

Gemeente Noordwijkerhout



Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan

Gemeente Noordwijkerhout 2012 - 2022

4 juni 2012.



Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Doel	7
1.3	Proces	8
1.4	Leeswijzer	9
2	Vigerend beleidskader	10
2.1	Rijksbeleid	10
2.2	Provinciaal beleid	11
2.3	Regionaal beleid	13
2.4	Gemeentelijk verkeersbeleid	15
3	Huidige situatie 2012	17
3.1	Bereikbaarheid	17
3.1.1	Inventarisatie auto Noordwijkerhout	17
3.1.2	Knelpunten auto Noordwijkerhout	22
3.1.3	Inventarisatie auto De Zilk	23
3.1.4	Knelpunten auto De Zilk	24
3.1.5	Inventarisatie openbaar vervoer Noordwijkerhout en De Zilk	24
3.1.6	Knelpunten openbaar vervoer Noordwijkerhout en De Zilk	27
3.1.7	Inventarisatie fiets Noordwijkerhout	27
3.1.8	Knelpunten fiets Noordwijkerhout	28
3.1.9	Inventarisatie fiets De Zilk	29
3.1.10	Knelpunten fiets De Zilk	29
3.1.11	Inventarisatie voetganger Noordwijkerhout en De Zilk	30
3.1.12	Knelpunten voetganger Noordwijkerhout en De Zilk	31
3.1.13	Inventarisatie parkeren Noordwijkerhout	31
3.1.14	Knelpunten parkeren Noordwijkerhout	33
3.1.15	Parkeerbalans centrum en omgeving	33
3.2	Verkeersveiligheid	34
3.3	Leefbaarheid	35
3.4	Conclusie	36
4	Toekomstige ontwikkelingen tot 2022	37
4.1	Woningbouwprogramma 2022	37
4.2	Verkeerseffecten programma	38
4.3	infrastructurele plannen 2022	40
4.4	Conclusie	40
5	Verkeersvisie 2010 - 2022	41
5.1	Bereikbaarheid	41
5.1.1	Automobilisten	41
5.1.2	Openbaar vervoer	42
5.1.3	Fietsers	44
5.1.4	Voetgangers	45

5.1.5	Parkeren	45
5.2	Verkeersveiligheid	47
5.3	Leefbaarheid	49
6	Toekomstige verkeersstructuur 2022	52
6.1	Toekomstige verkeersstructuur kern De Zilk	52
6.2	Toekomstige verkeersstructuur kern Noordwijkerhout	54
7	Uitvoeringsprogramma	60
Bijlage 1	Resultaten bewonersenquête via internet en balie	
Bijlage 2	Regionale en provinciale plannen	69
Bijlage 3	Resultaten parkeeronderzoek	73
Bijlage 4	Samenvatting Parkeerbalans Centrum en omgeving	104
Bijlage 5	Variantenonderzoek kern Noordwijkerhout	87
Bijlage 6	Ongevalanalyse 2006 – 2010	99
Bijlage 7	Duurzaam veilig en wegcategorieën	103
Bijlage 8	Literatuurlijst	104

Voorwoord

In het voorjaar van 2010 is de behandeling van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan opgeschort. Voornaamste reden was dat voor de verkeersstromen door het dorp na het gereedkomen van woningbouwplannen op het Bavoterrein nog geen goede oplossing was gevonden. Bovendien ontbrak een goed verkeersmodel om denkbare oplossingen en varianten te kunnen toetsen.

Met het nog in 2010 aan te passen regionaal verkeersmodel zou daarom naar een acceptabele verkeersstructuur gezocht moeten worden. Daarbij heeft de gemeenteraad nadrukkelijk aangegeven wat de randvoorwaarden voor een dergelijke oplossing zijn: niet méér verkeer op de drukbelaste delen van Victoriberg en Herenweg en zo weinig mogelijk verkeer door de bestaande buurten en wijken. Of in andere woorden: zoek een oplossing voor de bereikbaarheid van de nieuwe wijk die de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het bestaande dorp niet ondermijnt.

De afgelopen twee jaar was het lang wachten op het opleveren van het regionale verkeersmodel. Na enkele malen uitstel konden we daarmee medio 2011 eindelijk aan de slag. Om de modellen te kunnen baseren op zo actueel mogelijke cijfers en ontwikkelingen zijn ondertussen de verkeersstellingen uit 2009 aangevuld met nieuwe tellingen op diverse plekken en tijdstippen.

In samenspraak met de zeer gemotiveerde klankbordgroep vanuit de wijkverenigingen en met grote inzet en betrokkenheid van de zorginstellingen op het Bavoterrein zijn vele varianten doorgerekend, besproken en afgewogen. Ik heb er vertrouwen in dat de oplossing voor de verkeersstructuur in de kern Noordwijkerhout die in dit nieuwe concept GVVP gepresenteerd wordt voldoet aan de eisen die de gemeenteraad daar terecht aan gesteld heeft.

Uiteraard heeft ook wat andere verkeersonderwerpen betreft de tijd de afgelopen twee jaar niet stilgestaan. Daarin is het nu voorliggende GVVP ook een geactualiseerde, en naar onze mening verbeterde, versie van het plan van 2009. We hebben daarbij gebruik gemaakt van de inbreng vanuit de vorige planfase - maar ook verdere inbreng van brandweer, politie, wijkverenigingen, buurtbewoners, ondernemers, scholen, ouders en kinderen heeft bijgedragen aan het nu voorliggende conceptplan. Speciale vermelding verdient daarbij de samenwerking met de NOV om de parkeerdruk in en om het centrum in kaart te brengen.

Maar gelukkig is er de afgelopen jaren niet alleen op papier hard gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Noordwijkerhout en De Zilk. Zo is de langverwachte randweg om Mossenest II gereed gekomen, met een merkbaar en meetbaar positief effect voor de verkeersdruk op Victoriberg en Koninginneweg. Deze wegen hebben ook zelf een (gedeeltelijke) reconstructie ondergaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij diverse oversteekplaatsen zijn maatregelen genomen om de zichtbaarheid te vergroten. En kort na het verschijnen van dit conceptplan gaat de volledig herstelde Delfweg open, zodat ook in komende toeristenseizoenen de bereikbaarheid van de Keukenhof van onze kant gegarandeerd is...

Dit concept GVVP gaat nu de inspraak in. Ik vertrouw er op dat vanuit dezelfde grote betrokkenheid en scherpe blik die we de afgelopen jaren vanuit de samenleving hebben ervaren de plannen bezien en waar nodig aangescherpt en versterkt kunnen worden. Zodat ook het uiteindelijk door de gemeenteraad vast te stellen GVVP gebaseerd is op de inzet en het inzicht van vele betrokken Noordwijkerhouters en Zilkers.

Marcel Vissers

Wethouder Verkeer en Vervoer

HOOFDSTUK

1 Inleiding

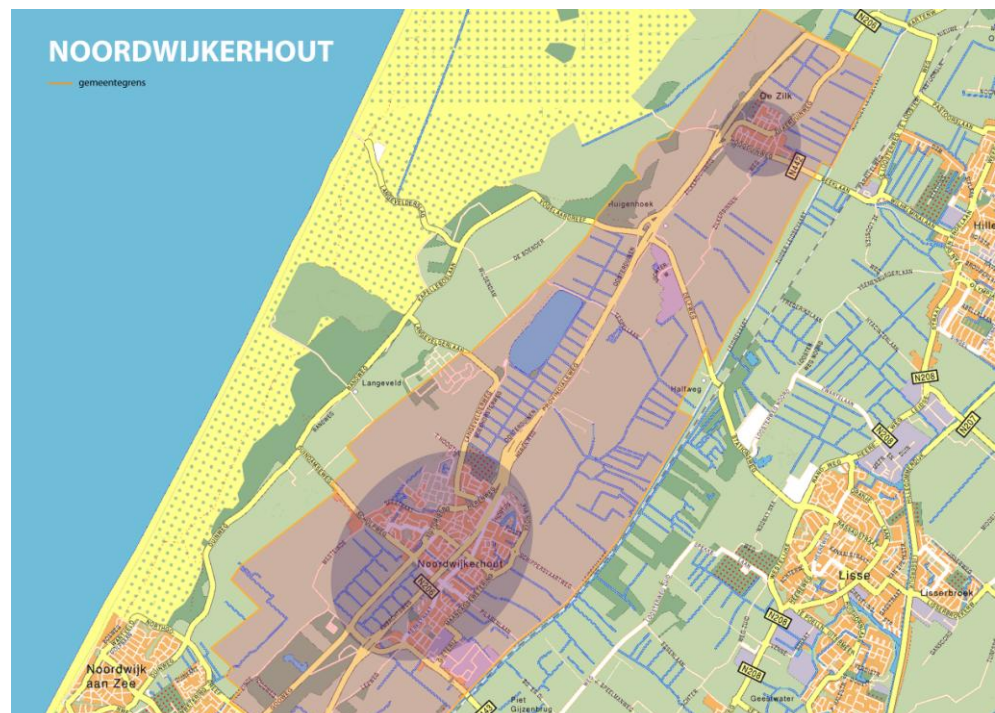
1.1

AANLEIDING

De gemeente Noordwijkerhout is een prettige plek om te wonen, te werken en te recreëren en dat moet zo blijven. De ligging vlak achter de duinen is geweldig en rond de woonkernen zijn de weidsheid en (in het seizoen) de kleurenpracht van de bollenvelden uniek. De gemeente bestaat uit twee kernen met ieder een eigen identiteit: Noordwijkerhout en De Zijk. Naast deze twee kernen kent Noordwijkerhout het buurtschap De Ruigenhoek, gelegen langs de Delfweg. In beide kernen is het dorpse karakter behouden en er is voldoende variatie in bebouwing en openbare ruimte. Het aanbod van voorzieningen is ruim en voor de niet dagelijkse behoeften liggen de steden Haarlem en Leiden in de directe nabijheid. Noordwijkerhout ligt strategisch ten opzichte van de economische kerngebieden in de noord- en zuidvleugel van de Randstad. In figuur 1.1 is de gemeentegrens en de ligging van beide kernen binnen de gemeente weergegeven.

Figuur 1.1:

Gemeente Noordwijkerhout



De Planwet Verkeer en Vervoer (1998) schrijft voor dat alle lagere overheden een zichtbaar en samenhangend verkeers- en vervoerbeleid moeten voeren dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer.

Het is aan de gemeente om de beleidslijnen vast te leggen in een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Een GVVP zorgt voor een goede afstemming van verschillende onderdelen van dit beleid en maakt knelpunten en kansen inzichtelijk. Het vastleggen van een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid in een GVVP biedt ook duidelijkheid in communicatie met de burgers van de gemeente. Er ontstaat meer begrip voor de wijze waarop omgegaan wordt met verkeerskundige vraagstukken binnen de gemeente.

Daarnaast biedt het GVVP een duidelijk kader richting de omliggende gemeenten, de regio en de provincie. Hierdoor kan tijdig ingespeeld worden op provinciale en regionale ontwikkelingen en plannen die van invloed kunnen zijn en/of nieuwe kansen bieden voor de verkeersstructuur in de gemeente Noordwijkerhout, zoals onder andere de RijnlandRoute en de Oost - Westverbinding N206 – A4. (Zuidkennemerlandroute).

Tot slot is het de ambitie van de gemeente om tot 2020 met circa 1.800 woningen te groeien, zoals blijkt uit de vele, min of meer concrete, ruimtelijke woningbouwprojecten zoals de ontwikkeling van het centrum en het BAVO-terrein. Het GVVP is afgestemd op deze ruimtelijke ontwikkelingen die in 2010 zijn opgenomen in de "Structuurvisie Kernen Noordwijkerhout en De Zilk 2020". Het GVVP en de Structuurvisie hebben onderling veel raakvlakken en het is noodzakelijk beide plannen op elkaar af te stemmen. Op die manier is het mogelijk om de verkeerseffecten van de voorgenomen (ruimtelijke) ontwikkelingen in beeld te brengen. Dit betekent dat alle in Noordwijkerhout lopende infrastructurele projecten, maar ook ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 met elkaar in verband worden gebracht en op elkaar worden afgestemd.

1.2

DOEL

Doel(en)

Het doel van de gemeente is om een kaderstellend Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) op te stellen waarin een samenhangend beleid ten aanzien van verkeer en vervoer in Noordwijkerhout is vastgelegd voor alle vervoerswijzen voor de periode tot 2022. In het onderstaand kader zijn de doelen van het GVVP weergegeven:

Doelen GVVP:

- bieden van een kaderstellend samenhangend en richtinggevend verkeers- en vervoerbeleid van waaruit verkeerskundige vraagstukken kunnen worden opgelost en verkeersplannen kunnen worden ontwikkeld;
- inspelen op provinciale, regionale en lokale ruimtelijke ontwikkelingen;
- eenduidige en heldere visie op het gebied van verkeer en vervoer ten behoeve van de communicatie naar belanghebbenden;
- voldoen aan de Planwet verkeer en vervoer.

Eindresultaat

Het GVVP moet voldoende informatie bevatten voor besluitvorming door de gemeente over de mobiliteit en de bereikbaarheid van de gemeente Noordwijkerhout. Het uiteindelijke plan bestaat uit dit visiedocument en verkeersplan 2022. Voorts is een eerste opzet gemaakt voor een uitvoeringsprogramma. Een definitief uitvoeringsprogramma wordt opgesteld na vaststelling van dit GVVP.

In het voorliggende rapport zijn voor de kern Noordwijkerhout ten opzichte van het concept uit 2010 nieuwe verkeersvarianten opgesteld. In bijlage 5 worden alle varianten benoemd en beschreven. Uit deze varianten is een voorkeursvariant gekozen die tevens aan de randvoorwaarden voldoet die in 2010 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Deze voorkeursvariant is nader toegelicht in hoofdstuk 6.

Foto 1.1

Victoriberg



1.3

PROCES

Dit GVVP volgt op het concept uit 2010 dat door de vele inspraakreacties ten aanzien van de ontsluiting van het Bavo-terrein door de raad is aangehouden. Dit GVVP is geactualiseerd met een nieuw hoofdstuk over de verkeersstructuur in de kern Noordwijkerhout.

De participatie van burgers, bedrijven en belangenorganisaties is voornamelijk benut uit 2009. De input tijdens inloopavonden in 2009, de vele enquêtes en de ingediende zienswijzen uit 2010 zijn gebruikt voor dit aangepaste plan. In bijlage 1 is een overzicht van de resultaten van de enquête weergegeven.

Tijdens de voorbereidingen van dit GVVP is een nieuwe klankbordgroep gestart. Daarin waren bewoners vertegenwoordigd van de wijken De Boekhorst, Zeeburg en het Nieuwe Centrum. Hiertoe zijn twee bijeenkomsten georganiseerd in 2011 om met name te spreken over de verkeersstructuur in de kern Noordwijkerhout. Naast de inbreng van betrokkenen, is gebruik gemaakt van alle aanwezige lokale, regionale en provinciale beleidsrapporten/-onderzoeken, van de aanwezige tel- en modelgegevens en van de statistieken uit de verkeersongevallendatabase Viastat Online. Tevens zijn bijeenkomsten van de wijkvereniging De Boekhorst door het college bijgewoond. Op basis van al deze informatie is onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie in de gemeente Noordwijkerhout.

Voorts is in het najaar van 2009 een parkeeronderzoek uitgevoerd in en om het winkelcentrum van Noordwijkerhout. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in bijlage 3. Tot slot is in 2011 een parkeerbalans voor het centrum opgesteld. Deze resultaten en aanbevelingen zijn terug te vinden in bijlage 4.

1.4

LEESWIJZER

Het GVVP sluit aan op landelijk, provinciaal en regionaal beleid, zoals dat wordt beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt verslag gedaan van de belangrijkste knelpunten die in de inventarisatiefase naar voren zijn gekomen. Hoofdstuk 4 gaat in op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020. De verkeersvisie 2012 – 2022 wordt beschreven in hoofdstuk 5 en de uitwerking van de toekomstige verkeersstructuur voor de kernen De Zilk en Noordwijkerhout wordt gedaan in hoofdstuk 6. Daarbij is op te merken dat ten opzichte van het concept uit 2009 een compleet nieuw hoofdstuk is opgenomen over de verkeersvarianten in de kern Noordwijkerhout. De uitkomst van deze variantenstudie resulteert in de aanleg van een nieuwe wegverbinding tussen de Langevelderweg en de Herenweg. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 een voorzet gedaan voor een uitvoeringsprogramma dat na vaststelling van dit beleidsdocument verder wordt uitgewerkt en voorzien van kostenramingen en prioritering.

HOOFDSTUK 2 Vigerend beleidskader

Dit hoofdstuk beschrijft het beleidskader voor het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan voor de gemeente Noordwijkerhout, verdeeld naar nationaal, provinciaal en regionaal beleid. De essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit en het Provinciaal en Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP en RVVP) zijn wettelijk leidend¹. Bij het bepalen van het gemeentelijke verkeersbeleid wordt aangesloten bij de doelen van regio, provincie en rijksoverheid. In bijlage 2 wordt uitgebreid bij een aantal provinciale en regionale plannen stil gestaan.

2.1

RIJKSBELEID

NOTA MOBILITEIT

De Nota Mobiliteit (vastgesteld in 2006) beschrijft het vigerende landelijke verkeers- en vervoerbeleid. De nota heeft een sterke relatie met de Nota Ruimte en het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan. De versterking van de economische structuur door goede bereikbaarheid is uitgangspunt. Een goed functionerend systeem voor het personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en concurrentiepositie van Nederland te versterken. Het draait om betrouwbare en voorspelbare reistijden van deur tot deur waarbij nadrukkelijk over beheersgrenzen heen gekeken moet worden.

TWEDE FASE DUURZAAM VEILIG

De tweede fase van Duurzaam Veilig is in 2004 met het 'Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2' van start gegaan. In dit project wordt een aanpak gehanteerd waarbij instrumenten voor het bestrijden van de verkeersonveiligheid zo optimaal mogelijk ingezet worden, zoals:

- veilig ingerichte infrastructuur;
- verkeerseducatie en voorlichting;
- handhaving en regelgeving;
- voertuigtechnologie.

De tweede fase staat in het teken van verdere decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid naar de provincies en de regio's. Daartoe dienen de provincies en regio's voor het bereiken van de landelijke doelstellingen een Duurzaam Veilig maatregelpakket in hun regio's te bepalen. In de Nota Mobiliteit waren in eerste instantie de volgende doelstellingen opgenomen: maximaal 900 doden en 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 en maximaal 500 doden en 10.600 ziekenhuisgewonden in 2020.

WET LUCHTKWALITEIT

Het doel van de Wet luchtkwaliteit is om mensen te beschermen tegen de risico's van luchtverontreiniging. Het besluit bevat de grens- en richtwaarde voor de luchtkwaliteit. Het betreft de stoffen benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide, lood, stikstofdioxide en fijnstof.

¹ Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer hebben gemeenten de taak om de essentiële onderdelen van het nationaal verkeers- en vervoerplan en van het provinciale en regionale verkeers- en vervoerplan in acht te nemen.

Door de gemeente moet getoetst worden of sprake is van overschrijdingen van wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Ook dient bij de ruimtelijke plannen specifiek aandacht te worden besteed aan (een eventuele overschrijding van) luchtkwaliteitsnormen.

WET GELUIDHINDER

Het rijk stelt de kaders en gemeenten passen deze in concrete situaties toe. Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet Geluidhinder (Wgh) het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat onder andere normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een woning.

2.2

PROVINCIAAL BELEID

PVVP ZUID-HOLLAND, 'BEHEERST GROEIEN'

De Provincie Zuid-Holland is volgens de Planwet Verkeer en Vervoer verplicht een eigen verkeers- en vervoerplan te maken. De essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kan, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan van de provincie Zuid-Holland wordt mobiliteit als een essentieel element voor de hedendaagse samenleving aangemerkt. Het aanbod en de kwaliteit van de verkeersvoorzieningen zijn echter achtergebleven bij de enorme groei naar verplaatsingsmogelijkheden. Een duidelijke koers is nodig om Zuid-Holland bereikbaar en leefbaar te houden. Zuid-Holland kiest daarom voor een beleidsmix van benutten (waar mogelijk), bouwen (waar nodig), bekrijsen (als onontbeerlijk sturingsinstrument voor de middellange termijn), en besturen (ofwel samenwerken en afstemming). Netwerkefficiency vormt binnen het provinciale beleid een kernbegrip.

In de 'nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2020' schetst de provincie hoe zij samen met haar partners wil bijdragen aan de ontwikkeling van een hoogwaardig en efficiënt openbaar vervoersysteem in Zuid-Holland. Het Fietsplan 2008 zet in op een beter fietsnetwerk, aandacht voor communicatie en gedrag en investeringen in de stalling- en overstapfaciliteiten.

MEERJARENPROGRAMMA INVESTERINGEN INFRASTRUCTUUR 2008 - 2022

De vertaling van het PVVP in een gedetailleerd investeringsprogramma vindt plaats in het Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (MPI). Projecten die voor de gemeente Noordwijkerhout betekenis hebben zijn onder andere de RijnlandRoute, die een nieuwe verbinding moet verzorgen tussen de N206 en de A44 en de A4 ten zuiden van Leiden en de Oost West verbinding N206 – A4 ten noorden van De Zilk (Duinpolderweg).

ZUID-HOLLAND MÉÉR OP DE FIETS, FIETSPLAN 2008

Het fietsnetwerk, communicatie en gedrag en stalling- en overstapfaciliteiten vormen de basis van het Fietsplan 2008. Voor het fietsnetwerk waren in het Coalitieakkoord 2007 – 2011 van de Provinciale Staten de volgende doelen gesteld:

- een stijging in de groei van het fietsverkeer door een uitgebreid fietspadennetwerk; minimaal 75 kilometer extra fietspad tussen 2008 en 2012;
- versterking van de recreatieve fietsinfrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden; 10% meer ten opzichte van huidig fietspadenplan tussen 2008 en 2012.

In 2012 stelt de provincie Zuid Holland een nieuw fietsplan vast.

Onderstaande tabellen geven een samenvatting van de beleidsdoelstellingen zoals zijn opgenomen in het PVVP uitgesplitst naar vervoerswijzen.

Tabel 2.1

Beleidsdoelstellingen
modaliteit auto

Auto		
1.	PVVP Zuid-Holland, 'Beheerst groeien'	Nadruk op keten mobiliteit, betere afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het verkeers- en vervoerssysteem.
2.	PVVP Zuid-Holland, 'Beheerst groeien'	Regionaal wegennet moet groter aandeel van de verkeersstromen gaan opvangen.
3.	PVVP Zuid-Holland, 'Beheerst groeien'	Voldoen aan de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de provincie Zuid-Holland.

Tabel 2.2

Beleidsdoelstellingen
modaliteit fiets

Fiets		
Verbeteren kwaliteit fietsnetwerk		
1.	Zuid-Holland méér op de fiets, Fietsplan 2008	Verbeteren kwaliteit fietsverbinding Noordwijkerhout – Voorhout/ Noordwijk – Sassenheim (N443)
2.	Zuid-Holland méér op de fiets, Fietsplan 2008	Verbeteren kwaliteit fietsverbinding Noordwijk (Kraaierslaan)-Noordwijkerhout (Zeestraat)
3.	Zuid-Holland méér op de fiets, Fietsplan 2008	Verbeteren kwaliteit fietsverbinding Lisse – Noordwijkerhout
Communicatie en gedrag		
4.	Zuid-Holland méér op de fiets, Fietsplan 2008	Bewegwijzering, fietspromotie en vaardigheid en gedrag.
Stalling- en overstapfaciliteiten		
5.	Zuid-Holland méér op de fiets, Fietsplan 2008	Stallingen bij bushaltes, fietsparkeren bij treinstations en overstapfaciliteiten (fiets naar openbaar vervoer).

Tabel 2.3

Beleidsdoelstelling modaliteit
openbaar vervoer

OV		
1.	PVVP Zuid-Holland, 'Beheerst groeien'	Investeren in hoogwaardig regionaal openbaar vervoer.

2.3

REGIONAAL BELEID

RVVP, LEIDSE REGIO EN
DUIN- EN BOLLENSTREEK,
'DE REGIO'S VERBONDEN',
2002

De basis van het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) wordt gevormd door een ruimtelijke structuur gericht op duurzame mobiliteit. Beperk de verplaatsingsafstanden en stimuleer alternatief vervoer. Situeer gebruikersintensieve functies en gebieden op de juiste plaats (breng de functies zo dicht mogelijk bij de gebruiker, breng de vervoersvraag bij het gewenste aanbod, bundel stromen): locatiebeleid. Verminder het aantal autoverplaatsingen en de afgelegde afstand per auto.

Zorg voor een goed fietsnetwerk, gericht op de kortere afstanden op (inter)lokale verbindingen. Zorg voor een goed openbaar vervoernetwerk, gericht op de (middel)lange afstanden op (inter)regionale en nationale relaties, en benut deze optimaal. Intensiveer het vervoermanagement en breng dit daadwerkelijk tot uitvoering. Beprijs in geval van schaarste (parkeren en autorijden). Zorg dat het wegvervoer efficiënt wordt benut.

UITVOERINGSPROGRAMMA
RVVP HOLLAND RIJNLAND
2008 - 2015

Dit uitvoeringsprogramma is de uitwerking van het beleid uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan in projecten en acties. De looptijd van het Uitvoeringsprogramma is 2008 tot 2010 inclusief een doorkijk naar 2015, met een nadruk op de eerste drie jaar. In 2012 wordt er een geactualiseerd uitvoeringsprogramma vastgesteld door Holland Rijnland.

Wat betreft de benutting van de railverbindingen heeft een tweetal projecten prioriteit: het in 2011 geopende station Sassenheim en Stedenbaan². Station Sassenheim betreft een nieuw station op de Schiphollijn (Leiden – Schiphol) die een impuls aan het ov moet opleveren voor de inwoners van Sassenheim en Warmond, maar ook voor Noordwijk en Noordwijkerhout. In verband met de vervoerwaarde is het bovendien van belang dat het station aangedaan wordt door hoogwaardig busvervoer.

Eind 2008 is in de regio het rapport "Bereikbaarheidstudie Grensstreek" afgerond. Op grond van het eindrapport wordt geconcludeerd dat de verkeersvariant "Noord" het meest effectief is om de knelpunten in de regio op te lossen. De verbinding tussen de N206-N205-A4 ten noorden van Hillegom (Route Zuid-Kennemerland) staat niet op zich, maar is onderdeel van een pakket aan maatregelen die nodig zijn om de ontsluiting van de Grensstreek op orde te krijgen. Dit pakket is vastgelegd in de zogenoemde Samenwerkingsagenda Grensstreek door de deelnemende partijen in het Breed Bestuurlijk Overleg (BBO). In de samenwerkingsagenda is afgesproken de volgende maatregelen verder uit te werken:

1. De Oost west verbinding N206-N205-A4 (Route Zuid-Kennemerland): Onderzoek naar een mogelijke verbinding tussen de N206 en de Nieuwe Bennebroekerweg tussen Bennebroek en Hillegom en aansluiten op de A4;
2. Herstructurering aansluiting Bollenstreek –A44 (incl. nieuwe verbinding N206 – A44): Onderzoek naar een betere aansluiting van de Duin- en Bollenstreek op de A44, incl. onderzoek naar een Noordelijke randweg Rijnsburg.;
3. Middengebied Duin- en Bollenstreek: Onderzoek naar oplossingen om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren.

² Het project Stedenbaan is een programma met als doel passend regionaal railvervoer op het hoofdrailnet tussen Sassenheim/Hillegom en Dordrecht, Den Haag – Gouda en Rotterdam – Gouda. Het doel van Stedenbaan is het realiseren van een treindienst die het zuidelijk deel van de Randstad op een snelle wijze ontsluit. Het verbeteren van het regionale treinvervoer (hogere frequenties) en het beter benutten van stationslocaties moet hand in hand gaan met de verstedelijking in de Zuidvleugel van de Randstad.

OV-VISIE HOLLAND RIJNLAND

Het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland presenteert in de 'OV-visie Holland Rijnland' een duidelijk beeld van de gewenste ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio. Hiermee heeft de regio een beleidsdocument dat wordt ingebracht bij de concessieverlener, de provincie Zuid Holland. De regio wil binnen tien jaar het huidige OV-netwerk op een hoogwaardig niveau brengen.

De OV-visie van Holland Rijnland is gedeeltelijk herzien. Dat was nodig omdat de regio sinds 1 april 2010 is uitgebreid met de gemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop en Rijnwoude.

In de OV-visie staat de visie op het openbaar vervoer in 2020 in de regio Holland Rijnland. In het herziene deel van de OV-visie wordt deze visie geografisch verbreed naar alle huidige Holland Rijnland-gemeenten. De OV-visie is de basis voor de concessie-eisen en –wensen van de provincie Zuid-Holland die concessiehouder is voor het ov in Holland Rijnland. Daarnaast staat in de visie welke verbeteringen in het regionale ov nodig en gewenst zijn. In de OV Visie Holland Rijnland wordt een beeld geschetst van de gewenste ontwikkelingen op het gebied van het openbaar vervoer in de regio. De nieuwe concessie zal ingaan op 9 december 2012.

In de OV Visie wordt een nieuw, stevig, betrouwbaar en aantrekkelijk netwerk gepresenteerd, dat naar verwachting zal leiden tot 70% reizigersgroei tot 2020. De belangrijkste uitgangspunten bij de opbouw van het nieuwe netwerk zijn:

- Sneller: door verbetering van de ov-infrastructuur op de belangrijkste routes wordt een reistijdwinst van ongeveer 25% bereikt. Doordat busroutes worden gebundeld is de effectiviteit van de infra-investeringen hoger.
- Vaker: door bundeling van busroutes kunnen hogere frequenties worden gereden, daarmee worden de wachttijden korter hetgeen eveneens tot kortere reistijden leidt.
- Comfortabeler: de voorzieningen bij de halten verbeteren, vooral bij de knooppunten waar moet worden overstapt. Het materieel wordt comfortabeler en in 2016 rijdt de RijnGouweLijn over het hele traject.

Noordwijkerhout ligt in de visie in de corridor Duin– en Bollensteek. Voor de gemeente Noordwijkerhout zijn de volgende verbeteringen genoemd:

- Noordwijkerhout heeft op haar grondgebied geen spoorlijnen en stations. Dit betekent dat het wenselijk is om aan te takken op de nabijgelegen stations Voorhout, Hillegom en Sassenheim. Met goede aansluitingen op de trein worden snelle verbindingen met Leiden, Haarlem, Schiphol en Amsterdam geboden;
- Lijn 57 en 58 (lijn 58 is de huidige lijn 90) zorgen samen voor de ontsluiting van Noordwijkerhout. Beide lijnen verzorgen een verbinding met bestemmingen in de omgeving. Vanuit Noordwijkerhout rijdt de nieuwe lijn 58 in twee richtingen, richting Voorhout-Leiden en richting Hillegom-Haarlem. In de richting Voorhout-Leiden wordt lijn 58 aangevuld door lijn 57. In Noordwijkerhout rijdt lijn 57 via de huidige route en heeft als eindpunt de halte bij de Brink. Omdat lijn 90 richting Noordwijk komt te vervallen, rijdt lijn 58 via de 's Gravendamseweg en Gooweg om het congrescentrum Leeuwenhorst te bedienen;

- Lijn 57 en 58 richting Leiden vormen samen de belangrijkste verbinding voor de ontsluiting van het ov van Noordwijkerhout. De beide lijnen zullen op elkaar worden afgestemd zodat overdag vier keer per uur een bus rijdt. Op het station Voorhout sluiten beide lijnen aan op lijn 59 in beide richtingen. Zo wordt een snelle verbinding geboden naar Noordwijk, Lisse, Sassenheim en Schiphol.

De provincie Zuid Holland heeft voor de periode 2012 -2022 de concessie voor busverbindingen in Zuid Holland Noord (waaronder de Duin- en Bollenstreek valt) aanbesteed. In december 2012 gaat de nieuwe concessie van start waarbij verschuivingen kunnen plaatsvinden in de dienstregeling en bekend wordt welke vervoerder op de verschillende vervoerlijnen gaat rijden.

Onderstaande tabellen geven een samenvatting van de beleidsdoelstellingen opgenomen in het RVVP en de OV-visie Holland Rijnland, uitgesplitst naar vervoerswijzen.

Tabel 2.4

Beleidsdoelstelling modaliteit
fiets

Fiets		
1.	RVVP 'De regio's verbonden'	Goed fietsnetwerk gericht op korte afstanden.

Tabel 2.5

Beleidsdoelstellingen
modaliteit openbaar vervoer

OV		
1.	OV visie Holland Rijnland	Verbeteren OV netwerk Holland Rijnland.
2.	RVVP, 'De regio's verbonden'	Goed openbaar vervoer netwerk, gericht op de (middel)lange afstanden op (inter)regionale en nationale relaties.

2.4

GEMEENTELIJK VERKEERSBELEID

De essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit en het Provinciaal en Regionaal Verkeers-Vervoerplan zijn wettelijk leidend. Bij het bepalen van verkeersbeleid dient de gemeente dan ook zoveel mogelijk aan te sluiten bij de doelen van regio, provincie en rijksoverheid.

Het rijk hanteert als één van de hoofdlijnen van het landelijke verkeersbeleid het motto 'vlot en veilig van deur tot deur'. Daarmee wordt verwezen naar bereikbaarheid en veiligheid. Ook wil het rijk verkeersdeelnemers beter informeren om bewustere keuzes tussen diverse vervoerswijzen te stimuleren. Op provinciaal niveau wordt de nadruk gelegd op leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Om dat te bereiken, wil de provincie investeren in fietsvoorzieningen, ketenmobiliteit en hoogwaardig openbaar vervoer. Ook op regionaal niveau ligt de nadruk op het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.

In aansluiting op de beleidskaders van de regio, de provincie en het rijk wil de gemeente Noordwijkerhout in het verkeersbeleid de nadruk leggen op drie beleidsthema's, namelijk bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (zie kader).

De gemeente legt de nadruk op de volgende beleidsthema's:

Bereikbaarheid

Mobiliteit van personen en goederen is van cruciaal belang voor het functioneren van de gemeente Noordwijkerhout. Mensen moeten hun woning, werkplek, relaties en alle noodzakelijke voorzieningen goed kunnen bereiken. Hetzelfde geldt voor goederen die hun weg naar bedrijven, winkels en consumenten moeten vinden. Dat wil niet zeggen dat mobiliteit ten koste van alles mag gaan. Mobiliteit mag, maar binnen bepaalde randvoorwaarden die noodzakelijk zijn om de gewenste kwaliteit van de leefomgeving, de verkeersveiligheid en het milieu te waarborgen.

De bereikbaarheid moet met name naar voorzieningen en belangrijke bestemmingen verbeterd worden voor de fiets en het openbaar vervoer. Het is niet de bedoeling om autoverkeer tegen te gaan maar de reistijd kan op een aantal trajecten langer worden. In lijn hiermee kiest de gemeente voor een samenhangend verkeers- en vervoersysteem, waar alle vervoerwijzen belangrijk zijn.

Verkeersveiligheid

Jaarlijks gebeuren er in de gemeente verkeersongevallen. De gemeente zet in op het verbeteren van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid door het terugdringen van het aantal en de ernst van verkeersongevallen. De nadruk ligt op de inrichting van een duurzaam veilige infrastructuur. Er worden keuzes gemaakt om hoge snelheden en hoge intensiteiten te beperken. Daarnaast wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding in het verkeer van alle weggebruiker door middel van voorlichting, educatie en handhaving.

Er moet speciale aandacht zijn voor de kwetsbare verkeersdeelnemers en de positie van voetgangers en fietsers.

Leefbaarheid

Het thema leefbaarheid heeft als doel de verkeersoverlast van vooral het autoverkeer terug te dringen. De verkeersoverlast wordt veroorzaakt door een verzameling aan factoren. In het GVVP wordt ingegaan op de factoren geluid- en stankoverlast, barrièrewerking, trillingsoverlast en parkeeroverlast. De leefbaarheid mag door nieuwe ontwikkelingen in de gemeente en door eventuele aanpassingen van de verkeersstructuur niet verslechteren. De gemeente zet in op het verbeteren van de leefbaarheid.

HOOFDSTUK

3

Huidige situatie 2012

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie op het gebied van verkeer en vervoer beschreven met betrekking tot de beleidsthema's: mobiliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hierbij is gebruik gemaakt van de aanwezige onderzoeksrapporten, verkeerstellingen en ongevalgegevens. Tevens is eigen onderzoek uitgevoerd. Daarnaast is gebruik gemaakt van de knelpunten die door de inwoners zijn genoemd tijdens de inloopavonden, in de enquête (bijlage 1) en tijdens het overleg met de klankbordgroep en de wijkverenigingen. In dit hoofdstuk zijn alleen de belangrijkste knelpunten meegenomen die betrekking hebben op de verkeersstructuur. De overige knelpunten worden meegenomen in het op te stellen uitvoeringsprogramma.

De gemeente Noordwijkerhout in het kort...

De bevolking van de gemeente Noordwijkerhout bestaat uit circa 15.600 inwoners (peildatum 1-1-2011) waarbij het aantal inwoners in De Zilk circa 2.150 bedraagt en in de kern Noordwijkerhout circa 13.450 inwoners. Het totale aantal woningen bedraagt circa 6.100 en het aantal personenauto's bedraagt circa 6.000. Het gemiddelde autobezit in de gemeente bedraagt daarmee circa 1 auto per woning. Uit de enquête blijkt dat de auto het meest gebruikte vervoermiddel is (59%), gevolgd door de fiets (28%) en het openbaar vervoer (4%).

3.1**MOBILITEIT****3.1.1****INVENTARISATIE AUTO NOORDWIJKERHOUT***Wegcategorisering: verblijfsgebieden en gebiedsontsluitingswegen*

Medio 2005 is een herzien categoriseringsplan vastgesteld voor de gemeente Noordwijkerhout waarin een onderscheid is gemaakt tussen twee wegcategorieën, namelijk erftoegangswegen (= verblijfsgebieden) en gebiedsontsluitingswegen. Een groot deel van de gemeente is ingericht als verblijfsgebied en functioneert als zodanig.

De gebiedsontsluitingswegen in de kern Noordwijkerhout zijn: Schulpweg, Victoriberg, Herenweg, Maandagsewetering, Gieterij, Viaductweg, Wildlaan, Schelftweg en Via Nova. In het buitengebied is de Delfweg, Gooweg, Ruigenhoekerweg en de Vogelaardreef aangewezen als gebiedsontsluitingsweg.

De provinciale wegen in de gemeente Noordwijkerhout: de N206, N442 en de N443 zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen. Op de N206 is 80 km/uur ingesteld. Op de N442 (Joppeweg, Beeklaan en Hoogduinweg) is 60 km/uur ingesteld. De N443 ('s Gravendamseweg) is 60 km/uur (gedeelte tussen rotonde Kerkstraat en Spoorlijn) en 80 km/uur (gedeelte tussen de Gooweg en rotonde Kerkstraat) van kracht.

In figuur 3.1 is de huidige categorisering weergegeven van de wegen binnen de bebouwde kom (bibeko) en buiten de bebouwde kom (bubeko).

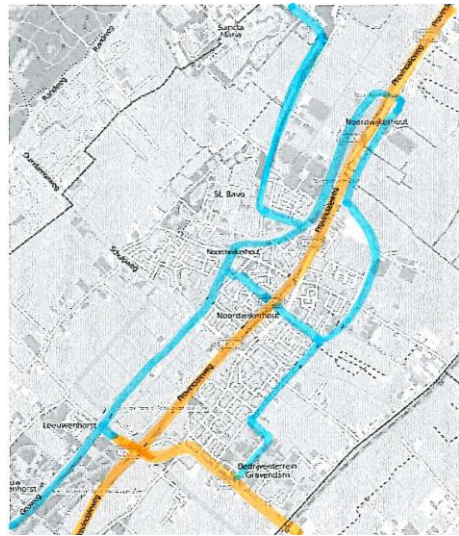
Figuur 3.1

Huidig categoriseringsplan:

-Oranje: Provinciale gebiedsontsluitingswegen. snelheid van 60 en 80 km/uur.

- Blauw: Gebiedsontsluitingswegen gemeente Noordwijkerhout. snelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom.

- Alle overige wegen zijn erftoegangswegen. snelheid van 30 en 60 km/uur



Kern Noordwijkerhout



Kern De Zilk

Een aantal wegen wordt gebruikt als uitrukroute voor de brandweer. De kazerne is gelegen aan de Herenweg ter hoogte van de aansluiting op de N206 (afrit Noordwijkerhout Noord). De Herenweg en N206 worden veel gebruikt als uitrukroute. De overige wegen die veel gebruikt worden, zijn de Victoriberg, de Maandagsewetering, de Gieterij en de Koninginneweg. Met de brandweer wordt in 2012 opnieuw gekeken naar de uitrukroutes. Sinds de Via Nova in 2011 in gebruik is genomen wordt die tegenwoordig voornamelijk gebruikt door de brandweer als uitrukroute in plaats van de Koninginneweg.

Intensiteiten

In het voorjaar van 2009 en het voorjaar van 2011 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op een aantal wegen in Noordwijkerhout. In tabel 3.1 zijn de intensiteiten weergegeven inclusief de wegcategorie. Bij de tellingen van 2011 is de Schelftweg en Via Nova om Mossenest 2 volledig in gebruik als oostelijke randweg.

Er is onderscheid gemaakt tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Op basis van de verkeerstellingen in tabel 3.1 kan geconcludeerd worden dat er in de huidige situatie geen knelpunten zijn in de afwikkeling van het verkeer op de diverse wegvakken. Het huidige wegennet heeft voldoende capaciteit om de bestaande verkeersstromen te verwerken.

Uit de tellingen 2011 blijkt dat ten opzichte van 2009 het verkeer op de meeste wegen is afgenomen. De aanleg van de Via Nova en Schelftweg ten oosten van de wijk Mossenest heeft in positieve zin bijgedragen aan de doelstelling om doorgaand verkeer uit de kern te weren. Andere wegen waar de intensiteiten zijn afgenomen zijn de Koninginneweg, Kerkstraat, Victoriberg en Herenweg. Minder doorgaand verkeer door de kern Noordwijkerhout beïnvloedt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in positieve zin. Verder is een neerwaartse tendens van het verkeer landelijk waar te nemen en blijft de autonome groei van het autoverkeer achter bij de verwachtingen. Alleen op de gereconstrueerde en geasfalteerde Viaductweg zijn de intensiteiten gestegen maar deze passen de functie van de weg.

Tellingen zomer 2011.

In de zomerperiode van 2011 zijn op een aantal wegen verkeerstellingen uitgevoerd om te onderzoeken in hoeverre het toeristische verkeer het wegennet in de gemeente belast. Uit de cijfers blijkt dat er op een hete zomerdag niet meer verkeer rijdt dan op normale werkdag. Op "stranddagen" liggen de intensiteiten circa 15% onder het werkdaggemiddelde. Toeristisch verkeer in de zomerperiode leidt dus niet tot verkeersintensiteiten die hoger zijn dan een gemiddelde werkdag.

Snelheid

Uit de resultaten van de enquêtes blijkt dat veel mensen vinden dat te hard wordt gereden op bepaalde wegen in de gemeente Noordwijkerhout. Uit snelheidscontroles die in 2009 zijn uitgevoerd, blijkt dat op de Herenweg, de Koninginneweg en de Maandagsewetering hard wordt gereden. Ook op wegen buiten de bebouwde kom de snelheid van het gemotoriseerd verkeer door langzaam verkeer vaak als onveilig ervaren.

Om automobilisten op hun snelheid te wijzen heeft de gemeente in 2011 een zogenaamde snelheidsdisplay aangeschaft. Met dit instrument worden weggebruikers gewezen op hun snelheid en kunnen zij indien nodig hun snelheid aanpassen. De gegevens uit de snelheidsdisplay kunnen gebruikt worden om maatregelen te treffen.

Tabel 3.1

Intensiteiten
Noordwijkerhout
op basis van
tellingen

Straat/categorie	Locatie	Intensiteit 2009 (motorvoertuigen per etmaal)	Intensiteit 2011 (motorvoertuigen per etmaal)
erftoegangsweg			
Zeestraat	Tussen Schulpweg en Vlonderkamp	660	700
Groenewege	Tussen Schulpweg en Westerhout	2.000	2.000
Vd Weijdenlaan	Tussen Kerkstraat en Ambachtsweg	3.050	3.100
Kerkstraat	Tussen Vlashoven en 's Gravendamseweg	2.500	2.200
Havenstraat	Tussen Parallelweg en Koninginneweg	2.100	-
Koninginneweg	Tussen Beatrixstraat en Julianastraat	2.300	1.900
Gebiedsontsluitingsweg			
Victoriberg	Tussen Zeestraat en Dorpsstraat (noord)	7.700	7.000
Victoriberg	Tussen Schulpweg en Dorpsstraat	6.400	6.400
Herenweg	Tussen Doct. Poelslaan en Brink	5.350	5.200
Herenweg	Tussen Oosterduinen en Beerenbroucklaan	6.900	5.700
Schulpweg	Tussen Zeestraat en Kraaierslaan	5.100	-
Langeveldeweg	Tussen Doct. Poelslaan en Schaepmanlaan	1.800	1.700
Wildlaan	Tussen Fazantlaan en Maandagsewetering	5.800	5.750
Gieterij	Tussen N443 en Pletterij	11.000	11.000
Viaductweg	Tussen van 't Haafstraat en Hoogstraat	3.600	4.500
Via Nova	Tussen Fossa en Robijnslaan	-	1.700
Via Nova	Tussen Fossa in Schippersvaartweg	-	2.200
Schelftweg	Tussen Wildlaan en Schippersvaartweg	-	3.200
Gooweg	Tussen Langelaan en Schulpweg	9.550	-
Gooweg	Tussen Langelaan en Hoogweg	11.550	-

Bereikbaarheid centrum

Het centrum is voor het autoverkeer goed bereikbaar maar kan via bewegwijzering beter worden aangegeven. In de winkelstraten is eenrichtingsverkeer ingesteld. Het is mogelijk om in één richting door het centrum te rijden (via Zeestraat, Havenstraat en Dorpsstraat). Doorgaand verkeer wordt hierdoor om het centrum heen geleid. Het winkelklimaat in het centrum is hier bij gebaat. Op koopavond (vrijdag) en op zaterdag is een geslotenverklaring voor al het gemotoriseerd verkeer van kracht. Het winkelcentrum is dan autovrij. Het centrum en de grote parkeerlocaties zijn aangegeven vanaf de omliggende gebiedsontsluitingswegen (Victoriberg, Herenweg en Viaductweg). Hierin wordt geen onderscheid gemaakt in grote en kleine parkeerlocaties. Om bezoekers van buiten de gemeente op de grote parkeergelegenheden te krijgen, zal het parkeerverwijssysteem worden aangepast.

Provinciale wegen N206, N442 en N443

De provinciale wegen N206, N442 (Hoogduinweg/Beeklaan) en N443 ('s Gravendamseseweg) zijn de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen om het rijkswegennet te bereiken. De doorstroming op N206 ter hoogte van Noordwijkerhout kent geen probleem. Dit geldt ook voor de N442. De N443 vormt binnen het provinciale wegennet in Noordwijkerhout het grootste knelpunt op het gebied van verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. In onderstaande tabel staan de intensiteiten op de provinciale wegen op een gemiddelde werkdag. Opvallend is de hoge intensiteit op de N443.

Tabel 3.2

Intensiteiten provinciale
wegen

Straat/categorie	Locatie	Intensiteit 2009 (motorvoertuigen per etmaal)
Provinciale weg		mvt/etmaal
N206	Tussen de N443 en de Herenweg	16.000
N443	Ter hoogte van de Gieterij	16.500
N442	Ter hoogte van de Zilk	6.500

De intensiteiten op de N443 leveren in relatie met de vele erfaansluitingen, overstekende fietsers en voetgangers en de spoorwegovergang capaciteitsproblemen. Vooral in de spits staan er ter hoogte van "Piet Gijs" (= bij de spoorwegovergang) lange wachtrijen.

In 2011 heeft de provincie op aandringen van de gemeente Noordwijkerhout en van provinciale staten een Haalbaarheidsstudie Pietgijzenbrug uitgevoerd om te bezien op welke wijze een ongelijkvloerse kruising van weg en spoor mogelijk is. Uit dit onderzoek is gebleken dat aanleg van een nieuwe wegverbinding tussen de N206 nabij de Vlashoven en het "Soldaatje" in Voorhout het meest kansrijk is en verkeersoplossend vermogen heeft. De Leidsevaart en het spoor worden in deze variant via een tunnel ongelijkvloers gekruist. De Haalbaarheidsstudie is bij de provincie nog niet bestuurlijk vastgesteld. Voor de lange termijn zou de voorkeursvariant uit de haalbaarheidsstudie een oplossing zijn om de problemen op de N443 aan te pakken.

Op korte termijn worden echter ook al maatregelen genomen. Bij de reconstructie van de N443, die medio 2012 start, wordt ter hoogte van de Leidsevaart een middengeleider aangebracht om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierdoor kan langzaam verkeer in twee etappes de drukke N443 oversteken.

Door de ligging van de N206 met de beide aansluitingen van de kern Noordwijkerhout, is het mogelijk om het doorgaande verkeer van Noordwijkerhout zoveel mogelijk via deze weg af te wikkelen. In de huidige verkeerssituatie blijkt uit het verkeersmodel dat het aandeel doorgaand verkeer in de kern zeer beperkt is.

Foto 3.1

N206



Vrachtverkeer

In de kern Noordwijkerhout kan het vrachtverkeer niet van alle wegen gebruik maken aangezien veel wegen in de gemeente een (te) smal profiel hebben. Daarbij komt dat twee viaducten onder de N206 een hoogtebeperking kennen. Bij het viaduct ter hoogte van de Van der Weijdenlaan geldt een hoogtebeperking van 2,9 meter en ter hoogte van de Havenstraat geldt een hoogtebeperking van 3,4 meter. Dit betekent dat hoge vrachtwagens alleen onder het viaduct van de Viaductweg kunnen rijden.

Het is wenselijk om vrachtverkeer van en naar het centrum via de provinciale weg N206 bij afslag Noordwijkerhout Noord de kern in en uit te laten rijden. Hierdoor wordt voorkomen dat vrachtverkeer over het smalle profiel van de Victoriberg tussen het centrum en de Schulpweg rijden.

Een aantal wegen in de kern Noordwijkerhout kent een vrachtwagenverbod al dan niet met uitzondering van bestemmingsverkeer. Dit geldt voor de Dorpsstraat tussen de Viaductweg en de Guldenmondvaart en de Langevelderweg tussen de Herenweg en de Dr. Poelslaan.

Parkeren vrachtverkeer

De gemeente Noordwijkerhout heeft een vrachtwagenparkeerterrein gelegen aan de Zilkerduinweg nabij De Zilk. Op deze locatie is plaats voor 15 vrachtwagens. Uit observaties blijkt dat er nog capaciteit is op dit terrein. De afstand naar de kern Noordwijkerhout is echter dermate groot dat chauffeurs uit deze kern een parkeerplaats in de kern Noordwijkerhout zoeken. Op het bedrijventerrein Gravendam staan na 18.00 uur regelmatig vrachtwagens geparkeerd.

Route gevaarlijke stoffen

De N206, de N443 en de N442 zijn provinciale wegen. Dit betekent dat er gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden conform de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. De risico's als gevolg van dit vervoer zijn laag aangezien er geen grote chemische industrieën in de directe omgeving van deze wegen zijn.

Er is dan alleen sprake van het vervoer van benzine/diesel en LPG. Er liggen enkele tankstations met LPG in de omgeving van de genoemde wegen maar deze hebben niet veel tankauto's nodig om ze te bevoorraden.

Landbouwverkeer

Voor landbouwverkeer geldt binnen de gemeente geen verbod. Immers, de gemeente ontleent zijn identiteit aan de bollensector. Dit verkeer kan van alle wegen gebruik maken, met uitzondering van de N206. Op de Delfweg en de Gooweg is een doorgetrokken streep. Hierdoor is het formeel niet mogelijk om landbouwverkeer in te halen. Daarnaast maakt het landbouwverkeer gebruik van een aantal wegen in de kern Noordwijkerhout waaronder de Victoriberg in het centrum. Dit zorgt soms voor oponthoud en onveilige situaties met langzaam verkeer. Door de Schelftweg en in 2011 geopende Via Nova om Mossenest hebben landbouwvoertuigen inmiddels een alternatief voor de route door het centrum.

Laad- en losverkeer

In het winkelcentrum gelden venstertijden voor het laad- en losverkeer. Van maandag tot en met donderdag van 7.00 – 12.00 uur en van 18.00 – 20.00 uur en op vrijdag van 7.00 – 12.00 uur en van 16.00 – 18.00 uur. Op zaterdag en zondag mag er van 07.00 tot en met 10.00 worden bevoorrad. Met de verruiming van de venstertijden in 2011 is er voldoende gelegenheid voor ondernemers om winkels te bevoorraden. Doel van het instellen van venstertijden is om het centrum buiten de genoemde tijden autoluw te maken en daarmee meer ruimte te geven aan het winkelende publiek. Er wordt een extra laad- en losplaats gemist op de Victoriberg ter hoogte van het Salvatorhof.

3.1.2

KNELPUNTEN AUTO NOORDWIJKERHOUT

Noordwijkerhout

Het blijkt dat er weinig congestie is op de wegen in de kern Noordwijkerhout. De knelpunten hebben dan ook geen betrekking op de doorstroming van het verkeer maar liggen meer op het vlak van (te) hard rijden, onveilige kruispunten en conflicten met fietsverkeer. In figuur 3.2 zijn de belangrijkste knelpunten weergegeven die naar voren zijn kwamen uit de inventarisatie van 2009. Enkele van deze knelpunten zijn ondertussen al aangepast zoals de herinrichting van de Koninginneweg (13) tot 30 km/uur zone en de schoolomgeving van de Regenboogschool (4).

Figuur 3.2

Knelpunten Noordwijkerhout –
autoverkeer (peildatum 2009)



3.1.3

INVENTARISATIE AUTO DE ZILK

Wegcategorisering: verblijfsgebieden en gebiedsontsluitingswegen

De meeste wegen in de kern De Zilk betreffen erftoegangswegen (verblijfsgebieden). Er lopen geen gebiedsontsluitingswegen door De Zilk. De Zilkerduinweg binnen de bebouwde kom kan op basis van de intensiteiten (zie tabel 3.3) gecategoriseerd worden als een erftoegangsweg maar heeft een inrichting die op bepaalde aspecten niet overeenkomt met deze categorie. De Zilkerduinweg heeft een breed opgezet profiel en de snelheidsremmende maatregelen remmen het verkeer onvoldoende af. Voor de weggebruikers is niet altijd duidelijk welk gedrag hier van hen wordt verwacht. Er rijdt ook relatief veel vrachtverkeer over de Zilkerduinweg en door het brede profiel is de oversteekbaarheid matig.

Intensiteiten

In onderstaande tabel zijn de intensiteiten weergegeven. Deze intensiteiten zorgen niet voor problemen op wegen in De Zilk. Er is voldoende capaciteit beschikbaar.

Tabel 3.3

Intensiteiten De Zilk 2009

Straat	Locatie	Intensiteit 2009 (motorvoertuigen per etmaal)
Erftoegangsweg		< 5.000 mvt/etmaal
Zilkerduinweg	Tussen Sportlaan en Hoogduinweg	2.600
Zilkerduinweg	Tussen Regenvlietweg en Provinciale weg	1.700
Regenvlietweg	Tussen Zilkerduinweg en Wassenaarseweg	700
Beukenlaan	Tussen Hafkenscheidtln en Wassenaarseweg	900

Snelheid

Uit controles van de politie blijkt dat op de Zilkerduinweg te hard wordt gereden. In meldingen van bewoners worden ook de Beeklaan en Hoogduinweg genoemd waar te hard wordt gereden.

Vrachtverkeer

Het vrachtverkeer zorgt vooral op de Regenvlietweg voor problemen. Het profiel met aan een zijde langsparkeren is smal voor vrachtverkeer. Deze weg biedt echter een snellere route tussen de Zilkerduinweg en de N442 dan de Zilkerduinweg. Ook op de Zilkerbinnenweg kan de passeerbaarheid van met name vrachtverkeer vanwege het relatief smalle profiel en de aanwezigheid van fietsverkeer worden verbeterd.

3.1.4

KNELPUNTEN AUTO DE ZILK

Er is geen congestie op de wegen in de kern De Zilk. De meeste knelpunten hebben geen betrekking op de doorstroming van het verkeer maar hebben betrekking op te hard rijden op de Zilkerduinweg en N442 en de oversteekbaarheid van de N442. In figuur 3.3 is een aantal knelpunten weergegeven.

Figuur 3.3

Knelpunten De Zilk -
autoverkeer (peildatum 2009)



3.1.5

INVENTARISATIE OPENBAAR VERVOER NOORDWIJKERHOUT EN DE ZILK

Trein

Aan de oostzijde van de Leidsevaart (Haarlemmertrekvaart) loopt op grondgebied van de gemeente Teylingen de spoorlijn Haarlem – Leiden. De gemeente Noordwijkerhout heeft geen station. Reizigers uit Noordwijkerhout kunnen met buslijn 57 naar station Voorhout en met lijn 90 naar Heemstede/Aerdenhout.

De overstap bij station Voorhout is qua (loop)afstand groot. De overstap naar dit station is slecht. Voor inwoners uit De Zilk ligt station Hillegom op relatief korte (fiets)afstand en is snel te bereiken. Zoals in de OV Visie van Holland Rijnland is beschreven is het noodzakelijk om met busvervoer van Noordwijkerhout aan te takken op de stations Voorhout en Hillegom. Door een goede aansluiting op de trein kan een snelle verbinding tussen bus en treinvervoer geboden worden in de richtingen met Haarlem, Schiphol en Amsterdam.

De bereikbaarheid van nabijgelegen stations is een speerpunt van de gemeente Noordwijkerhout die op grondgebied van onze burens moet worden uitgevoerd. Zowel de gemeente Teylingen als de gemeente Hillegom hebben plannen om beide stations beter te ontsluiten met openbaar vervoer.

Bus

De gemeente Noordwijkerhout wordt door twee ontsluitende buslijnen aangedaan. Op basis hiervan is het mogelijk om zowel binnen de gemeente als buiten de gemeente gebruik te maken van het openbaar vervoersysteem. In de gemeente zijn de volgende lijnen aanwezig die tot 9 december 2012 worden geëxploiteerd door busmaatschappij Connexxion:

- lijn 57 (halfuursdienst): Station Nieuw Vennep – Beinsdorp – Hillegom – Lisse – Noordwijkerhout – Voorhout – Oegstgeest – Station Leiden Centraal (v.v.)
- lijn 90 (uursdienst): Den Haag Centraal – Wassenaar – Katwijk a/d Rijn – Katwijk – Noordwijk – Noordwijkerhout – De Zilk – Vogelenzang – Aerdenhout – Heemstede – Station Haarlem Centraal (v.v.)

Lijn 57 en 90 zorgen samen voor de ontsluiting van Noordwijkerhout en verzorgen de verbinding met bestemmingen in en buiten de gemeente. Vanuit Noordwijkerhout rijdt lijn 90 in twee richtingen, richting Noordwijk – Katwijk – Wassenaar en Den Haag en richting (station) Heemstede – Haarlem. Richting Noordwijk - Katwijk wordt lijn 90 aangevuld door lijn 57. Lijn 57 rijdt via Noordwijkerhout naar Voorhout – (station) Leiden en in noordoostelijke richting naar Lisse – Hillegom met als eindstation (station) Nieuw-Vennep. Lijn 90 rijdt tevens via de 's-Gravendamseweg – Gooweg om Congrescentrum Leeuwenhorst te bedienen.

De dichtbij gelegen NS stations Voorhout en Hillegom worden niet direct door de huidige buslijnen bereikt. Buslijn 57 halteert op 10 minuten lopen van het station Voorhout bij een halte op de Schoutenlaan. Buslijn 90 rijdt via De Zilk rechtstreeks naar station Heemstede/Aerdenhout. Station Hillegom wordt vanuit de gemeente Noordwijkerhout niet bereikt met buslijnen.

In onderstaande tabel is het gemiddelde aantal reizigers per rit op een werkdag van de drie buslijnen in de gemeente Noordwijkerhout weergegeven (bron: Connexxion corridor Duin- en Bollenstreek en Schiphol, 2009).

Tabel 3.4

Aantal busreizigers
(bron: Buscorridor Duin- en
Bollenstreek en Schiphol,
2009)

Lijn	Traject	Reizigers per dag	Ritten per dag	Reizigers gemiddeld per rit
57	Lisse – Noordwijkerhout	304	66	5
57	Noordwijkerhout – Voorhout	716	66	11
57	Voorhout – Oegstgeest	852	66	13
90	Noordwijkerhout – Aerdenhout	274	36	8
90	Noordwijkerhout – Noordwijk	314	40	8

Uit de tabel blijkt dat buslijn 57 tussen Lisse en Noordwijkerhout een lage bezetting heeft. Voor de andere trajecten van lijn 57 is wel een behoorlijke bezetting vanuit Noordwijkerhout. Buslijn 90 heeft een lage bezetting met reizigers uit Noordwijkerhout.

Het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland heeft in 2009 samen met alle gemeenten de Openbaar Vervoer Visie opgesteld. In deze visie die in 2012 wordt herzien, wordt vanuit de regio Holland Rijnland een beeld geschetst van de gewenste ontwikkelingen op het gebied van het openbaar vervoer.

Aan de hand van de OV-visie wil Holland Rijnland met de provincie Zuid-Holland, als OV autoriteit, in gesprek om het openbaar vervoer in de regio fors te verbeteren. Het doel is de bereikbaarheid van dit deel van de Randstad te continueren en waar mogelijk te verbeteren (zie ook paragraaf 2.3).

In 2012 wordt de openbaar vervoer concessie 2012 – 2022 in de Duin- en Bollenstreek door de provincie Zuid Holland in 2012 aanbesteed. De concessieverlening gaat in op 9 december 2012.

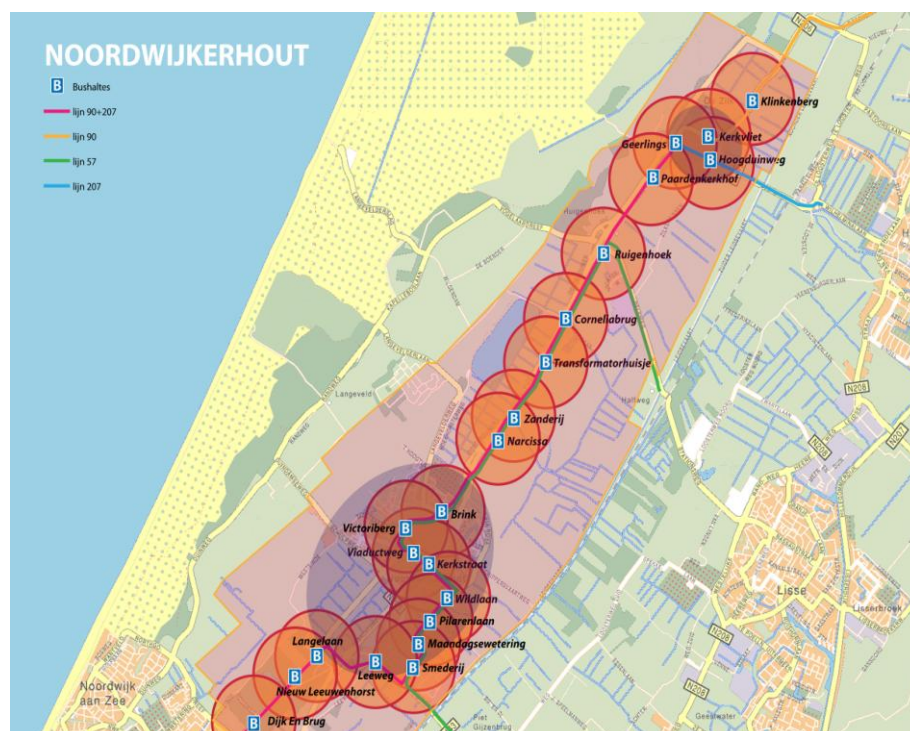
Bushaltes

In figuur 3.4 is de ligging van de bushaltes aangegeven inclusief het invloedsgebied van de bushaltes uitgaande van een loopafstand van 500 meter. Het blijkt dat een deel van de gemeente Noordwijkerhout buiten de directe invloedssfeer valt (o.a. Zeeburg en Mossenest II). Om dit op te lossen, is het mogelijk om bij de bushaltes fietsenstallingen te plaatsen zodat de grotere afstanden kunnen worden afgelegd met de fiets. Daarnaast dient in de toekomst gekeken te worden naar een aanvulling op de huidige buslijnen. Alle bushaltes langs wegen in eigendom van de gemeente Noordwijkerhout zijn inmiddels op de vereiste hoogte waardoor de toegankelijkheid voor minder validen is verbeterd.

Verder zorgt het in 2011 ingevoerde dynamische reisinformatiesysteem bij de bushaltes voor actuele informatie over aankomst- en vertrektijden van het openbaar vervoer.

Figuur 3.4

Busroutes + invloedsgebied
bushaltes



Collectief vervoer

Binnen Holland Rijnland bestaat in de Leidse regio en in de Duin- en Bollenstreek een collectief vervoersysteem dat passagiers van deur tot deur vervoert binnen de regio Leiden tot en met Haarlem. De naam van dit systeem is de Regiotaxi Holland Rijnland. Collectief vervoer betekent dat met meerdere mensen tegelijkertijd wordt gereisd. Hierdoor is het mogelijk om van deur tot deur tegen het openbaar vervoer tarief te reizen binnen de regio. Vervoer buiten de regio wordt georganiseerd door het landelijke Valys.

3.1.6

KNELPUNTEN OPENBAAR VERVOER NOORDWIJKERHOUT EN DE ZILK

Het openbaar vervoer in de gemeente Noordwijkerhout bestaat uit de bus en de regiotaxi. Er is geen station. Het gebruik van het openbaar vervoer in de gemeente is beperkt (4%). De knelpunten in Noordwijkerhout en De Zilk hebben betrekking op het ontbreken van een directe verbinding naar station Voorhout en Hillegom, een lage busfrequentie en relatief lange loopafstanden naar bushaltes. Het openbaar vervoer is hierdoor onvoldoende concurrerend ten opzichte van de auto. In figuur 3.5 is een aantal knelpunten weergegeven.

Figuur 3.5

Knelpunten Noordwijkerhout en De Zilk – openbaar vervoer (peildatum 2009)



3.1.7

INVENTARISATIE FIETS NOORDWIJKERHOUT

Fietsvoorzieningen

Langs een aantal gebiedsontsluitingswegen van en naar het centrum ontbreken fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken of vrijliggende fietspaden. Ook ontbreken er op een aantal plaatsen oversteekvoorzieningen voor fietsers. Een aantal doorsteken wordt daarentegen goed gebruikt, zoals de fietstunnel tussen de wijk Mossenest II en het centrum.

Foto 3.2

Fietstunnel tussen centrum en
Mossenest II



Stallingen

In het centrum wordt de fiets vaak voor de winkels neergezet in plaats van in een stalling. In de Zeestraat is een nieuwe stalling gerealiseerd die goed wordt gebruikt. Dit geldt ook voor de fietsenstallingen in het centrum. Het parkeren van de fiets op het trottoir voor de winkel is het makkelijkst maar levert frustraties op van voetgangers in het gebied. Voor het gehele centrum gebied en met name rond de Witte Kerk zijn extra stallingen noodzakelijk.

3.1.8

KNELPUNTEN FIETS NOORDWIJKERHOUT

Het aanbod van aparte fietsvoorzieningen in de kern Noordwijkerhout kan worden uitgebreid en biedt op sommige plaatsen en relaties weinig kwaliteit. De Herenweg en de Victoriberg worden door veel fietsers als onveilig ervaren. Dit wordt veroorzaakt door relatief hoge intensiteiten in combinatie met het ontbreken van fietsvoorzieningen en oversteekplaatsen. Dit geldt ook voor verkeerssituaties bij sommige scholen. Ook de bereikbaarheid van het centrum voor langzaam verkeer kan worden verbeterd. De fiets is op de auto na het belangrijkste vervoermiddel voor bewoners van de gemeente Noordwijkerhout. Het is dan ook wenselijk om meer ruimte te geven aan de fiets. In het centrum en bij de bushaltes kunnen extra fietsenstallingen worden aangebracht. In figuur 3.6 is een aantal knelpunten, dat door betrokkenen is genoemd, weergegeven. Hierbij wordt punt 6, oversteekbaarheid van de N443 bij de Leidsevaart door de provincie in 2012 / 2013 aangepakt. Tijdens deze reconstructiewerkzaamheden wordt een middengeleider aangebracht waardoor het voor langzaam verkeer veiliger wordt om over te steken.

Figuur 3.6

Knelpunten Noordwijkerhout –
fietsverkeer (peildatum 2009)



3.1.9 INVENTARISATIE FIETS DE ZILK

In De Zilk zijn geen aparte fietsvoorzieningen. Er zijn een paar oversteekplaatsen aangegeven op de Zilkerduinweg en de N442.

3.1.10 KNELPUNTEN FIETS DE ZILK

Op de Zilkerduinweg is sprake van een onveilige situatie voor het fietsverkeer. Op de Zilkerduinweg wordt (te) hard gereden en op de N442 ontbreekt een oversteek ter hoogte van de Zilkerbinnenweg. In figuur 3.7 is een aantal knelpunten, dat door betrokkenen is genoemd, weergegeven.

Figuur 3.7

Knelpunten De Zilk –
fietsverkeer (peildatum 2009)



3.1.11

INVENTARISATIE VOETGANGER NOORDWIJKERHOUT EN DE ZILK

Voor voetgangers ontbreekt op een aantal gebiedsontsluitingswegen oversteekvoorzieningen. Ook is het wenselijk om de trottoirs voldoende breed te maken om voetgangers meer ruimte te geven. Op een aantal plekken in het centrum en in de woonwijken (Boekhorst) staan op de trottoirs bomen of afvalbakken waardoor de voetganger weinig ruimte heeft. In 2011 zijn veel voetgangersoversteekplaatsen voorzien van extra attentiematerialen en zijn extra aanstralers (verlichting) boven zebrapaden aangebracht.

Foto 3.3

Zeestraat - centrum



3.1.12

KNELPUNTEN VOETGANGER NOORDWIJKERHOUT EN DE ZILK

De knelpunten voor de voetganger hebben vooral betrekking op het ontbreken van veilige oversteekvoorzieningen bij scholen (o.a. Pilarenlaan, Zilkerduinweg en Herenweg) en naar het centrum (o.a. op Victoriberg en Herenweg). Ook ontbreken er op een aantal plaatsen trottoirs. Vuilnisbakken (o.a. Groenewege), reclameborden (o.a. in het centrum) en bomen (wijk De Boekhorst) zorgen voor onbegaanbare trottoirs en loopstroken. De op sommige locaties smalle profielen maken het ook niet altijd mogelijk een breed trottoir te realiseren (o.a. de Schoolstraat). In figuur 3.8 is een aantal knelpunten, dat door betrokkenen is genoemd, weergegeven.

Figuur 3.8

Knelpunten Noordwijkerhout
– voetganger (peildatum
2009)



3.1.13

INVENTARISATIE PARKEREN NOORDWIJKERHOUT

Parkeren woonwijken

Wat betreft het parkeren zijn er op dit moment vooral problemen in de wijk Zeeburg en in de straten in en rond het centrum. Deze problemen worden veroorzaakt door een te lage parkeernorm in combinatie met beperkte ruimte in de wijk om meer parkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast zorgt de parkeerschijfzone in het centrum dat veel mensen (vooral de werknemers in het centrumgebied) buiten de zone parkeren om de auto langer dan 2 uur te kunnen parkeren. Hierdoor worden de aangrenzende straten rond het centrum zwaarder belast. Daarnaast veroorzaken sportclubs in de wijk De Boekhorst vooral in het weekend knelpunten ten aanzien van parkeren.

Parkeren centrum: Parkeerschijfzone

In het winkelcentrum is in 2007 in een aantal straten en parkeerterreinen de parkeerschijfzone ingesteld waarbij men met de parkeerschijf 2 uur kan parkeren. De parkeerschijfzone is van kracht van maandag tot en met zaterdag van 8.00 uur tot 18.00 uur en op koopavond (vrijdag) tot 21.00 uur. Deze zone bestaat uit circa 100 parkeerplaatsen.

Het gaat hierbij om de parkeerplaatsen op het Marktpllein, het Landbouwplein (deels), de Coremolen en voor een deel langs de Viaductweg. In 2010 zijn de ontheffingen voor bewoners van deze zone ingetrokken nadat de zone is gehalveerd. Uit parkeerdrukmetingen en observaties blijkt dat de parkeerschijfzone in het centrum goed functioneert voor het doel waarvoor die is ingesteld, namelijk: winkelend publiek. In Mossenest 2 ligt ook een parkeerschijfzone van 1,5 uur rond het gezondheidscentrum Munnekewei.

Parkeerroutesysteem

De gemeente beschikt over een statisch parkeerroutesysteem waar alle grote en kleine parkeervoorzieningen in en rond het centrum zijn aangegeven (o.a. Brink, Coremolen, Landbouwplein en Coremolen). Deze route loopt rond het centrum. Opvallend is dat de borden zijn voorzien van veel informatie.

Ook ontbreekt er op het bord de naam 'centrum' zodat het voor de bezoekers niet duidelijk is welke parkeervoorziening het beste kan worden gebruikt voor een bezoek aan het centrum.



Parkeren centrum: betaald parkeren

Er is één openbare parkeergarage gelegen in het centrum: parkeergarage Victoriberg met een capaciteit van 200 parkeervakken. Deze garage is geopend van maandag t/m zaterdag van 8.00 – 21.00 uur, op vrijdag tot 22.00 uur. Het parkeren is de eerste twee uren gratis. Daarna is het tarief € 1,00 per uur met een maximum van € 5,00 per dag. De bezetting van de parkeergarage op een gemiddelde werkdag is laag (< 60%). De parkeergarage wordt vooral door bezoekers en de boven de garage wonende bewoners gebruikt. In bijlage 3 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd in het centrum en de aangrenzende gebieden inclusief de gratis parkeerplaatsen, de parkeerschijfzone en de parkeergarage weergegeven.

In 2011 is de bouw van een tweede parkeergarage gestart aan de Coremolen. Deze voorziening met 205 ondergrondse parkeervakken krijgt hetzelfde regime als garage Victoriberg. De oplevering van deze parkeergarage zal medio 2013 plaatsvinden.

3.1.14

KNELPUNTEN PARKEREN NOORDWIJKERHOUT

Noordwijkerhout

De knelpunten op het gebied van parkeren hebben vooral te maken met een tekort aan parkeerplaatsen in een aantal wijken en de parkeersituatie in en om het centrum. In figuur 3.9 is een aantal knelpunten, dat door betrokkenen is genoemd, weergegeven.

Figuur 3.9

Knelpunten Noordwijkerhout –
parkeren (peildatum 2009)



3.1.15

PARKEERBALANS CENTRUM EN OMGEVING

De parkeersituatie in- en om het centrum van Noordwijkerhout is de afgelopen jaren constant in beweging. Sinds de bouw van het Salvatorhof met daaronder de parkeergarage, is er geen stabiele parkeersituatie in- en om het centrum geweest. Met het verdwijnen van een groot en vrij toegankelijk parkeerterrein op de voormalige gemeentewerf aan de Victoriberg waar nu parkeergarage Victoriberg staat (circa 200 parkeervakken), is het zoeken naar een juiste balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod in- en om het centrum. Om dit te kunnen beoordelen is in 2011 een parkeerbalans opgesteld.

Uit de parkeerbalans blijkt dat het parkeeraanbod in het totale onderzoeksgebied voor het overgrote deel van de week is afgestemd op de parkeerbehoefte. Behalve op koopavond en op zaterdagmiddag is er 's middags en 's avonds een acceptabele parkeersituatie en zijn er over het hele onderzoeksgebied voldoende parkeervakken.

Op koopavond en op zaterdagmiddag is het theoretische tekort 135 respectievelijk 149 parkeervakken. In het algemeen zijn deze piekmomenten te verwachten in een gemengd gebied met veel detailhandel en woningen. In deze balans is De Brink als parkeerterrein buiten beschouwing gelaten.

Ook blijkt uit de parkeerbalans dat de parkeerbehoefte in het centrum zelf niet is afgestemd op het parkeeraanbod. Er zijn de afgelopen decennia onvoldoende parkeergelegenheden in het centrum gerealiseerd om aan de parkeerbehoefte van het centrum te voldoen. Met de huidige parkeergarage onder het Salvatorhof en de in aanbouw zijnde parkeergarage onder de Coremolen is/wordt een inhaalslag gemaakt. Deze is echter onvoldoende om de totale parkeerbehoefte in het totale centrum op de piekmomenten (koopavond en zaterdagmiddag) op te vangen.

Bijlage 4 toont een samenvatting van de parkeerbalans en zijn conclusies verwoord.

3.2

VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersongevallen

Het aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van verkeersongevallen schommelt door de jaren heen en een duidelijke trend hierin is niet te ontdekken. De laatste jaren is een afname waar te nemen. Ook landelijk is er sprake van een dalende trend. Er zijn geen black spots³ op de wegen in de gemeente Noordwijkerhout. De ongevallen concentreren zich op twee provinciale wegen N443 en N206 en op de gemeentelijke wegen Oosterduinen, Leidsevaart, Gooweg en Herenweg.

Het valt op dat de helft van de slachtoffers (brom)fietser is (54%). In bijlage 5 is een ongevalanalyse weergegeven. In tabel 3.5 zijn de doden en ziekenhuisgewonden in de jaren 2004 t/m 2011 weergegeven. Voor 2011 zijn de ongevallencijfers nog niet bekend.

Tabel 3.5

Aantal ziekenhuisgewonden en doden in de periode 2004 t/m 2010

Jaar	Doden	Ziekenhuisgewonden
2004	1	17
2005	0	11
2006	0	13
2007	2	14
2008	0	11
2009	1	8
2010	0	4

In de Nota Mobiliteit zijn de volgende verkeersveiligheidsdoelstellingen opgenomen:

- maximaal 750 doden en 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010;
- maximaal 500 doden en 10.600 ziekenhuisgewonden in 2020.

Tabel 3.6

Verkeersveiligheidsdoelstellingen nota Mobiliteit

	Doden	Percentage t.o.v. gem. 2001-2003	Ziekenhuisgewonden	Percentage t.o.v. gem. 2001-2003
2010	Max. 750	- 30 %	Max. 17.000	- 7,5 %
2020	Max. 500	- 55 %	Max. 10.600	- 34 %

Deze percentages worden toegepast op de ongevalcijfers in de gemeente Noordwijkerhout. Op basis hiervan kan de gemeentelijke verkeersveiligheidsdoelstelling worden bepaald. Er

³ Een black spot is een locatie waar in een periode van vijf jaar tien afzonderlijke of vijf vergelijkbare ongevallen hebben plaatsgevonden.

was in de periode 2001 – 2003 één dodelijk verkeersslachtoffer en 30 ziekenhuisgewonden te betreuren (dus gemiddeld 10 ernstige gewonden per jaar) op de wegen in de gemeente.

Tabel 3.7

Ongevalcijfers gemeente
Noordwijkerhout 2001 – 2003

Wegbeheerder	Doden	Ziekenhuisgewonden
2001	1	15
2002	0	11
2003	0	4
Totaal	1	30

Voor 2020 wordt de doelstelling met betrekking tot dodelijke verkeersslachtoffers op nul gesteld. Het aantal ziekenhuisgewonden in 2020 wordt gesteld op 6 (reductie van 34 % ten opzichte van het gemiddelde over de jaren 2001 – 2003).

Schoolomgeving

Vier van de vijf basisscholen zijn of worden verbouwd of vernieuwd. Bij alle vier de bouwplannen is en wordt uitvoerig de verkeersveiligheid van de schoolomgeving meegenomen in het ontwerp en waar mogelijk verbeteringen aangebracht. Samen met directie, verkeersleerkrachten en eventueel aanwezige verkeersouders wordt een verkeersveilige omgeving gecreëerd.

Er zijn verkeersbrigadiers actief bij de Regenboogschool, gelegen langs de Van der Weijdenlaan, en de Prinsenhofschool, gelegen langs de Langevelderweg.

Op alle scholen wordt verkeersonderwijs gegeven. Dit bestaat voornamelijk uit lesmateriaal van Veilig Verkeer Nederland en het houden van verkeersexamens in groep 7. Het is wenselijk om op scholen meer aandacht te besteden aan verkeerseducatie, zowel theorie als praktijk. Hiertoe zal gebruik worden gemaakt van projecten zoals Totally Traffic” op voortgezet onderwijs scholen en de implementatie van het project “School op Seef” op basisscholen. Deze projecten zijn ontwikkeld door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid van de provincie Zuid Holland. Er is een eerste bijeenkomst in maart 2012 georganiseerd met vertegenwoordigers van scholen.

3.3

LEEFBAARHEID

De aspecten ten aanzien leefbaarheid richten zich vooral op de milieuaspecten luchtverontreiniging en geluidshinder. Wat betreft de luchtkwaliteit zijn er nagenoeg geen klachten en blijft in de gemeente Noordwijkerhout de hoeveelheid fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) onder de wettelijke normen. Wat betreft de geluidsbelasting wordt er vooral melding gedaan over het verkeerslawaai van de N206. Deze meldingen komen vanaf de bewoners die langs de Koninginneweg en Parallelweg wonen. Om het geluidsniveau langs de N206 te verminderen wordt op een aantal locaties waar nieuwbouwprojecten worden uitgevoerd in overleg met de provincie geluidsschermen aangebracht. Dit vindt plaats ter hoogte van de Van der Weijdenlaan, Parallelweg en ter hoogte van het zoutdepot in De Zilk.

Ten aanzien van de aspecten trillingshinder, barrièrewerking en parkeeroverlast zijn er binnen de gemeente Noordwijkerhout plaatsen bekend waar dit speelt. In de kern Noordwijkerhout speelt dat zich af op de wegen naar het centrum.

Dat geldt ook voor barrièrewerking op de gebiedsontsluitingswegen rond het winkelcentrum van Noordwijkerhout en op de Zilkerduinweg en de kern De Zilk.

Parkeeroverlast wordt verder behandeld in hoofdstuk 3.1.13 voor de kern Noordwijkerhout. In De Zilk is er in de Regenvlietweg en de Sint Jacobstraat een lage parkeernorm.

3.4

CONCLUSIES

Voor de huidige situatie kunnen onder andere de volgende conclusies worden getrokken:

- De doorstroming van het verkeer op de provinciale wegen vormt in de huidige situatie geen probleem behalve tijdens de spits op de N443;
- Er is oponthoud als gevolg van vrachtverkeer en bussen op de gebiedsontsluitingswegen van de gemeente Noordwijkerhout (o.a. Victoriberg en Herenweg);
- Er bestaan onveilige situaties op de Victoriberg en Herenweg door conflicten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer;
- Er zijn weinig fietsstallingen bij bushaltes;
- Het centrum kan voor bezoekers vanaf de Viaductweg, Victoriberg en Herenweg beter worden aangegeven;
- De bereikbaarheid van de parkeerplaatsen in en rond het centrum kan worden verbeterd;
- Er vinden relatief veel ongevallen plaats met (brom)fietsers;
- Er zijn voldoende parkeerplaatsen in het winkelcentrum van Noordwijkerhout maar er dient meer sturing van doelgroepen te komen om de parkeeroverlast in de omliggend wijken rond het centrum tegen te gaan;
- Het parkeren in woonwijken levert op een aantal locaties na weinig problemen op.

HOOFDSTUK

4 Toekomstige ontwikkelingen tot 2022

In dit hoofdstuk worden de toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Noordwijkerhout beschreven tot 2020. De effecten van deze ontwikkelingen (vooral woningbouw) worden op hoofdlijnen in beeld gebracht. Bij het uitvoeren van de verkeersberekeningen voor de toekomstige situatie is rekening gehouden met in de structuurvisie vastgestelde plannen in en rond de gemeente tot 2020. Deze plannen kunnen effecten hebben op de verkeersstromen in de kern Noordwijkerhout en De Zilk.

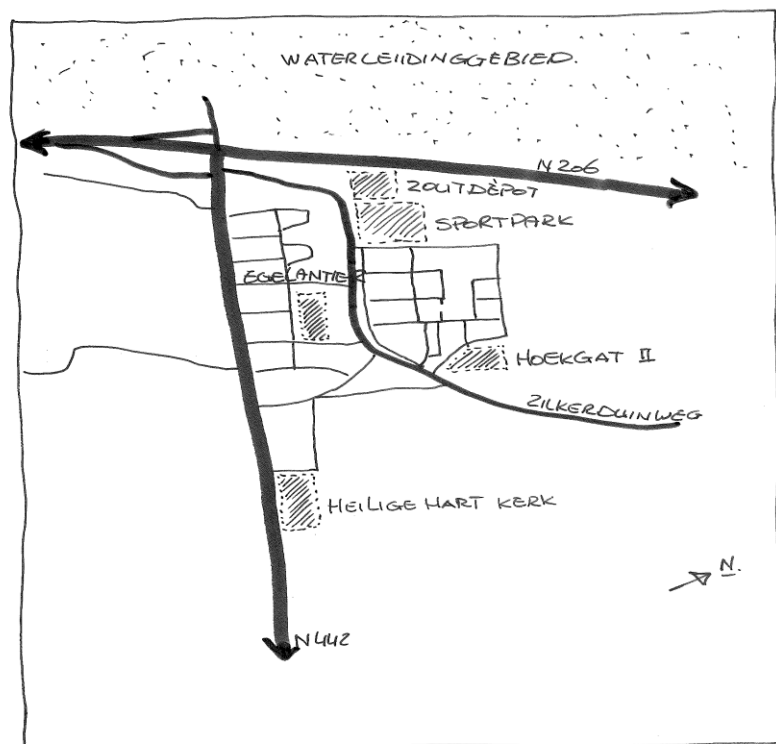
4.1

WONINGBOUWPROGRAMMA 2020

De belangrijkste woningbouwplannen in Noordwijkerhout en De Zilk, die bij de berekening van de toekomstige verkeerssituatie zijn meegenomen, zijn weergegeven in figuur 4.1 en in tabel 4.1. Het gaat om de plannen in het centrum van Noordwijkerhout, de ontwikkeling van het Bavo-terrein en plan Victori. In De Zilk gaat het om bouwplannen bij de Egelantier, sportpark/zoutdepot en Hoekgat II. Daarnaast zijn er in het overige gebied van de kern Noordwijkerhout wat kleinere bouwplannen. Hoewel in de Structuurvisie (2010) minimale en maximale woningbouwprogramma's staan beschreven, is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan uitgegaan van het maximaal te bouwen programma.

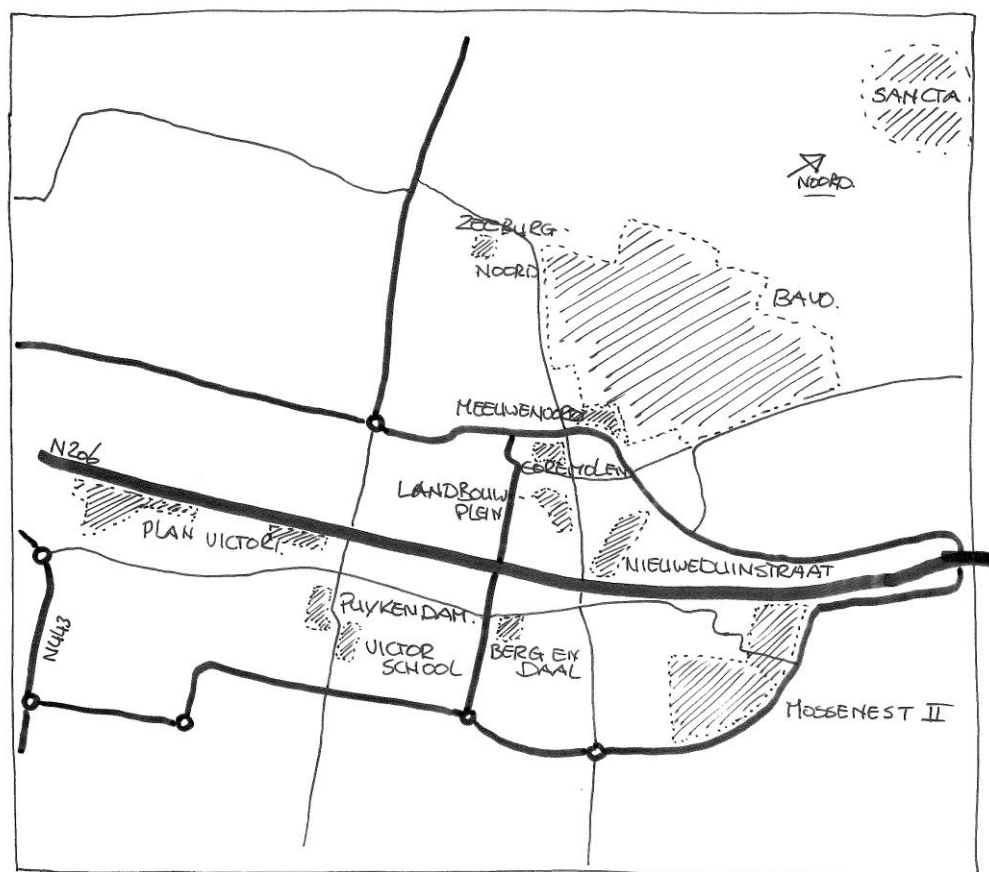
Figuur 4.1

Ontwikkelingen in De Zilk



Figuur 4.2

Ontwikkelingen in
Noordwijkerhout



Tabel 4.1

Woningbouwprogramma 2020
Structuurvisie

Plan	Programma
Centrum Noordwijkerhout	275 woningen (totaal centrum en Bavo: maximaal 725)
Plan Bavo	450 woningen (totaal centrum en Bavo: maximaal 725) en 105 zorgplaatsen
Overig Noordwijkerhout	Maximaal 365 woningen (incl. plan Victori en Sancta Maria)
De Zilk	Maximaal 160 woningen
totaal	1250 woningen

4.2

VERKEERSEFFECTEN PROGRAMMA

Verkeerseffecten programma – Noordwijkerhout

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten weergegeven, bij uitvoering van het maximale programma op de belangrijkste wegen in en rond het centrum en het Bavo-terrein. Voor de ontwikkeling op het Bavo-terrein, is in afwijking van de structuurvisie, gerekend met maximaal 700 woningen in plaats van 450 woningen. Hierbij is uitgegaan van een situatie zonder wijzigingen in de infrastructuur. De verkeersintensiteiten zijn berekend met het regionale verkeersmodel (RVMK). In het model wordt rekening gehouden met een autonome groei van 1,5% per jaar.

De volgende situaties zijn doorgerekend: (zie tabel 4.2):

- Huidige situatie 2009;
- Referentie 2020 zonder extra programma;
- Woningbouwprogramma: centrum 275 woningen en Bavo 700 woningen en 105 zorgplaatsen.

Tabel 4.2

Verkeersintensiteiten in 2009 en 2020 zonder en met woningbouwprogramma

Straat	Intensiteit (motorvoertuigen per etmaal)		
	HS 2009	Ref. 2020 Zonder programma	2020 incl. Programma
Langevelderweg	1.800	2.100	2.300
Victoriberg (1)	7.700	9.000	11.900
Victoriberg (2)	6.400	7.600	10.800
Herenweg (1)	5.350	6.300	8.100
Herenweg (2)	6.900	8.100	9.700
Viaductweg	3.600	4.200	5.200

Figuur 4.2

Ligging genoemde wegvakken in de huidige situatie



Uit tabel 4.2 blijkt dat al in de referentiesituatie een knelpunt ontstaat op de Victoriberg/Herenweg. Als gevolg van het programma wordt dit knelpunt groter. Op een deel van de Victoriberg (tussen Anemoonweg en Zeestraat) wordt de intensiteit hoger dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze verkeersintensiteit is te hoog voor dit wegvak door de aanwezigheid van langzaam verkeer, op een plek waar veel oversteekbewegingen zijn, waar een bus rijdt en halteert en waar woningen langs zijn gelegen.

De overige wegen in de kern van Noordwijkerhout kunnen de toename van het verkeer als gevolg van het programma goed verwerken. Er zijn geen problemen met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Wel kunnen verschillende wegen, vooral in de wijk De Boekhorst, een ongewenste toename van verkeer te verwerken krijgen.

In hoofdstuk 6 worden varianten toegelicht voor een toekomstige verkeersstructuur waarbij gezocht is naar een oplossing voor het gesignaleerde knelpunt aan met name de Victoriberg en de verkeerssituatie rond de wijk De Boekhorst.

Verkeerseffecten programma – De Zilk

Het woningbouwprogramma in De Zilk (maximaal 160 woningen) zorgt niet voor problemen op de wegen in De Zilk. De toename van verkeer als gevolg van het programma bedraagt circa 800 tot 1.000 motorvoertuigen per etmaal. De woningen worden echter verspreid over De Zilk gebouwd zodat ook het verkeer zich over de wegen in De Zilk zal verspreiden. Er zijn geen problemen te verwachten.

4.3

INFRASTRUCTURELE PLANNEN 2022

In 2010 is de randweg om de nieuwbouwwijk Mossenest II aangelegd waardoor een nieuwe route tussen de N443 en de Herenweg is ontstaan. Deze nieuwe weg heeft tot gevolg dat doorgaand verkeer langs in plaats van door de kern van Noordwijkerhout rijdt. Uit de eerder vermelde tellingen is dit beeld naar voren gekomen. Vooral op de Koninginneweg zijn de verkeersintensiteiten gedaald. Maar ook op de Victoriberg en op de Herenweg is een lichte afname van het verkeer te constateren.

Foto 4.1

Victoriberg



4.4

CONCLUSIE

In de toekomstige situatie, inclusief het toekomstige woningbouwprogramma in Noordwijkerhout, kunnen zonder ingrijpen in de verkeersstructuur de geconstateerde knelpunten op de Victoriberg en Herenweg toenemen. De verkeersintensiteit op bovengenoemde wegen zal rond de 10.000 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Voor deze wegen is dat gezien het huidige profiel, verkeersveiligheid en leefbaarheid niet wenselijk.

HOOFDSTUK

5

Verkeersvisie 2012 - 2022

In dit hoofdstuk wordt de verkeersvisie 2012 – 2022 voor de gemeente Noordwijkerhout uitgewerkt. Deze visie sluit aan op de eerder genoemde doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (zie paragraaf 2.4).

5.1

BEREIKBAARHEID

Doelstelling bereikbaarheid

Mobiliteit van personen en goederen is van cruciaal belang voor het functioneren van de gemeente Noordwijkerhout. Mensen moeten hun woning, werkplek, relaties en alle noodzakelijke voorzieningen goed kunnen bereiken. Hetzelfde geldt voor goederen die hun weg naar bedrijven, winkels en consumenten moeten vinden. Dat wil niet zeggen dat mobiliteit ten koste van alles mag gaan. Mobiliteit mag, maar binnen bepaalde randvoorwaarden die noodzakelijk zijn om de gewenste kwaliteit van de leefomgeving, de verkeersveiligheid en het milieu te waarborgen.

De bereikbaarheid moet met name naar voorzieningen en belangrijke bestemmingen verbeterd worden voor de fiets en het openbaar vervoer. Het is niet de bedoeling om autoverkeer tegen te gaan maar de reistijd kan op een aantal trajecten langer worden. In lijn hiermee kiest de gemeente voor een samenhangend verkeers- en vervoersysteem, waar alle vervoerwijzen belangrijk zijn.

5.1.1

AUTOMOBILISTEN

Wegcategorisering:

In de gemeente Noordwijkerhout worden twee wegcategorieën onderscheiden, namelijk erftoegangswegen (verblijfsgebieden) en gebiedsontsluitingswegen. Op erftoegangswegen geldt binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 30 km/uur en buiten de bebouwde kom maximaal 60 km/uur. Op gebiedsontsluitingswegen geldt een maximum snelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom. Alleen op de N206 en op een klein deel van de N443 is 80 km/uur ingesteld.

Om een goede doorstroming te waarborgen, krijgt het autoverkeer op gebiedsontsluitingswegen prioriteit. In verblijfsgebieden wordt vooral gewoond. Hier is sprake van gemengd verkeer, met spelende kinderen, fietsers, auto's uit opritten en dwalende bezoekers. In deze gebieden is de maximum snelheid 30 km/uur. Belangrijk is de verblijfsgebieden zodanig in te richten dat de snelheid van 30 km/uur daadwerkelijk wordt afgedwongen. Het huidige categoriseringsplan dient te worden aangepast nadat de ontsluitingsstructuur van de kern Noordwijkerhout is vastgesteld. Een aantal wegen (Dr. Poelslaan en Langevelderweg) in de wijk Boekhorst krijgen met deze wijziging een erftoegangsfunctie.

Centrum: inprikkers naar parkeervoorzieningen

In het centrum van Noordwijkerhout worden duidelijke routes aangelegd van en naar de parkeervoorzieningen om zoekverkeer te voorkomen. Voor het autoverkeer op de gebiedsontsluitingswegen naar het centrum is het wenselijk om zoveel mogelijk de nabijheid van het centrum te ervaren, zodat zij bereid zijn om de auto ook te parkeren in de parkeervoorziening die 'hoort' bij de betreffende route.

Het centrum wordt zoveel mogelijk ontlast van doorgaand autoverkeer. Het voorkomen hiervan is wenselijk op bijvoorbeeld het Marktpllein.

Laden en lossen

Voor het centrum van Noordwijkerhout is het van belang dat ondernemers bevoorraad kunnen worden. Om te voorkómen dat winkelend publiek in het centrum de hele dag geconfronteerd wordt met vrachtverkeer, zijn er venstertijden ingesteld. Buiten de venstertijden is het mogelijk om te laden en lossen in de aparte parkeerstroken die onder andere langs de Victoriberg en/of op Landbouwplein worden gerealiseerd.

5.1.2

OPENBAAR VERVOER*Trein*

De gemeente Noordwijkerhout heeft geen eigen station. In de omgeving van de gemeente liggen twee stations die zorgen voor aansluiting op het landelijk openbaar vervoersysteem, namelijk Voorhout en Hillegom. In het kader van het programma Stedenbaan zullen deze beide stations een belangrijkere rol gaan vervullen. Voor de gemeente betekent dit dat een goede aansluiting op deze stations een voorwaarde is om het openbaar vervoer te blijven stimuleren. De bestaande P&R terreinen bij de beide stations dienen meer bekendheid te krijgen onder de automobilisten. Ook station Sassenheim (Leiden – Schiphol/Amsterdam) dat in 2011 is geopend zal beter worden gepromoot voor inwoners uit Noordwijkerhout.

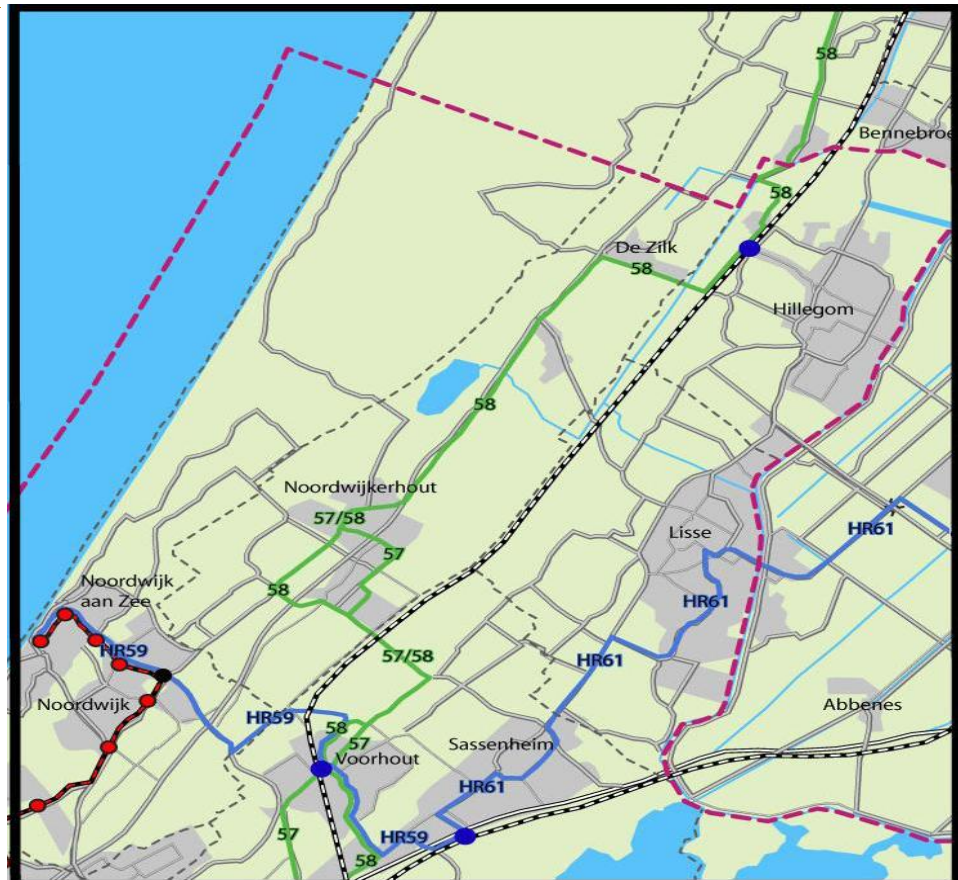
Bus

Alle inwoners van Noordwijkerhout moeten gebruik kunnen maken van openbaar vervoer. De gemeente streeft ernaar om een volwaardig alternatief voor de auto aan te bieden. Daarin speelt de bus een belangrijke rol. In het stedelijk gebied moet iedereen binnen zeven minuten (ongeveer 500 meter) bij een bushalte kunnen zijn. Een halte bij het centrum van Noordwijkerhout en stations Voorhout en Hillegom is van groot belang. Indien bushaltes iets verder weg zijn gelegen, is het wenselijk dat er bij de halte voldoende stallingen zijn zodat men op de fiets naar de halte kan.

In de OV Visie van Holland Rijnland loopt de route van Lijn 58 (voorheen lijn 90 zie figuur 6.7) vanaf Kerkeland over de Victoriberg en Gooweg. Deze nieuwe route zorgt voor een betere dekking van de woonwijk Zeeburg en het Teylingen College en Congrescentrum Leeuwenhorst.

Figuur 6.7

Toekomstige buslijnen door de gemeente Noordwijkerhout aangetakt op stations van Voorhout en Hillegom.



Om de dekkingsgraad van Mossenest te verhogen wordt voorgesteld om buslijn 58 een andere routes door de kern Noordwijkerhout te laten rijden. Door de Via Nova om Mossenest 2 wordt het mogelijk om deze nieuwbouwwijk op korte afstand goed openbaar vervoer te bieden. De route loopt dan, komende vanuit de Zilk over de Herenweg, Via Nova, Schelftweg, Viaductweg/Kerkeland, Victoriberg en Goorweg. Vervolgens rijdt deze lijn over de 's Gravendamseweg richting Voorhout. De bestaande lijn 57 kan via de voorgestelde route uit de OV visie blijven rijden. Langs de nieuwe route zijn ter hoogte van Mossenest en Zeeburg nieuwe bushaltes noodzakelijk.

Een belangrijke stap om het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten, is dat het voor veel mensen goed bereikbaar en toegankelijk is, ook voor rollators en kinderwagens. Hierbij kan gedacht worden aan lage voertuigen. De huidige bussen zijn allemaal voorzien van een lage instap. In samenspraak met de provincie, die dit coördineert en meefinanciert, worden de nieuwe haltes volgens de nieuwste normen uitgevoerd en bestaande haltes zijn aangepast aan de richtlijnen "Toegankelijkheid Openbaar Vervoer".

De gemeente kent geen aparte busbanen maar streeft er naar om de bussen zoveel mogelijk via de gebiedsontsluitingswegen te laten rijden in plaats van door verblijfsgebieden. In de OV Visie van Holland Rijnland is opgenomen om buslijn 58 in de toekomst over de Beeklaan/Hoogduinweg te laten rijden richting station Hillegom in plaats van over de Zilkerduinweg binnen de kern van De Zilk.

Het Congrescentrum en het Teylingen College aan de Langelaan/Gooweg worden conform de Openbaar Vervoervisie van Holland Rijnland beter ontsloten.

De gemeente zal het effect van nieuwe dienstregelingen en de nieuwe openbaar vervoer concessie kritisch monitoren en daar waar nodig verbeteringen voorstellen aan concessieverlener (de provincie Zuid Holland) en vervoerder.

Collectief vervoer (Regiotaxi)

De regiotaxi brengt reizigers op aanvraag naar alle bestemmingen binnen de gemeente. Er geldt een relatief laag tarief, het comfort is gelijk aan een bus en het bereik is gelijk aan een taxi. Hiermee wordt op een laagdrempelige manier het openbaar vervoer aangevuld met de behoefte van de gebruiker.

5.1.3

FIETTERS



Figuur 3

Versterken fietsroutes naar het centrum.

Versterken fietsroutes richting het centrum

De gemeente wil een aantal fietsroutes richting het centrum van Noordwijkerhout verbeteren. Op deze fietsroutes kunnen fietsers snel, veilig en comfortabel rijden. Het fietsverkeer krijgt waar mogelijk voorrang op ander verkeer, de rijbaan is comfortabel te berijden en voorzien van een duidelijke markering (bijvoorbeeld een fietslogo) en de fietsroutes zijn direct. De routes zullen er vooral op gericht om het fietsverkeer van en naar het centrum te bevorderen en daarmee tevens naar bestemmingen om het centrum heen.

Overige fietsroutes

Om het fietsgebruik te stimuleren moeten de knelpunten die het comfortabel fietsen door Noordwijkerhout in de weg staan worden aangepakt. Bij reconstructies aan de weg wordt de kwaliteit van de fietsinfrastructuur verbeterd. Om de verbeterpunten aan te wijzen is inzicht nodig in het huidige netwerk. Op basis van een inventarisatie komen ontbrekende fietsschakels in beeld. Daarnaast moeten de fietsstromen in en uit Noordwijkerhout duidelijk in kaart worden gebracht. Dit is van groot belang om het fietsverkeer in de gemeente te bevorderen.

Stallingen

Het aanbieden van fietsenstallingen is een noodzaak. Stallingen moeten liggen op een plek waar je als fietser voetganger wordt: dus bij een drukke bestemming (o.a. supermarkten) of aan het begin van een voetgangersgebied. Belangrijk is dat stallingen op een logische plek liggen voor fietsers om te voorkomen dat stallingen niet worden gebruikt. Maar ook bij de bushaltes in de gemeente moeten stallingen geplaatst worden. Er staan hier nu veel fietsen her en der op het trottoir.

Buitengebied

In het buitengebied wordt veel gefietst: door recreanten, maar ook door veel scholieren. Indien er voldoende ruimte is en er veel fietsers van de weg gebruik maken, worden langs de wegen in het buitengebied vrijliggende fietspaden gerealiseerd. De Schippersvaartweg buiten de bebouwde kom wordt in 2013/2014 gereconstrueerd en wordt daarbij voorzien van aparte fietsvoorzieningen.



Op sommige wegen zijn er verdergaande maatregelen nodig om de veiligheid van fietsers te garanderen, zoals het instellen van lagere maximum snelheden op smalle wegen bij gemengd verkeer en goede oversteekvoorzieningen.

Verder is het wenselijk om direct fietsverbindingen te realiseren tussen de kern Noordwijkerhout en Voorhout en Lisse. Bij de provincie wordt voorgesteld deze verbindingen binnen het provinciale fietspadenplan te houden. In samenwerking met de gemeente Teylingen wordt onderzocht hoe een directe verbinding met het station Voorhout tot stand kan worden gebracht.

Recreatief fietsen

Recreatieve fietsers zijn een brede doelgroep: jonge gezinnen, racefietsers en ouderen. Door te zorgen voor een duidelijk recreatief fietsnetwerk wordt een grote groep bediend. Vanuit het provinciale fietsplan wordt de komende jaren gewerkt aan het tot stand brengen van het recreatieve fietspad tussen de Zeestraat en de Kraaierslaan en verder richting het terrein van Sancta Maria.

5.1.4

VOETGANGERS



De gemeente wil een basisniveau aanbieden voor voetgangers. Dat wil zeggen dat er langs alle wegen (al is het maar aan één kant van de weg) een voetpad wordt gerealiseerd met een minimale breedte van 1,50 meter en een gewenste breedte van 1,80 meter. Als voetganger heb je voldoende ruimte nodig, zonder obstakels (zoals vuilnisbakken, reclameborden of geparkeerde auto's) en hoogteverschillen moeten goed zichtbaar zijn. Het oversteken van wegen wordt vergemakkelijkt door het realiseren van verlaagde banden voor rolstoelen en kinderwagens en bij oversteekplaatsen van een gebiedsontsluitingsweg moet waar mogelijk een middeneiland aanwezig zijn.

In 2011 zijn de bestaande voetgangersoversteekplaatsen onderzocht. In dat kader zijn bij bijna alle oversteekplaatsen extra attentie maatregelen genomen. Ook is onderzocht waar eventueel nieuwe oversteekplaatsen moeten worden aangebracht. Daar komen twee plaatsen voor in aanmerking, namelijk op de Zilkerduinweg nabij de PJ Warmerdamstraat en op de Pilarenlaan bij de Victorschool.

5.1.5

PARKEREN



Parkeernormen

Bij het realiseren van nieuwe ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van parkeernormen afkomstig uit de ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van het CROW. Door een parkeernorm te gebruiken zorgt de gemeente ervoor dat er voldoende parkeerplaatsen bij bestemmingen zijn. Dit voorkomt parkeeroverlast in de omgeving. Naar aanleiding van de in 2011 opgestelde parkeerbalans Centrum en omgeving heeft de gemeente besloten om een parkeernormennota op te stellen. In deze nota wordt naast het aangeven van parkeernormen onderzocht of er in onze gemeente een parkeerfonds wordt ingesteld. Vooral in de dichtbebouwde gebieden zoals in en om het winkelcentrum is daar behoefte aan.

Bestaande woongebieden

In de beleving van bewoners is er bijna in elke wijk een parkeertekort. Doorgaans kan dit tekort in de nabije omgeving worden opgevangen. Verder wensen bewoners een korte loopafstand en zicht op hun auto. In de praktijk ligt tussen de wens en aanbod een kloof, die lastig te overbruggen is.

In het zoeken naar oplossingen wordt afgewogen bij de inrichting van de openbare ruimte tussen parkeren enerzijds en groen en speelvoorzieningen anderzijds. Vooral bij reconstructies en/of revitalisering wordt het aspect parkeren in woonwijken onderzocht en worden daar waar nodig extra parkeerplaatsen aangebracht.

Parkeerregulering: Parkeerschijfzone (blauwe zone)

Parkeerregulering moet plaatsvinden om overlast van geparkeerde auto's te beperken of te voorkomen. Overlast wordt vooral veroorzaakt door auto's die in principe niet in het gebied horen. In het centrum is een parkeerschijfzone ingevoerd, waar met gebruik van een parkeerschijf voor een periode van maximaal 2 uur geparkeerd kan worden. Deze zone is ingevoerd om lang parkeren in het centrum, door bewoners en werknemers, te voorkomen. Uit parkeeronderzoek, gehouden in 2007 en 2009, blijkt dat de parkeerschijfzone goed functioneert aangezien voldoende parkeerplaatsen in de zone beschikbaar zijn voor bezoekers. Langparkeerders, vooral werknemers en deels bewoners, moeten echter gebruik maken van de straten in en rond het centrum waar geen blauwe zone van kracht is. Om overlast in de straten om het centrum te voorkomen, wordt onderzocht of het parkeren in de bestaande en toekomstige parkeergarage(s) voor deze doelgroep aantrekkelijker kan worden gemaakt. Nadat grotere bouwprojecten in en om het centrum worden opgeleverd wordt een parkeerdrukmeting verricht om vraag en aanbod in de nieuwe situatie te beoordelen en indien nodig maatregelen te treffen.

Rond het gezondheidcentrum de Munnekewij in de wijk Mossenest 2 is ook een blauwe zone gerealiseerd. Voor deze zone geldt een periode van maximaal 1,5 uur dat geparkeerd mag worden met gebruik van een parkeerschijf. Ook het gebruik van deze zone wordt in 2013 geëvalueerd.

Parkeerregulering: betaald parkeren

Er is geen betaald parkeren in de gemeente, met uitzondering van de huidige parkeergarage aan de Victoriberg in het centrum van Noordwijkerhout waar men na 2 uur parkeren moet betalen (= € 1,- per uur). Uit parkeeronderzoek, gehouden in 2007 en 2009, blijkt dat de parkeergarage alleen wordt gebruikt door bezoekers die in de meeste gevallen korter dan 2 uur van de parkeergarage gebruik maken en door abonneementhouders. De parkeergarage wordt in principe niet gebruikt door werknemers. Een mogelijkheid om overlast in de straten rond het centrum te voorkomen, is het parkeren in de parkeergarage voor werknemers te stimuleren. In de periode tot 2020 worden er nog twee parkeergarages in het centrum gebouwd aan de Coremolen en aan het Landbouwplein. De gemeente dient goede afspraken te maken met de exploitanten van de bestaande en de toekomstige parkeergarages over de tarieven, de openingstijden en het gebruik van de parkeergarages door de diverse doelgroepen om de gesignaleerde overlast in de straten om het centrum tegen te gaan.

5.1.6

HULPDIENTEN

Hulpdiensten (brandweer, ambulance en politie) zijn gebaat bij een vlotte doorstroming. Wettelijk gezien zijn hulpdiensten gebonden aan aanrijtijden. De voorkeur van hulpdiensten is dat er op de gebruikte uitrukroutes geen snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht.

Plateau's en verkeersdrempels vormen hinderlijke obstakels voor de voertuigen van de hulpdiensten. De gemeente Noordwijkerhout zal bij nieuwe weginrichtingen en bij reconstructies of grootschalig onderhoud de CROW publicatie "Hulpdiensten snel op weg" hanteren. Ook zal de brandweer bij de voorbereiding van nieuwe projecten en plannen worden geraadpleegd.

5.2

VERKEERSVEILIGHEID

Doelstelling verkeersveiligheid

Jaarlijks gebeuren er in de gemeente verkeersongevallen. De gemeente zet in op het verbeteren van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid door het terugdringen van het aantal en de ernst van verkeersongevallen. De nadruk ligt op de inrichting van een duurzaam veilige infrastructuur. Er worden keuzes gemaakt om hoge snelheden en hoge intensiteiten te beperken. Daarnaast wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding in het verkeer van alle weggebruiker door middel van voorlichting, educatie en handhaving. Er moet speciale aandacht zijn voor de kwetsbare verkeersdeelnemers en de positie van voetgangers en fietsers.

De gemeente wil de verkeersveiligheid nog verder verbeteren, met bijzondere aandacht voor het (brom)fietsverkeer. Hiertoe wordt vooral gekeken naar wegen met hoge snelheden en intensiteiten en gemengd verkeer. Bij reconstructies van wegen is uniformiteit van vormgeving en regelgeving van belang. Een ander punt dat in de gemeente voortdurende aandacht verdient, is de schoolomgeving. Een goede en veilige bereikbaarheid per fiets of te voet naar de scholen is belangrijk. Meldingen van eventuele onveilige punten in het wegstelsel worden per geval onderzocht.

Verkeersongevallen

De nationale verkeersveiligheidsdoelstelling moet doorvertaald worden in een gemeentelijke verkeersveiligheidsdoelstelling.

In 2020 mogen met betrekking tot het aantal ernstige verkeersongevallen (doden en ziekenhuisgewonden) niet meer dan 6 bedragen (= reductie van 34 % ten opzichte van de gemiddelde cijfers over de jaren 2001 - 2003).

Ongevalanalyse

Om de verkeersveiligheid te vergroten, moeten we weten waar de ongevallen plaatsvinden, wat de oorzaak van de ongevallen is en wie erbij betrokken zijn. In de periode 2006 – 2010 vielen de meeste slachtoffers op 50 km/uur-wegen (ontsluitingswegen). Deze wegcategorie vraagt dus speciale aandacht van de gemeente. Daarnaast viel op dat vooral (brom)fietsers bij deze ongevallen betrokken waren. Ook dit vraagt extra aandacht van de gemeente.

Wegcategorisering

In het algemeen geldt dat de gemeente bij elk wegontwerp dat gemaakt wordt, streeft naar een veilige verkeerssituatie. Met wegcategorysering wordt gestreefd naar meer uniformiteit van het wegennetwerk binnen de gemeente. Dit is van belang om duidelijk te maken welk verkeersgedrag van de weggebruikers wordt verlangd om zodoende de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom zijn landelijke afspraken gemaakt over de indeling van alle wegen in drie wegcategoryeën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

In de gemeente Noordwijkerhout zijn twee wegcategoryeën van belang:

gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De vormgeving of de inrichting van deze wegen dient overeen te komen met de functie en het gebruik. In het verkeersplan wordt rekening gehouden met een duurzaam veilige inrichting van wegen (zie ook bijlage 6).

In de kern Noordwijkerhout wordt bij de voorkeursvariant de functies van een tweetal wegen aangepast. De Dr. Poelslaan en de Langevelderweg kunnen van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg worden afgewaardeerd.

Wegen in het Buitengebied

De belangrijkste knelpunten op wegen in het buitengebied zijn de onveilige situatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals de voetgangers en (brom)fietsers. De wegen in het buitengebied door en langs de bollenvelden zijn smal en alle vervoercategoryeën zitten op dezelfde rijbaan (o.a. op de Leidsevaart). Daarnaast ontbreken fietsvoorzieningen en veilige oversteekplaatsen voor langzaam verkeer (o.a. bij de N443 en de N442).

De toekomstige ontwikkelingen in het buitengebied zijn beperkt. In de periode tot 2020 zal er in het buitengebied niet veel nieuwbouw worden gerealiseerd. De verwachte toename van het verkeer als gevolg van nieuwbouw in het buitengebied wordt niet hoger geschat dan circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Per locatie dient bekeken te worden of er problemen op de omliggende wegen zullen ontstaan.

De verkeersstructuur van het buitengebied wordt niet gewijzigd. In het buitengebied zal aandacht besteedt worden aan de oversteekpunten op de Leidsevaart ter hoogte van de N443 en op de N442 ter hoogte van de Zilkerbinnenweg. Verder wordt onderzocht of het mogelijk en wenselijk is de maximum snelheid op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom te verlagen ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.



Schoolomgeving

Schoolomgevingen vragen speciale aandacht. Niet omdat hier veel ongevallen gebeuren maar omdat veel ouders en kinderen deze als onveilig ervaren. Daardoor kiezen we er sneller voor om kinderen met de auto naar school te brengen hoewel het daardoor onveiliger wordt voor scholieren die per fiets en te voet naar school gaan. Het gebruik van de fiets door kinderen en ouders wordt gestimuleerd door onder andere mee te doen aan de VVN-actie *Op Voeten en Fietsen naar school*. De gemeente stimuleert en faciliteert basisscholen om leerlingen op de fiets of lopend naar school te laten komen. Zelfstandig of met een ouder naar school fietsen of lopen is belangrijk voor kinderen. Ze leren in deze week daardoor al vroeg aan het verkeer deel te nemen en ontwikkelen zo een goed 'verkeersgevoel'. Tijdens de actieweek worden leuke projecten omtrent dit onderwerp gehouden op school.

Verkeerseducatie

Met ingang van 2014 gaan alle basisscholen deelnemen aan het programma 'School op SEEF'. Dit is het programma van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) van de provincie Zuid-Holland bedoeld voor theoretische en praktische verkeerseducatie aan kinderen in de basisschoolleeftijd. Het programma is er op gericht om kinderen in elk schooljaar verkeerseducatie te laten volgen en dat scholen en ouders onderling contact gaan hebben over dit onderwerp.

Handhaving

Daar waar structureel de snelheid wordt overschreden zal dit bij de politie kenbaar worden gemaakt. Door de snelheidsdisplay, die de gemeente heeft aangeschaft, kunnen metingen worden verricht en worden doorgegeven aan de politie.

5.3

LEEFBAARHEID



Doelstelling leefbaarheid

Het thema leefbaarheid heeft als doel de verkeersoverlast van vooral het autoverkeer terug te dringen. De verkeersoverlast wordt veroorzaakt door een verzameling aan factoren. In het GVVP wordt ingegaan op de factoren geluid- en stankoverlast, barrièrewerking, trillingsoverlast en parkeeroverlast. De leefbaarheid mag door nieuwe ontwikkelingen in de gemeente en door eventuele aanpassingen van de verkeersstructuur niet verslechteren. De gemeente zet in op het verbeteren van de leefbaarheid.

Vaak wordt automobilititeit gekoppeld aan milieuvervuiling en overlast. Daarom zet de gemeente Noordwijkerhout in op het stimuleren van de fiets en openbaar vervoer. Bij het realiseren van maatregelen of ontwikkelingen wordt binnen de wettelijke normen van luchtkwaliteit en geluidhinder gewerkt. Daar waar ze worden overschreden worden aanvullende maatregelen getroffen.

Zo worden ten behoeve van diverse wegereconstructies en woningbouwontwikkelingen langs de N206 geluidsschermen geplaatst. Er lopen voorbereidingen om ter hoogte van het Andelhof, langs de Herenweg nabij oprit Noordwijkerhout Noord en in De Zilk ter hoogte van het zoutdepot geluidsschermen te plaatsen. Bij wegereconstructies met asfalt wordt onderzocht of geluidsreducerend asfalt kan worden toegepast om het geluidsniveau te verlagen.

Duurzame mobiliteit

De beste manier om duurzame mobiliteit te stimuleren is fietsen en lopen zo goed mogelijk te faciliteren. Goede fietsvoorzieningen zoals fietsstroken en stallingen helpen daaraan mee. Ook het oversteekbaar maken van de drukke wegen rond het centrum krijgt de nodige aandacht. Verder kan gebruik van openbaar vervoer een bijdrage leveren. Openbaar vervoer verbindingen worden verbeterd door aansluiting op NS stations te optimaliseren.

Daarnaast kiest Noordwijkerhout ervoor om door middel van de infrastructuur duurzame mobiliteit actief te stimuleren. Aan de ene kant kan dat door voorzieningen te treffen als een infrastructuur van elektrische laadpunten. Aan de andere kant door bij de ontwikkeling van infrastructuur voor nieuwbouwlocaties de keuze voor fietsen en lopen vanzelfsprekender te maken.

Auto

Het rijden met elektrische auto's, opgeladen met groene stroom, draagt bij aan CO₂ reductie. Landelijk wordt veel aandacht besteed aan de noodzaak van deze reductie in verband met het klimaat. Lokaal ligt het belang van schoon vervoer echter op andere vlakken: de directe invloed van uitstoot van schadelijke stoffen en van geluid. Fijn stof (stofdeeltjes kleiner dan 10 micrometer) is zeer schadelijk voor de gezondheid. Het rijden met elektrische auto's heeft tot gevolg dat de leefomgeving gezonder wordt en stiller. Voor Noordwijkerhout zijn dit belangrijke redenen om elektrisch vervoer te stimuleren.

Noordwijkerhout heeft dan ook als eerste gemeente in de regio Holland Rijnland in 2011 elektrische laadpalen geplaatst. De stichting E-laad is beheerder van de laadpalen. Tot en met 2014 kunnen in het kader van een pilot van E-laad gratis elektrische laadpalen worden aangevraagd. De gemeente neemt een actieve rol op zich om particulieren hierbij te begeleiden, wanneer zij een elektrische auto aanschaffen.

De gemeente stelt praktische richtlijnen en een beleidskader op voor het aanvragen van elektrische laadpalen. Hierin wordt onder meer rekening gehouden met de parkeerdruk in de directe omgeving van de locatie waar een paal aangevraagd wordt. Na afloop van de pilot wordt het gebruik van de palen geëvalueerd en het beleid zo nodig aangepast.

Elektrische fiets en scooter

Ook elektrische scooters dragen bij aan de terugdringing van uitstoot van schadelijke stoffen en aan geluidsreductie. In de werkgroep duurzaamheid van de Omgevingsdienst West-Holland werkt Noordwijkerhout samen om het gebruik van elektrische scooters te stimuleren. De gemeente onderzoekt daarnaast de mogelijkheid om in samenwerking met scholen en bedrijven oplaadvoorzieningen te plaatsen.

De Bollenstreek heeft ook toeristische aantrekkingskracht. Een goede infrastructuur van elektrische laadpunten voor fietsen kan helpen om het autoverkeer in de bollenperiode en het strandseizoen terug te dringen. De gemeente Noordwijkerhout streeft daarom naar samenwerking met de omliggende gemeenten om deze vorm van vervoer te promoten. Ook stimuleert de gemeente horecagelegenheden bij toeristische bestemmingen om elektrische laadpunten voor fietsen en scooters te plaatsen.

Ruimtelijke ontwikkeling

Waar mogelijk legt de gemeente de infrastructuur bij nieuwbouwonwikkelingen zo aan dat het gebruik van de fiets en lopen gestimuleerd worden. Zo zal de route van autoverkeer vanuit het Bavo-terrein naar het centrum van Noordwijkerhout via de noordkant van de Langevelderweg lopen. Het betekent dat autoverkeer direct naar de N206 kan rijden maar om bij het centrum van Noordwijkerhout te komen, om moet rijden.

De fiets- en loop routes vanuit het Bavo-terrein naar het centrum zijn echter zo kort mogelijk en zoveel mogelijk via autovrije routes, waardoor fietsen en lopen naar het centrum aantrekkelijk wordt.

Onderzocht zal worden of het mogelijk is om met betrekking tot Mossenest vergelijkbare maatregelen te treffen. Het afsluiten van de Havenstraat onder het viaduct van de N206 kan een vergelijkbaar effect hebben als bij het Bavo-terrein. De loop- en fietsroute naar het centrum blijft kort, terwijl het autoverkeer via de nieuwe randweg moet rijden. Onderzoek met het RVMK moet uitwijzen of dit geen nadelige verdringingseffecten elders in het centrum van Noordwijkerhout heeft.

Gemeentelijke verantwoording

De gemeente Noordwijkerhout heeft zelf geen wagenpark meer. Veel van de gemeentelijke taken, zoals de vuilnisophaal worden uit besteed. De gemeente streeft ernaar om bij aanbestedingen van dit soort taken ook eisen met betrekking tot duurzaamheid van vervoer te stellen. Het gebruik maken van op biogas rijdende of elektrische vrachtwagens wordt als voorwaarde gesteld.

De gemeente streeft ernaar om werknemers die voor het werk een auto gebruiken, van elektrische vervoermiddelen gebruik te laten maken. Er zijn al twee elektrische fietsen aangeschaft en de brandweer maakt gebruik van elektrische scooters. De gemeente is qua aantal werknemers te klein is voor de aanschaf van een auto. De gemeente streeft er daarom naar om met elektrische deeltijdauto's te werken. De mogelijkheid wordt onderzocht om bij innovatieve concepten zoals Mywheels aan te sluiten. Met MyWheels is er veel keus. Iemand kan op pad met een auto van iemand uit de buurt of met een 'deelauto' van een deelnemende organisatie (zoals Wheels4all, ZOEM, MisterGreen of GreenCab). Er doen ook steeds meer 'gewone verhuurbedrijven' mee.

HOOFDSTUK

6 Toekomstige verkeersstructuur 2022

In dit hoofdstuk wordt een aantal varianten voor de toekomstige verkeersstructuur voor de kern De Zilk (6.1), de kern Noordwijkerhout (6.2) en het buitengebied (6.3) beschreven. Bij de beoordeling van de varianten wordt rekening gehouden met de knelpunten, uitgangspunten van de gemeenteraad in 2010, en de doelstellingen en de visie zoals in de vorige hoofdstukken zijn weergegeven.

6.1

TOEKOMSTIGE VERKEERSSTRUCTUUR KERN DE ZILK

Huidige verkeerssituatie (zie hoofdstuk 3)

In de huidige situatie wordt de verkeerssituatie op de Zilkerduinweg als grootste probleem genoemd, gevolgd door de verkeers- en parkeersituatie op de Regenvlietweg en Beukenlaan en de oversteekbaarheid van de N442. De Zilk is één groot verblijfsgebied. Op alle wegen in De Zilk geldt een snelheid van 30 km/uur. De Zilkerduinweg heeft een breed profiel waardoor er vaak te hard wordt gereden. Dit blijkt ook uit snelheidsmetingen die worden uitgevoerd op dit wegvak. Het brede profiel in combinatie met de hoge snelheid maakt het oversteken van de weg ook lastiger.

Op de Regenvlietweg rijdt relatief veel (vracht)verkeer tussen de N442 en de Zilkerduinweg aangezien dit een kortere route is dan om te rijden via de Zilkerduinweg. Daarbij komt dat het niet mogelijk is om via de N206 in de richting van Vogelenzang te rijden. Dit is niet wenselijk vanwege het krappe profiel van deze weg.

Op de N442 ter hoogte van De Zilk geldt een snelheid van 60 km/uur. Op dit wegvak wordt echter vaak harder gereden. De relatief hoge intensiteit in combinatie met de hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer zorgt in de huidige verkeerssituatie voor oversteekproblemen op de N442. De huidige verkeerssituatie is weergegeven in figuur 6.1.

Toekomstige ontwikkelingen (zie hoofdstuk 4)

In de kern De Zilk worden in de periode tot 2020 circa 160 woningen gerealiseerd. De toename van het verkeer in De Zilk als gevolg van dit programma bedraagt circa 800 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename zal niet zorgen voor problemen op de wegen in De Zilk aangezien de nieuwe woningen verspreid over De Zilk worden gerealiseerd. Het verkeer zal zich over de wegen in De Zilk verspreiden. Op basis van de intensiteiten uit 2009, zoals weergegeven in tabel 3.3 in hoofdstuk 3, blijkt tevens dat er nog voldoende capaciteit is op de wegen in De Zilk om deze toename van verkeer op te vangen.

Toekomstige verkeersstructuur

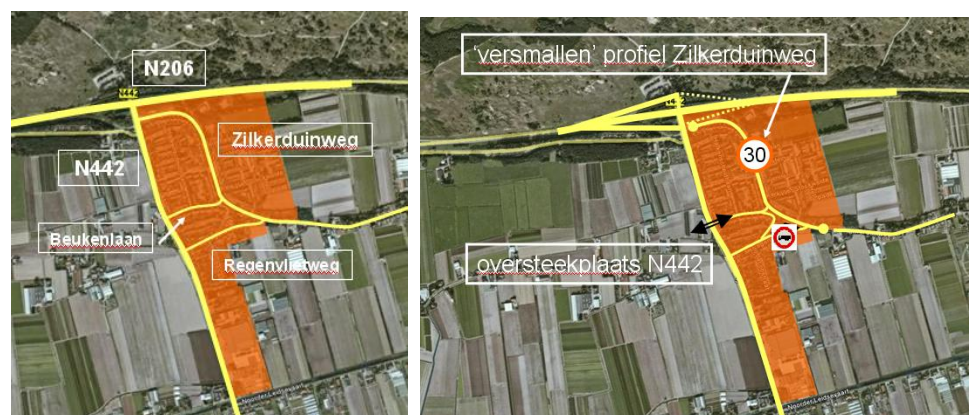
In figuur 6.1 is de toekomstige verkeersstructuur weergegeven die op basis van analyse naar voren is gekomen. Bij het ontwikkelen van de toekomstige verkeersstructuur is gezocht naar een oplossing voor de genoemde knelpunten in de huidige verkeerssituatie.

De toekomstige verkeersstructuur in De Zilk wordt gekenmerkt door:

- De hele *kern De Zilk* handhaven als één verblijfsgebied met een snelheid van 30 km/uur;
- De huidige snelheid op de *Zilkerduinweg* handhaven en volledig als een 30 km/uur weg inrichten. Op dit moment is het profiel te breed waardoor hard gereden kan worden. Het profiel moet smaller gemaakt worden en op een aantal plaatsen voorzien worden van een (verhoogde) oversteekplaats;
- Op de *Regenvlietweg* wordt een vrachtwagenverbod ingesteld met uitzondering van ontheffingshouders om overlast van doorgaand (vracht)verkeer tegen te gaan.
- Op de *N442* zal in overleg met de provincie Zuid Holland als wegbeheerder een veilige en duidelijke oversteekplaats worden gerealiseerd ter hoogte van de Zilkerbinnenweg. De inzet is om de bestaande oversteekplaats verhoogd aan te leggen;
- Het realiseren van een *toerit op de N206 vanaf De Zilk* in noordelijke richting (Vogelenzang en verder) in relatie tot de plannen rond het Zoutdepot. Er dient nader onderzocht te worden in hoeverre een toerit inpasbaar is. Door het realiseren van een nieuwe toerit op de N206 is het mogelijk het doorgaand (vracht)verkeer via deze nieuwe route te laten rijden in plaats van via de Zilkerduinweg of de Regenvlietweg. Naast het realiseren van een toerit wordt onderzoek gedaan naar het realiseren van een afrit vanaf de N206 richting De Zilk. Het compleet maken van de op/ en afritten bij De Zilk kan worden meegenomen in de planstudie van de Oost-Westverbinding N206 – A4.
- In het kader van de Oost-Westverbinding N206 – A4 wordt de unaniem aangenomen motie van de gemeenteraad d.d. 29 september 2011 uitgevoerd. Strekking van de motie is om de verkeersintensiteit van de Zilkerduinweg niet verder te laten stijgen ten opzichte van de referentiesituatie in 2020 zonder wegverbinding. Tijdens de planstudie van deze nieuwe verbinding worden de uitgangspunten van de gemeente Noordwijkerhout ingebracht.

Figuur 6.1

Huidige en toekomstige
verkeersstructuur De Zilk



6.2

TOEKOMSTIGE VERKEERSSTRUCTUUR KERN NOORDWIJKERHOUT

Huidige verkeerssituatie (zie ook hoofdstuk 3)

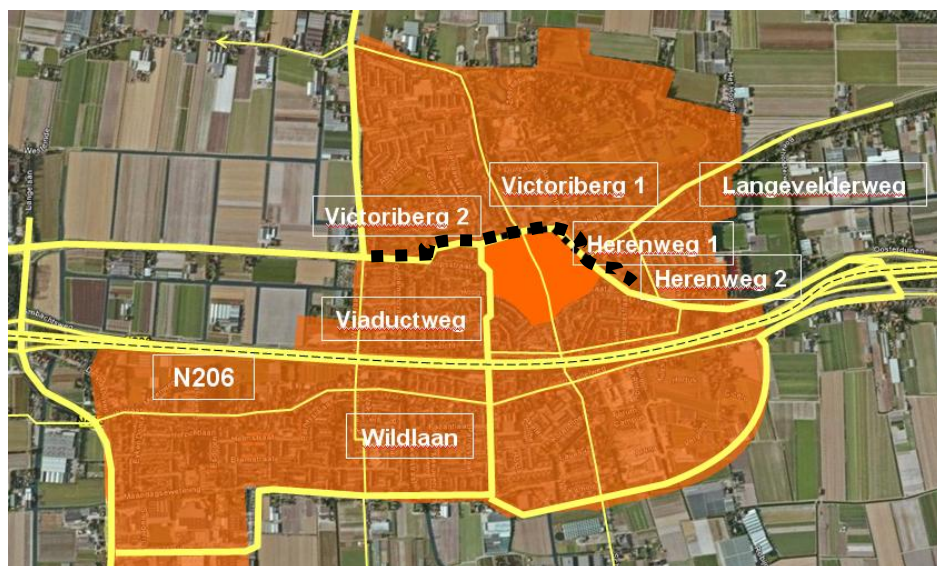
In de huidige verkeerssituatie komt de Victoriberg als grootste knelpunt in de kern Noordwijkerhout naar voren, gevolgd door de parkeersituatie van in centrum en de omliggende straten, en het ontbreken van veilige fietsvoorzieningen richting het centrum. Op een deel van de Victoriberg is de toekomstige intensiteit te hoog in combinatie met veel fietsverkeer. De oversteekbaarheid van de omliggende wijken naar het centrum kan verbeteren. Daarnaast is er sprake van veel oponthoud door onder andere het halteren van de bus en het laden en lossen van bevoorradingsverkeer.

De parkeersituatie van het centrum in de omliggende straten is een tweede knelpunt. Uit onderzoek blijkt dat de langparkeerders (bewoners en werknemers) zorgen voor overlast in de woonstraten direct om het centrum. Het gaat hierbij vooral om werknemers uit het centrum. Zij kunnen geen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone en maken geen gebruik van de parkeerplaatsen in de parkeergarage. Deze doelgroep parkeert in de omliggende straten en zorgt daar voor overlast.

Tot slot heeft het fietsverkeer veel last van autoverkeer op vooral de Herenweg en Victoriberg. Er ontbreken fietsvoorzieningen en de oversteekplaatsen zijn onduidelijk aangegeven. Fietzers hebben meer ruimte nodig. In figuur 6.2 is de huidige verkeersstructuur weergegeven.

Figuur 6.2

Huidige verkeersstructuur
Noordwijkerhout

*Toekomstige ontwikkelingen (zie ook hoofdstuk 4)*

In de kern Noordwijkerhout vinden in de periode tot 2022 twee belangrijke ontwikkelingen plaats, namelijk een ontwikkeling in het centrum met circa 275 woningen en uitbreiding van het Bavo-terrein met maximaal 450 woningen. Op basis van dit programma zal het verkeer toenemen op de wegen rond het centrum van Noordwijkerhout, vooral op de Victoriberg en Herenweg. Dit levert op de Herenweg weinig problemen op omdat deze weg nog voldoende capaciteit heeft. Er ontbreken daar wel fietsvoorzieningen en oversteekplaatsen. De huidige Victoriberg kan de toename van het verkeer echter niet verwerken.

Er ontstaat op deze wegen zonder ingrijpen in het wegennetwerk een knelpunt door de hoge intensiteit (>10.000 motorvoertuigen per etmaal) in combinatie met de aanwezigheid van fietsers, het halteren van de bus, de oversteekbaarheid van en naar het centrum en de aanwezigheid van woningen met parkeerplaatsen langs deze weg. Dit knelpunt moet in de toekomstige verkeersstructuur opgelost worden.

Toekomstige verkeersstructuur – uitgangspunten

Belangrijk bij de ontwikkeling van de verkeersvarianten is dat de verkeerssituatie op de Victoriberg, de parkeerproblematiek in het centrum en omgeving, en het ontbreken van voorzieningen voor fietsers worden aangepakt. Ook een verbetering van de bereikbaarheid van het centrum is gewenst. De toekomstige ontwikkelingen in het centrum van Noordwijkerhout en op het Bavo-terrein maken het noodzakelijk om na te denken over een toekomstige verkeersstructuur in de kern van Noordwijkerhout. Hierbij wordt rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Een autoluw centrum en het versterken van fietsroutes richting het centrum
- parkeren stimuleren in de drie parkeergarages/-terreinen rond het centrum
- tegengaan van de groei van het verkeer op de wegen door en rond het centrum

Uitgangspunt: autoluw centrum en versterken fietsroutes richting het centrum

De groei van het autoverkeer wordt door maatregelen in het centrum en omliggende woonstraten zoveel mogelijk beperkt. Dit kan worden bereikt door een nieuwe verbindingsweg tussen de Langevelderweg en de Herenweg aan te leggen (zie bijlage 5, variant 6.1) en verkeersmaatregelen in het centrum aan te brengen. Door het Marktplaatsje af te sluiten bij de Hoogstraat wordt doorgaand verkeer verder voorkomen. In het autoluwe centrum worden twee fietsroutes van en naar het centrum gerealiseerd.

Uitgangspunt: parkeren stimuleren in drie parkeergarages/-terreinen

Het is van belang om voldoende parkeerplaatsen te realiseren voor de diverse doelgroepen (werkers, bezoekers en bewoners) verspreid over het centrum om overlast in het centrum en de omliggende wijken tegen te gaan. Het huidige parkeeraanbod in en om het centrum is voldoende voor de doelgroepen maar door de parkeerschijfzone en het parkeertarief in de parkeergarage moeten vooral werknemers zoeken naar een parkeerplaats buiten het centrum. Het is van belang om ook aan deze doelgroep parkeerplaatsen in het centrum toe te wijzen, bijvoorbeeld in één van de parkeergarages. In 2020 zijn er twee, mogelijk drie parkeergarages te onderscheiden (figuur 6.4), namelijk:

- De bestaande parkeergarage Victoriberg (200 parkeerplaatsen): deze garage is gelegen aan de Victoriberg ter hoogte van de Anemoonweg en wordt vooral gebruikt door bezoekers maar ook door bewoners (er zijn circa 50 abonnementhouders);
- Parkeergarage Coremolen (200 parkeerplaatsen): deze garage ligt in het centrum aan de Victoriberg achter de Zeestraat en is bedoeld voor bezoekers maar ook voor bewoners van de appartementen in het complex (aantal abonnementen is nog niet bekend);
- Een nieuwe parkeergarage op het Landbouwplein realiseren (circa 200 parkeerplaatsen): deze garage wordt ontsloten via de Hoogstraat in de richting van de Viaductweg. Het is nog niet bekend hoe de verdeling tussen de diverse doelgroepen zal worden.

Figuur 6.4

Toekomstige parkeergarages
in het centrum



Uitgangspunt: tegengaan van groei autoverkeer op wegen door en langs het centrum

De bouw van maximaal 700 woningen op het Bavo- terrein heeft gevolgen voor het verkeer op de wegen door en rond het centrum van Noordwijkerhout. De ontsluiting van het terrein via de Dr. Poelslaan of de Anemoonweg heeft tot gevolg dat zowel het verkeer door de wijk De Boekhorst als over de Victoriberg extra toeneemt. Om te voorkomen dat de knelpunten op de Victoriberg ernstiger worden en dat de leefbaarheid in De Boekhorst en het centrum verslechtert is een nieuwe verkeersontsluiting van het Bavo-terrein noodzakelijk.

Tijdens het variantenonderzoek is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel (RVMK) van Holland-Rijnland. Het uitgangspunt voor de keuze van de definitieve voorkeursvariant is dat het verkeer op de Victoriberg ten opzichte van de situatie in 2008 niet toeneemt. Ook mag het verkeer door het centrum en door de wijk De Boekhorst niet toenemen als gevolg van de bouw op het Bavo-terrein.

Toekomstige verkeerstructuur – uitwerking ontsluiting Bavo-terrein

Het belangrijkste uitgangspunt voor de verkeerstructuur is de verkeersdruk als gevolg van de nieuwbouw op het Bavo-terrein op het huidige wegennetwerk te beperken en daar waar mogelijk te verminderen. De volgende varianten zijn onderzocht:

Variant 1: instellen van 30 km/uur op de Victoriberg tussen Kerkeland en rotonde Gooweg.

Variant 2: instellen van 30 km/uur tussen Brink, Gooweg en Wildlaan.

Variant 3: eenrichtingsverkeer op de Victoriberg tussen de Anemoonweg en Kerkeland.

Variant 4: eenrichtingsverkeer op een deel van de Victoriberg en de Dorpstraat.

Variant 5: het omleiden van de N206 ten westen van de kern Noordwijkerhout.

Variant 6: een nieuwe verbinding tussen de Langevelderweg en de Herenweg.

Variant 6.1: een nieuwe verbinding tussen de Langevelderweg en de Herenweg aangevuld met een knip in de Langevelderweg ten noorden van de Troelstralaan.

Variant 7: een nieuwe verbinding tussen de Langevelderweg en de Herenweg. Deze wordt doorgetrokken tot een gedeeltelijke randweg om het Bavo-terrein.

Variant 8: een nieuwe verbinding tussen de Schulpweg en het Bavo-terrein.

Variant 9: een volledige randweg om het Bavo-terrein van Schulpweg naar Herenweg.

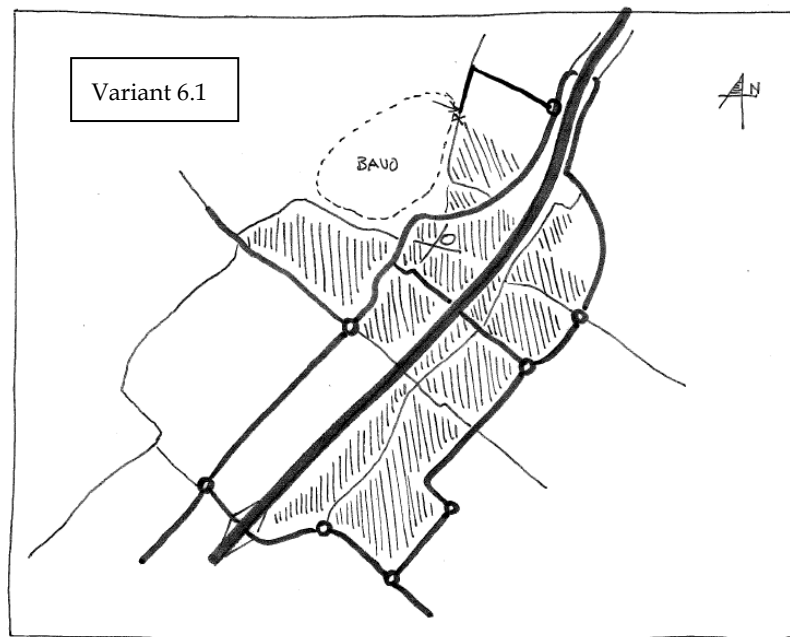
Variant 10: een gedeeltelijke randweg, die de Langevelderweg en de Schulpweg verbindt.

In bijlage 5 zijn alle varianten nader beschreven en uitgewerkt.

Uit het variantenonderzoek blijkt dat variant 6.1 gezien de uitgangspunten en criteria de voorkeur heeft om de nieuwe woningbouwlocatie op het Bavo-terrein te ontsluiten. Er is een "knip" aangebracht in de Langevelderweg om doorgaand autoverkeer door De Boekhorst te voorkomen. Deze "knip" ligt ten noorden van de Troelstralaan. Het autoverkeer van en naar het Bavo-terrein wordt bijna volledig afgewikkeld via de nieuwe verbinding Langevelderweg/Herenweg en kan zo direct aansluiten op het provinciale wegennetwerk (N206).

Figuur 6.5

Verkeersvariant 6.1



Deze variant komt tegemoet aan de in 2010 door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten. Het autoverkeer van de nieuwbouwwijk op het Bavo-terrein dat een bestemming buiten Noordwijkerhout heeft kiest de route via de nieuwe verbindingsweg. Het gebruik van andere vervoerswijzen, zoals de (brom)fiets in de richting van het centrum wordt door deze structuur gestimuleerd. In het stedenbouwkundig concept van het Bavo-terrein worden langzaam verkeer verbindingen naar het centrum opgenomen. Een ander voordeel van variant 6.1 is dat landbouwverkeer en ander zwaar verkeer niet meer door de wijk De Boekhorst hoeft te rijden. De leefbaarheid in De Boekhorst zal hierdoor aanzienlijk verbeteren. Deze verbindingsweg is minder kostbaar dan andere varianten met extra infrastructuur.

Tot slot is een korte verbinding tussen de Langevelderweg en Herenweg minder ingrijpend in het landschap dan een hele randweg om het Bavo-terrein. De knip in de Langevelderweg voorkomt doorgaand autoverkeer door De Boekhorst terwijl langzaam verkeer wel mogelijk blijft. Verder blijkt dat bij deze variant het autoverkeer door en langs het centrum, zoals op de Schoolstraat, Koninginneweg en Victoriberg, afneemt.

In de andere varianten is gekeken naar de mogelijkheid tot het instellen van een uitgebreid 30 km gebied in het centrum, eenrichtingsverkeer op de Victoriberg, de omlegging van de N206 en een randweg om het gebied heen. De verschillende varianten worden toegelicht in bijlage 5. Hoewel op deze varianten niet de definitieve keuze is gevallen kunnen onderdelen ervan wel opgenomen worden in het aanvullende maatregelenpakket om het verkeer in en om het centrum te reguleren. Deze maatregelen zijn hieronder terug te vinden onder aanvullende maatregelen.

Toekomstige verkeerstructuur – verkeersintensiteiten

De resultaten voor de verkeersdruk op de verschillende wegen in en rond het centrum is opgenomen in tabel 6.1. In de kolom “2011” zijn tellingen opgenomen uit dat jaar. De overige verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel (RVMK) van Holland Rijnland. De intensiteiten uit 2008 komen nagenoeg overeen met tellingen uit 2009. Alle cijfers zijn verkeersintensiteiten per etmaal.

Tabel 6.1

Intensiteiten op wegen in en rond het centrum

Straat	2008	2011 (tellingen)	Referentie 2020 met Bavo	2020 met Bavo en nieuwe verbinding
Victoriberg (02)	6.500	7.000	8.200	6.400
Victoriberg (03)	7.000	6.400	9.100	6.600
Herenweg (04)	5.100	5.200	6.100	5.100
Herenweg (05)	6.700	5.700	6.500	9.600
Koninginneweg (13)	5.000	-	4.000	3.800
Koninginneweg (14)	2.700	1.900	2.400	2.300
Dr. Poelslaan (16)	1.700	-	3.600	600
Langevelderweg (17)	1.800	1.800	3.500	100

De locaties van de telpunten zijn weergegeven in bijlage 5.

In de kolom “referentie met Bavo” zijn de gevolgen van de verkeersintensiteiten opgenomen als het Bavo-terrein bebouwd wordt met 700 woningen en er geen extra verkeersmaatregelen worden genomen. In de kolom (2020 met Bavo en nieuwe verbinding) zijn naast het woningbouwprogramma ook verkeersmaatregelen opgenomen zoals de verbinding tussen de Herenweg en de Langevelderweg (variant 6.1)

Het aanleggen van de nieuwe verbindingsweg conform variant 6.1 heeft tot gevolg dat de intensiteiten op de onderzochte wegen zoveel afnemen dat aan de gestelde uitgangspunten van de gemeenteraad wordt voldaan. Dat de intensiteit op de Herenweg (locatie 6) toeneemt tot 9.600 mvt/etmaal is geen probleem en te verklaren. Dit is het gedeelte van de Herenweg tussen de nieuwe verbinding en de aansluiting met de N206. De capaciteit van de weg kan dit gemakkelijk aan en het laat zien dat verkeer in mindere mate de route door het centrum naar de zuidelijke aansluiting op de N206 bij de Gooweg kiest. Hier is tevens het fietsverkeer gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Hieronder zijn de belangrijkste kenmerken van de gekozen variant 6.1 beschreven

Victoriberg: gebiedsontsluitingsweg

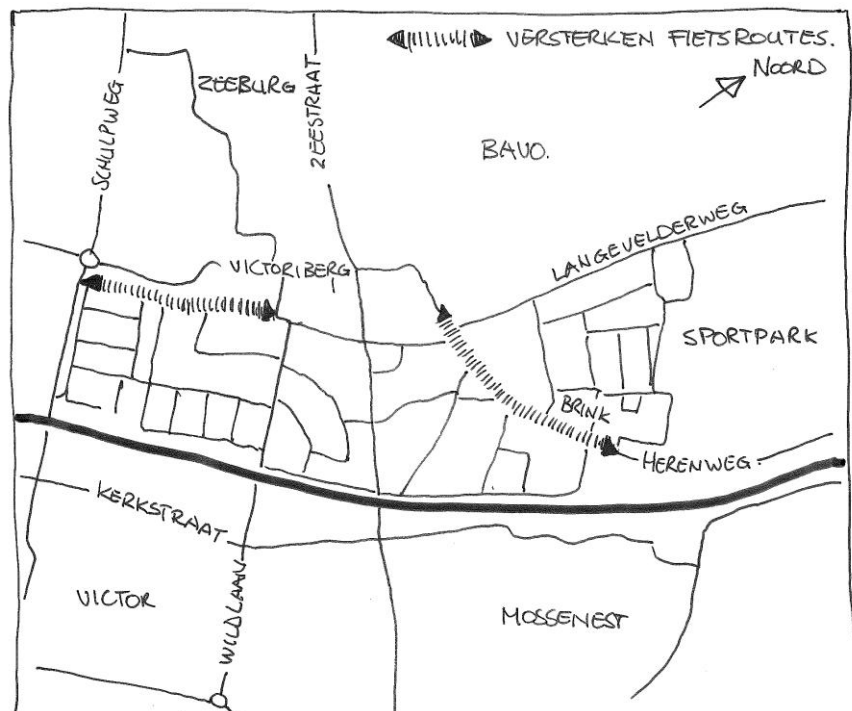
Een belangrijke ontsluiting door de kern Noordwijkerhout loopt via de Herenweg en de Victoriberg. Daarnaast is de route via de Viaductweg, Wildlaan en verder via de Maandagsewetering en Schelftweg van belang. De intensiteit op de Victoriberg blijft onder de 8.000 motorvoertuigen per etmaal en wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) tussen Kerkeland en de Langevelderweg. Het gedeelte Victoriberg tussen de Schulpweg en Kerkeland kan worden ingesteld als 30 km/uur. Aan beide zijden blijven parkeerplaatsen gehandhaafd.

Fietsroutes richting centrum

Vanuit de nieuwbouwwijk Bavo wordt in het stedenbouwkundig plan mogelijk gemaakt om met de fiets het centrum met directe verbindingen te bereiken zowel via de Anemoonweg als de Langevelderweg en fietsroutes door de wijk zelf.

In noord-zuid richting naar het centrum worden twee nieuwe veilige fietsroutes gerealiseerd. Eén route loopt vanaf de Dorpsstraat (zuid) nabij het centrum richting de rotonde Gooweg/Schulpweg. In overleg met betrokken bewoners, hulpdiensten en het Teylingen College wordt in relatie met het herinrichten van de Victoriberg gezien hoe een veilige fietsverbinding het beste kan worden voorgegeven.

De tweede fietsroute loopt vanaf het bestaande fietspad ter hoogte van de Ruys van Beerenbroucklaan richting het centrum over de Brink. Ruimtelijk gezien is dit mogelijk tot de Dr. Poelslaan. Daarna wordt onderzocht in hoeverre een vrijliggend fietspad tot de Dorpsstraat mogelijk is. Het vrijliggende fietspad ter hoogte van Salvatorhof aan de noordzijde van de Victoriberg wordt in het kader van de nieuwbouwplannen van de Bavo doorgetrokken tot de Langevelderweg.



De Herenweg, Victoriberg en Viaductweg vormen de belangrijkste wegen naar het centrum. Dit zijn in deze variant drukke ontsluitingswegen die als een barrière rond het centrum lopen. Om de oversteekbaarheid voor bewoners van de omliggende wijken (o.a. Zeeburg, Bavo en Boekhorst) te kunnen waarborgen, dient een aantal veilige oversteekplaatsen te worden gerealiseerd. De oversteekplaatsen worden daar waar mogelijk voorzien van een middeneiland (eventueel met zebra).

Toekomstige verkeersstructuur - aanvullende maatregelen

Uit de verschillende varianten en verdere analyse van de verkeersstructuur zijn er kansrijke aanvullende maatregelen naar voren gekomen die nader onderzocht worden op wenselijkheid, haalbaarheid en uitvoerbaarheid. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Betere routes naar het centrum via bewegwijzering;
- Gedeeltelijke instellen 30 km/uur Victoriberg;
- Onderzoeken eenrichtingsverkeer en parkeersituatie Zeestraat;
- Het realiseren van oversteekplaatsen op de Pilarenlaan;
- Onderzoek vrachtwagenparkeerplaatsen;
- Realiseren extra laad- en losplaats Victoriberg.

Betere routes naar het centrum door bewegwijzering

Er zijn verschillende aanvullende maatregelen mogelijk om niet alleen de Victoriberg en het centrum nog meer te ontlasten, maar ook de drukke Gieterij door het bedrijventerrein Gravendam. Het verkeer dat afkomstig is uit de richting Leiden/Den Haag en verder in richting het centrum van Noordwijkerhout of Mossenest gaat, kan langer op de N206 blijven rijden. Vanaf de 's Gravendamseweg en Noordwijk wordt de bebording zodanig aangepast dat dit verkeer via de N206 geleid wordt. De huidige afslag Noordwijkerhout Noord ter hoogte van de Herenweg wordt voorzien van de naam 'Noordwijkerhout Centrum' omdat het verkeer via deze kant op een snelle manier het centrum kan bereiken (via de Herenweg). Het verkeer kan nog wel via de Gooweg (afslag Noordwijkerhout Zuid) richting het centrum, maar bezoekers worden zoveel mogelijk via de noordelijkste afslag van de N206 en de Herenweg naar de Brink geleid om te parkeren, als ze het centrum willen bezoeken.

Figuur 6.8

Entree via N206 naar centrum



Gedeeltelijke herinrichting tot 30 km gebied Victoriberg

Voor al het gedeelte van de Victoriberg tussen Kerkeland en de rotonde Gooweg/Schulpweg oogt nu al als een 30 km gebied. Zeker in de bochten levert, met het smalle profiel en de menging van fiets en autoverkeer, een hogere snelheid gevaarlijke situaties op. Het is daarom vanwege de verkeersveiligheid wenselijk om hier een 30 km zone in te voeren. Er zijn weinig aanvullende maatregel nodig om de snelheid ook daadwerkelijk fysiek af te dwingen. Hierbij wordt tevens de combinatie met de fietsverbinding tussen het centrum en de rotonde Gooweg/Schulpweg meegenomen.

Onderzoek eenrichtingsverkeer Zeestraat

Op het eerste deel van de Zeestraat tussen de Victoriberg en de Schulpweg is veel parkeeroverlast voor bewoners. Er staan hier veel werknemers van het centrum. Daarnaast heeft de Zeestraat een smal profiel en wordt de Zeestraat ook door langzaam verkeer veel gebruikt. Tijdens een eerste bijeenkomst met bewoners begin 2012 over de reconstructie van de Zeestraat is de optie van eenrichtingsverkeer toegelicht. De afspraak is om het instellen van eenrichtingsverkeer in combinatie met een vorm van parkeerregulering verder uit te werken in de plannen van de reconstructie.

Het realiseren van duidelijke oversteekplaatsen op de Pilarenlaan

Langs de Pilarenlaan wordt de nieuwbouw van de Victorschool uitgevoerd. In de omgeving van deze school vinden nog meer ontwikkelingen plaats o.a. nieuwbouw van appartementen en het realiseren van een laad- en losvoorziening voor het vrachtverkeer. Om een onveilige situatie op de Pilarenlaan te voorkomen, is het wenselijk een duidelijke oversteekplaats te realiseren, met snelheidsremmende maatregelen en eventueel een zebra. Aangezien de Pilarenlaan geen drukke weg is, is het ook mogelijk om een verhoogde oversteek in de vorm van een plateau te realiseren.

Onderzoek vrachtwagenparkeerplaatsen.

Binnen de gemeente Noordwijkerhout is voldoende parkeercapaciteit aanwezig op het vrachtwagenparkeerterrein aan de Zilklerduinweg in De Zilk. Ondanks deze overcapaciteit parkeren chauffeurs 's nachts op het bedrijventerrein Gravendam in Noordwijkerhout. Op dit bedrijventerrein zijn geen geschikte plaatsen voorhanden en volgens de APV is dit niet toegestaan en dienen chauffeurs uit te wijken naar het terrein in De Zilk.

Gezien de parkeerbehoefte van vrachtwagenchauffeurs in de kern Noordwijkerhout onderzoekt de gemeente de mogelijkheden extra vakken te creëren voor vrachtwagens op dit bedrijventerrein of elders in de kern Noordwijkerhout.

Realiseren extra laad- en losplaats Victoriberg

Op de Victoriberg wordt en buiten de venstertijden van het centrum door vrachtverkeer met enige regelmaat goederen afgeleverd. Dit speelt zich vooral ter hoogte van de Langevelderweg af. Er wordt een extra laad- en losplaats gecreëerd aan de Victoriberg ter hoogte van het Salvatorhof.

HOOFDSTUK 7

Uitvoeringsprogramma

Bij een GVVP hoort een uitvoeringsprogramma. In een uitvoeringsprogramma wordt het beleid per onderdeel uitgewerkt. Hierin staat waar het beleid van de gemeente tot 2022 vooral op gericht zal zijn. Het is dus een verdere concretisering van het beleid. Hiervoor zullen in de komende jaren plannen worden uitgewerkt.

Na het vaststellen van de verkeersvisie en toekomstige verkeersstructuur wordt het uitvoeringsprogramma van het GVVP opgesteld. Met de visie en uitgewerkte verkeersstructuur is inzicht ontstaan in de verkeersknelpunten van nu, maar weten we ook welke knelpunten we in de toekomst kunnen verwachten. Alle projecten die noodzakelijk zijn om Noordwijkerhout ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en veilig te houden worden verzameld in het uitvoeringsprogramma.

Het GVVP vormt geen financieel kader voor de gemeente Noordwijkerhout. Het dient als inhoudelijke onderbouwing van de noodzaak van projecten. De financiële middelen voor projecten en onderzoeken moeten gevonden worden binnen de programmabegroting en/of het meerjaren investeringsprogramma. De projecten waar nog geen financiële dekking is worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Hieronder zijn maatregelen opgesomd per thema.

Bereikbaarheid

- De wegverbinding conform voorkeursvariant 6.1 zal vooruitlopend aan de ontwikkeling op het Bavo-terrein worden aangelegd onder het motto "eerst bewegen dan bouwen".
- De Langevelderweg wordt ten noorden van de Troelstralaan afgesloten voor autoverkeer met uitzondering van (brom)fietzers en hulpdiensten om de leefbaarheid in de wijk De Boekhorst te verbeteren.
- Het verkeer wordt zoveel als mogelijk om en langs de kern van Noordwijkerhout gestuurd. Dit wordt bereikt door het sturen van verkeer door bewegwijzering en fysieke maatregelen.
- De gemeente spant zich in om samen met de provincie Zuid- en Noord-Holland, Holland Rijnland, stadsregio Amsterdam en betrokken gemeenten de Oost Westverbinding N206 – A4 ten noorden van De Zilk richting Schiphol/Amsterdam te realiseren.
- De op- en afritten van de N206 nabij De Zilk alzijdig te maken zodat doorgaand verkeer door de kern wordt voorkomen.

Stimuleren openbaar vervoer en fiets

- De gemeente spant zich samen met buurgemeenten in om buslijnen vanuit Noordwijkerhout bij de stations Voorhout en Hillegom te laten halteren.
- De gemeente blijft werken aan verbetering van de OV-kwaliteit in de concessie Zuid Holland Noord.

- De fietsroutes naar het winkelcentrum worden verbeterd door vrijliggende fietspaden aan te leggen in het verlengde van de Dorpsstraat over de Simon Emtinckstraat naar de rotonde Schulpweg. En een verlengd fietspad vanaf de Ruys van Beerenbroucklaan naar de dr. Poelslaan en indien mogelijk naar de Langevelderweg.
- Er komt voldoende fietsparkeergelegenheid van goede kwaliteit bij de belangrijke bestemmingen en bushaltes.

Verkeersveiligheid

- Bij aanpassingen van de weginrichting wordt maatwerk toegepast binnen de principes van Duurzaam Veilige weginrichting.
- Op de smalle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zoals delen op het Leidsevaart lagere maximum snelheden instellen.
- De gemeente maakt werk van educatie, voorlichting en handhaving.
- De gemeente organiseert jaarlijks projecten op scholen en educatieve projecten voor jongeren en ouderen in het verkeer.
- De ontwikkeling van de objectieve en subjectieve veiligheid wordt gemonitord.
- Knelpunten worden aangepakt, voortzetting van het project "Aanpak verkeersonveilige locaties" wordt gecontinueerd.
- Oversteken voor langzaam verkeer nabij scholen worden aangelegd en bestaande verbeterd.
- Er wordt onderzoek gedaan naar het instellen van 60 km/uur op de Via Nova om het gebruik van de randweg extra te stimuleren. Daarbij wordt onderzocht hoe de wijk Mossenest 2 wordt ontsloten in het wegstelsel.
- De gemeente stelt een verkeersveiligheidsplan op.

Leefbaarheid

- De gemeente zorgt voor een betere verkeersdoorstroming op de hoofdroutes en minder verkeer in de verblijfsgebieden, waardoor de kwaliteit in verblijfsgebieden toeneemt.
- Waar nodig past de gemeente geluidsreducerende maatregelen toe zoals het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt. En daar waar nieuwe ontwikkelingen worden gerealiseerd langs drukke gebiedsontsluitingswegen zoals de N206 worden geluidsschermen toegepast.
- De gemeente stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets.
- Ook stimuleert de gemeente horecagelegenheden bij toeristische bestemmingen om elektrische laadpunten voor fietsen en scooters te plaatsen.
- De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om bij innovatieve concepten zoals Mywheels aan te sluiten.

Parkeren

- De parkeerregulering in het stadscentrum wordt uitgebreid. Er komen gebouwde parkeervoorzieningen, om zo de druk op de openbare ruimte te beperken.
- In de woonwijken wordt in overleg met de buurtbewoners onderzocht of er extra ruimte geboden kan worden voor extra parkeerplaatsen.
- Het parkeren van vrachtwagens in de kern Noordwijkerhout wordt in samenwerking met het bedrijfsleven en belangenorganisaties onderzocht.
- Er wordt een parkeernormennota opgesteld voor de gemeente Noordwijkerhout met daarbij een onderzoek om een parkeerfonds op te richten.
- De Brink als grote openbare parkeergelegenheid wordt gepromoot en wordt de toegang naar de Brink gezien de huidige onveilige ingang verplaatst naar de Dr. Poelslaan.

BIJLAGE

1

Resultaten bewonersenquête via internet en balie (2009)

Persoonsgegevens

Kenmerken van de respondenten	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Man	63%
Vrouw	37%
Jonger dan 18 jaar	1%
18 t/m 34 jaar	13%
35 t/m 59 jaar	53%
60 jaar en ouder	33%
Eenpersoonshuishouden	11%
Huishouden zonder (thuiswonende) kinderen	46%
Huishouden met kind(eren)	43%

Wijk	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Victorwijken/Duin en Dal	13
Guldemond	1
Mosseneest I	-
Mosseneest II	5
De Boeckhorst	6
Zeeburg	24
Centrum	25
Bavo-terrein	-
De Zilk	9
Buitengebied	8
Anders, namelijk Zeestraat, Sollasi, Leidsevaart	9

Vervoermiddel 1	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Openbaar vervoer	4
Bromfiets/snorfiets/scooter	1
Fiets	28
Auto	59
Motor	-
Scootmobiel	1
Geen vervoermiddel (voetganger)	4
Anders, namelijk taxi, brommobiel	3

Vervoermiddel 2	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Openbaar vervoer	18
Bromfiets/snorfiets/scooter	2
Fiets	51
Auto	23
Motor	1
Scootmobiel	-
Geen vervoermiddel (voetganger)	4
Anders, namelijk rollator	2

Knelpunten

Knelpunten auto en motor	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Geen	16
Doorstroming op de wegen in de gemeente tussen 7.00- 9.00 uur	20
Doorstroming op de wegen in de gemeente tussen 16.00 - 18.00 uur	4
Doorstroming op de wegen in de gemeente in het weekend	4
Beschikbaarheid parkeerplaatsen in het centrum van Noordwijkerhout	16
Functioneren parkeerverwijsborden	1
Beschikbaarheid parkeerplaatsen bij mijn woning	23
Anders, namelijk (zie hieronder)	16

Toelichting extra knelpunten:

- De parkeervoorzieningen in het centrum zijn voor bewoners slecht. Er parkeren allerlei mensen o.a. personeel van diverse winkels. De blauwe zone functioneert niet. Het effect is dat de reguliere straten vol staan en de parkeerplaatsen in de blauwe zone leeg;
- De bushalte bij Meeuwenoord op de Victoriberg in verband met oponthoud;
- De bereikbaarheid van het Landbouwplein komend vanaf de Herenweg;
- Het kruispunt Herenweg – Koninginneweg is gevaarlijk;
- Gevaarlijke situaties met schoolgaande kinderen rond schooltijden o.a. bij de Regenboogschool, de Victorschool en de Prinsenhofschool;
- Gevaarlijke situaties met spelende en overstekende kinderen in de wijk Zeeburg door geparkeerde auto's op de Groenewege en op verkeersheuvels;
- Goede ontsluiting vanuit Mossenest II richting De Zilk (N206) ontbreekt.

Knelpunten openbaar vervoer	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Geen	46
Loopafstand van woning tot de halte	9
Kwaliteit van de halte	2
Lange wachttijden	10
Lange reistijd	6
Aansluiting op station Voorhout	12
Aansluiting op station Hillegom	6
Tijdstip eerste en/of laatste rit	1
Functioneren van de regiotaxi	3
Anders, namelijk (zie hieronder)	5

Toelichting extra knelpunten:

- Frequentie van buslijn 90 Den Haag – Haarlem v.v. is te laag;
- De bus heeft geen halte bij het verzorgingstehuis;
- Er is geen directe verbinding met het centrum van Sassenheim;
- Looptijd naar bushalte vanuit de wijk Zeeburg en verkeersveiligheid bij bushalte.

Knelpunten bromfiets, snorfiets, scooter en fiets	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Geen	37
Route naar het centrum van Noordwijkerhout	9
Kwaliteit (brom)fietspaden	14
Route naar scholen	6
Oversteekvoorzieningen	12
Gedrag andere weggebruikers	6
Stallingsmogelijkheden	8
Anders, namelijk (zie hieronder)	8

Toelichting extra knelpunten:

- De afvoerstrook voor brommers om rijbaan te verlaten om op het fiets/bromfietspad te komen, is te krap (zelfs met aangepaste snelheid);
- Fietspad 's-Gravendamseweg bij Piet Gijs;
- Fietspad Victoriberg ontbreekt;
- Op Victoriberg rijden auto's te hard waardoor het gevaarlijk is voor kinderen op de fiets;
- Kwaliteit van het fietspad langs de N206;
- Voorrangsregeling bij rotonde bij de Schelft;
- Fietzers in de knel op smalle wegen;
- Verkeerd geparkeerde auto's en de SRV wagen blokkeren de fietsroutes.

Knelpunten voetganger	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Geen	40
Route naar het centrum van Noordwijkerhout	8
Kwaliteit voetpaden	23
Route naar scholen	1
Oversteekvoorzieningen	15
Gedrag andere weggebruikers	6
Anders, namelijk (zie hieronder)	7

Toelichting extra knelpunten:

- Verkeerd geparkeerde auto's blokkeren de routes voor voetgangers;
- Op veel plekken ontbreekt een veilig wandelpad/trottoir voor voetgangers;
- Het oversteken van de Victoriberg, hoek Dorpsstraat, Guldemondevaart is te gevaarlijk. Er is geen oversteekplaats en er wordt te hard gereden waarbij de bocht wordt afgesneden;
- Voetpaden zijn te smal in verband met bomen;
- Er staan veel obstakels bij winkels waardoor er weinig ruimte is voor de voetganger.

Knelpunten scootmobiel	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Geen	88
Route naar het centrum van Noordwijkerhout	1
Kwaliteit van de rijbaan	2
Oversteekvoorzieningen	1
Gedrag andere weggebruikers	-
Anders, namelijk niet van toepassing of heb geen scootmobiel	8

Knelpunten ten aanzien van de N206	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Ja, namelijk (zie hieronder)	16
Nee	84

Toelichting knelpunten N206:

- Het ontbreken van verlichting;
- Geluidsoverlast voor bewoners aan de Koninginneweg;
- Als je na 16.30 uur naar Leiden moet, is er vaak een knelpunt ter hoogte van Katwijk;
- De wettelijke snelheidslimiet mag worden opgetrokken van 80 naar 100 km/uur;
- De N206 moet tot afslag De Zilk 2*2-rijstroken krijgen;
- De doorstroming in de spits is af en toe beperkt;
- Er ontbreekt een oprit richting Vogelenzang vanuit De Zilk/Hillegom;
- Er is maar één viaduct waar men met vrachtwagens onderdoor kan. Hierdoor wordt dit verkeer gedwongen om dwars door het dorp te rijden. Viaduct bij de Regenboogschool uitgraven zodat vrachtverkeer van de Vomar hier gebruik van kan maken;
- In het Bollenseizoen wordt vanwege het zicht op de bollenvelden te langzaam gereden.

Knelpunten ten aanzien van de N443	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Ja, namelijk (zie hieronder)	42
Nee	58

Toelichting knelpunten N443:

- De doorstroming in de spitsuren is beperkt (lange files);
- De doorstroming naar de A44 en vice versa is beperkt en de oversteek ter hoogte van de Leidsevaart is levensgevaarlijk voor kruisend verkeer op de vaart en voor overstekend fietsverkeer;
- De spoorwegovergang zorgt voor doorstromingsproblemen in de spitsuren;
- Veel inritten waar het vrachtverkeer lastig in kan rijden;
- Vuilniswagen blokkeert de rijbaan bij het ophalen van het huisvuil;
- De weg is veel te druk en het fietspad (2 –richtingen) is te smal;
- De woningen staan veel te dicht op de weg (trillingen en overlast);
- Veel vertraging door landbouwvoertuigen;
- De in- en uitrit van het tankstation is onduidelijk aangegeven waardoor het verkeer vanuit alle kanten de N443 op- en afrijdt;
- Het openbaar vervoer staat ook vaak in de file waardoor ik de aansluiting op station Voorhout mis.

Overige knelpunten	
Respondenten (N = 142)	Percentage (100%)
Ja, namelijk (zie hieronder)	39
Nee	61

Toelichting overige knelpunten:

- In de Zeestraat is sprake van een enorme parkeerdruk van langparkeerders o.a. van personeel van de winkels in het centrum en bewoners van het centrum;

- Op de Koninginneweg (30 km/uur) wordt veel te hard gereden, ook rijden er op deze weg veel tractoren;
- Er ontbreekt een directe busverbinding richting station Voorhout. Men moet nu 0,5 km lopen van bushalte naar station. Daarnaast is sprake van een slechte aansluiting van de bus op de trein;
- De aanduiding van 30 km/uur-zones is slecht o.a. in het centrum, op de Koninginneweg en op de Havenstraat ter hoogte van viaduct;
- Het bevoorradingsverkeer voor het centrum heeft moeite met manoeuvreren waardoor dit verkeer de Victoriberg vaak blokkeert;
- De bushalte Victoriberg met de Zeestraat zorgt voor een belemmering (staat veel te dicht op de bocht). Een zebrapad is hier veiliger en het laden en lossen van vrachtwagens in de bocht is ook zeer gevaarlijk;
- De Victorwijken zijn slecht bereikbaar vanuit Haarlem via de Herenweg als gevolg van de rotonde Wildlaan – Maandagsewetering. De verkeerssituatie is hier erg verwarrend;
- De 's Gravendamseweg is niet goed ingericht voor het huidige (vracht)verkeer, vooral in het weekend als er veel fietsers rijden, treden vaak onveilige situaties op;
- De snelheid op de Leidsevaart is 30 en 60 km/uur; op de delen waar 30 km/uur gereden dient te worden, wordt veel harder gereden;
- Er wordt veel te hard gereden op de Maandagsewetering;
- De verkeersdrempel bij de Victoriberg/Zeestraat en bij Kerkstraat/Viaductweg is hoog;
- De Dorpsstraat wordt door sluipverkeer tussen de Victoriberg en Viaductweg gebruikt;
- Er gaat veel sluipverkeer richting het centrum door de Julianastraat in plaats van via de Koninginneweg en Herenweg. De Oranjewijk moet een woonerf zijn maar wordt in de praktijk als racebaan gebruikt;
- Het zware vrachtverkeer door de Regenvlietweg is door navigatiesystemen toegenomen als kortsluiting tussen de N442 en de Zilkerduinweg;
- Er wordt hard gereden op de Kerkstraat;
- Parkeerproblematiek in Zeeburg vanwege een te lage parkeernorm en er wordt te hard gereden op de woonerven in Zeeburg;
- Rotonde Gooweg – Van der Weijdenlaan en kruising Wildlaan – Kerkstraat zijn onveilig voor fietsers;
- Er wordt te hard gereden op de Schulpweg, veel vrachtverkeer en veel oversteken;
- De snelheid op de Viaductweg is te hoog.

BIJLAGE

2 Regionale en provinciale plannen

Inleiding

Noordwijkerhout maakt deel uit van de Randstad. Het gebied maakt tevens onderdeel uit van de Greenport Duin- en Bollenstreek in de regio Holland Rijnland. Zowel regionale als provinciale infrastructuur lopen door Noordwijkerhout en doorkruisen de gemeente. Door de strategische ligging in de Randstad tussen Schiphol en de Rotterdamse haven is er sprake van een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven. Daarnaast ligt de gemeente aan de kust wat het nodige recreatieve verkeer tot gevolg heeft. De gemeente Noordwijkerhout heeft ook een aantal woningbouwplannen waardoor het aantal inwoners groeit met als gevolg dat het autoverkeer zal toenemen.

“Eerst bewegen dan bouwen” is de slagzin van de regio en daarmee van Noordwijkerhout. De gemeente Noordwijkerhout, de regio Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland streven naar een verbetering van de infrastructuur. De gemeente is er van overtuigd dat investeringen in de infrastructuur noodzakelijk zijn om in beweging te kunnen blijven.

Noordwijkerhout levert binnen de regio een belangrijke bijdrage aan het regionale verkeers- en vervoerbeleid. Binnen de regio zit de gemeente aan tafel bij alle overleggen en plannen die in de regio plaatsvinden. Zo heeft de gemeente bijgedragen aan de ontwikkeling van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland, de Rijnlandroute, de oost-westverbinding N206 – A4, het haalbaarheidsonderzoek Pietgijzenbrug en de maatregelen die in het zogenaamde Middengebied van de Duin- en Bollenstreek plaatsvinden. Er is regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg met de regio en de provincie over de aanpak van het doorgaande regionale verkeer door Noordwijkerhout en de aanpak van de omliggende provinciale infrastructuur zoals de N443.

De grootste knelpunten in de regio zijn de oost-westverbindingen die onder grote druk staan. De ruimtelijke opgaven in de regio zorgen voor meer verkeer. Het gaat hierbij om de grootschalige woningbouw op de as Katwijk – Leiden, de ontwikkeling van de Greenport en de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek die voortvloeit uit de nota Ruimte met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en een grote woningbouwopgave tot 25.000 woningen. De mobiliteit moet in goede banen worden geleid waarbij, naast nieuwe verbindende wegen, verbeteringen in het openbaar vervoer en in het fietspadennetwerk noodzakelijk zijn.

De belangrijkste infrastructurele opgaven in de regio voor de komende jaren zijn:

- Rijnlandroute
- Nieuwe verbinding N206 – N205 – A4 (NOG)
- Noordelijke Randweg Rijnsburg
- Capaciteitsverruiming op de N443 en de N444

De belangrijkste opgaven voor het openbaar vervoer in de regio zijn o.a. Stedenbaan, de Rijnhouwelijn, de OV-corridors Noordwijk – Sassenheim en het doortrekken van de Zuidtangent in de gemeente Haarlemmermeer richting de Duin- en Bollenstreek.

Bereikbaarheidsstudie grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland (2008)

De 'Bereikbaarheidsstudie grensstreek' resulteert in een Samenwerkingsagenda voor het Gebied, de grensstreek tussen de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Deze bepaalt de koers voor toekomstige investeringen in openbaar vervoer en infrastructuurmaatregelen die de bereikbaarheid van de grensregio moeten verbeteren, zodat in de regio ook op lange termijn de voorziene ontwikkelingen hun beslag kunnen krijgen.

In de probleemanalyse (eindrapport, 2008) zijn de knelpunten en opgaven voor de regio in beeld gebracht. De hoofdoggaven voor auto en openbaar vervoer zijn:

1. Terugdringen van de omgevingshinder door noord-zuidverkeer in Zuid-Kennemerland;
2. Slechten van de Ringvaart als barrière tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer;
3. De bereikbaarheid van de Greenport en de leefbaarheid van woonkernen garanderen;
4. Voldoende capaciteit van de hoofdwegen in de Haarlemmermeer garanderen;
5. Herstructureren van de verouderde autoverdeelstructuur vanaf de A44;
6. Ontsluiten van de bouwontwikkelingen Westflank Haarlemmermeer;
7. Opwaarderen aanbod OV op groeiemarkten.

Specifiek voor de gemeente Noordwijkerhout is de doorsnijding van de kern door N206 benoemd om de bereikbaarheid van de Greenport en de leefbaarheid van woonkernen te garanderen.

Vervolgens is in de Bereikbaarheidsstudie een aantal (deel)oplossingen geformuleerd om bovenstaande opgaven op te lossen:

1. *Uitbouw van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)*: het bieden van één HOV-as door de grensstreek kan door de hoogwaardige openbaar vervoerssystemen van beide provincies met elkaar te verbinden. Het gaat hierbij om het koppelen van de Zuidtangent (Noord-Holland) met de RijnGouwelijn (Zuid-Holland). Hierdoor ontstaat voor de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout en Lisse een directe verbinding naar Schiphol en Amsterdam-Zuid. Bovendien leidt dit tot een structurerende werking op de ruimtelijke ontwikkeling in het tussengelegen gebied.
2. *Inzet bus-trein koppeling*: de grensstreek ligt ingesloten tussen twee spoorcorridors. Voor snelle verplaatsingen vanuit de regio naar bestemmingen buiten de regio is het zaak de regio optimaal aan te sluiten op het spoor. Op dit moment wordt het spoor niet optimaal benut. De bereikbaarheid met openbaar vervoer van het middengebied Noordwijkerhout - Hillegom – Lisse is beperkt. De stations liggen buiten de bebouwde kom en bieden alleen een treinverbinding met Leiden en Haarlem. Hier ligt een belangrijke bouwsteen voor het verbeteren van het openbaar vervoer.
3. *Oost –westverbinding N206 – A4*: deze verbinding wordt aangebracht tussen de N206 en de N205 en aantakkend op de Rijksweg A4 in de gemeente Haarlemmermeer en zorgt voor een directe verbinding vanuit het gebied Zuid Kennemerland en de Noordelijke Bollenstreek met Schiphol/Amsterdam en verder. Hier geldt dat in de kernen van de Bollenstreek, o.a. Noordwijkerhout, maatregelen genomen kunnen worden om de leefbaarheid te vergroten, terwijl de nieuwe verbinding voor de gewenste bereikbaarheid zorgt. Hierdoor komen bestaande en nieuwe infrastructuur volledig tot hun recht.
4. *Capaciteit van de rotonde 's-Gravendamseweg (N443)/Gooweg*: de capaciteit van deze rotonde dient te worden vergroot. In het kader van de trajectstudie N443 heeft de provincie Zuid-Holland deze al in haar planning opgenomen.

RijnlandRoute

Onder de naam RijnlandRoute onderzoekt de provincie Zuid-Holland in samenwerking met de regio Holland Rijnland welke aanpassingen aan het wegennet nodig zijn om de verkeersdoorstroming tussen Leiden en de kust te verbeteren. Het gaat in deze studie om de verbinding tussen de A4 en de A44 en marinevliegveld Valkenburg/ Katwijk.

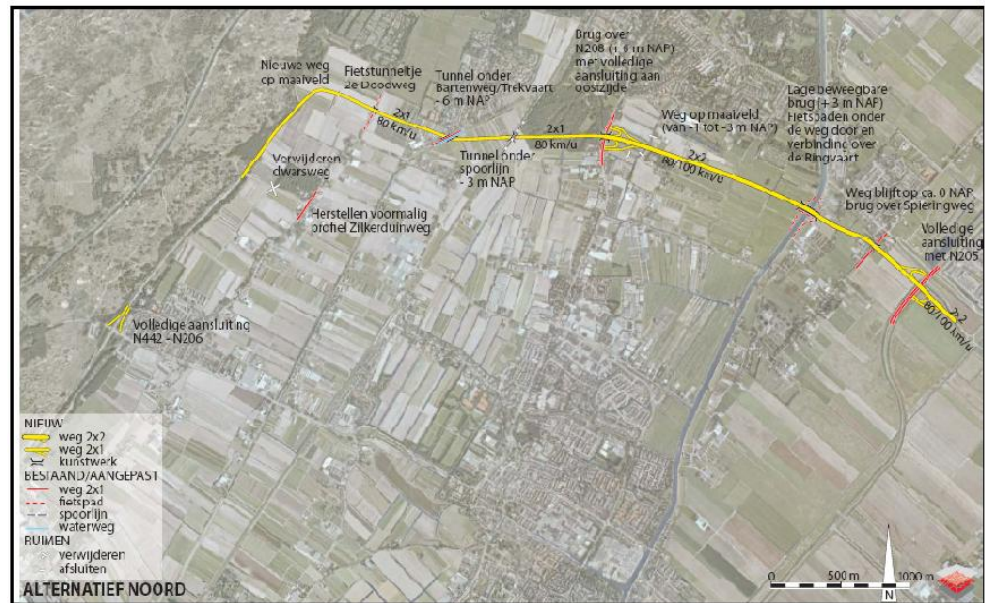
De toenemende drukte in deze regio veroorzaakt ernstige files. Hierdoor zijn bedrijven minder bereikbaar en klagen bewoners over sluisverkeer, geluidshinder en stankoverlast. Het ontwikkelen van de RijnlandRoute is van groot maatschappelijk belang, omdat het niet alleen een oplossing biedt voor de onacceptabel slechte bereikbaarheid van de regio, maar ook noodzakelijk is voor de woningbouwopgave en de groei van de werkgelegenheid. Samen met de betrokken gemeenten, bedrijven, bewoners en belangenorganisaties wordt gezocht naar een structurele oplossing die de bereikbaarheid en leefbaarheid verbetert en de ruimtelijke en economische groei stimuleert. Als het aan de regio ligt, is deze oplossing er zo snel mogelijk; in ieder geval vóór 2014. In het tweede kwartaal van 2012 komen voorontwerp inpassingsplan en het MER ter inzage.

Oost-Westverbinding N206 – A4

In 2004 heeft de Stuurgroep verbindingsweg N206-N205, bestaande uit provincies Noord- en Zuid-Holland en gemeenten Noordwijkerhout en Hillegom, een gemeenschappelijk besluit genomen om de in 2003 gestarte Tracénota/MER naar nut en noodzaak van deze wegverbinding niet voort te zetten. De inzet van middelen zou onvoldoende effectief zijn door onder andere de hoge kosten en het onvoldoende oplossend vermogen.

In 2004 verschijnt de Nota Ruimte en blijkt er voor de Bollenstreek en de Haarlemmermeer zowel een woningbouwopgave als een economische opgave te liggen. De provincies Zuid- en Noord-Holland gaan samenwerken om de opgaven vorm te geven. Het m.e.r. onderzoek (2004) is dus grotendeels achterhaald, omdat deze opgaven en andere ontwikkelingen (verkeersontwikkeling, ruimtelijk beleid, gewijzigde milieuwetgeving) er niet bij betrokken zijn. Dit resulteert in de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer – Bollenstreek (2006), waarin afspraken worden gemaakt over woningbouw en de bijbehorende bereikbaarheidsopgave. In eerste instantie wordt aangegeven, dat het huidige verkeerssysteem de groei zou moeten opvangen. Vanuit de regio wordt dit echter niet als reëel gezien. In 2008 wordt hiertoe de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uitgevoerd.

Eind 2008 is het eindrapport Bereikbaarheidsstudie Grensstreek klaar. Op grond van het eindrapport wordt geconcludeerd dat de bouwsteen Noord het meest effectief is om de knelpunten in de regio op te lossen.



In het Breed Bestuurlijk Overleg van 14 oktober 2011 hebben de in het project betrokken overheden onderkend dat er drie belangrijke onderwerpen zijn, die voor de voortgang van het project cruciaal zijn, namelijk: financiering, draagvlak en planstudie.

Ten aanzien van de financiering heeft de Regio toegezegd tweederde deel voor zijn rekening te willen nemen. Met het Rijk zijn gesprekken gaande over het ontbrekende derde gedeelte. In het Bestuurlijke Overleg MIRT op 9 november 2011 heeft de minister van I&M duidelijk gemaakt dat zij de verbinding als een regionaal probleem ziet. Zij stemt in met het betrekken van de verbinding bij de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol (SMASH). Hierin worden onder meer infrastructurele knelpunten rondom Schiphol in kaart gebracht. Daarmee is een rijksbijdrage voor de toekomst denkbaar. De betrokken overheden waaronder Noordwijkerhout zien graag voortgang door het starten van een Planstudie. De motie van de Noordwijkerhoutse gemeenteraad wordt in het verdere traject van deze wegverbinding betrokken. Kortweg gezegd komt deze motie neer op de onacceptabele verkeerstoename op de Zijkerduinweg in de kern De Zilk. Deze motie zal effect hebben op de wijze waarop de Planstudie zal worden ingericht.

Het Plan van Aanpak voorziet in het uitwerken van een viertal varianten op basis van het noordelijk voorkeursalternatief in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek. Deze vertegenwoordigen verschillende keuzes. Een ervan is uit economische perspectief, één vanuit milieuperspectief en twee vanuit bestuurlijk, maatschappelijk perspectief. In de Planstudie worden fasen onderscheiden. De eerste fase kan snel en is minder kostbaar, heeft een looptijd van ongeveer een half jaar (ook in verband met de doorkijk naar het BO MIRT in het najaar) en werkt toe naar een besluitenMER, uitgewerkte tracés, een uitgewerkte maatschappelijke kosten-baten-analyse, een aanbestedingsstrategie en een overzicht van te doorlopen procedures in het tweede gedeelte.

De verbinding tussen de N206-N205-A4 ten noorden van Hillegom (Route Zuid-Kennemerland) staat niet op zich, maar is onderdeel van een pakket aan maatregelen welke nodig zijn om de ontsluiting van de Grensstreek op orde te krijgen. Dit pakket wordt vastgelegd in de zogenoemde Samenwerkingsagenda Grensstreek door de deelnemende partijen in het Breed Bestuurlijk Overleg (BBO). In de samenwerkingsagenda is afgesproken de volgende maatregelen verder uit te werken:

- Oost West verbinding N206 –A4, conform Bouwsteen Noord;
- Maatregelen Middengebied Duin- en Bollenstreek;
- (H)OV in gehele grensstreek (incl. Bollenstreek – Schiphol);
- Aansluitingen A44, incl. noordelijke Randweg Rijnsburg.

Haalbaarheidsstudie N443/Pietgijzenbrug

De N443 is de provinciale weg tussen de A44 en N206. De N443 vervult een belangrijke gebiedsontsluitende functie in het hart van de Bollenstreek. Ten zuiden van Noordwijkerhout kruist de N443 de spoorlijn Leiden-Haarlem en de Leidsevaart met de Piet Gijzenbrug.

De spoorwegovergang met de N443 (Piet Gijzenbrug) vormt in de spits een knelpunt. De drukte zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het geding zijn. Zo is het voor fietsers en voetgangers moeilijk om veilig over te steken. De overgang is minimaal acht keer per uur gesloten in verband met treinverkeer tussen Leiden – Haarlem – Amsterdam. Frequentieverhoging ivm Stedenbaan zal dit knelpunt versterken. In de toekomst neemt de congestie op dit punt toe door uitbreiding van het bedrijventerrein Gravendam tussen de Leidsevaart en de Maandagse wetering.

In de Haalbaarheidsstudie Piet Gijzenbrug / N443 is op hoofdlijnen een aantal varianten geschetst voor de N443 en de Piet Gijzenbrug. Deze varianten variëren van een zo klein mogelijke aanpassing van de N443 tot het grootschalig aanpakken van de wegenstructuur in het gebied N443/ N444.

Teneinde te komen tot een heldere verkeersstructuur en oplossing voor de huidige N443/Piet Gijzenbrug, worden in de haalbaarheidsstudie een aantal oplossingen verkend:

1. De huidige situatie blijft gehandhaafd en wordt in functie afgewaardeerd. De Piet Gijzenbrug wordt vernieuwd. Dit is vergelijkbaar met de referentiesituatie.
2. Behoud van gebruik van de N443 als afgewaardeerde weg, met aanvullend het realiseren van een onderdoorgang van het spoor en de vaart.
3. Een volledige verlegging van de N443 (en mogelijk de N450) naar een nieuw tracé, inclusief een nieuwe onderdoorgang van spoor en vaart.
4. Een structuurwijziging, waarbij de verkeersfunctie van de N443, de Noordelijke Randweg Voorhout, de N206 en de N444 anders worden gebruikt en vormgegeven op netwerkniveau. Achtergrond hierbij is dat op een groter schaalniveau minder aanlegkosten voor fysieke infrastructuur mogelijk is.
5. Bij de verschillende varianten kan ervoor gekozen worden de N443 wel of juist niet te knippen voor het autoverkeer ter hoogte van de Piet Gijzenbrug.

Van de geanalyseerde varianten kiest de provincie, op advies van de ambtelijke werkgroep, variant 2b uit om nader uit te werken. Hierbij kan een besluit over het al dan niet open laten van de brug en spoorwegovergang van de N443 voor het autoverkeer, wat het verschil is tussen variant 2a en 2b, in een later fase worden besloten.

Reden om voor variant 2b (2a) te kiezen is, dat met deze variant een robuuste regionale verbinding ontstaat, waarbij de 's-Gravendamsesweg minder verkeer krijgt te verwerken, zonder dat er geknipt hoeft te worden in de verbinding. De grote nadelen van deze variant liggen in de aanlegkosten, de aantasting van het landschap en de bollengrond en de noodzakelijke sloop van woningen. Bij een nadere uitwerking wordt nagegaan of deze

negatieve aspecten kunnen worden verminderd.



Variant 2A – 2B

Varianten 2A en 2B behelst een totale verlegging van de N443 tussen de aansluiting op de N450 en de N206. Als mogelijkheid bij deze verlegging zijn ook de verlegging of verlengingsopties voor de N450 (Jacoba van Beierenweg) en de Gieterij meegenomen. Voor deze variant zijn twee subvarianten ontwikkeld:

- de huidige 's-Gravendamseweg wordt geknipt voor het gemotoriseerde verkeer;
- de huidige 's-Gravendamseweg blijft open voor het gemotoriseerde verkeer.

Voor deze variant wordt gekozen, omdat hierdoor een volwaardige provinciale structuur ontstaat met een vloeiend tracé.

In variant 2a en 2b is ervoor gekozen een optimale provinciale weg aan te leggen met een ontwerpsnelheid van 80 km/h. Deze weg verbindt het zuidelijk deel van de N443 (Teylingerlaan) rechtstreeks met de aansluiting op de N206. Ook de N450 wordt verlegd, zodat de huidige rotonde N443–N450 opschuift in westelijke richting. Voorts worden de perceelgrenzen gezocht voor het tracé. De nieuwe weg krijgt de volgende aansluitingen:

- een rotonde met de 's-Gravendamseweg op de locatie van de huidige rotonde;
- een nieuwe rotonde met de verlegde N450;
- een nieuwe rotonde bij de Gieterij;
- een aantakking op de N206.

De 's-Gravendamseweg wordt in het voorstel losgekoppeld van de aansluiting N206. In plaats daarvan wordt de rotonde Gieterij een belangrijke invalsroute voor Noordwijkerhout aan de zuidzijde.

BIJLAGE

3 Parkeeronderzoek

Aanleiding

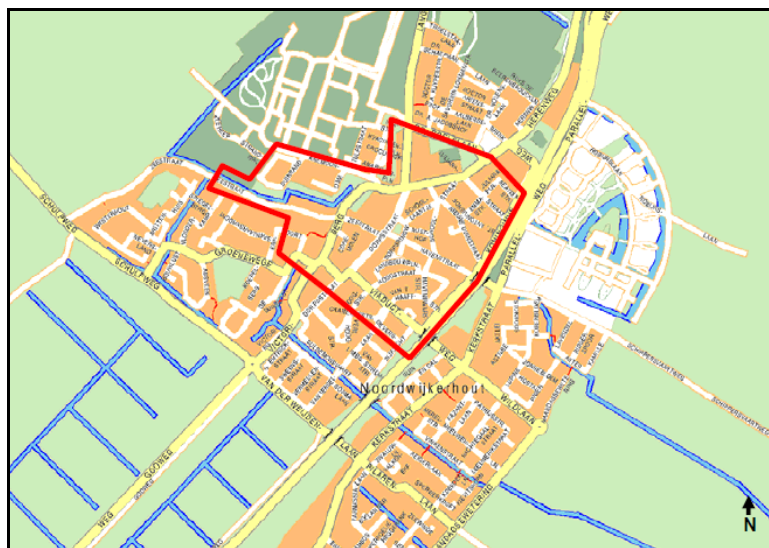
Als onderdeel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan heeft het onderzoeksbureau Dufec in opdracht van Arcadis een parkeeronderzoek uitgevoerd op zaterdag 29 augustus 2009 en donderdag 3 september 2009 om inzicht te krijgen in de bestaande parkeerdruk en parkeerduur in het onderzoeksgebied. Op basis hiervan kan tevens bekeken worden of de blauwe parkeerzone in het centrum functioneert. In juni 2007 is in een aantal straten in het centrum een blauwe parkeerzone of parkeerschijfzone ingesteld. In deze zone kan worden geparkeerd voor een periode van maximaal 2 uur met gebruik van een parkeerschijf. Deze zone is van kracht van maandag t/m zaterdag van 8.00 uur tot 18.00 uur en op koopavond (vrijdag) tot 21.00 uur. De blauwe zone is ingesteld om het kort parkeren in het centrum te stimuleren en daarmee 'ruimte' te geven aan de bezoekers. Als gevolg van het instellen van de blauwe zone is geconstateerd dat steeds meer mensen (o.a. bewoners en werknemers) in de omliggende straten gaan parkeren waar geen blauwe zone van kracht is. De parkeerdruk in de omliggende straten is volgens bewoners toegenomen. In 2008 zijn er aan bewoners van het centrum ontheffingen verstrekt, uitgaande van één ontheffing per woning. In totaal zijn circa 60 ontheffingen verstrekt. Dit betekent dat slechts de helft van de centrumbewoners van de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen gebruikmaakt.

Onderzoeksgebied

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in het centrumgebied van Noordwijkerhout, met een kleine schil rond het centrumgebied. Deze schil is gebaseerd op loopafstanden die van en naar het centrum aanvaardbaar zijn. Daarnaast waren er vanuit een aantal straten om het centrum ook klachten over parkeeroverlast. Deze straten zijn tevens meegenomen in het onderzoek om te bekijken in hoeverre deze klachten ook gegrond zijn. De plattegrond met het onderzoeksgebied is weergegeven in onderstaand figuur.

Figuur B3.1

Onderzoeksgebied voor het parkeeronderzoek



Bij uitvoering van het parkeeronderzoek is het onderzoeksgebied opgedeeld in secties. Per sectie is de legale parkeercapaciteit op de openbare weg bepaald. De totale capaciteit in het

onderzoeksgebied bedraagt circa 940 parkeerplaatsen, waarvan 443 parkeerplaatsen tot het centrum behoren (= inclusief blauwe zone en parkeergarage) en 497 parkeerplaatsen in de aangrenzende straten liggen. In tabel B3.1 is een overzicht van het totale parkeeraanbod in het centrum en de aangrenzende straten opgenomen.

Tabel B3.1

Parkeercapaciteit

Type parkeerplaatsen	Aantal parkeerplaatsen
Centrum	
- Gratis parkeren	68
- Parkeerschijfzone of blauwe zone	175
- Betaald parkeren (parkeergarage)	200
Subtotaal centrum	443
Aangrenzende straten	
- Vrij parkeren	497
Subtotaal aangrenzende straten	497
Totaal onderzoeksgebied	940

Onderzoeksmethode

Het parkeeronderzoek bestaat uit het uitvoeren van een parkeerdruk- of bezettingsmeting en een parkeermotief- of parkeerduurmeting. Op basis van de parkeerbezetting kan worden vastgesteld of er binnen het centrum voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Op basis van de parkeerduur kan bepaald worden wie (bewoners, werknemers en bezoekers) in het gebied vooral parkeren.

Parkeerbezetting

Tijdens het onderzoek naar de parkeerbezetting is er elk uur per sectie geteld hoeveel voertuigen er geparkeerd staan. Door dit aantal te delen door het aantal voertuigen dat in een sectie kan staan, de parkeercapaciteit, is inzichtelijk gemaakt wat de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen is. De parkeerbezetting is onderzocht op maatgevende momenten van de week, namelijk op:

- Donderdag 3 september 2009: 5.00 – 21.00 uur
- Zaterdag 29 augustus 2009: 9.00 – 18.00 uur

Parkeerduur

Op basis van een parkeerduurmeting kan een indicatie verkregen worden wie (bewoners, werkers of bezoekers) er gebruikmaken van de openbare parkeerplaatsen in een bepaald gebied. Hiervoor zijn op de volgende momenten van de week per sectie alle kentekens van geparkeerde voertuigen gemarkeerd.

Er wordt bij de parkeerduurmeting vanuit gegaan dat alle voertuigen die om 6.00 uur zijn waargenomen toebehoren aan de bewoners van het gebied. De voertuigen die vervolgens voor het eerst om 9.00 uur worden waargenomen en daar om 11.00 uur nog staan, behoren toe aan de werknemers in het gebied. Voertuigen die alleen om 9.00 uur of 11.00 uur worden geregistreerd, behoren toe aan de bezoekers.

Resultaten onderzoek parkeerbezetting

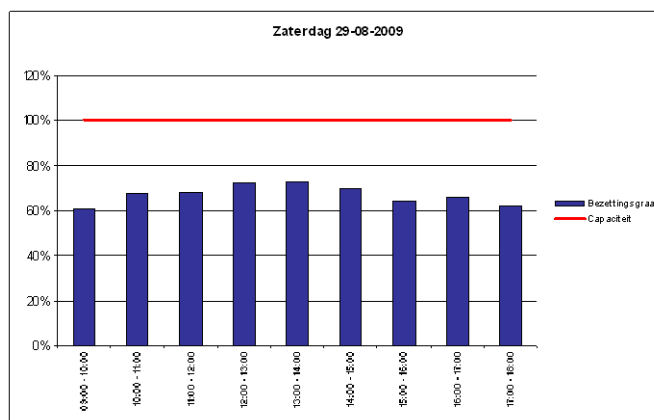
Hieronder is de parkeerbezetting weergegeven in het gehele onderzoeksgebied, in het centrum en de aangrenzende straten en in de reguleringsgebieden in het centrum.

Parkeerbezetting gehele onderzoeksgebied

In figuur en tabel B.3.2 en B.3.3 is de bezettingsgraad tijdens elk van de meetmomenten (op een donderdag en zaterdag) voor het gehele onderzoeksgebied weergegeven.

Figuur B3.2

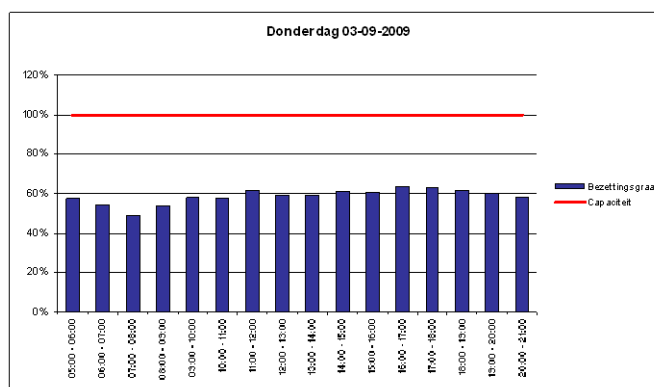
Bezettingsgraad in het gehele onderzoeksgebied op een zaterdag



9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18
61%	67%	68%	72%	73%	69%	64%	66%	62%

Figuur B3.3

Bezettingsgraad in het gehele onderzoeksgebied op een donderdag



voor 9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	na 18
54%	58%	57%	62%	60%	60%	61%	60%	64%	63%	60%

Uit de figuren en tabellen valt af te leiden dat de gemiddelde bezettingsgraad in het gehele onderzoeksgebied (= centrum en de aangrenzende straten) overdag tussen de 60% en 75% ligt. Op de zaterdag is de bezetting hoger dan op de donderdag. Hiermee is over het gehele onderzoeksgebied bezien sprake van een acceptabele parkeersituatie (zie kader).

Van een **acceptabele parkeersituatie** is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. Uit diverse onderzoeken blijkt dat bij een bezettingsgraad tussen circa 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toeneemt. Voor gebieden met veel kortparkeerders wordt een bezettingsgraad van 80% gehanteerd en voor gebieden met veel langparkeerders of veel parkeergarages en –terreinen geldt een bezettingsgraad van 90% als grens voor een acceptabele parkeersituatie. Een bezettingsgraad van 85% wordt gehanteerd bij gemêleerde gebieden of voor gebieden met een versnipperd parkeeraanbod. Voor het centrum van Noordwijkerhout wordt een grens van 85% gebruikt als de maat voor een acceptabele parkeersituatie door de mix van kort- en langparkeerders in combinatie met het versnipperde parkeeraanbod.

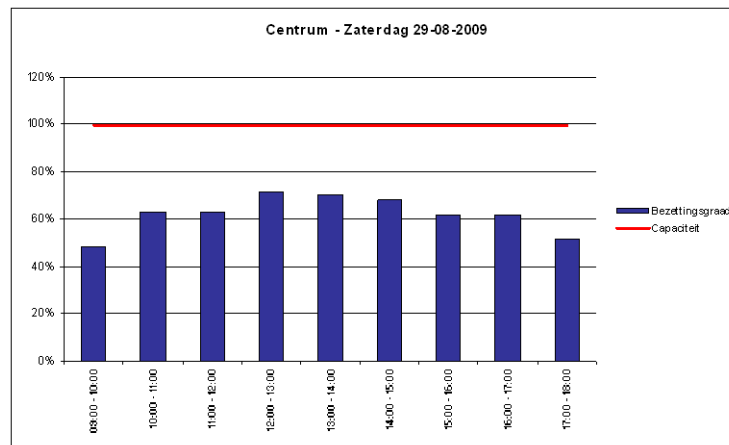
Op een aantal parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied is de bezetting echter wel hoger dan 85%. Het gaat hierbij om de volgende straten: Zeestraat, Nieuwe Duinstraat, Havenstraat, Emmastraat, Schoolstraat, Viaductweg, Hoogstraat en Van't Haaffstraat.

Parkeerbezetting centrum en aangrenzende straten (schil)

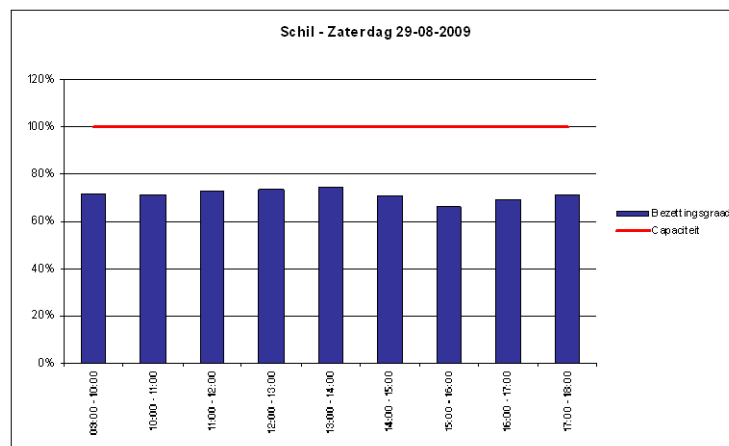
In figuur B3.4 is de bezettingsgraad tijdens elk van de meetmomenten voor het centrum en in de aanliggende straten weergegeven op een zaterdag.

Figuur B3.4

Bezettingsgraad in het centrum en in de schil op een zaterdag



9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18
48%	63%	63%	71%	71%	68%	62%	62%	52%

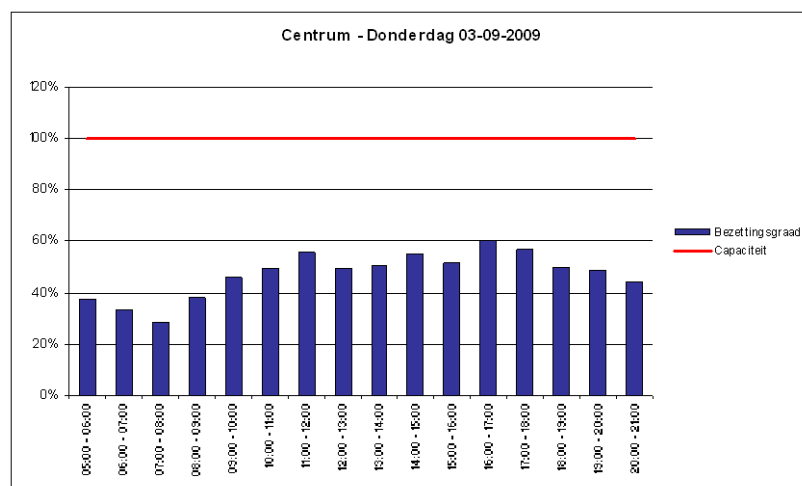


9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18
72%	71%	73%	73%	74%	71%	66%	69%	71%

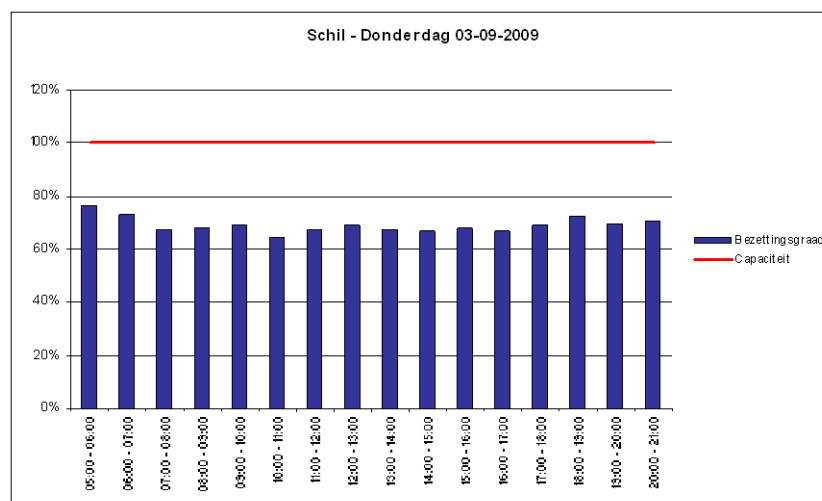
In figuur B3.5 is de bezettingsgraad tijdens elk van de meetmomenten voor het centrum en in de aanliggende straten weergegeven op een donderdag.

Figuur B3.5

Bezettingsgraad in het centrum en de schil op een donderdag



voor 9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	na 18
30%	46%	50%	56%	50%	51%	55%	52%	60%	57%	50%



voor 9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	na 18
70%	69%	65%	68%	69%	68%	67%	68%	67%	63%	70%

Uit figuur B3.4 en B3.5 blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad in het centrum vooral op een donderdag ruim onder de grens ligt van een acceptabele parkeersituatie (< 60%). Op een zaterdag is de bezetting in het centrum iets hoger met 71% als maximum. In de schil of de aangrenzende straten is de gemiddelde bezettingsgraad op een zaterdag en een donderdag hoger. De gemiddelde bezetting blijft echter onder de 75%.

Parkeerbezetting reguleringsvormen in het centrum

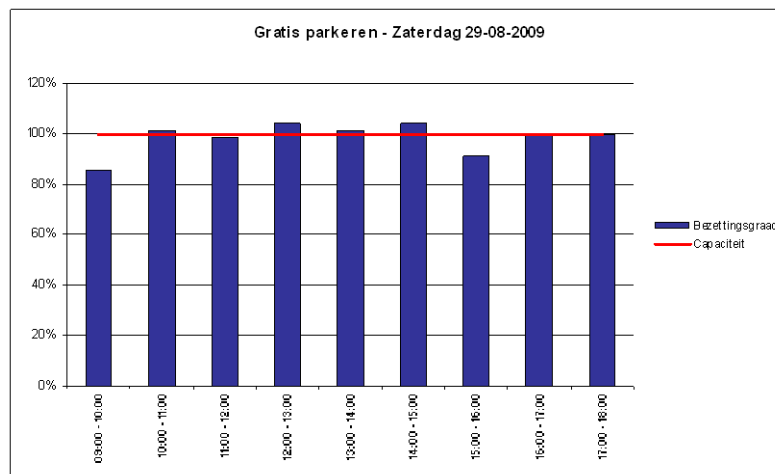
In figuur B3.6, B3.7 en B3.8 is de bezettingsgraad op een zaterdag en een donderdag voor de verschillende reguleringsvormen in het centrumgebied weergegeven.

Parkeerbezetting vrije parkeerplaatsen (gratis parkeren) in centrum

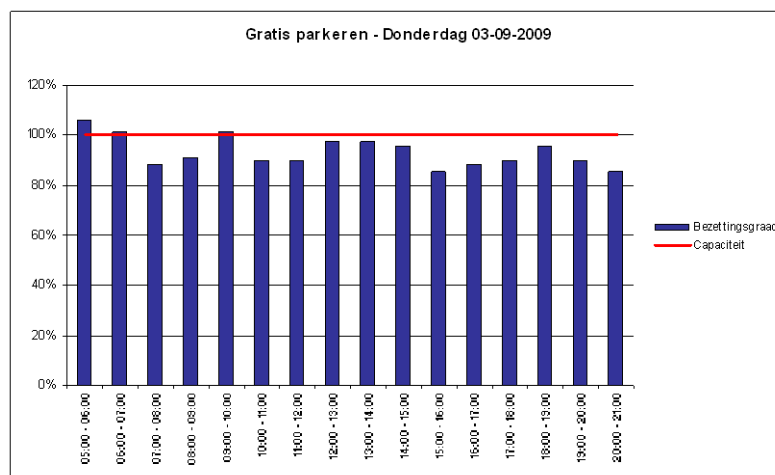
In figuur B3.6 is de bezettingsgraad op een zaterdag en een donderdag voor de gratis parkeerplaatsen in het centrum weergegeven.

Figuur B3.6

Bezettingsgraad in het centrum van de vrije parkeerplaatsen op een zaterdag en donderdag



9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18
86%	101%	99%	104%	101%	104%	91%	100%	100%



voor 9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	na 18
100%	101%	90%	90%	97%	97%	96%	86%	88%	90%	90%

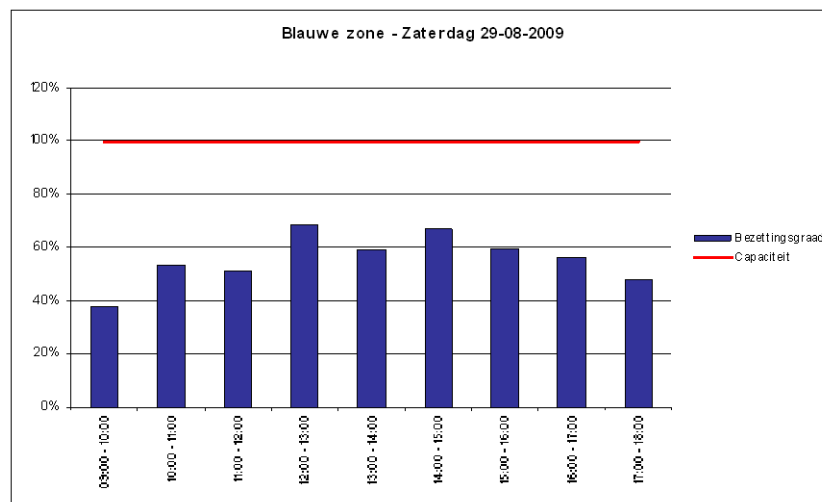
Uit figuur B3.6 valt af te leiden dat de bezettingsgraad van de gratis parkeerplaatsen in het centrum op zowel een donderdag als een zaterdag gemiddeld > 85% is. Dit betekent dat de grens van een acceptabele parkeersituatie voor deze parkeerplaatsen wordt overschreden.

Parkeerbezetting blauwe zone parkeerplaatsen in centrum

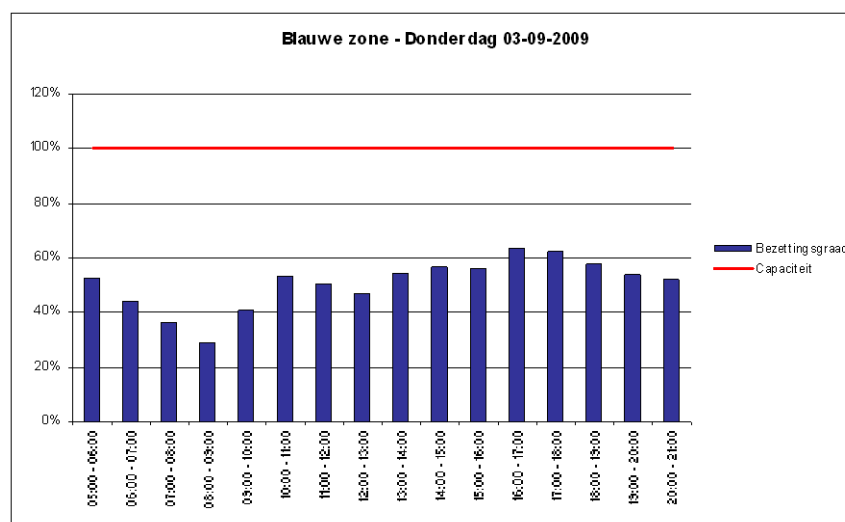
In figuur B3.7 is de bezettingsgraad op een zaterdag en een donderdag voor de blauwe zone parkeerplaatsen in het centrumgebied weergegeven.

Figuur B3.7

Bezettingsgraad in het centrum van de blauwe zone op een zaterdag en een donderdag



9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18
38%	54%	51%	69%	59%	67%	60%	56%	48%



voor 9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	na 18
30%	41%	53%	50%	47%	54%	56%	56%	64%	62%	54%

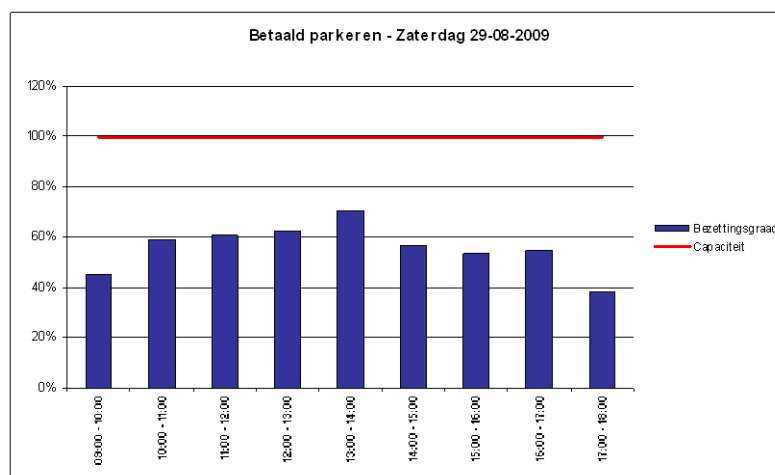
Uit figuur B3.7 valt af te leiden dat de bezettingsgraad van de blauwe zone in het centrum op een donderdag onder de 60% ligt en op een zaterdag onder de 70%. Dit betekent dat er voor bezoekers voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De blauwe zone werkt goed.

Parkeerbezetting parkeergarage parkeerplaatsen in centrum

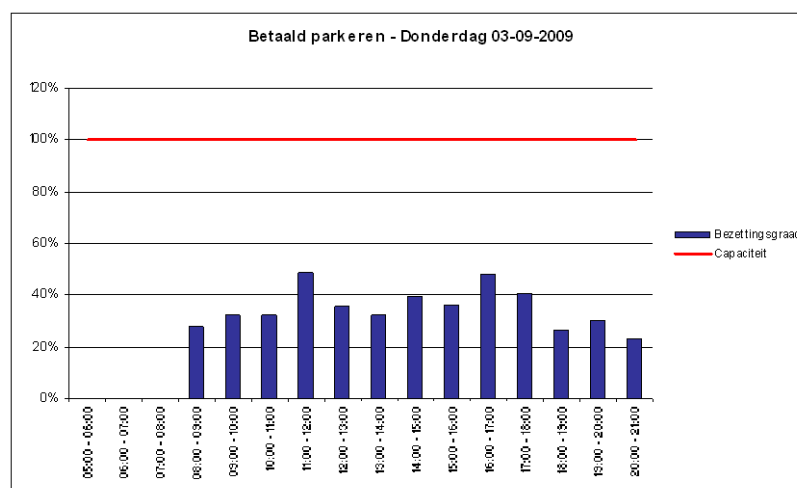
In figuur B3.8 is de bezettingsgraad op een zaterdag en donderdag voor de parkeerplaatsen in de parkeergarage weergegeven.

Figuur B3.8

Bezettingsgraad in het centrum van de blauwe zone op een zaterdag en een donderdag



9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18
45%	59%	61%	63%	71%	57%	54%	55%	39%



voor 9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	na 18
28%	32%	33%	49%	36%	32%	40%	36%	48%	41%	27%

Uit figuur B3.8 valt af te leiden dat de bezettingsgraad van de parkeergarage in het centrum op een donderdag onder de 50% ligt en op een zaterdag onder de 70%. Op een gemiddelde werkdag wordt de parkeergarage weinig gebruikt. Dit betekent dat er voor bezoekers altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Overigens wordt een deel van de garage door bewoners gebruikt. Er zijn circa 50 bewoners met een vergunning voor de garage.

Conclusies parkeerbezetting

In het centrum en de aangrenzende straten is sprake van een acceptabele parkeersituatie met uitzondering van een aantal uitschieters. Uit de resultaten van het parkeeronderzoek blijkt dat de grootste parkeerdruk in de aangrenzende straten is gelegen, zoals Zeestraat, Nieuwe Duinstraat, Havenstraat, Emmastraat, Schoolstraat, Viaductweg, Hoogstraat en Van't Haaffstraat. In het centrum is de bezetting van de gratis parkeerplaatsen hoog. De bezetting van de parkeerplaatsen in de blauwe zone en in de parkeergarage is laag. Dit is voor het gebruik van de blauwe zone door bezoekers aantrekkelijk. Het gebruik van de

parkeergarage blijft echter sterk achter op een gemiddelde werkdag. Bekeken dient te worden of de garage in de toekomst beter kan worden gebruikt.

Resultaten parkeermotief- of parkeerduurmeting

In het centrum van Noordwijkerhout en in de aangrenzende straten zijn van alle auto's ook de kentekens genoteerd. Aan de hand van kentekens kan worden bepaald met welk motief (bewoner, werker of bezoeker) de parkeerder stond geparkeerd. In tabel B3.9 is het totale aantal geparkeerde voertuigen naar motief op een werkdag (donderdag), uitgaande van het gehele onderzoeksgebied, het centrum, de aangrenzende straten en de blauwe zone. In de berekening is er vanuit gegaan dat alle voertuigen die rond 6.00 uur in het gebied staan van bewoners zijn. Voor bezoekers is er vanuit gegaan dat zij 1 tot 2 uur in het gebied parkeren en voor werknemers is er vanuit gegaan dat zij langer dan 4 uur parkeren. Uiteraard is het ook mogelijk dat hier nog uitwisseling tussen zit, bijvoorbeeld bezoekers die langer dan 4 uur in het gebied blijven, maar op basis van deze aanname kan wel een goed beeld van de situatie worden gevormd.

Tabel B3.9

Totaal aantal geparkeerde voertuigen naar motief op donderdag voor het gehele gebied, het centrum, de aangrenzende straten en de blauwe zone

Gehele onderzoeksgebied Motief	Moment (absoluut)	
	6.00 uur	10.00 uur
Bewoners	549	175
Werkers	0	231
Bezoekers	0	147
Totaal	549	553

Centrum Motief	Moment (absoluut)	
	6.00 uur	10.00 uur
Bewoners	168	35
Werkers	0	65
Bezoekers	0	108
Totaal	168	208

Aangrenzende straten Motief	Moment (absoluut)	
	6.00 uur	10.00 uur
Bewoners	381	140
Werkers	0	166
Bezoekers	0	39
Totaal	381	345

Blauwe zone Motief	Moment (absoluut)	
	6.00 uur	10.00 uur
Bewoners	95	16
Werkers	0	0
Bezoekers	0	65
Totaal	95	81

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat het aantal bewoners in het gehele onderzoeksgebied hoog is (549), gevolgd door het aantal werknemers (231) en het aantal bezoekers (147). Het blijkt dat werknemers vooral in de aangrenzende straten parkeren (in verband met gratis parkeren) terwijl bezoekers vooral gebruik maken van de parkeerplaatsen in het centrum (in verband met kort parkeren). Dit geldt ook voor het gebruik van de blauwe zone en de parkeergarage. In de blauwe zone en de parkeergarage staat geen enkele werknemer. Deze plaatsen worden vooral gebruikt door de bezoekers.

Conclusie parkeeronderzoek

Op basis van de resultaten uit het parkeeronderzoek blijkt dat de blauwe zone in het centrum functioneert aangezien bezoekers hier een parkeerplaats kunnen vinden. Dit geldt ook voor de parkeerplaatsen in de parkeergarage. Echter, door het instellen van een blauwe zone in het centrum en een tarief in de garage worden de werknemers verdreven naar de schil rond het centrum. In deze schil zijn voldoende gratis parkeerplaatsen, maar de bezetting van deze parkeerplaatsen is hoog omdat het vrijwel allemaal woonstraten zijn. Hoewel er in een aantal straten wel dubbelgebruik tussen bewoners en werknemers kan plaatsvinden, is er ook een aantal straten aan te geven waar de werknemers zorgen voor een zodanige parkeerdruk dat bewoners hier overlast van ondervinden.

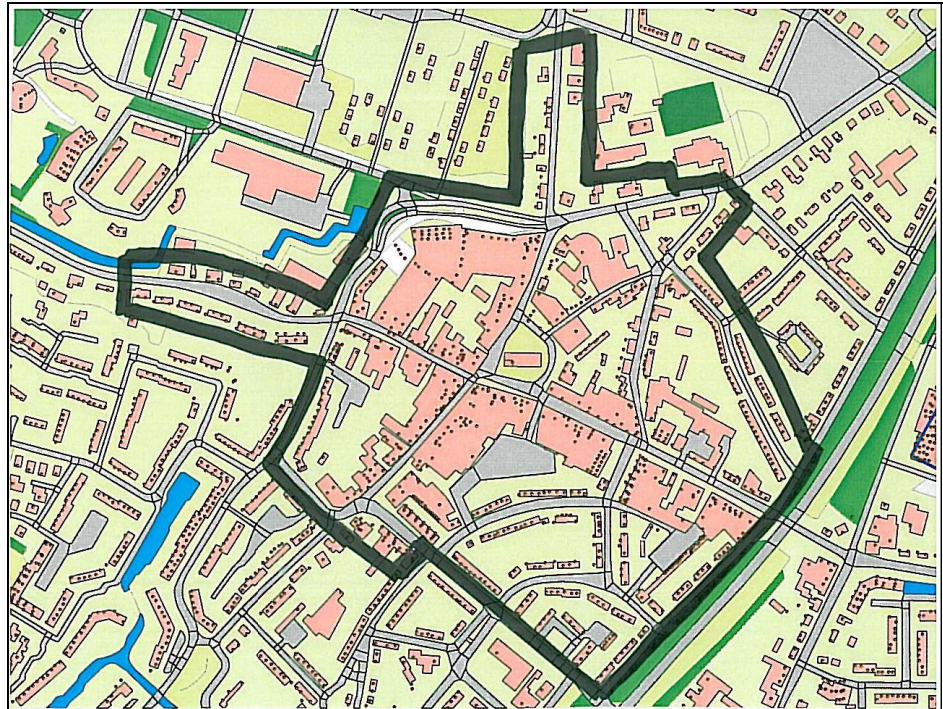
Een mogelijke oplossing voor dit probleem is om de werknemers in de parkeergarage(s) te laten parkeren (bijvoorbeeld met behulp van een vergunning). Op die manier kan de bezetting van de parkeergarage op werkdagen worden verbeterd en is het mogelijk om de overlast in de woonstraten in de schil te beperken. Daarbij zijn de werknemers gegarandeerd van een plaats in het centrum. Er zullen hierover aparte afspraken gemaakt kunnen worden tussen de winkeliers in het centrum en de werknemers in bijvoorbeeld het gemeentehuis en de exploitanten van de parkeergarages. Het is overigens ook positief om bewoners in de parkeergarage te laten parkeren. Per parkeergarage zal goed naar de verdeling tussen bewoners, werknemers en bezoekers moeten worden gekeken.

Wat betreft de blauwe zone is het wenselijk om de zone in eerste instantie te handhaven. Indien de zone wordt opgeheven, zullen bewoners van de schil weer in het centrum parkeren. Dit is niet wenselijk voor de bezoekers van het centrum. De capaciteit van de blauwe zone bedraagt (peildatum 2009) 175 parkeerplaatsen. In de blauwe zone parkeren niet alleen bezoekers van het centrum maar ook bewoners van het centrum. Tot slot dient het middel van de blauwe zone gebruikt te worden om het parkeren in garages te stimuleren.

BIJLAGE

4 Parkeerbalans Centrum en omgeving

Eind 2011 is voor het centrum een parkeerbalans opgesteld. In de parkeerbalans is de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen het (centrum)gebied berekend.



Onderzoeksgebied

Uit de parkeerbalans blijkt dat het parkeeraanbod in het totale onderzoeksgebied voor het overgrote deel van de week is afgestemd op de parkeerbehoefte. Behalve op koopavond en op zaterdagmiddag is er 's middags en 's avonds een acceptabele parkeersituatie en zijn er over het hele onderzoeksgebied voldoende parkeervakken.

Op koopavond en op zaterdagmiddag is het theoretische tekort 135 respectievelijk 149 parkeervakken. In het algemeen zijn deze piekmomenten te verwachten in een gemengd gebied met veel detailhandel en woningen. In deze balans is De Brink als parkeerterrein buiten beschouwing gelaten.

Ook blijkt uit de parkeerbalans dat de parkeerbehoefte in het centrum zelf niet is afgestemd op het parkeeraanbod. Er zijn de afgelopen decennia onvoldoende parkeergelegenheden in het centrum gerealiseerd om aan de parkeerbehoefte van het centrum te voldoen. Met de huidige parkeergarage onder het Salvatorhof en de in aanbouw zijnde parkeergarage onder de Coremolen is/wordt een inhaalslag gemaakt. Deze is echter onvoldoende om de totale parkeerbehoefte in het totale centrum op de piekmomenten (koopavond en zaterdagmiddag) op te vangen.

Wat er dagelijks op straat afspeelt is terug te zien in twee parkeerdrukmetingen uit 2007 en 2009 en van klachten van bewoners direct om het centrum. De woonstraten direct om het centrum worden als overloopgebied gebruikt. Er wordt niet of nauwelijks gebruik gemaakt van De Brink. De knelpunten spelen zich voornamelijk af ten noordwesten van het centrum. Bewoners uit de Hoogstraat, Dorpsstraat, Victoriberg, Zeestraat en Langevellderweg maken met enige regelmaat melding van een hoge parkeerdruk in hun straat. Minder is dat ten noordoosten van het centrum in straten zoals de Havendwarsstraat, Van 't Haaffstraat, Koninginneweg en Viaductweg.

Aanbevelingen

Naar aanleiding van deze parkeerbalans, de eerder uitgevoerde parkeerdrukmetingen en meldingen van bewoners en ondernemers is een aantal aanbevelingen gedaan. Deze worden inmiddels geëffectueerd. De belangrijkste aanbeveling om de overlast in omliggende straten te verminderen is om werknemers van het centrum in de parkeergarages te laten parkeren. Hierover zijn gesprekken gaande met de eigenaren van de parkeergarages. Het personeel van het gemeentehuis wordt verzocht te parkeren op De Brink. Veel werknemers van het gemeentehuis parkeren in de huidige situatie op het parkeerterrein van de st. Jozefkerk en woonstraten rond het gemeentehuis. Op De Brink is voldoende parkeergelegenheid en de afstand naar het gemeentehuis is zeer beperkt.

Parkeersituatie na de bouw van parkeergarage Coremolen

Een parkeerbalans is een theoretische methode om het parkeren van een dergelijk bouwplan te berekenen. Na de oplevering van bouwplan Coremolen zal pas blijken wat feitelijk het parkeergedrag van bewoners, winkelend publiek en werknemers is. Feitelijke conclusies ten aanzien van het bouwplan Coremolen kunnen dan ook pas circa een half jaar na opening van Coremolen worden gesteld. Daarbij moet worden aangetekend dat er in de rest van het centrum geen nieuwe bouwplannen zijn gestart. Indien er bijvoorbeeld op het Landbouwplein bouwactiviteiten worden uitgevoerd ontstaat er weer een nieuwe (tijdelijke) parkeersituatie.

BIJLAGE

5 Variantenonderzoek kern Noordwijkerhout

In deze bijlage volgt een toelichting bij de keuze voor de ontsluiting van het Bavo-terrein. Eerst wordt het proces toegelicht en de criteria voor het beoordelen van verschillende varianten. Daarna volgt een beschrijving van alle varianten met korte toelichtingen waarom de betreffende variant wel of niet acceptabel is. Als laatste wordt de keuze voor de uiteindelijke variant geëvalueerd.

Proces

Om tot een verantwoorde keuze voor de ontsluiting van het te bebouwen Bavo-terrein te komen is een project uitgevoerd. Er is een projectgroep met vertegenwoordigers van de zorginstellingen en ambtelijke vertegenwoordiging vanuit de gemeente samengesteld. Deze begeleidde Goudappel Coffeng bij hun onderzoek met het regionaal verkeersmodel (RVMK) naar 11 varianten. In die varianten werden verschillende mogelijke ontsluitingen van het Bavo-terrein onderzocht.

Een stuurgroep is samengesteld met vertegenwoordiging uit de directies van de zorginstellingen en bestuurlijke vertegenwoordiging uit de gemeente. De stuurgroep bewaakte de uitgangspunten voor de berekeningen en bepaalde de uiteindelijke keuze. Bij het maken van de definitieve keuze zijn de gemeenteraad geraadpleegd en de wijkvereniging van de Boekhorst.

Criteria

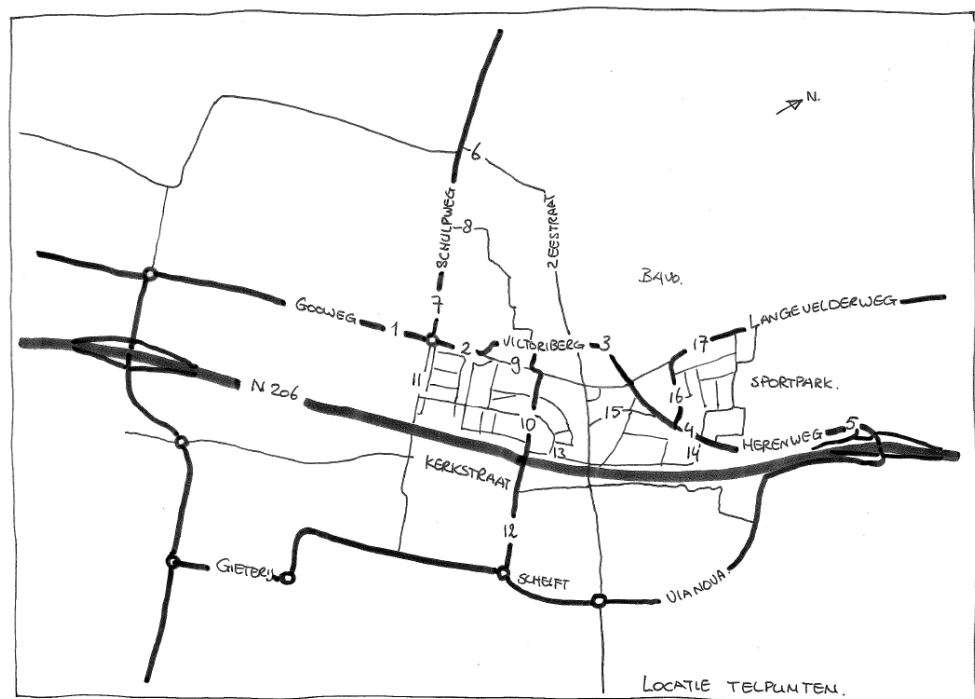
De volgende criteria zijn gehanteerd om een keuze te maken voor de definitieve variant:

1. Het belangrijkste criterium was het voorkomen van de verkeerstoename op de wegen in en om het centrum ten opzichte van 2008. Met name de Victoriberg als drukke ader had bijzondere aandacht, evenals de Langevelderweg en de Dr Poelslaan. Ook is erop gelet dat de Koninginneweg en Schoolstraat niet veel meer verkeer te verwerken zouden krijgen. Het zoveel mogelijk tegengaan van verkeersgroei op deze wegen heeft tot gevolg dat daarmee ook de leefbaarheid in en om het centrum, de oversteekbaarheid van de Victoriberg en de verkeersveiligheid in en om het centrum gediend zijn.
2. De kosten. Een volledige randweg om het terrein is vanzelfsprekend veel duurder dan een gedeeltelijke. Niet alleen de kosten maar ook realiseerbaarheid van landverwerving spelen hierbij een rol.
3. Landschappelijke waarde. Afhankelijk van de grootte van de ingrepen wordt het landschap meer of minder erg aangetast. In het bijzonder het gebied tussen het Bavo-terrein en Noordwijk had daarbij de aandacht.
4. Haalbaarheid op verschillende vlakken. Hierbij werd bijvoorbeeld het belang van het OV en de hulpdiensten meegewogen. Ook draagvlak van de omgeving speelde hier een rol.

De varianten

Bij alle varianten is gerekend met het aantal van 700 te bouwen woningen op het Bavoterrein. In de structuurvisie staan maximaal 450 woningen op het Bavoterrein genoemd. Om een zekere marge in het verkeersonderzoek te bouwen is uitgegaan van een groter aantal woningen op het Bavoterrein.

Na een eerste onderzoek werd variant 6 op basis van alle criteria het interessantst gevonden. Om met name tegemoet te komen aan de wens om De Boekhorst te ontlasten is deze aangevuld met een variant (6.1) waarbij de Langevelderweg afgesloten wordt. Hieronder volgt eerst een tabel met de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen per variant. Daarna volgt per variant een afbeelding, beschrijving ("ontsluiting" en "maatregel") en de reden waarom wel of niet voor de desbetreffende variant is gekozen ("keuze").



Nummering van locaties van intensiteiten en telpunten bij de tabellen met verkeersintensiteiten.

In beide tabellen staan de kolommen 2008, tel2011 en 2020. In de kolom 2008 bevinden zich intensiteiten uit het basisjaar van de Regionaal Verkeers en MilieuKaart (RVMK).

Deze komen overeen met de tellingen op verschillende punten in Noordwijkerhout uit dat jaar. In de kolom tel 2011 staan de tellingen die in dat jaar gedaan zijn.

In kolom 2020 staat de zogenaamde referentievariant. In deze variant is de bebouwing met 700 woningen opgenomen in het model, maar zijn nog geen aanvullende verkeersmaatregelen genomen. Het betekent dat het Bavo-terrein ontsloten wordt zoals dat nu ook het geval is, namelijk via de Anemoonweg en via de Langevelderweg. Aan deze tabel is te zien dat op de Victoriberg, Langevelderweg en Dr Poelslaan het verkeer sterk toeneemt als er geen maatregelen worden genomen.

Een horizontaal streepje in een veld betekent dat er niet geteld is. De tellingen zijn op honderdtallen afgerond. Als er een nul in een veld voorkomt betekent dat, dat de intensiteit onder de 50 motorvoertuigen per etmaal ligt.

Verkeersintensiteiten per etmaalvarianten 1 tot en met 5

locatie	Straat	2008	tel 2011	2020	var 1	var 2	var 3	var 4	var 5
01	Gooweg	9.500	-	11.300	10.600	10.300	10.500	11.200	11.900
02	Victoriberg	6.500	6.400	8.200	6.600	5.600	7.300	8.700	8.900
03	Victoriberg	7.700	7.000	9.100	8.500	7.100	4.500	8.700	9.600
04	Herenweg	5.100	5.200	6.100	6.700	7.300	6.000	6.100	6.100
05	Herenweg	6.700	5.700	6.500	7.200	7.500	7.300	6.800	6.000
06	Zeestraat	600	700	600	1.100	1.100	600	700	600
07	Schulpweg 1)	4.600	5.100	5.100	4.600	4.700	5.200	5.100	5.100
08	Groenewege	2.000	2.000	1.900	2.000	2.000	2.000	2.900	1.900
09	Dorpsstraat	100	-	300	2.500	1.700	400	5.600	400
10	Viaductweg	3.400	4.500	5.700	5.900	3.500	6.500	5.900	5.700
11	V/d Weijdenlaan	3.000	3.100	2.000	1.900	2.000	1.900	2.000	2.000
12	Wildlaan	5.900	5.800	8.100	8.100	7.500	8.100	7.800	8.200
13	Koninginneweg	5.000	-	4.000	3.900	5.000	6.400	4.100	4.100
14	Koninginneweg	2.700	1.900	2.400	2.300	3.200	4.500	2.600	2.500
15	Schoolstraat	100	-	200	200	500	1.800	200	200
16	Doctor Poelslaan	1.700	-	3.600	3.600	4.200	5.500	3.800	3.600
17	Langevelderweg	1.800	2.200	3.500	3.400	3.400	3.400	3.400	3.500

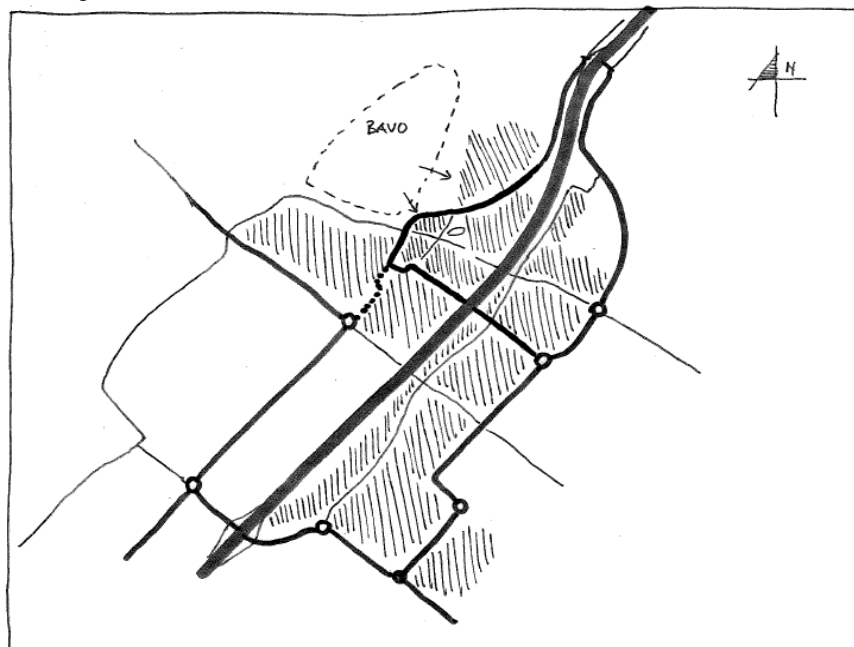
1) bij tel 2011 staat een telling van 2009

Verkeersintensiteiten variant en 6 tot en met 10

volgnr	straat	2008	tel 2011	2020	var 6	var 6.1	var 7	var 8	var 9	var 10
01	Gooweg	9.500	-	11.300	9.600	9.000	9.000	11.900	9.800	12.000
02	Victoriberg	6.500	6.400	8.200	7.100	6.400	6.400	8.200	6.100	6.600
03	Victoriberg	7.700	7.000	9.100	7.600	6.600	6.700	8.000	5.200	6.800
04	Herenweg	5.100	5.200	6.100	4.900	5.100	4.400	5.400	3.300	5.500
05	Herenweg	6.700	5.700	6.500	8.700	9.600	9.600	6.300	8.800	6.300
06	Zeestraat	600	700	600	500	500	500	800	500	500
07	Schulpweg 1)	4.600	5.100	5.100	4.500	4.500	4.500	8.100	6.200	7.600
08	Groenewege	2.000	2.000	1.900	1.900	2.000	1.900	2.100	3.000	2.200
09	Dorpsstraat	100	-	300	300	300	300	400	300	300
10	Viaductweg	3.400	4.500	5.700	5.400	5.200	5.200	5.700	5.200	5.400
11	V/d Weijdenlaan	3.000	3.100	2.000	2.000	1.900	1.900	2.100	2.000	2.100
12	Wildlaan	5.900	5.800	8.100	7.600	7.400	7.400	7.700	7.300	7.500
13	Koninginneweg	5.000	-	4.000	3.800	3.800	3.800	3.700	3.600	3.600
14	Koninginneweg	2.700	1.900	2.400	2.200	2.300	2.200	1.800	2.100	2.000
15	Schoolstraat	100	-	200	200	100	100	200	100	200
16	Doctor Poelslaan	1.700	-	3.600	1.800	600	900	1.600	800	2.200
17	Langevelderweg	1.800	2.200	3.500	1.200	0	800	1.700	700	2.500

Variant 1

Maatregel: het instellen van 30 km/uur op de Victoriberg tussen Kerkeland en rotonde Gooweg.

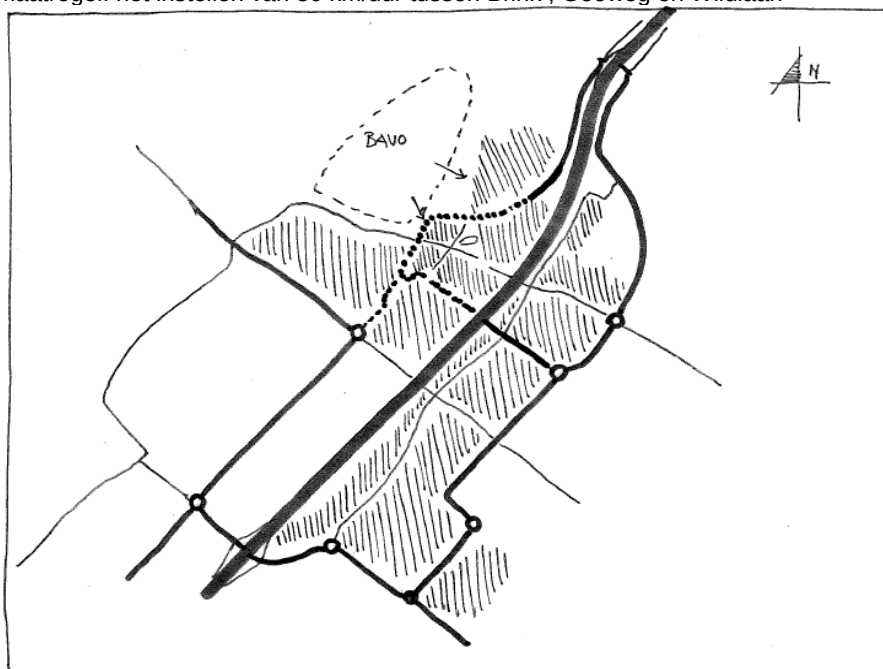


Ontsluiting: zoals de referentievariant.

Keuze: deze variant valt af omdat de groei van het verkeer op de Victoriberg onacceptabel blijft, evenals op de Doctor Poelslaan en de Langevelderweg. Als aanvullende maatregel is dit wel interessant, omdat het de Victoriberg in combinatie met een andere variant nog rustiger maakt.

Variant 2

Maatregel: het instellen van 30 km/uur tussen Brink, Gooweg en Wildlaan

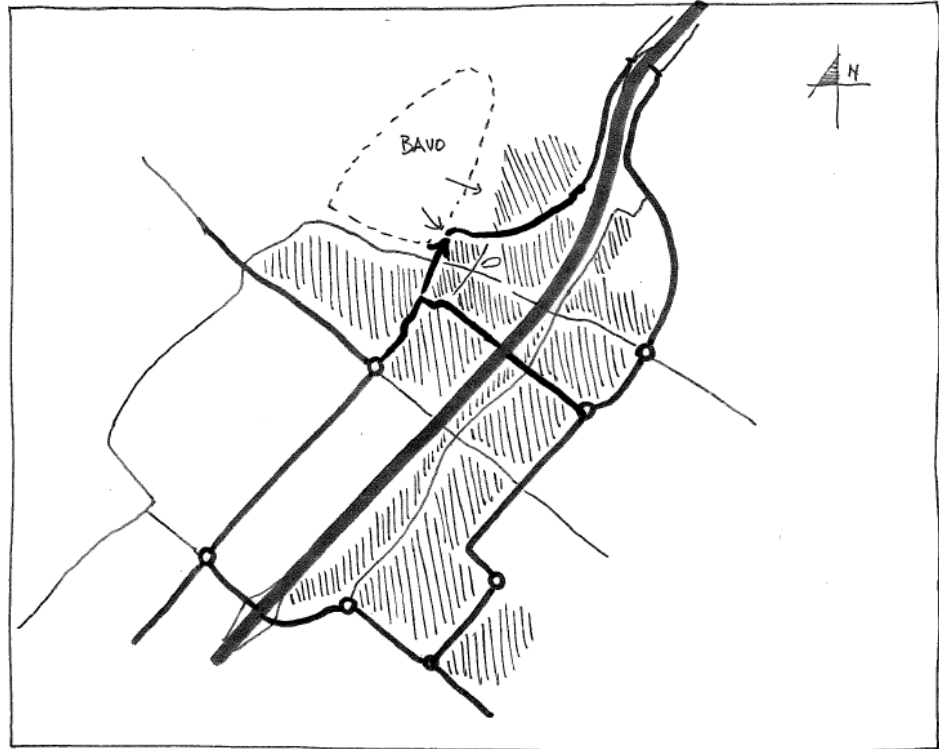


Ontsluiting: zoals de referentievariant.

Keuze: deze variant valt af om verschillende redenen. De groei van het verkeer op de Doctor Poelslaan en de Langevelderweg is te groot. Ook groeit het verkeer elders in het centrum te veel, met name op de Koninginneweg. Daarnaast wordt deze maatregel niet realistisch geacht vanuit verkeerskundig oogpunt: het ov, hulpdiensten en vrachtverkeer ondervinden hier te veel last van. Ook voor gewone automobilisten is het instellen van een dergelijk groot 30 km gebied op doorgaande wegen niet acceptabel.

Variant 3

Maatregel: eenrichtingsverkeer op de Victoriberg tussen de Anemoonweg en Kerkeland.

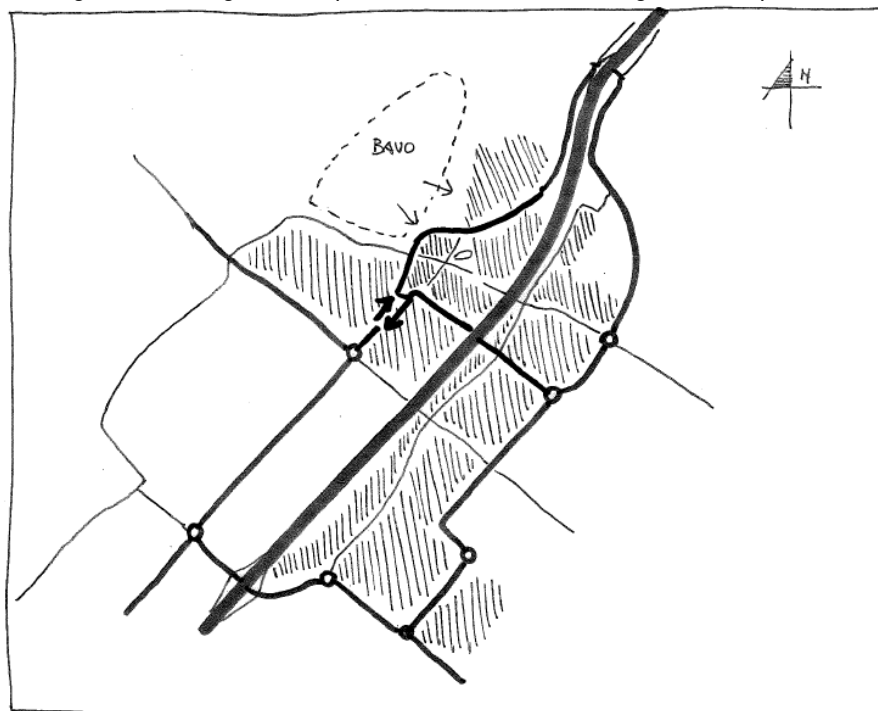


Ontsluiting: zoals de referentievariant.

Keuze: deze variant valt af omdat de groei van het verkeer op de Doctor Poelslaan en de Langevelderweg onacceptabel wordt. Ook gaat er te veel verkeer door het centrum rijden. De Koninginneweg (30 km gebied) wordt zelfs veel drukker dan het deel van de Victoriberg waarop het eenrichtingsverkeer ingesteld wordt.

Variant 4

Maatregel: eenrichtingverkeer op een deel van de Victoriberg en de Dorpsstraat

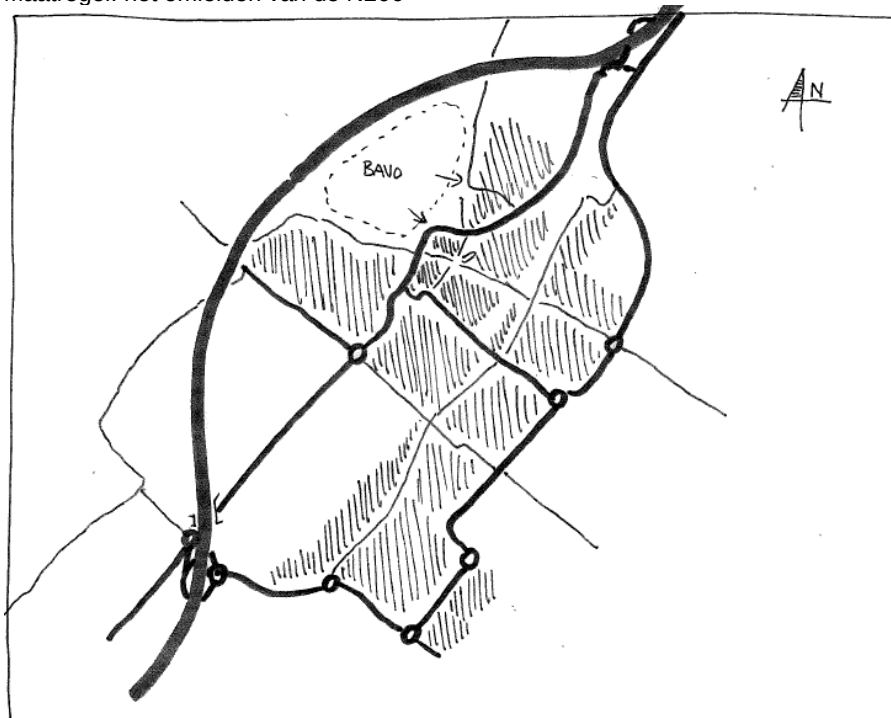


Ontsluiting: zoals de referentievariant.

Keuze: deze variant valt af omdat de groei van het verkeer op de Victoriberg onacceptabel blijft, evenals op de Dorpsstraat tussen Kerkeland en Guldemondvaart, de Doctor Poelslaan en de Langevelderweg.

Variant 5

Maatregel: het omleiden van de N206

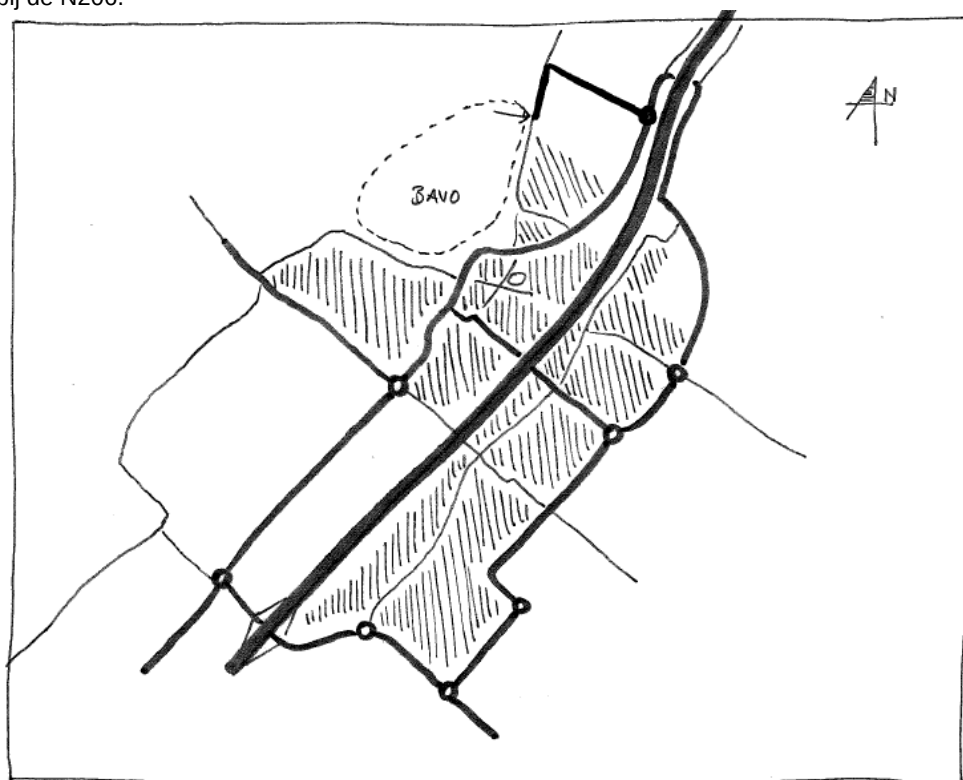


Ontsluiting: zoals de referentievariant.

Keuze: deze variant valt af omdat de groei van het verkeer op de wegen door en om het centrum zelfs nog meer toeneemt dan in de referentievariant. Dit komt onder andere doordat de woningbouwlocatie Bavo niet direct op de Provinciale weg wordt aangesloten. De route via de omgelegde N206 is minder aantrekkelijk ten opzichte van de route door het centrum, omdat men te veel om moet rijden. Er zou daarom ook een (gedeeltelijke) randweg aangelegd moeten worden, parallel aan de Provinciale weg. Bij elkaar wordt dit een extreem dure ingreep met ingrijpende gevolgen voor het landschap.

Variant 6

Maatregel: een nieuwe verbinding tussen de Langevelderweg en de Herenweg, die uitkomt bij de N206.



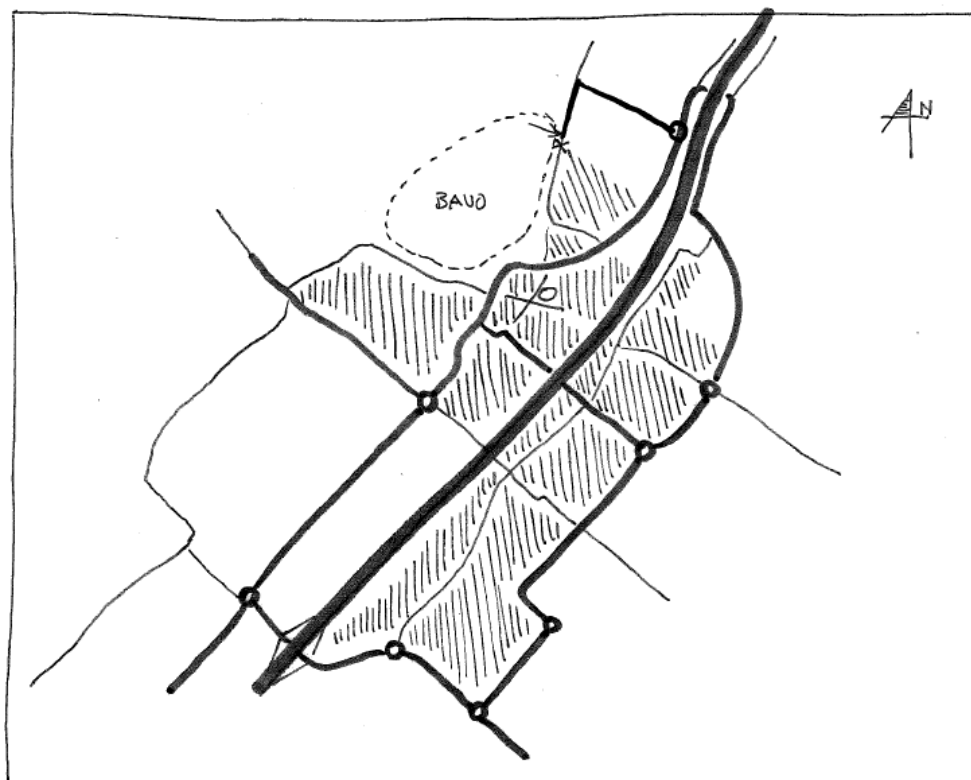
Ontsluiting: zoals de referentievariant.

Keuze: deze variant voldoet aan de gestelde eisen. Het verkeer van het Bavo-terrein dat een bestemming buiten Noordwijkerhout heeft, kiest voor het merendeel de route via de nieuwe verbindingsweg. Een extra voordeel is dat landbouwverkeer en ander zwaar verkeer niet meer door de wijk Boekhorst hoeft te rijden. De nieuwe verbindingsweg is relatief goedkoop in vergelijking met andere varianten waarbij een (gedeeltelijke) randweg wordt aangelegd en is landschappelijk weinig ingrijpend.

Variant 6.1

Maatregel: een nieuwe verbinding tussen de Langevelderweg en de Herenweg, die uitkomt bij de N206. Dit wordt aangevuld met een knip in de Langevelderweg tussen de ontsluiting van de nieuwbouwwoningen en de Troelstralaan. Verkeer wordt dus gedwongen van de nieuwe verbinding gebruik te maken. Autoverkeer vanuit de wijk De Boekhorst kan dan

alleen nog maar via de Herenweg ontsluiten. Langzaam verkeer en hulpdiensten kunnen wel via de Langevelderweg ontsluiten.

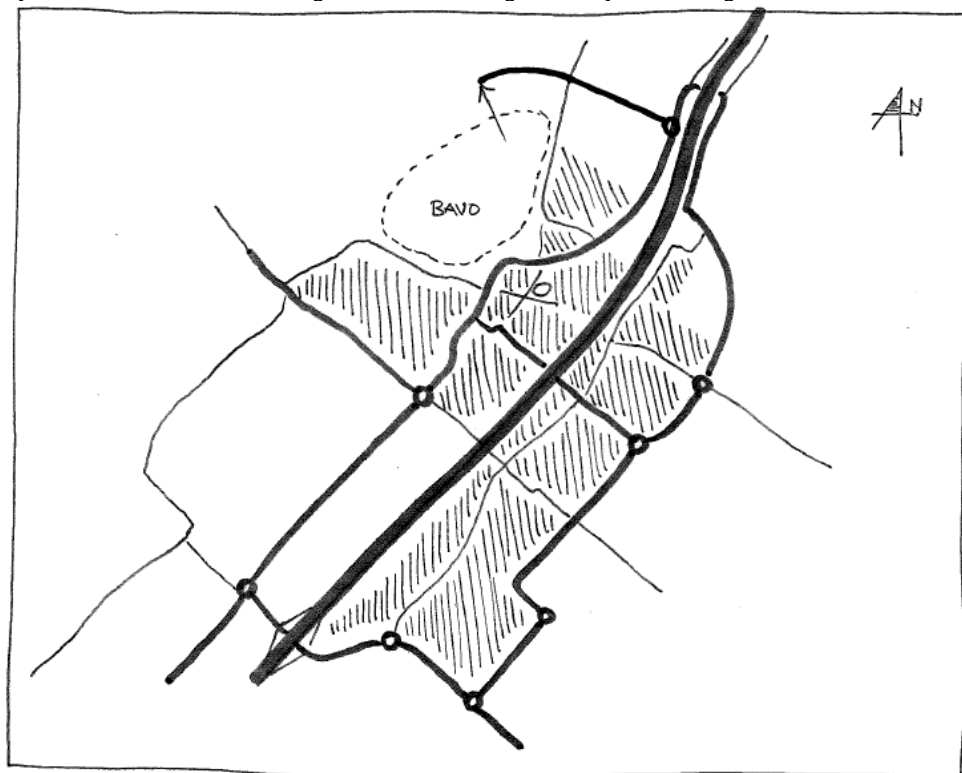


Ontsluiting: de nieuwbouwwoningen worden ten noorden van de Troelstralaan ontsloten op de Langevelderweg. De zorginstellingen worden ten zuiden van de Troelstralaan ontsloten.

Keuze: deze variant voldoet aan de gestelde eisen. Het verkeer van de nieuwbouwwoningen op Bavo-terrein dat een bestemming buiten Noordwijkerhout heeft, kiest de route via de nieuwe verbindingsweg. Een extra voordeel is dat landbouwverkeer en ander zwaar verkeer niet meer door de wijk Boekhorst hoeft te rijden. De nieuwe verbindingsweg is relatief goedkoop in vergelijking met andere varianten waarbij een (gedeeltelijke) randweg wordt aangelegd en is landschappelijk weinig ingrijpend. De knip zorgt voor extra ontlasting van de wijk Boekhorst en de routes door en langs het centrum.

Variant 7

Maatregel: een nieuwe verbinding tussen de Langevelderweg en de Herenweg, die uitkomt bij de N206. Deze wordt doorgetrokken tot een gedeeltelijke randweg.

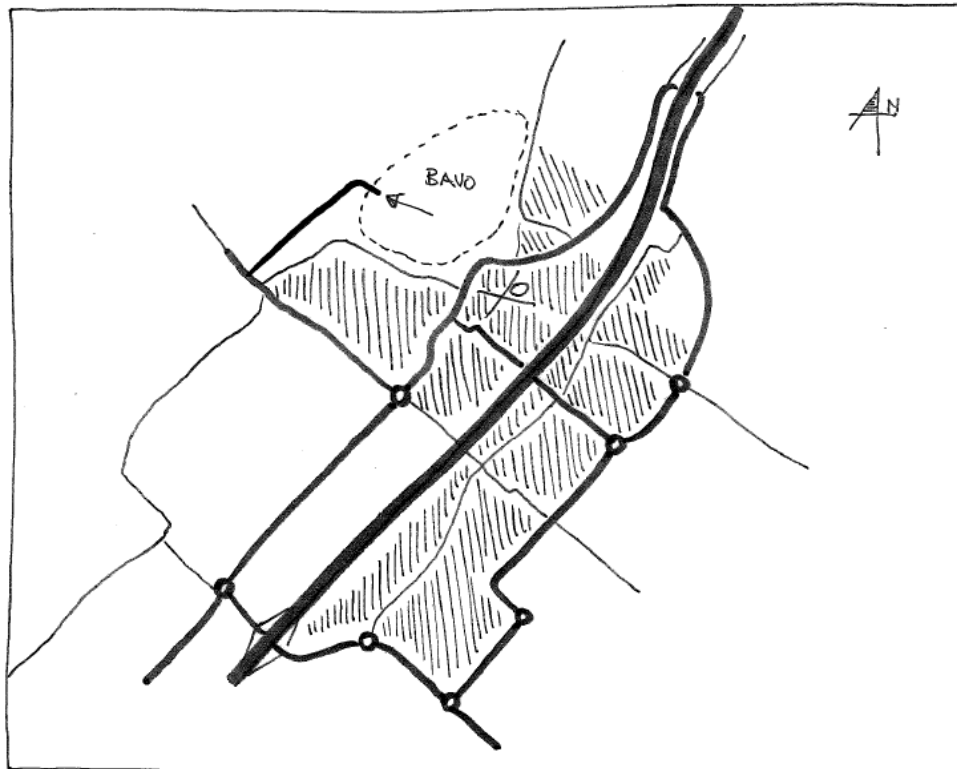


Ontsluiting: de nieuwbouwwoningen worden ten noordwesten van het Bavo-terrein ontsloten via de nieuwe infrastructuur. De zorginstellingen worden ten zuiden van de Troelstralaan ontsloten via de Langevelderweg.

Keuze: deze variant voldoet aan de gestelde eisen. Het verkeer van en naar het Bavo-terrein dat een bestemming buiten Noordwijkerhout heeft kiest voor het merendeel de route via de nieuwe verbindingsweg. Een extra voordeel is dat landbouwverkeer en ander zwaar verkeer niet meer door de wijk Boekhorst hoeft te rijden. Deze variant is echter duurder dan variant 6.1 en landschappelijk ingrijpender, terwijl er qua verkeersintensiteiten geen winst is ten opzichte van variant 6.1. Daarom val deze variant af.

Variant 8

Maatregel: een nieuwe verbinding tussen de Schulpweg en het Bavo-terrein.

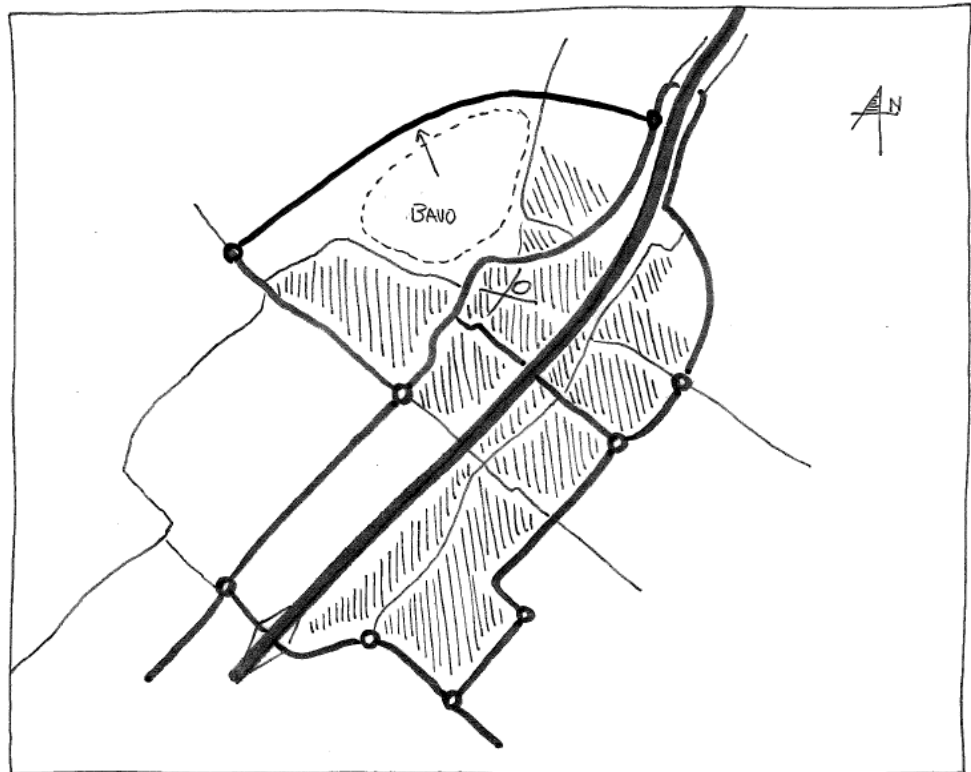


Ontsluiting: de nieuwbouwwoningen worden ten noordwesten van het Bavo-terrein ontsloten via de nieuwe infrastructuur. De zorginstellingen worden gedeeltelijk ontsloten via de Langevelderweg.

Keuze: deze variant valt af omdat het op de Victoriberg (gedeeltelijk) even druk blijft als in de referentievariant. Deze variant mist ook het voordeel van variant 6.1 dat zwaar verkeer niet meer door De Boekhorst hoeft te rijden. Verder vindt er een toename plaats op de Schulpweg.

Variant 9

Maatregel: een volledige randweg om het Bavoterrein tussen de Schulpweg en de Herenweg.



Ontsluiting: de nieuwbouwwoningen worden ontsloten via de nieuwe infrastructuur. De zorginstellingen worden gedeeltelijk ontsloten via de Langevelderweg.

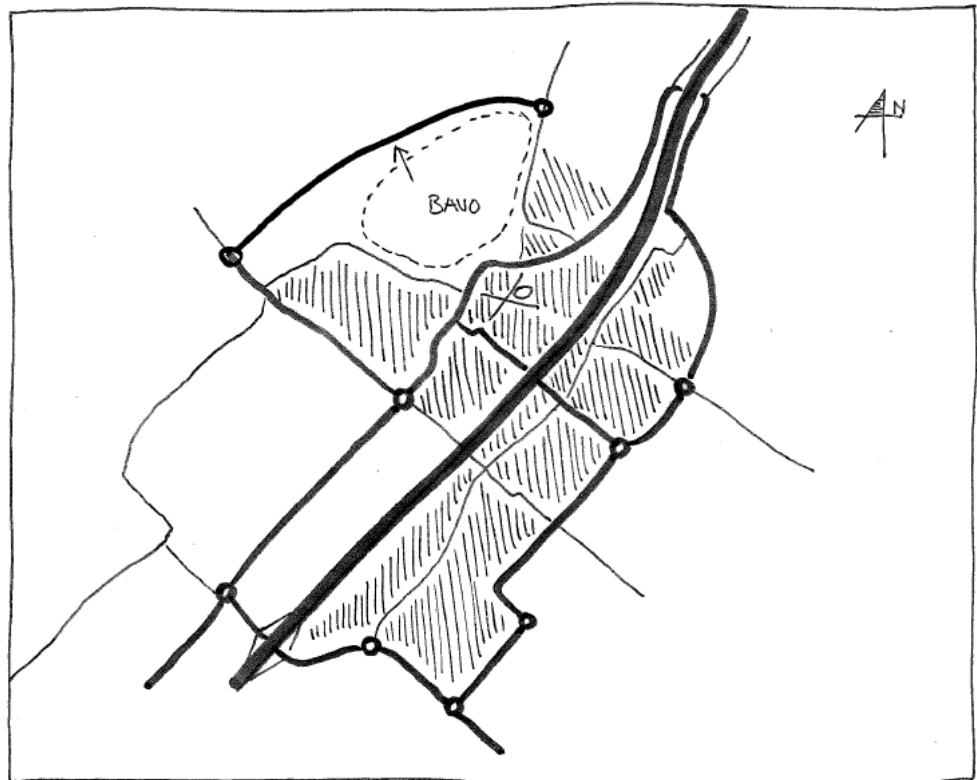
Keuze: deze variant voldoet aan de gestelde eisen. Verkeerskundig zorgt een volledige randweg voor minder verkeer op de route Victoriberg/Herenweg. De afname van verkeer op deze route is op het deel tussen de Guldemondvaart en Kerkeland beperkt tot 300 minder vervoersbewegingen. Op het deel Victoriberg tussen Kerkeland en de Langevelderweg is het verschil met variant 6.1 groter. Ten opzichte van variant 6.1 rijden er 1400 voertuigen per etmaal minder dan in deze variant 9.

Deze variant is veel duurder dan variant 6.1 en is landschappelijk veel ingrijpender.

Daarnaast is de uitvoerbaarheid van deze variant op korte termijn door kosten, procedures, grondverwerving en landelijke inpassing moeilijk te realiseren. Een volledige randweg wordt voor de toekomst niet uitgesloten met de keuze voor variant 6.1. Voor deze verkeersstudie is deze variant afgefallen.

Variant 10

Maatregel: een gedeeltelijke randweg, die de Langevelderweg en de Schulpweg verbindt, maar zonder verbinding naar de Herenweg.



Ontsluiting: de nieuwbouwwoningen worden ontsloten via de nieuwe infrastructuur. De zorginstellingen worden gedeeltelijk ontsloten via de Langevelderweg.

Keuze: in deze variant neemt het verkeer op de Langevelderweg en de Doctor Poelslaan toe. Deze variant is ook duurder dan variant 6.1 en is landschappelijk veel ingrijpender. Daarom valt deze variant af.

Evaluatie van de keuze voor variant 6.1

Variant 6.1 voldoet verkeerskundig aan de uitgangspunten. Dat geldt niet voor variant 1 t/m 5. Het verkeer op wegen rond en door het centrum neemt in variant 6.1 niet of nauwelijks toe ten opzichte van 2008. Als het verkeer wel toeneemt, zoals op de Wildlaan en Viaductweg, blijkt deze variant bovendien beter te scoren dan de andere varianten. Enige uitzondering is de uitgebreide 30 km/uurvariant (nummer 2), waar het verkeer op de Viaductweg afneemt. Dit gaat in variant 2 echter gepaard met ongewenste verdringing van verkeer naar andere wegen in het centrum.

Een bijkomend voordeel van variant 6.1 ten opzichte van de eerste 5 varianten is dat zwaar verkeer om de wijk Boekhorst heen geleid wordt. Ook het extra verkeer dat vanaf een andere nieuwbouwlocatie, namelijk Sancta Maria, afkomstig is, kan van de nieuwe verbinding gebruikmaken.

Variant 6.1 heeft ten opzichte van alle andere varianten (variant 7 t/m 10) met een geheel of gedeeltelijke randweg als voordeel dat deze variant relatief goedkoop is en weinig ingrijpt in het landschap. Variant 6.1 is ook berekend op toekomstige ontwikkelingen en wensen. Mocht in de toekomst de wens ontstaan om landbouwverkeer om het centrum heen te leiden, dan kan deze variant alsnog uitgebreid worden tot een volledige randweg.

BIJLAGE

6 Ongevalanalyse 2006 – 2010

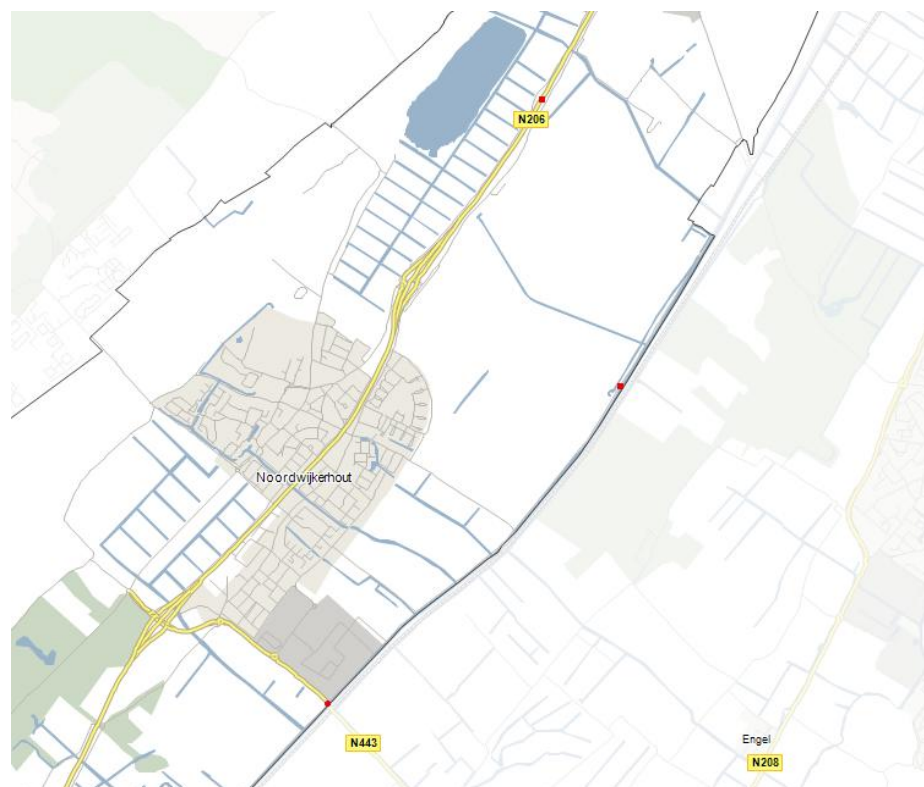
De onderstaande gegevens zijn ontleend aan de verkeersongevallendatabase Viastat Online.

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	102	18	8	0	8	10	84
2007	98	31	15	2	13	16	67
2008	76	22	11	0	11	11	54
2009	60	15	9	1	8	6	45
2010	44	16	4	0	4	12	28
Totaal	380	102	47	3	44	55	278

Ongevallen met dodelijke afloop 2006 – 2010

In totaal zijn er 3 dodelijke slachtoffers in de gemeente Noordwijkerhout te betreuren in de periode 2006 - 2010, waarvan 2 op wegen in beheer van de gemeente Noordwijkerhout en 1 op een weg in beheer van de provincie Zuid-Holland. Alle slachtoffers betroffen fietsers. Het gaat om de volgende ongevallocaties:

- Wegbeheerder gemeente Noordwijkerhout: Oosterduinen (1)
- Wegbeheerder gemeente Noordwijkerhout: Leidsevaart (1)
- Wegbeheerder provincie Zuid-Holland: Leidsevaart – 's-Gravendamseweg (N443) (1)



Ongevallen met ziekenhuisopname 2006 – 2010

In totaal hebben er 44 ongevallen plaatsgevonden waarbij personen in een ziekenhuis moesten worden opgenomen, waarvan 34 op wegen in beheer van de gemeente Noordwijkerhout en 10 op wegen in beheer van de provincie Zuid-Holland. De naam van de wegbeheerder, de locatie(s) en de betrokken vervoerswijzen zijn weergegeven in onderstaande tabel.



Ongevallen met overig letsel 2006 - 2010

Bij 55 ongevallen in deze periode liepen personen letsel op bij een ongeval, maar zij zijn niet verder behandeld in een ziekenhuis.



Uit de ongevallencijfers blijkt dat er geen blackspots⁴ aanwezig zijn in de gemeente Noordwijkerhout. De meeste ongevallen met letsel zijn geregistreerd op de Gooweg, provinciale weg N443, Herenweg en Leidsevaart. Het kruispunt Leidsevaart/'s-Gravendamseweg is verreweg het gevaarlijkste punt voor wat betreft de kruispunten gevolgd door de opritten van de N206 met de N443. In figuur B6.1 zijn alle ongevallen met letsel weergegeven.

Omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Gooweg	17	11	5	0	5	6	6
's-Gravendamseweg	27	10	3	0	3	7	17
Herenweg	16	6	1	0	1	5	10
Leidsevaart	16	5	3	1	2	2	11
Leidsevaart, 's-Gravendamseweg	8	5	4	1	3	1	3
Maandagsewetering	7	3	1	0	1	2	4
N206, 's-Gravendamseweg	12	3	2	0	2	1	9
Provincialeweg N206	42	3	1	1	0	2	39
Ambachtsweg, 's-Gravendamseweg	6	2	0	0	0	2	4
Brink, Herenweg	2	2	2	0	2	0	0
Delfweg	9	2	0	0	0	2	7
Delfweg, Zilkerbinnenweg	3	2	2	0	2	0	1
Dorpsstraat	4	2	1	0	1	1	2
Gieterij, Pletterij	4	2	1	0	1	1	2
Kerkstraat	6	2	2	0	2	0	4
Schulpweg, Zeestraat	2	2	1	0	1	1	0
Victoriberg	7	2	1	0	1	1	5
Beeklaan	3	1	1	0	1	0	2
Boekhorsterweg	1	1	1	0	1	0	0
Brink, Herenweg, Koninginneweg	5	1	1	0	1	0	4
Brink, Prof. Aalberselaan	1	1	1	0	1	0	0
Delfweg, Herenweg	2	1	0	0	0	1	1
Dorpsstraat, Havenstraat	1	1	0	0	0	1	0
Dorpsstraat, Herenweg, Victoriberg	1	1	0	0	0	1	0
Duin en Dal	1	1	0	0	0	1	0
Erfvoort, Groenewege	1	1	1	0	1	0	0

⁴ Volgens de huidige definitie gaat het om plaatsen waar in een periode tussen drie en vijf jaar tien ongevallen (of vijf vergelijkbare ongevallen) hebben plaatsgevonden; een andere, eerdere definitie gaat uit van zes letselongevallen in een periode van drie jaar.

Omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Gieterij,	2	1	1	0	1	0	1
Maandagsewetering							
Gooweg, Hoogweg	1	1	0	0	0	1	0
Gooweg, Schulpweg	1	1	0	0	0	1	0
Gooweg, Van der Weijdenlaan	1	1	0	0	0	1	0
Havenstraat	4	1	1	0	1	0	3
Havenstraat, Koninginneweg	3	1	1	0	1	0	2
Herenweg,	2	1	0	0	0	1	1
Noordwijkerhout							
Herenweg,	1	1	0	0	0	1	0
Parallelweg							
Hoogduinweg, p j	2	1	0	0	0	1	1
Warmerdamstraat							
Hoogstraat,	1	1	1	0	1	0	0
Viaductweg							
Houtvesterslaantje	1	1	1	0	1	0	0
Kerkeland	1	1	0	0	0	1	0
Kerkstraat, 's-	3	1	0	0	0	1	2
Gravendamseweg							
Langelaan,	1	1	0	0	0	1	0
Westeinde							
Langevelderweg	3	1	0	0	0	1	2
Maandagsewetering,	3	1	1	0	1	0	2
Meeuwenlaan							
Maandagsewetering,	1	1	1	0	1	0	0
Pilarenlaan							
Nieuwe Duinstraat,	1	1	1	0	1	0	0
Schoolstraat							
Noordwijkerhout,	1	1	1	0	1	0	0
provincialeweg							
Oosterduinen	1	1	0	0	0	1	0
Pilarenlaan	5	1	0	0	0	1	4
Schulpweg	8	1	0	0	0	1	7
Sweensstraat, Van der Weijdenlaan	1	1	1	0	1	0	0
Van der Weijdenlaan	3	1	0	0	0	1	2
Victoriberg,	4	1	0	0	0	1	3
Zeestraat							
Westeinde	5	1	0	0	0	1	4
Zeestraat	3	1	1	0	1	0	2
Zilkerbinnenweg	4	1	0	0	0	1	3
Zilkerduinweg	5	1	1	0	1	0	4
Absveen	1	0	0	0	0	0	1
Ambachtsweg	1	0	0	0	0	0	1
Ambachtsweg,	1	0	0	0	0	0	1
Andellaan, Van der Weijdenlaan							
Anemoonweg,	1	0	0	0	0	0	1
Tulpstraat							
Anemoonweg,	1	0	0	0	0	0	1
Victoriberg							

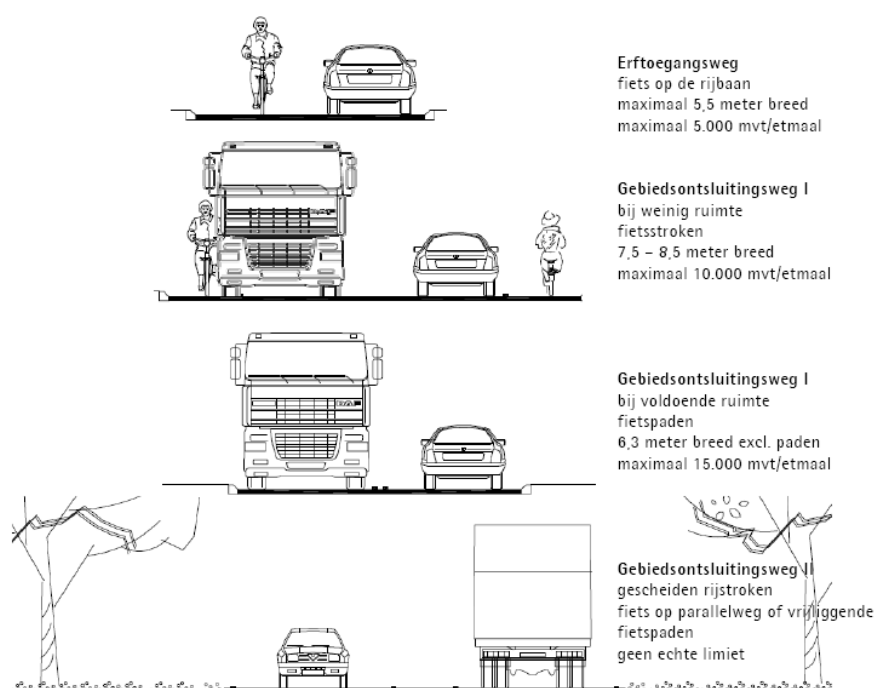
BIJLAGE

7 Duurzaam veilig en wegcategorieën

Het 'Duurzaam Veilig'- beleid legt een relatie tussen de verkeersintensiteit op een weg en het wegprofiel van die weg, afhankelijk van de ligging binnen of buiten de bebouwde kom. De gedachte hierachter is dat de inrichting van een weg het gewenste weggedrag uitstraalt, waardoor een veiligere verkeerssituatie ontstaat voor verkeersdeelnemers. Onderstaande wegprofielen geven een beeld van te onderscheiden wegcategorieën binnen de bebouwde kom conform de landelijke richtlijnen voor een duurzaam veilige weginrichting (bron: Handboek Wegontwerp, CROW publicatie 164, 2002).

Figuur B4.1:

Duurzaam veilige wegtypen
binnen de bebouwde kom



In de gemeente Noordwijkerhout zijn twee wegcategorieën te onderscheiden, namelijk:

- De erftoegangsweg (= verblijfsgebied): snelheid 30 km/uur en intensiteit < 5.000 motorvoertuigen per etmaal.
- De gebiedsontsluitingsweg I bij weinig ruimte (= ontsluitingsweg): snelheid 50 km/uur en intensiteit < 8.000 tot 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Binnen de bebouwde kom van de gemeente liggen geen gebiedsontsluitingswegen II. Er zijn ook geen wegen met een snelheid van 70 km/uur. De Gooweg en Schulpweg zijn de enige wegen die behoren tot de categorie 'gebiedsontsluitingsweg I bij voldoende ruimte'.

BIJLAGE

8 Literatuurlijst

Provincie Zuid-Holland, Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan 2002 – 2020, deel A in januari 2004 en deel B in maart 2005

Provincie Noord-Holland en Zuid-Holland, Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland, december 2008

Provincie Zuid-Holland, fietsplan 2008, februari 2008

Holland Rijnland, Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 2008 – 2015, medio 2002

Holland Rijnland, OV visie Holland Rijnland, november 2008

Goudappel Coffeng, slangtellingen Noordwijkerhout en De Zilk, juni 2009

Goudappel Coffeng, Parkeeronderzoek winkelcentrum Noordwijkerhout, oktober 2007

Gemeente Teylingen, Ontwerp Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Teylingen, hoofdnota: visie en uitvoeringsprogramma, september 2009