

MAATREGELENPAKKET

4V NOTA

VISIE OP VERKEER EN VERVOER IN VOORSCHOTEN

2009–2020

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	4
1.1 Status van het Maatregelenpakket.....	4
2. STRATEGISCHE PLANNING VERKEER EN VERVOER.....	5
2.1 Aanpak	5
2.2 Nadere keuzes bij individuele projecten	6
3. OVERZICHT PROJECTEN.....	7
3.1 Toelichting	9
4. WIJKEWIJZE AANPAK.....	10
4.1. Waarom aanpak per wijk?	10
4.2. Noord–Hofland	10
4.3 Adegeest	11
4.4. Nassauwijk	12
4.5 Dobbewijk	12
4.6 Boschgeest en Bloemenwijk	12
4.7 Starrenburg	13
4.8 Bijdorp.....	13
4.9 Centrum	14
4.10 Vlietwijk.....	14
4.11 Krimwijk	15
5. GEMEENTEBREDE PROJECTEN.....	16
6. COMMUNICATIE.....	17
6.1 Inleiding	17
6.2 Communicatieaanpak.....	17

6.3 Financiële consequenties	18
7. FINANCIERING VAN HET MAATREGELENPAKKET.....	19
7.1 Inleiding	19
7.2. Uitgangspunten	19
7.3. Consequenties uitvoering volledige maatregelenpakket.....	19
7.4. Scenario's	20
7.5 Procedurevoorstel	22
8. EVALUATIE.....	23

BIJLAGEN:

OVERZICHT PROJECTEN

OVERZICHTSKAART PROJECTEN

1. Inleiding

Het Maatregelenpakket 4V nota (MPV) van de gemeente Voorschoten biedt inzicht in de maatregelen die nodig zijn om de Verkeersvisie te realiseren zoals die in de zomer van 2009 zal worden vastgesteld door de raad. Het doel van het MPV is om de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid te sturen en te monitoren. Het MPV is daarmee basis voor de besluitvorming in de raad van Voorschoten over de jaarlijkse programmering van de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid.

Het Maatregelenpakket is gestoeld op een aanpak in 4 stappen: (1) inventarisatie; (2) belemmeringen en beperkingen; (3) prioriteitstelling en (4) betrokkenheid burgers en andere belanghebbenden. Stap 1 behelst de inventarisatie van alle projecten, maatregelen en acties die in het kader van de 4V nota zijn voorgesteld of nodig zijn om de doelen te realiseren. Stap 2 is het zicht krijgen op de belemmeringen en beperkingen die samenhangen met de financiële polsstock van de gemeente en met de beschikbare menskracht van medewerkers bij de gemeente. Stap 3 is het opstellen van criteria ten behoeve van de prioriteitstelling. Hierbij gaat het vooral om de bijdrage van projecten aan de doelen van de 4V nota en de samenloop met andere projecten. Stap 4 tenslotte gaat in op de wijze waarop de gemeente zelf en de burger bij de uitvoering betrokken zullen worden. Ook de behoefte hieraan kan van invloed zijn op de keuze van de uit te voeren projecten.

Hoofdstuk 2 gaat in op de aanpak. Hoofdstuk 3 bevat de totale projectenlijst. Hoofdstuk 4 gaat in op de wijkgerichte aanpak. Hoofdstuk 5 behandelt de gemeentebrede projecten. In hoofdstuk 6 wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe er met de communicatie rond de uitvoering van projecten kan worden omgegaan. Hoofdstuk 7 gaat in op de consequenties voor de gemeentelijke begroting. Hoofdstuk 8 tenslotte kondigt een evaluatieprogramma aan.

1.1 STATUS VAN HET MAATREGELENPAKKET

Het Maatregelenpakket is een bijlage van de 4V nota. De 4V nota heeft de status van een beleidsdocument. De 4V nota wordt vastgesteld door de raad. Na vaststelling van de 4V nota inclusief het Maatregelenpakket vindt verdere uitwerking plaats op projectniveau. Het Maatregelenpakket kan (jaarlijks) worden aangepast aan de actualiteit.

De raad stelt met dit MPV vast welke plannen uitgevoerd gaan worden en geeft aan welke projecten in de planperiode verdere uitwerking behoeven. De raad wordt voorgesteld hiervoor de benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen in de begroting van 2010. Over de vraag of en de wijze van uitvoering vindt dan definitieve besluitvorming plaats op basis van projectvoorstellen.

2. Strategische planning verkeer en vervoer

In toenemende mate wordt van de overheid gevraagd om – gegeven haar mogelijkheden en verantwoordelijkheden – aan te geven op welke wijze het beleid zo efficiënt mogelijk tot uitvoering kan worden gebracht. Beleid moet ‘van het papier af’. Draagvlak voor verkeers- en vervoerbeleid houdt ook in dat burgers en andere belanghebbenden concrete verbeteringen ervaren.

Een realistisch uitvoeringsprogramma moet tegelijk omgaan met de beperkingen vanuit de beschikbaarheid van mensen en middelen. Er moeten – juist bij de uitvoering – lastige keuzes worden gemaakt. Niet alle projecten kunnen in de gegeven periode worden gerealiseerd. De vraag is dan welke projecten de gemeente bij voorkeur tot uitvoering ziet komen en wanneer. Vanuit zijn publieke verantwoordelijkheid is de gemeente gehouden aan een transparante en gestructureerde keuze over de efficiënte inzet van schaarse publieke middelen.

2.1 AANPAK

De doelstellingen van de Verkeersvisie vormen het vertrekpunt voor een transparant en gestructureerd pakket van maatregelen. Het gaat om een verantwoorde en inzichtelijke keuze uit de projecten om die doelen te realiseren. Van de maatregelen die bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen wordt vastgesteld hoeveel geld en menskracht er beschikbaar is om de projecten uit te voeren. Tenslotte vindt er een optimalisatieslag plaats. Projecten, acties en maatregelen worden gekozen op basis van hun bijdrage aan de doelen, zodat de schaarse middelen zoveel mogelijk rendement opleveren.

Inventarisatie

Doelen in de 4V nota zijn:

- Autoverkeer verminderen door het ontmoedigen van het doorgaand verkeer en sluipverkeer.
- Primaat bij de voetganger.
- Extra aandacht voor de fietser. Fietsroutes (in het bijzonder schoolroutes) moeten veilig en aantrekkelijk zijn.
- Stimuleren van het gebruik van de fiets ten koste van de auto door een goede infrastructuur en een optimalisering van het fietspadenstelsel.
- Verkeersveiligheid voor zowel autoverkeer als langzaam verkeer.
- Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet.

De kenmerken van de projecten die in beeld zijn gebracht:

- de bijdrage aan de doelen van de Verkeersvisie;
- de kostenindicatie;
- benodigde capaciteit
- de fasering (afstemming / samenloop),
- bijdragen van derden

Budgettaire en personele beperkingen

Uitvoering van de Verkeersvisie is een kwestie van lange adem. De (kapitaal)lasten van investeringen in de infrastructuur strekken zich uit over een periode van 5 tot 30 jaar. Het is een complexe materie vanwege de lange periode, maar ook vanwege de relatie met

onderhoudsbudgetten etc.. Ook is op dit moment niet aan te geven voor welke projecten subsidie beschikbaar zal komen en wat de hoogte van die bedragen zal zijn. Uiteindelijk is gekozen om in het Maatregelenpakket de kosten op te nemen en de eventuele dekking aan te geven. De kosten zijn vooralsnog bepaald op basis van kengetallen en reguliere opslagpercentages en hebben niet meer dan een indicatief karakter.

Uiteraard vergt de voorbereiding en begeleiding van projecten (extra) capaciteit van de ambtelijke dienst. Er is vooralsnog geen inschatting gemaakt van de benodigde capaciteit. In de volgende fase waarin projecten concreet worden uitgewerkt, zal een inschatting worden gemaakt.

2.2 NADERE KEUZES BIJ INDIVIDUELE PROJECTEN

Duidelijk moet zijn dat de hierna voor te stellen keuzes voor projecten niet betekent dat er van de raad een 'carte blanche' gevraagd wordt om de voorgestelde projecten uit te voeren. Afhankelijk van de complexiteit en het belang voor de gemeente, zullen bij de verdere uitwerking nadere keuzes moeten worden gemaakt over de exacte wijze waarop een project wordt uitgevoerd. Tezamen met de halfjaarlijkse voortgangsrapportages biedt het MPV de raad wat dat betreft een handig hulpmiddel om het overzicht hierop te bewaren.

3. Overzicht projecten

In de tabel zijn alle projecten opgenomen die bijdragen aan de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid. De kolom 'Kostenindicatie' geeft de verwachte kosten weer om het betreffende project te realiseren. Het totale bedrag van ongeveer € 21 mln. is een grove indicatie, aangezien niet alle kostenposten bekend zijn. Ook kan voor sommige projecten subsidies worden verkregen, terwijl andere via gelden van derden worden betaald. Nadere informatie hierover is te vinden in het vervolg van dit MPV.

Het projectnummer verwijst naar de lijst van projecten met hun beschrijving die in de bijlage is opgenomen.

Alle projecten zijn weergegeven in een overzichtskaart.

Project Nummer	Naam	Kostenindicatie
1	Aanwijzing 30 km zone	500.000
2	Herinrichten Leidseweg Noord gedeelte zuid en midden	2.047.806
3	Herinrichten Leidseweg Noord gedeelte noord*	1.633.375
4	Herinrichten Piet Heynlaan	238.103
5	Herinrichten/ fietsvoorzieningen Trompweg	236.157
6	Inrichten 30 km Noord-Hofland gedeelte west	527.200
6a	Herinrichten Thorbeckeweg	315.774
6b	Herinrichten Joke Smitlaan	183.930
7	Inrichten 30 km Noord-Hofland gedeelte oost	156.746
8	ZOEF gedeelte Ter Wadding	0
9	ZOEF gedeelte Noord-Hofland en Adegeest	0
10	Asfalteren fietspaden Noord-Hofland	966.166
10a	Herprofilering Trompweg en Adm. De Ruytersingel	308.294
10b	Voorzieningen keren vrachtwagens	0
11	Schoolomgeving Noord-Hofland*	153.600
12	Inrichten 30 km Adegeest gedeelte west	443.317
13	Inrichten 30 km Adegeest gedeelte oost	153.561
14	Asfalteren fietspaden Adegeest	768.417
14a	Herinrichten Van Beethovenlaan	500.000
15	Herinrichten Mozartlaan	448.697
16	Fietsvriendelijke inrichting Bachlaan	174.182
17	Schoolomgeving Adegeest	215.040
18	Herinrichten Prins Bernhardlaan	434.042
19	Inrichten 30 km Nassauwijk gedeelte zuid	450.000
19a	Herinrichten Pr. Beatrixlaan, Pr. Bernhardlaan & Pr. Margrietlaan	0
20	Inrichten 30 km Nassauwijk gedeelte noord	133.458
21	ZOEF gedeelte Burgemeester Van der Hoevenpark	0
22	Fietsvriendelijke inrichting Wijngaardenlaan	727.786
23	Inrichten 30 km Dobbewijk	0
24	Inrichten 30 km Boschgeest gedeelte west	75.086
25	Inrichten 30 km Boschgeest gedeelte oost	299.256
26	ZOEF gedeelte zuid	0

27	Fietsvriendelijke inrichting Boschgeestrout	1.306.828
28	P&R Station Voorschoten & fietsenstallingen	215.040
28a	P&R Station De Vink & fietsenstallingen	0
29	Schoolomgeving Boschgeest	107.520
30	Fietsvriendelijke inrichting Starrenburgroute	575.511
31	Schoolomgeving Starrenburg	113.280
32	Verbeteren fietsverbinding Starrenburg I en II	377.600
33	Inrichten 30 km zone Roucooppark	0
34	Herinrichten Zwaluwweg-Raadhuislaan, deel 1	437.798
34a	Herinrichten Zwaluwweg-Raadhuislaan, deel 2	437.798
35	Inrichten 30 km Bijdorp	38.755
36	Fietsvriendelijke inrichting Bijdorproute	501.379
37	Aanleg fietsroute naast Huize Bijdorp	242.211
37a	Verplaatsen vrachtwagenparkeerlocatie Burg. Van der Haarplein	0
38	Herinrichten Koninklijke Marinelaan	189.046
39	Parkeervrije Voorstraat	0
40	Inrichten 30 km Centrum	162.524
41	Looproutes Centrum	35.840
42	Fietsroutes Centrum	35.840
43	Inrichten 30 km Vlietwijk gedeelte West	268.596
44	Inrichten 30 km Vlietwijk gedeelte Oost	465.566
44a	Fietsroute Vlietwijk – Antoni van Leeuwenhoekkade	598.868
45	Fietsvriendelijke inrichting Vlietwijkroute	1.590.309
46	Schoolomgeving Vlietwijk	0
47	Inrichten 30 km Krimwijk I	175.314
48	Fietsvriendelijke inrichting Krimwijkroute	0
49	Schoolomgeving Krimwijk	0
50	Aanleg fietsroute Krimwijk – Hofweg	470.565
51	Inrichting buitengebied	0
52	Onderzoek openbaar vervoer ontsluiting wijken	3.450
53	Instellen parkeerbonds	3.450
54	Herzien en inrichten calamiteitenroutes	11.500
55	Opstellen verkeersmilieuplannen	23.000
56	Onderzoek naar verbeteren toegankelijkheid mindervaliden	44.160
57	Opzetten verkeerseducatieve projecten	17.250
58	Parkeren in de wijken	34.500
		20.559.489
	Stelpost communicatie en participatie	500.000
		totaal € 21.059.489

Tabel 3.1 overzicht projecten

*Deze projecten kennen een link met locatieontwikkelingsprojecten en zijn nader toegelicht in hoofdstuk 4.

3.1 TOELICHTING

In de tabel zijn de projectkosten voor de Dobbewijk en het buitengebied als p.m. opgenomen.

De verkeersmaatregelen in de Dobbewijk zullen deel uitmaken van het project Herontwikkeling Dobbewijk. De kosten die met de verkeersmaatregelen samenhangen zijn onderdeel van het budget van dit herontwikkelingsproject.

Voor het buitengebied worden op dit moment geen concrete maatregelen voorzien.

De vermelde kosten zijn exclusief BTW, maar inclusief de kosten voor voorbereiding (15%), projectbegeleiding (5%) en een post "onvoorzien".

Voor het aanpassen van de schoolomgeving wordt per school een stelpost opgenomen van € 50.000 exclusief voorbereidingskosten. Voor kinderdagverblijven wordt rekening gehouden met een stelpost van € 25.000.

Het ZOEF pad (een fietsverbinding van hoge kwaliteit langs het spoor Leiden – Den Haag) wordt voor 100% betaald door de Provincie Zuid-Holland.

4. Wijkwijze aanpak

4.1 WAAROM AANPAK PER WIJK?

Voorschoten kent een overzichtelijke hoofdstructuur in de vorm van een T (Voorschoterweg – Leidseweg – Koningin Julianalaan – Schoolstraat-Zuid – Veurseweg en de Wijngaardenlaan – Papenlaan-West). De herinrichting van de noord-zuid verbinding, de Traverse, is inmiddels in volle gang. Het overgrote deel van alle andere projecten wordt binnen de wijken gerealiseerd. Ondertussen wordt een omvangrijk renovatieprogramma uitgevoerd voor het gemeentelijke rioleringsstelsel. Omdat renovatie van de riolering met zich meebrengt dat de complete verharding moet worden opgenomen ligt het voor de hand om dit te combineren met de herinrichting van straten en het nemen van verkeersmaatregelen. Hiermee wordt voorkomen dat de verharding vaker dan nodig moet worden opgenomen met alle kosten en overlast van dien.

Omdat de renovatie van het rioolstelsel per wijk wordt aangepakt, zal dit ook voor de verkeersmaatregelen het geval zijn. Voor zover mogelijk wordt dit afgestemd met het realiseren van (extra) groen- en speelvoorzieningen en worden de mogelijkheden gezien om de parkeersituatie te optimaliseren.

In dit hoofdstuk wordt per wijk aangegeven welke maatregelen worden voorzien.

4.2 NOORD-HOFLAND

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
2	Herinrichten Leidseweg Noord gedeelte zuid en midden	2.047.806	2012-2013
3	Herinrichten Leidseweg Noord gedeelte noord	1.633.375	2014-2015
4	Herinrichten Piet Heynlaan	238.103	2014
5	Herinrichten/ fietsvoorzieningen Trompweg	236.157	2011
6	Inrichten 30 km Noord-Hofland gedeelte west	527.200	2011-2012
6a	Herinrichten Thorbeckeweg	315.774	2013
6b	Herinrichten Joke Smitlaan	183.930	2013
7	Inrichten 30 km Noord-Hofland gedeelte oost	156.746	2015
10	Asfalteren fietspaden Noord-Hofland	966.166	2011
10a	Herprofilering Trompweg en Adm. De Ruytersingel	308.294	2017-2018
10b	Voorzieningen keren vrachtwagens	0	2011
11	Schoolomgeving Noord-Hofland	153.600	2010
	Totaal Noord-Hofland	€ 6.767.149	

Tabel 4.1 projecten Noord-Hofland

Zodra de Traverse ter hoogte van de wijk Adegeest gereed is, kan de Mozartlaan (project 15) worden heringericht. Vervolgens wordt het kruispunt Trompweg – Adm. De Ruytersingel aangepast. Daarbij moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid voor vrachtwagens om te keren en met het busverkeer. Overwogen kan worden om hier een rotonde aan te leggen. De rotonde biedt het vrachtverkeer dat in de wijk moet zijn de mogelijkheid om te keren. Het vrachtverkeer op de Leidseweg Noord wordt daarmee beperkt tot het strikt noodzakelijke. Bovendien biedt een rotonde voordelen voor het

busverkeer dat zo de “bocht” gemakkelijker kan nemen. Daar staat echter tegenover dat een rotonde ca. € 400.000 kost. In verband met de kosten is in het kostenoverzicht geen rekening gehouden met de aanleg van een rotonde.

Na de aanpassing van het kruispunt kan worden gestart met de herinrichting als 30 km zone van de Leidseweg Noord, gedeelte zuid en midden. Het noordelijke gedeelte kan pas worden aangepakt als de ontwikkeling van het Intratuinterrein is afgerond.

Uitgangspunt voor de kostenindicatie voor de Leidseweg Noord (Noord) is dat er een nieuwe verbinding komt door het Intratuinterrein. Het profijt van deze wegverbinding komt voor een aanzienlijk deel ten goede aan de ontwikkellocatie. Zonder wegverbinding is de locatie niet te ontwikkelen. De verdeling van de kosten tussen de gemeente en de ontwikkellocatie wordt ingeschat op 30%–70%. Naast de kosten voor de herinrichting van de huidige weg is daarom in de tabel een bijdrage van ca. 30% aan de nieuwe verbinding meegenomen.

Het westelijke deel van Noord–Hofland is voor een deel al ingericht als 30 km gebied. In Noord–Hofland wordt de (school)omgeving aangepast van de basisscholen De Vink en Het Kompas en het kinderdagverblijf, mede in verband met het ontwikkelen van een kleine woningbouwlocatie. Om woningbouw mogelijk te maken in de directe nabijheid van scholen is aanpassing van de (school)omgeving een voorwaarde. Als uitgangspunt voor de verdeling tussen de gemeente en de ontwikkellocatie wordt ingezet op 50%–50%. In verband met de status van het project is in de tabel het volledige bedrag opgenomen.

4.3 ADEGEEST

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
12	Inrichten 30 km zone Adegeest gedeelte west	433.317	2014–2016
13	Inrichten 30 km zone Adegeest gedeelte oost	153.562	2017–2018
14	Asfalteren fietspaden Adegeest	768.417	2012
14a	Herinrichten Van Beethovenlaan	500.000	2017
15	Herinrichten Mozartlaan	448.697	2010–2011
16	Fietsvriendelijke inrichting Bachlaan	174.182	2015
17	Schoolomgeving Adegeest	215.040	2010
	Totaal Adegeest	€ 2.693.214	

Tabel 4.2 projecten Adegeest

Na voltooiing van de Traverse, gedeelte Leidseweg, wordt de Mozartlaan geasfalteerd en voorzien van vrijliggende fietspaden. De Van Beethovenlaan krijgt hetzelfde profiel als de Mozartlaan. De Bachlaan krijgt aanliggende fietspaden (vanwege het ontbreken van voldoende ruimte).

Na afronding van de rioleringswerkzaamheden wordt de wijk in twee fasen ingericht als 30 km zone.

De schoolomgeving van de Fortgensschool, de Nutsschool en de Emmausschool en de kinderdagverblijven wordt waarnodig aangepast conform de eisen van Duurzaam Veilig.

4.4. NASSAUWIJK

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
18	Herinrichten Prins Bernhardlaan	434.042	2018
19	Inrichten 30 km Nassauwijk gedeelte zuid	450.000	2009–2010
19a	Herinrichten Pr. Beatrixlaan, Pr. Bernhardlaan & Pr. Margrietlaan	–	2009–2010
20	Inrichten 30 km Nassauwijk gedeelte noord	133.458	2010
22	Fietsvriendelijke inrichting Wijngaardenlaan	727.786	2016
	Totaal Nassauwijk	€ 1.745.286	

Tabel 4.3 projecten Nassauwijk

Voor de herinrichting van de Nassauwijk zuid als 30 km gebied na de renovatie van de riolering is budget beschikbaar. Voor de herinrichting van de Pr. Beatrixlaan, de Pr. Bernhardlaan en de Pr. Margrietlaan is onvoldoende budget. Omdat de projecten 19 en 19a sterk samenhangen, is het verkrijgen van extra krediet op korte termijn van groot belang. Ook het noordelijke gedeelte van de Nassauwijk wordt ingericht als 30 km zone. Hier wordt de riolering niet gerenoveerd.

Voor een fietsvriendelijke inrichting van de Wijngaardenlaan is een andere indeling van de beschikbare ruimte nodig. Een optie zou onder andere kunnen het zijn het vervangen van de ventwegen voor vrijliggende fietspaden. Op die manier krijgt de Wijngaardenlaan dezelfde uitstraling als de Traverse.

4.5 DOBBEWIJK

De verkeersmaatregelen in de Dobbewijk maken deel uit van het herontwikkelingsplan Dobbewijk. Het herinrichten van de woonstraten en het asfalteren van de Dobbeweg is inmiddels voltooid. Nog op het programma staan de herinrichting van de Dobbeweg–Oost, de Industrierweg en het realiseren van de ontsluiting van het Defensieterrein en deelgebied 6.

4.6 BOSCHGEEST EN BLOEMENWIJK

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
24	Inrichten 30 km Boschgeest gedeelte west	75.086	2010
25	Inrichten 30 km Boschgeest gedeelte oost	295.256	2017–2018
27	Fietsvriendelijke inrichting Boschgeestrouten	1.306.828	2011–2012
28	P&R station Voorschoten en fietsenstallingen	215.040	2013
28a	P&R station De Vink en fietsenstallingen	0	2013
29	Schoolomgeving Boschgeest	107.520	2010
	Totaal Boschgeest en Bloemenwijk	€ 1.999.730	

Tabel 4.4 projecten Boschgeest en Bloemenwijk

De inrichting van het westelijke deel van de wijk volgt op de renovatie van de riolering. De riolering in het oostelijke deel is nog niet aan renovatie toe. De Boschgeestrouten worden voorzien van aanliggende fietspaden. Het profiel is niet breed genoeg om vrijliggende

fietspaden aan te leggen. De P&R voorzieningen en de fietsenstallingen bij de stations worden volledig betaald door de provincie, NS en ProRail. De gemeente moet wel op eigen kosten de bushalte terugplaatsen en het pleintje inrichten.

Bij het inrichten van de schoolomgeving in Boschgeest gaat het om de Regenboogschool en het kinderdagverblijf.

4.7 STARRENBURG

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
30	Fietsvriendelijke inrichting Starrenburgroute	575.511	2016-2017
31	Schoolomgeving Starrenburg	113.280	2010
32	Verbeteren fietsverbinding Starrenburg I en II	377.600	2010
33	Inrichten 30 km zone Roucoopark	0	2014
Totaal Starrenburg		€ 1.066.390	

Tabel 4.5. projecten Starrenburg

Het realiseren van de fietsdoorsteek (project 32) wordt op korte termijn ter hand genomen om zo snel mogelijk een veilige situatie te creëren.

Omdat de wijk recent is gebouwd voldoet de situatie over het algemeen aan de eisen van Duurzaam Veilig. Eventueel kan er hier en daar nog een verbetering worden aangebracht. Dat geldt ook voor de schoolomgeving.

De Starrenburgroute zal (over de gehele lengte) worden voorzien van vrijliggende fietspaden.

4.8 BIJDORP

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
34	Herinrichten Zwaluwweg – Raadhuislaan, deel I	437.798	2013
34a	Herinrichten Zwaluwweg – Raadhuislaan, deel II	437.798	2020
35	Inrichten 30 km Bijdorp	38.755	2015
36	Fietsvriendelijke inrichting Bijdorproute	501.379	2020
37	Aanleg fietsroute naast Huize Bijdorp	242.211	2013-2014
Totaal Bijdorp		€ 1.657.939	

Tabel 4.6 projecten Bijdorp

De route Zwaluwweg–Raadhuislaan wordt in twee fasen ingericht. Het eerste deel (ongeveer de helft) volgt in 2013 de renovatie van de riolering. Het andere gedeelte wordt in 2020 – net als het eerste deel voorzien van aanliggende fietspaden.

Langs de Bijdorproute worden vrijliggende fietspaden aangelegd, met uitzondering van het gedeelte langs de Zwaluwweg.

Naast de geplande woningbouw bij Huize Bijdorp is een fietsroute voorzien. Ook de nieuwe bewoners zullen profiteren van deze fietsverbinding. Als uitgangspunt voor de verdeling tussen de gemeente en de ontwikkellocatie wordt ingezet op 80%–20%. In verband met de status van het project is in de tabel het volledige bedrag opgenomen. Bij de uitwerking zal dit nog verder bekeken moeten worden.

4.9 CENTRUM

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
37a	Verplaatsen vrachtwagenparkeerlocatie Burg. Van der Haarplein	0	2011
38	Herinrichten Koninklijke Marinelaan	189.046	2015-2016
39	Parkeervrije Voorstraat	0	2010
40	Inrichtingen 30 km zone centrum	162.524	2014
41	Looproutes centrum	35.840	2014
42	Fietsroutes centrum	35.840	2014
	Totaal centrum	€ 423.250	

Tabel 4.7 projecten Centrum

Om het MOC gebied te kunnen ontwikkelen worden de vrachtwagenparkeerplaatsen elders gerealiseerd. Bezien wordt of dit al op korte termijn mogelijk is, om op die manier tijdelijk extra parkeervoorzieningen voor centrumbezoekers te kunnen realiseren. De kosten worden betaald uit het budget dat de raad beschikbaar heeft gesteld om op korte termijn extra (tijdelijke) parkeervoorzieningen in het centrum te realiseren.

De Koninklijke Marinelaan wordt heringericht na de ontwikkeling van het MOC terrein (Huis van Voorschoten).

Nadat de parkeergarage onder het nieuwe AH complex in gebruik is genomen worden de openbare parkeerplaatsen in de Voorstraat verwijderd.

Voor de leefbaarheid van het centrum is het wenselijk om het lopen en fietsen naar en in het centrum te verbeteren.

4.10 VLIETWIJK

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
43	Inrichten 30 km Vlietwijk gedeelte west	268.596	2015
44	Inrichten 30 km Vlietwijk gedeelte oost	465.566	2010-2013
44a	Fietsroute Vlietwijk - A.v.Leeuwenhoekkade	598.868	2019
45	Fietsvriendelijke inrichting Vlietwijkroute	1.590.309	2014-2015
46	Schoolomgeving Vlietwijk	0	-
	Totaal Vlietwijk	€ 2.923.339	

Tabel 4.8 projecten Vlietwijk

De herinrichting van het oostelijke deel van Vlietwijk volgt de renovatie van de riolering in dit gedeelte van de wijk.

Na voltooiing van de herinrichting wordt de Vlietwijkroute voorzien van fietspaden, waar mogelijk vrijliggende fietspaden, met uitzondering van de Prof. Einsteinlaan.

De school in Vlietwijk wordt verplaatst naar Krimwijk.

4.11 KRIMWIJK

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
47	Inrichting 30 km Krimwijk I	175.314	2010-2011
48	Fietsvriendelijke inrichting Krimwijkroute	0	-
49	Schoolomgeving Krimwijk	0	-
50	Aanleg fietsroute Krimwijk - Hofweg	470.565	2013
	Totaal Krimwijk	€ 645.878	

Tabel 4.9 projecten Krimwijk

Krimwijk I wordt na de renovatie van het rioolstelsel opnieuw ingericht volgens de kenmerken van Duurzaam Veilig. De Krimwijkroute wordt voorzien van volwaardige (aanliggende) fietsvoorzieningen. Net als de bij inrichting van de schoolomgeving is hiermee rekening gehouden in het budget voor (de nieuwbouw van) Krimwijk II. De fietsroute Krimwijk - Hofweg is indicatief op de overzichtskaart weergegeven.

5. Gemeentebrede projecten

De wijkwijze aanpak betreft vooral infrastructurele maatregelen en aanpassingen in de openbare ruimte. Daarnaast wordt een aantal projecten uitgevoerd die betrekking hebben op gedragsbeïnvloeding, juridische aspecten en (openbare) veiligheid die wijkoverstijgend zijn.

Met uitzondering van het project “Aanwijzing 30 km zones” vergen deze projecten geen grote investeringen, maar een beperkt aantal uren inzet van enkele deskundigen.

Zoals eerder aangegeven wordt het ZOEF pad betaald en aangelegd door de provincie. Op dit moment is niet bekend of dat in fasen of in één keer gebeurt.

Het optimaliseren van de parkeersituatie in de wijken loopt mee met de herinrichtingswerkzaamheden in de diverse wijken en is daardoor verspreid over een langere periode.

Project nummer	Naam	Kosten	Realisering
1	Aanwijzing 30 km zone	500.000	2009
8	ZOEF gedeelte Ter Wadding	0	2011-2012
9	ZOEF gedeelte Noord-Hofland en Adegeest	0	2011-2012
21	ZOEF gedeelte Burgemeester Van der Hoevenpark	0	2011-2012
26	ZOEF gedeelte zuid	0	2011-2012
52	Onderzoek openbaar vervoer ontsluiting wijken	3.450	2010
53	Instellen parkeerfonds	3.450	2010
54	Herzien en inrichten calamiteitenroutes	11.500	2010
55	Opstellen verkeersmilieuplannen	23.000	2010
56	Onderzoek naar verbeteren toegankelijkheid mindervaliden	44.160	2010
57	Opzetten verkeerseducatieve projecten	17.250	2010
58	Parkeren in de wijken	34.500	2010-2020
	Totaal algemene projecten	€ 637.310	

Tabel 5.1 gemeentebrede projecten

6. Communicatie

6.1 INLEIDING

Communicatie kan – naast de gebruikelijke voorlichtende taak – worden ingezet om het draagvlak voor het beleid te vergroten.

De communicatieaanpak wordt in grote lijnen hieronder toegelicht.

6.2 COMMUNICATIEAANPAK

Uitgangspunt is dat bij iedere concrete uitvoering van een project de communicatieaanpak wordt uitgewerkt. Gezien de looptijd van het Maatregelenpakket is het niet wenselijk en weinig efficiënt om op middeleniveau de communicatie reeds nu te beschrijven. De invulling van communicatie is namelijk afhankelijk van en gebaseerd op:

- de actualiteit
- bestuurlijke keuzes
- financiële middelen t.b.v. de uitvoering van de projecten
- integraliteit met andere projecten

Een groot deel van de communicatie over de uitvoering van projecten uit het Maatregelenpakket zal praktisch en voorlichtend van aard zijn, zoals het aankondigen van werkzaamheden. Hierbij ligt de nadruk op bestaande middelen, waaronder de gemeenterubriek en de website. Verder zullen de media pro-actief worden benaderd met het oog op free publicity.

Uitgangspunten communicatie

Het uitgangspunt van de communicatie is om open, interactief te communiceren met de doelgroep. De onderwerpen in de Verkeersvisie en het Maatregelenpakket hebben voor een belangrijk deel betrekking op de veiligheid en leefbaarheid voor bewoners in de wijken. Het spreekt dus voor zich dat de gemeente, daar waar mogelijk, de betrokken inwoners de kans geeft om over de uitvoering van de projecten mee te praten en waar mogelijk mee te denken.

Afhankelijk van de omvang van het project zal er gekozen worden voor een vorm van burgerparticipatie. Dit gebeurt door het project te toetsen aan de gemeentelijke checklist voor participatie. Wanneer een project zich na afweging van deze punten leent voor een interactieve aanpak wordt dit verwerkt in de communicatieparagraaf van een projectplan. Projecten uit het Maatregelenpakket die zich zou kunnen lenen voor burgerparticipatie zijn onder meer de herinrichting van wijken en buurten volgens de principes van Duurzaam Veilig.

6.3 FINANCIËLE CONSEQUENTIES

Daar de communicatie rondom de verschillende projecten op dit moment nog niet is uitgewerkt zijn de financiële gevolgen die de communicatie met zich meebrengt moeilijk in te schatten. Een toereikend budget voor communicatie heeft in de regel de omvang van tenminste 2% van de totale projectkosten.

7. Financiering van het Maatregelenpakket

7.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt een nader overzicht gepresenteerd van de investeringen c.q. kosten die samenhangen met de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid en van de wijze waarop de gemeente in de financiering van deze investeringen c.q. kosten kan voorzien. Voor de financiering van de projecten in het Maatregelenpakket staan de gemeente verschillende bronnen tot haar beschikking. Het betreft eigen middelen, zowel voor investeringen als voor onderhoud; subsidies vanuit het rijk of via de provincie en eventuele private bijdragen.

Er worden enkele scenario's geschetst voor de aanpak van de uitvoering van het Maatregelenpakket en de financiële consequenties.

Verder bevat dit hoofdstuk een voorstel voor de procedure en van de wijze waarop de raad zal worden geïnformeerd over de voortgang bij de uitvoering.

7.2. UITGANGSPUNTEN

De bedragen die in dit Maatregelenpakket zijn genoemd betreffen de bouwkosten, inclusief een opslag voor de voorbereidingskosten (15%), begeleidingskosten (5%) en een post 'onvoorzien'. Alle bedragen zijn exclusief BTW.

Het merendeel van de investeringen betreft infrastructuur. Voor infrastructuur wordt – afhankelijk van het soort voorziening – een afschrijvingstermijn gehanteerd. Infrastructuur zoals wegen en straten gaat immers vele jaren mee.

In het Maatregelenpakket wordt rekening gehouden met de volgende afschrijvingstermijnen:

<u>Voorziening</u>	<u>Afschrijvingstermijn</u>
Schoolomgeving	5 jaar
P+R voorzieningen	10 jaar
Looproutes	25 jaar
Fietsroutes	25 jaar
Inrichting 30 km gebieden	5 jaar

Tabel 7.1 afschrijvingstermijnen

Deze zijn voor een deel vastgelegd in de Nota Investerings- en afschrijvingsbeleid van de gemeente Voorschoten.

7.3. CONSEQUENTIES UITVOERING VOLLEDIGE MAATREGELENPAKKET

Het tempo van de investeringen wordt voor een belangrijk deel bepaald door het ritme van het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP). Door de uitvoering van het Maatregelenpakket te koppelen aan de uitvoering van het GRP worden veel kosten en onnodige overlast bespaard. Een aantal projecten die samenhangen met verkeersveiligheid worden in de eerstkomende jaren uitgevoerd.

Uiteraard vergt de uitvoering van de projecten de nodige voorbereiding. In de jaren 2011 tot 2013 leidt dit tot de hoogste investeringsbedragen op jaarbasis. In 2011 wordt bijna 3,5 miljoen euro geïnvesteerd, in 2012 bijna 3 miljoen. In 2013 ruim 3 miljoen.

De consequenties hiervan op de begroting ijlen enkele jaren na, omdat het hier om kapitaallasten gaat.

Het volledig volgens het voorgestelde Maatregelenpakket uitvoeren van de projecten heeft de volgende consequenties voor de begroting in duizenden euro's.

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0	297	536	701	1.000	1.445	1.253	1.605	1.692	1.610	1.583	1.559

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.508	1.370	1.326	1.167	1.132	1.089	1.053	1.018	984	948	912	878

2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
845	810	777	686	603	531	502	298	176	92	75	40

Tabel 7.2 kapitaallasten X 1000 tot 2045

Vanaf 2013 is het beslag op de begroting fors te noemen, met een piek in het jaar 2017. De kapitaallasten nemen geleidelijk af tot € 0 in 2045.

7.4. SCENARIO'S

Het volledig uitvoeren van het Maatregelenpakket legt een groot beslag op de gemeentelijke begroting. Het ligt daarom in de rede om na te gaan of er scenario's ontwikkeld kunnen worden waarbij doelstellingen van de Verkeersvisie zoveel mogelijk worden gerealiseerd bij een beperkte financiële druk.

De volgende scenario's zijn denkbaar:

Scenario	omschrijving	kosten
Scenario 0	Er zijn geen extra middelen; de uitvoering van het Maatregelenpakket wordt voorlopig niet ter hand genomen	nihil
Scenario 1	De gestarte projecten worden afgerond	€ 0,95 miljoen
Scenario 2	De toezeggingen worden gestand gedaan	€ 5,09 miljoen
Scenario 3	Pakket 2 + schoolomgeving	€ 5,56 miljoen
Scenario 4	Pakket 3 + fietsvoorzieningen	€ 14,13 miljoen
Scenario 5	Uitvoering conform het Maatregelenpakket	€ 20,6 miljoen
Scenario 6	Zoveel mogelijk gebruik maken van al bestaande voorzieningen	€ 20,2 miljoen
Scenario 7	Uitvoering in periode van 20 jaar	€ 20,6 miljoen

Tabel 7.3 scenario's

Scenario 0 houdt in dat er geen extra middelen beschikbaar worden gesteld. Dit heeft tot gevolg dat de raadsbrede motie over het aanwijzen van 30 km gebieden slechts

gedeeltelijk kan worden uitgevoerd. Het beschikbare budget van € 270.000 is onvoldoende om alle in/uitgangen van 30 km gebieden te voorzien van verkeersborden en zogenoemde poortconstructies.

Op dit moment wordt het rioleringstelsel in de Nassauwijk gerenoveerd. De bewoners is toegezegd dat na de renovatie de wijk wordt ingericht als 30 km zone. Om dit volledig te kunnen doen is nog een extra budget nodig van € 450.000.

In **scenario 1** komt er voldoende geld beschikbaar om reeds gestarte projecten af te ronden. Voor het voltooien van de inrichting van de Nassauwijk en het uitvoeren van de raadsnotie m.b.t. de 30 km zones is op korte termijn ca € 950.000 nodig. Dit betekent een verhoging van de kapitaallasten in de jaren 2010 – 2014 van gemiddeld € 230.000.

In **scenario 2** worden gedane toezeggingen gestand gedaan. Een belangrijke toezegging betreft de herinrichting van de Leidseweg Noord. De aanpassingen aan de Leidseweg Noord tot een woonstaat vergt al bijna € 3,7 miljoen. Realisering van dit project is pas mogelijk als de wijkontsluitingsroute via de Admiraal De Ruytersingel is aangepast aan de eisen van Duurzaam Veilig, de keermogelijkheid voor het vrachtverkeer is gerealiseerd en de Mozartlaan is geasfalteerd en voorzien van fietspaden. Het gestand doen van deze toezegging vergt derhalve ruim € 4 miljoen.

Opgeteld bij scenario 1 is er ruim € 5 miljoen nodig.

Dit bedrag wordt afschreven in de periode tot 2040. De hoogste jaarlast is een bedrag van € 435.000 in 2014.

In **scenario 3** wordt verder invulling gegeven aan de doelstellingen van de Verkeersvisie: een veilige schoolomgeving, inclusief de loop- en fietsroutes nabij de school.

Op basis van de gemiddelde kosten per school en per kinderdagverblijf is hiervoor een bedrag nodig van bijna € 600.000.

Samen met scenario 2 is er dan een bedrag nodig van bijna € 5,6 miljoen.

Dit betekent een verhoging van de kapitaallasten in de periode tot 2040, met een piek van € 535.000 in 2014.

In **scenario 4** wordt de (dure) wens voor extra aandacht voor het fietsverkeer verzilverd. Het verbeteren van de fietsvoorzieningen langs de wijkontsluitingswegen en het aanleggen van enkele ontbrekende schakels vergt ruim € 6,6 miljoen. Dit bedrag wordt voor een belangrijk deel verklaard door het feit dat bij het realiseren van (betere) fietsvoorzieningen in de meeste gevallen het gehele wegprofiel moet worden aangepast. Het asfalteren van de tegelfietspaden in Noord-Hofland en Adegeest vergt nog eens ruim € 1,1 miljoen. Het beter faciliteren van het fietsverkeer vereist daarmee een budget van in totaal ruim € 8,6 miljoen euro.

Scenario 4 komt daarmee op een bedrag van € 14,1 miljoen. Dit betekent een verhoging van de kapitaallasten tot 2044, met een piek in 2021 van € 1.023.000.

Scenario 5 betreft de uitvoering volgens de planning van het Maatregelenpakket.

De consequenties van dit scenario voor de begroting zijn al aangegeven in par. 7.3.

In **scenario 6** wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van al bestaande voorzieningen. In een aantal gevallen zullen deze voorzieningen zoals drempels, wegversmallingen of fietsvoorzieningen niet of niet geheel voldoen aan de richtlijnen voor Duurzaam Veilig. Als er – in die gevallen waarin dat vanuit verkeersveiligheid verantwoord lijkt – gekozen wordt voor het handhaven van deze voorzieningen levert dat in de gehele gemeente een besparing op van ruim € 440.000.

In **scenario 7** volgt de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid een trager tempo. Als de uitvoering wordt uitgesmeerd over een periode van 20 jaar heeft dat een effect op de hoogte van de jaarlijkse kapitaallasten. Die worden lager, maar lopen veel langer door, tot 2059.

De belangrijkste consequenties voor begroting van de verschillende pakketten zijn:

Scenario	Maximum jaarlast	In jaar
Scenario 0	0	0
Scenario 1	424.000	2010
Scenario 2	435.000	2014
Scenario 3	535.000	2014
Scenario 4	1.023.000	2021
Scenario 5	1.692.000	2017
Scenario 6	1.692.000	2017
Scenario 7	1.211.000	2024

Tabel 7.4 maximum jaarlasten

7.5 PROCEDUREVOORSTEL

De raad stelt in de begroting jaarlijks de kaders vast waarbinnen het verkeers- en vervoerbeleid wordt uitgevoerd, op basis van de discussie over het financiële beleid in de Perspectiefnota.

Om de raad in gelegenheid te stellen zijn kaderstellende en controlerende taken uit te voeren, zal het college bij de volgende Perspectiefnota nadere investeringsvoorstellen in het kader van het Maatregelenpakket aan de raad voorleggen. De gedachten gaan daarbij uit naar een procedure waarbij per jaar een nader te bepalen aantal projecten in uitvoering wordt genomen, in overeenstemming met de indeling die in dit MPV is gemaakt van de projecten waarvoor al een (gedeeltelijke) dekking bestaat.

Tevens stelt het college voor om via fondsvorming een dekkingsreserve te creëren voor de uitvoering van projecten. Dit stelt de gemeente in staat om snel en doeltreffend tot uitvoering over te gaan wanneer die uitvoering opportuun is.

8. Evaluatie

Zoals aangegeven zal de raad twee maal per jaar op de hoogte worden gebracht van de voortgang van de uitvoering van het Maatregelenpakket. Eenmaal per jaar ontvangt de raad een evaluatie. Daarin wordt aangegeven wat tot nu is gerealiseerd en wat de effecten daarvan zijn. In een aantal gevallen kan dit leiden tot bijstelling van het programma.