

Rapport verkeer en parkeren in Pijnacker Noord

(duurzaam veilig en leefbaar)



25 oktober 2007

Rapport verkeer en parkeren in Pijnacker Noord

Inhoud:

	Voorblad		blz.	1.
0	Inhoud	+	Namen werkgroep leden	blz. 2.
I	Inleiding		blz.	3.
II	Afremmen van het Autoverkeer (snelheid)		blz.	4.
III	Ontmoedigen van het sluipverkeer		blz.	5.
IV	Aanleg fietsstroken		blz.	6.
V	Parkeerproblematiek		blz.	6.
VI	Algemene verbeteringsvoorstellen		blz.	8.
VII	Voorbeelden straatmeubilair		blz.	10.

Werkgroep bestaat uit de volgende personen:

George Lubben voorzitter werkgroep
Renske Bouhuys.
Charl Boere
Stephen Fox
Paul Kloosterman
Paul Scharp
Gerard Zandvliet
Nick Sükül gemeente ambt.

I INLEIDING

I-1 Het doel van dit rapport is zowel te omschrijven als het aanreiken en onderbouwen van een integrale visie op verkeersstructuur op wijkniveau ten behoeve van een verdere stedenbouwkundige ontwikkeling en uitwerking en van een daaraan parallelle uitwerking van Duurzaam Veilig?. Daarom wordt gesproken over het Verkeersstructuurplan voor de wijk. In dit plan wordt richting gegeven aan d[i]e uitwerking in de vorm van oplossingsrichtingen en een overzicht van de mogelijk te treffen maatregelen en uit te voeren buurt onderdelen.
Het gaat om een plan voor een groot aantal jaren, dat wil zeggen met een planhorizon tot 2015, dit alles beschreven in het Masterplan Pijnacker-Noord.
De aanpak van de belangrijke knelpunten zal in de eerste jaren van de planperiode worden aangepakt, volledige realisering zal echter een langere periode beslaan

I-2 In het Masterplan van Pijnacker-Noord worden een aantal probleemvelden gesignaleerd van het verkeer en parkeren en worden enige globale richtingen geschetst, waarvoor oplossingen moeten komen o.a:

Afremmen van het autoverkeer (snelheid), Ontmoedigen van het sluipverkeer, Aanleg fietsstroken, Parkeerproblematiek, Algemene verbeteringsvoorstellen



Voorbeeld uitgangspoorten.

I-3 In deze nota worden voorstellen, uitwerkingen en suggesties gedaan om oplossingen te bieden voor de geschetste problemen. Daarbij zijn door de werkgroep de navolgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er gebeuren binnen de wijk relatief en absoluut gezien weinig ongevallen. Hoewel de verkeerssituatie - vooral door het ongedisciplineerde fietsgedrag van de jeugd rondom Stanislas - soms erg rommelig aandoet, zijn daaraan blijkbaar ook positieve elementen verbonden. Als Stanislas verplaatst wordt zal dat gaan veranderen
- In beginsel wordt er geen groen opgeofferd aan parkeerplekken tenzij daarmee een onveilige situatie wordt opgelost.
- Door het sluiten van de Nieuwkoopseweg voor autoverkeer tijdens de spits is het toch al aanzienlijke sluipverkeer door de wijk verder toegenomen. Dit leidt tot een toename van overlast en onveilige situaties.
- De zichtbaarheid van de fietsroutes en wandelroutes binnen de wijk zal moeten worden verbeterd.
- Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat het verkeer, uit de wijk, voorrang heeft op het binnenkomende verkeer, het geen uit borden dient te blijken.



- Bij het tot stand komen van dit rapport, zijn de leden van de werkgroep er van bewust dat door de voorgestelde aanpassingen mogelijke voorzieningen niet op hetzelfde peil gehandhaafd kunnen blijven, zoals de buurtbus en connexion verbinding.
- De mogelijkheid om de wielerronden in Pijnacker - Noord te behouden, moet kunnen, maar niet ten koste van de veiligheid en de te nemen maatregelen voor een 30 km gebied.

II AFREMMEN van het AUTOVERKEER (SNELHEID)

- II-1 Voorstel wordt om de hele wijk in te richten als 30 km gebied. Doelstelling is om het verkeer van de wijkbewoners zo snel mogelijk naar de ontsluitingswegen (Nootdorpseweg en Oostlaan) af te voeren en de veiligheid van de fietsers en voetgangers te vergroten.
- II-2 De inrichting van wijk - ontsluitingsroutes Meidoornlaan – Thorbeckerlaan – Troelstralaan, Nobellaan én de Nobellaan – Accacialaan te versmallen tot tussen de 4.50 en 5.25 meter door de aanleg van fietsstroken aan beide kanten van deze wegen en het aanbrengen van plateaus resp. as – verspringingen.



- II-3 Het gebied vóór de supermarkt C1000 in te richten als parkeerplateau, waar de parkeerplaatsen met ca 10, worden vermeerderd. De huidige weg Nobellaan richting de Accacialaan dient aangepast te worden waardoor doorgaand verkeer wordt afgeremd en de knik Nobellaan Troelstralaan rechttrekken en aanpassen.
- II-4 De Goudenregensingel tussen de Meidoornlaan en Accacialaan af te sluiten voor autoverkeer, met verwijderbare hekken of paaltjes en deze alleen voor hulpdiensten en fietsers open te stellen, de bocht zo construeren dat de hoek als doorgaande weg kan vervolging.
- II-5 Leg verkeersplateau's op diverse kruispunten. Daarnaast moeten de kruispunten, met name Goudenregensingel – Acacialaan en Thorbeckerlaan – Troelstralaan anders gereconstrueerd worden als doorgaande bocht, zo dat dit een doorgaande rijrichting wordt



- II-6 De verhardingen van alle wegen in klinkers uit te voeren met witte klinkers voor de geleiding van de verkeersdeelnemers. Daarbij wordt als uitgangspunt genomen dat de eerder genoemde wijkontsluitingswegen in rood worden uitgevoerd, de plateaus, oversteekplaatsen, as-verspringen e.d. in de afwijkende kleur geel. De kleur van de overige straten is ter beslissing van de betreffende buurt bewoners.
- II-7 Door de concentratie van de lagere scholen op het voormalige Stanislas gebied kunnen weer onveilige situaties ontstaan. Voorgesteld wordt om twee zgn. “kiss and say goodbye” gebieden op het Stanislas gebied in te richten. Eén met een ingang aan de Meidoornlaan iets voor de weg naar de Schakelaar en één met als ingang aan de Goudenregensingel.

III ONTMOEDIGEN VAN HET SLUIPVERKEER.

- III-1 In het Masterplan wordt melding gemaakt dat de wijk overlast heeft van het sluiпverkeer. Deze overlast is aanzienlijk toegenomen door het tijdens de spits afsluiten van de Nieuwkoopseweg.
- III-2 Voorgesteld worden de volgende mogelijke maatregelen:
- Plaats vóór de Dr. Van de Helmlaan een doseerapparaat resp. stoplicht die op werkdagen 's morgens tussen 7.00 en 10.00 uur functioneert. Hierdoor wordt het inkomende verkeer vanaf de Oostlaan afgeremd. De tijd waarop verkeer naar binnen kan dient zeer kort te zijn.
 - Plaats aan het begin van de Nobellaan aan de kant van de rotonde aan de Nootdorpseweg eveneens een doseerapparaat resp. stoplicht die op werkdagen 's middags functioneert tussen 16.00 en 18.00 uur.
 - Sluipverkeer dat dan nog in de wijk terecht komt wordt afgeremd en ontmoedigd door de maatregelen die onder II zijn weergegeven.
 - Aanleggen van as verschuivingen in de Meidoornlaan en de Acacialaan, dit breekt de rechtlijnigheid van de weg en remt de snelheid af.
 - De bewegwijzering zodanig te verbeteren en te verduidelijken dat verkeer buiten de wijk om in de goede richting wordt gestuurd.



IV AANLEG FIETSSTROKEN

- IV-1 Aan de veiligheid van fietsers in de wijk wordt grote waarde gehecht. Door het verplaatsen van Stanislas zullen er andere fiets bewegingen gaan ontstaan van de scholieren welke door de wijk naar de Sportlaan zullen rijden. Welke route voornamelijk gevolgd zal worden, vanaf het Station schuin door de wijk, valt nauwelijks vast te stellen. Bij de inrichting zal getracht worden om een voorkeursroute aan te geven, echter de scholieren zullen zich lastig laten sturen.
- IV-2 In het belang van de veiligheid van de kinderen zal door borden gestimuleerd moeten worden om hen, komend vanaf het station, via Goudenregensingel - Noordweg - Nootdorpseweg richting de Sportlaan te sturen.
- IV-3 In samenhang met de onder ad II voorgestelde maatregelen wordt voorgesteld om aan de beide kanten van de Goudenregensingel, Meidoornlaan, Thorbeckerlaan, Troelstralaan, Nobellaan en Accacialaan fietsstroken aan te leggen in rood asfalt. Deze fietsstroken dienen voorzien te zijn van fietstekens waardoor het verboden is om op deze stroken te parkeren.
- IV-4 Voor de veiligheid van de kinderen zelf wordt aan gedacht om een fietstunnel onder de rotonde in de Nootdorpseweg aan te leggen.

Eventueel voorstel is, om de tunnel te vervangen door een met een stoplicht beveiligde oversteekplaats voor fietsers.

Het realiseren van een van deze maatregelen voorkomt ook dat 's morgens files ontstaan omdat fietsers op de rotonde voorrang hebben boven het autoverkeer.

- IV-5 Ontwikkel een beleid om het gebruik van fiets, binnen de wijk te stimuleren, zodat het voor fietsers en bewoners veiliger, rustiger en milieuvriendelijker wordt.



V PARKEERPROBLEMATIEK

- V-1 Er zijn in de wijk 850 getelde parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarbij bevinden zich onder de flats van Rondom Wonen 220 garageboxen en een ongeveer even groot aantal particuliere garages. Daarmee komt het aantal beschikbare parkeerplekken op ca. 1300. Er zijn in de wijk 1850 huishoudens. Tegen de thans gehanteerde norm van 1.65 zouden er derhalve ca. 3000 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Bovendien neemt het aantal woningen in de wijk toe met ca. 200 woningen en neemt de behoefte toe met ca.300 parkeerplekken tot ca. 3300 parkeerplekken.

De tekorten op papier bedraagt daarom ca. 2000 parkeerplaatsen. Binnen de wijk kan hierin niet worden voorzien.

- V-2 Het aandeel ouderen in de wijk bedraagt thans al meer dan 20% en zal de komende jaren toenemen. Het is realistisch te veronderstellen dat ouderen veelal niet de beschikking hebben over twee auto's. Het is dan ook realistisch de papieren norm te verlagen tot ca. 1.3. Daardoor zakt de behoefte naar ca. 2250 parkeerplaatsen.
- V-3 Door de toename van het aantal woningen met ca. 200 neemt de behoefte echter weer met 250 parkeerplekken toe.
De totale papieren behoefte bedraagt dan 2500 parkeerplaatsen. Het tekort zakt daarmee tot ca. 1200 parkeerplekken, maar ook dat kan niet binnen de wijk worden opgevangen.
- V-4 Er kan nog, op de navolgende plaatsen de volgende aantallen parkeerplaatsen worden gecreëerd:
- Langs de wijk - ontsluitingsroutes, Meidoornlaan, Thorbeckerlaan, Nobellaan en Accacialaan komen door de voorgestelde maatregelen ca. 110 plekken er bij.
 - Op de plekken op de kopkanten van de Vuurdoornlaan, Ribeslaan, Magnoliaaan, zoals bij de Weigeliaan, kunnen parkeercoffers, enkel of dubbelzijdig, worden gerealiseerd voor ca. 12 parkeerplaatsen. Totaal ca. 36 plaatsen.
 - Tussen de flats kan door een efficiëntere indeling van de openbare ruimte ca. 6 parkeerplaatsen extra worden gerealiseerd. Totaal ca. 60 parkeerplekken.
 - Bij de entree van de flats bij en boven C1000 kunnen ca. 20 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd.
 - Hier en daar kunnen in de wijk door betere indeling en benutting van "dooie" hoeken nog ca. 24 extra plekken worden gerealiseerd.

Totaal extra erbij ca. 255 parkeerplekken.

Daarmee blijft het totale tekort echter ca. 945 parkeerplaatsen.

- V-5 Om het parkeren in de openbare ruimte te verminderen zou een oplossing zijn om meer parkeerplaatsen in privé eigendom te hebben. Een onderzoek naar de belangstelling van bewoners naar de mogelijkheid tot de aanschaf van een privé parkeerplaats zou hierover uitsluitsel kunnen geven. De term privé parkeerplaats kan omschreven worden als parkeerruimte mee ontwikkeld onder nog te bouwen objecten binnen de wijk.

De wijkvereniging, ondersteunend door de gemeente, zal bij de opdracht van een dergelijk onderzoek dit willen uitvoeren om daarover aan het college te rapporteren.

- V-6 Tenslotte zijn nog enige – overigens marginale – plaatsen te winnen door de volgende maatregelen:
- Rondom Wonen kunnen stimuleren resp. bij her - verhuur vastleggen, dat de garageboxen onder de flats voor garage worden benut en niet voor opslag of bedrijfsruimte.
 - Rondom Wonen kan beslissen dat vrijkomende garageboxen alleen worden verhuurd aan inwoners van Noord en vastleggen dat bij vertrek uit de wijk de box dient te worden ontruimd en weer door verhuurd wordt aan haar wijkbewoners.

- De gemeente kan onderzoeken of particuliere eigenaren die garageboxen verhuren, bereid zijn om dezelfde maatregelen te nemen als hiervoor zijn genoemde t.a.v. Rondon Wonen.
- De gemeente ook laten onderzoeken of de particuliere huiseigenaren met en een garagebox bij hun woning ook wordt gebruikt als garage en dat ze geen openbare parkeerplaats bezetten.

VI ALGEMENE VERBETERINGSVOORSTELLEN

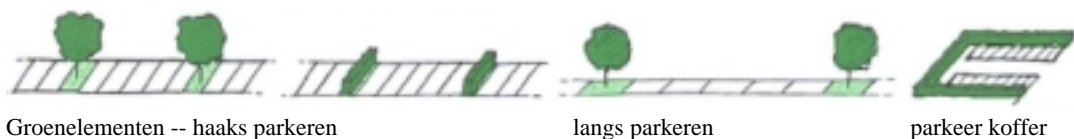
- VI-1 Als de “Stanislas school” is verplaatst, naar de Sportlaan zal een groot deel van de gevaarlijke en onveilige situaties voor de schoolgaande jeugd binnen de wijk zijn verminderd, maar elders anders weer opduiken. Er zullen onveilige situaties gaan ontstaan bij de rotonde op de Nootdorpseweg – Sportlaan. Overstekende en links als rechtsom rijdende scholieren, zullen ongeduld uitlokken bij wachtende automobilisten.
Er dient bekeken worden om hier één richting rijdende rotonde te maken in de richting van het auto verkeer of een ongelijkvloerse kruising kan komen voor fietsers en wandelaars.
- VI-2 Door het concentreren van de lagere scholen op het Stanislas gebied en het maken van “kiss and say goodbye” plaatsen zal de onveilige situaties rondom de scholen verminderen.
- VI-3 Er dienen mogelijkheden te zijn dat waar er om gevraagd wordt door de burgers of noodzakelijk is te werken met ènrichting verkeer of verboden in te rijden
- VI-4 Verbeter de zichtbaarheid van straatnamen (grotere borden, betere zichtbaarheid, vandalismeproof).
- VI-5 Vergelijking met andere gemeente over de toegepaste maatregelen en straat meubilair, wijst uit dat we kiezen voor de ‘traditionele maatregelen, zoals “plateaus en punaises”, drempels hebben een mogelijke negatieve reactie en de punaises en plateaus kunnen over het algemeen rekenen op meer draag vlak bij de wijkbewoners.

De plateau's op trottoir hoogte maken op diversen kruispunten.

De parkeerplaatsen niet tegen over elkaar, zoals op de Meidoornlaan en de Acacia laan, alleen op voorwaarden dat de rijweg een minimaal van 3.5 mtr. een rijbaan heeft

Bij langs parkeren om de ca.5 plekken een groenelement (haag of boom)

Parkeer koffers of hovens worden omzoomd met een haag of / en met eventueel bomen

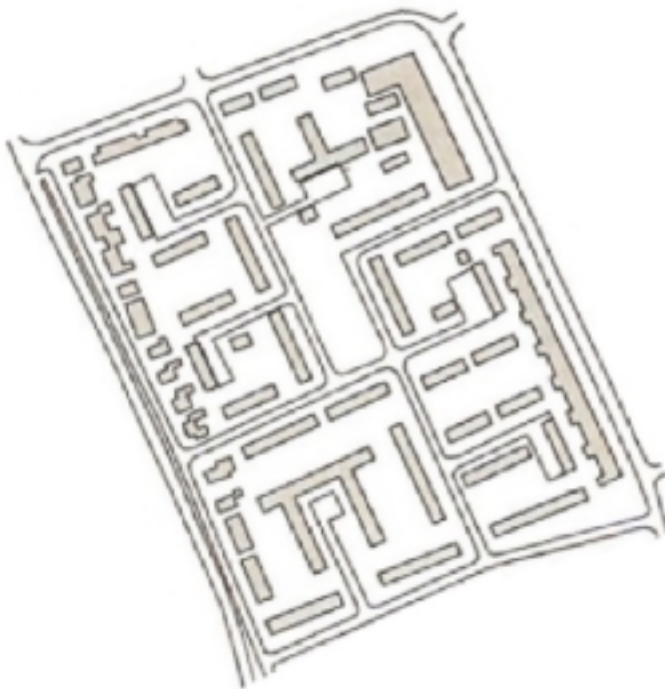


De parkeer vakken in grasbermen uitvoeren met gras klinkers.



VI-6 Verbiedt de doorgang met grote en lange vrachtwagens door de wijk. Leg dit vast door het plaatsen van verbodsborden, buiten de route van bevoorrading van C1000

Voorstel is om de aanpak uit te werken in een buurtgerichte aanpak, waarbij de Geleerden buurt, gebied C1000, Nobellaan, het eerste wordt aangepakt.



▲ ↑ Noord

Geleerde buurt. + C1000.

VII. Enkele voorbeelden hoe het straat meubilair er uit kan zien.

