

## Zienswijzennota concept Verkeersvisie Voorschoten 2016

Datum: 1 december 2016

Regnr: Z-20797.

De volgende inspraakprocedure is gevolgd:

In haar vergadering van 3 maart 2016 heeft de raad van Voorschoten besloten de in concept opgestelde Verkeersvisie voor inspraak vrij te geven. De concept Verkeersvisie heeft in de periode van 29 april tot 10 juni 2016 ter inzage gelegen bij de receptie op het gemeentehuis en was tevens digitaal opvraagbaar via de gemeentelijke website. Een ieder kon gedurende deze periode een zienswijze indienen. Hieronder volgt een beknopte samenvatting en een reactie op de zienswijzen.

	<b>Zienswijzen individuele bewoners</b>
1.	W.A. Egberts S. Egberts-Blokdijk
2.	F. Prak
3.	P. Nederlof
4.	Lingeman
5.	R. Moons
6.	A. Kuipéri
7.	M. van den Berg
8.	P. Vreeling
9.	P. Dubbeling
10.	J. Hollander
11.	De heer en mevrouw Van Houten
12.	Mevrouw T.L. Keijzer
13.	H. Jonker
14.	A. Van Hilten en E.B. Rijnbeek
15.	Fam. T. Zitman
16.	C. Dekker en C. Boendermaker
17.	S. Commandeur
18.	W. Kooij
19.	W. Koster
	<b>Zienswijzen Belangengroepen</b>
20.	Centrum ondernemers Voorschoten
21.	Comité Leidseweg Noord
22.	Bewonersvertegenwoordiging J. van Stolberglaan en C. de Bourbonlaan
23.	Platform gehandicaptenbeleid Voorschoten
24.	Burenoverleg verenigingen Sportpark Adegeest
25.	VAC Voorschoten
26.	L.M. Hoogeveen Voorzitter VVE Vlietzicht 1
27.	Vereniging Ouderenbelang Voorschoten
28.	Platform Duurzaam Voorschoten
29.	Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten

Beknopte samenvatting zienswijzen en de reactie daar op.

Zienswijze	Reactie	Aanleiding voor wijziging van de verkeersvisie?
<b>1. W.A. Egberts &amp; S. Egberts-Blokdijk</b>		
Zijn autoloze inwoners van Voorschoten en reageren daarom alleen op de plannen mbt voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.	Geen reactie vereist	Nee
Vragen aandacht voor onderhoud trottoirs en stinkende vuilcontainers alsmede deels op trottoir/oprit geparkeerde auto's op de route tussen de Rossinidreef en de bushalte lijn 45 aan de Leidseweg.	In algemene zin is er al aandacht voor de wens dat de plek op de weg voor voetgangers door ons en door anderen vrijgehouden dient te worden van onnodige obstakels. Op basis van deze reactie zal de tekst hierop worden aangepast. Duidelijk is dat dit een punt van aandacht is en moet blijven.	Ja
Voorschoten is goed bereikbaar per fiets maar in Voorschoten zijn fietspaden smal en niet vlak.	Waar mogelijk streven we bredere en zo vlak mogelijke fietspaden na, bij voorkeur voorzien van asfaltverharding. Die ruimte hiervoor is echter niet overal voorhanden en in verband met bijvoorbeeld kabels en leidingen is toepassen van asfalt niet overal mogelijk.	Nee
Pleiten voor een dubbel fietspad aan één zijde van de weg ipv twee smalle	Een dubbel fietspad aan één zijde van de weg maakt het inderdaad mogelijk om extra ruimte te bieden aan fietsers. Toch kleven hier ook nadelen aan, bijvoorbeeld omdat er extra oversteken gemaakt moeten worden omdat een dubbel fietspad niet overal kan worden toegepast. De plaats op de weg is normaal gesproken ook zoveel mogelijk rechts op de weg, een dubbelzijdig fietspad aan de linkerkant past hier slecht in. Daarnaast vormen dubbelzijdige fietspaden een extra risico op plekken waar het autoverkeer het fietsverkeer kruist omdat dubbelzijdige fietspaden, ook al worden deze met bebording aangeduid, nog niet goed passen in het verwachtingspatroon van de automobilist. Dit overwegende zijn wij in het algemeen geen voorstander van dubbelzijdige fietspaden aan een zijde van de weg.	Nee
Vragen aandacht voor de fietsoversteek Leidseweg-Mozartlaan; er is hier geen verkeerslicht voor fietsers.	Bij oversteken als deze is het een voortdurende afweging tussen de doorstroming van het verkeer en de veiligheid. Op deze locatie is er voor gekozen om ten behoeve van overstekende voetgangers wel een verkeerslicht te plaatsen, terwijl fietsers voor zichzelf een geschikt oversteekmoment kunnen bepalen. (Met een rustpunt	Nee

	halverwege.) Voor fietsers die dat willen bestaat de mogelijkheid af te stappen, bij de verkeerslichten groen aan te vragen en vervolgens lopend over te steken. Wij zijn van mening dat hiermee voldoende veilige oversteekmogelijkheden aanwezig zijn.	
De meeste zitplaatsen in bussen met een lage instap zijn alleen bereikbaar via een fors hoogteverschil.	De lage instap is met name gericht op de toegankelijkheid met een rolstoel of bijvoorbeeld een kinderwagen. We zullen hier echter de aandacht voor vragen bij toekomstige aanbestedingstrajecten.	Ja
Zien de Cirkelbus als een goed particulier initiatief en vinden het jammer dat de gemeente niet bijdraagt. Een zekere samenwerking zou wellicht kunnen leiden tot uitbreiding naar de avonduren en naar omliggende gemeenten.	We zijn met zowel het bestuur van de Cirkelbus als met de gemeente Wassenaar regelmatig in gesprek en zullen ook aankaarten of en op welke wijze een dergelijke samenwerking vorm kan krijgen.	Ja
In de Rossini- en de Wagnerflat wonen ca 200 ouderen die ver moeten lopen naar bushaltes voor lijn 5 (600m) en lijn 45 (1 km). Zien graag dat lijn 45 blijft rijden zoals nu en dat lijn 46 terwijl lijn 46 lusjes zou kunnen rijden via Vlietwijk, Krimwijk en Adegeest.	De suggestie is een interessante optie; we nemen deze mee in de gesprekken die wij hebben over de lijnvoering door Voorschoten.	Ja
Overigens zijn wij van oordeel dat het doorgaande fietspad ter hoogte van slager Arbouw gehandhaafd moet worden.	Er wordt hier ter plaatse een zogenaamde fietsstraat gerealiseerd, waarbij het primaat ligt bij de fietser en de auto 'te gast' is.	Nee
<b>2. F. Prak</b>		
Heeft een tekening aangeleverd met suggestie voor plaatsing verkeersbord bij het Prof. Zeemanplantsoen omdat er veel te hard gereden wordt.	Wij hebben samen met de heer Prak de situatie ter plaatse beoordeeld. Het Professor Zeemanplantsoen is aangewezen als 30 km zone. Omdat het een relatief lange rechtstand betreft en er sprake is van doorgaand verkeer worden er als aanvullende snelheidsremmende maatregel twee verkeersdrempels aangebracht. Conform verzoek zal hier ook de speedvisor opnieuw worden ingezet.	Nee
<b>3. P. Nederlof Bewoner Leidseweg Noord</b>		
Geeft aan dat de Leidseweg de oudste weg van Voorschoten is. Na opening Churchillaan in Leiden is de weg rustiger geworden maar nog altijd een doorgaande weg. De weg was altijd al druk, ook toen mensen er kwamen wonen. Is het niet eens met roep om verkeer te remmen, instellen van 30 km of eenrichtingsverkeer.	Dat de weg al langer een drukke weg is, is op zich juist. Dat neemt niet weg dat de inrichting niet strookt met de inrichting die wij voor wegen met deze hoeveelheid verkeer wenselijk achten.	Nee
Maatregelen op de Leidseweg leiden mogelijk tot een verschuiving van de	We zijn het eens dat een oplossing van de problematiek op de Leidseweg-Noord niet	Nee

verkeersdruk naar wegen die nu rustig zijn, dat is niet fair	mag leiden tot een onevenredige stijging van de verkeershinder elders.	
Klachten over getoeter en gescheld kunnen ook worden opgelost door de wegversmallingen weg te halen	De wegversmallingen zijn er om het verkeer enigszins te remmen. Voor de meeste nette mensen werkt dit maar er zijn natuurlijk negatieve uitzonderingen die geïrriteerd reageren.	Nee
Vrachtverkeer zou kunnen worden tegengegaan door een fysieke hoogtebeperking aan te brengen, eventueel in één richting.	De suggestie is op zichzelf creatief, maar helaas voor ons op deze plek geen optie. Weliswaar negeert een eventuele vrachtwagenchauffeur een verbodsbepaling, een chauffeur die te goeder trouw een vergissing begaat mag niet gestraft worden met onevenredige schade aan zijn voertuig. Bovendien brengt het aanbrengen van een dergelijke fysieke hoogtebeperking zonder daadwerkelijke noodzaak (zoals bij een spoorviaduct over de weg) onnodige risico's met zich mee voor omstanders.	Nee
Verwacht dat de Rijnlandroute zal zorgen voor een aanzienlijke afname van het verkeer op de Leidseweg Noord, waardoor een eventueel probleem vanzelf wordt opgelost	Hoewel wij zeker verwachten dat de afronding van het project Rijnlandroute positieve effecten zal hebben voor de Voorschotense verkeerssituatie, verwachten wij niet dat daarmee alle bestaande problemen op de Leidseweg-Noord tot het verleden zullen gaan behoren. Het betreft grotendeels verschillende verkeersstromen, waarbij tenminste een deel van het verkeer gebruik zal blijven maken van de route over de Leidseweg-Noord.	Nee
Voor wat betreft de gereden snelheid ziet indiener niets in remmende maatregelen of eenrichtingsverkeer; er zou gehandhaafd moeten worden. Dit zou zelfs geld opleveren	Uiteindelijk moet er ook gehandhaafd worden, maar het is ook onze taak om te doen wat in onze macht ligt om onnodig hard rijden te voorkomen.	Nee
Klagers laten van zich horen, degene die de huidige situatie prima vinden hoor je bijna niet. Indiener zou, met een afwijkend standpunt, worden uitgenodigd voor het Comité Leidseweg Noord maar dat is niet geëffectueerd. Nu zou het comité 'vol' zijn.	Mensen die ontevreden zijn over de huidige situatie zijn inderdaad vaak sterker gemotiveerd zich in te zetten voor een verandering dan tevreden mensen om de status quo te handhaven. Dat neemt niet weg dat wij iedereen, klagers en tevredenen willen horen. Wat dat betreft is het goed dat ook deze bewoner zich uit.	Ja
Zou graag zien dat er ook onder inwoners van heel Noord-Holland ipv alleen de Leidseweg Noord een enquête wordt gehouden met gesloten vragen.	Op dit moment is (nog) geen sprake van een door ons opgezette enquête onder de bewoners van de Leidseweg-Noord.	Nee
<b>4. Lingeman</b>		
Is van mening dat er terecht verkeersdrempels worden aangebracht in Voorschoten ten behoeve van de veiligheid	Idealiter worden wegen zodanig ingericht dat de maximum snelheid volgt uit het wegbeeld en de meeste automobilisten uit zichzelf	Ja

van kinderen. Indiener zou echter graag zien dat ook in de woonerven (Het Wedde) aanvullende maatregelen worden getroffen. De aanwezige drempels zijn te laag.	geneigd zijn zich hier aan te houden. Aanvullende snelheidsremmende maatregelen zoals drempels zijn dan in principe niet nodig, deze dienen ter ondersteuning. Woonerven zoals Het Wedde zijn vanaf het begin ontworpen als verblijfsgebieden waar alleen stapvoets gereden mag worden en zouden dus zelfs zonder aanvullende drempels moeten voldoen. Wij zullen met de inzet van speedvisors inventariseren hoe hard hier in de praktijk wordt gereden en op basis daarvan bepalen of aanvullende maatregelen nodig en gewenst zijn	
<b>5. R. Moons</b>		
Is van mening dat de gemeente eerst moet zorgen voor een goede verkeersdoorstroming alvorens vergunning verleend wordt voor extra woningbouw. Leidseweg is met grote regelmaat niet te kruisen en staat regelmatig in beide richtingen vast.	Dat het verkeer op de Leidseweg vast staat heeft vaak te maken met externe oorzaken zoals de kruising met de Churchilllaan. Wij zijn het met indiener eens dat deze knelpunten aangepakt dienen te worden, maar dat betekent niet dat tot die tijd alle bouwactiviteiten tegengehouden moeten worden.	Nee
Indiener is van mening dat een voorbeeld genomen moet worden aan Valkenburg, waar de provincie eerst zorgt voor infrastructuur alvorens bebouwing mag plaats vinden.	De woningbouwlocatie Valkenburg alsmede de door provincie gekozen verbetering van de infrastructuur is van een onvergelykbare grootte en omvang.	Nee
<b>6. A. Kuipéri</b>		
Ziet graag dat meer geld wordt vrijgemaakt voor de verkeersmaatregelen om bewoners serieus te nemen.	Het besluit over de inzet van financiële middelen wordt door de raad middels een integrale afweging van alle verschillende belangen bij de behandeling van de begroting genomen. Bij het opstellen van de Verkeersvisie moet deze keuze als een gegeven worden beschouwd en als het financiële kader waarbinnen het beleid opgesteld dient te worden	Nee
Stelt voor om de Burg. De Kempenerstraat tussen Wijngaardenlaan en Pauwenstraat als fietsstraat in te richten waar auto te gast is. Wil hierover graag contact met de gemeente. Wij hebben steeds meer overlast van verkeer in het centrum.	De Burgemeester De Kempenerstraat is een straat met een relatief smal profiel dat zich niet bijzonder eigent voor een herinrichting als fietsstraat. Bovendien is op dit moment is hier geen (groot) onderhoud voorzien. Op het moment dat dat wel speelt zullen wij met bewoners in overleg treden over de inrichting van de weg.	Nee
Stelt een zomerdienstregeling voor met vrijwilligers op zondag tussen station Voorschoten en Wassenaar centrum / Wassenaarseslag.	Het is ons als gemeente niet toegestaan zomaar openbaar vervoer met een dienstregeling aan te bieden binnen een bestaande openbaar vervoer concessie. De suggestie is niettemin sympathiek en we zijn	Nee

	bereid om te bekijken op welke wijze er vorm aan kan worden gegeven.	
Lange termijnvisie ontwikkelen. Vanaf Papeweg via Dobbeweg een rondweg aanleggen naar de Adm. De Ruytersingel.	Wij zijn op dit moment niet voornemens nieuwe projecten op het gebied van aanleg van wegen op te starten. Bovendien vormt de beschermde status van de Papewegsepolder een obstakel voor genoemde rondweg.	Nee
<b>7. M. van den Berg</b>		
Dank voor alle moeite die u hebt ondernomen om deze uitgebreide Verkeersvisie op te stellen. Ik heb twee opmerkingen over het fietsen door Voorschoten.	Geen reactie vereist	Nee
Mist aandacht voor het terugdringen van het zogenaamde Brits fietsen, dat wil zeggen aan de verkeerde kant van de weg. Hier is handhaving gewenst.	Zoals u terecht al aangeeft gaat het hier om handhaving; dit is met fysieke maatregelen niet of nauwelijks te regelen. We zullen hier aandacht aan besteden in het overleg dat wij hebben met de politie.	Ja
Stelt voor om op de rotonde bij het Texaco tankstation (Wijngaardenlaan) het fietsverkeer richting de wijk "Voorsche Park" te faciliteren met een dubbelstrooks fietspad tegen de rijrichting in, zodat drie oversteken worden vermeden. Is voorstander van het fietspad in zijn geheel doortrekken als twee richtingen verkeer tot aan de kruising Wijngaardenlaan / Juliana van Stolberglaan, maar daar is de beperkte ruimte op het bruggetje wellicht een te grote uitdaging. Het is wat mij betreft prima om komende vanuit Wassenaar eerst de wijk Voorsche Park in te rijden om van daaruit door te gaan richting Nassauwijk / Adegeest etc.	In de praktijk komt het nu al vaak voor dat het fietsverkeer deze kortste route pakt in plaats van de rotonde driekwart rond te fietsen. Feitelijk wordt gevraagd het huidige gebruik te reguleren en te faciliteren. Hiermee zou echter op deze rotonde een uitzonderlijke situatie worden gecreëerd, die afwijkt van de overige rotonden in Voorschoten en ook niet aansluit bij het verwachtingspatroon van de automobilist. In de huidige situatie letten zowel automobilist als fietser doorgaans goed op, met de voorgestelde maatregel verschuift die verantwoordelijkheid erg eenzijdig richting automobilist. Wij denken dat dit niet bevorderlijk is voor de verkeersveiligheid	Nee
<b>8. P. Vreeling</b>		
Vindt de Leidseweg Noord op zich een prettige plek om te wonen, maar beschouwt de weg die door het gebied loopt als een probleem. De weg is voor bewoners en bezoekers, niet voor sluip- en zwaar verkeer.	De ervaren problemen op de Leidseweg Noord zijn ons op zich bekend. We hebben aangegeven graag met bewoners in overleg te treden om te bepalen welke maatregelen en welke toekomstige weginrichting er mogelijk en noodzakelijk is.	Nee
Er wordt te hard gereden door auto's en motoren. Wegversmallingen helpen niet, drempels zouden een betere oplossing zijn om de snelheid te beperken.	Wegversmallingen hebben een beperkt effect; goed en veilig aangelegde drempels echter ook. Bovendien zou daarmee het risico van trillinghinder voor omwonenden ontstaan.	Nee
Er rijdt te veel zwaar verkeer, hetgeen ook niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Dit zorgt bovendien voor schade aan woningen als gevolg van trillingen. Stelt een absoluut	Een groot deel van de Leidseweg-Noord is thans al verboden voor vrachtverkeer.	Nee

verbod voor zwaar vrachtverkeer voor door dit gedeelte van de Leidseweg.		
<b>9. P. Dubbeling</b>		
Is ten aanzien van het openbaar vervoer van mening dat lijnvoering van lijn 45 zo gestrekt mogelijk gehouden moet worden. Bediening van wijken als de Vlietwijk middels de lokale lijn 5 en de regioliijn 46.	Deze suggestie is ook door benoemd in zienswijze 1. We nemen deze mee in onze gesprekken met de vervoerder.	Ja
Verder aandacht voor goede wacht- en fietsvoorzieningen alsmede goede reizigersinformatie.	We onderschrijven de wenselijkheid van goede wacht- en fietsvoorzieningen. Waar mogelijk streven we hier verbetering na, op sommige plaatsen ontbreekt het echter aan beschikbare ruimte.	Ja
Daarnaast is wellicht een combinatie mogelijk van reizen met de regiotaxi, de Cirkelbus en de maatwerkvoorzieningen vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning	Hoewel opzet en insteek van al deze voorzieningen onderling verschillend zijn, is de geopperde gedachte natuurlijk interessant. Wij zullen deze suggestie dan ook zeker in ons achterhoofd houden om daar waar mogelijk meerwaarde te creëren.	Ja
De voorgestelde prioritering (veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid) zou primair moeten gelden voor de woonwijken en niet voor de doorgaande wegen op de T structuur, waar doorstroming juist van belang is.	We maken inderdaad onderscheid in zogenaamde erftoegangswegen in de woonwijken en de grotere doorgaande wegen waarop we het verkeer zoveel mogelijk willen concentreren. Dat onderscheid uit zich onder andere in een andere inrichting en een andere maximum snelheid. Wij zijn echter van mening dat ook op wegen als de Traverse verkeersveiligheid en leefbaarheid niet mogen lijden onder de gewenste doorstroming.	Nee
Pleit voor een visie hoe het openbaar vervoer kan worden gegarandeerd op momenten dat Voorschotense wegen vol staan als gevolg van een incident op de A4 of de N44. Bijvoorbeeld in de vorm van een filepasseerstrook.	De traverse is relatief kort geleden in de huidige vorm gerealiseerd. Daarbij is er niet voor gekozen een separate busstrook of filepasseerstrook te realiseren. Wij zijn niet voornemens om deze alsnog in te passen.	Nee
Mist aandacht voor forensenverkeer van/naar station Voorschoten; is dit wel of geen probleem voor de gemeente.	Er zullen inderdaad bewoners vanuit andere gemeenten, zoals bijvoorbeeld Wassenaar, naar station Voorschoten reizen om van daaruit de trein te pakken. In regionaal verband is dat natuurlijk positief voor de bereikbaarheid van de stadscentra van Den Haag, Leiden en Schiphol. Vanzelfsprekend geven we er de voorkeur aan als deze forensen op de fiets naar station Voorschoten komen, daartoe willen we ook de fietsparkeercapaciteit aanzienlijk uitbreiden en verbeteren. Maar er zullen ook forensen met de auto komen. Om overlast in de wijk rondom het station zoveel mogelijk te voorkomen hebben wij de parkeercapaciteit	Nee

	hier ook uitgebreid.	
Is van mening dat de lijngoot in de Schoolstraat geen geleidelijn vormt zoals bedoeld in CROW 337 waarin de gewenste inrichting toegankelijkheid in de Openbare ruimte wordt omschreven. Bovendien is deze niet over de volle lengte vrij van obstakels.	Bedoelde lijngoot is inderdaad niet specifiek als geleidelijn aangebracht, maar dergelijke voorzieningen fungeren in de praktijk wel als zodanig. Het probleem van obstakels op deze lijn wordt terecht aangestipt; wij zullen hier op toezien	Ja
Stelt, naar aanleiding van een mogelijke pilot mbt fietsen in de Schoolstraat, voor om ook de Weddeloop alleen op zaterdagen af te sluiten voor doorgaand verkeer.	De vindbaarheid en de herkenbaarheid zijn gebaat bij een duidelijke en eenduidige bewegwijzering. Een afwijkende bewegwijzering voor zaterdagen past daar in onze ogen niet bij.	Nee
Wijst op het risico van een parallelle sluiproute door Allemansgeest van/naar de Leidseweg in geval van stremming op de hoofdroute en vraagt of dat de bedoeling is.	Het is de bedoeling het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te concentreren op de doorgaande hoofdroutes. Niettemin kan zich daar een incident voordoen en dan moet er een alternatieve route beschikbaar zijn. In dat geval is er geen sprake van sluijverkeer.	Nee
Vind het teleurstellend dat gezocht moet worden welke slimme maatregelen er mogelijk zijn voor de Veurseweg, terwijl er in het voortraject gewezen is op het te smalle profiel.	De weg ligt er nu in deze situatie en dat vormt voor ons het vertrekpunt van mogelijke verbeteringen.	Nee
<b>10. J. Hollander</b>		
Pleit voor ontsluiting van Beresteijn via de De Ruytersingel. De weg is er op gemaakt en deze maatregel ontlast de Mozartlaan	Ten behoeve van de ontsluiting van de locatie Beresteijn is een verkeerskundige studie uitgevoerd door het verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng. Hierbij zijn drie verschillende locaties van een ontsluiting onderzocht; ook via de Beethovenlaan. Met name op grond van de vindbaarheid van de ingang vanaf de traverse wordt de voorkeur gegeven aan een ontsluiting via de Mozartlaan. De betrekkelijk geringe hoeveelheid extra verkeer leidt verkeerskundig niet tot een onacceptabele situatie op de Mozartlaan.	Nee
Mist aandacht voor het verkeer in het centrum. Door onomkeerbare veranderingen verandert er veel in het centrum	Er is bewust gekozen om, los van voorliggende verkeersvisie, een integraal plan voor het centrum van Voorschoten op te stellen.	Nee
De visie om de markt te verplaatsen naar de omgeving Churchillaan/ -plein zal niet eenvoudig zijn, omgeving moet deze verandering opvangen. Vindt het geen doordachte oplossing.	In de Verkeersvisie Voorschoten wordt geen keuze gemaakt voor het verplaatsen van de markt. Het college heeft besloten de markt op de Voorstraat te handhaven..	Nee
Ziet uit naar oplossing en gevolgen van het omkeren van de rijrichting Schoolstraat	Het besluit om de richting van het verkeer op de Schoolstraat om te draaien maakt geen deel uit van voorliggende verkeersvisie.	Nee



Dit is ook van toepassing op de mogelijke nieuwbouwlocaties eind Leidseweg; gemeente opteert daar woningbouw terwijl er een verkeersprobleem is.	Wij zijn van mening dat een oplossing voor de verkeersproblematiek langs de Leidseweg-Noord een integraal onderdeel zou moeten zijn van de invulling van de hier voor de toekomst beschikbare percelen.	Nee
<b>11. De heer en mevrouw Van Houten</b>		
Beseffen dat in wijken met een hoge parkeerdruk de kans op een (eigen) laadpaal in de openbare ruimte zeer klein is.	Het reserveren van oplaadplekken voor elektrische voertuigen leidt tot een vermindering van de beschikbare parkeercapaciteit, hetgeen zeker in straten met een hoge parkeerdruk een probleem vormt. Op dit moment is het aantal elektrische auto's nog aanzienlijk lager dan het aantal auto's met een verbrandingsmotor. Wij zoeken openbare laadplekken daarom bij voorkeur op duidelijk vindbare en centraal gelegen locaties.	Nee
Stellen voor om op de Baron Schimmelpenninck v.d Oyelaan een laadplek te reserveren, bijvoorbeeld bij het buurthuis.	Een locatie zoals wordt voorgesteld zou zeker in aanmerking kunnen op het moment dat wij in deze omgeving zoeken naar een geschikte locatie voor een elektrische laadplek.	Nee
Stellen voor om de parkeerplaatsen in de Baron Schimmelpenninck v.d Oyelaan te veranderen in 'gestoken parkeerplaatsen' zodat meer auto's geparkeerd kunnen worden.	In de huidige situatie is hier sprake van langsparkeren op de rijbaan. Gestoken parkeerplaatsen leiden tot een duidelijk aanzien van de weg en zijn in onze ogen minder veilig. Meer in het algemeen geldt dat op plaatsen met een duidelijk tekort aan parkeerplaatsen, wij op het moment dat daar aanleiding toe is met bewoners in gesprek willen gaan om de mogelijkheden te bespreken het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. Daarbij spelen echter ook andere afwegingen, zoals het uiterlijk aanzien, de aanwezigheid van groen en/of speelplek een rol.	Nee
<b>12. Th. L. Keijzer</b>		
Verwacht een toename van de hoeveelheid verkeer op de Mozartlaan. Stelt voor om achter de bomen een fietspad te realiseren tussen de Leidseweg en de Van Beethovenlaan. Fietsers zijn dan veilig voor het ter plaatse toenemende verkeer.	Op basis van alle tot dusver beoordeelde plannen voor de herontwikkeling van Beresteyn lijkt de extra verkeersgeneratie beperkt te zijn. Met bewoners van de Mozartlaan zijn in de tussenliggende periode afspraken gemaakt over de wijze van uitvoeren van het groot onderhoud aan de Mozartlaan. Daarbij is afgesproken het bestaande profiel zoveel mogelijk intact te laten, waarbij door middel van zogenaamde fietssuggestiestroken een visueel smaller wegbeeld ontstaat, hetgeen een matigend effect op de gereden snelheid moet hebben.	Nee
Vraagt welke parkeernorm er gehanteerd	Voor wat betreft de parkeernormen gaan wij	

<p>wordt voor woningen bij nieuwbouw en bij herbestratingen. Er wordt geen vaste norm gehanteerd terwijl het autobezit, met name bij ouderen, toeneemt.</p>	<p>bij nieuwe ontwikkelingen uit van de parkeercijfers van het CROW. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in verschillende typen woningen, maar ook in de locatie binnen Voorschoten. Voor het centrum gelden bijvoorbeeld andere normen dan voor het buitengebied. Daarnaast zijn er in het verleden ook wel eens lagere parkeernormen gehanteerd. Voor wat betreft de oudere wijken is het niet mogelijk om met terugwerkende kracht op alle plekken te voldoen aan deze hogere parkeernormering. Op plaatsen met een duidelijk tekort aan parkeerplaatsen, gaan wij op het moment dat daar aanleiding toe is met bewoners in gesprek om de mogelijkheden te bespreken het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. Daarbij geldt overigens dat een theoretisch tekort aan parkeerplaatsen niet altijd zo hoeft te worden ervaren, omdat mensen ook andere keuzes kunnen maken. Bijvoorbeeld door geen eigen (tweede) auto aan te schaffen maar gebruik te maken van een deelauto.</p>	
<p>Vindt de parkeernorm van 1 pp per woning voor de nieuwbouw boven de Albert Heijn nogal zuinig en wil graag een parkeerkaart voor bewoners hiervan om te mogen parkeren op het terrein bij de Oranjeboomstraat.</p>	<p>Er is in het verleden bewust voor gekozen om bewoners van het centrum geen ontheffing te verstrekken voor het parkeren in de blauwe zones, omdat overal op acceptabel geachte loopafstand zogenaamde vrije parkeerplaatsen voorhanden zijn. Verstrekking van ontheffingen voor bewoners zou een nadrukkelijke verandering zijn ten opzichte van deze in het verleden weloverwogen gemaakte keuze. Overigens wordt het parkeerregime in het centrum meegenomen in de planontwikkeling voor het centrum van Voorschoten.</p>	Nee
<p>Pleit voor een 30 km norm voor het hele dorp, met uitzondering van de T-routes en ziet graag handhaving hierop, met name als scholen uitgaan.</p>	<p>De meeste wegen in Voorschoten zijn aangewezen als 30 km zone met uitzondering van de zogenaamde gebieds- en wijkontsluitingswegen. Dit conform het landelijk beleid waarbij wegen conform het concept 'Duurzaam veilig' zijn ingericht. Voor wat betreft handhaving voeren we met enige regelmaat overleg met de politie, waarbij vanzelfsprekend ook aandacht wordt gevraagd voor handhaving op de maximum snelheid.</p>	Nee
<p><b>13. H. Jonker</b></p>		
<p>Woont 43 jaar aan de Leidseweg Noord en ervaart een toenemende mate van overlast:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Te hard rijden buiten spits</li> </ul>	<p>De problematiek met betrekking tot de Leidseweg is bekend en wordt ook door ons onderkend. Samen met bewoners van de</p>	Nee

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebrek handhaving</li> <li>- Filevorming, slechte luchtkwaliteit</li> <li>- Verouderde infrastructuur</li> <li>- De drukte zal alleen maar toenemen met de bouwplannen voor Intratuin en Segaar.</li> </ul>	Leidseweg wordt gewerkt aan een totaalplan voor deze weg, met daarbij uiteindelijk een waarschijnlijk gefaseerde uitvoering. Ten behoeve van het opstellen van dit integrale plan is een krediet beschikbaar gesteld.	
Pleit voor een nieuw plan met een andere ontsluiting langs de spoorlijn zodat alleen bewoners gebruik maken van de smalle weg.	Er is aan de andere kant van de spoorlijn Den Haag-Leiden geen ruimte voor een ontsluitende weg zoals door u bedoeld. Bovendien gaat het hier om een kwetsbaar en waardevol gebied.	Nee
<b>14. A. Van Hilten en E.B. Rijnbeek</b>		
Zijn bewoners van de Leidseweg-Noord en staan achter de zienswijze van het comité Leidseweg-Noord (reactie nr. 21)	Geen reactie vereist	Nee
Bouwlocaties Intratuin en Segaar dienen alleen te worden ontwikkeld wanneer de Leidseweg Noord (Noord) verkeersluw wordt ingericht, waardoor hinder wordt verminderd.	In onze randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het Intratuinterrein staat dat rekening gehouden moet worden met een in twee richtingen bereden weg met fietspaden. Dit zou de mogelijkheid bieden om de verkeershinder op de Leidseweg-Noord tussen de Trompweg en Leiden te verminderen.	Nee
Missen de gemeentelijke toezegging dat bouwontwikkelingen tevens een oplossing zouden moeten bieden. Hebben het vermoeden dat de problematiek niet wordt erkend	De randvoorwaarde voor deze ontwikkelingen staat wat ons betreft nog altijd overeind. Wij erkennen ook weldegelijk de problematiek op de Leidseweg Noord zoals die in diverse reacties vanuit de Leidseweg naar voren is gebracht.	Nee
In de lopende procedure voor de ontwikkeling van Intratuin lijkt het alsof de langjarige discussies over dit onderwerp niet hebben plaatsgevonden.	Het onderzoek waaraan wordt gerefereerd betreft een onderzoek geïnitieerd vanuit de ontwikkelaar. Omdat wat ons betreft de eerder genoemde randvoorwaarde gewoon overeind blijft hebben wij hierin niet actief geparticipeerd.	Nee
Een duurzame verkeersoplossing is alleen mogelijk in samenwerking met de gemeente Leiden	Inderdaad zullen wij ook in dit opzicht de samenwerking met de gemeente Leiden nodig hebben.	Nee
<b>15. Fam. T. Zitman</b>		
Zijn bewoners van de Leidseweg-Noord, pal naast Intratuin	Geen reactie vereist	Nee
Woningen dateren van rond 1900, dus 120 jaar oud. Bebouwing zal trillingsoverlast veroorzaken waartegen huizen niet bestand zijn. Wil weten of schade bij de gemeente verhaald kan worden en ziet graag dat de bouwer verplicht wordt trillingsvrij te bouwen.	De voorliggende verkeersvisie bevat geen eisen die al dan niet gesteld worden aan de wijze van bouwen, evenmin wordt hiermee toestemming gegeven voor het bebouwen van de Intratuinlocatie. Overigens is het de taak van een eventuele bouwer om schade en hinder te voorkomen dan wel zoveel mogelijk te beperken. U constateert dat er bouwwijzen mogelijk zijn die hinder en schade voorkomen.	Nee
Zien een kans om de Leidseweg-Noord	Dit is als randvoorwaarde voor de	Nee

verkeersluwer te maken door een doorgaande weg via de Intratuinlocatie te realiseren	ontwikkeling van het Intratuinterrein opgenomen. Wij zien dit ook als kans.	
<b>16. C. Dekker en C. Boendermaker</b>		
Zijn bewoners van de Leidseweg-Noord		
Onderschrijven het vasthouden van de wegcategorisering uit de 4V-nota, maar betreuren het dat er vastgehouden wordt aan de maximum snelheid van 50 km per uur op de Leidseweg-Noord omdat de huidige inrichting zich niet leent voor een verlaging.	De weginrichting moet passen bij de ter plaatse geldende maximum snelheid. Op het moment dat daar van afgeweken wordt, wordt uitgelokt de maximum snelheid te overtreden en kan er helemaal niet meer op snelheid worden gehandhaafd. Een verlaging van de maximum snelheid zonder de inrichting aan te passen vinden wij derhalve onwenselijk	Nee
Zijn van mening dat er juist wel additionele maatregelen genomen moeten worden om de verkeersoverlast hier structureel aan te pakken.	De wenselijkheid hiervan wordt door ons onderschreven. Samen met bewoners van de Leidseweg wordt gewerkt aan een totaalplan voor deze weg, met daarbij uiteindelijk een waarschijnlijk gefaseerde uitvoering.	Nee
Ziet graag dat de analyse van de Verkeersproblematiek Leidseweg Noord uit de 4V nota met de vermelde oplossingen in de Verkeersvisie terugkomt.	We hebben er bewust voor gekozen om probleemanalyse en oplossingen niet in de Verkeersvisie op te nemen, maar besluitvorming hierover via een apart traject te laten verlopen, zodat daarbij naar een zo goed mogelijke en realistische oplossing gezocht kan worden.. De geconstateerde verkeersproblematiek wordt door ons onderschreven..	Nee
Zien de ontwikkeling van Intratuin als een unieke en enige mogelijkheid de verkeersproblematiek op te lossen.	Wij onderschrijven de kansen die de ontwikkeling van het betreffende terrein kan bieden.	Nee
Verzoekt de Leidseweg Noord in te richten als een veilige erftoegangsweg en wijkontsluitingsweg, met bij voorkeur een maximum snelheid van 30 km.	Samen met bewoners van de Leidseweg wordt gewerkt aan een totaalplan voor deze weg, met een gewenste eindsituatie. Besluitvorming hierover volgt een ander traject.	Nee
Dit in combinatie met de realisatie van een nieuwe wijkontsluitingsweg over het Intratuinterrein	Een dergelijke weg staat als randvoorwaarde opgenomen in de ontwikkeling van deze locatie.	Nee
Zorg dat vrachtverkeer ontmoedigd wordt om in beide richtingen over de Leidseweg Noord te rijden door middel van een technische voorziening.	Ten dele geldt op de Leidseweg Noord al een verbod voor vrachtverkeer. Als met een technische voorziening bedoeld wordt op het fysiek afdwingen met een hoogtebeperking, dan achten wij dat onwenselijk. Een dergelijke voorziening zou eveneens (geluid)hinder voor omwonenden op kunnen leveren en zelfs potentiële gevaarstelling voor overige weggebruikers.	Nee
Intensievere handhaving van de maximum snelheid.	Wij zullen deze wens mee blijven nemen in onze gesprekken met de politie.	Nee
<b>17. S. Commandeur</b>		
Is bewoner van de Leidseweg-Noord	Geen reactie vereist	Nee

Mist aandacht voor de verkeersproblematiek en -overlast op deze weg.	Wij erkennen ook weldegelijk de problematiek op de Leidseweg Noord zoals die ook in diverse reacties vanuit de Leidseweg naar voren is gebracht.	Nee
Maakt zich zorgen over de samenwerking tussen gemeente en projectontwikkelaars, en hoopt dat wij hierin samenwerken met en toezicht houden op de projectontwikkelaar.	In onze randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het Intratuinterrein staat dat rekening gehouden moet worden met een in twee richtingen bereden weg met fietspaden. Die randvoorwaarde staat wat ons betreft nog overeind.	Nee
Maakt zich zorgen over de kwetsbare staat van monumentale huizen aan de Leidseweg Noord-Noord	De voorliggende verkeersvisie bevat geen eisen die al dan niet gesteld worden aan de wijze van bouwen. Het is de taak van een eventuele bouwer om schade en hinder voor de omgeving te voorkomen dan wel deze zoveel mogelijk te beperken. En er zijn bouwwijzen voorhanden waarmee ook in een kwetsbare omgeving schade aan monumentale panden kan worden voorkomen.	Nee
<b>18. W. Kooij</b>		
Mist een doorgaande route in de Nassauwijk, waar die in andere wijken wel aanwezig is.	Er is in de Nassauwijk inderdaad geen weg die zich specifiek leent voor het concentreren van doorgaand verkeer zoals op traverse. De wegen hier zijn dan ook niet als zodanig gecategoriseerd.	Nee
Drempels hebben geen invloed op de verkeersintensiteit en zijn een zinloze uitgave.	Drempels dragen inderdaad vooral bij aan het beperken van de gereden snelheid, maar ook aan het minder aantrekkelijk maken van een route. Wij hebben hierover een langdurig overleg gevoerd met een vertegenwoordiging van bewoners van de Nassauwijk.	Nee
Stelt dat probleem van sluipverkeer mede wordt veroorzaakt door filevorming op de kruising Julianalaan-Wijngaardenlaan.	Na het voltooiën van de traverse is de hoeveelheid verkeer door de Nassauwijk al aanzienlijk gedaald. Wij verwachten dat de aanpak van het Knooppunt Voorschoten bij zal dragen aan een verdere verbetering van de doorstroming op deze kruising.	Nee
Stelt voor om bij invalswegen van de Nassauwijk borden te plaatsen met 'uitsluitend bestemmingsverkeer'	In de praktijk blijkt niet gehandhaafd te kunnen worden op onderborden als uitsluitend of uitgezonderd bestemmingsverkeer. Wij willen geen verbodsbepaling instellen die niet gehandhaafd kunnen worden.	Nee
<b>19. W. Koster</b>		
Ziet aanpassing van de verkeerslichten op de T-kruising Churchillaan-Voorschoterweg als mogelijke oplossing voor het probleem aan de noordzijde en verzoekt overleg hierover.	De verkeersregeling op dit punt vormt inderdaad een deel van het knelpunt van de bereikbaarheid aan de noordzijde van Voorschoten. Probleem hierbij is dat het kruispunt op drukke moment overbelast is. Het verkeer staat ook vast op de Chuchillaan.	Nee

	Wij hebben hierover zeer regelmatig overleg met de provincie en de gemeente Leiden en zoeken daarbij voortdurend naar mogelijke verbeterpunten. Uiteindelijk zal de openstelling van de tunnel in de Rijnlandroute moeten zorgen voor een alternatieve route voor het verkeer vanuit de richting Katwijk en aanpak van het Lammenschansplein-Europaweg voor een uiteindelijk verbeterde doorstroming.	
Ziet graag dat ouders hun kinderen minder per auto afleveren bij scholen, Loesje indachtig.	Wij zijn het er mee eens dat het wenselijk dat ouders hun kinderen zoveel mogelijk lopend of per fiets naar school brengen of laten gaan.	Nee
Vindt de juichtoon over de kwaliteit van de spoorverbinding onterecht, benoemt de vertragingen van treinen komende van Schiphol een bron van ergernis. Druk op NS op dit punt is noodzakelijk. Dit moet worden meegenomen als actiepunt.	Wij blijven van mening dat Voorschoten met twee treinstations en vier treinen per uur per richting goed bediend voor een gemeente met deze omvang. Gemeenten in de regio met een vergelijkbare omvang zoals Wassenaar en Oegstgeest bijvoorbeeld hebben niet de beschikking over een eigen treinstation.	Nee
De lijnvoering van bussen is ongelukkig, waarbij Voorschoten slachtoffer is van een concessiegrens. Er is geen rechtstreekse verbinding tussen Noord Hofland en Leidschendam/Voorburg. Coördinatie bij vertraging tussen bussen van verschillende concessiehouders is niet mogelijk	Vanzelfsprekend worden niet alle mogelijke herkomsten en bestemmingen bediend door middel van rechtstreekse verbindingen. Het is onvermijdelijk dat op sommige relaties een overstap gemaakt moet worden. De concessiegrens brengt inderdaad nadelen met zich mee. Het punt met betrekking tot de onderlinge communicatie zullen wij meenemen in onze overleggen met de concessiehouders en -verleners. Al moet daarbij aangetekend worden dat het niet altijd mogelijk zal zijn aansluitingen te garanderen.	Nee
Voor een goede ontsluiting is een noordelijke ontsluiting Krimwijk vereist	Een van de actiepunten vanuit de Verkeersvisie is dat in de komende periode bekeken wordt op welke wijze deze tweede ontsluiting Krimwijk vorm wordt gegeven.	Nee
Het vanuit huis opladen moet niet worden tegengegaan zolang er onvoldoende oplaadpunten zijn. Een autobatterij kan juist worden benut als buffer voor de onregelmatigheid in zonnestroom op te vangen.	Hier wordt een dilemma geschetst. Enerzijds willen we het elektrisch rijden zoveel mogelijk stimuleren en zo weinig mogelijk drempels opwerpen. Anderzijds willen we de realisatie en exploitatie van openbare laadpunten zoveel mogelijk aan marktpartijen overlaten. Deze stellen daarbij juist als eis dat het vanuit huizen laden van auto's op openbare parkeerplaatsen moet worden tegengegaan.	nee
Noemt het gratis parkeren een fictie, omdat de gemeente belast wordt met de kosten en het instandhouden van parkeerplekken. Pleit voor invoering van betaald parkeren waarmee het autoverkeer wordt geremd	Uiteraard moeten parkeerplaatsen worden aangelegd en onderhouden worden en inderdaad worden die kosten betaald vanuit publieke middelen. Dat geldt voor alle openbare parkeerplaatsen, niet alleen die in	

	<p>het centrum. Invoering van betaald parkeren vinden wij onwenselijk vanuit de aantrekkelijkheid van ons centrum. Wij verwachten dat een deel van de centrumbezoekers zal uitwijken naar centra waar nog gratis geparkeerd kan worden, zoals bijvoorbeeld Leidschenhage. Dit zou schadelijk zijn voor de kansen voor het centrum van Voorschoten en vanuit het oogpunt van milieu zelfs een negatief effect hebben. Daarnaast verwachten we dat een kostendekkende exploitatie in ons centrum niet mogelijk zal zijn.</p>	
<b>20. Centrum ondernemers Voorschoten</b>		
<p>Verkeersvisie is volledig visieloos, volstrekt onvolledig en reeds achterhaald. Daarnaast staat er veel beschreven wat niet gebaseerd is op feiten, maar op aannames. Dit stuk is volledig onacceptabel en dient opnieuw te worden geschreven.</p>	<p>De kritiek is van algemene aard en onvoldoende specifiek om op in te gaan.</p>	Nee
<p>Het centrum wordt buiten beschouwing gelaten.</p>	<p>Er is bewust voor gekozen de vraagstukken die spelen met betrekking tot het centrum mee te nemen in een integraal plan voor het centrum van Voorschoten. Dit is ook zo besproken met Voorschotense ondernemers. Op dat moment hebben wij geen signalen ontvangen dat zij zich daar niet in konden vinden.</p>	Nee
<b>21. Comité Leidseweg Noord</b>		
<p>Hadden als gesprekspartner van de gemeente een uitnodiging voor een van de informatieavonden verwacht.</p>	<p>Behalve een algemene uitnodiging naar alle belanghebbenden zijn specifiek die personen en instanties uitgenodigd die wij ook voor een eerdere sessie in oktober 2014 hadden uitgenodigd, alsmede al diegenen die in een later stadium hebben aangegeven bij het vervolgproces betrokken te willen worden. Daaronder bevinden zich overigens ook enkele bewoners van de Leidseweg. Niettemin was het natuurlijk wel zo netjes geweest als de woordvoerders van het Comité Leidseweg Noord ook rechtstreeks waren uitgenodigd.</p>	Nee
<p>Hoe verhoudt zich de verkeersvisie tot het V4 nota Visie op verkeer en vervoer in Voorschoten? Er is aansluitend hierop een maatregelenpakket ontwikkeld (2009). Hierin worden hele goede oplossingen voor de verkeersproblematiek van de Leidseweg Noord beschreven. Hoe wordt het beleid uitgevoerd? Komt er een beleidsnota?</p>	<p>De Verkeersvisie Voorschoten uit 2016 moet gezien worden als een actualisatie van de 4V nota uit 2009. Verminderde beschikbare middelen maken het noodzakelijk de maatregelen uit het eerder opgestelde beleid opnieuw tegen het licht te houden.</p>	Nee

<p>Wilt u de omschrijving van de actuele problematiek van de Leidseweg Noord aanvullen, conform het beeld dat bij de bewoners leeft?</p> <p>De actuele problematiek van de Leidseweg Noord is:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is overlast door te snel rijden</li> <li>• De Leidseweg Noord is richting de Trompweg een lange rechte weg waar hard wordt gereden en waar de versmallingen zeer regelmatig zorgen voor asociaal verkeersgedrag en ruzies over wie voorrang heeft. Dit geeft overlast.</li> <li>• De Leidseweg Noord is erg smal voor tweerichtingsverkeer. Er worden regelmatig spiegels van auto's afgereden</li> <li>• De overlast zal toenemen als er meer huizen aan deze weg worden gebouwd. Maatregelen staan niet in de visie</li> </ul>	<p>In de concept Verkeersvisie was de problematiek van de Leidseweg Noord in globale termen beschreven. Wij zijn bereid de opvattingen van het comité Leidseweg Noord meer specifiek te benoemen waarbij dan overigens ook rekening gehouden moet worden met afwijkende oordelen van andere bewoners van de Leidseweg Noord.</p>	Ja
<p>Kunt u aangeven op welke manier de verkeersvisie richting geeft aan de door de Leidseweg Noord bewoners gewenste structurele oplossing van de verkeersoverlast?</p>	<p>De Verkeersvisie geeft weer dat wij met bewoners, waaronder in dit geval het Comité Leidseweg Noord in overleg zullen treden over het op te stellen ontwerp en inrichting van de Leidseweg Noord. Vooruitlopend hierop willen we niet in deze beleidsvisie besluiten nemen die in een later stadium de bewegingsvrijheid belemmeren.</p>	Nee
<p>Het Comité Leidseweg Noord pleit sterk voor een Integrale aanpak.</p>	<p>Met u zijn wij van mening dat het opstellen van een integraal plan voor de omgeving Leidseweg-Noord van het grootste belang is. Zoals gezegd</p>	Nee
<p><b>22. Bewonersbelangengroep Charlotte de Bourbonlaan Bewonersvertegenwoordiging Jul. van Stolberglaan</b></p>		
<p>Zijn het eens met doelstelling uit coalitieakkoord dat verkeersdruk en verkeerssnelheid zoveel mogelijk moet worden getemperd.</p>	<p>Geen reactie vereist</p>	Nee
<p>Vragen reeds 15 jaar om adequate maatregelen tegen te hoge verkeersintensiteiten op de route Nassaukade/Bourbonlaan/Stolbergen richting Wijngaardenlaan. Het gaat om</p>	<p>Wij zijn vanuit de gemeente ook al geruime tijd met bewoners van de Nassauwijk in gesprek. In 2013 zijn hier ook al aanvullende maatregelen getroffen om de snelheid van het verkeer verder te remmen. Door inrichting van</p>	Nee



relatief veel sluip- en wijkvreemd verkeer dat gebruikt maakt van woonstraten die zijn gekwalificeerd als erftoegangswegen.	de weg en het instellen van een maximum snelheid trachten wij het verkeer zoveel mogelijk te bewegen gebruik te maken van de traverse.	
Missen voorstellen of ideeën om de problematiek aan te pakken.	Met bewoners van de Nassauwijk, waaronder ook een vertegenwoordiging van de Bewonersbelangengroep Charlotte de Bourbonlaan en de Bewonersvertegenwoordiging Jul. van Stolberglaan, hebben los van het proces verkeersvisie gesprekken plaatsgevonden om gezamenlijk te bepalen op welke wijze aanvullende verkeersmaatregelen in de Nassauwijk wenselijk zijn. Om te voorkomen dat besluitvorming hierover langs twee verschillende lijnen plaats zou vinden, is bewust besloten de tekst in de Verkeersvisie hierover te beperken tot dat wij met bewoners in gesprek zijn getreden om gezamenlijk afspraken te maken. Dit heeft geleid tot een voorstel voor aanvullende maatregelen waarvan zowel gemeente als bewoners aangeven zich er in te kunnen vinden.	Nee
Onderschrijven de belangenafweging verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, maar stellen vast dat in deze woonstraten de verkeerssituatie de leefbaarheid sterk negatief heeft beïnvloed. (Aantal auto's, geluidsoverlast door rijgedrag) Bovendien maken veel fietsers van deze route gebruik, waardoor ook het verkeersveiligheidsaspect in het gedrang is gekomen.	Er is op wegen in de Nassauwijk geen sprake van toename van de hoeveelheid verkeer. De intensiteit op wegen in de Nassauwijk blijft ruim binnen hetgeen in zijn algemeenheid aanvaardbaar wordt geacht voor 30 km wegen.	Nee
Vinden het teleurstellen dat het college deze omstandigheden zou gedogen en accepteren.	Er is geen sprake van dat wij overlast simpelweg gedogen, maar feit is dat wij in de Nassauwijk ook al veel maatregelen hebben getroffen. Desgevraagd geeft ook de politie aan dat de geldende maximum snelheid in de Nassauwijk over het algemeen goed wordt nageleefd.	Nee
Spreken de hoop uit dat overleg met Leiden over verbetering van de bereikbaarheid van Voorschoten-noord en het overleg met bewoners van de Leidseweg-Noord niet zullen lijden tot extra verkeersdruk in de Nassauwijk.	Bij het zoeken naar oplossingen kijken wij vanzelfsprekend ook naar mogelijke negatieve bijeffecten. Het is niet de bedoeling problemen op te lossen op een wijze die elders tot onevenredige extra overlast leidt.	Nee
Wijzen er op dat er geen rekening gehouden wordt met reeds bekende nieuwbouwplannen zoals de Leidseweg-Noord en de Duivenvoordecorridor,	Bij nieuwe plannen worden de verkeerseffecten weldegelijk meegenomen en -gewogen.	Nee

<p>waardoor de problematiek op de Traverse en in de Nassauwijk zou verergeren.</p>		
<p>Uiten dankbaarheid dat het college met bewoners van de Nassauwijk in gesprek is gebleven over verkeersoverlast en geluidsoverlast en hopen dat dat zo blijft, ook na voltooiing van de reconstructie Deltaplein.</p>	<p>Wij zijn blij met deze blijk van erkenning voor de inspanningen van het college.</p>	<p>Nee</p>
<p><b>23. Platform Gehandicaptenbeleid Voorschoten</b></p>		
<p>Zijn blij met de ruime aandacht voor de toegankelijkheid en veiligheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking en langer thuiswonende ouderen. Onderschrijven het probleem van de bereikbaarheid voor ouderen van voorzieningen nu men langer thuis blijft wonen en onderschrijven ook de constatering dat naar oplossingen gezocht moet worden. Bankjes zijn naar ons oordeel soms zeker een hulpmiddel, maar vaak is de afstand gewoon te ver. Belang van een dagelijks loopje naar de winkel is groot.</p>	<p>We erkennen dat alleen het plaatsen van bankjes geen wondermiddel is. We blijven graag met het Platform Gehandicaptenbeleid Voorschoten in gesprek over de wijze en mogelijkheden om aan de wensen van deze doelgroep tegemoet te komen.</p>	<p>Ja</p>
<p>Stellen voor dat de gemeente zich inzet voor behoud van decentrale winkelgebiedjes, bv aan de Beethovenlaan.</p>	<p>De gemeente heeft er, in samenwerking met omliggende gemeenten, voor gekozen haar inzet met name te richten op het versterken van een beperkt aantal meer kansrijke winkelgebieden. In Voorschoten zijn dat het centrum en winkelcentrum Noord-Hofland. De winkelstrip aan de Beethovenlaan kan blijven bestaan, maar wij hebben er voor gekozen toekomstige investeringen met name te richten op de twee genoemde centra.</p>	<p>Nee</p>
<p>Vragen aandacht voor de toegankelijkheid voor scootmobielen van de wandelpaden en bruggen in het buitengebied. Deze moeten voldoende breed zijn en van een bruikbare verharding. Dat is nu niet altijd het geval.</p>	<p>Hiervoor wordt terecht aandacht gevraagd. Wij zullen de tekst hierop aanpassen en gaan hierover graag met het platform gehandicapten het gesprek aan.</p>	<p>Ja</p>
<p>Missen aandacht voor de tweede ontsluiting van de wijk Allemansgeest op de Leidseweg en voor de ontsluiting van geplande bouwlocaties als de terreinen van Griffioen en Segaar aan de Leidseweg Noord en de ontsluiting van Berestein aan de Mozartlaan. Het lijkt ons dat het effect van de toekomstige, verhoogde verkeersbewegingen op deze locaties meegenomen moet worden in deze visie.</p>	<p>We veronderstellen dat er bedoeld wordt op een tweede ontsluiting Krimwijk. Hiervan wordt aangegeven dat we een studie zullen uitvoeren naar deze tweede ontsluiting. Een besluit hierover is bewust niet meegenomen in de verkeersvisie. Op dit moment zijn de plannen voor terreinen als Segaar nog onvoldoende uitgekristalliseerd om meegenomen te worden in de huidige verkeersvisie. Met u zijn wij van mening dat de ontsluiting van de betreffende locaties</p>	<p>Nee</p>

	<p>alsmede in de omgeving spelende verkeersproblematiek daarbij meegenomen dient te worden.</p> <p>Voor wat betreft Beresteijn heeft het verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng een studie uitgevoerd naar de meest wenselijke wijze van ontsluiting. Daaruit is een voorkeur voor ontsluiting via de Mozartlaan naar voren gekomen.</p>	
<p>Deze Concept Verkeersvisie is de weerslag van een eerste participatieronde, vertaald naar doelstellingen en maatregelen en geen definitief plan. Wij vinden dat te mager. Wij verwachten dat, naast de input van de bevolking, de gemeente zelf ook een mening en een visie neerlegt in deze verkeersnota. De participatiemaatschappij mag de burger uitdagen mee te denken en initiatief te nemen. Maar bij de invulling van de openbare ruimte voor verkeersfuncties moet voorkomen worden dat het recht van de sterkste en welbespraakste het gaat winnen van kwetsbare en onzekere verkeersdeelnemers als de langer thuiswonende ouderen en mensen met een beperking. Wij missen een stevige input van de gemeente, die wat ons betreft toch de eerst verantwoordelijke blijft voor het te voeren (verkeersbeleid).</p>	<p>De concept verkeersvisie is niet slechts een weerslag van de eerste participatieronde, maar die is er wel in meegenomen.</p> <p>Over een aantal onderwerpen geven wij aan dat deze nog een nadere uitwerking behoeven, zoals bijvoorbeeld de verkeersproblematiek aan de Leidseweg-Noord.</p> <p>Uiteraard zijn wij als wegbeheerder als eerste verantwoordelijk voor het gevoerde beleid. Dat staat wat ons betreft niet ter discussie. Dat geldt ook voor het beschermen van belangen van kwetsbare en onzekere verkeersdeelnemers.</p>	Nee
<p><b>24. Burenoverleg verenigingen Sportpark Adegeest (m.u.v. Honk- Softbalvereniging Adegeest)</b></p>		
<p>Ondertekenaars handhaven het verzoek tot het realiseren van een knip in de Weddeloop.</p>	<p>Een knip in de Weddeloop achten wij met het oog op kerend verkeer, het ruimtebeslag van een keermogelijkheid onwenselijk. Wel zijn wij bereid de bewegwijzering naar het Sportpark Adegeest zodanig aan te passen dat bezoekers met bestemming Voorschoten '97, het zwembad of de golfclub via de Mozartlaan en de Wagnerlaan worden geleid.</p>	Ja
<p>Hebben eerder suggesties gedaan om het verkeer van en naar sportpark Adegeest beter te geleiden. Ambtelijk is medegedeeld niet te willen overgaan tot de realisatie van een knip in de Weddeloop.</p> <p>De reden hiervoor is gestoeld op het niet mee willen werken aan het verleggen van de routing richting voetbal en atletiek , het</p>	<p>Wij zijn bereid om de bestaande bewegwijzering aan te passen, echter zonder een knip halverwege de Weddeloop.</p>	Ja

zwembad, golf en volkstuinten via Mozartlaan en Wagnerlaan. Het meeste verkeer pakt nu al deze route, alleen verkeer dat niet bekend is volgt de aangegeven route, maar parkeren vervolgens op de verkeerde plaatsen.		
Indien vastgehouden wordt aan het voornemen de Weddeloop niet af te sluiten zou deze opnieuw moeten worden ingericht, conform de doelstellingen 1. Verkeersveiligheid, 2. Leefbaarheid en 3. Bereikbaarheid.	We zullen de Weddeloop niet afsluiten maar zijn bereid om de bestaande bewegwijzering aan te passen en het verkeer afhankelijk van de bestemming te geleiden. Een complete herinrichting is op dit moment niet aan de orde..	ja
Een aanvullende suggestie is om de Weddeloop alleen op zaterdagen af te sluiten.	De suggestie is creatief maar problemen op het sportpark alsmede eventuele verkeershinder doet zich juist hoofdzakelijk voor op zaterdagen. Daarnaast dient de bewegwijzering duidelijk en eenduidig te zijn zonder dat daarbij voor verschillende dagen andere routes volgen.	Nee
Sportfondsen Voorschoten onderschrijft de wens van bewegwijzering via de Wagnerlaan	Wij zijn bereid om de bestaande bewegwijzering aan te passen.	Ja
De golfvereniging geeft aan de bezoekers en zelfs een keer de ambulance moeite hadden hen te vinden en onderschrijven tevens de wens van geleiding via de Wagnerlaan.	Wij zijn bereid om de bestaande bewegwijzering aan te passen.	ja
De Handbalvereniging begrijpt bezwaren vanuit omwonenden tegen een route via de Wagnerlaan en ziet tevens een nadeel van verlies aan parkeerplaatsen bij een keerlus ter hoogte van de knip. Geeft aan te kunnen leven met een knip, mits duidelijk is wat de impact is van "kerend" verkeer. Daarnaast graag aandacht voor de wens fietsen ook buiten eigen terrein te mogen parkeren.	Wij zijn bereid om de bestaande bewegwijzering aan te passen.	Ja
De tennisvereniging verwacht in het geval van een knip te maken te krijgen met 'kerend' verkeer maar hoopt dat het mee valt.	Wij zijn bereid om de bestaande bewegwijzering aan te passen, maar zonder een knip.	Ja
Reactie Hockey: Goede bewegwijzering is essentieel zoals reeds lang aangegeven. Hierbij is bewegwijzering van zwembad, golf en Voorschoten 97 via de Mozartlaan en Wagnerlaan hoog nodig.	Wij zijn bereid om de bestaande bewegwijzering aan te passen.	Ja
Honk- en softbalvereniging laat weten niet geraakt te worden door de situatie op de Weddeloop en de brief niet mede te ondertekenen.	Geen reactie vereist	Nee
<b>25. VAC Voorschoten</b>		

<p>Onderschrijft de doelstellingen van de verkeersvisie. Deze dienen dan ook leidend te zijn en geen sluitstuk</p>	<p>Wij zijn blij met deze instemming en onderschrijven uw opvatting.</p>	<p>Nee</p>
<p>De geplande woonwijken op het terrein van Segaar en Intratuin zullen leiden tot een toename van de verkeersdrukke en -hinder op de Leidseweg-Noord. VAC kan dit besluit niet rijmen met de gekozen uitgangspunten en vraagt zich af welke waarde deze hebben. Mist ook aandacht voor de ontsluiting van andere geplande woonwijken en uitwerking van algemene uitgangspunten.</p>	<p>Het beschikbaar komen van deze terreinen vormt naast een bedreiging ook juist een kans om ter plaatse tot een betere verkeersafwikkeling te komen. In onze randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het Intratuinterrein staat dat rekening gehouden moet worden met een in twee richtingen bereden weg met fietspaden. Dit zou de mogelijkheid bieden om de verkeershinder op de Leidseweg-Noord tussen de Trompweg en Leiden te verminderen.</p>	<p>Nee</p>
<p>De beschreven maatregelen betreffen voornamelijk continuering van beleid of in overleg naar oplossingen zoeken bij bestaande knelpunten</p>	<p>Voor wat betreft de continuering van het bestaande beleid geldt dat er, behoudens de verslechterde financiële positie van de gemeente, geen reden is om in het verkeersbeleid nu fundamenteel andere keuzes te maken dan die in het verleden reeds zijn gemaakt. De verkeersvisie bevat maatregelen waar wij mee aan de slag willen en inderdaad ook knelpunten waarvoor wij in de komende periode een oplossing willen zoeken.</p>	<p>Nee</p>
<p>Concrete cijfers hadden een goede onderbouwing kunnen zijn en worden gemist. Cijfers over ontwikkelingen in verkeersongevallen, verkeershinder, wachttijden en gebruik van het openbaar vervoer.</p>	<p>Voor wat betreft het gebruik van dergelijke cijfers zijn wij afhankelijk van de cijfers die beschikbaar of met relatief geringe investeringen of moeite boven tafel te krijgen zijn. De cijfers over verkeersongevallen bijvoorbeeld zijn, als gevolg van een duidelijk verminderde registratiegraad, in heel Nederland de afgelopen jaren bijzonder onbetrouwbaar geweest. Daar hebben wij in Voorschoten uiteraard ook mee te kampen. Die registratiegraad is in 2015 duidelijk verbeterd en sinds juni 2016 ook beschikbaar, deze cijfers zullen uiteraard voor de toekomst weer een belangrijke rol spelen. Daarnaast betreft de verkeersvisie het beleid op hoofdlijnen</p>	<p>Nee</p>
<p>Het blijft nu vaag en kan niet worden gebruikt als toetssteen.</p>	<p>De Verkeersvisie vormt inderdaad voornamelijk een beleidsstuk op hoofdlijnen, overeenkomstig soortgelijke beleidsstukken die in samenhang hiermee zijn opgesteld. Het bevat de maatregelen waarmee wij de komende jaren aan de slag willen en de problemen waarvoor wij oplossingen willen uitwerken.</p>	<p>Nee</p>
<p><b>26. Voorzitter VVE Vlietzicht 1</b></p>		

Op basis van eigen waarnemingen wordt er met name in het weekeinde te snel gereden, met name door motoren. Op de kruising Raadhuislaan / Pr. Einsteinlaan zou een snelheidsbeperking raadzaam/wenselijk zijn.	De kruising Raadhuislaan/Professor Einsteinlaan wordt in de nieuwe situatie voorzien van een 30 km inritconstructie. De doorgaande 50 km weg krijgt aan weerszijden een in rood asfalt uitgevoerde fietssuggestiestrook en daarmee een optische wegversmalling. De gereden snelheden worden door ons op regelmatige basis gemonitord door de inzet van zogenaamde speedvisors. (Snelheidsdisplays.) Wij zullen deze na afronding van de werkzaamheden ook weer toepassen bij genoemde kruising.	Nee
<b>27. Vereniging Ouderenbelang Voorschoten</b>		
Onderschrijft de zienswijze van het Platform Gehandicaptenbeleid Voorschoten (PGV)	Onze reactie op de zienswijze van het PGV treft u aan onder nummer 14.	Nee
Vraagt aandacht voor de toegankelijkheid van trottoirs met betrekking tot overhangend groen en laaghangende takken die voor visueel gehandicapten lastig of zelfs gevaarlijk zijn. Verzoekt hieraan aandacht te besteden in communicatie naar burgers.	Deze boodschappen nemen wij ter harte. Wij zullen bekijken op welke wijze wij hier aandacht voor kunnen vragen.	Ja
<b>28. Platform Duurzaam Voorschoten</b>		
Zijn van mening dat de gebruikte methodiek van het ophalen van informatie (SWOT methodiek) op de wijze waarop het plaatsgevonden heeft, niet voor herhaling vatbaar is. Er is sprake van tegengestelde uitspraken.	Er zijn inderdaad tegengestelde geluiden te horen geweest, maar dat is ook wel inherent aan het onderwerp, waarbij zovelen betrokken zijn maar ook sprake is van veelal tegengestelde belangen.	Nee
Er is selectief gewinkeld in de aangedragen uitspraken. Een voorbeeld hiervan is de kritiek geuit op de rotonde bij het gemeentehuis. Dit is frustrerend voor burgers en belanghebbenden, en levert ook niet of nauwelijks zinvol voeding voor degenen die de visie moeten formuleren.	Er is geen sprake van bewust selectief winkelen in de aangedragen uitspraken. Kritiek op de rotonde is bij ons bekend. Tot dusver hebben wij echter nog geen cijfermatige onderbouwing dat deze rotonde onveiliger zou zijn dan andere rotondes met een vergelijkbare intensiteit. Deels valt dat te verklaren uit de onbetrouwbare ongevallencijfers van de periode 2010-2014. Sinds 2015 is de betrouwbaarheid aanzienlijk verbeterd en wij zullen de komende jaren hier weer nadrukkelijk naar kijken.	Nee
De enquête gaat over een beperkt aantal onderwerpen en is makkelijk manipuleerbaar.	Met de enquête hebben we gekozen voor een eenvoudige en toegankelijke manier waarop belanghebbenden hun mening kenbaar hebben kunnen maken. Hierbij is een spanningsveld tussen enerzijds een eenvoudige, toegankelijke en relatief goedkope wijze van enquêteren en anderzijds de mogelijkheid dat er gestuurd of gemanipuleerd kan worden. Deze	Nee

	mogelijkheid moet in het achterhoofd worden gehouden bij de interpretatie van resultaten.	
Er lijkt sprake te zijn van gerichte beïnvloeding omdat diverse partijen mensen oproepen bepaalde standpunten met kracht in te brengen in meerdere zienswijzen.	We constateren inderdaad dat een aantal onderwerpen bij de ingediende zienswijzen extra veel aandacht vragen. We kunnen en willen daar echter niet sturend in zijn.	
Het is niet eenvoudig een goed participatieproces op te zetten over een breed onderwerp als verkeer waar bovendien iedereen verstand van heeft. Wellicht zou er onderscheid gemaakt moeten worden tussen belangenbehartiging en andersoortige bijdragen, waarbij ook vooraf bepaald moet worden welke zaken door belanghebbenden mogen worden uitgemaakt en welke onderwerp van brede en integrale afweging behoren te zijn.	We onderschrijven de constatering dat het lastig is onderscheid te maken in de diverse belangen die een rol spelen in een participatietraject als dit. We hebben er echter voor gekozen om hier zo weinig mogelijk in te sturen. Uiteindelijk zijn het ook niet de individuele belanghebbenden die een besluit nemen, dit is een bevoegdheid van de gemeenteraad.	Nee
<p>Inhoud van de Verkeersvisie valt tegen, en is beperkt geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enkele grote onderwerpen worden afgedaan met nog in gesprek zijn met onwonenden</li> <li>- Er is geen geld voor grote ingrepen en dus wordt geen ingrijpende visie geformuleerd.</li> <li>- Het uit de nota halen van de verkeerskundige inrichting van het centrum slaat een groot gat in de visie</li> <li>- Het ontbreekt aan cijfermatige onderbouwing van maatregelen. Zo zou bij veiligheid als hoogste prioriteit rekening gehouden moeten worden met ongevallenstatistiek en een overzicht van 'hotspots'.</li> </ul> <p>De verkeersvisie zou pas vastgesteld mogen worden als deze op deze aspecten is aangevuld en aangepast</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het klopt dat er over sommige onderwerpen nog gesproken wordt met omwonenden. Dat maakt het mogelijk om met hen te zoeken naar haalbare en gedragen oplossingen. Daarbij is er bewust voor gekozen besluitvorming hierover in een apart traject te laten plaats vinden.</li> <li>- Het doel van de visie is een lijst met concrete, maar vooral ook uitvoerbare projecten voor de komende periode. De keuze om geen projecten of wensen op te nemen waaraan wij de komende periode geen vervolg kunnen geven is een bewuste.</li> <li>- Ook ten aanzien van het centrum van Voorschoten hebben we willen voorkomen dat besluitvorming langs twee verschillende lijnen plaats zou vinden. Een besluit over bijvoorbeeld het fietsen in de Schoolstraat heeft juist te maken met het karakter dat wordt nagestreefd voor het centrum van Voorschoten.</li> <li>- Cijfers over verkeersongevallen zijn, als gevolg van een duidelijk verminderde registratiegraad, in heel Nederland de afgelopen jaren bijzonder onbetrouwbaar geweest. Daar hebben wij in Voorschoten uiteraard ook mee te kampen. Die registratiegraad is in 2015 duidelijk verbeterd en sinds juni 2016 ook</li> </ul>	

	beschikbaar, deze cijfers zullen uiteraard voor de toekomst weer een belangrijke rol spelen. Overigens is er binnen Voorschoten gelukkig geen sprake van zogenaamde 'black spots'.	
De prioritering Veiligheid–Leefbaarheid–Bereikbaarheid wordt onderschreven, al zou Duurzaamheid als randvoorwaarde moeten worden toegevoegd.	We onderschrijven de opvatting dat duurzaamheid eveneens een belangrijke randvoorwaarde is. Deze is echter deels overlappend met leefbaarheid, daar waar het om de uitstoot van schadelijke gassen gaat. Maatregelen gericht op duurzaamheidsaspecten dragen veelal ook bij aan het vergroten van de leefbaarheid.	Nee
Gesuggereerd wordt om ten aanzien van verkeersveiligheid in gesprek te treden met ouderraden van basisscholen met ouderenorganisaties over knelpunten die ouders ondervinden	Terecht wordt opgemerkt dat ouders die hun kinderen naar school brengen relevante tips kunnen hebben over verkeersgevaarlijke situaties. Op incidentele basis hebben wij nu al dergelijke gesprekken met verkeerscomité's op scholen waar die aanwezig zijn. Wij zien dit ook als een waardevolle bron van informatie. We gaan, zoals benoemd, eveneens graag in gesprek met ouderenorganisaties met betrekking tot de knelpunten die ouders ondervinden.	Nee
Stellen voor om op de wijkontsluitingswegen door Vlietwijk en Boschgeest een 30 km regime in te stellen, eventueel ook op de Bachlaan en de Zwaluwweg,	Genoemde wegen zijn in het categorisering aangemerkt als wijkontsluitingswegen waar een maximum snelheid geldt van 50 km per uur. Verlaging van deze maximum snelheid zonder aanvullende maatregelen ten aanzien van de weginrichting vinden wij onwenselijk	Nee
Vragen of het een goed idee is om de voorrangssituatie op rotonde om te draaien, zodat fietsers voorrang moeten verlenen.	Op enkele gemeenten in Nederland na geldt dat binnen de bebouwde kom fietsers op rotondes voorrang hebben. Wij willen ons op dit punt conformeren aan deze landelijk geldende richtlijn. We zullen de komende jaren de ongevallencijfers op de rotonde zorgvuldig blijven monitoren om te bepalen of deze aanleiding geven tot een aanpassing.	Nee
Zijn van mening dat de invoering van 30 km zones goed functioneert en dat de leefbaarheid er in die wijken op vooruit gaat. Missen de doelstelling dat resterende wijken op geschikte momenten ook op die manier worden aangepakt. Hopen dat dit geen verandering is van beleid.	Vanzelfsprekend zullen wij bij groot onderhoud ook in de toekomst blijven bekijken waar welke aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Inderdaad zoals dat nu in de Vlietwijk plaats vind, maar ook bijvoorbeeld bij het geplande onderhoud in de Mozartlaan. Wat dat betreft is er geen sprake van verandering van beleid	Nee
Het PDV beveelt aan om een milieuzone in te stellen om diesels ouder dan 12 jaar of zonder roetfilter de toegang te ontzeggen. De gemeente zou daarbij het goede	Hoewel wij de opvattingen over vervuiling door oudere dieselauto's delen, achten wij onszelf op dit moment niet in staat om als relatief kleine gemeente een milieuzone zoals	Nee



voorbeeld moeten geven. Dit zou ook moeten gelden voor vervuilende tweetakt brommers en scooters.	verzocht vorm te geven en te handhaven. Wat dat betreft volgen wij de ontwikkelingen op dit vlak in de grote steden met interesse. Dat geldt ook voor het tegengaan van brommers en scooters.	
Pleiten voor het fietsvrij maken van de Schoolstraat op drukke tijden en de Voorstraat autovrij of autoluw te maken.	Deze onderwerpen worden aan de orde gesteld in de plannen voor het centrum van Voorschoten.	Nee
Pleiten voor een scan voor slecht liggende plekken voor fietsers, rolstoelen en wandelaars. Ook de stallingsmogelijkheden moeten worden nagelopen, niet alleen bij station Voorschoten.	Een van de actiepunten is het opstellen van een fietsveiligheidsplan waar een dergelijke scan onderdeel van zal moeten zijn. Daarnaast is ook het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor rolstoelen een van de doelstellingen. De gebrekkige staat van sommige fietsparkeermogelijkheden in het centrum zijn onbekend. In het centrumplan is ook een verbeteringsvoorstel van de stallingen in het centrum opgenomen.	Nee
Openbare verlichting is deel van de verkeersvoorzieningen en belangrijk voor veiligheid en leefbaarheid. Geleidelijke vervanging door Led is gaande en moet worden voortgezet. In het buitengebied kan gedacht worden aan lichtgeven asfalt en licht op aanvraag.	Vanzelfsprekend moeten de openbare wegen voldoende en deugdelijk worden verlicht. De keuze tussen Ledverlichting en conventionele verlichting wordt niet in deze Verkeersvisie gemaakt. Vanzelfsprekend worden de ontwikkelingen met betrekking tot bijvoorbeeld licht op aanvraag met interesse gevolgd. Daar waar dit aan de orde is zal op dit punt een keuze worden gemaakt.	Nee
Wijzen er op dat waar in de verkeersvisie gesproken wordt over een toename van het autoverkeer en het autobezit, het CPB en het PBL uitgaan van een stabilisatie tot 2030.	Het klopt dat het CPB een andere verwachting heeft uitgesproken voor de situatie tot 2030. Op dit moment is er landelijk echter nog sprake van een reële toename van zowel het autobezit als van de hoeveelheid autoverkeer. De afname van het autobezit lijkt zich op dit moment met name te concentreren in bepaalde delen van de grote steden.	Nee
Eigenaren van een oprit en een garage zouden moeten worden aangespoord deze te gebruiken. Het kan niet zo zijn dat de beheerder alles moet oplossen en omwonenden steeds meer blik moeten tolereren.	Het vraagt maatwerk om in wijken waar zich een tekort aan parkeerplaatsen voordoet met oplossingen te komen. Waar mogelijk zullen deze oplossingen samen met bewoners worden gezocht, waarbij het beter benutten van parkeergelegenheid op eigen terrein inderdaad tot de mogelijkheden behoort. In sommige gevallen zal het ook gewoon niet mogelijk zijn om voldoende parkeergelegenheid voor iedereen te bieden.	Nee
Stellen voor om bij station Voorschoten een blauwe zone van 16 uur in te voeren, om Schipholparkeerders tegen te gaan.	Hoewel een blauwe zone voor 16 uur gezien de werking van een parkeerschijf niet mogelijk is, is de gedachte aan mogelijkheden om de parkeerduur hier daadwerkelijk te beperken	Nee

	uiteraard een interessante. Bij de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen bij het station is daar ook naar gekeken. Uiteindelijk is daar niet voor gekozen, onder andere omdat we daarbij vrezden voor uitwijkgedrag richting omliggende woonwijk.	
Vinden het ten aanzien van de parkeergarages in het centrum in de rede liggen dat de supermarkten een deel van de investeringslasten dragen.	Dat is nu al de praktijk; de parkeergarages zijn niet van ons en worden niet door ons geëxploiteerd. Wel hebben wij afspraken over de blauwe zone en de handhaving en over een bijdrage in de exploitatie.	Nee
Onderschrijven de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, met daarbij de Vlietwijk als aandachtspunt evenals de aansluiting bij de Laan van NOI in Den Haag.	Wij delen deze opvatting en zullen blijven zoeken naar verbetermogelijkheden in het openbaar vervoer	Nee
Zien geen noodzaak de hoofdstructuur voor het autoverkeer grootschalig te veranderen	Deze opvatting wordt door ons gedeeld.	Nee
Pleiten voor het blijven 'drammen' bij de gemeente Leiden en de provincie voor een spoedige aanpak van het knelpunt Lammenschansplein	De gemeente Leiden onderzoek in overleg met ons of dit knelpunt eerder kan worden opgelost, dus voordat de tunnel in de Rijnlandroute wordt opengesteld voor het verkeer. Hierbij wordt gekeken of dit kan binnen een voor de regio en vanzelfsprekend ook voor ons acceptabele mate van verkeershinder.	Nee
Zien de Leidseweg-Noord ondanks pogingen deze verkeersluw te maken nog altijd als knelpunt. Asfaltering van de Mozartlaan en een met verkeerslichten geregelde aansluiting op de Leidseweg biedt een kans om verkeer vanuit Noord-Hofland via die route naar Leiden te laten gaan.	Samen met bewoners van de Leidseweg-Noord wordt gewerkt aan een totaalplan voor deze weg, met een gewenste eindsituatie. Besluitvorming hierover volgt een ander traject. Voor de Mozartlaan is er, in overleg met bewoners, voor gekozen ook in de nieuwe situatie elementenverharding toe te passen.	Nee
<b>29. Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten</b>		
Waren niet in staat om binnen de gestelde termijn te reageren op de Verkeersvisie, maar willen ons toch haar zienswijze niet onthouden.	We hebben er voor gekozen deze zienswijze op te nemen in de Zienswijzennota	Nee
Onderschrijven de prioritering veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.	Wij zijn blij met deze instemming.	Nee
Begrijpen de keuze voor een beperkt maatregelenpakket voor de komende vier jaar maar vragen zich af of in een visiedocument niet ook al geformuleerd moet worden welke maatregelen op de langere termijn wenselijk worden geacht. Dat is ook van belang met het oog op bestaande en nieuwe (bouw)plannen	De wens om nu al verder te kijken dan de komende vier jaar en alvast een doorkijk te maken naar maatregelen voor de langere termijn is een begrijpelijke. Het is echter niet mogelijk om nu besluiten nemen over maatregelen met financiële consequenties waarvoor op dit moment geen dekking is.	Nee

Er ontbreekt nu een lange termijn visie. Het lijkt alsof het allemaal wel goed zit en er niet veel hoeft te veranderen.	Zoals in het coalitieakkoord 'Vertrouwen in mensen, verbinden van krachten' valt te lezen zijn wij zijn inderdaad van mening dat Voorschoten er over het algemeen goed bij ligt. We hebben op dit moment geen grote plannen voor nieuwe wegen en willen ons vooral richten op bestaande wegen die er slecht bijliggen.	Nee
Zijn van mening dat de T-structuur eigenlijk niet voldoet; hetgeen leidt tot sluipverkeer door woonwijken bij gebrek aan alternatieven. De verkeersdruk moet op de hoofdwegen worden opgevangen terwijl maatregelen tegen sluipverkeer worden genomen door het afsluiten van woonwijken voor doorgaand verkeer.	Het uitgangspunt dat de verkeersdruk zoveel mogelijk op de hoofdwegen moet worden opgevangen wordt door ons onderschreven en dat is ook de praktijk. Dat neemt niet weg dat in sommige wijken nog steeds verkeershinder wordt ervaren, daarover treden wij dan ook steeds met bewoners in overleg.	Nee
Benoemen specifiek de problematiek op de Leidseweg-Noord. Pleiten voor eenrichtingsverkeer van zowel Berbice en Trompweg richting Piet Heinlaan zodat doorgaand verkeer hier wordt afgestopt.	Samen met bewoners van de Leidseweg-Noord wordt gewerkt aan een totaalplan voor deze weg, met een gewenste eindsituatie. Besluitvorming hierover volgt een ander traject.	Nee
Aanpak is des te urgenter vanwege ontwikkeling van de terreinen Intratuin/Segaar/Arsenaal. Zijn het niet eens met de door ons gestelde randvoorwaarde dat een oplossing binnen het	Wij denken dat een nieuwe weg over het Intratuinterrein een oplossing kan bieden voor de verkeershinder op de Leidseweg-Noord. Openstelling van de Hoflandbrug hebben we samen met de gemeente Leiden onderzocht en wordt door ons als onwenselijk gezien vanwege de toename van de hoeveelheid verkeer op de Leidseweg-Noord. Uw opvattingen kunnen worden meegewogen bij de planuitwerking.	Nee
Er dient, in overleg met de gemeente Leiden, bij de provincie op aan te worden gedrongen om zo snel mogelijk te starten met de aanpak van het knelpunt Lammenschansplein en Lammebrug.	De gemeente Leiden onderzoek in overleg met ons of dit knelpunt eerder kan worden opgelost, dus voordat de tunnel in de Rijnlandroute wordt opengesteld voor het verkeer. Hierbij wordt gekeken of dit kan binnen een voor de regio en vanzelfsprekend ook voor ons acceptabele mate van verkeershinder.	Nee
Er wordt te weinig aandacht besteed aan de bereikbaarheid met het openbaar busvervoer vanuit de woonwijk naar winkelcentra, ziekenhuizen enz. Dit als belangrijke grondslag voor leefbaarheid. De (korte) afstand van bushaltes is hierbij een belangrijk criterium.	Terecht wordt opgemerkt dat een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer belangrijk is voor de leefbaarheid. Wij zijn echter van mening dat het openbaar vervoer in Voorschoten nog als 'goed' te bestempelen valt. We blijven, samen met de concessieverlener(s) op zoek naar mogelijkheden om het openbaar vervoer in Voorschoten te verbeteren. Uitgangspunt is tenminste handhaving van het bestaande niveau.	Nee

<p>De Voorschotense fietspaden kunnen als redelijk goed worden bestempeld, maar de breedte hiervan is niet toekomstbestendig en kan ronduit gevaarlijke situaties opleveren. Pleiten voor het verbreden van fietspaden ten koste van de stoep.</p>	<p>Dat de breedte van fietspaden als gevolg van toenemende snelheidsverschillen onvoldoende is, wordt door ons onderkend. We stellen daarbij ook om waar mogelijk fietspaden te verbeteren en te verbreden.</p>	
<p>Overvolle fietsenstallingen, met name bij het station, zijn een blijvende bron van ergernis. Bij de realisatie van een nieuwe fietsenstalling bij het station zou ook een opschoonactie op weesfietsen moeten worden uitgevoerd. Op andere publiekstreckende plaatsen zoals het winkelgebied behoren voldoende en veilige stallingsmogelijkheden.</p>	<p>Wij zijn in overleg met Prorail over de realisatie van een nieuwe fietsenstalling aan de voorzijde van station Voorschoten. Handhaving op fout geparkeerde fietsen en met name het tegengaan van zogenaamde weesfietsen maakt daar onderdeel van uit. Een uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in het centrum wordt meegenomen in de planvorming voor het centrum. In ieder geval zal in de omgeving van het Deltaplein aanvullende stallingscapaciteit worden gerealiseerd.</p>	Nee
<p>Zijn van mening dat verkeersremmende maatregelen als drempels onwenselijk zijn in 30 km gebieden. Het bestemmingsverkeer wordt gehinderd en omwonenden hebben mogelijk hinder van het rijden over drempels. Verkeer zou van wegen langs of buiten woonwijken gebruik moeten maken terwijl woonwijken ingericht worden als een doolhof met eenrichtingsverkeer. Geluid en stansoverlast dient te worden beperkt.</p>	<p>Het uitgangspunt dat de verkeersdruk zoveel mogelijk op de hoofdwegen moet worden opgevangen en geluid- en stankoverlast moet worden beperkt, wordt door ons onderschreven. Wij zien verkeersremmende maatregelen als drempels echter als noodzakelijke elementen op veel wegen teneinde het karakter van een 30 km gebied te benadrukken en rustiger rijden af te dwingen. Het klopt dat daarbij een spanningsveld zit tussen het afremmen van de snelheid en het comfort van het gebruik van de weg. Door onze drempels conform de richtlijnen van het CROW uit te voeren voorkomen we dat drempels ook bij lage snelheden bijzonder oncomfortabel zijn.</p>	Nee
<p>Fietsuggestiestroken op ontsluitingswegen in plaats van vrijliggende fietspaden zijn gevaarlijk, waar mogelijk zouden vrijliggende fietspaden moeten worden gerealiseerd. De inrichting van de Deijlerweg in Wassenaar met twee gescheiden rijbanen en twee aparte brede fietspaden wordt gezien als goed voorbeeld voor drukke wegen als de Prof. Einsteinlaan/Badhuisstraat en de Generaal Spoorlaan/Karel Doornmanlaan.</p>	<p>We delen de opvatting dat op ontsluitingswegen met een maximum snelheid van 50 km vrijliggende fietspaden bijdragen aan de veiligheid van fietsers. Bij een reconstructie of de aanleg van een nieuwe weg is dat in beginsel ook het uitgangspunt.</p>	Nee
<p>Een ander verbeterpunt is het overvloedig gebruik van verkeersborden. Automobilisten zijn niet in staat alle informatie in zich op te nemen. Voorgesteld wordt om bijvoorbeeld 30 km borden in het wegdek te verwerken</p>	<p>Wij zijn het met u eens dat automobilisten vaak lang niet alle aanwezige verkeersborden daadwerkelijk opmerken. Het streven is er dan ook op gericht om ook het wegbeeld zoveel mogelijk aan te laten sluiten op het gewenste</p>	Nee

zodat dit minder afleidt.	verkeersgedrag. Niettemin is bebording in veel gevallen ook gewoon verplicht. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld een 30 km zone, waarbij het aanbrengen op het wegdek wel ondersteunend kan werken.	
Het groen bij kruispunten, rotondes en bochten moet zodanig worden bijgehouden dat de situatie overzichtelijk blijft. De bocht in de Zwaluwweg is onoverzichtelijk door de hoge begroeiing aan de waterkant.	Wij zijn het met u eens dat het groen zodanig onderhouden dient te worden dat de verkeersveiligheid niet nadelig wordt beïnvloed. De specifieke locatie op de Zwaluwweg is ter beoordeling doorgegeven aan de afdeling die zich bezig houdt met het beheer van het openbaar groen.	Nee
Oversteekplaats bij de Merelhof dient uitgevoerd te worden als zebepad. In de praktijk geven veel automobilisten voorrang aan overstekende voetgangers maar niet altijd. Dit leidt tot gevaarlijke situaties vooral voor oudere voetgangers.	Wij zijn geen voorstander van de toepassing van een zebepad op deze locatie. Weliswaar is de voorrangssituatie dan altijd formeel geregeld, dit wordt niet altijd nageleefd waarmee zogenaamde schijnveiligheid zou worden gecreëerd. In de huidige situatie moet door beide partijen worden opgelet waarmee naar onze mening de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Nee
Het voetpad langs de Korte Vliet is te smal waardoor er soms gevaarlijke situaties ontstaan. Het uitlaten van honden op het fietspad is onwenselijk.	Wij hebben in algemene zin opgenomen dat voetpaden goed begaanbaar moeten zijn. We zullen naar deze situatie kijken.	Nee
Bij nieuwe ontwikkelingen zoals Starrenburg III en Intratuin/Segaar dient duurzaamheid nader te worden ingevuld. Er kan gedacht worden aan autovrije gebieden waarbij aan de rand moet worden geparkeerd. Alleen elektrische auto's kunnen voor het eigen huis worden geparkeerd, waarbij de accu wordt gebruikt als batterij voor zonne-energie.	Wij merken dat bewoners in de praktijk hun auto nog altijd graag bij de woning parkeren en dat in de praktijk ook doen op plekken die zich daar niet voor lenen in plaats van gebruik te maken van verder weggelegen parkeerplaatsen. In onze ogen kun je het dan maar beter op een goede manier faciliteren, bij voorkeur zoveel mogelijk op eigen terrein. Het onderscheid tussen conventionele en elektrische auto's bij het parkeren bij de eigen woning vinden wij onwenselijk. Bovendien zal in de toekomst een steeds groter deel van het autopark elektrisch zijn zodat dit onderscheid waarschijnlijk op termijn steeds kleiner zal worden.	Nee
Inpassing van verkeersvoorzieningen in het fraaie landschap in en rondom Voorschoten dient een belangrijk uitgangspunt te zijn.	Wij onderschrijven de opvatting dat verkeersvoorzieningen zo goed mogelijk ingebed moeten worden in de bestaande omgeving.	Nee
Het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving zijn van mening dat de tijd van enorme investeringen in grote infrastructurele werken voorbij is omdat de maatschappelijke welvaartswinst gering is. Het meest wordt gezien in relatief kleine	Wij hebben op dit moment ook geen grote plannen voor nieuwe wegen. In het verbeteren van de overstapmogelijkheden bij het station is en wordt door ons reeds voorzien.	Nee

projecten zoals het bevorderen van (met name) het gebruik van de fiets van en naar treinstations.		
---	--	--