

## **Deel C: Van oplossingen naar uitvoering**

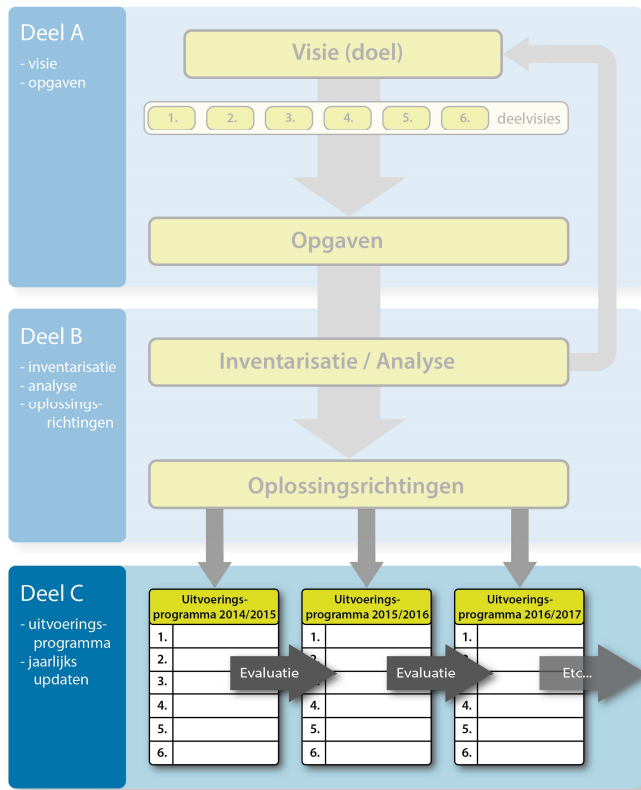
### **1. Inleiding**

Deel A van het Verkeers- en Vervoerplan (VVP) [kenmerk 940193] geeft de visie en opgaven ten aanzien van verkeer en vervoer tot en met 2020, met een doorkijk naar 2040. Deel B gaat uitvoeriger in op ontwikkelingen en analyseert die. Ook werkt deel B oplossingen uit. Waar het A- en B-deel van het Verkeers en Vervoersplan ingaan op de vragen wat (in hoofdlijnen) moet worden gedaan en waarom, gaat het deel C over de vraag hoe en wanneer we maatregelen kunnen uitvoeren om de doelen te bereiken. Deel C geeft inzicht in de gewenste maatregelen, op grond waarvan het gemeentebestuur prioriteiten kan stellen. Hiervoor wordt ook inzicht gegeven in aspecten als financiering en samenwerking met publieke en private partijen. Paragraaf 2 gaat in op de uitvoeringsstrategie. Paragraaf 3 behandelt het eerstvolgende uitvoeringsprogramma en de jaarlijkse actualisatie. De aanpak van projecten komt in paragraaf 4 aan de orde. Want ook in deze moeilijke tijden is er ruimte voor projecten als dit het juiste moment is en de dekking is geregeld.

### **2. De uitvoeringsstrategie: Een jaarlijks terugkerend uitvoeringsprogramma**

Het uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd. In tijden van budgettaire krapte is het belangrijker dan ooit dat onze gemeente flexibel kan reageren op kansen. De omvorming van de gemeente 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 tegelijkertijd in dat de gemeente niet altijd invloed heeft op de planning van bepaalde projecten. Het uitvoeringsprogramma is een routekaart bij de verdere uitwerking van oplossingen uit deel B van het Verkeers- en Vervoerplan en draagt bij aan het halen van de gestelde doelen en opgaven in deel A. Zie figuur 1 voor een schematische weergave.

Figuur 1: Het Verkeers- en Vervoerplan, delen A, B en C



Het uitvoeringsprogramma is meer dan een traditionele projectenlijst en heeft meer het karakter van een strategie. Het programma bevat ook strategieën hoe slim aangehaakt kan worden bij andere projecten. Dit kunnen projecten zijn vanuit de gemeente zelf (onderhoudswerkzaamheden, ruimtelijke ontwikkelingen, etc.) of bijvoorbeeld van partners in de regio, de provincie of ontwikkelaars. Het uitvoeringsprogramma zal erop gericht zijn werk-met-werk te maken en tegelijkertijd de kosteneffectiviteit van de maatregelen goed in ogenschouw te houden.

### 3. Het eerste uitvoeringsprogramma en de jaarlijkse actualisering (zie ook tabel in IRO formaat)

Het eerste uitvoeringsprogramma bij het Verkeers- en vervoersplan zal tegelijkertijd met de plandelen A en B worden vastgesteld. Het programma moet vervolgens jaarlijks samen met de Kadernota worden geactualiseerd. Dat is ook het moment dat het regionale Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IPVV) van Stadsgewest Haaglanden wordt vastgesteld. Gezien de afwijkende planning door de gemeenteraadsverkiezingen geeft het Uitvoeringsprogramma nu alleen inzicht in reeds vastgestelde projecten en mogelijke maatregelen waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden.

De bijlage bij deze notitie omvat een lijst met mogelijke maatregelen. De maatregelen zijn stuk voor stuk kort samengevat en ook in een tabel geplaatst met een opmaak die vergelijkbaar is met die van het Investeringsprogramma Ruimtelijke Ontwikkeling (IRO) [kenmerk 844685].

Voor een aantal projecten, zoals de Verbindingsweg Stompwijk, Stompwijkseweg maar ook de kleine doorsteek vanaf de Heuvelweg naar de Valkhof zijn al besluiten genomen. Voor andere projecten geldt dat ook en is de initiatiefnemer bovendien een andere partij. Deze projecten doen een beroep op geld en personele capaciteit van de gemeente.

Naast genoemde projecten zijn er maatregelen waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden. Het gaat hier om een opsomming van mogelijke maatregelen die voortvloeien uit plandelen A en B van het VVP. Ze zijn nog niet nader uitgewerkt, bijvoorbeeld in de vorm van een projectplan. Daarmee is ook de haalbaarheid nog niet geverifieerd. Dit betekent dat, zodra de tijd rijp is en de dekking geregeld is, de projecten nog nader moeten worden uitgewerkt in projectplannen. Om toch een globale indruk te geven van de indicatieve kosten zijn nu ruwe ramingen gemaakt. De in de tabel gemelde investeringen zijn daarmee hooguit indicatief. De uitwerking van deze maatregelen kan pas op zijn vroegst in 2015 starten.

#### *De financiering van projecten*

Bij de financiering van projecten bieden subsidies en bijdragen vanuit gebiedsontwikkeling kansen. De precieze mate waarin projecten ook worden vergoed door derden is lastig in te schatten. Op basis van ervaringen van de afgelopen jaren wordt een indicatie gegeven van de orde van grootte van subsidies. Pas als de projecten uit het programma zijn uitgewerkt in projectplannen kan ook een subsidieaanvraag worden gedaan. Als tijdens de uitwerking blijkt dat projecten een te hoge eigen bijdrage vergen, kan worden besloten te stoppen of juist te kiezen voor andere projecten. Daarom is het belangrijk dat het Uitvoeringsprogramma elk jaar opnieuw wordt geactualiseerd.

#### *Een globale planning*

Analoog aan het Uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012 en het IRO, hanteren we een korte, middellange en lange termijn voor voorbereiding en uitvoering.

#### *Korte termijn: 2014-2017*

Dit zijn kleinere projecten die snel kunnen worden uitgevoerd. Er zijn geen of weinig procedurele barrières. Het gaat hierbij onder andere om maatregelen die kunnen meeliften met onderhoud en/of vervanging, met gebiedsontwikkelingen, etc. Ook op zichzelf staande eenvoudiger maatregelen zoals de aanleg van fietspaden, het plaatsen van fietsstallingen, parkeermaatregelen en OV haltevoorzieningen vallen hier onder.

#### *Middellange termijn: 2018-2021*

Dit zijn vaak complexere, duurdere projecten met langer lopende procedures. Denk aan nieuwe wegen zoals de Rotterdamsebaan, nieuwe tramverbindingen of grootschalige extra fietsverbindingen met complexe kunstwerken als bruggen of tunnels.

#### *Lange termijn: Na 2021*

Meestal complexe, dure projecten waarvoor financiering niet binnen afzienbare tijd beschikbaar zal zijn.

#### **4. Naar projectplannen: het belang van middelen**

Om van indicatieve maatregelen tot uitvoerbare projecten te komen moet nog een aantal stappen worden doorlopen. Zodra het Programma in het najaar van 2014 wordt vastgesteld, kunnen mogelijke maatregelen worden uitgewerkt.

Aan de hand van projectplannen wordt gekeken in hoeverre projecten kunnen worden gecombineerd met projecten van andere partijen. Hiervoor wordt gekeken naar de beschikbare middelen van de gemeente en partners, naar de mogelijkheden van subsidie, cofinanciering, afstemming op eigen

onderhoudsprogramma's en / of gebiedsontwikkeling. Deze aspecten worden hieronder verder toegelicht.

Geld is een van de belangrijkste factoren bij een voortvarende uitwerking en uitvoering van projecten. Grootschalige infrastructuurprojecten zijn niet alleen ruimtelijk complex, maar zijn ook zeer kostbaar. Waar het gaat om miljoeneninvesteringen zijn de mogelijkheden van een gemeente om zelfstandig aanpassingen te doen aan infrastructuur minimaal. Cofinanciering en subsidiering zijn essentieel. De kansen op succesvolle uitwerking en realisatie van projecten nemen snel toe als gemeentelijke speerpunten overeenkomen met die van andere overheden zoals Stadsgewest Haaglanden, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Zuid-Holland of private partners bij ruimtelijke ontwikkeling. Ook in deze moeilijke tijden is er ruimte voor projecten op een lijst die ontwikkeld zullen worden als dit het juiste moment is en de dekking is geregeld.

Doorgaans zijn regionale subsidies beperkt tot maximaal 75%. Dat betekent dat de gemeente al dan niet samen met eventuele initiatiefnemers ook zelf over financiële middelen moet beschikken om voor subsidiegeld in aanmerking te komen. Daar waar mogelijk combineert onze gemeente aanpassingen aan infrastructuur met onderhoudswerk ('werk met werk maken').

Ook binnen de gemeentelijke organisatie is afstemming met bijvoorbeeld onderhoudsprogramma's aan wegen en riolering belangrijker dan ooit. In de praktijk zal de onderhoudsplanning vaak leidend zijn bij de planning van aanpassingen aan infrastructuur. Tenzij de verkeersveiligheid uitstel onwenselijk maakt.

De gemeente werkt bij gebiedsontwikkeling steeds nauwer samen met andere (private) initiatiefnemers. Binnen onze gemeente vinden verschillende gebiedsontwikkelingen plaats. Zo worden bijvoorbeeld de mogelijkheden voor de Klein Plaspoelpolder en de Overgoo verkend. Bij Leidsenhage zijn de verkenningen al verder gevorderd en worden stappen gezet richting daadwerkelijke ontwikkeling. Goede infrastructuur is een randvoorwaarde voor een geslaagde ontwikkeling en biedt bovendien vaak ook een extra waarde. Het is niet meer dan logisch dat de aanleg of aanpassingen van infrastructuur altijd worden meegenomen in de ontwikkelafspraken over de financiering die de gemeente met initiatiefnemers maakt.

## **5. Van criteria naar prioriteiten**

De keuze tussen wat eerst moet gebeuren en wat pas later, moet zo goed mogelijk worden onderbouwd. Dit gebeurt met criteria waarop projecten kunnen 'scoren'. Zo staan sommige projecten al vast. Andere bieden nog 'keuzeruimte'. Een tweede criterium is of projecten in het coalitieakkoord en collegeprogramma staan. Daarnaast zijn sommige projecten ook in lijn met de Sociale Structuurvisie. Een ander criterium is het effect van projecten. Zo kan een project kansen bieden voor andere ontwikkelingen. Of het scoort neutraal. Sommige projecten vormen een risico, bijvoorbeeld vanwege de technische complexiteit of vanwege hoge kosten voor onze gemeente. De financiering van projecten is al uitgebreid besproken. In meerdere gevallen kan onze gemeente in aanmerking komen voor subsidies of kan zij 'werk met werk' maken. In die gevallen zijn projecten duidelijk aantrekkelijker dan wanneer er geen cofinanciering is. Op basis hiervan is een subjectieve beoordeling van het effect van de maatregel bepaald.

Uiteindelijk resulteren de criteria in prioriteiten. Zoals gemeld zijn er rondom een aantal projecten al afspraken gemaakt, zodat onze gemeente geen keuzevrijheid meer heeft. Bijvoorbeeld de Rotterdamsebaan. Een volgende categorie omvat projecten waar onze gemeente wél nog uit kan kiezen, maar die toch op basis van een of meerdere criteria de eerste prioriteit hebben. Zoals de

fietsenstallingen bij de RandstadRail halte Leidschendam-Voorburg. Daar waar mogelijk worden deze projecten in 2015 opgepakt. Projecten van de tweede prioriteit zijn projecten die minder scoren. Dat geldt ook voor de derde en laagste prioriteit. In meerdere gevallen zijn er dan hogere kosten voor onze gemeente en brengen projecten risico's met zich mee.

Afhankelijk van de ambities en financiële mogelijkheden kan een keuze worden gemaakt welke projecten wel en niet worden uitgewerkt en uitgevoerd. Alle projecten verdienen de volle aandacht van de gemeente. Wanneer kansen of risico's veranderen, betrekken wij dat in de jaarlijkse update van het Uitvoeringsprogramma.

## 6. Planning van de verdere behandeling van het VVP

Onderstaande tabel geeft de planning van de verdere behandeling van delen A, B en C van het VVP weer.

	<b>Juni 2014</b>	<b>Juli 2014</b>	<b>September 2014</b>	<b>Kwartaal 4</b>
<b>VVP A+B</b>	15 juli B&W		9 september OG30 sept in raad	
<b>VVP C</b>	15 juli B&W		[2 september in ORA] 9 september OG 30 sept in raad	
<b>Kaderbrief</b>	10 juni: VVP is aangekondigd			
<b>Begroting</b>			16 september B&W (eerste herziening)	12 nov in raad

## **Bijlage: Lijst met mogelijke maatregelen – zie ook overzicht in IRO format**

### **1.1 Verbindingsweg, eerste fase (zie ook 1.2)**

Deze nieuw aan te leggen weg verbindt het glastuinbouwgebied van Stompwijk met de N206 en ontlast de dorpskern van Stompwijk. Op 17 december heeft de raad besloten (921523) de verdere ontwikkeling en realisatie van de Verbindingsweg ter hand te nemen volgens de planning genoemd in het raadsvoorstel Project reconstructie Stompwijkseweg (919990) en de wegbreedte en – ter hoogte van het Laantje van Van Kampen – het tracé mee te nemen in de variantenstudie (zie 1.2).

- Subsidie vanuit de Provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden.

Voor de Verbindingsweg loopt een apart besluitvormingsproces.

### **1.2 Stompwijkseweg (zie ook 1.1)**

De Stompwijkseweg en Dokter van Noortstraat verkeren in zeer slechte staat. Een grootschalige reconstructie is nodig, waarbij vooral het vervangen van de kademuur langs de Stompwijksevaart een complexe operatie is. Op 17 december heeft de raad besloten tot reconstructie van de Stompwijkseweg (921525). Hiervoor wordt in 2014 eerst nog een variantenstudie uitgevoerd, waarna verkend wordt op welke wijze de reconstructie uitgevoerd dient te worden. De Verbindingsweg (1.1) wordt ook bij de variantenstudie betrokken.

- De werkzaamheden aan de Stompwijkseweg zijn dermate grootschalig en complex dat nu nog geen definitief beeld bestaat van de kosten.

Het hoogheemraadschap Rijnland is ook betrokken bij de reconstructie in verband met de ligging van de weg op een dijklichaam.

Voor de reconstructie van de Stompwijkseweg loopt een apart besluitvormingsproces.

### **1.3 Rotterdamsebaan (gemeente Den Haag)**

In 2013 zijn het Milieu Effectrapport en de bestemmingsplannen voor de Rotterdamsebaan vastgesteld door de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. De gemeente Den Haag is inmiddels gestart met de verdere voorbereidende werkzaamheden. In 2014 wordt nog aandacht geschonken aan de verdere inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone. Vooruitlopend op de grootschalige werkzaamheden op de Binckhorst worden meerdere wegen opnieuw ingericht. Onder andere de Haagweg en Spoorboogweg.

- De kosten van de aanleg worden geheel gedekt door de gemeente Den Haag, Stadsgewest Haaglanden en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM);
- De gemeente Den Haag betaalt ook de kosten voor verkeersmaatregelen die nodig zijn om de verkeersoverlast in Voorburg West als gevolg van de werkzaamheden in het kader van de Rotterdamsebaan tegen te gaan;
- De gemeente Den Haag vergoedt de plankosten die de gemeente Leidschendam-Voorburg maakt.

De vastgestelde bestemmingsplannen zijn bindend.

De Rotterdamsebaan verbetert de regionale bereikbaarheid en ontlast de A12 en Voorburg West. Over de aanleg zijn afspraken gemaakt met de gemeenten Den Haag en Rijswijk. Vandaar de hoogste prioriteit.

#### **1.4 Rijnlandroute (Provincie Zuid-Holland)**

De Rijnlandroute wordt aangelegd en bekostigd door de Provincie Zuid-Holland. Naar verwachting wordt de Rijnlandroute in 2020 opengesteld. Ter hoogte van Vlietland en de aansluiting op de A4 loopt de Rijnlandroute over Leidschendam-Voorburgs grondgebied. Tegelijkertijd verbreedt Rijkswaterstaat de A4 in het kader van het MIRT. Tussen de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 en de N14 in wordt een extra rijstrook aangelegd.

De inzet van onze gemeente is een zo goed mogelijke ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de Rijnlandroute en verbreding van de A4 ter hoogte van Vlietland. Enerzijds om de kwaliteit van het Duin-Horst en Weide gebied zoveel mogelijk te behouden, anderzijds voor het behoud van Vlietland. Het Provinciale Inpassingsplan is bindend.

De Rijnlandroute ontlast de N14 en is daarmee ook van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van onze gemeente. Afspraken tussen de provincie en het rijk staan vast. Daarmee heeft de weg ook voor onze gemeente de hoogste prioriteit. Wel verdient de landschappelijke inpassing extra aandacht. Het Ontwerp Inpassingsplan voorziet hier nog in onvoldoende mate in.

#### **1.5 MIRT verkenning Haaglanden (Ministerie van IenM) (samenhang met 1.6)**

De MIRT verkenning Haaglanden voorziet in ongelijkvloerse kruispunten op de kruispunten N14-Noordsingel en N14-Heuvelweg. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zorgt voor de verdere uitwerking van de maatregelen en bekostigt de uitvoering. Die is voorzien voor 2024. De voorbereidingen zullen in de loop van de komende jaren, waarschijnlijk rond 2017, starten. Onze gemeente ondersteunt een betere doorstroming op de N14, maar heeft tegelijkertijd meerdere malen aangedrongen op een behoud van bereikbaarheid en een uiterst zorgvuldige inpassing van de ongelijkvloerse kruispunten. De verdere uitwerking van de MIRT verkenning Haaglanden hangt nauw samen met maatregel 1.5, de Extra Oeververbinding. Met de aanleg van deze verbinding kan de N14 worden ontlast van lokaal verkeer.

- De lobbykosten naar het Rijk en de Regio om de MIRT maatregelen uit te breiden met de Extra Oeververbinding worden geraamd op € 100.000, -.

De ongelijkvloerse kruispunten van de N14 zijn ruimtelijk en technisch zeer complex. Verkeer op de N14 moet beter doorstromen en tegelijkertijd moeten de aansluitingen van onze gemeente op de weg waar dat kan zo direct mogelijk worden ontworpen. Anders verslechtert de bereikbaarheid van onze gemeente. Bij een onzorgvuldige ruimtelijke inpassing loopt onze gemeente het risico dat de ruimtelijke kwaliteit verslechtert. Het project is belangrijk, maar tegelijkertijd ook een risico voor onze gemeente. Ook omdat het vaststaat, verdient het de hoogste prioriteit.

#### **1.6 Extra Oeververbinding (samenhang met 1.5)**

De Extra Oeververbinding is een nieuwe gewenste autoverbinding over de Vliet ter hoogte van de Klein Plaspoelpolder en de Overgoo. Deze Extra Oeververbinding ontlast de routes via de Sluisbrug en de Wijkerbrug en biedt een alternatief voor het lokale verkeer dat nu over de N14 rijdt. In 2014 zal verder onderzoek worden verricht naar de gewenste capaciteit en de ruimtelijke inpassing. Twee factoren zijn van wezenlijk belang: de gebiedsontwikkeling Klein Plaspoelpolder en de verdere planontwikkeling in het kader van het MIRT. Beide vormen een mogelijke financieringsbron voor de Extra Oeververbinding.

- De kosten van de Extra Oeververbinding zullen naar verwachting hoog zijn en zijn ook sterk afhankelijk van de complexiteit van aansluitende infrastructuur. Maatregelen aan de route van/naar de A4 (eventueel in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling aan de Overgoo) en aan de route van/naar de Oude Trambaan/Voorburgseweg (in combinatie met de gebiedsontwikkeling van de Klein Plaspoelpolder) kunnen tot extra kosten leiden.

- De nadere onderzoeken moeten nog plaatsvinden. Een voortvarende aanpak vereist wel circa € 300.000,- aan voorbereidingskrediet.

De ruimtelijke inpassing van een Extra Oeververbinding is niet eenvoudig en zal een flink ruimtebeslag leggen op Klein Plaspoelpolder en Overgoo. Of de verbinding bijdraagt aan de ontwikkeling van Klein Plaspoelpolder of juist een bedreiging is, is afhankelijk van de ligging, de vereiste doorvaarthoogte, de inpasbaarheid en de te verwachten verkeersintensiteit. Enerzijds is een spoedige duidelijkheid over de oeververbinding noodzakelijk voor een ruimtereservering in Klein Plaspoelpolder. Anderzijds ontstaat mogelijk (deels) een alternatieve oplossing voor de ontwerpgevare van het Ministerie aan de kruispunten van de N14, wanneer de Extra Oeververbinding het lokale verkeer dat via de N14 rijdt, kan afvangen. Een onderzoeks- en lobbytraject heeft daarom prioriteit 1.

### **2.1 Fietsenstallingen RandstadRail lijnen 2 en 19**

Dit betreft (extra) fietsenstallingen bij diverse haltes langs tramlijnen 2 en 19 en RandstadRail station Voorburg 't Loo.

- De totale geraamde kosten bedragen € 72.800 voor 234 extra stallingsplaatsen en worden geheel gesubsidieerd in het kader van het Programma Beter Benutten, mits uitgevoerd in 2014.

Extra stallingsplaatsen voor fietsers zijn belangrijk. In het kader van Beter Benutten 1 vergoedt Haaglanden alle kosten. Voorwaarde is wel dat de stallingen nog in 2014 worden aangelegd. Het project verdient daarom de hoogste prioriteit.

### **2.2 Fietsenstallingen RandstadRail station Leidschendam-Voorburg en station 't Loo**

Veel mensen stallen hun fiets bij RandstadRail halte Leidschendam-Voorburg. Ondanks extra stallingsplaatsen die al zijn aangelegd blijft de capaciteit onvoldoende. Op korte termijn moet hiervoor een oplossing worden gevonden. Daarbij kan worden gedacht aan twee-laags fietsenstallingen zoals die bij NS-station Den Haag Laan van Nieuw Oost Indië staan. Ook bij station Voorburg 't Loo is de capaciteit onvoldoende is het gewenst meer stallingsvoorzieningen te treffen dan wat vanuit project 2.1. mogelijk is. De gemeente is hierbij afhankelijk van medewerking van de NS die nog steeds grond rondom de RandstadRail spoorlijn in bezit heeft.

- De geschatte kosten voor de twee stations bedragen € 500.000,-. Subsidiabel vanuit het IPVV en mogelijk ook vanuit het Programma Beter Benutten 2.

Het realiseren van extra stallingen betekent een forse verbetering van de ketenmobiliteit. RandstadRail wordt voor nog meer mensen goed bereikbaar. Het project krijgt daarom prioriteit 1.

### **2.3 Verlengde Velostrada, fase 1**

De Verlengde Velostrada is het vervolg op de eerder geopende snelfietsroute Den Haag – Voorburg – Leidschendam – Voorschoten - Leiden. Het deel vanaf de Appelgaarde richting Leidschendam, Voorschoten en Leiden is al ingericht als snelfietsroute. Nu stellen wij voor om ook het deel parallel aan het spoor richting Den Haag Laan van NOI en Den Haag HS als snelfietsroute in te richten. Fase 1 is de route via de Populierendreef, de Schipholboog, met een nieuwe fietstunnel onder de NS en RandstadRail sporen door, aansluitend op de Nicolaas Beetslaan door tot aan de achterkant van Station Den Haag Laan van Nieuw Oost Indië. Vanwege de hoge kosten (meerdere miljoenen) is onze gemeente sowieso afhankelijk van meerdere subsidies. Het project lijkt kansrijk. Zowel Haaglanden, de gemeente Den Haag als de Provincie Zuid-Holland staan open voor verdere verkenning van de mogelijkheden. De provincie is momenteel trekker en financier van de verkenningfase. Besluitvorming over de trekkersrol en financiering van de vervolgfases volgt op een later moment.



De verlengde Velostrada fase 1 is een flinke verbetering van de regionale fietsinfrastructuur. Grote delen van onze gemeente worden beter en sneller bereikbaar voor fietsers. Ook biedt de overstap op treinen en RandstadRail extra kansen. Het project vereist echter een intensieve samenwerking met meerdere overheden, zal enkele jaren kosten en vergt vooralsnog een eigen bijdrage vanuit onze gemeente. De prioriteitsklasse is daarom 2.

#### **2.4 Verlengde Velostrada, fase 2**

Zie ook maatregel 2.3. Het gaat hierbij om het snelfietsroute deel tussen de Voorburgse kant van Den Haag Laan van NOI en Den Haag HS. Dit is het meest ingewikkelde en duurste deel. Het tracé kruist namelijk de A12, twee spoorlijnen en een watergang. De kosten van het kruisen van deze barrières zijn hoog. De verdere invulling van deze maatregel zal een nauw samenwerkingsverband moeten worden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam – Voorburg, het Stadsgewest Haaglanden en de Provincie Zuid-Holland.

- Een eerste grove kostenraming is nog niet gemaakt. Veel hangt af van de verdere detaillering. Onze gemeente kan hooguit een minimaal deel van de kosten dragen.

Mogelijk biedt het Programma Beter Benutten 2 kansen. De verkenningsfase die momenteel loopt behelst fase 1 en 2. Mogelijke uitvoering van fase 2 vindt naar verwachting pas na 2020 plaats.

De tweede fase van de Velostrada biedt vanuit regionaal perspectief nog meer kansen. Maar is duidelijk complexer en duurder dan de eerste fase. Zonder extra subsidies neemt ook de bijdrage van onze gemeente toe. Daarom heeft het de prioriteitsklasse 3.

#### **2.5 Fietsroute achter het CBS richting Leidschenveen**

Deze schakel maakt deel uit van de fietsroute Den Haag – Voorburg (Bovenveen – Wijkerlaan) – Leidschenveen. De schakel ter hoogte van de wijk Bovenveen is van onvoldoende kwaliteit. De route is enerzijds belangrijk voor doorgaand fietsverkeer tussen Leidschenveen en het centrum van Den Haag, anderzijds ter ontsluiting van diverse woonwijken langs de route.

- De geschatte kosten bedragen € 1.000.000,-. Financiering moet plaatsvinden vanuit het Stadsgewest Haaglanden en de Provincie Zuid-Holland.

Onder leiding van Provincie Zuid-Holland wordt momenteel een schetsontwerp en kostenraming opgesteld, zodat vervolgens in de loop van 2014 een besluit kan worden genomen over de haalbaarheid (technisch en financieel). Dan zal ook, indien het project haalbaar blijkt, besloten worden of de gemeente de trekkersrol op zich neemt bij uitvoering.

De Haagse delen van de route zijn deels al uitgevoerd en deels in voorbereiding. Het is van belang daar bij aan te sluiten en de route te optimaliseren. Daarnaast is er sprake van 100% externe financiering. Daarom heeft het project prioriteitsklasse 1.

#### **2.6 Fietsverbinding Park 't Loo**

Het gaat om het aantrekkelijker maken van de fietsroute tussen de fietstunnel aan de Spinozalaan (gemeentegrens met Den Haag), langs de Spinozalaan richting de Prins Bernhardlaan en de Parkweg. De route dient vooral een lokaal belang, maar sluit ook aan op de regionale routes richting Den Haag (fietstunnel Spinozalaan) en op een later moment mogelijk ook de verlengde Velostrada (2.3 en 2.4)

De maatregel vergt een eigen investering en komt ook mogelijk in aanmerking voor subsidie vanuit Stadsgewest Haaglanden. De nieuwe verbinding verbetert de bereikbaarheid per fiets in een deel van onze gemeente, maar hangt minder samen met andere projecten. Daarom prioriteit 3.

#### **2.7 Fietsverbinding Weigelia**

Sinds tramlijn 19 in gebruik is genomen, is de doorgaande fietsroute via de Weigelia noodgedwongen gecombineerd met het voetpad. Met het project Leidsenhage dat voorziet in een flinke uitbreiding van het winkelareaal neemt het belang van goede fietsverbindingen langs de randen van het winkelcentrum toe. De ontwikkeling van het nieuwe winkelcentrum biedt de kans om weer een volwaardige fietsverbinding over de Weigelia aan te leggen, tussen de Noordsingel en de Heuvelweg. Hoewel de fietsroute buiten het exploitatiegebied van de ontwikkelaar valt, moet de maatregel aansluiten op en, indien mogelijk, deel uitmaken van de uitvoering van de revitalisering van het winkelcentrum.

- De verwachte kosten bedragen circa € 350.000,-. De subsidie vanuit Haaglanden bedraagt naar verwachting 50%. In verband met wederzijdse belangen is cofinanciering vanuit de ontwikkelaar nog een te onderzoeken optie.

Een goede fietsverbinding via de Weigelia is belangrijk voor het winkelcentrum Leidsenhage en als schakel in het lokale fietsnetwerk. Daarom krijgt het project prioriteit 1.

### **2.8 Verbeterd bewegwijzering en promotie**

De bewegwijzering op regionale fietsroutes is in een aantal gevallen onvolledig.

- Het completeren van de bewegwijzering kost ca. € 25.000. Naar verwachting komen wij niet in aanmerking voor subsidie.

Het project krijgt prioriteit 3. Het staat los van andere projecten en kan eenvoudig gerealiseerd worden zodra er middelen voor beschikbaar komen.

### **2.9 Asfalteren van fietspaden**

Veel fietspaden in onze gemeente hebben nog tegelverharding. Om het comfort voor fietsers te verbeteren worden fietspaden waar dat mogelijk is geasfalteerd. Daarbij gaan wij gemiddeld uit van 1 kilometer fietspad per jaar.

- De jaarlijkse kosten daarvoor bedragen ongeveer € 160.000, -.

Fietsen wordt aantrekkelijker en comfortabeler gemaakt. Anderzijds is er geen sprake van nieuwe fietsverbindingen. Daarom krijgt dit project prioriteit 2.

### **3.1 Verbeteren veiligheid, verkeersmaatregelen in beheersprojecten**

Jaarlijks wordt voor € 2 miljoen onderhoud aan verhardingen verricht en voor € 4 miljoen riolering gerenoveerd. Dit biedt vaak goede mogelijkheden om 'werk met werk' te maken. En ook de verkeerssituatie en/of –veiligheid te verbeteren.

- Daarom het voorstel de komende vier jaren per jaar € 120.000 te reserveren voor verkeersmaatregelen bij groot onderhoud aan verhardingen of riolering. Het bedrag kan jaarlijks worden bijgesteld aan de hand van opgedane ervaring en nieuw inzicht in de te verwachten onderhoudswerkzaamheden.

De maatregel biedt de mogelijkheid om op een kosteneffectieve wijze de verkeerssituatie in de gemeente te verbeteren en veiliger te maken. Er kan jaarlijks werk met werk worden gemaakt; daarom prioriteit 1.

### **3.2 Reconstructie Kolfshotenlaan / Veurs college**

De Kolfshotenlaan ligt op een belangrijke fietsroute voor middelbare scholieren. Ook kruist een andere fietsroute tussen de Prinsenhof en Leidsenhage de Kolfshotenlaan ter hoogte van de bibliotheek.

- Geschatte kosten van een nieuwe weginrichting, passend binnen duurzaam veilig, inclusief oversteekplaats voor fietsers bedragen ca. € 350.000.

Het aanpassen van het wegprofiel is een behoorlijk ingrijpende maatregel en dit vergt dan ook een substantiële bijdrage vanuit verkeersmiddelen. Wel verbetert hiermee de veiligheid van de fietsers, onder wie veel scholieren. Daarom prioriteit 2.

### **3.3 Rotonde Stompwijk**

In 2014/2015 legt de Provincie een rotonde aan op de N206 ter hoogte van de Meerlaan in Stompwijk. Ook de aansluiting van de Meerlaan op de rotonde wordt verbeterd en in de werkzaamheden meegenomen.

- De kosten bedragen circa € 1 miljoen en worden geheel gedekt door de Provincie Zuid-Holland en subsidie van Stadsgewest Haaglanden.

Over de aanleg van de rotonde zijn met meerdere partijen (de Provincie en het Stadsgewest) bindende afspraken gemaakt. Omdat de afspraken over de uitvoering van dit project al zijn gemaakt, krijgt het de hoogste prioriteit.

### **3.4 Meerlaan**

De Meerlaan wordt in 2014 heringericht in combinatie met onderhoudswerk aan de riolering. De verkeersveiligheid van de Meerlaan wordt verbeterd door het toepassen van diverse verkeersmaatregelen en het laankarakter wordt versterkt door aanpassingen in het openbaar groen.

- De totale kosten zijn geraamd op € 1.175.000,- en komen grotendeels ten laste van rioleringsonderhoud (GRP 2009-2014). De verkeerskundige aanpassingen worden gedekt uit het IPVV Haaglanden (€ 40.000 uit het programma 'Verkeersveiligheid').

De uitvoering van de Meerlaan is reeds in voorbereiding.

Ook over de werkzaamheden aan de Meerlaan zijn al afspraken gemaakt. Het project wordt nog in 2014 uitgevoerd.

### **3.5 Herinrichting van Schagenstraat / Herenstraat in combinatie met slim parkeren**

Autoverkeer heeft nog steeds toegang tot het promenadegebied van de Herenstraat en omgeving. Door de Van Schagenstraat voor auto's af te sluiten met pollers, ontstaat een groter aaneengesloten promenadegebied, waar het prettig en veilig winkelen is. Wel moeten parkeerplaatsen die nu aan de Van Schagenstraat liggen worden gecompenseerd. Goedkope mogelijkheden hiertoe ontbreken helaas. Daarom is het idee om de beschikbare parkeergelegenheid beter te benutten en ongeveer 500 parkeerplaatsen in het Oude Centrum van Voorburg van sensoren te voorzien. Door middel van een koppeling met smartphone, navigatiesystemen en/of met dynamische signaleringsborden kan het verkeer vervolgens rechtstreeks naar de beschikbare parkeerplekken worden geleid. Ook het beter benutten van de langparkeermogelijkheid bij Westvliet zal hierbij betrokken worden.

- Geraamde kosten bedragen circa € 600.000,- voor herinrichting, verplaatsen van pollers en maatregelen om de huidige parkeerplaatsen beter te benutten. Voor het beter benutten van de parkeerplaatsen (ca. € 300.000) is waarschijnlijk 50% tot 75% subsidie vanuit Rijk en Haaglanden mogelijk.

Met het project wordt de bereikbaarheid van het Oude Centrum van Voorburg verbeterd. Tegelijkertijd wordt het winkelgebied aantrekkelijker. Ook het innovatieve karakter van het 'slim parkeren' heeft een positief effect op de uitstraling/marketing van het winkelgebied. De kosten zijn relatief hoog en het project vergt een intensieve communicatie met belanghebbenden als de Van Schagenstraat aan het verkeer wordt onttrokken. . Daarom prioriteit 3.

### **3.6 Quick Wins aanpak veilig fietsen**

In het kader van de 'Lokale aanpak veilig fietsen' is besloten een groot aantal niet-noodzakelijke afsluitpalen te verwijderen.

- De kosten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de locaties waar een afsluitpaal moet blijven (voornamelijk het aanbrengen van ribbelmarkering en verplaatsen van palen), bedragen ca. € 35.000, gebaseerd op ca. 30 aan te passen locaties.

Het verbeteren van de zichtbaarheid van te handhaven afsluitpalen is een essentieel onderdeel voor het verbeteren van de fietsveiligheid. Daarom krijgt het project prioriteit 1 en is uitvoering voorzien in 2015.

### **3.7 Kleinschalige verkeersmaatregelen**

Het voorstel is de komende vier jaren per jaar € 75.000 te reserveren voor kleinschalige maatregelen, bijvoorbeeld voorkomend uit adviezen vanuit de ambtelijke verkeerscommissie (AVC) en meldingen bij het meldpunt openbare ruimte. Het gaat daarbij onder andere om verkeersveiligheidsmaatregelen, extra fietsenrekken, (anti) parkeermaatregelen e.d.

Het is belangrijk een beperkt budget beschikbaar te hebben om snel in te kunnen spelen op actuele knelpunten en wensen. Het project heeft daarom prioriteit 1.

### **3.8 Kleinschalige maatregelen op schoolroutes**

Het gaat hier om verschillende, kleinschalige verkeersmaatregelen op schoolroutes van en naar scholen voor voortgezet onderwijs en in de directe omgeving van basisscholen. Een aantal maatregelen uit het 'schoolverkeersveiligheidsplan voortgezet onderwijs' is nog niet uitgevoerd. Daarnaast zijn rondom basisscholen bijvoorbeeld drempels, (anti)parkeermaatregelen, belijning of bebording gewenst, in combinatie met maatregelen op het gebied van educatie door de scholen zelf.

- Geraamde kosten circa € 100.000.

Het project is belangrijk ter verbetering van de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Het project heeft geen directe samenhang met andere projecten. Het project krijgt daarom prioriteit 2.

### **4.1 Openbaar Vervoer: Verkenning Station Den Haag laan van NOI (NS, Haaglanden, Den Haag)**

In het kader van Stedenbaan Plus wordt bezien in hoeverre station Den Haag Laan van NOI en de directe omgeving in kwaliteit kunnen worden verbeterd. Een en ander ter bestrijding van de leegstand van omliggende kantoren. Naast het NS Station en de overstap op RandstadRail en ander openbaar vervoer gaat het op korte termijn vooral om het verbeteren van de openbare ruimte aan de Haagse kant van het station. Aan de Voorburgse kant kan de bereikbaarheid per fiets worden verbeterd. Verlenging van de Velostrada speelt daarbij een belangrijke rol. Vanuit Stadsgewest Haaglanden vinden verkennende gesprekken ('alliantiegesprekken') plaats. Die hebben nog niet geleid tot besluitvorming. Ook is er nog geen financiële dekking.

Het Intercitystation Den Haag Laan van Nieuw Oost-Indië is een belangrijk vervoersknooppunt. Tegelijkertijd verkeren plannen van partners nog zeer prill. Er zijn voor onze gemeente nog geen extra investeringen mee gemoeid. Daarom krijgt het project-in-woording prioriteit 2.

### **4.2 Verkenning Station Den Haag Mariahoeve (NS, Haaglanden Den Haag en Aegon)**

Vooral vanuit NS, gemeente Den Haag en Mobiliteitsmakelaar Haaglanden wordt de verbetering het station Den Haag Mariahoeve en de directe omgeving bekeken. Daarbij gaat het zowel om het station zelf als om de parkeersituatie aan de Voorburgse kant van het station en meer praktische zaken als

bewegwijzering. De verkenning heeft nog niet geleid tot (parkeer)maatregelen aan de Voorburgse kant van het station. Vanuit de regio ontbreekt daartoe de financiële dekking.

Omdat omwonenden regelmatig hebben geklaagd over parkeeroverlast verdient ook de verkenning voor Station Den Haag Mariahoeve prioriteit 2.

#### **4.3 Tramverbinding Binckhorst (Haaglanden)**

De aanleg van een tramlijn door de Binckhorst is gekoppeld aan verdere ruimtelijke ontwikkelingen aldaar. Vooruitlopend daarop heeft de gemeente Den Haag al gronden aangekocht en gereserveerd voor de aanleg van de tramlijn. De meest voor de hand liggende aansluiting aan de Voorburgse kant van de lijn is de Prinses Mariannelaan en Station Voorburg. De traminfrastructuur is in de huidige situatie al aanwezig. Inzet van onze gemeente is dan ook dat Station Voorburg het nieuwe beginpunt wordt van de toekomstige tramverbinding van de Binckhorst. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Er is ook nog geen financiële dekking.

Zolang de gemeente Den Haag en het Stadsgewest geen concrete ontwikkelingsplannen hebben voor de Binckhorst en bijbehorend hoogwaardig openbaar vervoer kan onze gemeente weinig doen. Prioriteit 3.

#### **4.4 Toegankelijkheid tramlijn 6 (Haaglanden)**

Tramlijn 6 naar Leidschendam Noord is de enige tramlijn in onze gemeente die nog met oude trams wordt bereden. Reizigers van en naar Leidschendam Noord missen de gelijkvloerse instap van de nieuwe RandstadRailtrams. De inzet van onze gemeente is om samen met Stadsgewest Haaglanden zo snel mogelijk over te gaan op de inzet van nieuw trammaterieel. Besluitvorming en financiering liggen bij Haaglanden. De inzet van onze gemeente staat vast. Wij willen een versnelde invoering van nieuw trammaterieel op de lijn naar Leidschendam Noord. Stadsgewest Haaglanden gaat tot nog toe uit van vervanging van de oude trams na 2020. Er is nog geen nader besluit genomen. Financiële dekking ontbreekt nog.

Onze gemeente is voorstander van een versnelde inzet van toegankelijke trams op lijn 6. Een lastige opgave, omdat Haaglanden de komende jaren nog geen geld heeft. Toch de hoogste prioriteit.

#### **4.5 Vervoer op maat**

Vanwege bezuinigingen op het buslijnennet is de bereikbaarheid van een aantal wijken per openbaar vervoer verslechterd. Om de bereikbaarheid van deze wijken te verbeteren, kan de vervoersdienst van Woej extra subsidie krijgen. Daarmee kan dan tot en met 2017 extra vervoer worden ingezet om ook de bereikbaarheid van bewoners rondom de Noordsingel en in Stompwijk te verbeteren. Ook blijft buslijn 47 van Woej tot en met 2017 rijden in plaats van 2015. De totale extra kosten worden geraamd op € 150.000,- tot en met 2017. Verlenging na 2017 kost € 60.000 per jaar. Besluitvorming over eventueel extra vervoer door Woej moet nog plaatsvinden, de kosten zijn ook nog niet gedekt. De kosten van het vervoer dat Woej tot en met augustus 2015 verzorgt in de vorm van buslijn 47 zijn wel gedekt.

Vervoer op maat biedt een aantal wijken en buurten veel betere toegang tot het openbaar vervoer. Binnen de projecten voor openbaar vervoer is deze maatregel het makkelijkste te realiseren, daarom prioriteit 1.

#### **5.1 Onderzoek parkeerregimes en parkeerdrukmeting**

Om het parkeerbeleid te herijken is in 2014/2015 een parkeerdrukmeting en evaluatie van de huidige parkeergebieden noodzakelijk. De kosten bedragen ongeveer € 40.000,-

Om het parkeerbeleid verder uit te kunnen werken is een actueel beeld van de parkeersituatie essentieel. Daarom prioriteit 1.

### **5.2 Opstellen Nota Uitwerking Parkeerbeleid**

Om het Parkeerbeleid uit het herijkte Verkeers- en Vervoersplan verder uit te werken zal de gemeente een 'Nota Uitwerking Parkeerbeleid' opstellen.

Voor het opstellen van de Nota is geld nodig voor communicatie met de bewoners en bedrijven en voor de inhuur van externe expertise.

- De kosten hiervoor hangen af van de keuze hoe interactief de bewoners bij de planvorming betrokken gaan worden. Hier moet nog een voorstel voor gemaakt worden, waardoor de kosten nu nog niet bekend zijn.

Aan diverse partijen zijn reeds toezeggingen gedaan dat het parkeerbeleid herzien zal worden. Onder andere ten aanzien van de parkeeroverlast in Voorburg-noord. Deze maatregel heeft dan ook prioriteit 1.

### **5.3 Maatregelen Duivesteijn**

Sinds de sportvelden van Sportpark Duivesteijn intensiever worden gebruikt is de parkeerdruk in de omgeving toegenomen. Dit leidt vaak tot zoekverkeer en daarmee weer tot klachten van omwonenden. Om de parkeersituatie te verbeteren kan de gemeente extra parkeervakken aanleggen en inzichtelijk maken hoeveel parkeerplaatsen er nog beschikbaar zijn en waar deze zich bevinden.

- Geraamde kosten voor herinrichting bedragen ongeveer € 300.000,-.
- Geraamde kosten voor een dynamisch signaleringssysteem bedragen maximaal € 100.000,-

In het coalitieakkoord is opgenomen dat er een oplossing voor de circulatie- en parkeerproblemen gezocht zal worden. De kosten voor de maatregelen zijn relatief hoog. Deze maatregel krijgt prioriteit 2.

### **5.4 Aanleg extra parkeerplaatsen**

Een van de mogelijkheden om de parkeerdruk te verlichten op plaatsen waar deze erg hoog is, is het aanleggen van extra parkeerplaatsen. Door budget beschikbaar te stellen, kan jaarlijks gezocht worden naar locaties om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Streven is circa 25 parkeerplaatsen per jaar extra aan te leggen. Deze parkeerplaatsen staan los van parkeerplaatsen die voor rekening komen van initiatiefnemers van ruimtelijke- of bouwprojecten. Wel is combinatie mogelijk door in wijken met een hoge parkeerdruk aan te haken bij ruimtelijke- of bouwprojecten, zodat op een efficiënte manier extra parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden.

- De geraamde kosten bedragen ongeveer € 100.000,- per jaar. Subsidie vanuit het Stadsgewest Haaglanden zal in de meeste gevallen niet mogelijk zijn.

De maatregel is belangrijk voor de verbetering van de parkeersituatie in de gemeente, maar is onafhankelijk van andere projecten of instanties. De maatregel krijgt prioriteit 3.

### **6.1 Mobiliteitsmanagement**

Om het autoverkeer van en naar de nieuwe, centrale huisvesting te beperken is een vervoersmanagementplan nodig voor de gemeentelijke organisatie. Dit wordt getrokken vanuit de afdeling BV. RO/Mobiliteit levert hierbij inbreng.

- De kosten voor het maken en implementeren van het Vervoersmanagementplan bedragen naar verwachting € 30.000,-. Vooralsnog worden geen structurele kosten verwacht.

Het plan wordt in nauwe samenhang met het Project 'Centrale Huisvesting' opgesteld. Uitvoering is gepland in 2014/2015.

Deze maatregel krijgt prioriteit 2.

## **6.2 Voorzieningen elektrische voertuigen**

De gemeente wil graag het bezit en gebruik van elektrische voertuigen stimuleren. Dit doet zij met de aanleg van openbare laadplaatsen voor elektrische voertuigen. Voor 2014 is subsidiegeld beschikbaar om 21 openbare laadpalen te laten plaatsen (Beter Benutten en NSL). De gemeente dient alleen zelf het parkeervak in te richten (belijning en bebording). Voor deze inrichting en eventuele wijzigingen in de toekomst oort dient een beperkt budget gereserveerd te worden.

- Kosten voor het reserveren/inrichten van de parkeervakken bij de oplaadpunten bedragen naar verwachting € 12.500,-.

Over de aanleg van de 21 laadpalen is in het voorjaar van 2014 een collegebesluit genomen. In verband met de beschikbare subsidie dienen de palen in 2014 geplaatst te worden. Deze maatregel heeft prioriteit 1.