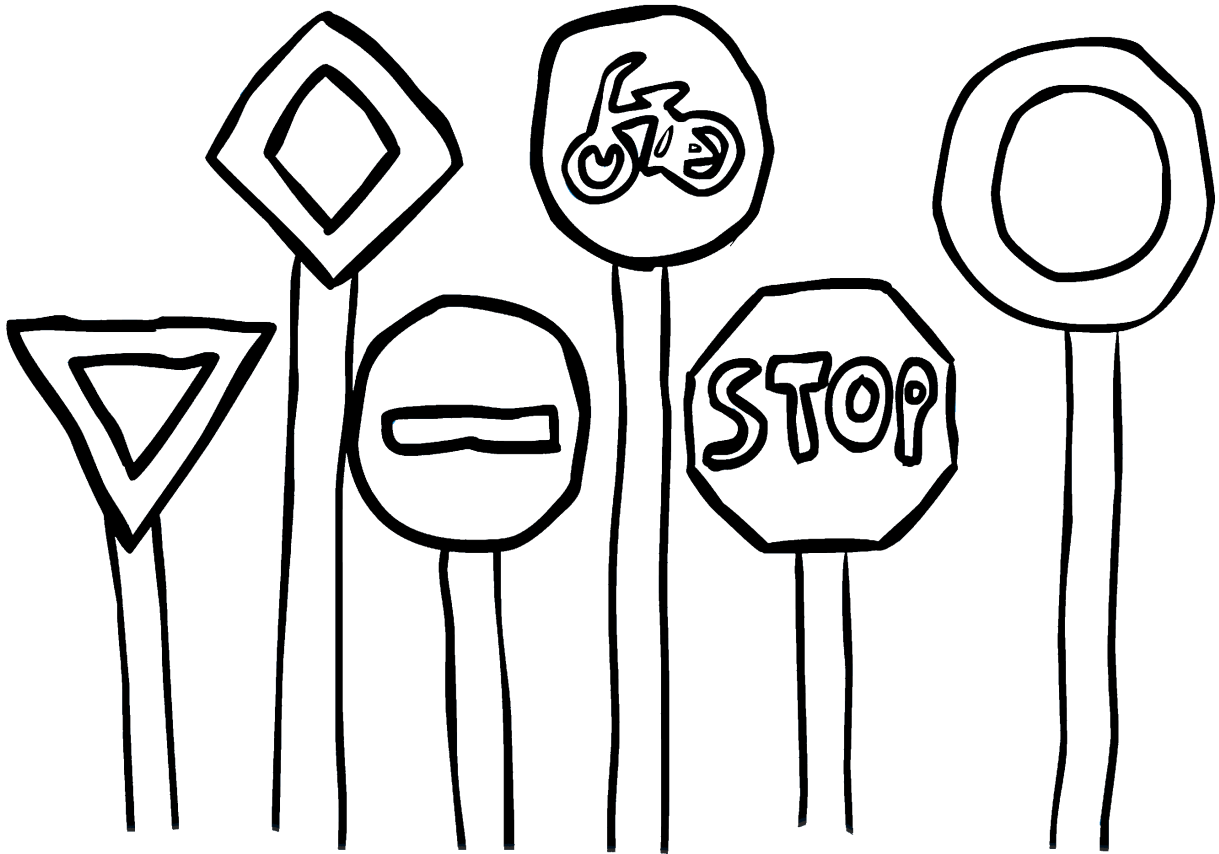


Nota van Beantwoording en Wijziging



Visie op Verkeer en Vervoer in Voorschoten
2009–2020

Route naar een duurzaam verkeerssysteem

Mei 2009

Inhoudsopgave

	Pag.
1. Inleiding	4
2. Samenvatting (inspraakversie) Visie op Verkeer en Vervoer in Voorschoten 2009–2020	6
3. Beantwoording inspraakreacties	8
4. Conclusies	40
4.1 Wijzigingen naar aanleiding van inspraakreacties	40
4.2 Ambtshalve wijzigingen	42
Bijlage	43
Verslag informatieavond 25 februari 2009	

1. Inleiding

Voortraject

In de zomer van 2008 is gestart met het opstellen van de Verkeersvisie. Bij het opstellen van de visie is nadrukkelijk rekening gehouden met de resultaten van de in oktober 2008 gehouden workshop. Aan de workshop namen diverse belanghebbende partijen deel, zoals de Fietsersbond, Platform Duurzaam Voorschoten, wijkverenigingen en scholen.

Op 18 december 2008 heeft de gecombineerde raadscommissie het eerste concept van de Verkeersvisie opiniërend besproken. Het concept is aangepast naar aanleiding van de opmerkingen die tijdens de commissievergadering zijn gemaakt en vervolgens vrijgegeven voor inspraak.

Inspraak

De inspraakperiode over de conceptnota 'Visie op Verkeer en Vervoer in Voorschoten 2009-2020' was van 29 januari 2009 tot en met 11 maart 2009. Gedurende deze zes weken is iedereen in de gelegenheid gesteld om zijn of haar mening te geven over de concept Verkeersvisie. Dit heeft geresulteerd in negentien schriftelijke inspraakreacties.

In deze nota gaat de gemeente inhoudelijk in op de reacties. Dit geldt ook voor de nagekomen brief van de Vereniging Leefbaar Voorschoten.

De buurgemeenten van Voorschoten, de Milieudienst West-Holland en de regio's Holland Rijnland en Haaglanden hebben per post een exemplaar van de inspraakversie Verkeersvisie ontvangen. Stadsgewest Haaglanden heeft hierop gereageerd.

De inspraakreacties hebben geleid tot enkele wijzigingen van de Verkeersvisie. Daarnaast zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Informatieavond

Op woensdag 25 februari 2009 is een informatieavond georganiseerd over de concept Verkeersvisie. Naast de mogelijkheid voor iedereen om tijdens deze avond vragen te stellen over de Verkeersvisie is ook stilgestaan bij de vraag hoe het Maatregelenpakket Verkeer en Vervoer invulling dient te krijgen. De informatieavond is bezocht door ongeveer 25 personen. In de bijlage is een kort verslag van het verloop van de avond opgenomen. Veel van de inspraakreacties hebben betrekking op de invulling van het Maatregelenpakket Verkeer en Vervoer.

Opbouw Nota van Beantwoording en Wijziging

Voordat de inspraakreacties in hoofdstuk drie van een inhoudelijke reactie van de gemeente worden voorzien, volgt eerst in hoofdstuk twee een samenvatting van de Verkeersvisie, zoals deze ter inzage heeft gelegen. Tot slot volgen in hoofdstuk vier de conclusies. De conclusies betreffen de wijzigingen van de Verkeersvisie.

2. Samenvatting (inspraakversie) Visie op Verkeer en Vervoer in Voorschoten 2009–2020

In dit hoofdstuk volgt de samenvatting van de concept Verkeersvisie, zoals deze ter inzage heeft gelegen.

In de Verkeersvisie geeft de gemeente aan wat het kader is voor het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente. Het begrip 'duurzaam' staat centraal: Duurzaam Veilig, bruikbaar voor langere tijd en met respect voor de leefomgeving. Veel aandacht in de nota gaat uit naar de fietser, de voetganger en het openbaar vervoer. Extra aandacht is er voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (school)kinderen, senioren en mensen met een mobiliteitsbeperking. Voor het autoverkeer zijn in het afgelopen jaar al belangrijke besluiten genomen, denk aan het parkeerbeleid voor het centrumgebied en de Traverse. Deze besluiten zijn integraal onderdeel van de Verkeersvisie.

Het wegennet van Voorschoten is relatief verkeersveilig. Om de verkeersveiligheid voor de toekomst zeker te stellen wordt het wegennet Duurzaam Veilig ingericht en worden alle wijken ingericht als 30 km zones.

Om de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers te verbeteren wordt vooral aandacht besteed aan schoolroutes en oversteekplaatsen. Om het gebruik van de fiets te vergroten wordt het stelsel van fietspaden en fietsroutes gecompleteerd en wordt het comfort voor de fietser verbeterd door het wegdek goed te onderhouden.

De regio Holland Rijnland heeft een plan ontwikkeld om het openbaar vervoergebruik flink te laten stijgen. Dit zal ook in Voorschoten goed merkbaar zijn. Punt van aandacht is het bedieningsniveau van het openbaar vervoer in de wijken.

Uit onderzoek blijkt dat het autoverkeer in Voorschoten de laatste tientallen jaren nauwelijks is toegenomen. Het wegennet voor de auto is binnen Voorschoten daarom nog steeds van voldoende capaciteit en zal dat naar verwachting ook voorlopig blijven.

Een uitzondering daarop is de Leidseweg Noord. Al geruime tijd is er sprake van verkeershinder op deze weg. Op basis van onderzoek worden oplossingsrichtingen aangedragen voor de verkeersproblematiek aldaar. Het aanleggen van een route door het voormalige Intratuinterrein lijkt een kansrijke oplossing.

De Verkeersvisie besteedt aandacht aan calamiteitenroutes en routes gevaarlijke stoffen.

Binnen Voorschoten worden geen wettelijke normen overschreden voor geluidhinder of luchtkwaliteit. Waar mogelijk worden desondanks maatregelen genomen om de leefbaarheid te vergroten.

Het centrum wordt verder verkeersluw gemaakt door het concentreren van de parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum, zoals is besloten door de raad in april 2008.

Na verwerking van de zienswijzen zal de raad in juni 2009 de Verkeersvisie vaststellen. De Verkeersvisie wordt concreet uitgewerkt in een aanpak per wijk in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer. Het Uitvoeringsprogramma geeft per jaarschijf inzicht in de maatregelen die worden genomen. Voor zover mogelijk worden de maatregelen gecombineerd met de werkzaamheden in de wijken voor riolering, e.d. Het Uitvoeringsprogramma zal gelijktijdig met de behandeling van de Verkeersvisie in de raad worden besproken.

3. Beantwoording inspraakreacties

De reacties op de Verkeersvisie zijn overwegend positief. Er is waardering voor het voortraject en het verloop van de inspraakprocedure. De ambitie van het realiseren van een duurzaam verkeerssysteem is door niemand ter discussie gesteld.

Veel van de inspraakreacties hebben betrekking op het Maatregelenpakket Verkeer en Vervoer. Deze reacties zijn met de ontwikkeling van het Maatregelenpakket meegenomen.

De volgende onderwerpen stonden meer dan gemiddeld in de belangstelling:

- Duurzaam Veilig
- Invoeren 30 km zones
- Verkeersafwikkeling noordzijde Voorschoten (Leidseweg Noord)

In onderstaand overzicht zijn alle indieners van inspraakreacties weergegeven. De nummers in de eerste kolom zijn de aan het inkomend poststuk toegekend gemeentelijke kenmerk. In de laatste kolom is de pagina aangegeven waar de inspraakreactie en de reactie van de gemeente daarop in dit rapport zijn terug te vinden. Om mogelijke interpretatieverschillen te voorkomen zijn de inspraakreacties letterlijk weergegeven.

901962	Stadsgewest Haaglanden	Postbus 66	2501 CB	Den Haag	pag. 10
900851	Gemeente Leiden	Postbus 9100	2300 PC	Leiden	pag. 13
900912	Vereniging Leefbaar Voorschoten	Douw van der Kraplaan 11	2252 BT	Voorschoten	pag. 14
900660	Fietsersbond Voorschoten	Papelaan-West 160	2254 AJ	Voorschoten	pag. 18
900865	M.M.L. Vink-Blom	Buizerderf 63	2251 MS	Voorschoten	pag. 19
900708	E.R.D. Legger	Willem de Zwijgerlaan 61	2252 VP	Voorschoten	pag. 20
900852	A. van Hilten *	Leidseweg 572	2253 JS	Voorschoten	pag. 21
900709	F.A. Rolink	Leidseweg 410	2253 JP	Voorschoten	pag. 24
900802	T.H. Koning	Leidseweg 534	2253 JR	Voorschoten	pag. 25
900807	Fam. Van Geijlswijk	Leidseweg 554	2253 JS	Voorschoten	pag. 26
900813	A.A.J.M. van der Vlugt	Leidseweg 556	2253 JS	Voorschoten	pag. 27
900705	J.D.A. Haubrich	Prinses Marijkelaan 3	2252 HH	Voorschoten	pag. 28
900706	R.E. van der Kaden	Johan Willem Frisolaan 43	2252 HD	Voorschoten	pag. 29
900707	A.F. van Doorn	Juliana van Stolberglaan 46	2252 KB	Voorschoten	pag. 30
900717	D. Schoonderwaldt	Prinses Margrietlaan 34	2252 GL	Voorschoten	pag. 31
900710	F.A.J. Straetemans	Joke Smitlaan 128	2253 PD	Voorschoten	pag. 33
900792	W. Bokma	Carry Pothuiserf 28	2253 RT	Voorschoten	pag. 34
900822	T.W. van der Steege	Professor Boerhaaveweg 33	2251 HX	Voorschoten	pag. 35
900824	A.J.G. Koehler	Suze Groenewegerf 33	2253 RZ	Voorschoten	pag. 38
900329	I.F. de Graaff	Kopierwieklaan 89	2251 NT	Voorschoten	pag. 39

* De brief met het gemeentelijke kenmerk 900852 is ook ondertekend door de bewoners van de Leidseweg 521, 522, 523, 524, 525, 526, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 544, 546, 552, 556, 558, 562, 564, 566, 568 en 570.

Stadsgewest Haaglanden

Nr.	Inpraakreactie	Reactie gemeente
1.	Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van uw concept Verkeersvisie Voorschoten. Wij maken graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op enkele onderwerpen uit uw visie.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
2.	<p><u>Rijnlandroute</u></p> <p>U stelt dat de noodzaak van een nieuwe oost-west autoverbinding tussen de A4, de A44 en de kust ter hoogte van Leiden en Katwijk – de Rijnlandroute – vooralsnog niet afdoende is aangetoond. Wij onderschrijven uw opvatting in deze niet. Naar de mening van het Stadsgewest Haaglanden kan de Rijnlandroute een oplossing bieden voor de knelpunten op de N44 en de N14, zodat de bereikbaarheid van de regio Haaglanden ook vanuit het noorden verbetert. Daarnaast is het voor het Stadsgewest Haaglanden van belang dat het sluipverkeer door de bebouwde kom van Wassenaar afneemt.</p>	Wij zijn op de hoogte van het mogelijke effect van de Rijnlandroute op de knelpunten op de N44 en N14. Ontlasting van deze knelpunten kan naar onze mening ook worden bereikt met een goed uitgewerkt Nulplus alternatief dat dezelfde verkeerskundige effecten heeft als een nieuwe verbinding. Mede op basis van de second opinion onderzoeken en de rapportage van de Randstedelijke rekenkamer zijn wij niet overtuigd van de noodzaak van nieuwe infrastructuur. Wel onderkennen wij de noodzaak voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Naar onze overtuiging biedt het oplossen van de knelpunten bij Leiden West en bij de Lammenschansbrug op korte termijn en tegen geringe kosten voldoende soelaas. De knelpuntoplossingen kunnen zo worden vormgegeven dat de investeringen van blijvende waarde zijn, ook als op termijn blijkt dat het noodzakelijk is om de Rijnlandroute als nieuwe verbinding aan te leggen.
3.	<p><u>vervolg Rijnlandroute</u></p> <p>Belangrijke randvoorwaarde voor het Stadsgewest Haaglanden is dat deze nieuwe verbinding niet ten koste mag gaan van de waardevolle groene structuur (ecologische verbindingzone) ten zuiden van het Valkenburgse Meer (en ten noorden van Wassenaar). Deze groene structuur, met daarin het Regiopark Duin, Horst en Weide, wordt door ons als een essentiële verbinding gezien tussen de duinen en het groene Hart en als groene buffer tussen Wassenaar en de Leidse Agglomeratie. In die zin onderschrijven wij uw visie dat een zeer zorgvuldige inpassing van de Rijnlandroute alle aandacht vereist.</p>	Wij delen deze zorg voor de groene structuur.
4.	<p><u>Openbaar Vervoer</u></p> <p>Stadsgewest Haaglanden heeft onlangs gereageerd op de ruimtelijke en verkeersvisies van Holland Rijnland. Er is nader overleg nodig om de visies van de betrokken overheden,</p>	Wij hebben de OV-visie van Holland Rijnland op hoofdlijnen in onze eigen Verkeersvisie opgenomen, maar daarbij wel de volgende kanttekening geplaatst. Wij zien de voordelen van de gestrekte HR lijn 45 die door Voorschoten

	<p>inclusief de provincie, op elkaar af te stemmen. Het gaat met name om de manier waarop het busnet vorm krijgt. Onderdeel hiervan is de OV-verbinding Wassenaar-station Voorschoten. De Verkeersvisie Voorschoten lijkt de OV-visie van Holland Rijnland te volgen op het gebied van de invulling van het busnet. Een nadere inhoudelijke reactie van onze kant kan na het overleg volgen.</p>	<p>rijdt, maar zijn van mening dat dit niet ten koste mag gaan van het bedieningsniveau in de wijken. Voor wat betreft de afstemming van de visies van de verschillende overheden zijn wij ook van mening dat nader overleg gewenst is. Wij signaleren dat, zeker in onze omgeving, er een nadrukkelijke relatie ligt tussen het OV-netwerk binnen Holland Rijnland met dat in Haaglanden. Wij hebben reeds richting Holland Rijnland bepleit dat er in overleg met het regiobestuur van Haaglanden een goede afstemming tussen beide netwerken komt. Daarbij hebben wij specifiek aandacht gevraagd voor versterking van de corridor Katwijk - Wassenaar - Den Haag met een goed gekozen eindpunt voorbij Den Haag CS.</p>
5.	<p><u>Stedenbaan en station Voorschoten</u> De overheden in de Zuidvleugel van de Randstad werken samen met NS en ProRail in het programma Stedenbaan aan ruimtelijke ontwikkeling rond stations, betere en meer treinen, betere ketenmobiliteit en aantrekkelijkere en sociaal veiligere stationsomgevingen. Het is de ambitie van het Stadsgewest Haaglanden om op de corridor Leiden - Den Haag zo spoedig mogelijk de stap te zetten van vier naar zes Sprinters per uur met een strakke interval van tien minuten. Hiervoor is het noodzakelijk dat langs de hele corridor de benodigde maatregelen worden genomen.</p>	<p>In de definitieve Verkeersvisie worden nadrukkelijker de doelstellingen en afspraken opgenomen die in het kader van het programma Stedenbaan tussen de verschillende overheden in de Zuidvleugel samen met de NS en ProRail zijn afgesproken. (Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van deze nota.)</p>
6.	<p><u>vervolg Stedenbaan en station Voorschoten</u> Voor station Voorschoten is in het kader van Stedenbaan afgesproken dat 164 extra fietsstallingsplaatsen (financiering ProRail en provincie elk 50 %) en voor de korte termijn 200 P+R-plaatsen (financiering NS en provincie elk 50 %) worden gerealiseerd. Met behulp van de Stedenbaanmonitor wordt gevolgd of tekorten ontstaan die extra uitbreiding noodzakelijk maken. Overigens, momenteel bereiden de Zuidvleugelpartners P+R afspraken voor de periode 2010-2020 voor. De Stedenbaanafspraken zijn een prima basis voor een betere ketenmobiliteit vanuit de omgeving naar station Voorschoten, inclusief Wassenaar. Wij vragen u dit uitgangspunt explicieter in uw visie op te nemen.</p>	<p>In de definitieve Verkeersvisie worden nadrukkelijker de doelstellingen en afspraken opgenomen die in het kader van het programma Stedenbaan tussen de verschillende overheden in de Zuidvleugel samen met de NS en ProRail zijn afgesproken. (Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van deze nota.)</p>

7.	<p><u>vervolg Stedenbaan en station Voorschoten</u></p> <p>U geeft terecht aan dat het daarnaast noodzakelijk is de omgeving van het station aantrekkelijk en veilig in te richten voor fietsers en voetgangers. In het kader van Stedenbaan bereiden de Zuidvleugelpartners met NS en ProRail dit jaar plannen van aanpak voor ter verbetering van de kwaliteit van de stations en stationsomgeving. NS gaat in bilateraal overleg met de Stedenbaangemeenten afspraken maken over de sociale veiligheid op en rond de stations. U zou deze aspecten van Stedenbaan een nadrukkelijker plaats in uw visie kunnen geven.</p>	<p>In de definitieve Verkeersvisie worden nadrukkelijker de doelstellingen en afspraken opgenomen die in het kader van het programma Stedenbaan tussen de verschillende overheden in de Zuidvleugel samen met de NS en ProRail zijn afgesproken. (Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van deze nota.)</p>
8.	<p><u>vervolg Stedenbaan en station Voorschoten</u></p> <p>Station Leiden De Vink heeft tevens een functie voor uw gemeente. Hier worden 378 fietsstallingplaatsen en voor de korte termijn 40 P+R-plaatsen gerealiseerd. Verder gelden ook hier de Stedenbaanafspraken op het gebied van de kwaliteit van het station en de stationsomgeving en sociale veiligheid.</p>	<p>In de definitieve Verkeersvisie worden nadrukkelijker de doelstellingen en afspraken opgenomen die in het kader van het programma Stedenbaan tussen de verschillende overheden in de Zuidvleugel samen met de NS en ProRail zijn afgesproken. (Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van deze nota.)</p>
9.	<p><u>Fiets</u></p> <p>U geeft aan dat in het kader van het ZOEF project (doorgaande fietsroute Den Haag – Leiden) het ontbrekende fietspad bij Ter Wadding aangelegd zal worden. Wij benadrukken dat een snelle realisatie van dit gedeelte belangrijk is voor een knelpuntenvrije fietsroute tussen Den Haag en Leiden. Wij stellen het zeer op prijs wanneer u de realisatie van dit fietspad op korte termijn in uw uitvoeringsplannen opneemt en samen met de provincie en het Stadsgewest Haaglanden zorg draagt voor de realisatie. Wij maken u erop attent dat op rijksniveau financiële bijdragen voor dit project zijn gereserveerd. Om aanspraak te kunnen maken op deze middelen moet echter wel tijdig een plan van aanpak worden ingediend. Onlangs zijn op ambtelijk niveau hier regionaal afspraken over gemaakt om hier verder invulling aan te geven.</p>	<p>De provincie is opdrachtgever voor het realiseren van de doorgaande fietsroute tussen Leiden en Den Haag. Wij werken nauw samen met de provincie om tot een snelle realisatie van deze knelpuntvrije fietsroute te komen. Dit geldt ook voor het gedeelte bij Ter Wadding.</p>
10.	<p>Wij vragen u onze opmerkingen mee te nemen in het vervolgproces van uw verkeersvisie. Wij blijven graag op de hoogte van uw verdere activiteiten in het kader van het nog op te stellen Uitvoeringsprogramma.</p>	<p>Stadsgewest Haaglanden wordt op de hoogte gehouden van het vervolgproces met betrekking tot de Verkeersvisie en het Maatregelenpakket Verkeer en Vervoer.</p>

Gemeente Leiden

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	volgt	Op de laatste dag van de inspraaktermijn (11 maart 2009) is een fax van de gemeente Leiden binnengekomen. In de fax wordt aangegeven dat het college van Leiden graag gebruik maakt van de gelegenheid om met een zienswijze te komen, maar daar iets meer tijd voor nodig heeft. Tot slot staat in de fax dat wij binnen drie weken een inhoudelijk reactie van het college van Leiden kunnen ontvangen. Als reactie daarop heeft de gemeente Voorschoten per brief richting Leiden aangegeven dat als wij deze reactie binnen drie weken ontvangen deze mee zal worden genomen in de vervolgprocedure. Tot op heden (19 mei 2009) hebben wij geen inspraakreactie ontvangen.

Vereniging Leefbaar Voorschoten

Nr.	Inpraakreactie	Reactie gemeente
1.	<p>Met veel belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Visie op Verkeer en Vervoer in Voorschoten. De vereniging kan zich vinden in het streven naar 'een duurzaam verkeerssysteem'. Een verkeerssysteem dat is afgestemd op de verschillende verkeersdeelnemers en tevens Voorschoten goed bereikbaar houdt. Wij ondersteunen de keuze voor een categorisering van wegen en het herinrichten van wegen conform de idealen van duurzaam veilig. Desondanks heeft de vereniging een aantal opmerkingen over onderwerpen die niet of onvoldoende in de verkeersvisie zijn terug te vinden.</p>	<p>Wij nemen dit voor kennisgeving aan.</p>
2.	<p>Ten aanzien van de Traverse benadrukken wij dat wij het realiseren van een inrichting die voldoet aan de criteria van duurzaam veilig op alle delen van de weg noodzakelijk achten. Met name de Traverse tussen de Koningin Julianalaan en de Bachlaan en de aantakking van de nieuwe weg vanuit de Krimwijk op de Voorschoterweg vormen daarbij aandachtspunten.</p>	<p>De gemeente Voorschoten heeft als doel dat de (her)inrichting van wegen conform de criteria van Duurzaam Veilig plaatsvindt. Dit geldt dus ook voor de Traverse.</p> <p>De aantakking van de noordelijke ontsluitingsweg op de Voorschoterweg is onderwerp van nadere studie.</p>
3.	<p>De categorisering van wegen is op zich een goed streven maar het betekent tegelijkertijd dat op een aantal plekken de huidige inrichting problematisch afsteekt tegen het duurzaam veilige wensbeeld.</p> <p>a) Ten aanzien van de gebiedsontsluitingswegen voldoet de Wijngaardenlaan niet aan de criteria voor een duurzaam veilige inrichting, vanwege onder andere het ontbreken van een middenberm en van autoverkeer gescheiden rijwielpaden.</p> <p>b) Ten aanzien van de wijkontsluitingswegen ligt de ambitie van het gemeentebestuur te laag. De verkeersveiligheid is op meerdere plekken op en langs de bestaande wijkontsluitingswegen in het geding als gevolg van de beperkte breedte van de weg, de onduidelijke scheiding van fiets- en autoverkeer en de te hoge snelheden die weggebruikers op dit moment hanteren. De huidige visie tast de verkeersveiligheid nog verder aan door bussen te laten halteren op de weg. De</p>	<p>In de Verkeersvisie zijn de wegen van Voorschoten categorisch ingedeeld aan de hand van de principes van Duurzaam Veilig. Dit leidt tot een indeling van de wegen in gebiedsontsluitingswegen (o.a. Wijngaardenlaan), wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen. Niet alle wegen in Voorschoten voldoen aan de inrichtingseisen die voor de betreffende categorie in de Verkeersvisie beschreven staan. De gemeente kiest ervoor om steeds per project voorstellen te doen voor de benodigde aanpassingen. Zie hiervoor het Maatregelenpakket Verkeer en Vervoer.</p> <p>In Voorschoten staat veel woonbebouwing langs gebieds- en wijkontsluitingswegen. Bij de te nemen maatregelen zal deze woonfunctie een nadrukkelijke afwegingsfactor zijn. Dit geldt ook voor groen. Dit houdt in dat daar waar voldoende ruimte is aan de gewenste normen kan worden voldaan.</p> <p>Uit het oogpunt van toegankelijkheid en veiligheid is juist bewust gekozen om de bussen op de wijkontsluitingswegen op de weg te laten</p>

	<p>vereniging Leefbaar Voorschoten acht op meerdere plekken langs de wijkontsluitingswegen aanvullende maatregelen noodzakelijk om de veiligheid en leefbaarheid te garanderen.</p>	<p>halteren.</p>
4.	<p>Het advies de Leidseweg Noord-Noord te reconstrueren tot een erftoegangsweg vloeit logisch voort uit de analyse en wordt door de Vereniging Leefbaar Voorschoten ondersteund. Op termijn is naar de mening van de Vereniging een nieuwe weg in twee richtingen, die volledig voldoet aan de criteria voor een duurzaam veilige weg, onvermijdelijk en noodzakelijk. De in de verkeersvisie opgenomen optie met een eenrichtingsverkeerweg is met het oog op de leefbaarheid op en rondom dit monumentaal zeer karakteristieke deel van Voorschoten zeer onlogisch. De genoemde optie zal de overlast per saldo niet doen verminderen en zal de Leidseweg Noord-Noord in stedenbouwkundig opzicht isoleren. Bovendien erkent de verkeersvisie dat deze mogelijkheid geen voordelen biedt ten opzichte van de voorkeursoptie 'Leidseweg Noord Noord 30 km'. Wij vragen het College in de verkeersvisie een duidelijke keuze te maken voor een nieuw te realiseren duurzaam veilige weg in twee richtingen over het huidige Intratuinterrein.</p>	<p>De optie om tweerichtingsverkeer over het Intratuinterrein mogelijk te maken, de Leidseweg Noord Noord te reconstrueren tot erftoegangsweg en doodlopend te maken heeft de voorkeur van de gemeente Voorschoten boven de optie eenrichtingsverkeer over het Intratuinterrein en de Leidseweg Noord Noord. Het is echter nog niet mogelijk om de optie 'eenrichtingsverkeer' uit te sluiten. Dit i.v.m. verkeerstechnische en geluidstechnische onderzoeken die nog plaats moeten vinden. Daarnaast is de gemeente Voorschoten voor de aantakking van de weg aan de noordzijde afhankelijk van de provincie Zuid-Holland (eigenaar) en de gemeente Leiden (wegbeheerder). De uitkomsten van deze onderzoeken en overleggen kunnen van invloed zijn op de keuze en uitvoering.</p>
5.	<p>De veiligheid op en rondom de beide spoorwegstations in Voorschoten vereist aandacht. Dit onderwerp behoort terug te komen in de verkeersvisie. Ook de veiligheid van de stalling van fietsen maakt daar deel van uit. Wij vernemen graag de reactie van het College hierop.</p>	<p>In de definitieve Verkeersvisie worden nadrukkelijker de doelstellingen en afspraken opgenomen die in het kader van het programma Stedenbaan tussen de verschillende overheden in de Zuidvleugel samen met de NS en ProRail zijn afgesproken. (Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van deze nota.)</p> <p>In het programma Stedenbaan zijn ook afspraken gemaakt over de sociale veiligheid op en rondom stationsomgevingen en over fietsenstallingen.</p>
6.	<p>De in de visie genoemde cijfers ten aanzien van de – ongeveer gelijk gebleven – verkeersontwikkeling sinds 1980 zijn zeer opmerkelijk. De vereniging dringt er daarom op aan het aantal autobewegingen actief te blijven monitoren en daarbij aandacht te besteden aan de vergelijkbaarheid van de cijfers over verschillende jaren (metingen op dezelfde tijdstippen en normale werkdagen). Wij vernemen graag de reactie van het College</p>	<p>De verklaring voor de geringe groei kan zijn dat de verkeerslichten aan het begin van de kern een doserende werking hebben. Bij grotere verkeersdruk neemt de wachttijd toe en wordt de route onaantrekkelijker voor doorgaand verkeer. Mogelijke verklaringen zijn ook de geringe groei van het inwoneraantal en demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing. Jaarlijks vinden tellingen plaats op de doorgaande wegen in Voorschoten. Deze</p>

	hierop.	tellingen vinden plaats op vaste perioden en vaste locaties. Ook in de toekomst blijft er geteld worden.
7.	Ten aanzien van het milieu schiet de verkeersvisie tekort. Figuur 24 toont dat er langs de gebiedsontsluitingswegen en diverse wijkontsluitingswegen erg veel geluidshinder is. De plandrempelwaarde wordt weliswaar niet overschreden, maar tegelijk zijn er zeer vele woningen waar het binnenniveau niet voldoet aan de wettelijke eis. Omdat gegevens inzake de luchtkwaliteit ontbreken is daar geen uitspraak over te doen. Deze lacune dient aangevuld te worden.	<p>Wat betreft het geluid is het zo dat er onderscheid gemaakt dient te worden in het actieplan van de gemeente en het landelijke beleid ten aanzien van het saneren van geluid bij geluidsgevoelige gebouwen. Volgens het actieplan van de gemeente van 3 september 2008 wordt de plandrempel niet overschreden en zijn er geen acute maatregelen nodig. Volgens het landelijk beleid (vanaf 1986) worden gebouwen die teveel geluidshinder ondervinden op een saneringslijst geplaatst. Deze zogenaamde 'A-lijst' betreft gebouwen die meer dan 63 dB ontvangen. Voor Voorschoten worden in 2009 de laatste woningen van deze lijst gesaneerd. Alle woningen moeten dan in principe voldoen aan de wettelijke eis van 43 dB voor het binnenniveau geluid. Om voor maatregelen of een sanering in aanmerking te komen geldt echter het criterium van het buitenniveau geluid op de gevel van het gebouw. Voor het gemeentelijke actieplan is dit 74 dB actuele geluidsbelasting en voor het landelijke geluidssaneringsprogramma gebouwen is dit actueel 69 dB (=64 dB gecorrigeerd voor stiller wordend verkeer + 5 dB voor opheffen correctie).</p> <p>Ten aanzien van de luchtkwaliteit is bekend dat er geen overschrijdingen zijn van de wettelijke normen in Voorschoten voor het jaar 2008. De (eind)rapportage over de luchtkwaliteit 2008 moet nog opgesteld worden. De rapportage voor 2007 is op dit moment bijna gereed (de milieudienst werkt hier nog aan).</p>
8.	Ten aanzien van parkeren in het centrum staat in de tekst dat een grote parkeergarage op/ onder het Deltaplein verkeerskundig ongewenst is. Op figuur 25 staat deze locatie nadrukkelijk wel als toekomstige parkeerlocatie aangegeven. Dit is verwarrend.	Op en rond het Deltaplein worden ontwikkelingen voorzien. Daarbij horen ook (gebouwde) parkeervoorzieningen. Of het verkeerskundig uitvoerbaar is, is mede afhankelijk van nadere studies. De tekst dat een grote parkeergarage op/ onder het Deltaplein verkeerskundig ongewenst is wordt daarom uit de Verkeersvisie verwijderd.
9.	Samenvattend benadrukken wij verheugd te zijn met de hoofdlijnen van de verkeersvisie, maar tegelijk achten we nadere aandacht voor de door ons gemaakte opmerkingen wenselijk. Wij vragen u deze opmerkingen te verwerken in de definitief vast te stellen verkeersvisie,	Zie voorgaande reacties van de gemeente.

	waarbij, waar nodig, aanvullende gegevens aan de verkeersvisie worden toegevoegd.	
--	---	--

Fietsersbond Voorschoten

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	Deze conceptnota Verkeersvisie is in onze ogen een zeer geslaagde poging een duurzaam verkeersbeleid in Voorschoten van de grond te krijgen. De term Duurzaam is prima omschreven met Duurzaam Veilig, met respect voor de leefomgeving en bruikbaar voor langere tijd.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
2.	Schokkend is in onze ogen het hoge ongevallencijfer van de kwetsbaarste verkeersdeelnemers als fietsers (40 %) en brommers (samen tweederde van alle ongelukken). Daarom moet er ons inziens vooral op kruispunten naar een veilige situatie worden gestreefd. Een goed ontwerp, duidelijke belijning en politietoezicht zijn daarbij belangrijke voorwaarden.	Het wegennet van Voorschoten is relatief verkeersveilig en kent geen 'black spots'. Gelukkig zijn in Voorschoten al meer dan acht jaar geen dodelijke slachtoffers gevallen en daalt het totaal aantal ongevallen nog steeds. Dit betekent echter niet dat er niets te verbeteren valt aan de verkeersveiligheid. De ambitie van de gemeente is dan ook het daar waar mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid, met name in woonwijken en overige verblijfsgebieden. De middelen om dit te bereiken zijn o.a. het realiseren van 30 km zones en het duurzaam inrichten van doorgaande wegen (waaronder de Traverse). Het gewenste verkeersgedrag is bij voorkeur te bereiken door een duidelijke inrichting van de weg. Bebording is daarbij (slechts) ondersteunend. Handhaving is – als sluitstuk – een belangrijk instrument om de verkeersveiligheid te verbeteren.
3.	Verder delen wij uw ambities om het autoverkeer voor ritjes binnen het dorp te verminderen, het primaat bij de voetganger te leggen en extra aandacht aan de fietsers te schenken. De beoogde plannen voor een goede fietsinfrastructuur en optimalisering van het fietspadenstelsel juichen wij dan ook van harte toe.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
4.	De Fietsersbond heeft het zeer op prijs gesteld mee te mogen denken over de totstandkoming van deze visie. In de fase van verdere invulling en uitvoering houden wij ons graag beschikbaar.	De Fietsersbond Voorschoten wordt betrokken en op de hoogte gehouden van het vervolgproces met betrekking tot de Verkeersvisie en het Maatregelenpakket Verkeer en Vervoer.

Nr.	Inspiraakreactie	Reactie gemeente
1.	Jammer genoeg kon ik 25 februari niet aanwezig zijn vandaar dat ik nu een e-mail stuur. Ik weet dus niet of het over bestaande of nieuwe situaties gaat maar ik als fervent fietser wil ik aan u doorgeven dat veel van de fietspaden in Voorschoten, naar mijn idee, te smal zijn.	Het klopt dat niet alle fietspaden in Voorschoten aan de gewenste normen voldoen en in een aantal gevallen te smal zijn. De gemeente kiest ervoor om steeds per project voorstellen te doen voor de benodigde aanpassingen van fietspaden. In Voorschoten staat veel woonbebouwing langs gebieds- en wijkontsluitingswegen. Bij de te nemen maatregelen zal deze woonfunctie een nadrukkelijke afwegingsfactor zijn. Dit geldt ook voor groen. Dit houdt in dat daar waar voldoende ruimte is aan de gewenste normen voor fietspaden kan worden voldaan.
2.	Vaak is er een 'veiligheid' gemaakt door een rode afscheiding op de weg te maken, dit is echter een schijnveiligheid want je wordt zo rakelings gepasseerd dat je makkelijk uit balans kunt raken, zeker kinderen en ouderen. Enkele voorbeelden zijn de Rouboslaan (vanaf de rotonde naar het station), de Zwaluwweg, de Valkeweg (het stuk over de bruggen waar je Bijdorp bijna in gaat rijden).	In het Maatregelenpakket Verkeer en Vervoer zijn de maatregelen voor aanpassing van wegen inclusief fietspaden te lezen.
3.	Verder vind ik dat het nieuwe fietspad op de Veurseweg veel te smal is en de stoep is er erg breed maar misschien gaat dat nog aangepast worden.	Dit wordt niet aangepast. Het fietspad voldoet aan de landelijke normen.

E.R.D. Legger

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	Openbaar vervoer aanvullen voor 'niet ontsloten' wijken met een busje dat voortdurend dezelfde route rijdt. (Niet een oproepbare cirkelbus dus).	Gezien de schaal van Voorschoten is dit waarschijnlijk niet rendabel.
2.	Voorbeeld beperken snelheid is Bijdorpstraat.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
3.	Zorg dat fietsnetvisie een uitstekend uitvoerbaar plan wordt: Eenvoudig met ingenieus-eenvoudige uitvoering zodat iedere burger het begrijpt en het gebruikt.	Door het consequent toepassen van de criteria van Duurzaam Veilig tracht de gemeente dat functie, gebruik en vormgeving van fietspaden op elkaar worden afgestemd. Duidelijke bewegwijzering is daarbij ook belangrijk.

A. van Hilten (namens bewoners Leidseweg Noord Noord)

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	<p>Met veel belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Visie op Verkeer en Vervoer in Voorschoten. Wij hebben als bewoners van de Leidseweg Noord Noord (tussen Trompweg en Huis ter Wadding) een gemeenschappelijke inspraakreactie opgesteld. Wij gaan er vanuit dat de door ons in deze inspraakreactie geformuleerde opmerkingen in de definitieve versie van de visie worden verwerkt. Reeds eerder in de Raad van Voorschoten en op de inspraakavond hebben wij een gelijklopend standpunt ingenomen.</p>	<p>Uw gemeenschappelijke inspraakreactie komt in hoofdlijnen overeen met de visie van de gemeente en leidt daarom niet tot wijzigingen.</p>
2.	<p>De bewoners staan positief tegenover de verkeersvisie.</p> <p>a) De visie erkent de problematische verkeersafwikkeling aan de noordzijde van Voorschoten en de hinder die dit geeft voor de omwonenden. De afspraken met de betrokken wethouder gemaakt in het verleden om na een eventueel vertrek van Intratuin te zorgen voor een structurele oplossing hebben in de visie een plek gekregen.</p> <p>b) De visie erkent dat de inrichting van de gehele Leidseweg Noord niet past bij de huidige functie en gebruik van de Leidseweg. De voorgestelde reconstructie tot een erftoegangsweg past in de afspraken die in het verleden zijn gemaakt om de leefbaarheid langs de Leidseweg structureel te verbeteren.</p>	<p>Wij nemen dit voor kennisgeving aan.</p>
3.	<p>De bewoners zijn unaniem van mening dat de in de visie genoemde 'Leidseweg Noord Noord 30 km' de enige optie is die een structurele oplossing kan bieden voor het verkeersprobleem.</p>	<p>De optie 'Leidseweg Noord Noord 30 km' heeft de voorkeur van de gemeente Voorschoten boven de optie 'Leidseweg Noord Noord eenrichtingsverkeer'. Het is echter nog niet mogelijk om de optie 'Leidseweg Noord Noord eenrichtingsverkeer' uit te sluiten. Dit i.v.m. verkeerstechnische en geluidstechnische onderzoeken die nog plaats moeten vinden. Daarnaast is de gemeente Voorschoten voor de aantakking van de weg aan de noordzijde afhankelijk van de provincie Zuid-Holland (eigenaar) en de gemeente Leiden (wegbeheerder).</p> <p>De uitkomsten van deze onderzoeken en overleggen kunnen van invloed zijn op de keuze</p>

		en uitvoering.
4.	<p>De bewoners zijn unaniem van mening dat de in de visie genoemde optie 'Leidseweg Noord Noord eenrichtingsverkeer' geen structurele oplossing vormt. De genoemde optie zal de overlast per saldo niet doen verminderen en isoleren de Leidseweg Noord in stedenbouwkundig opzicht op een niet acceptabele manier. De verkeersvisie erkent dat deze oplossing geen voordelen biedt ten opzichte van de voorkeursoptie 'Leidseweg Noord Noord 30 km'.</p> <p>Daarom is het naar de mening van de bewoners noodzakelijk dat de gemeenteraad van Voorschoten eenduidig kiest voor de 30 km optie. De eenrichtingsvariant kan in de verkeersvisie hooguit als niet wenselijke (maar wel onderzochte) variant worden beschreven die in de uiteindelijke afwegingen is afgefallen.</p>	<p>De optie 'Leidseweg Noord Noord 30 km' heeft de voorkeur van de gemeente Voorschoten boven de optie 'Leidseweg Noord Noord eenrichtingsverkeer'. Het is echter nog niet mogelijk om de optie 'Leidseweg Noord Noord eenrichtingsverkeer' uit te sluiten. Dit i.v.m. verkeerstechnische en geluidstechnische onderzoeken die nog plaats moeten vinden. Daarnaast is de gemeente Voorschoten voor de aantakking van de weg aan de noordzijde afhankelijk van de provincie Zuid-Holland (eigenaar) en de gemeente Leiden (wegbeheerder).</p> <p>De uitkomsten van deze onderzoeken en overleggen kunnen van invloed zijn op de keuze en uitvoering.</p>
5.	<p>Om invulling te geven aan het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer dat volgt op de Verkeersvisie vinden de bewoners van de Leidseweg Noord Noord het belangrijk dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de bewoners in een vroeg stadium bij de plannenmakerij betrokken worden. Nog voor het op te stellen voorontwerp bestemmingsplan, - gezien de urgentie van de verkeersproblematiek aan de Leidseweg Noord, de gemeente snel op eenduidige keuze formuleert en gelijktijdig met de herinrichting van de Leidseweg Noord ook de passage tussen Trompweg en Huis Ter Wadding meeneemt in de herinrichting tot 30 km zone, - de nieuwe weg op het Intratuinterrein zorgvuldig en in goede interactie met de om- en aanwonenden wordt vormgegeven. Zodanig dat het nieuwe wegontwerp zorg draagt voor veiligheid van de om- en aanwonenden en de leefbaarheid voor de om- en aanwonenden niet slechter wordt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zoals reeds aangegeven in de Verkeersvisie worden bewoners en andere belanghebbenden betrokken bij de uitwerking van de oplossing. - De planning en fasering zijn afhankelijk van de ontwikkelingen omtrent het Intratuinterrein en omgeving. De herinrichting van de Leidseweg Noord Noord kan pas plaatsvinden na realisatie van de nieuwe weg over het Intratuinterrein. - Zoals reeds aangegeven in de Verkeersvisie worden bewoners en andere belanghebbenden betrokken bij de uitwerking van de oplossing.
6.	<p>Samengevat:</p> <p>1.) Goede verkeersvisie waarin verkeersproblematiek langs de gehele Leidseweg Noord erkend wordt en structurele oplossingsmaatregelen worden</p>	Zie voorgaande reacties van de gemeente.

	<p>geschetst.</p> <p>2.) Noodzaak tot eenduidige keuze voor de variant 'Leidseweg Noord Noord 30 km'.</p> <p>3.) De optie 'Leidseweg Noord Noord eenrichtingsverkeer' vormt geen structurele oplossing en dient uit de visie verwijderd te worden.</p> <p>4.) Bewoners Leidseweg Noord Noord worden op korte termijn betrokken bij het voorontwerp bestemmingsplan en het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer, waarin de 30 km variant een nadere uitwerking krijgt.</p>	
--	--	--

F.A. Rolink

Nr.	Inspiraakreactie	Reactie gemeente
1.	Zoals ook reeds gemeld tijdens mijn insprekrecht van de gemeenteraadsvergadering van 18 december 2008 gaarne het volgende: Als bewoners van de Leidseweg Noord zijn wij blij met de plannen zoals opgenomen in de 4V-Nota	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
2.	Een aantal kanttekeningen daarbij; na het verbod voor vrachtwagens zoals nu reeds van kracht is, is de intensiteit van het vrachtverkeer afgenomen. Toch komt het regelmatig voor dat er toch vrachtverkeer en ook zware tractorcombinaties welke geen bestemmingsverkeer over de Leidseweg Noord rijden. De borden die dit aangeven bij de Voorschoterweg en Trompweg zouden wat ons betreft wel wat forser mogen.	Het vrachtwagenverbod is duidelijk aangegeven. De borden zijn conform de richtlijnen van het Reglement voor Verkeerstekens (RVV). Hier wordt niet van afgeweken. Bij de herinrichting van de Leidseweg Noord is het tegengaan van vrachtverkeer onderwerp van nadere studie.
3.	Veel bewoners hebben door de smalle weg al schade aan hun voertuig opgelopen. Voorstel om weg te reconstrueren als erftoegangsweg zijn bij ons dan goed ontvangen.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
4.	Beperking en handhaving van een 30 kilometerzone houdt dan wat ons betreft niet op bij het plaatsen van een 30 kilometerbord. Inrichting van de weg als 30 kilometerzone zal dan ook plaats moeten vinden. Anders zal het effect waarschijnlijk nihil zijn.	De gemeente is ook van mening dat enkel het plaatsen van een 30 kilometerbord niet voldoende is. Functie, gebruik en vormgeving van de weg dienen op elkaar te worden afgestemd.
5.	De voorgestelde oplossing van afwikkeling van het verkeer van het weggedeelte Leidseweg Noord Noord over het Intratuin-terrein is wat ons betreft ook een goed voorstel. Het gebruik van dit weggedeelte is nu smal en met een vrachtwagen als tegenligger ben je altijd weer blij als je deze hindernis schadevrij genomen hebt.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
6.	Samenvattend: Goede plannen, maar bij uitvoering graag aandacht voor inrichting en handhaving.	Zie voorgaande reacties van de gemeente.

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	Wij zijn blij te zien dat de gemeente serieus mogelijkheden onderzoekt voor de Leidseweg Noord Noord.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
2.	Wij ondersteunen het plan met de nieuwe weg op 't Intratuin terrein en het verkeersluw maken van de Leidseweg Noord Noord.	De optie om tweerichtingsverkeer over het Intratuinterrein mogelijk te maken, de Leidseweg Noord Noord te reconstrueren tot erftoegangsweg en doodlopend te maken heeft de voorkeur van de gemeente Voorschoten boven de optie eenrichtingsverkeer over het Intratuinterrein en de Leidseweg Noord Noord. Het is echter nog niet mogelijk om de optie 'eenrichtingsverkeer' uit te sluiten. Dit i.v.m. verkeerstechnische en geluidstechnische onderzoeken die nog plaats moeten vinden. Daarnaast is de gemeente Voorschoten voor de aantakking van de weg aan de noordzijde afhankelijk van de provincie Zuid-Holland (eigenaar) en de gemeente Leiden (wegbeheerder). De uitkomsten van deze onderzoeken en overleggen kunnen van invloed zijn op de keuze en uitvoering.
3.	Wel van belang: – De Intratuin-weg moet op ruime afstand van de woningen op de Leidseweg komen anders verplaatst de geluidsoverlast zich naar achterkamers en tuinen! Bovendien dan aan 2-zijden verkeer.	De exacte situering van de weg over het Intratuinterrein is onderwerp van nadere studie.
4.	– Snelheidsbeperking ook op deze weg i.v.m. geluid.	De (toekomstige) weg over het Intratuinterrein heeft een wijkontsluitende functie en moet dan ook als 50 km weg worden ingericht en vormgegeven. Een 30 km weg is niet reëel en handhaafbaar.
5.	– Deze weg moet wel aantrekkelijker/ logischer zijn als Leidseweg.	Dit is ook één van de doelstellingen van de gemeente voor wat betreft de verkeersafwikkeling aan de noordzijde van Voorschoten.
6.	Bij herinrichting achterterrein nog altijd de wens van veel bewoners om een achterom te krijgen.	Dit is onderwerp van nadere studie.

Fam. Van Geijlswijk

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	Voorkeur om Leidseweg Noord Noord verkeersluw te maken d.m.v. ontsluitingsweg over voormalig terrein Intratuin.	De optie om tweerichtingsverkeer over het Intratuinterrein mogelijk te maken, de Leidseweg Noord Noord te reconstrueren tot erftoegangsweg en doodlopend te maken heeft de voorkeur van de gemeente Voorschoten boven de optie eenrichtingsverkeer over het Intatuinterrein en de Leidseweg Noord Noord. Het is echter nog niet mogelijk om de optie 'eenrichtingsverkeer' uit te sluiten. Dit i.v.m. verkeerstechnische en geluidstechnische onderzoeken die nog plaats moeten vinden. Daarnaast is de gemeente Voorschoten voor de aantakking van de weg aan de noordzijde afhankelijk van de provincie Zuid-Holland (eigenaar) en de gemeente Leiden (wegbeheerder). De uitkomsten van deze onderzoeken en overleggen kunnen van invloed zijn op de keuze en uitvoering.
2.	Mits: deze weg op voldoende afstand van de tuinen van betreffende reeds bestaande woningen af liggen.	De exacte situering van de weg over het Intratuinterrein is onderwerp van nadere studie.
3.	Voorwaarde eveneens dat bestaande sloot achter de woningen, verbreed en verdiept wordt zodat deze als natuurlijke afscheiding kan dienen.	Ook dit is onderwerp van nadere studie.

A.A.J.M. van der Vlugt

Nr.	Inspiraakreactie	Reactie gemeente
1.	Wij zijn zeer verheugd omdat wij constateerden dat de gemeente kiest voor een structurele oplossing voor wat betreft Leidseweg Noord Noord.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
2.	Onze voorkeur gaat uit naar de variant waarin de huidige weg wordt afgesloten en een nieuwe route wordt gerealiseerd over het terrein van Intratuin.	De optie om tweerichtingsverkeer over het Intratuinterrein mogelijk te maken, de Leidseweg Noord Noord te reconstrueren tot erftoegangsweg en doodlopend te maken heeft de voorkeur van de gemeente Voorschoten boven de optie eenrichtingsverkeer over het Intratuinterrein en de Leidseweg Noord Noord. Het is echter nog niet mogelijk om de optie 'eenrichtingsverkeer' uit te sluiten. Dit i.v.m. verkeerstechnische en geluidstechnische onderzoeken die nog plaats moeten vinden. Daarnaast is de gemeente Voorschoten voor de aantakking van de weg aan de noordzijde afhankelijk van de provincie Zuid-Holland (eigenaar) en de gemeente Leiden (wegbeheerder). De uitkomsten van deze onderzoeken en overleggen kunnen van invloed zijn op de keuze en uitvoering.
3.	Eenrichtingsverkeer is geen goede optie want dan wordt het een racebaan.	De optie om tweerichtingsverkeer over het Intratuinterrein mogelijk te maken, de Leidseweg Noord Noord te reconstrueren tot erftoegangsweg en doodlopend te maken heeft de voorkeur van de gemeente Voorschoten boven de optie eenrichtingsverkeer over het Intratuinterrein en de Leidseweg Noord Noord. Het is echter nog niet mogelijk om de optie 'eenrichtingsverkeer' uit te sluiten. Dit i.v.m. verkeerstechnische en geluidstechnische onderzoeken die nog plaats moeten vinden. Daarnaast is de gemeente Voorschoten voor de aantakking van de weg aan de noordzijde afhankelijk van de provincie Zuid-Holland (eigenaar) en de gemeente Leiden (wegbeheerder). De uitkomsten van deze onderzoeken en overleggen kunnen van invloed zijn op de keuze en uitvoering.

Nr.	Inspiraakreactie	Reactie gemeente
1.	Het inrichten van de Nassauwijk als 30 km-zone zal het enorme sluipverkeer door de wijk niet alleen gaan oplossen. Al het verkeer vanuit richting Den Haag/ Wassenaar richting de wijken Adegeest en Noord-Hofland gaat nu (zeker in de drukke uren) dwars door de Nassauwijk heen. Aangezien dit verkeer alleen vanaf de Wijngaardenlaan via de Juliana van Stolberglaan de Nassauwijk in kan is het verkeer gedwongen via Johan Willem Frisolaan of Prinses Marijkelaan naar de Prins Bernhardlaan te gaan. Daardoor heeft de gehele wijk er dus last van. Een mogelijkheid om vanaf de Wijngaardenlaan linksaf meteen de Prins Bernhardlaan in te kunnen slaan neemt de verkeersdruk in de rest van de Nassauwijk weg.	Het links afslaan vanaf de Wijngaardenlaan de Prins Bernhardlaan in is verkeerstechnisch in principe mogelijk. De ruimtelijke inpassingen en gevolgen voor de verkeerscirculatie moeten nader worden onderzocht en ter besluitvorming worden voorgelegd.

R.E. van der Kaden

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	Om het onnodige verkeer wat niet in de Nassaulaan moet zijn stel ik voor om de Johan Willem Frisolaan vanuit Wassenaar af te sluiten (éénrichtingsverkeer).	Bij de herinrichting van de Nassauwijk worden maatregelen genomen om het sluipverkeer te ontmoedigen. Zo komen er bijvoorbeeld extra drempels. Verkeer in twee richtingen blijft toegestaan.
2.	Tevens vind ik de Johan Willem Frisolaan te smal om tweerichtingsverkeer toe te laten.	Het profiel en het karakter van de Johan Willem Frisolaan zijn geschikt om verkeer in twee richtingen toe te staan.

A.F. van Doorn

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	Uitbreiden en onderhouden van snelheidsremmers zodat niet harder dan 30 km/ uur gereden <u>kan</u> worden.	Het aantal drempels in de Nassauwijk wordt uitgebreid. Op die manier wordt getracht het gewenste verkeersgedrag (30 km/ uur) te bereiken.
2.	Betere aanduiding 30 km gebied (poort).	Bij de in- en uitgangen van de Nassauwijk worden 30 km poorten gecreëerd. Dit houdt in 30 kilometerborden en uitritconstructies.
3.	Controle 30 km/ uur door gemeente (net als verkeerstellingen). Handhaving door politie.	Het gewenste verkeersgedrag (30 km/ uur) is bij voorkeur te bereiken door een duidelijke inrichting van de weg. Handhaving is – als sluitstuk – een belangrijk instrument om de verkeersveiligheid te verbeteren.
4.	Aanpassen Naussaukade/ verbeteren veiligheid voor schoolkinderen.	Dit is onderwerp van nadere studie.
5.	Onoverzichtelijke aansluiting Wijngaardenlaan/ Juliana van Stolberglaan aanpakken.	Het kruispunt Wijngaardenlaan/ Juliana van Stolberglaan zal worden voorzien van een uitritconstructie. Hierdoor wordt de overgang van het snelheidsregime verduidelijkt en wordt de voorrangssituatie voor voetgangers en fietsers verbeterd.

D. Schoonerwaldt

Nr.	Inpraakreactie	Reactie gemeente
1.	Omdat ik tot mijn spijt niet aanwezig kon zijn bij de informatiebijeenkomst over de Voorschotense verkeersvisie op 25 februari jl. in het Cultureel Centrum, stel ik er prijs op, langs deze weg alsnog mijn mening kenbaar te maken over enkele punten die ik t.a.v. dit onderwerp van belang vind, met als kern het element verkeersveiligheid in onze gemeente.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
2.	Helaas moet de reconstructie van de Veurseweg als een gedane zaak worden beschouwd. Dat project is naar mijn mening en die van vele anderen een absolute flop. De te smalle rijbanen vragen een veel grotere concentratie dan voorheen bij het autorijden. De bermen zijn overbodig breed en bij het parkeren van de auto in de berm of op de te smalle parkeerstroken is men genoodzaakt, de rechterwielen van de auto in de berm of op de trottoirstrook te plaatsen, omdat men anders bij het openen van het linkerportier door een passerende auto wordt gegrepen. Ook politie en ambulancedienst klagen steen en been, omdat het passeren van andere automobilisten in spoedgevallen niet meer mogelijk is. Kortom: onveiligheid troef.	<p>Er is bewust gekozen om de rijbanen te versmallen. Een grotere concentratie leidt namelijk tot de gewenste lagere snelheden (max. 50 km/h).</p> <p>Het is niet noodzakelijk om met twee wielen op de stoep te parkeren. De parkeervakken voldoen aan de landelijke normen.</p> <p>Er is overleg met de nood- en hulpdiensten gaande en geweest. Zij kunnen zich vinden in het ontwerp.</p>
3.	Als gevolg van het raadsbesluit, in de Prinses Margrietlaan ook aan de even zijde parkeerplaatsen aan te leggen, is de nu te smalle rijbaan voor fietsers en ander langzaam verkeer uitermate onveilig geworden. Ook kunnen van twee kanten komende auto's elkaar niet meer passeren en moeten zich dus tussen geparkeerde auto's inwringen. Het gevolg is dat fietsers, en met name scholieren van de VOS aan de Prinses Marjkkelaan, de trottoirs als fietspad gebruiken, waardoor voetgangers, bejaarden, gebruikers van rollators en van electroscooters ernstige risico's lopen. Een teleurstellende reactie namens het gemeentebestuur, dat dit risico kan worden voorkomen, raakt kant noch wal.	In het kader van de herinrichting van de Nassauwijk is het ontwerp aangepast. Dit zorgt voor een betere indeling en verdeling van de parkeerplaatsen in de straat en wijk. Bewoners worden op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.
4.	Ik verzoek u daarom dringend, het college van b. en w. te adviseren, bij de geplande herindeling van deze laan de betreffende parkeerplaatsen subiet op te heffen en uitvoering te geven aan de voorstellen, die inzake deze kwestie zijn gedaan door een	In het kader van de herinrichting van de Nassauwijk is het ontwerp aangepast. Dit zorgt voor een betere indeling en verdeling van de parkeerplaatsen in de straat en wijk. Bewoners worden op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

	<p>vertegenwoordigende bewonerswerkgroep. Op grond van negatieve ervaringen zijn mijn verwachtingen in dezen evenwel niet hoog gespannen. Uitermate teleurstellend bij een college, dat het begrip 'veiligheid' hoog in het vandaal voert.</p>	
--	--	--

F.A.J. Straetemans

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	<p>Ik heb de verkeersvisie van de gemeente Voorschoten bekeken. Volgens mij staat in hoofdstuk 8 ten onrechte dat er in de huidige situatie op station Voorschoten in de spitsuren 6 treinen per uur per richting stoppen. Ik heb de reismogelijkheden in de ochtendspits tussen de stations Leiden en Voorschoten gecheckt op www.ns.nl. De reisplanner van de NS geeft slechts 4 treinen per richting per uur. Dit zijn dezelfde stoptreinen die ook station De Vink aandoen, en die gedurende de rest van de werkdag rijden.</p>	<p>Bedankt voor uw oplettendheid. De Verkeersvisie zal op dit punt worden aangepast.</p> <p>In het kader van het programma Stedenbaan is het overigens wel de ambitie om op de corridor Leiden – Den Haag zo spoedig mogelijk de stap te zetten van vier naar zes sprinters per uur met een strakke interval van tien minuten. Dit geldt voor zowel station Voorschoten als station De Vink.</p>

W. Bokma

Nr.	Inspiraakreactie	Reactie gemeente
1.	Deze brief schrijf ik u naar aanleiding van de verkeersvisie van Voorschoten. Hierbij dien ik een verzoek in om meer parkeerplaatsen te realiseren in onze straat, Carry Pothuiserf, Noord-Hofland.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
2.	De straat is bijna 25 jaar oud en voorziet niet meer in het huidige aanbod van parkeerplaatsen door de toegenomen hoeveelheid auto's. Bijna dagelijks staan er auto's voor mijn huis en die van mijn burens geparkeerd. Dit zijn geen parkeerplaatsen, maar eigenlijk wandelstroken en het moet de bewoners de gelegenheid bieden hun tuin te verlaten... (huisnr. 24, 26 en 28). Vooral voor ons huis staat dagelijks een auto geparkeerd (nr. 28). Het is dat wij ons looppad schuin hebben laten lopen richting een verhoogde stoep, anders kunnen wij onze tuin niet verlaten. Ook verderop in de straat vrijwel dagelijks auto's geparkeerd op een stoep. Dit is tegenover de huisnrs. 25,27 en 29. Deze stoep is later aangelegd in een groenstrook, speciaal voor de vuilcontainers.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
3.	Mijn idee was nu om deze strook te gebruiken voor parkeerplaatsen. Het sluit aan op een groot grasveld, waardoor de parkeervakken makkelijker dieper het grasveld op kunnen worden geplaatst. Er blijft nog veel grasveld over. De opstelplaatsen voor containers zouden dan iets eerder in de straat kunnen komen, bv. Tegenover huisnr. 21, 23. Als ik een grove berekening maak is er ruimte voor 5 parkeerplaatsen extra. Dit hebben we hard nodig, omdat alle omliggende parkeerplaatsen ook overvol zijn.	Na revisie van de riolering zullen de straten in Noord-Hofland worden ingericht als 30 km - zone. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de parkeersituatie. Uw verzoek en suggestie worden betrokken bij de herinrichting. Volgens de planning zullen de werkzaamheden starten in 2011 - 2012.
4.	Hopelijk kunt u mijn idee meenemen in het te vernieuwen parkeerbeleid.	Zie voorgaande reactie van de gemeente.

T.W. van der Steege

Nr.	Inpraakreactie	Reactie gemeente
1.	Als participerende burger van Voorschoten verzoek ik u in de uitwerking van de verkeersvisie en de daaruit voortvloeiende plannen voor het verkeer door de Professor Boerhaaveweg en de Badhuisstraat vooral de veiligheid van de verkeersdeelnemer en de leefbaarheid voor de omgeving mee te nemen in de nog komende beraadslagingen.	Het begrip duurzaam staat centraal in de Verkeersvisie. Dat wil zeggen: <ul style="list-style-type: none"> - Duurzaam Veilig - met respect voor de leefomgeving - bruikbaar voor langere tijd
2.	De visie geeft de indruk dat het accent ligt op fietsers en voetgangers. Dat juich ik toe.	Dank u.
3.	Als bewoner van de gemeente is het van groot belang dat de toename van het verkeer ten gevolge van de bewoning van Krimwijk II, de leefbaarheid en veiligheid aan bovengenoemde wegen gehandhaafd blijft. Reeds enkele maanden is merkbaar dat er een toename van het verkeer uit en naar Krimwijk II plaats vindt. Ook in het weekend is duidelijk merkbaar dat vooral 's nachts het lawaai van over het algemeen jeugd toeneemt. Dit zal in de toekomst alleen maar toenemen.	Ook voor de gemeente is het van belang dat de leefbaarheid en veiligheid gehandhaafd blijven.
4.	<u>Algemeen</u> Ik ben een geweldig voorstander om de toegang tot de Anthoni van Leeuwenhoekkade in het verlengde van de Badhuisstraat af te sluiten voor al het gemotoriseerde verkeer met evt. een knip i.v.m. calamiteiten. Dit zal een grote verbetering geven voor het verkeersknelpunt Professor Boerhaaveweg/ Anthoni van Leeuwenhoekkade/ Professor Einsteinlaan/ Badhuisstraat. Hiervan uitgaand nog de volgende opmerkingen:	De gemeente is niet voornemens om de Anthoni van Leeuwenhoekkade af te sluiten. Een eventuele afsluiting van de Anthoni van Leeuwenhoekkade heeft ook nadelige gevolgen voor de ontsluiting van de buurt en leidt tot verschuiving van de verkeersstromen naar andere straten.
5.	<u>Krimwijk II</u> Aangenomen is dat er een voetgangers- en rijwielpad, noodweg met knip richting schaatsbaan over de Sloot van Van Leeuwen zal komen. Zie bestemmingsplan. Deze sluit aan op de Anthoni van Leeuwenhoekkade - Nicolaas Maeskade. Zeer geschikt voor school-thuis route vanuit de Vlietwijk. Parkeren schoolmoeders in de Anthoni van Leeuwenhoekkade - Nicolaas Maeskade is mogelijk en ontlast parkeren rondom de school.	In het plan Krimwijk II is naast de school een brug voorzien. Vanaf de brug zal er een langzaam verkeersroute (fiets en wandel) naar de Anthoni van Leeuwenhoekkade worden aangelegd. Bij de school komt een goede parkeervoorziening om de overlast voor andere weggebruikers (zoals fietsers en voetgangers) te voorkomen. Parkeren in de Anthoni van Leeuwenhoekkade is en blijft ook toegestaan.
6.	<u>vervolg Krimwijk II</u> Te overwegen valt een rotonde aan te leggen kruising Professor Boerhaaveweg/ Professor	Dit is onderwerp van nadere studie.

	Einsteinlaan/ Badhuisstraat. De vraag is of er ruimte voor is. Stoplichten zal een alternatief zijn.	
7.	<u>vervolg Krimwijk II</u> In de planning voor openbaar vervoer wordt aangegeven dat er een busroute is gepland door Krimwijk II. De onduidelijkheid over een noordelijke ontsluiting van de Krimwijk veroorzaakt problemen in de nabije toekomst;	De komst van een busroute is afhankelijk van de aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg door Krimwijk II. De gemeente zet zich in dat op korte termijn de noordelijke ontsluitingsweg wordt gerealiseerd.
8.	<u>vervolg Krimwijk II</u> Mogelijk kan voor het langzame verkeer er een doorsteek gemaakt worden vanuit de Krimwijk II met een brug over het smalste deel van het water in het verlengde van de Marnixstraat. Ook geschikt voor school-thuis route Krimkade kant.	Er komt een langzaam verkeersroute vanuit Krimwijk II aansluitend op de Marnixstraat.
9.	<u>Professor Boerhaaveweg</u> Het huidige betegelde rijwielpad aan de gebouwenzijde te veranderen in een voetgangerspad zodat voetgangers niet meer op dat rijwielpad of het rijwielpad aan de overkant of op de asfaltweg, hoeven te lopen. Momenteel weet je niet meer waar je mag/ moet lopen;	De huidige situatie is tijdelijk i.v.m. bouwverkeer en toegang tot de nieuwbouwwijk. De eindsituatie heeft een andere vormgeving. Voet- en fietspad worden van elkaar gescheiden.
10.	<u>vervolg Professor Boerhaaveweg</u> Van het aan de andere kant liggende rijwielpad zou door verbreding - voldoende ruimte - een tweerichtingsverkeer rijwielpad gemaakt kunnen worden;	De huidige situatie is tijdelijk i.v.m. bouwverkeer en toegang tot de nieuwbouwwijk. De eindsituatie heeft een andere vormgeving. Voet- en fietspad worden van elkaar gescheiden.
11.	<u>vervolg Professor Boerhaaveweg</u> De wijkontsluitingsweg wordt 50 km/ uur. Wij pleiten voor het laten staan van de huidige 30 km snelheidsborden; Opmerking: de snelheid waarmee momenteel gemotoriseerd verkeer Krimwijk II verlaat zal de mooie en bevallige dame wijzend naar die prachtige wijk niet leuk vinden, ze verdient meer aandacht;	De weg heeft een wijkontsluitende functie en wordt dan ook een 50 km weg. Een 30 km weg is niet reëel en handhaafbaar.
12.	<u>vervolg Professor Boerhaaveweg</u> Parkeerverbod instellen aan beide zijden van de weg en dubbele ononderbroken asstreepen behalve bij kruising en uitritten;	De vormgeving van de weg is zodanig dat het niet uitnodigt om te parkeren.
13.	<u>vervolg Professor Boerhaaveweg</u> De bocht naar de Badhuisstraat ruimer maken zodat de geplande OV bus deze bocht normaal kan nemen cq rotonde indien mogelijk, anders stoplichten.	Voldoende draaicirkel voor de bus is bij ieder ontwerp uitgangspunt.
14.	<u>vervolg Professor Boerhaaveweg</u> Genoemde bocht is onoverzichtelijk, doordat omgevingselementen het visuele zicht	Overzichtelijkheid wordt mede bepaald door de rijnsnelheid. Kruising dient met uiterste voorzichtigheid en aangepaste snelheid te

	belemmeren;	worden genomen.
15.	<u>vervolg Professor Boerhaaveweg</u> Zorg voor dubbele ononderbroken asstrepen behalve bij kruising en uitritten;	De Professor Boerhaaveweg krijgt een onderbroken asstreek.
16.	<u>vervolg Professor Boerhaaveweg</u> Het verhoogde asfalt handhaven voor de uitrit van het Park;	Dit is onderwerp van nadere studie.
17.	<u>vervolg Professor Boerhaaveweg</u> Bushalte OV zo dicht mogelijk bij het Park, i.v.m. oudere bewoners.	De bushalte komt bij de nieuwe school in Krimwijk II.
18.	<u>Badhuisstraat</u> Naast reeds voorgestelde rotondes in het tracé Veurseweg/ Julianalaan, rotonde kruising Badhuisstraat/ Leidseweg en – wel of geen noordelijke ontsluiting van Krimwijk II – rotonde Leidseweg/ Leidseweg Noord/ Voorschoterweg aanleggen;	Het verkeer vanuit Krimwijk naar Leiden zal via de noordelijke ontsluitingsweg naar de kruising Leidseweg/ Voorschoterweg worden geleid. Dit kruispunt zal niet worden vervangen door een rotonde. De verkeerslichten voldoen. Het verkeer vanuit Krimwijk naar Leidschendam-Voorburg zal via de kruising Badhuisstraat/ Leidseweg rijden. De capaciteit van deze kruising is voldoende om dit verkeer te verwerken.
19.	<u>vervolg Badhuisstraat</u> Pleit voor 30 km/ uur zeker als er meer fietsverkeer komt of 50 km/ uur maar dubbele ononderbroken asstrepen behalve bij kruising en uitritten;	De weg heeft een wijkontsluitende functie en blijft dan ook een 50 km weg. Een 30 km weg is niet reëel en handhaafbaar.
20.	<u>vervolg Badhuisstraat</u> Parkeerverbod aan beide zijden, waar geen parkeerinhammen zijn, invoeren;	De vormgeving van de weg is zodanig dat het niet uitnodigt om te parkeren.
21.	<u>vervolg Badhuisstraat</u> Bushalte OV zo dicht mogelijk bij het Park, i.v.m. oudere bewoners.	De bushalte komt bij de nieuwe school in Krimwijk II.
22.	Meer controle op het rijgedrag van verkeersdeelnemers zal overigens veel helpen. Wij hebben voor regels gekozen om de veiligheid en leefbaarheid te vergroten. Handhaving is een gevolg dus pleit ik voor intensievere controles.	Het gewenste verkeersgedrag is bij voorkeur te bereiken door een duidelijke inrichting van de weg. Handhaving is – als sluitstuk – een belangrijk instrument om de verkeersveiligheid te verbeteren.
23.	Hopelijk heb ik met bovenstaande mee kunnen doen aan positief bedoelde opmerkingen.	Bedankt voor uw inspraakreactie.

Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente
1.	<p>Bezwaar aantekenen tegen verkeersvisie.</p> <p>Hierbij maak ik bezwaar tegen het stoppen van de lijnbussen midden op de rijbaan op de wijkontsluitingswegen waaronder de Admiraal de Ruytersingel. Het houdt onnodig het andere verkeer op. Daarna ben je verplicht de route achter de bus te blijven volgen en bij elke halte weer te stoppen. Er wordt gesteld dat de bus kan worden ingehaald. Dit is op veel plaatsen niet mogelijk omdat er een middenberm is, of waar geen middenberm is anders gevaarlijke situaties ontstaan bij het inhalen. Graag de oude situatie terug waarbij de bus naast de weg de mensen laat in- en uitstappen en daarna met voorrang weg rijdt.</p>	<p>Uit het oogpunt van toegankelijkheid en veiligheid is juist bewust gekozen om de bussen op de wijkontsluitingswegen in Voorschoten op de weg te laten halteren.</p> <p>De oude situatie kan dus niet terugkomen.</p>

I.F. de Graaff

Nr.	Inspiraakreactie	Reactie gemeente
1.	<p>Ik was aangenaam verrast met het artikel in het Witte Weekblad waarin werd verteld over de totstandkoming van de gemeentelijke verkeersvisie. In het bijzonder het feit dat u heeft samengewerkt met belanghebbende (burger)partijen zoals de Fietsersbond, het Platform Duurzaam Voorschoten, de wijkverenigingen en scholen, om zo gezamenlijk te komen tot een bruikbaar plan voor lange tijd mét respect voor onze leefomgeving, heeft indruk op mij gemaakt. In deze tijd van voornamelijk negatieve berichtgeving is het, denk ik, belangrijk om oog te hebben voor de positieve zaken en dit ook te uiten. Vandaar deze brief. Gaat u vooral door op de ingeslagen weg. Dat ons verkeersnet een levend voorbeeld mag worden van een gemeente die samenwerkt met de kennis en ervaringen van haar burgers.</p>	<p>Dank voor uw reactie. De Verkeersvisie is een van de eerste documenten die via het proces van burgerparticipatie tot stand is gekomen. Het streven is om alle komende beleidsnota's op eenzelfde wijze tot stand te brengen, dus met inbreng en kennis van de burgers van Voorschoten.</p>

4. Conclusies

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de wijzigingen op de concept Verkeersvisie. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen wijzigingen als gevolg van de inspraakreacties en ambtshalve wijzigingen.

Veel inspraakreacties hebben betrekking op de uitvoering. Deze reacties zijn met de ontwikkeling van het Maatregelenpakket Verkeer en Vervoer meegenomen.

4.1 Wijzigingen naar aanleiding van inspraakreacties

De volgende inspraakreacties hebben een wijziging tot gevolg:

- 1) Stadsgewest Haaglanden vraagt aandacht om de uitgangspunten die in kader van het programma Stedenbaan zijn afgesproken explicieter in de Verkeersvisie op te nemen. *(zie pagina 11 en 12, inspraakreactie 5 t/m 8)*

Advies

Stedenbaan is een initiatief van de samenwerkende overheden in de Zuidvleugel van de Randstad. Aangezien de regio Holland Rijnland een Zuidvleugelpartner is en het programma Stedenbaan ook consequenties heeft voor Voorschoten, wordt in hoofdstuk 8 (Openbaar Vervoer) een aparte paragraaf (8.3) over het programma Stedenbaan opgenomen.

Wijziging Verkeersvisie

8.3 Programma Stedenbaan

Stedenbaan is een initiatief van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (BPZ), een samenwerkingsverband van acht bestuurlijke partners in het zuidelijke deel van de Randstad: de provincie Zuid-Holland, het Stadsgewest Haaglanden, de Stadsregio Rotterdam, de regio's Holland Rijnland, Midden-Holland en Drechtsteden, en de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Het doel is te komen tot een netwerk van snelle treindiensten met een metroachtige frequentie op de lijn Dordrecht – Haarlem en de lijn Gouda – Rotterdam/ Den Haag. Dit wordt gekoppeld aan de bouw van kantoren en woningen in de buurt van bestaande en nieuwe stations. Ook zal het voor- en natransport naar en van de stations verbeteren.

In de regio Holland Rijnland bevinden zich zes Stedenbaanstations, namelijk:

- Leiden Centraal
- De Vink
- Voorschoten
- Voorhout
- Hillegom
- Sassenheim (nieuw te openen station)

Het BPZ heeft het concept Stedenbaan de afgelopen jaren besproken met andere betrokken partijen zoals de Nederlandse Spoorwegen, ProRail, betrokken gemeenten en

marktpartijen. Op dit moment is overeenstemming met NS over het verhogen van de frequentie ten zuiden van Leiden. Op het traject Leiden – Den Haag HS – Rotterdam – Dordrecht zullen in de eindsituatie 6 treinen per uur gaan rijden. Als onderdeel van een gefaseerde invoering kan dit in het begin worden verdeeld in 6 treinen per uur tussen Leiden Centraal – Den Haag Centraal en 6 treinen per uur tussen Den Haag Centraal en Dordrecht. Daarnaast zijn reeds afspraken gemaakt over het voor- en natransport per fiets en over P+R terreinen.

Voor station Voorschoten en station De Vink is afgesproken dat het aantal P+R plaatsen (financiering NS en provincie elk 50%) en het aantal fietsenstallingen (financiering ProRail en provincie elk 50%) wordt uitgebreid. Het creëren van een verkeerskundig en sociaal veilige stationsomgeving is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

Naast de afspraken over parkeren zal in Voorschoten de realisatie van kantoren in de nabijheid van station Voorschoten worden onderzocht.

- 2) De Vereniging Leefbaar Voorschoten is van mening dat de veiligheid op en rondom de beide spoorwegstations in Voorschoten aandacht vereist en dat dit onderwerp in de Verkeersvisie behoort terug te komen. Ook de veiligheid van de stalling van fietsen maakt daar deel van uit.

(zie pagina 15, inspraakreactie 5)

Advies

De veiligheid op en rondom stationsomgevingen is een belangrijk onderwerp. Dit kan explicieter in de Verkeersvisie opgenomen worden. In het kader van het programma Stedenbaan is het de ambitie om sociaal veiligere stationsomgevingen te creëren. In hoofdstuk 8 wordt een aparte paragraaf (8.3) over het programma Stedenbaan opgenomen.

Wijziging Verkeersvisie

8.3 Programma Stedenbaan

zie hierboven

- 3) De heer Straetemans merkt op dat in de Verkeersvisie ten onrechte is opgenomen dat in de huidige situatie op station Voorschoten in de spitsuren 6 treinen per uur per richting stoppen. De reisplanner van de NS geeft slechts 4 treinen per richting per uur.

(zie pagina 33, inspraakreactie 1)

Advies

Deze constatering is juist. Dit wordt gewijzigd in de Verkeersvisie.

Wijziging Verkeersvisie

8.1 Huidige situatie

Op NS-station Voorschoten en station De Vink stopt in de spits vier maal per uur (per richting) een trein.

4.2 Ambtshalve wijzigingen

- 1) In figuur 12 van de concept Verkeersvisie is door middel van gestippelde pijlen aangegeven dat de fietsstructuur in de wijk Starrenburg onderwerp van nadere studie is. Deze studie is inmiddels uitgevoerd.

In figuur 12 van de definitieve Verkeersvisie is de fietsstructuur in de wijk Starrenburg aangegeven.

- 2) In de concept Verkeersvisie is de Trompweg tussen station De Vink en de Admiraal de Ruytersingel aangewezen als erftoegangsweg. De Trompweg heeft echter een ontsluitende functie voor station De Vink en dient daarom als wijkontsluitingsweg aangeduid en ingericht te worden.

In de definitieve Verkeersvisie (hoofdstuk 4 Duurzaam Veilig, figuur 7) is dit gewijzigd.

Bijlage

Verslag informatieavond Verkeersvisie

Locatie : Cultureel Centrum
Datum : woensdag 25 februari 2009
Tijd : 19.30 uur tot en met 21.30 uur

Aanwezig

Gemeente Voorschoten : wethouder H.H.V. Horlings
dhr. G.M. van der Meer, projectleider Verkeersvisie
dhr. T.D.P. Looye, medewerker afd. RO
dhr. N. Balak, verkeerskundig medewerker afd. RB
dhr. P. van der Hoek, verkeerskundig medewerker afd. RB
dhr. J.B.M. Goselink, medewerker afd. RB
Deelnemers : 25 personen

1. Opening informatieavond door wethouder H.H.V. Horlings

Wethouder H.H.V. Horlings heet iedereen hartelijk welkom en is verheugd dat er zo veel mensen naar deze informatieavond over de Verkeersvisie zijn gekomen. De wethouder vertelt dat het doel van deze avond driedelig is. Ten eerste wordt u door middel van een korte presentatie op de hoogte gebracht van de inhoud van de concept Verkeersvisie, ten tweede wordt u in de gelegenheid gesteld om uw zienswijzen (schriftelijk) kenbaar te maken op de concept Verkeersvisie en ten derde kunt u vanavond uw prioriteiten aangegeven ten aanzien van het nog te ontwikkelen Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer.

Voor het indienen van zienswijzen liggen op de tafel naast de ingang inspraakreactieformulieren voor u klaar.

2. Presentatie concept Verkeersvisie door Gert van der Meer

De heer G.M. van der Meer (projectleider Verkeersvisie) presenteert de inhoud van de concept Verkeersvisie. In de presentatie komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- Visie en Uitvoering
- Procedure
- Participatie(boom)
- Uitgangspunten
- Ambitie
- Kernthema's
- Categoriëring van Wegen
- Duurzaam Veilig
- Fietsverkeer
- Openbaar Vervoer
- Autoverkeer
- Verkeersafwikkeling Noordzijde
- Leidseweg Noord (Noord)
- Milieu
- Centrum
- Parkeren in de Wijken

--- PAUZE ---

3. Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer

De heer Van der Meer geeft een korte uitleg over de bedoeling van het tweede deel van de avond. Het tweede deel staat in het teken van het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer. Het is de bedoeling dat de aanwezigen hun prioriteiten ten aanzien van de verkeersdoelen, -modaliteiten en -projecten in Voorschoten aangeven. Iedere deelnemer krijgt drie stickervelletjes en dient voor ieder paneel (verkeersdoelen, verkeersprojecten, verkeersmodaliteiten) een stickervelletje te gebruiken. Ieder paneel bestaat vervolgens weer uit verschillende onderwerpen en hoe meer stickers er bij een onderwerp worden geplakt, des te hoger de prioriteit volgens de deelnemers is om dit onderwerp aan te pakken. In onderstaande tabel zijn de resultaten van de sessie weergegeven.

Verkeersdoelen		Modaliteiten		Verkeersprojecten	
Verkeersveiligheid	8	Auto	15	Schoolroutes	9
Bereikbaarheid	6	Fiets	53	30 km zones	20
Milieu	11	Openbaar Vervoer	17	Maatregelen toegankelijkheid	0
Autoverkeer verminderen	6	Voetganger	22	Leidseweg Noord herinrichten	30
Primaat bij voetganger	8	Brom-/ snorfiets	3	Ontbrekende schakels fietsverkeer	7
Aandacht voor fietsers	21			Duurzaam veiliger inrichten hoofdroutes	2
Schoolroutes	14			ZOEF - pad	5
Duurzaam veilige inrichting	15			OV ontsluiting wijken	4
				Mobiliteitsplannen	0
				Verkeerseducatie	4
				Parkeervoorziening in wijken	4

N.B. De gemeente Voorschoten is zich bewust dat bovenstaande tabel geen volledig beeld geven van de wensen van alle gebruikers van het wegennet in Voorschoten. Het geeft echter wel een indicatie van de prioriteiten (van de aanwezigen).

4. Sluiting

De avond is om 21.30 uur afgelopen.