

gemeente VOORSCHOTEN

2016

Verkeersvisie 2016

Visie op een mobiel en bereikbaar Voorschoten

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Relaties met ander beleid
3. Ambities algemeen
4. Voetgangers
5. Fietsverkeer
6. Openbaar vervoer
7. Autoverkeer
8. Parkeren
9. Maatregelen
10. Zienswijzen

Bijlagen

A Uitkomsten participatietraject

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In het coalitieakkoord 2014–2018, met als titel ‘Vertrouwen in mensen, verbinden van krachten’ wordt specifiek aandacht besteed aan de bereikbaarheid van Voorschoten, met name aan de noordzijde. Daarbij wordt gesteld dat de verkeersdruk en de verkeerssnelheid zoveel mogelijk worden getemperd. Er is continue aandacht voor het verbeteren en veiliger maken van fiets- wandelroutes en zebrapaden. Voor wat betreft het openbaar vervoer geldt als uitgangspunt dat de coalitie in blijft zetten op een goede bereikbaarheid van Voorschoten per openbaar vervoer; waarbij de huidige kwaliteit als uitgangspunt geldt.

De voorliggende verkeersvisie is een weergave van deze ambitie, vertaald in een beleidsplan met concrete maatregelen voor de komende vier jaar.

1.2. Ontwikkelingen

Bij het opstellen van deze visie is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen die in de maatschappij spelen, zoals hieronder gekenschetst.

Technologische ontwikkelingen en ICT

Technologische ontwikkelingen en het voortschrijdend gebruik van ICT hebben invloed op het gebruik van de fysieke ruimte. Veel inkopen worden tegenwoordig gedaan via internet en thuis bezorgd; het winkelen wordt steeds meer een beleving, waarbij de auto voor het vervoeren van goederen een minder prominente rol heeft. Technologische ontwikkelingen in de vervoersbranche hebben gezorgd voor elektrische fietsen en auto's, schonere bussen, navigatie als

in-car technologie, automatisch inparkeren, snelheidsbegrenzing, etc. Ook zien wij een trend waarbij andere vormen van (elektrisch) fietsen opkomen (zoals bijvoorbeeld speedpedelecs; elektrische fietsen met een maximum snelheid van 45 km/h).

Duurzaamheid en milieu

Duurzaamheid speelt een steeds grotere rol in onze samenleving. Het terugdringen van het gebruik van de schaarse fossiele brandstoffen en het terugdringen van CO₂-uitstoot en fijnstof zijn van grote invloed op de vervoersmiddelen. Met fiscale stimuleringsmaatregelen is de aanschaf van minder vervuilende en zelfs geheel of gedeeltelijk elektrische auto's gestimuleerd.

Daarnaast wordt er door gewerkt aan het stiller maken van het autoverkeer, door onder andere stiller asfalt, maar ook door invoering van stillere banden om de geluidhinder van het verkeer te verminderen.

Vergrijzing en langer thuis wonen

De vergrijzende bevolking zorgt helaas voor een toenemend aantal verkeersongevallen op de fiets. Vaak zijn dit eenzijdige ongevallen, door het rijden tegen paaltjes, stoepranden en dergelijke, maar vaak wel met forse gevolgen voor de fietser zelf. Ook nemen steeds meer ouderen op een andere wijze deel aan het verkeer, zoals per scootmobiel, bijbus e.d.

Doordat ouderen langer thuis blijven wonen, komt de bereikbaarheid van voorzieningen voor hen onder druk te staan. De combinatie van verzorgingshuis en een bushalte, maakte het in het verleden gemakkelijker om voorzieningen

ook voor ouderen goed bereikbaar te maken. Daarvoor moeten nu andere oplossingen worden gezocht.

Beïnvloeden van (verkeers)gedrag

Ook op het gebied van het denken over verkeer en verkeersmaatregelen is de afgelopen jaren een ontwikkeling in gang gezet. Niet langer wordt alleen gedacht aan het treffen van fysieke maatregelen om het verkeer te sturen of te remmen, maar er wordt nadrukkelijk ook veel meer gekeken naar andere manieren om het verkeersgedrag te beïnvloeden. Het is tenslotte de autobestuurder die zijn gaspedaal bedient, die moet gaan veranderen. Het nadenken over het beïnvloeden van verkeersgedrag heeft een psychologische achtergrond en uit zich onder andere in communicatie (bijv. het plaatsen van elektronische snelheidsdisplays (smileys) langs de weg) en betrokkenheid van burgers (bijv. in de vorm van burgeracties om –te– hard rijden in de eigen wijk tegen te gaan).

Participatiemaatschappij

Niet langer is de overheid voor alles verantwoordelijk. De overheid is er niet meer één die zelf vooraf alles bepaalt, vastlegt en financiert, maar één die zich richt op uitdagen, inspireren en meedenken. Het initiatief en de verantwoordelijkheid liggen veel meer bij burgers en bedrijfsleven en de overheid faciliteert. Het meedenken van inwoners en ondernemers bij het maken van plannen (co-creatie), het inpassen van burgerinitiatieven en het bevorderen van sociale cohesie in de wijken en het dorp zijn ook bij het inrichten van de verkeersruimte van belang.

1.3 Doel

De gemeente Voorschoten streeft er naar de ideale woon- en leefomgeving te zijn en blijven. Veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid vormen elementen die hier in belangrijke mate aan bijdragen. De gunstige ligging van Voorschoten ten opzichte van belangrijke bestemmingen als Den Haag, Amsterdam, Schiphol en Leiden worden beschouwd als belangrijke positieve eigenschappen van de bereikbaarheid van en vanuit Voorschoten. Bereikbaarheid mag echter niet ten koste gaan van leefbaarheid en al zeker niet van de veiligheid.

Het bestaande verkeer- en vervoerbeleid voor de gemeente Voorschoten is vastgelegd in de 4V nota. De financiële situatie van de gemeente Voorschoten en het als gevolg daarvan instellen van een investeringsplafond heeft er toe geleid dat niet alle projecten uit dit plan zijn uitgevoerd en ook niet op korte termijn uitgevoerd zullen worden.

Het doel van deze Verkeersvisie is een helder, gedragen beleid waarop voor de komende jaren de maatregelen zijn gebaseerd.

Afbakening

De verkeersvisie heeft een perspectief gericht op 2025, maar een maatregelenpakket gericht op de komende vier jaar. Lange termijn ontwikkelingen worden wel benoemd, maar wanneer er geen grote gevolgen te verwachten zijn en geen maatregelen getroffen moeten worden op korte termijn, zijn deze niet hierin meegenomen.

1.4 Proces

Vanaf de start van het proces om te komen tot een nieuw gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan is nadrukkelijk gevraagd om inbreng vanuit de Voorschotense samenleving. In oktober 2014 is in het cultureel centrum een avond voor verkeer georganiseerd. Hiervoor zijn alle op dat moment bij de gemeente bekende stakeholders gevraagd de sterke en zwakke punten van, maar ook de kansen en bedreigingen voor de Voorschotense verkeerssituatie aan te geven. Dit heeft gezorgd voor veel informatie en ook concrete doelstellingen. Deze input hebben wij vertaald in de verkeersvisie zoals die nu voor u ligt.

2. Relaties met ander beleid

2.1 Landelijk, provinciaal en regionaal beleid

Het landelijke verkeersbeleid is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). In de SVIR (maart 2012) schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie doelen geformuleerd:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De opgave is het faciliteren van de groei van de mobiliteit waarbij de gebruiker voorop staat. Om dit te bereiken, moet de samenhang tussen de verschillende modaliteiten verbeteren en moet gekozen worden voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. Van belang zijn onder andere een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen, waarbij wordt ingezet op betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem en het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen.

Er zijn essentiële onderdelen benoemd in de SVIR die moeten doorwerken in de decentrale verkeers- en vervoerplannen:

- Verbeteren van de bereikbaarheid, onder andere uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport en Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- Het terugdringen van het aantal verkeersdoden en – gewonden. Uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- Stimuleren van het fietsgebruik;
- Het zorgen voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk en sociaal veilig openbaar vervoer;
- Het terugdringen van de CO₂-uitstoot; uitgewerkt in het energieakkoord.

Op provinciaal niveau zijn door Provinciale Staten van Zuid-Holland in 2014 de **Visie ruimte en mobiliteit** (VRM) en het bijbehorende programma Mobiliteit vastgesteld. De VRM bevat het strategische beleid met een planhorizon tot 2030.

Het programma Mobiliteit operationaliseert de volgende drie strategische doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

Vanwege de strategische ligging van **Holland Rijnland** in de Randstad neemt de druk op de infrastructuur toe en wordt de ruimte voor wonen, werken en recreëren schaarser. Daarom werken de gemeenten van Holland Rijnland samen aan een bereikbare regio. Zowel op het gebied van openbaar vervoer, auto-, vracht-, en fietsverkeer. Doel van Holland Rijnland op het gebied van verkeer is de bereikbaarheid van woon- werkgebieden te verbeteren, de bestaande vervoerstromen zo veel mogelijk te bundelen en de leefbaarheid te vergroten.

2.2 Beleid van naburige gemeenten

In 2015 is in de gemeente Leiden de Mobiliteitsnota Leiden 2015–2022 vastgesteld, waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Leiden is vastgelegd.

Vooruitlopend op realisatie van de Rijnlandroute worden keuzes gemaakt om de voltooiing van de ‘Leidse Ring’ te voltooien door een keuze te maken in welke wegen tot deze hoofdwegenstructuur zullen behoren, met als doel een snelle en betrouwbare hoofdstructuur voor de Leidse regio.

In de gemeente Leidschendam–Voorburg is in 2014 het Verkeer- en Vervoersplan vastgesteld. Dit is een herijking van het eerdere beleid uit 2004, met een doorkijk naar 2040. De visie van de gemeente op hoofdlijnen is dat Leidschendam–Voorburg een groene woonstad is met economische kansen, voorzieningen en een optimale (regionale) bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. De gemeente streeft naar goede verbindingen, waarover mensen zich op een prettige manier en veilig kunnen verplaatsen. De gemeente wil haar parkeerbeleid actualiseren en zet in op duurzaamheid. Daar horen ook het stimuleren van fietsgebruik en aandacht voor voetgangers bij.

Tot slot wordt; min of meer gelijktijdig met Voorschoten, ook in de gemeente Wassenaar gewerkt aan een Verkeersplan voor de komende tien jaar. Het bestaande verkeersplan dateert uit 2000 en dient te worden geactualiseerd.

2.3 Lokaal beleid

Coalitieakkoord

Zoals gezegd wordt ook in het coalitieakkoord 2014–2018, met als titel ‘Vertrouwen in mensen, verbinden van krachten’ specifiek aandacht besteed aan de bereikbaarheid van Voorschoten. Het gaat daarbij onder andere om de bereikbaarheid aan de noordzijde, waarbij de verkeerslichten bij de Churchillaan en het Lammenschansplein bijna dagelijks voor vertraging zorgen. Deze vertraging hangt samen met een afstemming van de verkeerslichten en de onregelmatige openingstijden van de brug.

Meer in het algemeen geldt dat verkeersdruk en verkeerssnelheid zoveel mogelijk worden getemperd. Er is continue aandacht voor het verbeteren en veiliger maken van fiets- wandelroutes en zebrapaden.

Voor wat betreft het openbaar vervoer geldt als uitgangspunt dat de coalitie in blijft zetten op een goede bereikbaarheid van Voorschoten per openbaar vervoer; waarbij de huidige kwaliteit als uitgangspunt geldt.

Specifiek benoemde projecten zijn het knooppunt Voorschoten, de Vlietwijk, ontsluiting van de Krimwijk en een gewenste verbetering van de verkeerssituatie op de Traverse.

Toekomstvisie Voorschoten 2025

In 2014 is gewerkt aan de Toekomstvisie Voorschoten 2025. Deze is opgesteld op basis van alle gesprekken met inwoners, ondernemers en vertegenwoordigers van instellingen. Deze Toekomstvisie dient als inspiratiebron voor (ruimtelijke) plannen om Voorschoten ook in 2025 een groene en aantrekkelijke woongemeente te laten zijn.

Structuurvisie, woonvisie en economische visie

Parallel aan deze verkeersvisie is in Voorschoten ook gewerkt aan het opstellen van een economische visie, een woonvisie en een structuurvisie.

3. Ambities algemeen

3.1 Bestaande structuur Voorschoten

In de wegenstructuur van Voorschoten valt een duidelijke T-structuur te herkennen die historisch te verklaren is.

Voorschoten is ontstaan en ontwikkeld op de strandwal gelegen achter de duinen. In vroegere tijden vormde de Vliet de waterverbinding voor het vervoer van mens en goederen tussen de grotere steden in het graafschap Holland. Parallel daaraan, op deze strandwal, ontstond de wegverbinding (Veurseweg – Leidseweg) met aanliggende lintbebouwing. De verbinding met Wassenaar over de Papelaan dateert eveneens uit vroegere tijden.

In de tweede helft van de negentiende eeuw is het accent van de hoofdroute naar het noorden langzamerhand verschoven van de Leidseweg Noord (Noord) naar de Voorschoterweg. Deze verschuiving is veroorzaakt door de verstedelijking van Leiden. Zo is de huidige T-structuur van hoofdwegen ontstaan die ook nu nog zijn weerslag heeft op de wijze waarop Voorschoten wordt ontsloten, met name ook voor het autoverkeer. Deze structuur vormt dan ook het uitgangspunt voor het toekomstige verkeersbeleid.

3.2 Algemene prioritering beleidsdoelstellingen

Binnen het beleidsveld verkeer gaat het om een voortdurende belangenafweging tussen de aspecten veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Deze begrippen liggen soms in elkaars verlengde maar kennen vaak ook een tegengesteld belang. Daarnaast moeten ingrepen in de verkeersstructuur ook altijd worden afgewogen tegen de kwaliteit van de openbare ruimte cq de dorpse karakteristiek.

Bij verkeersveiligheid gaat het om het zo veel mogelijk voorkomen van verkeersongevallen en daarbij om het zo veel mogelijk beperken van de ernst ervan. De afgelopen jaren heeft dit zich met name geuit in een wegencategorisering, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen (verkeersaders), wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen, met een bijpassende inrichting van die wegen. De inrichting van vooral de erftoegangswegen is daarbij nog niet overal in overeenstemming met de aanwijzing als 30km-zone.

Bij leefbaarheid gaat het voornamelijk om het zo veel mogelijk beperken van de hinder die omwonenden ondervinden van het verkeer in de vorm van geluid, zicht of geur. Dit geldt voor zowel rijdende als voor geparkeerde auto's, fietsen e.d.

Bereikbaarheid draait om de mate waarin bestemmingen binnen en buiten Voorschoten bereikbaar zijn via verschillende vervoerwijzen zoals fiets, auto en openbaar vervoer.

Zoals gezegd kan er in gevallen sprake zijn van een zekere tegenstrijdigheid tussen deze doelstellingen. In Voorschoten hanteren we daarbij de volgorde:

1. Verkeersveiligheid
2. Leefbaarheid
3. Bereikbaarheid

In de praktijk is dit vanzelfsprekend niet altijd een absolute prioritering, maar vindt er een belangenafweging plaats waarbij onder andere gekeken wordt naar de functie van de weg.

4. Voetgangers

4.1 Analyse bestaande situatie

Vrijwel elke verkeersdeelnemer is op enig moment ook voetganger, bijvoorbeeld op weg van een parkeerplaats of bushalte naar huis of tijdens het winkelen in het centrum. Toch krijgt deze groep doorgaans vrij weinig aandacht in het verkeersbeleid. Het is ook een vrij diverse groep met verschillende snelheden en flexibiliteit. Het gaat bijvoorbeeld om wandelaars met en zonder hulpmiddelen, maar ook om rolstoelgebruikers, skaters of spelende kinderen.

De afgelopen jaren is er al wel veel aandacht geweest voor de veiligheid rondom scholen, waarbij samen met scholen, ouders en de kinderen zelf gewerkt is aan het verbeteren van de veiligheid in omgeving van de school. Door middel van het plaatsen van opvallend straatmeubilair en aanvullende bebording wordt automobilisten duidelijk gemaakt dat ze zich in een schoolomgeving bevinden met daarbij de kans op overstekende kinderen. Inmiddels bezitten al verschillende basisscholen in Voorschoten het label 'School op Seef'.



Bijzondere aandacht moet er ook zijn voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor een andere kwetsbare groep verkeersdeelnemers, de gehandicapten. Gebruikers van een rolstoel, rollator en ook visueel gehandicapten vragen om een aangepaste inrichting van de weg, met voldoende obstakelvrije ruimte en bijvoorbeeld goede op- en afrijdmogelijkheden van het trottoir. Voor visueel gehandicapten is een vorm van geleiding belangrijk, zoals bijvoorbeeld de in de Schoolstraat aanwezige lijngoot.

4.2 Externe ontwikkelingen

De vergrijzing zal ook invloed hebben op de groep voetgangers. Verwacht mag worden dat in de toekomst een groter deel van de voetgangers zich voort zal bewegen met behulp van hulpmiddelen in de vorm van een rollator, een rolstoel of een scootmobiel.

Als gevolg van het langer thuis blijven wonen van de ouderen, soms op afstand van winkels, is de bereikbaarheid van voorzieningen een aandachtspunt geworden. Het bestellen via internet van met name de dagelijkse boodschappen kan hier veel in betekenen. Het is echter een ontwikkeling die niet voor alle ouderen een reëel alternatief vormt en voorziet bovendien ook niet in de behoefte van mensen om elkaar te ontmoeten en daarmee de sociale cohesie te behouden.

4.3 Wensbeeld

De voorzieningen op diverse locaties in Voorschoten zijn over het algemeen goed bereikbaar voor voetgangers.

Rondom scholen en kinderdagverblijven ontstaan echter nog wel eens conflictsituaties als gevolg van (fout) geparkeerde auto's van ouders die hun kinderen brengen. Hoewel beschikbare ruimte hierbij een rol speelt, betreft het hier toch vooral een gedragsprobleem. In samenwerking met scholen en

betrokken verkeersouders zijn hiervoor trajecten in gang gezet die hebben geleid tot een verbetering van de verkeersveiligheid rondom scholen. Als gemeente zorgen we voor een zo veilig mogelijke inrichting van de openbare ruimte, de scholen en ouders dragen bij aan het zorg dragen voor verkeersveilig gedrag van zowel kinderen als brengende ouders. Het project is hiermee niet geëindigd maar dient ook in de komende jaren te worden voortgezet. Het streven is er op gericht op elke school in Voorschoten een oudercomité voor verkeersveiligheid te hebben.

Voor ouderen wordt de bereikbaarheid vooral bepaald door de afstand. Door het langer thuis blijven wonen, is de afstand van voorzieningen tot de woning soms te groot om te lopen. Enerzijds kan de oudere inwoner dan gebruik maken van de hulpmiddelen zoals een scooter of anderzijds is het mogelijk om rustpunten in de looproutes voor ouderen te maken, door het plaatsen van bankjes. Doordat ouderen gebruik maken van de openbare ruimte te voet of op de fiets, ontstaat er ook de mogelijkheid anderen te ontmoeten; iets wat van belang is voor een blijvende participatie in de maatschappij.

De toegankelijkheid van de openbare ruimte voor gehandicapten verdient bijzondere aandacht. Op trottoirs en voetpaden zijn nog wel eens obstakels aanwezig. Dat levert voor visueel gehandicapten onveilige situaties op, maar deze vormen ook voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, gebruikers van een scooter en ouders met kinderwagens een hindernis. Het is daarom van belang dat altijd voldoende obstakelvrije ruimte wordt open gehouden. Het gaat daarbij zowel om handhaving op door derden geplaatste obstakels (terrassen, uitstallingen) maar zeker ook om door de gemeente zelf soms onhandig geplaatst straatmeubilair.

Voor blinde en slechtziende voetgangers is het mogelijk om de (zelfstandige) bereikbaarheid van voorzieningen te verbeteren door het aanbrengen van geleidingslijnen en markeringen in de verharding, zoals die bijvoorbeeld in de Schoolstraat aanwezig is.

Een goed contact met belanghebbenden om de omgeving toegankelijk te houden is in dit licht cruciaal.

Bij oversteekplaatsen waar een zebrapad is aangebracht, is het van belang dat deze zebra ook oversteekvriendelijk voor mensen met een beperking is. Een voetgangersoversteekplaats (zebra) heeft een formele status: een bestuurder moet voorrang verlenen aan voetgangers en bestuurders van gehandicaptenvoertuigen die hier oversteken of van plan zijn over te steken.

Tijdens het participatietraject is ook aandacht gevraagd voor de veiligheid van voetgangers in de Schoolstraat met het oog op het daar rijden van fietsers en brommers. Hierop zal in hoofdstuk 5 Fietsverkeer nader worden ingegaan.

4.4 Acties

- Blijvende aandacht voor de veiligheid op wandelroutes en zebrapaden;
- Blijvende aandacht voor de veiligheid van kinderen in een schoolomgeving, met name door streven op elke school een oudercomité voor verkeersveiligheid te hebben ;

Fietsverkeer

5.1 Analyse bestaande situatie

Het gebruik van de fiets kent vele positieve effecten, zowel voor de fietser zelf, voor de omgeving en voor het milieu. Daarnaast draagt het bij aan de bereikbaarheid, onder andere doordat er weg- en parkeercapaciteit beschikbaar blijft voor verkeersdeelnemers voor wie het gebruik van de fiets geen reëel alternatief vormt.

Een belangrijke voorwaarde voor het bevorderen van het fietsgebruik is een goede fietsinfrastructuur. In het participatietraject is de aanwezigheid van veel fietspaden in Voorschoten als sterk punt benoemd. Ook de Fietzersbond afdeling Voorschoten geeft desgevraagd aan in het algemeen erg tevreden te zijn over de bereikbaarheid van Voorschoten per fiets. Er zijn verschillende goede fietsverbindingen tussen Voorschoten en omliggende gemeenten voorhanden. Een belangrijk voorbeeld hiervan betreft de snelfietsroute Velostrada tussen Den Haag en Leiden.

5.2 Externe ontwikkelingen

Een belangrijke technologische ontwikkeling op het gebied van het fietsverkeer is de elektrische fiets die aan een duidelijke opmars bezig is. Op een totaal van 18 miljoen fietsen telt Nederland inmiddels al 1 miljoen elektrische fietsen; goed voor een aandeel van 12 procent in het aantal afgelegde fietskilometers. De elektrische fiets draagt niet alleen bij aan het vergroten van de actieradius van mensen die toch al veel fietsen, maar geldt nadrukkelijk ook als een alternatief voor mensen die voorheen gebruik maakten van andere vervoerswijzen. Een nieuwe trend hierbij is de opkomst van extra snelle elektrische fietsen; de zogenaamde highspeed

e-biks of speedpedelecs. Deze fiets oogt als een gewone fiets maar kan dankzij een forse elektromotor met meetrappen zo'n 45 km/uur halen. Op dit moment geldt dit type fiets formeel nog als snorfiets, maar zoals het er nu uit ziet zal vanaf 2017 dit type fiets gaan gelden als een bromfiets, met bijbehorende helmplicht en plaats op de weg. Deze ontwikkeling draagt bij aan een toename van het gebruik van het fietspad en tevens een toename van de onderlinge snelheidsverschillen.

5.3 Wensbeeld

Alhoewel de in Voorschoten aanwezige fietspaden als goed worden beoordeeld is dat op zichzelf geen reden om tevreden achterover te leunen. Zoals gezegd houden we rekening met een toename van het fietsverkeer en met name met een toenemend onderling snelheidsverschil. Een toename van het gebruik van de elektrische fiets leidt helaas ook tot een toenemend aantal ernstige verkeersgewonden onder fietsers, waarbij het vaak om eenzijdige ongevallen gaat. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren zal een inventarisatie worden gemaakt van alle fietspaden, waarbij gekeken wordt naar objecten die de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden. Het gaat daarbij vaak om paaltjes, daar neergezet om autoverkeer te weren, maar ook bijvoorbeeld om trottoirbanden.

Een regelmatig terugkerend punt van discussie vormt het al dan niet toestaan van het fietsen in de Schoolstraat. Op drukke momenten wordt het fietsen in de Schoolstraat daarbij als een probleem ervaren. Tot dusver is de uitkomst hiervan elke keer geweest dat het fietsen in de Schoolstraat belangrijk is voor het economisch functioneren van het centrum. Er gaan nu echter opnieuw stemmen op om het fietsen in de Schoolstraat te verbieden en het fietsverkeer om het centrum heen te leiden.

Op dit moment wordt er nog gewerkt aan de uitvoering van het Deltaplein en de aanpak van het knooppunt Voorschoten. Het fietspad langs de Koningin Julianalaan vormt in de huidige situatie dan ook geen goed alternatief voor de route door de Schoolstraat. Zodra deze werkzaamheden zijn afgerond kunnen maatregelen om het fietsen in de Schoolstraat te verminderen worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door het gebruik van de route via de Koningin Julianalaan te bevorderen door hiernaar te verwijzen. Hierbij valt ook te denken aan een pilot waarbij het fietsen door de Schoolstraat overdag op de drukke vrijdag en zaterdag wordt verboden. Deze maatregelen worden integraal betrokken bij de visie op het centrum en het plan zal gereed zijn voor de oplevering van het knooppunt Voorschoten.

5.4 Maatregelen

- Opstellen fietsveiligheidsplan
- Het fietsen in de Schoolstraat verminderen na uitvoering van het project knooppunt Voorschoten.

6. Openbaar vervoer

6.1 Analyse bestaande situatie

Voorschoten is, gelegen aan de spoorlijn tussen Leiden en Den Haag, uitstekend bereikbaar per trein. Er zijn twee stations waarvandaan elk uur vier treinen in beide richtingen rijden. Daarmee heeft Voorschoten een rechtstreekse verbinding met bestemmingen als Den Haag CS, Leiden, Haarlem, Amsterdam, Hilversum en zelfs Utrecht. Voor bestemmingen als Den Haag HS, Delft, Rotterdam en Dordrecht moet er worden overgestapt.

Naast openbaar vervoer per trein rijden er door Voorschoten ook bussen van Arriva en Veolia om de overige wijken van Voorschoten te bedienen. De concessieverlener van Arriva is de provincie Zuid-Holland en de opdrachtgever van Veolia is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De buslijnen door Voorschoten zijn vooral noord-zuid gericht en rijden parallel aan het spoortraject Leiden – Den Haag. De afgelopen jaren zijn in en rondom Voorschoten diverse wijzigingen in het OV-netwerk doorgevoerd met nadelige gevolgen voor de Voorschotense reizigers. Ondanks deze wijzigingen is de bereikbaarheid van Voorschoten per openbaar vervoer nog steeds als ‘goed’ te bestempelen.

In onderstaande overzichtstekening (dienstregeling 2015) is de route van de buslijnen 3,5,45 en 46 die door Voorschoten rijden weergegeven.



Alle inwoners van Voorschoten kunnen ook gebruik maken van de Regiotaxi. Deze Regiotaxi is een mengvorm van bus en taxi. De chauffeur haalt u thuis op en rijdt u naar uw bestemming. De overeenkomst met de bus is dat er tijdens een rit andere passagiers kunnen in- en uitstappen. Daardoor zijn de tarieven lager dan die van gewone taxi's. Regiotaxi's herkent u aan hun logo.

Voor mensen die slecht ter been zijn bestaat soms op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) de mogelijkheid hier een vergoeding voor krijgen. Voor sommige maatwerkvoorzieningen geldt in 2015 een eigen bijdrage.

Naast de regiotaxi bestaat er in Voorschoten ook de Cirkelbus. Dit is een particulier initiatief van de Stichting Ouderenbus Voorschoten. De Cirkelbus heeft hiertoe de beschikking over vier busjes met aangepaste voorzieningen, bestuurd door vrijwilligers. De busjes zijn aangepast en hulpmiddelen zoals rollators kunnen worden meegenomen; de cirkelbus is echter niet geschikt voor rolstoelgebruikers.

6.2 Externe ontwikkelingen

Op station Voorschoten stappen dagelijks zo'n 2700 reizigers in of uit; een aantal dat de afgelopen jaren gemiddeld een gestage groei liet zien van 2 tot 3 procent¹. Wij spelen op deze groei in door met name het aantal fietsparkeerplekken te verruimen tot ca. 1000 plekken. Daarnaast hebben wij tevens het parkeerterrein voor auto's uitgebreid naar 221 plaatsen. Op deze wijze hebben we op een toekomstbestendige wijze voorzien in het oplossen van een reeds bestaand tekort.

6.3 Wensbeeld

Voorschoten zal zich de komende jaren blijven inspannen dat het voorzieningenniveau op minimaal hetzelfde peil blijft en waar mogelijk met verbetervoorstellen richting de diverse vervoerders komen.

6.4 Maatregelen

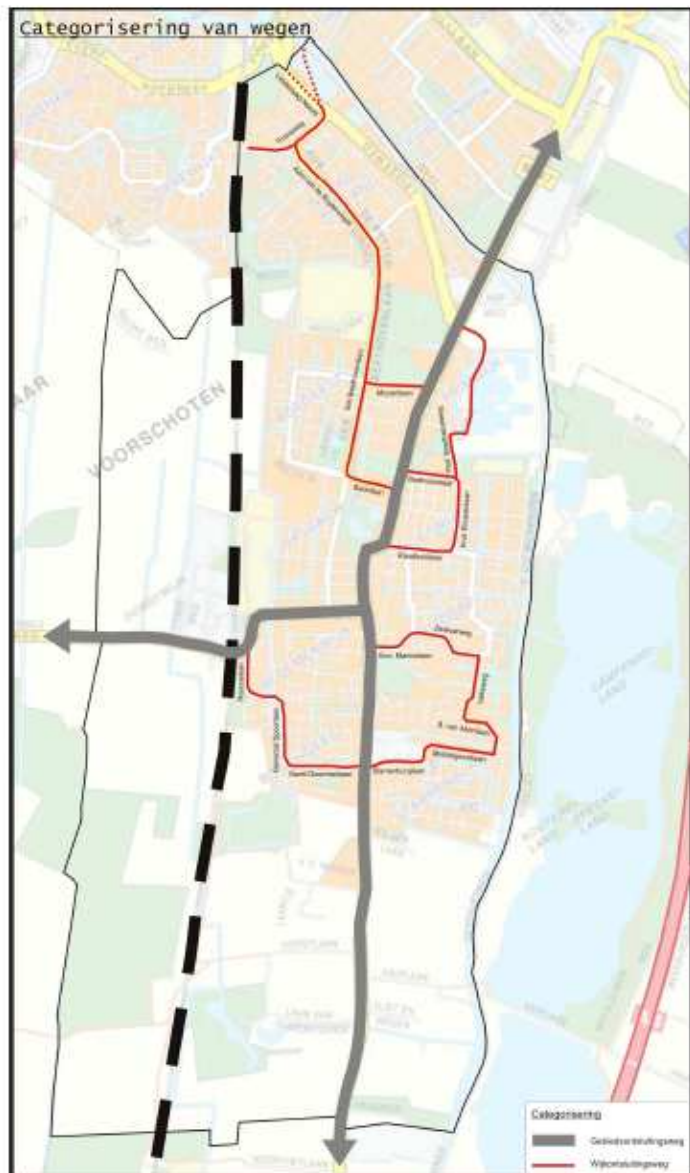
– Wij zetten ons in om tenminste de bestaande kwaliteit te handhaven en waar mogelijk nog verbeteringsslagen te maken.

¹ Bron: Cijfers NS; Lange Termijn Spooragenda

7. Autoverkeer

7.1 Analyse bestaande situatie

In 2000 heeft de gemeenteraad de verkeersnotitie 'categorisering van wegen en aanpak knelpunten' vastgesteld. Het wegennet van Voorschoten is hierin ingedeeld aan de hand van de principes van Duurzaam Veilig. Dit leidt tot een indeling van de wegen in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Wijkontsluitingswegen vormen hierbij een (niet officiële) tussencategorie.



Een gebiedsontsluitingsweg wordt ook wel ‘verkeersader’ genoemd. Het verkeer in Voorschoten dat ten opzichte van de wijken als doorgaand wordt beschouwd, wordt zoveel mogelijk geconcentreerd op deze gebiedsontsluitingswegen.

Erftoegangswegen zorgen voor de interne ontsluiting van verblijfsgebieden. Binnen verblijfsgebieden ligt de prioriteit bij de voetganger en de fietser en daarom moeten zowel de omvang als het snelheidsverschil van het autoverkeer ten opzichte van het langzame verkeer niet te groot zijn. De inrichting van verblijfsgebieden wordt hierop afgestemd. In verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Zoals gezegd wordt het doorgaande verkeer zoveel mogelijk geconcentreerd op gebiedsontsluitingswegen, maar in het geval van bijvoorbeeld een calamiteit vormt de fijnmazige structuur van erftoegangswegen wel een alternatief om het verkeer toch enigszins te kunnen verwerken.

7.2 Externe ontwikkelingen

Na een, als gevolg van de economische recessie, tijdelijke teruggang in de hoeveelheid autoverkeer is er op dit moment weer een duidelijke toename waar te nemen. De filedruk op onder andere de rijkswegen neemt weer toe. Vanzelfsprekend zal dit ook gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Voorschoten.

Een belangrijke uitvoeringsmaatregel, die de provincie, met een forse bijdrage van het Rijk en van een aantal gemeenten in de regio waaronder Voorschoten, zelf ter hand neemt, is de aanleg van de Rijnlandroute. Deze verbinding tussen de A44 en de A4 zal in de komende jaren gerealiseerd worden. De planologische procedures zijn al gevoerd en de aanbesteding van dit enorme werk, is thans in voorbereiding. De

Rijnlandroute zal vanaf Voorschotens grondgebied niet hoor- of zichtbaar zijn door de ligging in een geboorde tunnel, een inpassingsmaatregel waaraan wij ook een zeer omvangrijke financiële bijdrage hebben geleverd.

Onderdeel van het project Rijnlandroute is de aanpak van het Lammenschansplein.

7.3 Wensbeeld

Het beleid ten aanzien van het autoverkeer is er op gericht de bereikbaarheid van en vanuit Voorschoten zo goed mogelijk te faciliteren, zonder dat Voorschotense wegen een aantrekkelijk alternatief worden voor doorgaand autoverkeer tussen omliggende plaatsen.

Aan de noordzijde van Voorschoten staat de bereikbaarheid onder druk door het kruispunt Voorschotenseweg-Churchillaan en het Lammenschansplein. Uiteindelijk zal de Rijnlandroute bijdragen aan een aanzienlijke verbetering door de maatregelen aan het Lammenschansplein. In de tussentijd zijn wij met de gemeente Leiden in gesprek om ook op de korte termijn met no-regret maatregelen de doorstroming te verbeteren. Bij de vervanging van de verkeersregelinstallatie op de kruising met de Churchillaan en het naar voren halen van de stopstreep op de kruising Churchillaan en Rooseveltstraat is enige verbetering gerealiseerd. In 2016 zal de software van de verkeersregelinstallatie nog worden vervangen. Het meeste effect op de korte termijn verwachten we echter van een beperking van de bediening van de Lammebrug gedurende de ochtend- en avondspits. Wij trekken samen met de gemeente Leiden op richting provincie om dit onderwerp op de agenda te houden.

Aan de westzijde is de bereikbaarheid van Voorschoten verbeterd door maatregelen die de gemeente Wassenaar heeft getroffen op het kruispunt Papeweg–N44.

De bereikbaarheid van Voorschoten via de Veurseweg is in onze ogen goed.

De Leidseweg Noord is in het wegencategoriseringsplan niet aangewezen als een wijkontsluitingsweg, maar deze functioneert in de praktijk nog wel enigszins als zodanig. Er geldt ter plaatse nog een maximum snelheid van 50 kilometer per uur, de huidige inrichting met asfaltverharding en vrijliggende fietspaden leent zich niet voor een verlaging tot 30 kilometer per uur. De huidige kwaliteit van de verharding laat te wensen over en we ontvangen klachten over verkeershinder in deze straat. We zijn met bewoners in gesprek om te bepalen welke maatregelen getroffen kunnen worden om de hinder te beperken.

Het deel de Mozartlaan tussen de Leidseweg en de Van Beethovenlaan is aangewezen als wijkontsluitingsweg, waarvoor een maximum snelheid geldt van 50 kilometer per uur. De bestaande wegverharding verkeert in gebrekkige staat, op relatief korte termijn zal hier groot onderhoud plaats vinden. Voor een grootschalige reconstructie van de weg, waarbij onder andere de bestaande elementenverharding wordt vervangen door asfalt is geen financiële ruimte. Ook hier zullen wij in overleg treden met bewoners welke beperkte aanpassingen aan de weg meegenomen kunnen worden.

Zoals gezegd is het doel van de gekozen wegencategorisering het autoverkeer zoveel en zo lang mogelijk te concentreren op gebieds- en wijkontsluitingswegen. In onze bewegwijzering zullen wij het verkeer hier zoveel mogelijk over blijven verwijzen. Dat betekent dat bijvoorbeeld verkeer voor het

sportpark Adegeest via de Van Beethovenlaan naar de Weddeloop wordt verwezen en niet deels via de Mozartlaan en de Richard Wagnerlaan.

Net als water zoekt echter ook het autoverkeer altijd de weg van de minste weerstand. Daarom zal altijd een deel van het autoverkeer een weg zoeken via de bij het kleinschalige karakter van Voorschoten passende fijnmazige wegenstructuur. Indien nodig treden we daarbij met vertegenwoordigers van de betreffende straten of buurten in overleg om te bekijken welke aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn om daarbij de snelheid te beperken tot de toegestane maximum snelheid.

Bij de herinrichting van de N447/ traverse is er bewust voor gekozen de rijbaanbreedte beperkt te houden om hiermee (te) hoge snelheden te voorkomen. Hoewel de maatvoering niet afwijkt van het noordelijke deel leidt dit met name voor het zuidelijk deel van de traverse (Veurseweg) tot klachten. De rijbaanbreedte wordt daar als te beperkt gezien en bewoners voelen zich genoodzaakt de auto met twee wielen op de stoep te parkeren. Wij hebben een verkeersadviesbureau gevraagd te bekijken welke slimme oplossing er is om de verkeerssituatie hier te verbeteren.

Bij het opstellen van het Programma van Eisen ten behoeve van de Krimwijk is vastgelegd dat de ontwikkelaar van deze wijk een tweede ontsluiting van de wijk realiseert. Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State op een bezwaar tegen het bestemmingsplan kon deze weg in een eerdere fase niet worden gerealiseerd. In 2011 is besloten dat besluitvorming hierover wordt uitgesteld tot het moment dat er meer duidelijkheid is over de Rijnlandroute. Besluitvorming over de Rijnlandroute heeft plaatsgevonden in december 2014, door

de uitspraak van de Raad van State in januari 2016 is dit besluit inmiddels onherroepelijk. Dit betekent dat wij nu voor onszelf kunnen bepalen of en op welke wijze een tweede ontsluiting van de Krimwijk wordt gerealiseerd.

7.4 Maatregelen

- Samen met Leiden blijven zoeken naar mogelijkheden de bereikbaarheid van Voorschoten aan de noordzijde te verbeteren;
- Vasthouden aan bestaande afspraken over beperking hinder Lammebrug;
- Continueren van de gekozen wegencategorisering;
- In overleg met bewoners van de Leidseweg Noord over te nemen maatregelen;
- Mozartlaan, onderhoud verharding;
- In het geval van klachten over verkeer op erftoegangswegen bekijken we in overleg met bewoners welke aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn;
- Bekijken slimme oplossingen om de verkeerssituatie op de Traverse te verbeteren;
- Bepalen op of en welke wijze een tweede ontsluiting van de Krimwijk wordt gerealiseerd.

8. Parkeren

8.1 Analyse bestaande situatie

Het autobezit in Voorschoten lag in 2014 gemiddeld op 1,1 auto per huishouden, dit is precies het Nederlandse gemiddelde. Dit is echter een gemiddelde over geheel Voorschoten waarbij alle typen huishoudens zijn meegewogen.

Het centrum van Voorschoten geldt als een blauwe zone. Het parkeerbeleid in het centrum met gratis parkeren in combinatie met een blauwe zone met parkeerduurbepanking wordt als sterk punt gezien voor een aantrekkelijk winkelcentrum. De parkeergelegenheid in het centrum is voldoende.

8.2 Externe ontwikkelingen

Het aantal auto's in Nederland neemt nog altijd toe. Na een relatief korte periode waarin het autobezit van met name jongeren leek te stagneren is op dit moment vooral weer een ontwikkeling van een stijgend autobezit waarneembaar. Er is geen reden om aan te nemen dat Voorschoten in dat opzicht heel erg af zou wijken. Met name in de wat oudere wijken, waar geen rekening is gehouden met het hoger geworden autobezit, ondervinden mensen last van een tekort aan parkeerplaatsen.

Met name in de grote steden, maar ook in Voorschoten is het autodelen in de laatste jaren sterk in opkomst. In 2014 waren er in Voorschoten 22 deelauto's beschikbaar tegen 12 in 2013.² Autodelen leidt tot een vermindering van de druk op openbare parkeerplaatsen en heeft tevens als voordeel dat het

² Bron: KpVV 2015

gebruik van de auto, door de aanwezigheid van een drempel wordt verminderd. Hiermee draagt het tevens bij aan de vermindering van de verkeersdruk en de uitstoot van CO₂.

Een andere ontwikkeling met effect op het openbaar parkeren wordt gevormd door het succes van elektrische auto's. Mede het fiscaal gunstige klimaat heeft in Nederland gezorgd voor een stimulans van het bezit van deels of volledig elektrische auto's. Nadeel hiervan is uiteraard dat deze auto's opgeladen dienen te worden. Bij particuliere inwoners die beschikken over eigen parkeergelegenheid is dat geen probleem, anderen zijn echter afhankelijk van laadplekken in de openbare ruimte. Naast het feit dat er dan een veilige oplaadpaal geplaatst moet worden, moet er ook parkeerplaats gereserveerd voor het elektrisch laden. Zeker in buurten met een hoge parkeerdruk vormt dat een uitdaging. Op dit moment hebben we in Voorschoten in totaal vijf openbare laadpalen.

8.3 Wensbeeld

Zoals gezegd geldt het centrum van Voorschoten als blauwe zone. Het feit dat er gratis geparkeerd kan worden zien we als een sterk punt van Voorschoten en willen we dus ook zeker continueren. Hierbij is de wens geuit om de maximale parkeerduur te verlengen van twee naar drie uur omdat twee uur net te kort zou zijn om in het centrum rustig te kunnen winkelen. Ook deze afweging van deze optie zal eveneens worden meegenomen bij het integrale advies voor het centrum van Voorschoten.

In wijken waaruit we klachten krijgen over een tekort aan parkeerplaatsen treden we in overleg met bewoners om te kijken naar de noodzaak en mogelijkheden om extra parkeren te realiseren. Hierbij wordt een integrale afweging gemaakt tussen enerzijds parkeergelegenheid en anderzijds esthetische

aspecten, de aanwezigheid van groen, speelmogelijkheden alsmede het waterbergend vermogen van de omgeving.

Bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we de parkeerkencijfers van het CROW als norm, waarbij Voorschoten, gelet op de adressendichtheid (1637 per km²), geldt als 'sterk stedelijk'.

Aanvragen die binnenkomen voor het reserveren van een parkeerplaats voor autodaten worden positief ontvangen en hier wordt in beginsel kosteloos medewerking aan verlenen.

Het initiatief tot het plaatsen van elektrische oplaadpalen willen we zoveel mogelijk overlaten aan de markt. Wij zullen daartoe een overeenkomst sluiten. Voorwaarden voor het reserveren van een openbare parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen zijn een makkelijk vindbare locatie waar een of twee naast elkaar gelegen parkeerplaatsen aangewezen kunnen worden als plek voor elektrisch laden. We willen daarmee voorkomen dat een openbare parkeerplaats in een buurt met een hoge parkeerdruk gereserveerd wordt door een bewoner met een elektrische auto. Consequentie voor de keuze om het aan een of meer marktpartijen over te laten is dat het vanuit huis opladen op openbare parkeerplaatsen moet worden tegengegaan.

Tijdens de Avond voor Verkeer is ook aandacht gevraagd voor een tekort aan parkeerplaatsen bij station Voorschoten. De parkeercapaciteit is hier inmiddels uitgebreid. Bij station De Vink zijn 76 parkeerplaatsen aanwezig; hier zijn ons geen klachten bekend.

8.4 Maatregelen

– In het centrum zal het beleid van blauwe zone worden gecontinueerd. Bekeken wordt of een verlenging van de maximale parkeerduur naar 3 uur wenselijk is;

- In geval van klachten over een tekort aan parkeerplaatsen met buurten in gesprek over de noodzaak en mogelijkheden uitbreiden parkeermogelijkheden;
- We werken mee aan initiatieven rondom autodelen;
- We werken mee aan initiatieven vanuit de markt met betrekking tot openbare oplaadplekken worden

Maatregelen

A	Voorgestelde maatregelen vanuit Verkeersvisie	Beleidsdoelstelling	Kosten	Wanneer
A1	Borgen toegankelijkheid gehandicapten	Leefbaarheid, bereikbaarheid		
A2	Bevorderen mobiliteit ouderen; bankjes als rustpunt	Leefbaarheid, bereikbaarheid		
A3	Waar mogelijk nastreven kwaliteitsverbetering fietspaden (verharding, rijbaanbreedte)	Verkeersveiligheid, bereikbaarheid		
A4	Maatregelen bereikbaarheid Voorschoten aan noordzijde	Bereikbaarheid		
A5	Samen met Leiden vasthouden aan beperking hinder Lammebrug	Bereikbaarheid		
A6	Continueren gekozen wegencategorisering	Verkeersveiligheid, leefbaarheid		
A7	Bij nieuwe ontwikkelingen parkeerkencijfers CROW hanteren	Verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid		
A9	Stimuleren autodelen	Leefbaarheid, bereikbaarheid		
A10	Initiatieven marktpartijen mbt elektrische oplaadplekken faciliteren	Leefbaarheid, bereikbaarheid		

B	Maatregelen die nog een nadere uitwerking behoeven	Beleidsdoelstelling	Kosten	Wanneer
B1	Integraal advies centrum Voorschoten, met o.a. - Fietsen door de Schoolstraat verminderen - Fietsparkeren centrum - Continueren gratis parkeren icm blauwe zone - Bekijken verlengen maximale parkeerduur - Functie Churchillweg, Treubplein en Voorstraat - Advies bevoorradingsverkeer	Verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid		
B2	Opstellen plan fietsveiligheid	Verkeersveiligheid		
B3	Leidseweg Noord; maatregelen in overleg met bewoners	Verkeersveiligheid, leefbaarheid		
B4	Mozartlaan, onderhoud verharding	Verkeersveiligheid, leefbaarheid		
B5	Erftoegangswegen (30 km zones), in overleg met bewoners beoordelen welke aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn	Verkeersveiligheid, leefbaarheid		
B6	Slimme oplossingen om verkeerssituatie Traverse te verbeteren	Verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid		
B7	Bepalen of en op welke wijze een tweede ontsluiting Krimwijk wordt gerealiseerd	Leefbaarheid, bereikbaarheid		
B8	Waar tekort aan parkeerplaatsen met bewoners in overleg over noodzaak en mogelijkheden uitbreiding	Verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid		

C	Maatregelen die alleen ambtelijke inzet vergen	Beleidsdoelstelling	Wanneer
C1	Veiligheid rondom scholen; oudercomité op alle scholen	Verkeersveiligheid	
C2	Bestaande kwaliteit openbaar vervoer behouden	Leefbaarheid, bereikbaarheid	

Bijlage A Uitkomsten participatie

Wijze van participatie

Voor de verkeersvisie en ook voor verkeer als onderdeel van de structuurvisie, heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. In 2014 zijn er diverse avonden georganiseerd voor inwoners, ondernemers, wijkverenigingen en andere belangenorganisaties. Daarin zijn diverse onderwerpen aangesneden en is er gezamenlijk een SWOT-analyse uitgevoerd. Hiermee werden de sterkte en de zwakke kanten van het verkeer in Voorschoten in beeld gebracht, alsmede de kansen en bedreigingen.

Uitkomsten

De meest genoemde uitkomsten uit de SWOT-analyse zijn hieronder in het kort weergegeven.

Sterk

- Traverse in plaats van ring;
- Overzichtelijke structuur, duidelijke hoofdroutes;
- 30 km wijken
- Veel fietspaden
- Voldoende en gratis parkeren

Zwak

- Sluipverkeer
- Doorstroming, doorstroming rotonde centrum
- Knelpunt Lammenschansplein
- Parkeren station Voorschoten
- Leidseweg Noord te smal

- Veel drempels verkeerd aangelegd
- Te veel (steile) drempels
- Te weinig maatregelen in 30 km gebieden

Kansen

- Verbeteren doorstroming
- Fietsen en voetgangers Schoolstraat beter scheiden
- Verbeteren doorstroom rotonde centrum door scheiden verkeersstromen
- Rtonde vervangen door verkeerslichten
- Oranjeboomstraat + Kon. Marinelaan 30 km/h
- Deel Oranjeboomstraat eenrichtingsverkeer
- Kijken bij andere gemeenten
- Meer elektrische auto's
- Fietsroutes voor schoolkinderen
- Directe aansluiting Voorschoten op N206
- Herinrichting Deltaplein; nu goed doen
- Groene Golf door Voorschoten
- Rondweg om Voorschoten om centrum te ontlasten
- Weddeloop afsluiten voor doorgaand verkeer

Bedreigingen

- Toename verkeer door huizenbouw
- Doorstroming op traverse
- Verkeersveiligheid
- Meer huizen betekent hogere parkeerdruk
- Oplaadpalen op plaatsen met hoge parkeerdruk
- Financiële positie gemeente

- Te veel vertrouwen op formele regel
- Elektrische vervoermiddelen, met name voor ouderen