



leiderdorp



BEREIKBAAR EN OP WEG

MOBILITEITSVISIE



Voorwoord

Van oudsher spreekt men over mobiliteit in de enge zin van het woord: het creëren van wegen en faciliteren van mensen om zich te kunnen verplaatsen van A naar B. Hoewel relevant, is deze definitie van mobiliteit te beperkt om de vele facetten van mobiliteit te omvatten. Mobiliteit gaat niet alleen over bereikbaarheid, maar ook over toegankelijkheid en leefbaarheid. Iedereen moet zich op een passende wijze veilig kunnen verplaatsen: met de auto, bus, fiets of lopend. Mobiliteit speelt eveneens een rol in een gezonde en duurzame leefomgeving. In de voorliggende visie krijgen al deze aspecten een plek.

De mobiliteitsvisie bepaalt de komende tien jaren voor mobiliteit ons beleid. Het is het resultaat van een interactief proces. De ambities bepaalden wij in gesprek met inwoners, belangengroepen en ondernemers. Zij leverden input via een mobiliteitsweek, bewonersenquête en andere ontmoetingen. De visie is daarmee mede een weerspiegeling van hun kijk op mobiliteit. Die laat zich samenvatten in de kernwoorden duurzaamheid, veiligheid, bereikbaarheid, inclusiviteit en gezondheid.

De mobiliteitsvisie bouwt voort op eerdere verkeers- en vervoerplannen. Het speelt daarbij ook in op huidige trends en ontwikkelingen. Landelijk zien wij een lichte verschuiving naar een keuze voor de fiets en snelle fiets, vooral op afstanden waar de bus en auto amper meer kunnen concurreren. Dit brengt nieuwe uitdagingen en dilemma's met zich mee. Deze trends én het streven naar schone mobiliteit met zero emissie bussen, elektrische auto's, e-bikes en bromfietsen zijn ook in Leiderdorp gaande. Wij hebben in de loop der jaren een goede basis gelegd voor de bereikbaarheid van ons dorp. Met de voorliggende mobiliteitsvisie zetten we in op een innovatieve aanpak en een betrokkenheid van alle doelgroepen. Gezamenlijk gaan wij op weg naar een aantrekkelijk, groen en bereikbaar Leiderdorp.

Willem Joosten,
wethouder mobiliteit

INHOUD

	Voorwoord	2
	Inleiding	5
1.	Aanleiding	5
2	Trends & ontwikkelingen	7
3	Voorkeursmodaliteiten	11
4	Beleidsdoelen voor 2030	14
5	Uitgangspunten mobiliteitsbeleid	18
	1. fiets en voetganger voorop	18
	2. huidig openbaar vervoer behouden en waar mogelijk uitbreiden	21
	3. autoverkeer meer buitenom en over hoofdroutes	22
	4. bij nieuwbouw eerst bewegen en dan bouwen	24
	5. verleiden tot gewenst gedrag	25
	6. de basis op orde	25
6	Van beleidsvisie tot uitvoering	28
	Bijlage: kaartbeelden	29

1

Inleiding

1. AANLEIDING

Het Integraal Verkeers- en Vervoerplan (IVVP 2009-2017) van Leiderdorp is verouderd. Het sluit niet meer aan bij de nieuwste trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Dit IVVP en de voorgaande IVVP's¹ zijn begin 2019 uitgebreid geëvalueerd. Naast een gedegen analyse van de resultaten van beleid en uitvoering, is bij de evaluatie nagegaan of de wensen, ambities en doelen van mobiliteit en vervoer nog valide zijn. Ook is gekeken in hoeverre de uitvoering van maatregelen succesvol is geweest. Uit de evaluatie blijkt dat met name voor het langzaam verkeer (fiets en voetganger) er nog een behoorlijke opgave ligt. Hoewel het vorige IVVP qua uitvoering van werkzaamheden zeker voor 90% is gerealiseerd, komen er nog steeds knelpunten voor. Uit de evaluatie komt ook de insteek om in het mobiliteitsbeleid onderscheid te maken tussen een beleidsvisie op hoofdlijnen, verdiepende nota's en een integraal uitvoeringsprogramma.

De nieuwe mobiliteitsvisie vraagt op grond van de evaluatie om voortzetting van succesvol beleid en ontwikkeling van een nieuwe, richtinggevende koers voor de toekomst. Dit laatste vanuit het perspectief van veranderende modaliteitsvoorkeuren in Leiderdorp. De gemeente Leiderdorp grijpt dit moment zodoende aan om een volledig nieuwe mobiliteitsvisie te ontwikkelen. Deze nieuwe mobiliteitsvisie biedt kaders voor de nieuwste trends en nieuwe majeure ontwikkelingen.

We verzilveren kansen voor meer samenhang met gerelateerde beleidsthema's als gebiedsontwikkeling, duurzaamheid/energietransitie en regionale opgaven op het gebied van woningbouw en bereikbaarheid.

2 INTERACTIEVE BELEIDSONTWIKKELING

Tijdens de Mobiliteitsweek in juni 2019 is de interactieve beleidsontwikkeling gestart. Aan de hand van een serious game werden dilemma's en ideeën over de mobiliteit in Leiderdorp besproken. De ontwerp-mobiliteitsvisie is ontstaan vanuit de opbrengst van deze mobiliteitsweek². In september 2019 kreeg deze week een vervolg met diverse mobiliteitstafels over de ontwerp-visie. Samen met bewoners, belangengroepen, beleidsmedewerkers, raadsleden is de visie op de mobiliteit van Leiderdorp in 2030 besproken. Ook hebben zij input gegeven voor de overkoepelende visie op 2040 voor Leiderdorp. De inhoudelijke reflecties zijn te vinden in het tweekolommenstuk³. Daarin is ook opgenomen hoe daarmee is omgegaan. De input voor de overkoepelende visie is verwerkt tot de infographic die te vinden is vóór hoofdstuk 3.



figuur x: samenhang

3. SAMENHANG IN BELEID

Deze mobiliteitsvisie hangt nauw samen met ander beleid van de gemeente Leiderdorp. Figuur x geeft de samenhang weer. De visie zet de hoofdlijnen voor het mobiliteitsbeleid uiteen. Die hoofdlijnen worden vervolgens uitgewerkt in deelnota's of in actualisering van bestaande nota's, zoals de parkeernota. Daarnaast komt er een uitvoeringsprogramma waarin maatregelen concreet zijn uitgewerkt en geprioriteerd. Dit uitvoeringsplan geldt voor de eerste 5 jaar (2020-2024). In 2024 verschijnt een uitvoeringsprogramma voor de maatregelen in de periode 2025-2030.

Voetnoten:

- 1 De evaluatie van het Integraal Verkeers- en Vervoerplan (IVVP) behelst het eerste IVVP uit 2003, de actualisatie ervan in 2009 tot en met de planhorizon van het Uitvoeringsplan IVVP uit 2012. De nieuwe mobiliteitsvisie en de deelnota's vervangen na vaststelling door de gemeenteraad het IVVP.
- 2 Opbrengstnotitie mobiliteitsweek Leiderdorp (APPM), juli 2019.
- 3 Zie Tweekolommenstuk Mobiliteitsweek (ook wel: Nota van Beantwoording), oktober 2019.

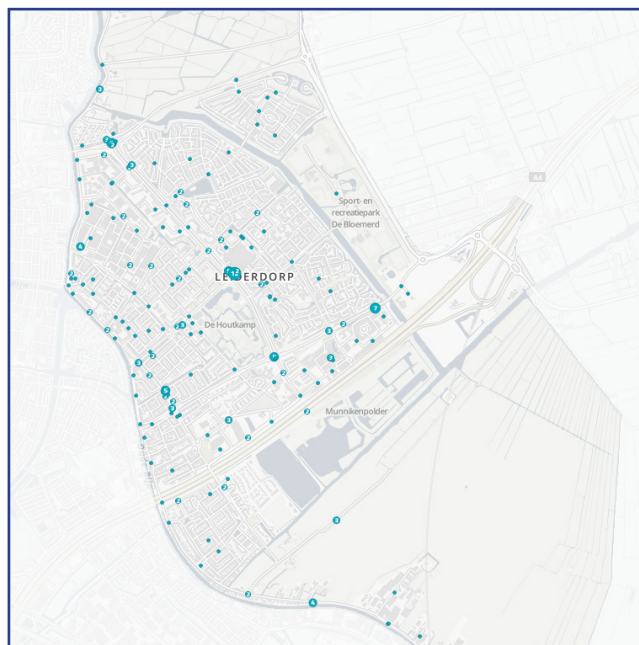
2

Trends & ontwikkelingen

De maatschappij is volop in beweging. Trends en ontwikkelingen volgen elkaar in een steeds rapper tempo op. De belangrijkste trends en ontwikkelingen die bepalend zijn voor de rol van de verschillende modaliteiten⁴ worden hieronder aangestipt.

1. GROEI VAN INWONERTAL EN VERDICHTING

De Leidse regio is aantrekkelijk en groeit. Zo is de bevolking van Leiderdorp de afgelopen 10 jaar gegroeid met 3,3%. De verwachting is dat Leiderdorp rekening moet houden met een toename van het aantal inwoners tot 28.900 in 2040. Omdat de omvang van de



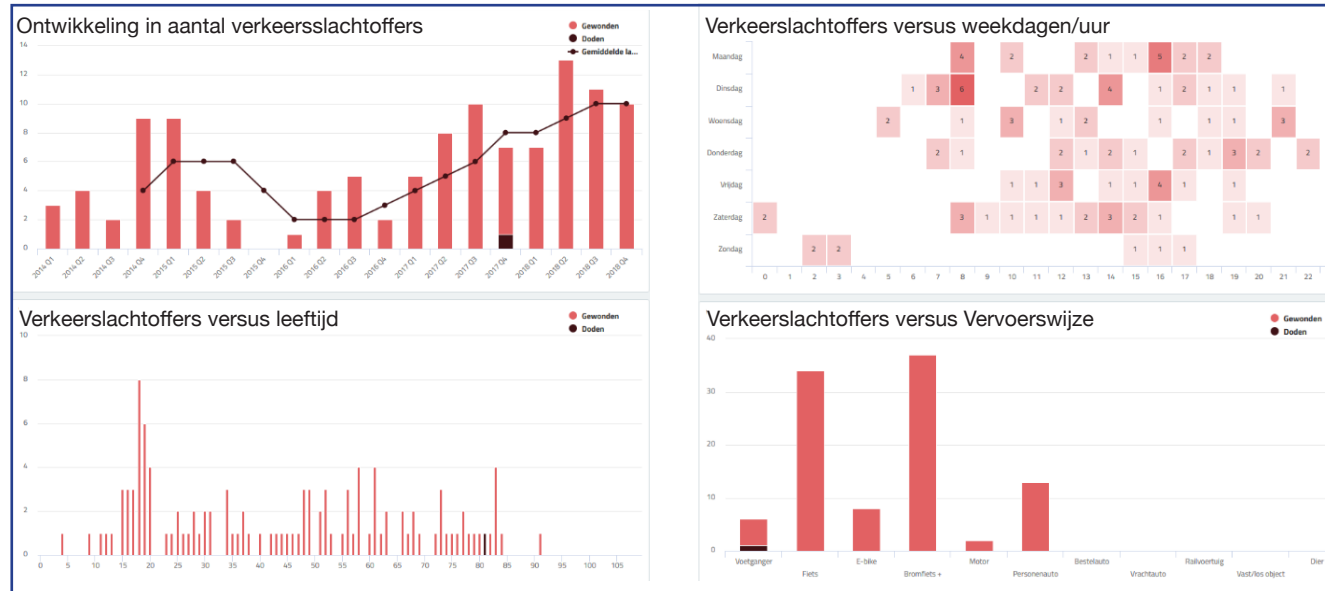
Figuur 1: verkeersongevallen in Leiderdorp (in periode 2014 - 2019)

regio niet toeneemt, zal dit gepaard gaan met een forse ruimtelijke verdichting. In de Leidse regio zijn er tot 2030 plannen voor 11.000 extra woningen. De Leidse regio functioneert steeds meer als één arbeids-, woning-, en voorzieningenmarkt. Een samenhangend netwerk draagt bij aan de economische kracht van onze regio. Dat vereist ook een vervoersnetwerk dat goed aansluit op onze buurgemeenten en een slimme organisatie van de schaarse ruimte.

2. VERKEERSVEILIGHEID VERDIENT PRIORITEIT

Na jaren van afname aan verkeersgewonden en – doden is hierin weer een stijging te zien, zoals in figuur 1 te zien is. Nieuwe voertuigen en afleiding door smartphones vormen een steeds groter gevaar onderweg. Lang niet alle verkeersdeelnemers houden zich aan de regels. In stedelijke gebieden neemt de drukte op de weg toe. Zeker voor onervaren verkeersdeelnemers en bewoners met een fysieke beperking kan dit nadelige gevolgen hebben. Daarnaast zijn er met de aanstaande vergrijzing steeds meer oudere verkeersdeelnemers op weg. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2040 gaan overheden samen aan de slag om de verkeersveiligheid met een nieuwe aanpak te vergroten. Ook in de Leiderdorpse Mobiliteitsweek is verkeersveiligheid als prioriteit meegegeven.

Figuur 2: Ontwikkelingen in verkeersongevallen (2014 – 2019)



3. NIEUWE VOERTUIGEN EN GROTERE SNELHEIDSVERSCHILLEN OP WEGEN EN FIETSPADEN

Nieuwe voertuigen doen hun intrede op de weg. Met de elektrische fiets en speed pedelec wordt de fiets interessanter voor langere afstanden. Hoverboards en een step komen steeds vaker voorbij op straat. Nieuwe geluidsarme lichte, elektrische (vracht)voertuigen (LEV's) en elektrische stadsbussen doen hun intrede. Bovendien is de elektrische auto bezig met een opmars. Steeds meer mensen schakelen over op een elektrische auto. Meer mensen brengen de kinderen met een bakfiets naar school. Deelfietsen spelen een belangrijke rol in het natransport met de

trein. De grootte, het gewicht en variatie in snelheid van verkeersdeelnemers nemen toe. Daarmee groeien ook de risico's op ongelukken.

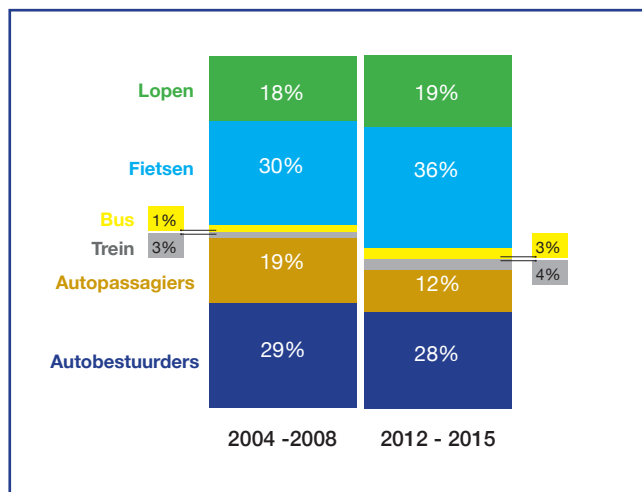
4. MEER FOCUS OP DUURZAAM EN GEZOND LEVEN

Met het Klimaatakkoord van de rijksoverheid is duurzaamheid een urgente opgave. Leiderdorp wil met haar Duurzaamheidsagenda in 2050 volledig CO2 neutraal zijn. Vervoer van goederen en personen zorgt in Nederland voor 25% van de CO2 uitstoot en fijnstof. Een belangrijke kans is het stimuleren van actieve vervoerwijzen die geen CO2 uitstoten. Lopen en fietsen zorgen niet alleen voor de minste maatschap-

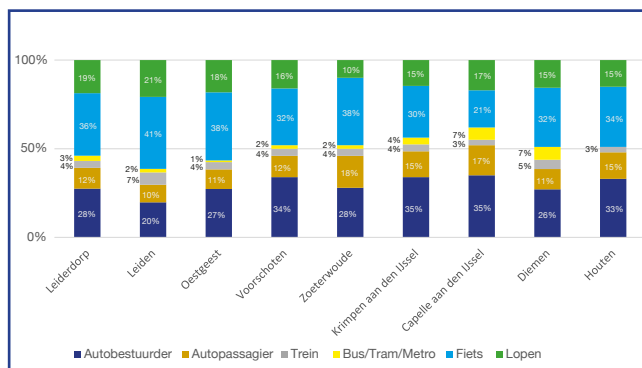
pelijke kosten per gereisde kilometer, ze hebben ook grote individuele baten. Het is bewezen dat mensen die dagelijks fietsen minder last hebben van stress, overgewicht, hart- en vaatziekten en depressies. Zeker in stedelijk gebied is de fiets een snel een betrouwbaar vervoermiddel. Voor steeds meer mensen is de fiets de meest vanzelfsprekende keuze.

5. SLIMME TECHNOLOGIE BIJDT MEER OPTIES VOOR REIS VAN DEUR TOT DEUR

Door slimme technologie komt er steeds meer gedetailleerde informatie over mobiliteit beschikbaar. Zo leveren verkeersstellingen informatie over het gebruik van het netwerk. Real-time routegeleiding weet waar de vertraging zit en wijst de snelste route aan. Apps bieden nieuwe verplaatsingsdiensten van A naar B die 10 jaar geleden nog ondenkbaar waren. En wordt het steeds makkelijker om verschillende modaliteiten aan elkaar te koppelen. Inwoners delen hun eigen auto simpel als deelauto via nieuwe startups. Slimme verkeerslichten kunnen het verkeer soepeler afwikkelen. Wachtijdvoorspellers helpen fietsers om hun wachttijd in te schatten. Zulke nieuwe ontwikkelingen bieden kansen om inwoners en bezoekers hun route meer flexibel te laten inrichten. Het webwinkelen heeft de afgelopen 10 jaar een enorme vlucht genomen. Bezorgdiensten leveren steeds sneller. Er worden niet alleen veel meer pakketjes bezorgd, maar ook op veel meer adressen. Daarmee groeit ook de behoefte aan een sterkere bundeling via hubs⁵.



Figuur 3: Vergelijking modal split Leiderdorp (gemiddelde periode 2004-2008 en 2012 - 2015)



Figuur 4: Modal split Leiderdorp in vergelijking met Leidse regio en soortgelijke gemeenten (gemiddelde 2012 - 2015)

6. VERANDERING IN BEZIT EN VERSCHUIVING IN GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

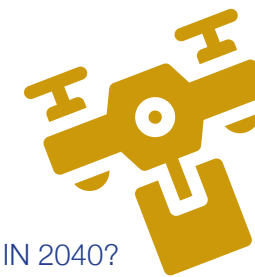
Landelijke cijfers laten zien dat het aantal gebruikers van de auto de afgelopen jaren maar bescheiden is gegroeid. Onder jongeren neemt het autobezit af; zij krijgen pas op latere leeftijd een auto (Bron: KIM). Daar staat tegenover dat er landelijk een grotere groei plaatsvindt op het spoor en de andere vormen van openbaar vervoer. De bredere trend van afname in bezit past binnen de ontwikkelingen van de deeleconomie. Hierbij is de verwachting dat ook mobiliteit zich steeds meer zal ontwikkelen als een dienst. Men noemt deze ontwikkeling MaaS (Mobility as a Service⁶). De reiziger krijgt via zijn mobiel toegang tot verschillende mobiliteitsopties van OV, deelfiets, taxi's, deelauto's tot carpoolen. Zo ontstaat er een aantrekkelijk vervoersalternatief voor een multimodale reis van deur tot deur die optimaal aansluit bij de voorkeuren van de reiziger.

Ook in de keuze voor vervoersmiddelen van bewoners is een verschuiving te zien⁷. Bijgaande figuren laten dit zien. In Leiderdorp wordt er vooral vaker gekozen voor de fiets. Ook is een groei van het OV (trein en bus) te zien. Er vinden vooral minder verplaatsingen als autopassagier plaats. Ook is een grafiek opgenomen met de vergelijking van de gemeenten in de Leidse regio en andere gemeenten in stedelijk gebied met een soortgelijke bevolkingsdichtheid. Het aandeel fiets ligt in vergelijking met de Leidse regio gemiddeld. In vergelijking met andere soortgelijke gemeenten, wordt er in Leiderdorp relatief vaak gekozen om te lopen of te fietsen.

Voetnoten

- 4 Een modaliteit is een andere benaming voor een vervoerswijze. In Leiderdorp zijn lopen, fietsen, auto en bus veelgebruikte modaliteiten.
- 5 Een hub is een knooppunt waar vervoer gebundeld wordt, zoals een ophaalpunt voor pakketjes.
- 6 MaaS het aanbod van multimodale, vraaggestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met realtime informatie aan klanten worden aangeboden. Hierbij is de betaling en afhandeling van transacties inbegrepen.
- 7 Bron: CBS, Onderzoek verplaatsingen in Nederland (2004-2008; 2012-2015)

VISIE OP MOBILITEIT IN 2040



KENMERKEND VOOR LEIDERDORP IN 2040? HOE KOM JE AAN DE BOODSCHAPPEN IN 2040? HOE KOM JE OP EEN BESTEMMING IN 2040?



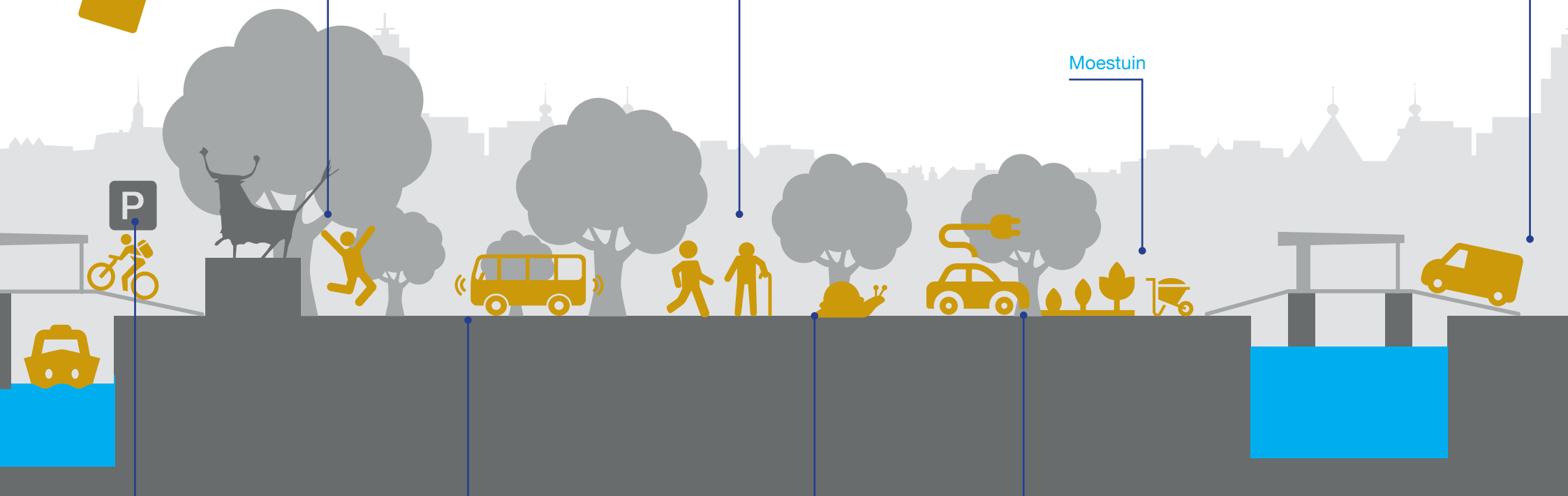
Blijde mensen - Meer groen - Energienutraal



Meer ruimte voor de fiets, voetgangers, mindervaliden - Auto te gast / minder auto

Bezorgdienst (met elektrische voertuigen) - Op hubs, ophaal- & brengplekken - Via internet laten bezorgen

Moestuin



Geclusterd parkeren op hubs en aan de randen dorp

Frequent, perfect OV door middel van zelfrijdende minibusjes - Zelfrijdende shuttle/voertuig

Lage snelheden - Met deelmobiliteit

Met de elektrische fiets - Met elektrische auto (te gast ten opzichte van ander verkeer)

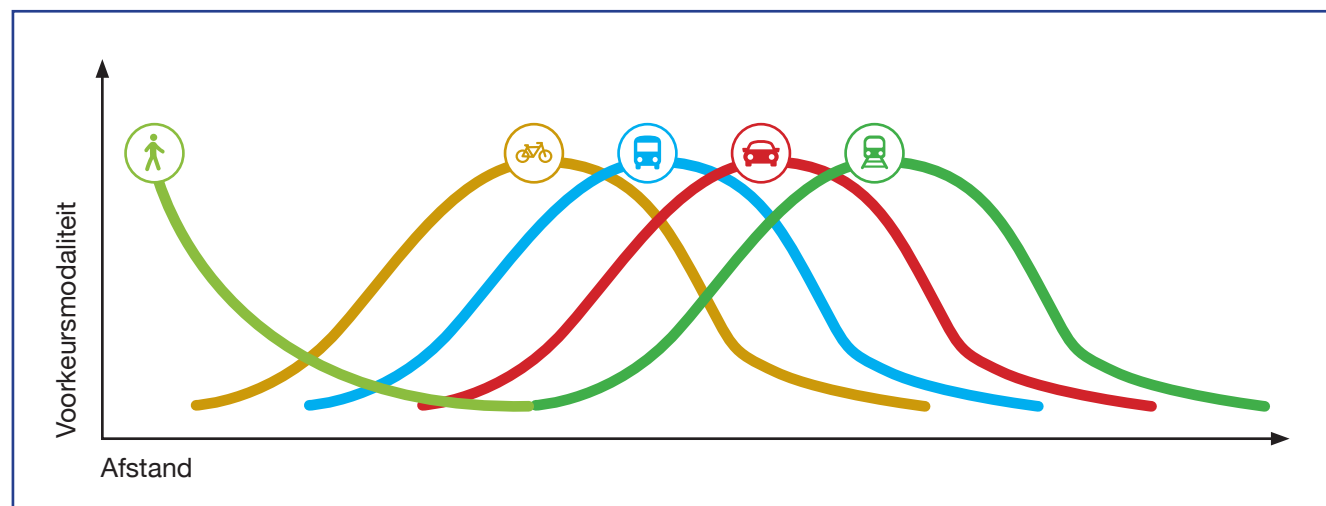
3

Voorkeurs-
modaliteiten

Of je nu kiest om te lopen, te fietsen of de bus, de auto of de trein pakt, elke modaliteit heeft zijn eigen voor- en nadelen. Uit analyses van verplaatsingsgedrag blijkt dat de voorkeur van reizigers voor een bepaalde modaliteit in sterke mate samenhangt met de af te leggen afstand. In onderstaand figuur is dit gevisualiseerd.

maximale loopafstand van 800 meter aan. Langere verplaatsingen te voet bestaan vooral uit recreatieve (rond)wandelingen.

- Met name op afstanden tot 7,5 kilometer fietsen inwoners van Nederland veel. Zeker in stedelijke gebieden is dit het geval. Met de komst van elektrische



Figuur 5: Verschillende modaliteiten afgezet tegen de afstand.

- Te voet is ideaal voor korte verplaatsingen, bijvoorbeeld naar de winkel of bushalte in de buurt. Uit onderzoek blijkt dat in Nederland zeker 30% van de mensen op 500 meter van dagelijkse voorzieningen woont en 75% op 1000 meter. Dat is voor de meeste mensen een ideale afstand om lopend af te leggen. De gemeente houdt in het kader van de Wmo⁸ gelet op een beperktere mobiliteit een

fietsen en speed pedelecs⁹ groeit het bereik verder, naar zo'n 15 kilometer. De fiets is ook veelgebruikt in combinatie met bus en trein. Bij langere afstanden neemt het aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen af.

- De bus is een belangrijke fijnmazige vervoersvorm, veelal benut voor middellange afstanden. Met R-net

is er bovendien een snelle en frequente variant.

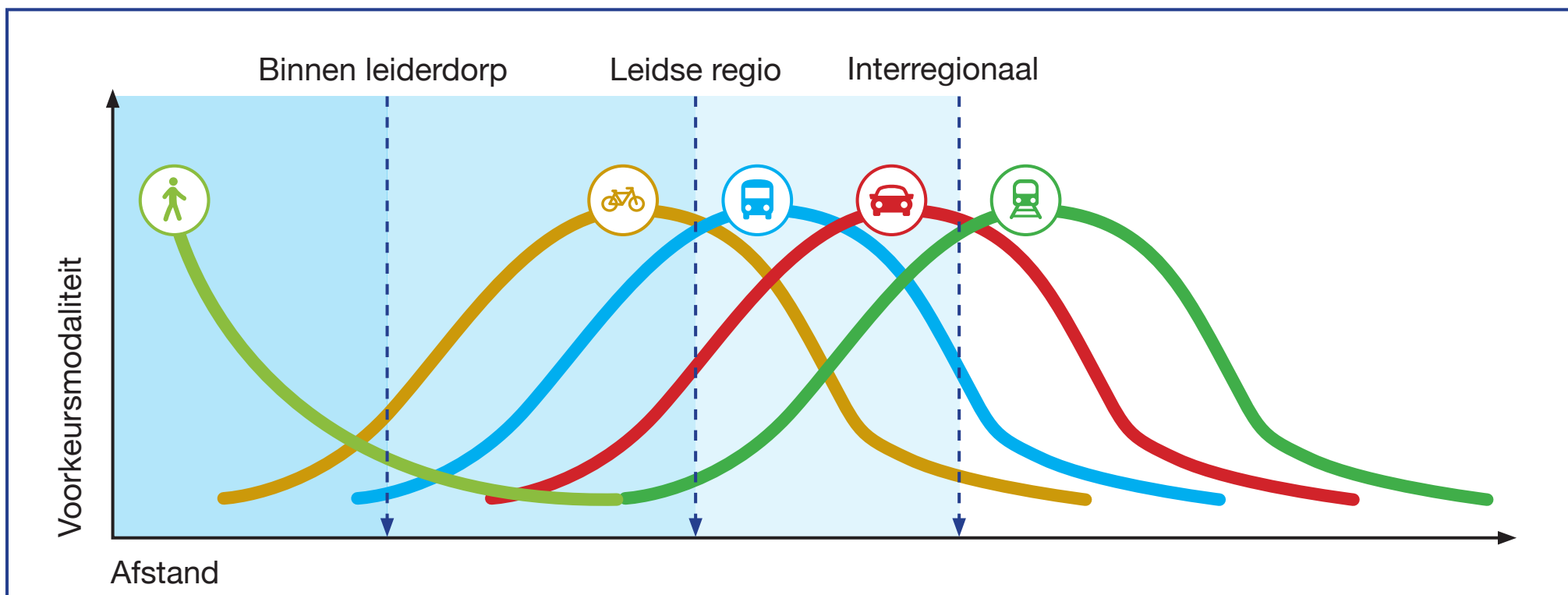
- De auto blijft een populair vervoermiddel en zeker op langere afstanden qua reistijden en gemak een interessante keuze.
- De trein is in combinatie met de fiets vanuit Leiderdorp meer geschikt voor langere verplaatsingen, omdat er nog een behoorlijke afstand van of naar stations afgelegd moet worden.

Deze voorkeursmodaliteiten geven handvatten om het verkeersnetwerk in Leiderdorp passend in te richten voor lokaal, regionaal en interregionale verkeer. De mobiliteitsvisie gaat uit van het principe ‘Het juiste verkeer op de juiste plek’.

Het kaartbeeld (figuur 5) geeft de belangrijkste bestemmingen in Leiderdorp weer.

- In Leiderdorp zijn de afstanden naar voorzieningen

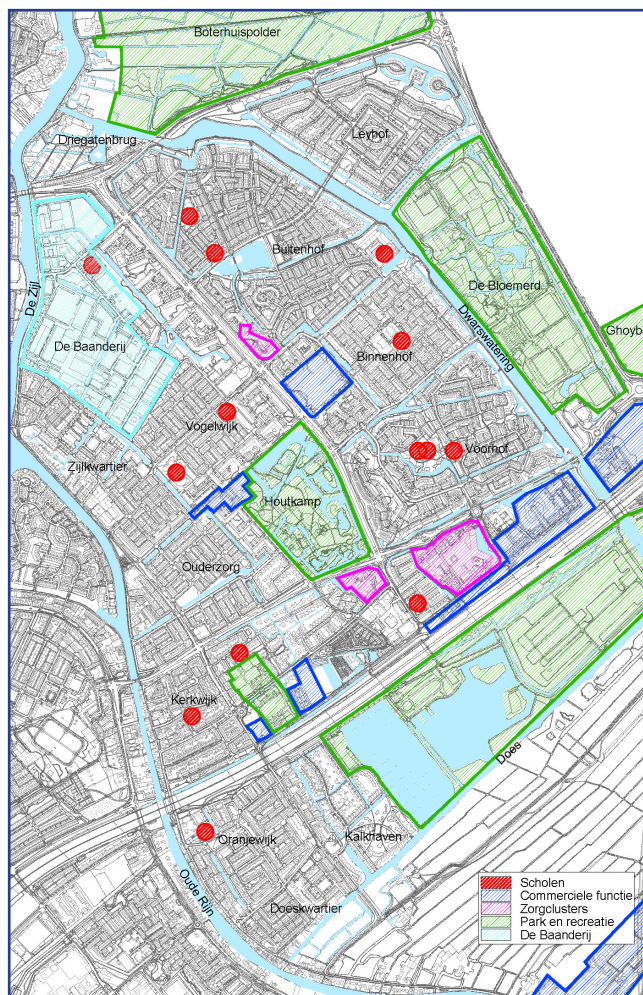
relatief klein. Praktisch elke bestemming ligt op maximaal 5 kilometer, veel verplaatsingen zijn korter. Zulke verplaatsingen binnen Leiderdorp zijn te voet of op de fiets uitstekend te doen. Dit verdient dan ook de voorkeur. Fiets en voetganger staan binnen Leiderdorp voorop. Dit vraagt om een goed en fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers. Niet voor alle verplaatsingen is de fiets of lopen echter toereikend.



Figuur 6: Verschillende modaliteiten afgezet tegen de afstand in de Leidse Regio

Met de auto en bus kan je in Leiderdorp natuurlijk ook van A naar B komen. Bijvoorbeeld als je goederen wilt vervoeren of mindervalide bent. In dat laatste geval biedt Regiotaxi vervoer voor gehandicapten en ouderen die geen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer.

- Ook in de Leidse regio blijven de afstanden voor een verplaatsing vaak onder de 10 kilometer. Veel verplaatsingen zijn ook hier beduidend korter. Zeker de fiets en bus zijn voor deze afstanden een ideale keuze. Dat vraagt om een goed fietsroutenetwerk en frequente verbindingen per openbaar vervoer. Ook met de auto kun je van A naar B komen. Vanuit de regio zijn veel bezochte winkel- en zorgclusters ook per auto goed bereikbaar.
- Interregionaal: Buiten de regio is er qua werkgelegenheid een sterke relatie met de Haagse, Amsterdamse en -in iets mindere mate- de Utrechtse regio. Hier zijn afstanden (veel) langer dan 25 kilometer. Op deze afstanden zijn de auto en het openbaar vervoer logische keuzes. Dat vraagt om een goede regionale ontsluiting naar de snelwegen toe en frequent openbaar vervoer met snelle bussen (R-net) en frequent rijdende treinen. Ook bestemmingen met een bovenregionale voorzieningen, zoals het Alrijne ziekenhuis, Woon, de Baanderij en (in de toekomst) Bospoort zijn goed per auto bereikbaar.



Figuur 7: Voorzieningskaart van Leiderdorp

Voetnoten

8 Via de Wet maatschappelijke ondersteuning zijn gemeenten verantwoordelijk voor de ondersteuning van mensen die niet op eigen kracht zelfredzaam zijn.

9 Een speed-pedelec ('high speed e-bike') is een tweewieler met elektrische trapondersteuning tot maximaal 45 kilometer per uur. Voor de speed-pedelec gelden dezelfde regels als voor de bromfiets.

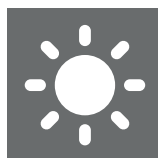
4

Beleidsdoelen
voor 2030

Met de nieuwe mobiliteitsvisie dragen we bij aan vijf overkoepelende doelstellingen. Deze overkoepelende doelstellingen zijn de basis voor het afwegingskader waarbinnen de inhoudelijke beleidsdoelen voor 2030 geformuleerd worden.

1. OVERKOEPELENDE DOELSTELLINGEN

De vijf overkoepelende doelstellingen beschrijven waaraan de gemeente met deze mobiliteitsvisie wil bijdragen.



Duurzaamheid: Duurzaamheid gaat over het realiseren van zo min mogelijk belasting van het milieu door het verkeer. Duurzaamheid heeft betrekking op het beperken van uitstoot, materiaalgebruik en recycling en energiegebruik van het mobiliteitssysteem. Het is zaak om ervoor te zorgen dat een weg zo goed als mogelijk ingepast wordt met zo min mogelijk negatieve effecten voor de omgeving. Doelstelling vanuit de duurzaamheidsagenda is vermindering van de CO₂-uitstoot van het mobiliteits-systeem.



Verkeersveiligheid: Verkeersveiligheid gaat over het voorkomen van (bijna) ongelukken en incidenten tijdens verplaatsingen. Dat geldt voor alle verkeersdeelnemers en vraagt bijzondere aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en

doelgroepen (waaronder kinderen en senioren). Cruciaal is voorspelbaarheid van situaties en het volgens de regels handelen van verkeersdeelnemers. Schijnveiligheid dient daarbij vermeden te worden. Onder veiligheid verstaan we zowel objectieve als subjectieve sociale en verkeersveiligheid.



Bereikbaarheid: Bereikbaarheid is van belang om te zorgen dat bewoners en bezoekers van A naar B kunnen komen zowel binnen Leiderdorp, in de regio als daar buiten. Dat geldt ook voor het leveren van goederen. Het faciliteren van die vervoersbehoefte is belangrijk om Leiderdorp economisch vitaal te houden en een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bewoners en bedrijven te zijn. De verschillende modaliteiten kennen daarbij elk hun eigen voor- en nadelen. Afstand, tijd en motief zijn daarin belangrijke factoren.



Inclusiviteit: Inclusiviteit betekent dat iedereen mee kan doen en op een passende manier van A naar B kan komen. Ongeacht of je een fysieke beperking hebt en meer of minder koopkrachtig bent. Zeker nu mensen tot op steeds hogere leeftijd zelfstandig blijven wonen is inclusiviteit van belang.



Gezondheid: Gezondheid gaat over het welzijn van bewoners en bezoekers in hun omgeving. Het beperken van overlast van verkeer (qua geluid, ruimtebeslag en uitstoot) hoort daar bij.

Gezondheid betekent verder ook dat bewoners en bezoekers worden uitgedaagd om gezond te zijn en blijven. Dat vraagt om een inrichting van de openbare ruimte die uitnodigt om actief te zijn. Een aantrekkelijk ingerichte leefomgeving draagt daaraan bij.

Mobiliteitsweek: Het komt aan op het maken van keuzes

Tijdens de Mobiliteitsweek van juli 2019 hebben inwoners, belangengroepen, beleidsmedewerkers en raads- en collegeleden in vier sessies een serious game gespeeld. Met de opdracht om dilemma's (A of B) uit te spelen werden ze uitgedaagd om te kiezen en daarbij rekening te houden met de bovenstaande vijf overkoepelende doelstellingen. Er werd gewikt en gewogen. Argumenten gingen over tafel. Geanimeerde gesprekken werden gevoerd over wat nu echt belangrijk is. Daarbij hebben de deelnemers persoonlijk ervaren hoe ingewikkeld de keuzes op het gebied van verkeer en vervoer in de praktijk vaak zijn. Toch zijn stevige keuzes her en der nodig om een matig compromis van 'van alles een beetje' te voorkomen. Zo konden de deelnemers ervaren hoe de ene keuze op die ene plek waarschijnlijk positief uitpakte op een aantal van de doelstellingen (bijvoorbeeld verkeersveiligheid en gezondheid), maar voor andere doelstellingen (bijvoorbeeld inclusiviteit) een negatief effect had.

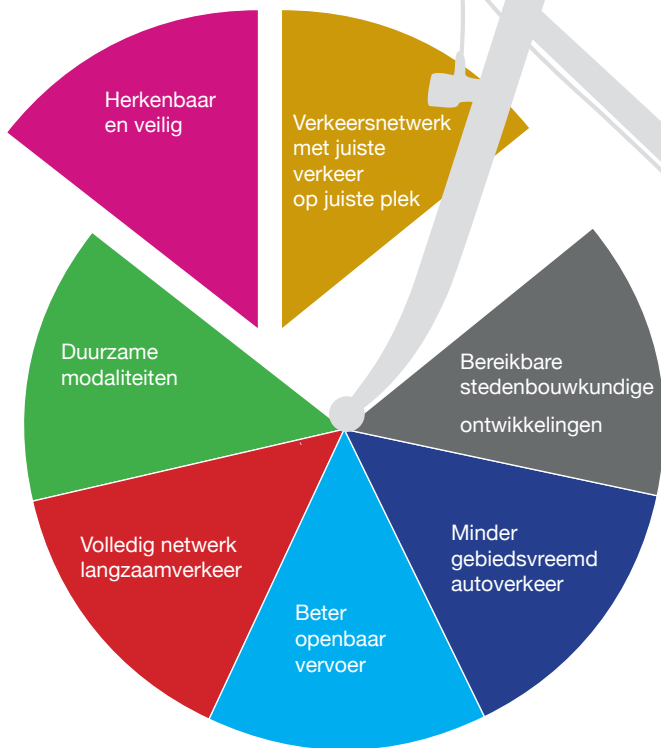
Doelstellingen zijn afwegingskader om maatregelen op te toetsen

Deze mobiliteitsvisie draagt bij aan de vijf overkoepelende doelstellingen. In de keuzes uit deze mobiliteitsvisie maken we een inherente afweging tussen deze doelstellingen. Die vijf doelstellingen fungeren daarbij als een afwegingskader. Elke beleidsuitspraak in deze visie en elke voorgestelde maatregel in het toekomstige uitvoeringsplan is een afweging op deze vijf overkoepelende doelstellingen. Het gaat erom dat je over het geheel in Leiderdorp in je afwegingen met alle doelstellingen rekening houdt, maar op bepaalde locaties ook kiest voor het één (en dus ook een beetje tegen het ander). Beleid op basis van deze vijf doelstellingen samen zorgt voor een afgewogen keuze tussen alle belangen binnen Leiderdorp. Ter illustratie is een voorbeeld van zo'n afwegingskader in onderstaande tabel weergegeven.

Maatregelnummer	Duurzaamheid	Veiligheid	Bereikbaarheid	Inclusiviteit	Gezondheid	Kosten
Maatregel 1	+	-/0	+	-	++	€€
Maatregel 2	0/+	+	++	0	-	€
Maatregel 3	++	++	-	+	+	€€€
Maatregel 4	-	0	0	-	+	€

2. BELEIDSDOELEN VOOR 2030

Op basis van deze vijf overkoepelende doelen stelt de gemeente met deze Mobiliteitsvisie voor 2030 de volgende mobiliteitsdoelen centraal:



Figuur 8: Beleidsdoelen

A. VERKEERSNETWERK MET JUISTE VERKEER OP JUISTE PLEK

In 2030 beschikt Leiderdorp over een samenhangend verkeersnetwerk waarbij alle modaliteiten op een passende manier worden gefaciliteerd met behoud van keuzevrijheid. Tevens is er een verkeersnetwerk dat robuust genoeg is om verdere verdichting van Leiderdorp en toename van de vervoersbehoefte te faciliteren.

In 2030 willen we in Leiderdorp een verkeersnetwerk hebben dat op een passende manier ruimte biedt aan alle modaliteiten. Het netwerk dient zo opgebouwd te zijn dat er voor iedere verplaatsing meerdere opties mogelijk zijn en blijven, zodat bewoners en bezoekers zelf de keuze kunnen blijven maken die bij hen past. Dit fysieke netwerk kan benut worden door MaaS-aanbieders.

Het verkeersnetwerk dient in 2030 robuust genoeg te zijn zodat verdere verdichting en transformatie van Leiderdorp opgevangen kan worden. Zowel de verdichting en transformatie die zal plaatsvinden tot 2030 als de verwachte transformatie en verdichting in de jaren daarna. Hierbij spelen de hoofdroutes voor fiets, OV en auto een centrale rol.

B. DUURZAME MODALITEITEN

In 2030 beschikt Leiderdorp over goede faciliteiten en mogelijkheden voor een duurzame verplaatsingskeuze. Er wordt geen vervoerswijze uitgesloten of beperkt; we moedigen duurzame en gezonde keuzes aan.

Leiderdorp wil de komende jaren geen modaliteiten uitsluiten of beperken. De vrijheid van bewoners en bezoekers om zelf keuzes te maken staat hierin centraal. We willen goede en duurzame initiatieven vanuit de markt stimuleren en faciliteren. De gemeente zet ook in op het verleiden van met name de automobilist naar andere vervoerskeuzes zoals de fiets en het openbaar vervoer, bijvoorbeeld via MaaS. Dit doen we door deze alternatieven aantrekkelijker, sneller en hoogwaardiger te maken. Niet door het autogebruik actief tegen te werken.

Voor elke vervoerswijze gaan we na hoe deze verduurzaamd kan worden. Elektrisch rijden is hiervan een goed voorbeeld. Doel is om vanaf 2030 het openbaar vervoer in de gemeente volledig zero emissie te hebben. Vanaf 2020 zijn stadslijnen elektrisch. Het doel is dat vanaf 2022 alle lijnen voor een groot deel zero emissie zijn. De gemeente zet hier via Holland Rijnland en de provincie op in.

C. MINDER GEBIEDSVREEMD AUTOVERKEER

In 2030 is er in Leiderdorp minder gebiedsvreemd autoverkeer. Dit verkeer wordt ontmoedigd en voorkomen door alternatieven aan te bieden.

De gemeente stelt zich tot doel om zo snel mogelijk de overlast in de woonwijken door (gebiedsvreemd) autoverkeer terug te dringen. In het vorige IVVP is dit getracht door de wegen anders in te richten, maar dit heeft niet het gewenste effect gehad. Zwaardere maatregelen zijn nodig. Daarbij wordt niet alleen gekeken hoe gebiedsvreemd verkeer geweerd kan worden maar ook hoe andere modaliteiten kunnen worden versterkt.

D. BETER OPENBAAR VERVOER

In 2030 is er in Leiderdorp qua openbaar vervoer een combinatie van een fijnmazig netwerk en directe verbindingen met hoge frequentie die beide goed aansluiten op belangrijke voorzieningen zowel binnen Leiderdorp, in Leidse regio en daarbuiten.

In 2030 beschikt Leiderdorp over een openbaar vervoersnetwerk dat bewoners en bezoekers bedient voor hun verplaatsingsbehoeften. Met R-net is er hoogwaardig openbaar vervoer en met de stadsdiensten een fijnmaziger netwerk door de wijken. Er is daarbij aandacht voor goede aansluitingen van bus en trein.

E. VOLLEDIG NETWERK VOOR LANGZAAM VERKEER

In 2030 heeft Leiderdorp een hoogwaardig en volledig netwerk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) inclusief de ontbrekende schakels. Dit netwerk is goed toegankelijk voor mensen met een beperking (audio, visueel, geestelijk en lichamelijk) en biedt veilige school-thuisroutes.

De gemeente gaat zorgen voor een goed begaanbaar, comfortabel en volledig netwerk voor zowel de voetgangers als de fietsers. Belangrijk aandachtspunt zijn de ontbrekende schakels en knelpunten in het bestaande netwerk. Voor het voetgangersnetwerk wordt ingezet op een fijnmazig utilitair netwerk dat goed onderhouden is en breed genoeg is voor rolstoelen, scootmobielen en rollators. In 2030 heeft de gemeente bij alle scholen veilige school-thuisroutes gerealiseerd. Ook voor het fietsnetwerk wordt nadruk gelegd

op goed onderhoud van de bestaande fietspaden, die voldoen aan het reeds vastgestelde fietsbeleid uit de Fietsnota.

F. BEREIKBARE STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELINGEN

In 2030 zijn er in Leiderdorp nieuwe stedenbouwkundige locaties ontwikkeld, waarbij er eerst voor is gezorgd dat het bestaande verkeersnetwerk dit aan kan of is aangepast,.

De gemeente vindt behoud van kwaliteit van het verkeersnetwerk belangrijk. Nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen zoals nieuwbouw en transformatie mogen niet ten koste gaan van de bereikbaarheid. Deze nieuwe ontwikkelingen kunnen daarom alleen doorgaan indien vooraf wordt bewezen dat de vervoersbehoefte en ruimtelijke impact (zoals benodigde parkeerplaatsen) opgevangen kan worden en inpasbaar is. Mocht dit niet het geval zijn, dan moet vooraf zijn bepaald en verzekerd hoe het verkeersnetwerk wordt uitgebreid en/of verbeterd. Dit geldt zowel voor het autonetwerk als voor het netwerk van openbaar vervoer en langzaam verkeer.

G. HERKENBAAR EN VEILIG

In 2030 heeft Leiderdorp een verkeersnetwerk dat herkenbaar en veilig is voor de gebruiker. Het netwerk heeft een duidelijke hiërarchische opbouw en een consistente inrichting overeenkomstig landelijke richtlijnen en Leiderdorpse beleidskeuzes.

In 2030 heeft Leiderdorp een verkeersnetwerk dat een duidelijke hiërarchische indeling heeft. Voor het

autonetwerk bestaat deze uit hoofdroutes (zoals de Oude Spoorbaan en Engelendaal), wijkwegen (zoals de Vronkenlaan, Van der Valk Boumanweg en Buitenhoflaan) en erftoegangswegen. Het fietsnetwerk heeft een soortgelijke verdeling met doorfietsroutes, lokale routes en recreatieve routes.

De herkenbaarheid wordt niet alleen vormgegeven door de functie van de weg of het fietspad, maar ook door de daadwerkelijke inrichting. Materiaalgebruik, vormgeving en andere technische eisen dienen consistent toegepast te zijn volgens het geldende beleid. Alleen wanneer deze eisen niet inpasbaar zijn, kan door middel van een collegebesluit van deze standardeisen worden afgeweken.

Herkenbaarheid heeft tot doel de veiligheid te vergroten. Leiderdorp wil ook op andere wijzen inzetten op het vergroten van de veiligheid. In het IVVP is verkeerseducatie als doorlopend programma opgestart. Dit blijven we voortzetten. De gemeente omarmt ook de landelijke trend om de fietspaden zo 'vergevingsgezind' mogelijk te maken, bijvoorbeeld door het verwijderen van obstakels en paaltjes op en naast de fietspaden. De gemeente gaat eveneens een duidelijk beleid instellen voor voetgangersoversteekplaatsen (VOP's, zebra's in de volksmond).

5

Uitgangspunten mobiliteitsbeleid

Vanuit de voorkeursmodaliteiten en de beleidsdoelen komen we tot zes uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid. Bij elk van de uitgangspunten is aangegeven wat dat concreet betekent.

1. FIETS EN VOETGANGER VOOROP

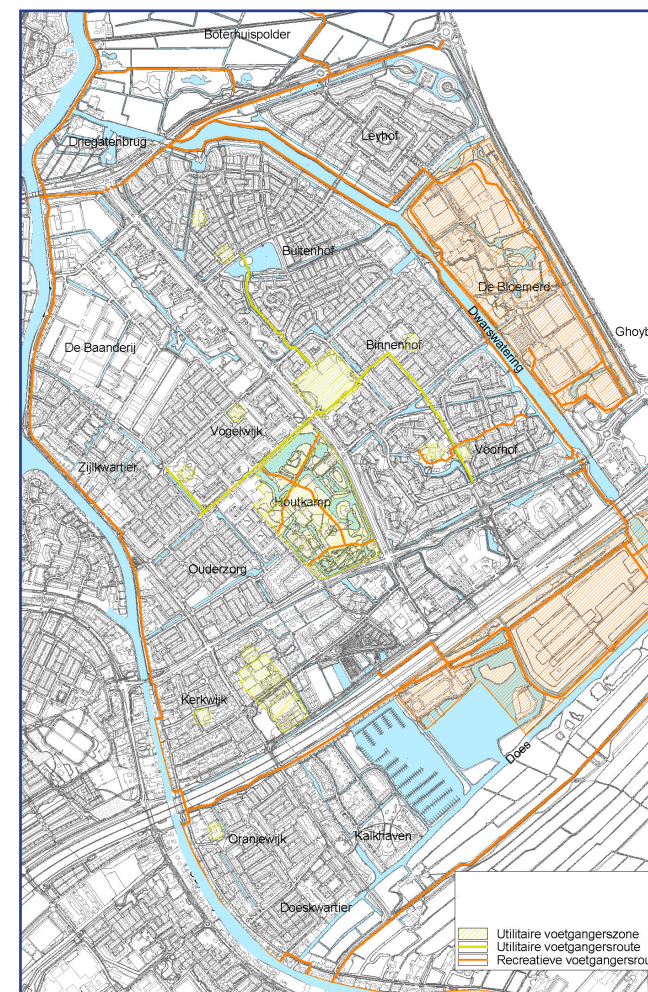
De fietser en voetganger staan voorop als het gaat om verplaatsingen binnen Leiderdorp. Zij krijgen dan ook meer ruimte in Leiderdorp. Ook voor mensen die gebruik maken van hulpmiddelen (zoals een rollator, rolstoel, scootmobiel) zijn goede voetpaden en fietsroutes gewenst. Ook de Leidse regio zet in op meer fietsverplaatsingen. Voor de fietser komt het daarom voor de korte termijn aan op voortzetten van de uitvoering van al gemaakte plannen uit de Fietsnota. Voor voetgangers leggen we de focus op veelgebruikte looproutes naar voorzieningen. Ook goede recreatieve wandelroutes naar en door de natuurgebieden en parken horen daar bij. In de Nota Langzaam Verkeer werken we dit beleid verder uit, waarbij we de Fietsnota actualiseren. Uiteraard is er daarin ook aandacht voor mensen met een fysieke beperking.

Dit betekent voor voetgangers:

i. Hoogwaardige routes voor voetgangers bij scholen, bij winkelclusters, zorgclusters en naar parken- en recreatiegebieden

Veel voorzieningen (scholen, winkels, zorgclusters en parken en recreatiegebieden) liggen in Leiderdorp op loopafstand. Met de utilitaire voetgangersroutes

Figuur 9: Utilitaire en recreatieve voetgangersroutes



zorgen we voor hoogwaardige, royale routes die het voor bewoners en bezoekers aantrekkelijk maken om te gaan lopen. Deze utilitaire voetgangersroutes verbinden de veel bezochte voorzieningen met de woonwijken en liggen er kwalitatief goed bij. Daarnaast zorgen we ook voor recreatieve voetgangers-

routes die de wijken verbinden met de parken in en recreatiegebieden rondom Leiderdorp.

ii. Het realiseren van veilige school-thuisroutes

Voor scholieren is het van belang dat ze veilig van en naar school komen. Verkeersveiligheid bij scholen is een belangrijk aandachtspunt. We zien graag dat oudere kinderen zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen, zodat ook ervaring wordt opgedaan in het verkeer. Daarom zetten we in op veilige school-thuisroutes voor langzaam verkeer tussen scholen en de wijken waar veel leerlingen wonen. Samen met de scholen en de ouders werken we het concept van school-thuisroutes – in het kader van de Nota Langzaam Verkeer- verder uit.

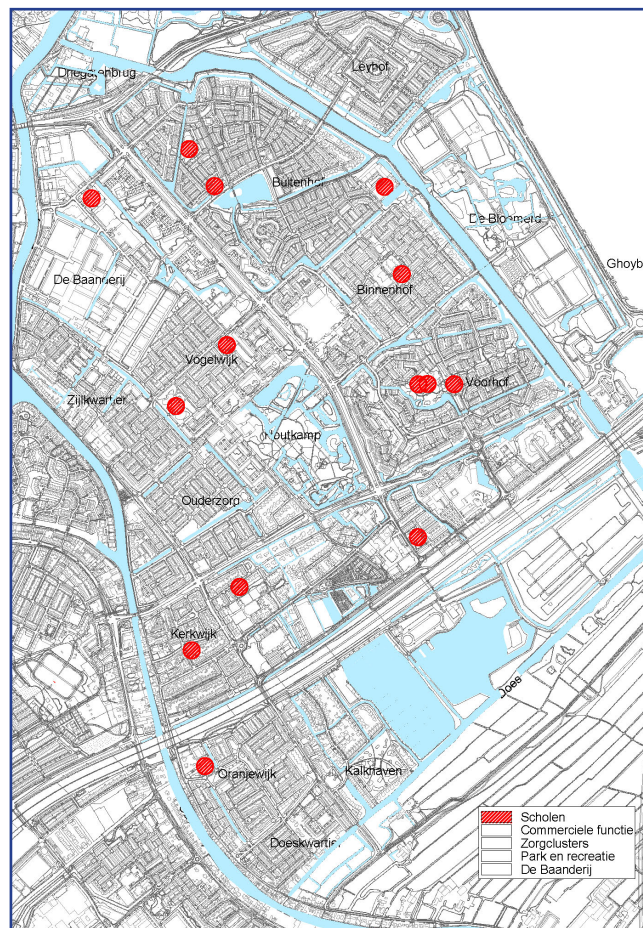
iii. Het verbeteren van de inrichting gericht op mensen met een fysieke beperking

Voor mensen met een fysieke beperking zijn goede voetgangersroutes van wezenlijk belang. Met de vergrijzing en de wens om langer thuis te wonen, gaan in de toekomst meer mensen gebruikmaken van hulpmiddelen (rollator, rolstoel en scootmobiel). Daarom zorgen we ervoor dat alle OV-haltes voor iedereen toegankelijk worden. Ook de utilitaire voetgangersroutes richten we zo in dat die ook door mensen met een fysieke beperking goed te gebruiken zijn.

iv. Het toepassen van veilige voetgangersoversteekplaatsen

Om als voetganger veilig over te steken, is een heldere toepassing van voetgangersoversteekplaatsen ('zebra's') van belang. In lijn met de CROW-richtlijnen

Figuur 10: Voorzieningenkaart met de scholen van Leiderdorp



worden er in Leiderdorp geen zebra's geplaatst indien de weginrichting reeds voorziet in een voorrangsgeregeling zoals bij verkeerslichten of in een erftoegangsgebied. Alleen bij wijkwegen met grote voetgangersconcentraties van en naar winkelcentra en in schoolzones worden vanaf nu nog zebra's gerealiseerd. In woonwijken (op zogenaamde erftoegangswegen) komen er

geen zebra's bij. Vaak wordt de zebra hier als oplossing gezien, terwijl die in de praktijk slechts schijnveiligheid biedt. De bestaande zebra's in woonwijken worden gehandhaafd, ook bij groot onderhoud aan de betreffende weg. Alleen als de situatie ter plekke wezenlijk anders is dan ten tijde van de aanleg van de zebra, kan deze na overleg met de raad en inwoners verwijderd worden. We richten 30 km/uur wegen vanaf nu zodanig in dat er wel plekken zijn waar het veilig en gemakkelijk oversteken blijft, ook al passen we daar geen zebra's meer toe. Dit komt de eenduidigheid voor alle weggebruikers ten goede.

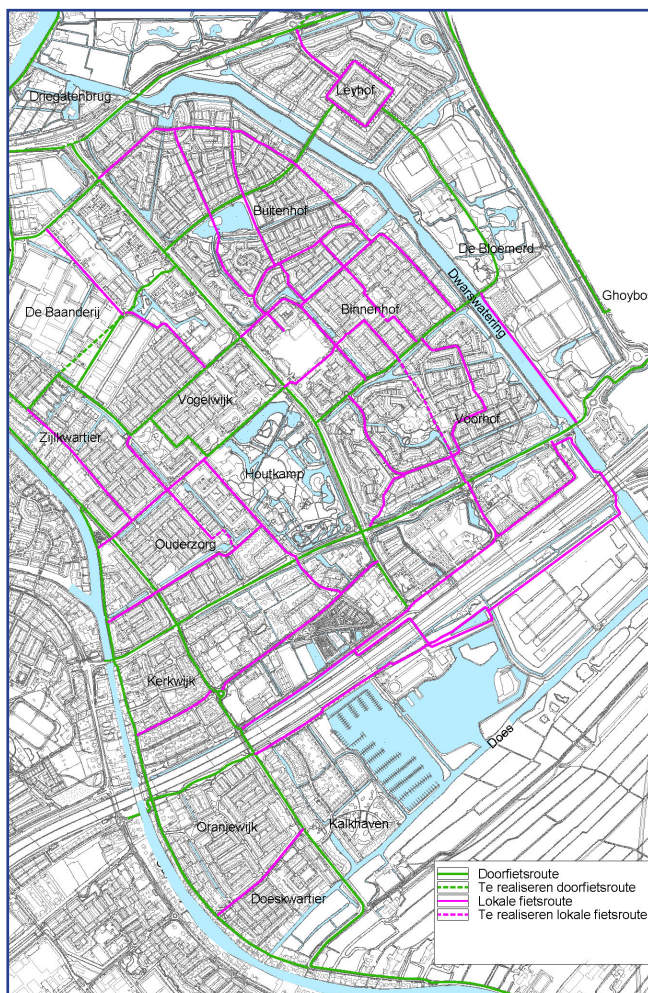
Dit betekent voor fietsers:

i. Differentiatie aanbrengen in fietsroutenetwerk

In het fietsroutenetwerk onderscheiden we vier typen routes:

- Doorfietsroutes (primaire routes) zijn gericht op langere verplaatsingen en sluiten ook aan op het routenetwerk van de regio. Deze routes zijn het meest royaal en optimaal ingericht voor fietsers vanwege de verbindende (regionale) functie.
- Lokale routes (secundaire routes) zijn doorgaans gericht op kortere verplaatsingen binnen Leiderdorp. Ze bieden daarbij een goed en ondersteunend netwerk waar het comfortabel fietsen is.
- Recreatieve fietsroutes zijn de doorfietsroutes en lokale routes die langs of door natuur- en recreatiegebieden lopen.
- Bij scholen richten we veilige school-thuisroutes in. Zie paragraaf 1 onder ii.

Figuur 11: Doorfietsroutes en lokale fietsroutes



ii. Het fietsnetwerk volledig maken

Het hierboven beschreven fietsroutenetwerk gaan we de komende jaren versneld compleet maken. De prioriteit gaat daarbij uit naar de doorfietsroutes. We leggen daarvoor ook de nog ontbrekende schakels

binnen het fietsnetwerk aan. Een nieuwe fietsverbinding over de Baanderij tussen de Spanjaardsbrug en de wijk Buitenhof krijgt daarbij prioriteit.

iii. Meer comfort en veiligheid op huidige fietsroutes

Meer comfort en veiligheid op huidige fietsroutes bereiken we door fietspaden en routes waar nodig breder te maken. Ook maken we werk van egale fietspaden. We verhogen de veiligheid van de fietser door de fietspaden ‘vergevingsgezind’ te maken en onnodige obstakels te verwijderen. Ook voor mensen met een visuele beperking is dit van belang.

iv. Spanjaardsbrug als fietspoort van Leiderdorp

De grootste bottleneck qua verkeersveiligheid is bij de Spanjaardsbrug. De Spanjaardsbrug richten we in als de fietspoort voor Leiderdorp. Om veilig en voldoende ruimte te bieden voor de 10.000 fietsers per dag halen we het autoverkeer er af. Zo ontstaat er letterlijk extra ruimte voor fietsers. In de Nota Wijkwegen en Circulatie werken we de plannen hiervoor verder uit en zorgen we er ook voor dat de autobereikbaarheid van het Zijkwartier en de Baanderij gewaarborgd wordt. In de uitvoering werken we samen met de gemeente Leiden.

v. Meer kwalitatief betere fietsparkeervoorzieningen bij voorzieningen

Met uitbreiding van het aantal fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte bij voorzieningen (zie voorzieningenkaart) zorgen we dat bewoners en bezoekers hun fiets gemakkelijk kwijt kunnen. We

verwachten dat eigenaren van veel bezochte locaties ook zorgen voor voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen. Goede fietsparkeervoorzieningen plaatsen we op handige plekken, nabij de entree van de voorzieningen. Om ook voor duurdere e-bikes veilige stallingplekken aan te bieden, zetten we in op kwalitatief betere fietsparkeervoorzieningen. Nieuwe minimumeis is dat er voorzieningen zijn waaraan je je fiets kunt vastzetten. Ook bekijken we of meer overdekte stallingen op locaties waar fietsen langer gestald staan wenselijk zijn.

vi. Heldere positie op de weg voor snelle fietsen en fietsachtigen

Landelijk is er discussie over de positie van snelle fietsen (speed pedelecs, brom- en snorfietsen, etc.) en fietsachtigen (bakfietsen, LEVV's) op de weg. We zijn voor een heldere positie van deze vervoermiddelen op de weg en volgen daarin de landelijke richtlijnen. Tot dan toe behouden we de bestaande regels, tenzij er vanuit het oogpunt van veiligheid dringende reden is om daarvan af te wijken.

vii. Heldere keuzes bij gecombineerde voet- en fietsroutes

De gemeente gaat alle locaties waar nu dubbel gebruik is van voetpaden door fietsers (zoals op de Laan van Berendrecht) onderzoeken of en hoe deze aangepast kunnen worden om de (subjectieve) veiligheid voor voetgangers te verbeteren.

2. HUIDIG OPENBAAR VERVOER BEHOUDEN EN WAAR MOGELIJK UITBREIDEN

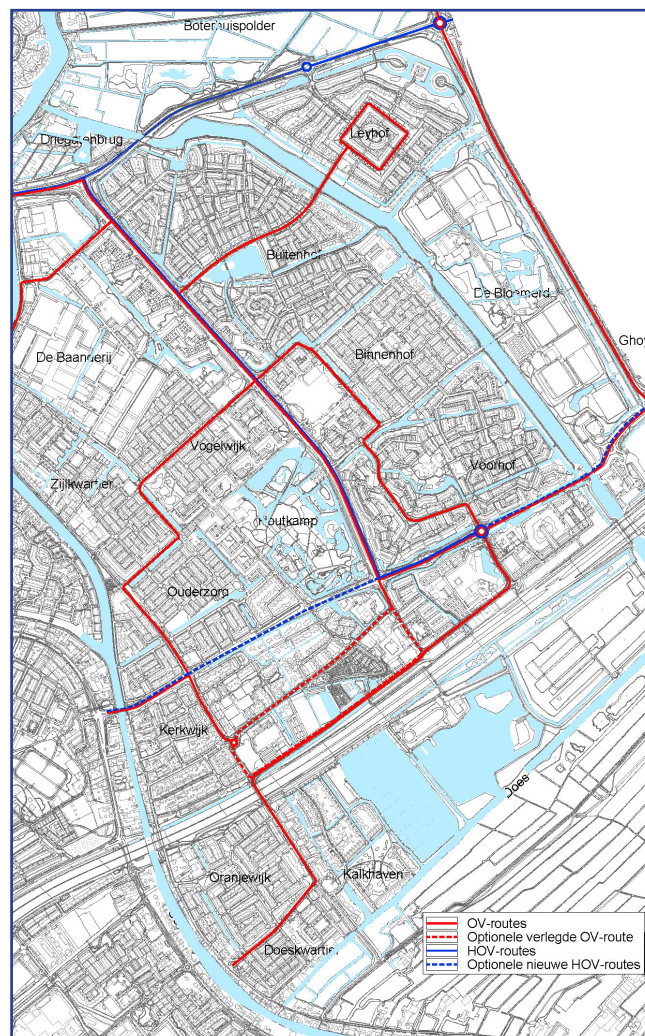
Het openbaar vervoer vervult een belangrijke functie voor verplaatsingen binnen de Leidse regio. Snelle busdiensten en treinen hebben ook een belangrijke functie in het verbinden van andere (stedelijke) regio's. Leiderdorp zet zodoende in op goed openbaar vervoer. De basis is het huidige OV-net. We zetten voor de toekomst in op hogere frequentie van de stadlijnen, betere aansluiting van voor- en natransport op het openbaar vervoer en toevoeging van R-netroutes naar meer bestemmingen. Daarnaast stelt de gemeente zich ten doel dat in 2030 alle bussen in Leiderdorp zero-emissie zijn. De provincie is verantwoordelijk voor het verzorgen van dit openbaar vervoer. Per december 2022 komt er een nieuwe concessie voor het openbaar vervoer.

Dat betekent:

i. Doorbouwen succes bestaande R-net

De bestaande R-netroute behoudt de centrale rol voor reizigers met een woon-werk- en woon-school-behoefte richting/vanaf Leiden Centraal. Er wordt onderzocht of de R-netroute uitgebreid kan worden naar andere bestemmingen zoals Schiphol, Station Lammerschans of Alphen aan den Rijn om zo Leiderdorp bereikbaarder te maken.

Figuur 12: OV en HOV netwerk



ii. Behouden van de bestaande stadsdiensten met hogere frequenties

Samen met de provincie Zuid Holland (PZH), de concessieverlener voor het openbaar vervoer, en de overige gemeenten van Holland Rijnland (HRL) worden

afspraken gemaakt over maximale afstand tot haltes, minimum frequentie van (stads)bussen door de dag heen en gewenste routes. Hierbij zet Leiderdorp zich in om de stadsbussen beter te laten aansluiten op het landelijke treinnetwerk waarbij er voor de komst van de eerste trein en na de aankomst van de laatste trein nog een bus van/naar Leiderdorp rijdt. Ook wordt gezamenlijk met PZH en Holland Rijnland onderzocht of een vorm van Nachtnet ingevoerd kan worden.

iii. Meegroeien van fietsstallingsvoorzieningen bij OV-haltes

Leiderdorp zorgt voor voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets bij elke halte op basis van gesignaleerde behoefte.

iv. Toegankelijker maken haltes

De gemeente stelt zich ten doel dat in 2030 alle haltes goed toegankelijk zijn voor mensen met een fysieke beperking op basis van de geldende CROW richtlijnen.

v. Inzetten op volledig zero-emissie openbaar vervoer

De gemeente zet in op duurzaam openbaar vervoer. Samen met de provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland zet Leiderdorp in op volledige zero-emissie van het openbaar vervoer. Dit wil zeggen dat dan alle bussen die door Leiderdorp rijden geen uitstoot meer mogen geven. De keuze hoe dit gebeurt (bijvoorbeeld elektrisch of waterstof) wordt overgelaten aan de toekomstige concessiehouder.

3. AUTOVERKEER MEER BUITENOM EN OVER HOOFDRUTES

Zeker voor langere verplaatsingen van en naar de Leidse regio is de auto voor veel bewoners onmisbaar. Daarin faciliteren de grofmazige hoofdroutes uitstekend. We verleiden automobilisten om gebruik te maken van de ring- en snelwegen om Leiderdorp heen. Door doorgaand regionaal verkeer zo veel mogelijk buitenom Leiderdorp te leiden, vermindert de hinder van dit gebiedsvreemd autoverkeer binnen de bebouwde kom van Leiderdorp. Ook verleiden we bewoners en bezoekers om in Leiderdorp meer gebruik te maken van de hoofdroutes, om zo sluipverkeer door de wijken te verminderen. Waar nodig doen we daarvoor in het belang van de verkeersveiligheid en voor het langzaam verkeer aanpassingen in de verkeerscirculatie. We zorgen er daarbij voor dat je in Leiderdorp wel altijd met de auto van A naar B kunt.

Wegcategorisering

De wegcategorying volgens de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig gaat uit van drie wegcategoryen: stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). Voor deze wegcategoryen zijn uniforme inrichtingskenmerken landelijk bepaald door CROW. Leiderdorp hanteert deze richtlijnen vanuit het principe: 'Pas toe of leg uit'. In de praktijk blijken er wegen te zijn die zowel de functie verblijven (erftoegangsweg) als aansluiten (gebiedsontsluitingsweg) vervullen, de zogenaamde 'wijkwegen'. Een voorbeeld van een wijkweg in Leiderdorp is de Vronkenlaan. Deze weg geeft toegang

tot de Vogelwijk vanaf Engelendaal waardoor de weg een verzamelfunctie heeft voor verkeer vanuit de wijk. Tevens liggen er woningen aan de weg, zodat de weg ook een duidelijk verblijfsgebied is.

In de wegcategorying vanuit Duurzaam Veilig (CROW) bestaat voor deze wegen een leemte. Deze leemte wordt ook door andere wegbeheerders in Nederland ervaren. Om deze leemte in te vullen, is er een extra wegcategory aan de wegcategorying-satlas van Leiderdorp toegevoegd: de zogenaamde wijkontsluitingswegen.

Snel- en ringwegen

Deze wegen (officieel 'Stroomwegen') zijn gericht op het verbinden en bundelen van verkeer over grote afstanden. Vanwege het vele verkeer dat op hoge snelheid rijdt vindt uitwisseling tussen wegen veelal plaats op ongelijkvloerse kruisingen. Een voorbeeld van een stroomweg is de A4 en N11. Daar geldt een maximumsnelheid variërend van 70 tot 130 kilometer per uur.

Hoofdroutes

Deze wegen (officieel 'Gebiedsontsluitingswegen') hebben als functie een gebied aan te sluiten op een weg van hogere orde. De wegvakken zijn gericht op het stromen, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten. Voorbeeld hiervan zijn Engelendaal en Persant Snoepweg. Daar geldt een maximumsnelheid van 50 km per uur.

Wijkwegen

Wijkwegen (vroeger aangeduid als 'grijze wegen') wikkelen te veel verkeer af voor een erftoegangsweg, omdat ze naast een verzamelfunctie vaak ook een verbindende functie hebben. Veel scholen in Leiderdorp liggen ook aan wijkwegen. Daarbij vervullen de wijkwegen geen verbindende functie op de wijze zoals hoofdroutes dat doet. Door deze conflicterende functies bieden de inrichtingskenmerken van CROW geen houvast. Zo zijn er op een hoofdroute (50 km) vanwege de snelheidsverschillen aparte fietsvoorzieningen (fietspaden of fietsstroken) nodig en op een erftoegangsweg (30 km) niet (verkeer wordt gemengd).

Een wijkweg faciliteert vaak buslijnen en is tevens aanrijroute voor hulpdiensten. Vanuit het oogpunt van comfort en aanrijtijden is het realiseren van 30 km/u met de bijbehorende inrichting niet algemeen toepasbaar. Dit kan namelijk betekenen dat buslijnen mogelijk niet meer via de wijken gaan rijden en hulpdiensten hun aanrijtijden niet overal meer halen. Voor deze wegcategory worden inrichtingskenmerken uitgewerkt in de Nota wijkwegen en Circulatie.

Erftoegangswegen

In 'woonstraten' staat verblijven centraal. Ze hebben geen functie voor doorgaand verkeer. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling. Voorbeeld hiervan zijn 30-km/u zones. De geldende maximumsnelheid is hier 30 kilometer per uur. Ook woonerven rekenen we onder de categorie 'woonstraten'.

Dat betekent:

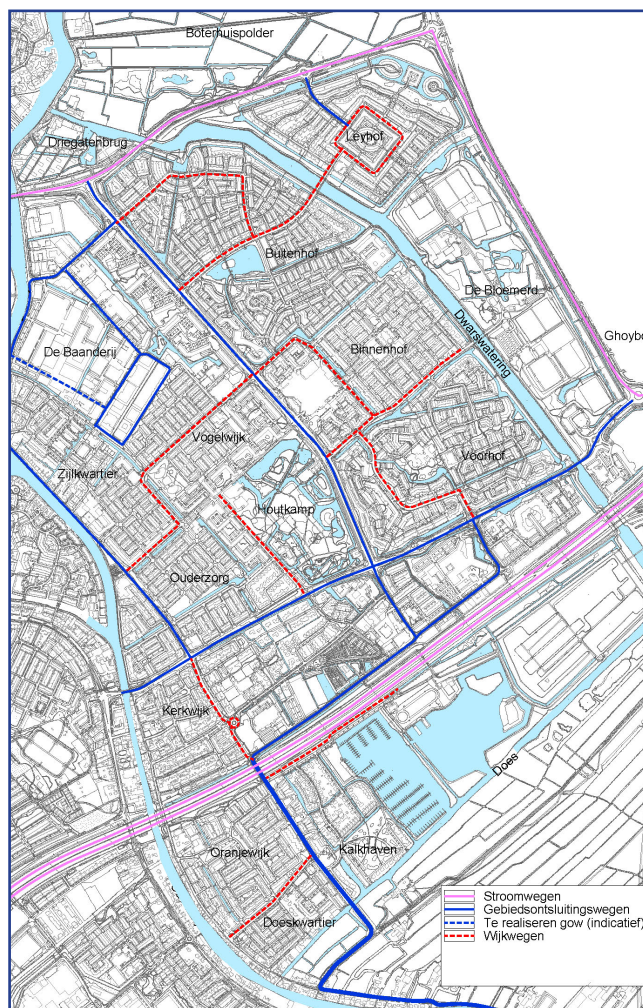
i. Betere verkeersafwikkeling op snel- en ringwegen

Met een betere verkeersafwikkeling op snel- en ringwegen wordt het voor doorgaand autoverkeer veel interessanter om deze routes te nemen. De maximumsnelheid ligt op deze routes ook hoger dan binnen de bebouwde kom. De komende jaren worden daarin stevige stappen gezet: de A4 wordt verbreed, de RijnlandRoute wordt gerealiseerd en de Leidse Ring Noord over de Oude Spoorbaan wordt aangelegd. Daarmee komt er een betrouwbare ringweg rondom Leiderdorp en de Leidse regio met voldoende capaciteit. Dat zorgt naar verwachting voor minder gebiedsvreemd verkeer op hoofdroutes door Leiderdorp, zoals de Persant Snoepweg.

ii. Behouden van hoogwaardige hoofdroutes voor auto- en vrachtverkeer met lokale bestemmingen

De hoofdroutes door Leiderdorp behouden we voor auto-, vracht- en bezorgverkeer met een lokale bestemming. Het zijn ook de geschikte routes voor autoverplaatsingen tussen de diverse wijken. Deze routes zijn op het kaartbeeld blauw gekleurd. In het belang van het langzaam verkeer zorgen we voor goede overstekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Op hoofdroutes passen we geen groene golf toe. Zo voorkomen we dat er extra (gebiedsvreemd) verkeer over deze hoofdroutes gaat rijden.

Figuur 13: Autowegen



iii. Minder gebiedsvreemd verkeer op de routes door de wijken

De wijkwegen zijn routes door de wijken waar doorgaans ook de stadsbus rijdt. Ze zijn op het kaartbeeld

rood ingekleurd. Op deze wegen zit nu nog veel gebiedsvreemd autoverkeer. Ook is verkeersveiligheid hier erg van belang, zeker gelet op de scholen die aan veel van de wijkwegen liggen. Op deze routes zetten we in op een goede doorstroming voor de bus en de fiets. Met de hoogwaardige hoofdroutes en goede verkeersafwikkeling op snel- en ringwegen zijn deze routes voor autoverkeer in de toekomst alleen nog van belang voor het auto-, vracht- en bezorgverkeer met een bestemming in de aanliggende wijk. Om dit te bereiken doen we op deze wegen onderzoek naar verkeerscirculatiemaatregelen (bijvoorbeeld knips, eenrichtingsverkeer, bussluizen, fietsstraten, auto te gast enzovoort.). In de Nota Wijkwegen en Circulatie worden voor deze straten concrete plannen uitgewerkt om zowel het gebiedsvreemde verkeer te verminderen als de bereikbaarheid te garanderen.

iv. Behouden van bestaande maximumsnelheid op wijkwegen waar OV rijdt

Op wijkwegen in Leiderdorp die nog geen maximumsnelheid van 30 km/u hebben, handhaven we de maximumsnelheid van 50 km/u zolang de weg een route is voor de bus en een het noodzakelijk is voor het behalen van de aanrijdtijden voor de hulpdiensten. De weginrichting voor een wijkweg van 30 dan wel 50 km/u worden nader uitgewerkt in de Nota Wijkwegen en Circulatie.

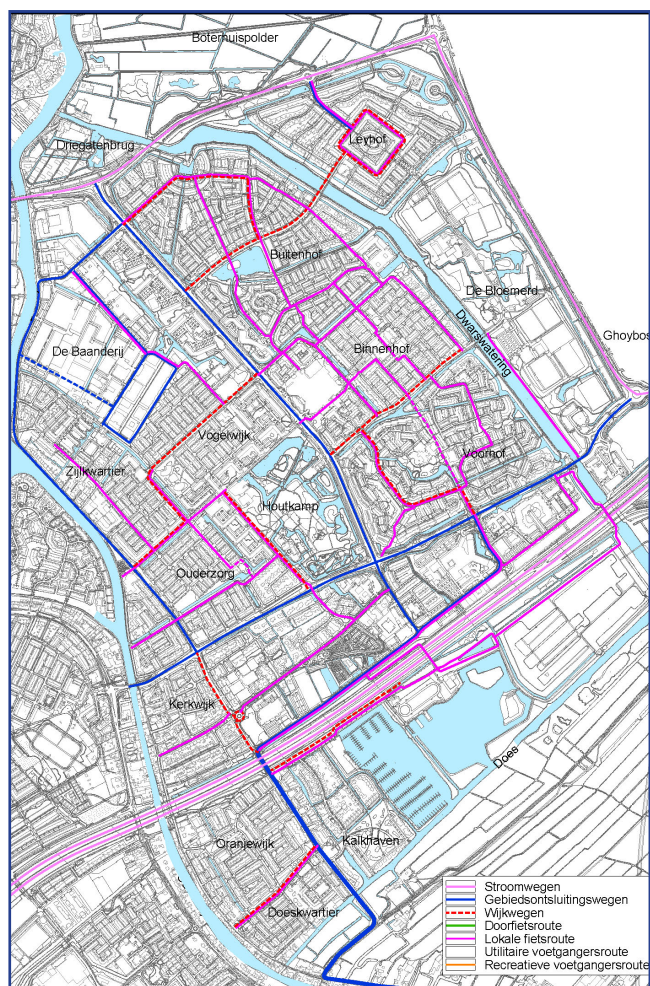
v. Woonstraten tot aantrekkelijkere verblijfsgebieden maken

Woonstraten richten we in als aantrekkelijke verblijfsgebieden. Dat doen we zodra er groot onderhoud

plaatsvindt, bijvoorbeeld met de vervanging van de riolering. Langzaam verkeer en spelen op straat gaan hier boven de verkeersfunctie. De inrichting dwingt verkeersdeelnemers tot lagere snelheden. Met voldoende openbaar groen zorgen we dat de inrichting aantrekkelijk en klimaatbestendig is.

Overzichtskaart netwerk

Kaartbeeld - figuur 15 - geeft het samenhangende verkeersnetwerk van Leiderdorp weer onderscheiden naar het netwerk voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto.



Figuur 14: Netwerkkarta van Leiderdorp

4. BIJ NIEUWBOUW EERST BEWEGEN EN DAN BOUWEN

Bij stedenbouwkundige ontwikkelingen wordt eerst gezorgd dat het bestaande verkeersnetwerk dit aan kan of dat aanpassingen daaraan zijn gerealiseerd. Dit doen we vanuit het principe van voorkeursmodaliteiten. Bij nieuwbouw en transformatie doet zich de unieke gelegenheid voor om een plangebied vanaf de tekentafel opnieuw in te richten. De fiets en voetganger staan daarin voorop voor korte(re) verplaatsingen. Openbaar vervoer is gemakkelijk bereikbaar. Ook de autobereikbaarheid wordt geregeld. Zo geven we invulling aan het principe ‘eerst bewegen en dan bouwen’ en is er een helder kader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Dat betekent:

i. Fiets- en voetgangersgericht ontwerp nieuwbouw

Bij nieuwe ontwikkelingen zetten we in op een fiets- en voetgangersgericht ontwerp. De inrichting van de buitenruimte zorgt ervoor dat het aantrekkelijk wordt om te fietsen en te lopen. Actieve modaliteiten zijn vanaf de voordeur gemakkelijk toegankelijk. Fietsparkeervoorzieningen bij woningen zijn dus niet in moeilijk bereikbare fietskelders ondergebracht. Openbaar vervoer ligt op loopafstand. Grotere nieuwbouwontwikkelingen worden goed op het loop- en fietsroutenetwerk aangesloten. We gaan daarom nieuwe ontwikkelingen toetsen op fietsbereikbaarheid.

Autoparkeren gebeurt geclusterd op eigen terrein en in de praktijk vaak onder of achter de woningen. In de Nota Parkeren werken we de regels verder uit.

ii. Afdwingen hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein

Ook voor bezoekers is het van belang dat zij gemakkelijk hun fiets kwijt kunnen. Zo kan bij nieuwbouw en transformatie voorkomen worden dat op de stoep geparkeerde fietsen staan waar mensen met een fysieke beperking hinder van ondervinden. We dwingen bij hoogbouw het realiseren van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers -in het plangebied- af. Ontwikkelaars realiseren die in het plangebied of nemen de kosten daarvan voor hun rekening.

iii. Faciliteren van nieuwe mobiliteitsconcepten

Zeker bij nieuwbouw doet zich de ideale gelegenheid voor om nieuwe mobiliteitsconcepten integraal onderdeel te maken van het ontwerp. Zo kunnen deelauto's bijvoorbeeld voorzien in een vraag wanneer woningbezitters slechts af en toe een (tweede) auto nodig hebben. Ook MaaS-aanbieders kunnen met reisapps slim en handig routes samenstellen. Ontwikkelaars dagen we daarom uit met slimme plannen te komen. Als gemeente faciliteren we deze ontwikkelingen door er desgewenst ruimte voor te bieden binnen het plangebied. Deze mobiliteitsconcepten vervangen vooralsnog niet de bestaande parkeerregelgeving.

iv. Harmoniseren parkeernormen met landelijke richtlijnen

Met de Nota Parkeren gaan we de parkeernormen actualiseren volgens de gewijzigde landelijke CROW-richtlijnen. In de openbare ruimte van Leiderdorp past de gemeente geen betaald parkeren toe.

5. VERLEIDEN TOT GEWENST GEDRAG

In lijn met de voorkeursmodaliteiten verleiden we bewoners en om gewenst gedrag te vertonen, bijvoorbeeld door te investeren in school-thuis routes waardoor meer scholieren lopend of fietsend naar school gaan. Ook faciliteren we elektrisch rijden door het aantal laadpalen uit te breiden en verleidt we bewoners om een deelauto te benutten als tweede auto.

Dat betekent:

i. Faciliteren van nieuwe mobiliteitsconcepten en hubs

Niet alleen bij nieuwbouw, maar ook in de bestaande woonwijken faciliteren we nieuwe mobiliteitsconcepten. We dagen deelauto-aanbieders uit om in Leierdorp een netwerk van deelauto's neer te zetten. Zo kunnen deelauto's een aantrekkelijk alternatief worden voor een relatief dure en weinig gebruikte eigen auto. Ook met geïnteresseerde MaaS-aanbieders gaan we graag het gesprek aan. Waar het aansluit bij de doelstellingen uit deze mobiliteitsvisie, faciliteert de gemeente daarin. Dat geldt ook voor (logistieke) hubs. De gemeente wil daaraan meewerken, zolang dit past binnen een goede ruimtelijke inrichting. Hubs dienen bij te dragen aan verbetering van de leefbaarheid en te passen bij de betreffende weg(categorie).

ii. Inzetten op verbeteren verkeersveiligheid en verkeersgedrag

Verkeersveiligheid is voor alle verkeersdeelnemers van belang. Iedereen wil veilig aankomen op de bestemming. Met gedragsveranderingscampagnes maken we bewoners en bezoekers attent op hun gedrag. We richten ons daarbij op natuurlijke momenten zoals verhuizen of een andere baan. Onveilige verkeerssituaties pakken we aan op basis van een risico-gestuurde aanpak volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van rijksoverheid, provincies en gemeenten. We zetten verder bestaande programma's voor verkeerseducatie voor specifieke (kwetsbare) doelgroepen voort.

iii. Uitbreiden van elektrische laadlocaties

Met de transitie van fossiele brandstoffen naar zero-emissie neemt de vraag naar elektrische laadpalen toe. De energietransitie zorgt sowieso voor een sterke verandering in de vraag naar elektriciteit. Met elektrische laadlocaties spelen we daar slim op in. We onderzoeken de mogelijkheden om laadpalen meer te clusteren.

6. DE BASIS OP ORDE

Voor veilige verplaatsingen is het van belang dat de basis op orde is. Goed en tijdig onderhoud aan de diverse wegen is daarbij van belang. Een herkenbare, uniforme inrichting voor weggebruikers bevordert naleving van verkeersregels en voorspelbaar gedrag. Met gebruik van duurzame materialen bij herinrichting dragen we bij aan onze duurzaamheidsambities en zuinig omgaan met schaarse grondstoffen.

Dat betekent:

i. Uniform en consequent uitvoeren van de weginrichting

Leiderdorp heeft zich geconformeerd aan het landelijke programma Duurzaam Veilig. Dit programma is geïntroduceerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Duurzaam Veilig richt zich onder andere op de infrastructuur. Uitgangspunt is dat de weg op zo'n manier wordt ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht en deze zijn gedrag aan de situatie aanpast. Om dit te bereiken heeft CROW landelijke richtlijnen met essentiële herkenbaarheidskenmerken per wegcategorie opgesteld. Deze richtlijnen gebruikt Leiderdorp als uitgangspunt bij de weginrichting. Daarbij geldt het principe: 'Pas toe of leg uit'. Om tot een uniform wegprofiel te komen, gaat Leiderdorp hierin een stap verder door in de Nota Wijkwegen en Circulatie ook voor wijkwegen, fietsroutes en voetgangersroutes herkenbaarheidskenmerken vast te stellen. Deze worden uitgewerkt in

voorkeurswegprofielen die de gemeente hanteert bij herinrichting van de routenetwerken.

De voorkeurswegprofielen zorgen ervoor dat het verkeersnetwerk van Leiderdorp een uniforme uitstraling heeft. Zo wordt de verkeersveiligheid verder vergroot. Daarbij wordt zo veel als mogelijk gewerkt volgens het principe werk-met-werk maken, zodat er financiële voordelen te behalen zijn. Het toepassen van de voorkeurswegprofielen zal dan ook met name worden toegepast bij grootschalige rioleringsprojecten en groot onderhoudsprojecten.

ii. Kwaliteitsniveau van routenetwerk borgen

In de praktijk heeft dit werk-met-werk maken ook een keerzijde. Wanneer vertraging ontstaat in leidende projecten heeft dat direct gevolgen voor de planning van de herinrichting van de weg. Het routenetwerk raakt dan soms onder het gewenste kwaliteitsniveau. Om te voorkomen dat herinrichting van wegen, fietspaden en voetpaden op de lange baan wordt geschoven, is het zaak soms af te wijken van het principe werk-met-werk maken. Als de staat van onderhoud dusdanig slecht is dat de inclusiviteit en veiligheid niet meer gewaarborgd kunnen worden, wijken we daarvan beargumenteerd af. De utilitaire voetgangersroutes en de doorfietsroutes krijgen de hoogste prioriteit. We houden die altijd op het gewenste kwaliteitsniveau, ook als dat afwijken van het werk-met-werk principe betekent.

6

Van mobiliteitsvisie tot uitvoering

UITWERKING VAN MOBILITEITSVISIE IN DEELNOTA'S

Na vaststelling door de gemeenteraad werken we de mobiliteitsvisie in verdiepende nota's uit:

- De Nota Wijkwegen en Circulatie verschijnt in het eerste kwartaal van 2020. Daarin maken we keuzes over de inrichting en verkeerscirculatie op de wijkwegen, en prioriteren wij projecten.
- De Nota Langzaam verkeer bieden we medio 2020 aan. Hierin actualiseren we de Fietsnota en voegen we beleid voor de voetganger toe tot een gezamenlijk beleid voor langzaam verkeer.
- De Nota Openbaar vervoer volgt naar verwachting eind 2020.
- De geactualiseerde Nota parkeren verschijnt na het Uitvoeringsprogramma begin 2021.

VAN DEELNOTA'S NAAR INTEGRAAL UITVOERINGSPROGRAMMA

In het integrale uitvoeringsprogramma prioriteren we de diverse maatregelen (voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto). We brengen zo een fasering aan op welke termijn we welke maatregelen uitvoeren. Bij de prioritering maken we gebruik van het afwegingskader, de vijf overkoepelende doelstellingen en het beschikbare budget. Voor de uit te voeren maatregelen zorgen we voor een financiële dekking in de begroting. Tevens borgen we dat voor de uit te voeren maatregelen in organisatie voldoende capaciteit beschikbaar is. Het Integraal Uitvoeringsprogramma 2020 – 2024 leveren we op na afronding van de Nota Langzaam verkeer. Aan het einde van deze

eerste tranche (2020 – 2024) worden de maatregelen en projecten uitgewerkt die in de tweede tranche (2025-2030) worden uitgevoerd.

VOORTGANGSRAPPORTAGE EN EVALUATIE

Jaarlijks verschijnt een beknopte voortgangsrapportage over de uitvoering. Aan het einde van elke tranche van het Integraal Uitvoeringsprogramma (2020-2024 en 2025-2030) volgt een evaluatie. Met de deelnota's en het integraal uitvoeringsprogramma beschrijven we maatregelen zo, dat we ze ook goed kunnen evalueren. Bij deze evaluatie wegen we ook af of een actualisatie van de mobiliteitsvisie of deelnota's nodig is.

UITVOERING VAN LOPENDE PROJECTEN

Tijdens de uitwerking van de mobiliteitsvisie in deelnota's loopt de uitvoering van al vastgestelde maatregelen door. We voeren ze uit volgens de beleidsuitgangspunten in deze visie.

De volgende maatregelen worden in 2019 en 2020 uitgevoerd. Daarvoor is al uitvoeringsbudget beschikbaar gesteld.

› **Versneld uitvoeren fietspaden Engelendaal**

De toepassing van Easypath betonnen elementen is succesvol gebleken op de fietspaden langs de Persant Snoepweg. Langs de Engelendaal gaan we Easypath ook gebruiken. Daarmee verbeteren we ook daar de fietskwaliteit.

Plaatsen hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bij stadbushaltes

Met de aanleg van de R-net haltes beschikt Leiderdorp nu over enkele haltes met een veel fietsenstallingen. Die worden zeer goed gebruikt. Daarom wil Leiderdorp nu ook bij alle andere haltes fietsenstallingen plaatsen. Deze maatregel sluit aan bij het beleid voor voor- en natransport uit de mobiliteitsvisie en bevordert het gebruik van fiets en openbaar vervoer.

Extra fietsvoorzieningen bij R-net haltes

De fietsenstallingen bij de R-net haltes worden zo goed gebruikt, dat uitbreiding wenselijk is.

Stimuleren deelauto bij nieuwbouwprojecten Bij de Zijl, Locatie Driemaster en Statenhof

Onderdeel van de duurzaamheidsagenda is het stimuleren van deelauto's. Bij drie bouwprojecten wordt hieraan inmiddels invulling gegeven. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie.

Inrichting Ericalaan als wijkontsluitingsweg

In 2019 nam het college een besluit over de verkeerscirculatie rond het Amaliaplein, Het bestuur koos ervoor de Ericalaan in te richten als wijkweg. Deze nieuwe wegcategorie wordt in de mobiliteitsvisie formeel geïntroduceerd. Met het collegebesluit wordt de Ericalaan de eerste weg die volgens dit nieuwe principe wordt ingericht en uitgevoerd.

Herinrichting Oranjewijk als aantrekkelijke verblijfsomgeving

Een langer lopend project is herinrichting van de Oranjewijk. Bij het ontwerp hebben wij de verkeerskundige uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie toegepast. Dit bood gelegenheid de uitgangspunten te testen' op realiteitswaarde. Besluitvorming over de herinrichting wordt eind 2019 verwacht.

Vervangen fietspaaltjes door vergevingsgezinde exemplaren

Dit betreft een maatregel die voortvloeit uit eerder beleid om fietspaden veiliger te maken. De gemeente sluit aan bij het landelijk beleid om enkelzijdige ongevallen op fietspaden (ongevallen waarbij geen andere weggebruikers betrokken zijn) te verminderen. Dit beleid stimuleert 'vergevingsgezinde' fietspaden: fietspaden met minder risico op een enkelvoudig ongeval. Bijvoorbeeld door ontbreken van obstakels op of langs het fietspad, bredere fietspaden, beter belijning, betere bermverharding en geen hoogteverschillen tussen stoeprand en fietspad.

Uitwerken van school-thuisroutes met scholen

Met een aantal scholen, met name in de Oranjewijk, wordt al gekeken naar school-thuisroutes. Dit is een maatregel uit het fietsbeleid die ook terugkomt in de mobiliteitsvisie. Uitwerking van de routes gebeurt volgens de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie.