het hebben van voldoende parkeerruimte bij woningen, winkelgebieden, voorzieningen en openbaar vervoer knooppunten. Daar waar sprake is van grote schaarste kan het parkeerareaal waar mogelijk gericht uitgebreid worden, rekening houdende met de ruimtelijke inpasbaarheid, bij voorkeur in gebouwde parkeervoorzieningen. Bovendien kan met behulp van parkeerregulering de beschikbare parkeerruimte worden verdeeld onder de verschillende gebruikersgroepen. De beste vorm van regulering wordt afgestemd op de specifieke eigenschappen van een gebied. Zo behouden wij het aantrekkelijke, groene woonmilieu waar onze gemeente voor staat.

3.6.2 Opgaven

- In wijken waar de parkeerdruk op piekmomenten hoger is dan 90%, zetten wij ons in om deze parkeerdruk te verlagen. Voor parkeeroplossingen wordt maatwerk geboden. Hierbij worden alle mogelijke reguleringsmiddelen onderzocht en afgewogen. Er worden geen mogelijkheden uitgezonderd en de kosten en opbrengsten van parkeren worden ook meegewogen.
- Bevorderen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen om capaciteitsverlies tegen te gaan.
- In winkelgebieden zorgen voor voldoende voorzieningen voor kort parkeren op korte loopafstand, en langparkeermogelijkheden in de omgeving.
- Overlast van geparkeerde auto's bij openbaar vervoerknooppunten terugdringen.
- Bewegwijzering naar openbare parkeerterreinen, voor een optimaal gebruik.
- Structurele beleidsmonitoring: één keer per vier jaar een parkeerdrukmeting voor de hele gemeente.



Parkerenplaatsen bij winkelcentrum Sweenslaan, Leidschendam ►

3.7 Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit gaat over het in evenwicht brengen van de welvaartsgroei met de negatieve impact van mobiliteit. Naast een goede bereikbaarheid van de stad, ook voor degenen die geen auto bezitten, betekent duurzame mobiliteit ook het zorgen voor een veilige en gezonde leefomgeving, een schone lucht, een dragelijke hoeveelheid geluid en een omgeving waarin land en natuur worden beschermd en ontsnipperd. Verder draagt duurzame mobiliteit bij aan het oplossen van grensoverschrijdende problemen ten aanzien van klimaat, energie en grondstoffen. Duurzaam betekent dat je nu (geen) beslissingen neemt waarmee toekomstige generaties dit duurzame evenwicht (niet) kunnen bereiken.

3.7.1 Visie

De gemeente Leidschendam-Voorburg hecht grote waarde aan kwaliteit van de leefomgeving en sluit zich aan bij de landelijke doelstellingen. Vanuit dit oogpunt streeft de gemeente naar duurzame mobiliteit. Dit betekent een verbetering van de leefbaarheid met behoud van een goede bereikbaarheid, door:

- het beperken van niet-noodzakelijk autogebruik en het bevorderen van langzaam verkeer en openbaarvervoergebruik;
- in te zetten op de transitie naar schonere brandstoffen en zuinige voertuigen, waarbij de gemeente via investeringen in het eigen wagenpark het goede voorbeeld geeft.

3.7.2 Opgaven

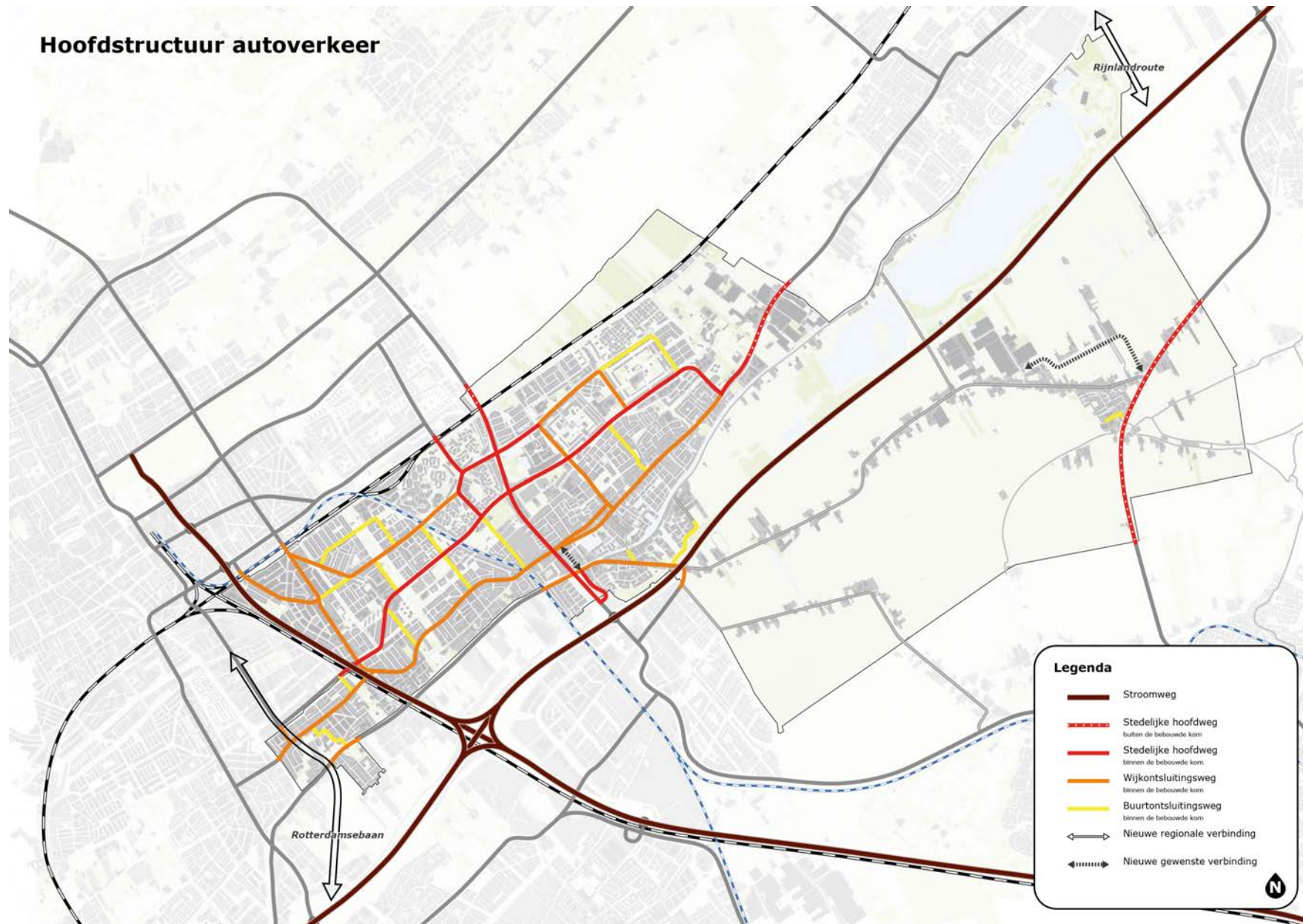
Voor het beperken van niet-noodzakelijk autogebruik en het bevorderen van langzaam verkeer en openbaar-vervoergebruik zijn bij de betreffende paragrafen opgaven benoemd. Aanvullend daarop wil de gemeente:

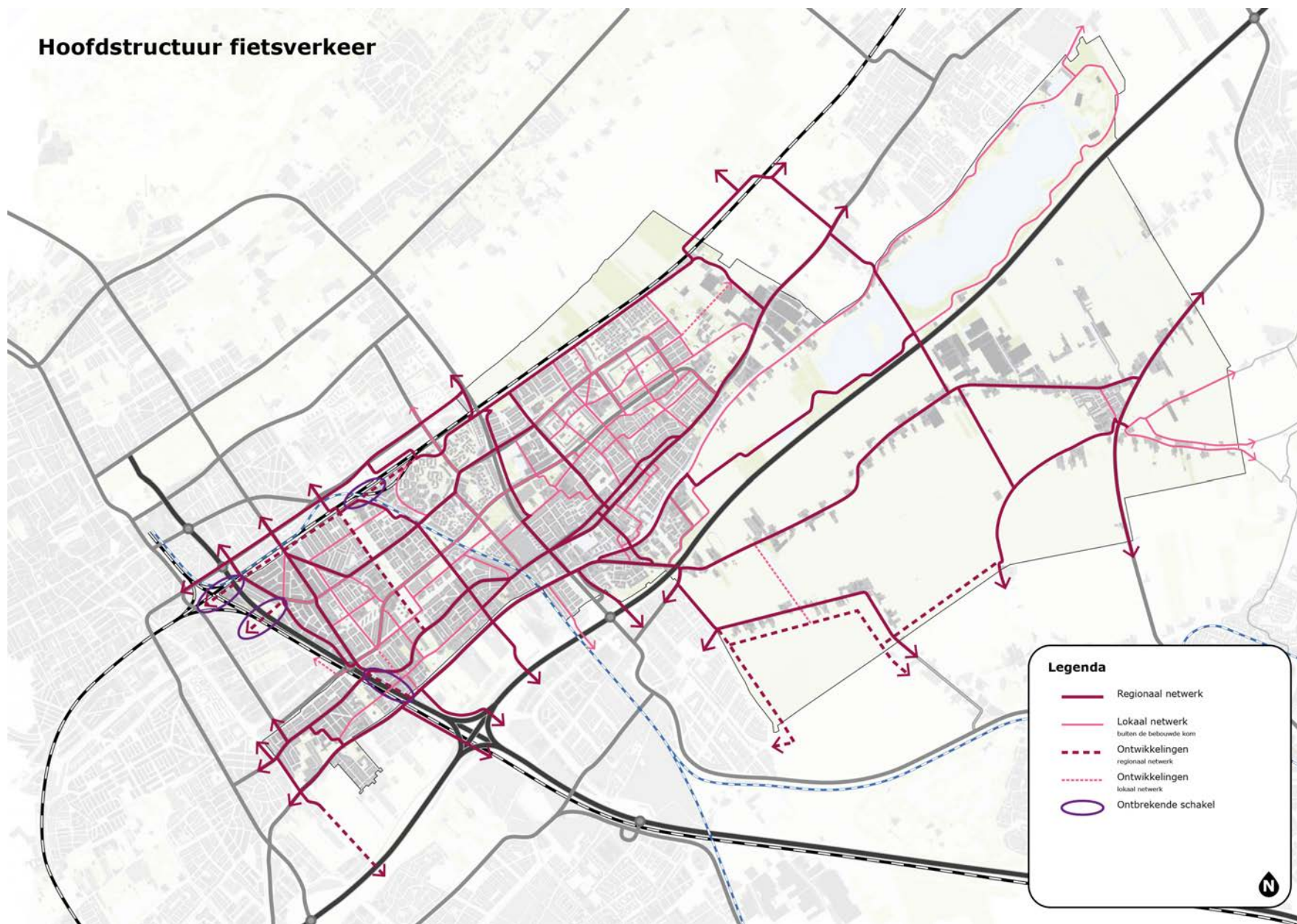
- Maatregelen opnemen in de eigen bedrijfsvoering die direct de uitstoot van CO₂ verminderen en deze waar mogelijk afdwingen bij publieke voorzieningen;
- De beschikbaarheid stimuleren van schone brandstoffen voor bedrijven en bewoners;
- Deelauto parkeerplaatsen faciliteren;
- Zelf en/of in regionaal verband beleid ontwikkelen voor het plaatsen van oplaadpalen voor elektrische auto's.



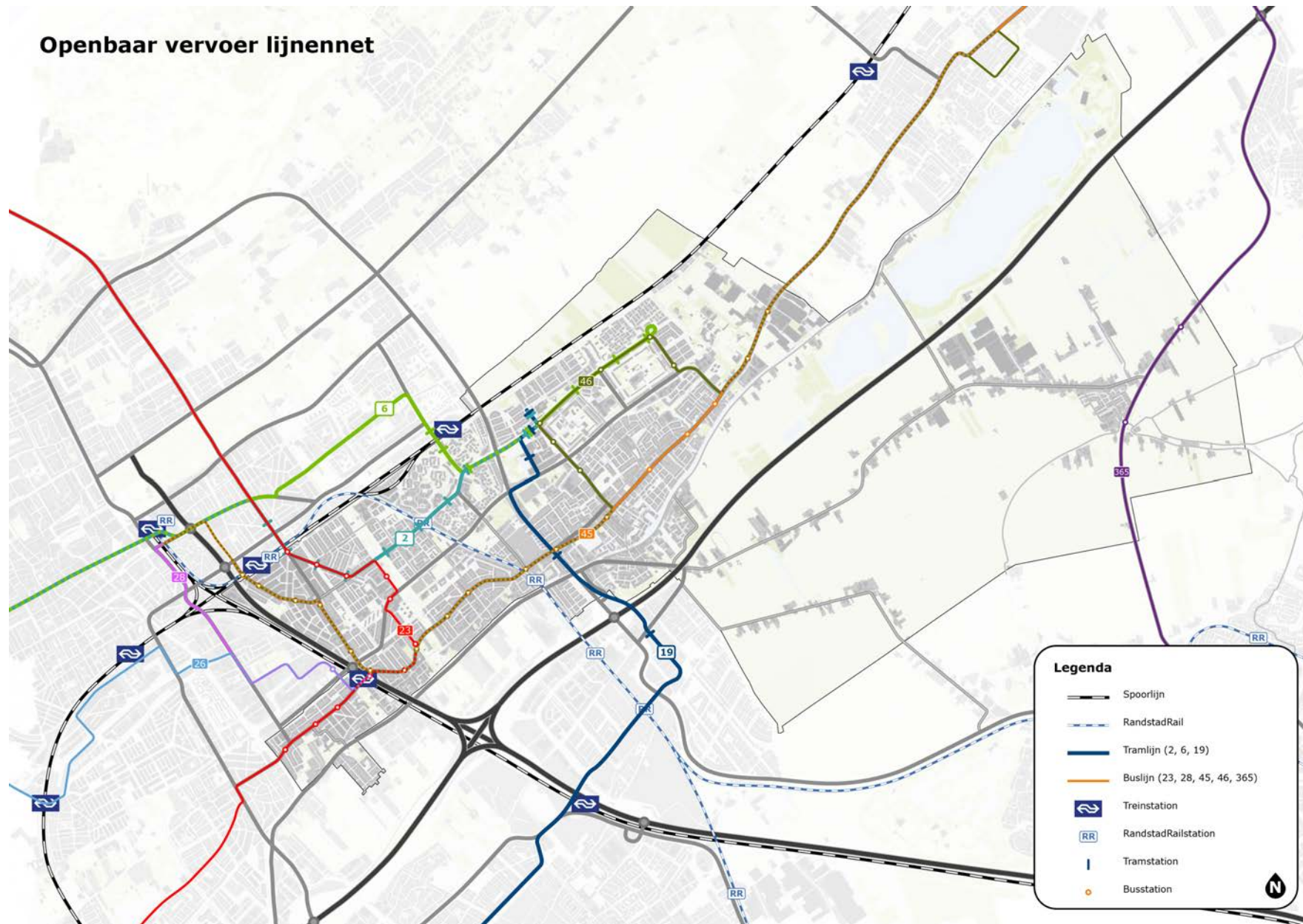
Parkeerplaats laden elektrisch voertuig ►

4. Hoofdstructuur op kaart





▲ Kaart 4.2 Hoofdstructuur fietsverkeer



▲ Kaart 4.3 Openbaar vervoer lijnennet 2014



Colofon

Verkeers- en Vervoerplan

Herijking 2014, met een doorkijk naar 2040

Deel A: Visie en opgaven

Dit is een uitgave van de gemeente Leidschendam-Voorburg

Postbus 905, 2270 AX Voorburg

www.leidschendam-voorborg.nl

T 14 070

F (070) 320 1302

E info@leidschendam-voorborg.nl

Leidschendam-Voorburg

Oktober 2014



De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft aan de samenstelling van deze uitgave uiterste zorg besteed. Het is evenwel niet uit te sluiten dat gegevens inmiddels zijn achterhaald of verwachtingen wekken. Aan deze publicatie kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.