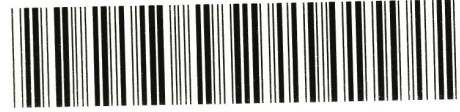




leiderdorp

Gemeente Leiderdorp  
J.C. Rahman  
(071) 5458507  
J.Rahman@leiderdorp.nl



Z/19/085608/164585  
5 augustus 2019

Ingekomen: - 5 AUG 2019  
Afdeling : Grippie  
Kopie :

Gemeenteraad Leiderdorp

datum : 31 juli 2019  
ons kenmerk : Z/19/085409/164220  
uw kenmerk :  
bijlage : 1  
betreft : Opbrengstnotitie mobiliteitsweek Leiderdorp

VERZONDEN - 5 AUG 2019

Geachte leden van de raad,

Zoals eerder toegezegd, ontvangt u hierbij het resultaat van de gehouden gamesessies in de mobiliteitsweek in juni 2019. Deze notitie is een samenvatting van de opbrengst die is gehaald uit de sessies met de inwoners en doelgroepen, de beleidsadviseurs van de gemeente en de regio en, niet in het minst, leden van het college en de raad. Daarnaast zijn ook conclusies en aanbevelingen uit het proces meegenomen, die zullen landen in de op te stellen mobiliteitsvisie.

Wij zien vol verwachting de discussie over de ontwerp mobiliteitsvisie op 26 september 2019 met u tegemoet.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders,

H. Romeijn  
secretaris

L.M. Driessen-Jansen  
burgemeester

GEMEENTEHUIS  
WILLEM-ALEXANDERLAAN 1  
2351 DZ LEIDERDORP

POSTBUS 35  
2350 AA LEIDERDORP

071 54 58 500  
INFO@LEIDERDORP.NL  
WWW.LEIDERDORP.NL



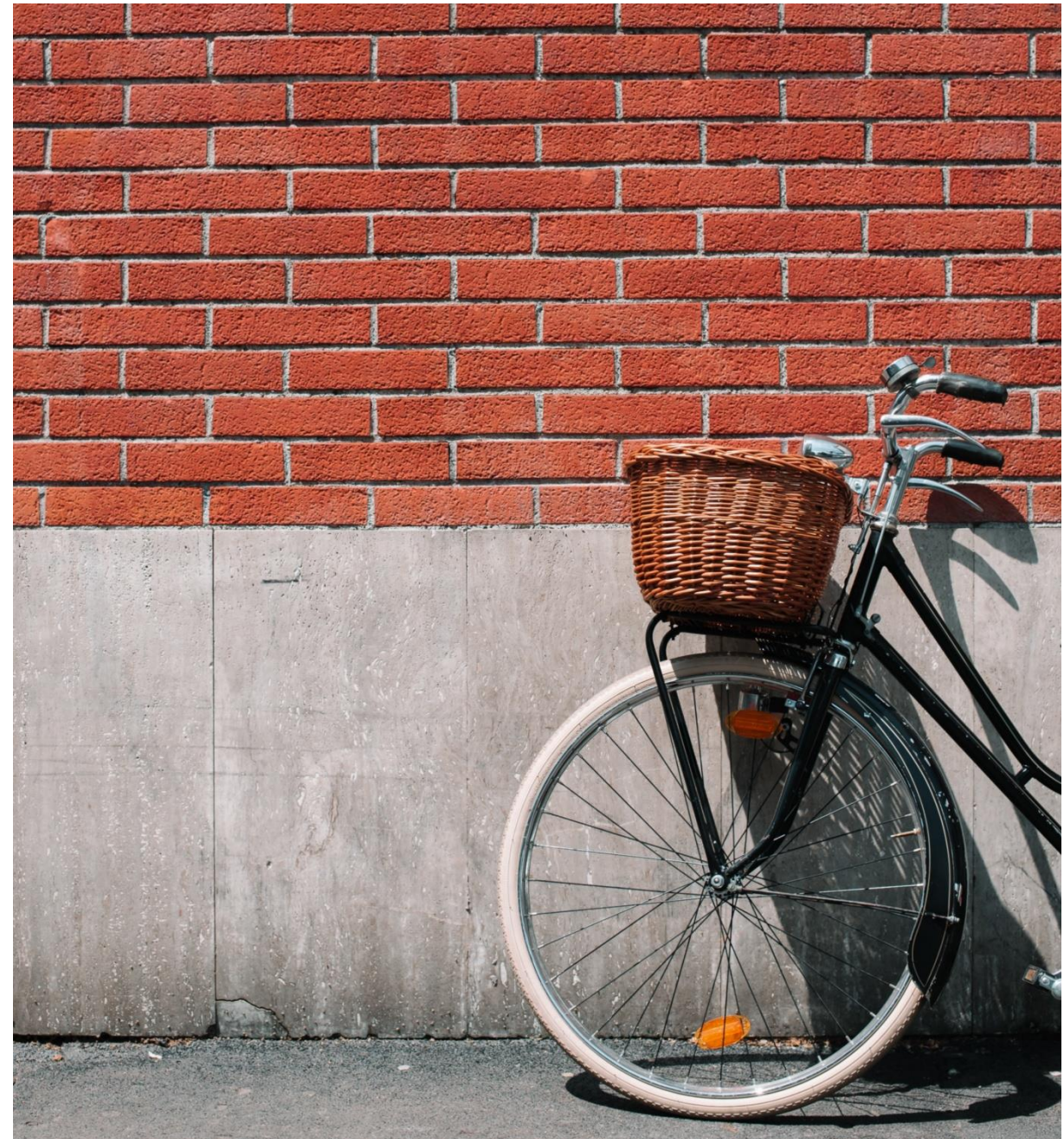
# Mobiliteitsweek Leiderdorp

## Opbrengstnotitie

17 – 23 juni 2019

## Inhoudsopgave

1	<b>Context en proces</b> Mobiliteitsweek Leiderdorp 2019
2	<b>Doelstellingen en thema's</b> Doelstellingen Thema's
3	<b>Conclusie</b> Netwerklocaties Locatie-specifieke locaties
4	<b>Aanbevelingen</b> Algemeen Auto & OV Fiets & Voetganger



# 1. Context en proces



Leiderdorp

Leiderdorp kloppend hart  
tussen stad en land!





## Context

Het Integraal Verkeers- en Vervoerplan (IVVP 2009-2017) van Leiderdorp is verouderd en sluit niet meer aan bij de nieuwste trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. De gemeente Leiderdorp grijpt dit moment aan om een volledig nieuwe Mobiliteitsvisie te ontwikkelen.

Deze nieuwe Mobiliteitsvisie dient om kaders te bieden voor de nieuwste trends en de nieuwe majeure ontwikkelingen. Er liggen kansen om daarin zowel in te gaan op de samenhang met gerelateerde beleidsthema's (gebiedsontwikkeling, duurzaamheid/energietransitie) als regionale opgaven (woningbouw, bereikbaarheid).

Deze opbrengstnotitie vat de opbrengst uit de Mobiliteitsweek samen. De opbrengstnotitie gaat achtereenvolgens in op het proces, de doelstellingen, thema's, conclusies en aanbevelingen zoals geformuleerd aan de tafels. De volledige opbrengst van de afzonderlijke deelsessies is per thema als afzonderlijke bijlage toegevoegd.

# Proces

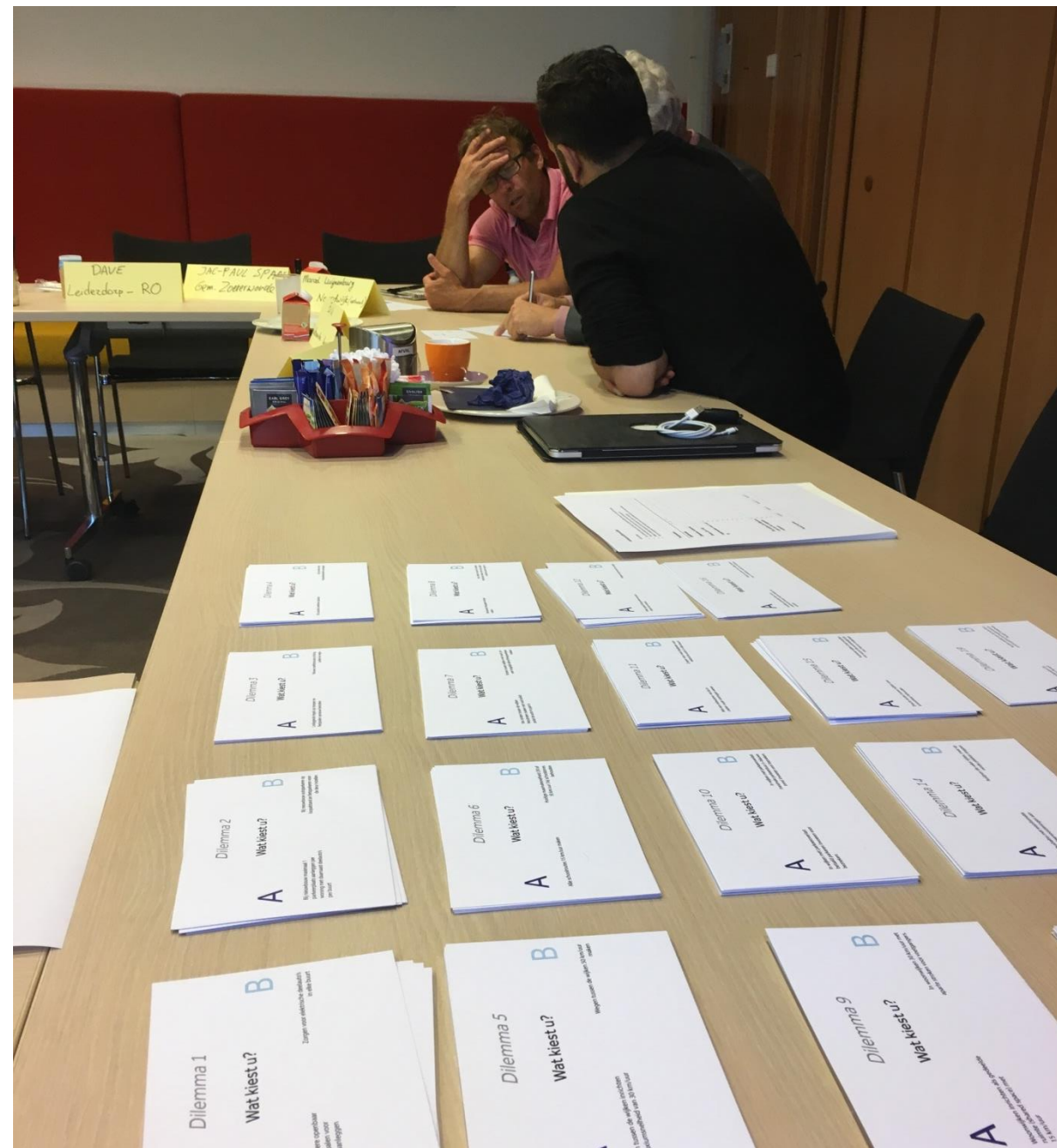
De gemeente Leiderdorp heeft APPM gevraagd om haar te ondersteunen bij het organiseren van een creatieve en innovatieve Mobiliteitsweek. Daarvoor is in nauwe samenwerking met het kernteam door APPM een serious game ontwikkeld om zo te komen tot interactieve beleidsontwikkeling. Hiervoor heeft de volgende afstemming met het kernteam plaatsgevonden:

- Donderdag 16 mei: startgesprek
- Maandag 27 mei: werksessie
- Donderdag 6 juni: testgamesessie

Tijdens de mobiliteitsweek heeft de interactieve beleidsontwikkeling gezamenlijk met inwoners, belangengroepen, beleidsmedewerkers uit gemeente en regio en het gemeentebestuur vorm gekregen. APPM heeft daarvoor vier gamesessies gemodereerd:

- Twee (parallele) gamesessies met in totaal ongeveer 25 bewoners en belangengroepen op dinsdagavond 18 juni;
- Gamesessie met beleidsmedewerkers uit gemeente en regio op donderdagmiddag 20 juni;
- Gamesessie met (burger)raads- en collegeleden op donderdagavond 20 juni.

De gamesessies hadden tot doel om zoveel mogelijk consensus te bereiken over de gewenste richting voor het nieuwe beleid. De gemeente Leiderdorp wil deze wensen en ambities vervolgen in de Mobiliteitsvisie laten landen.



## 2. Doelstellingen en thema's



# Doelstellingen

De gemeente wil met het nieuwe mobiliteitsbeleid de volgende vijf doelstellingen realiseren: duurzaamheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, inclusiviteit en gezondheid. Hieronder lichten wij deze doelstellingen verder toe. Daarbij is de volgorde gebaseerd op de prioriteiten die vanuit de gamesessies naar voren zijn gebracht.

- 1. 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, energiegebruik en geluid van het mobiliteitssysteem. De concrete doelstelling is vermindering van de CO<sup>2</sup>-uitstoot van het mobiliteitssysteem.
- 2. 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.
- 3. 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. Daarvoor is ook het goed en gemakkelijk kunnen parkeren van belang. In het bijzonder gaat aandacht uit naar het gemak waarmee belangrijke voorzieningen kunnen worden bereikt. Eerst bewegen en dan bouwen is het uitgangspunt.
- 4. Inclusiviteit:** Inclusiviteit betekent dat iedereen mee kan doen en van A naar B kan komen op een passende manier. Ongeacht of je een beperking hebt en meer of minder koopkrachtig bent.
- 5. Gezondheid:** Gezondheid gaat over het welzijn van bewoners en bezoekers in hun omgeving. Dat betekent concreet dat zij worden uitgedaagd om gezond te zijn en te blijven. Een inrichting van de openbare ruimte die uitnodigt om actief te bewegen kan daarbij helpen. Ook het zoveel mogelijk voorkomen van overlast van verkeer hoort daar bij.





LEIDERDORP

# Thema's

## Hoofdthema 1: Weging doelstellingen

Verkeersveiligheid en verduurzaming komen tijdens de sessie veel aan bod en zijn belangrijke doelstellingen. Zeker verkeersveiligheid vraagt aandacht. Inclusiviteit is belangrijk om op te toetsen, bijvoorbeeld door de WMO adviesraad. Het blijkt dat er snel een spanningsveld ontstaat tussen kiezen voor de grote groep en mindervaliden.

# Thema's

## Hoofdthema 2: Netwerkkeuzes

### ***Hoofdstructuur wegennet: Persant Snoepweg, Engelendaal, Oude Spoorbaan & Provincialeweg N446***

Er is geen behoefte aan een groene golf op de Engelendaal en Persant Snoepweg, met name om (meer) doorgaand verkeer door de kern van Leiderdorp te voorkomen. Liefst zoveel mogelijk verkeer buitenom over A4, Provincialeweg N446 en Oude Spoorbaan. Maximumsnelheid op de Leidse Ring Noord (LRN) is daarin een lastige afweging tussen regionaal belang en overlast voor bewoners. De luchtkwaliteit langs genoemde wegen is een thema dat aandacht behoeft. Liever het langzaam verkeer (voetganger en fietser) meer prioriteit geven bij/langs deze wegen.

### ***Onderliggend (lokaal) wegennet: Sluipverkeer, autoverkeer tussen wijken***

Zeker de fiets verdient op het onderliggende wegennet meer prioriteit en ruimte. Sluipverkeer op wegen tussen de wijken (niet zijnde Engelendaal + Persant Snoepweg) is een heikel punt. In de Mobiliteitsvisie is hierover een duidelijke keuze nodig. De huidige situatie behouden is geen optie. Een keuze over afsluiten van de Spanjaardsbrug is hierin zeer bepalend. Dit sluipverkeer is verkeer dat geen bestemming in de wijk heeft, maar er wel rijdt. Een sectorenmodel (zoals in de gemeente Houten) met het knippen van routes voor autoverkeer is daarvoor een optie en biedt meer ruimte voor fietsers. Daarover bestaat enthousiasme, tegelijkertijd niet bij iedereen. Eénrichtingsverkeer is een lichtere variant die overwogen kan worden. Daarbij hoort ook een passende inrichting en bijbehorend snelheidsregime (30km/uur) pro langzaam verkeer.

# Thema's

## Hoofdthema 2: Netwerkkeuzes

### ***Fietsnetwerk***

Er is unaniem overeenstemming dat fietsroutes in Leiderdorp een enorme kwaliteitsimpuls verdienen. Dat betekent letterlijk fysiek meer ruimte bieden, zeker door de grotere diversiteit en komst van allerlei fietsachtigen. Het goed aanhaken op regionale (snel)fietsroutes is van belang. Belangrijke ontbrekende fietsschakels zijn de route over de Baanderij en de route Winkelhof - Spanjaardsbrug. Ook het meer lokale fietsnetwerk met school-thuisroutes verdient aandacht. Het zorgen voor goede fietsparkeervoorzieningen waar je je fiets ook vast kunt zetten, is bovendien nodig. Nu zijn openbare fietsparkeervoorzieningen niet altijd optimaal. Het geld ligt al op de plank, focus moet komen op uitvoering ervan. Bij goede redenen is het wenselijk om af te wijken van het 'werk met werk-principe'. Bijvoorbeeld ter verhoging van de verkeersveiligheid.

### ***Voetgangers***

De voetganger is nog een onderbelicht thema en zeker ook voor mindervaliden van belang. De sterke vergrijzing vraagt om extra aandacht hiervoor. Focus dient te liggen op verbindingen naar voorzieningen (scholen en gezondheidscentra, winkels, groen/parken).

### ***OV & halte-voorzieningen***

Meer focus op snel en frequent OV is gewenst. R-net wordt zeer gewaardeerd en dat vraagt om uitbouw om met de auto te kunnen concurreren. De goede fietsparkeervoorzieningen zijn cruciaal. OV is nu sterk gefocust op Leiden. Een directere, snelle oost-westverbinding ontbreekt. Voor veel verplaatsingen in de regio is de fiets wel interessanter. De huidige kronkellijnen mogen 'strakker' getrokken worden, maar dat heeft ook weer consequenties voor inclusiviteit. Voor fijnmazige, lokale verplaatsingen naar voorzieningen (zoals winkelcentra) binnen Leiderdorp is een 'cirkelbus' met vrijwilligers het onderzoeken waard.

# Thema's

## Hoofdthema 3: Locatie-specifieke keuzes

### ***Scholen en mobiliteit***

Verkeersveiligheid bij scholen is een belangrijk thema. De maximumsnelheid van 30km/uur voldoet daarbij. Met name het gedrag in het verkeer is een punt van zorg. Vanwege verkeersonveilige situaties brengen veel ouders hun kinderen met de auto. Dat werkt negatief uit voor kinderen die lopend of met de fiets komen. Een andere wegrichting en verkeerseducatie voor ouders en kinderen gericht op gedragsverandering kan daarbij helpen. Betere school-thuisroutes passen daarbij.

### ***Verduurzaming van mobiliteit***

De gemeente dient ervoor te zorgen dat er voldoende publieke laadpalen komen om aan de vraag te voldoen. Het meer bij elkaar plaatsen van oplaadpalen verdient aanbeveling. Zeker in het kader van de energietransitie, waarin elektrische auto's een rol krijgen in het opvangen van pieken en dalen in het net. Ook elektrische deelauto's worden op zulke plekken interessanter.



# Thema's

## Hoofdthema 3: Locatie-specifieke keuzes

### ***Nieuwbouw autoparkeren***

Bij nieuwbouw is het van belang om het gebruik van actieve modaliteiten (lopen & fietsen) te stimuleren door die gemakkelijk toegankelijk te maken. Het autoparkeren op enige afstand kan, maar de drempel dient niet te hoog te zijn om overlast voor omliggende buurten te voorkomen. Een deelauto kan een alternatief vormen voor een tweede auto en zo zorgen voor een lagere parkeernorm, waardoor meer woningbouw mogelijk is. Minder tweede auto's is daarom wel fijn.

### ***Autoparkeren***

Autoparkeren is in bepaalde gebieden (Zijkwartier, Baanderij, omgeving Alrijne) een knelpunt. Dat is het effect van betaald parkeren elders. Dit rechtvaardigt echter niet de invoering van betaald parkeren met vergunningen voor bewoners. Het is niet onmogelijk om je auto in de buurt te parkeren. Eventueel zou een blauwe zone lokale problematiek kunnen verminderen voor bezoekers. Mogelijk kunnen met P+R-locaties bij het OV, bij invalswegen in Leiden, automobilisten overstappen en neemt de parkeeroverlast in de wijken af.



*Alrijne ziekenhuis*

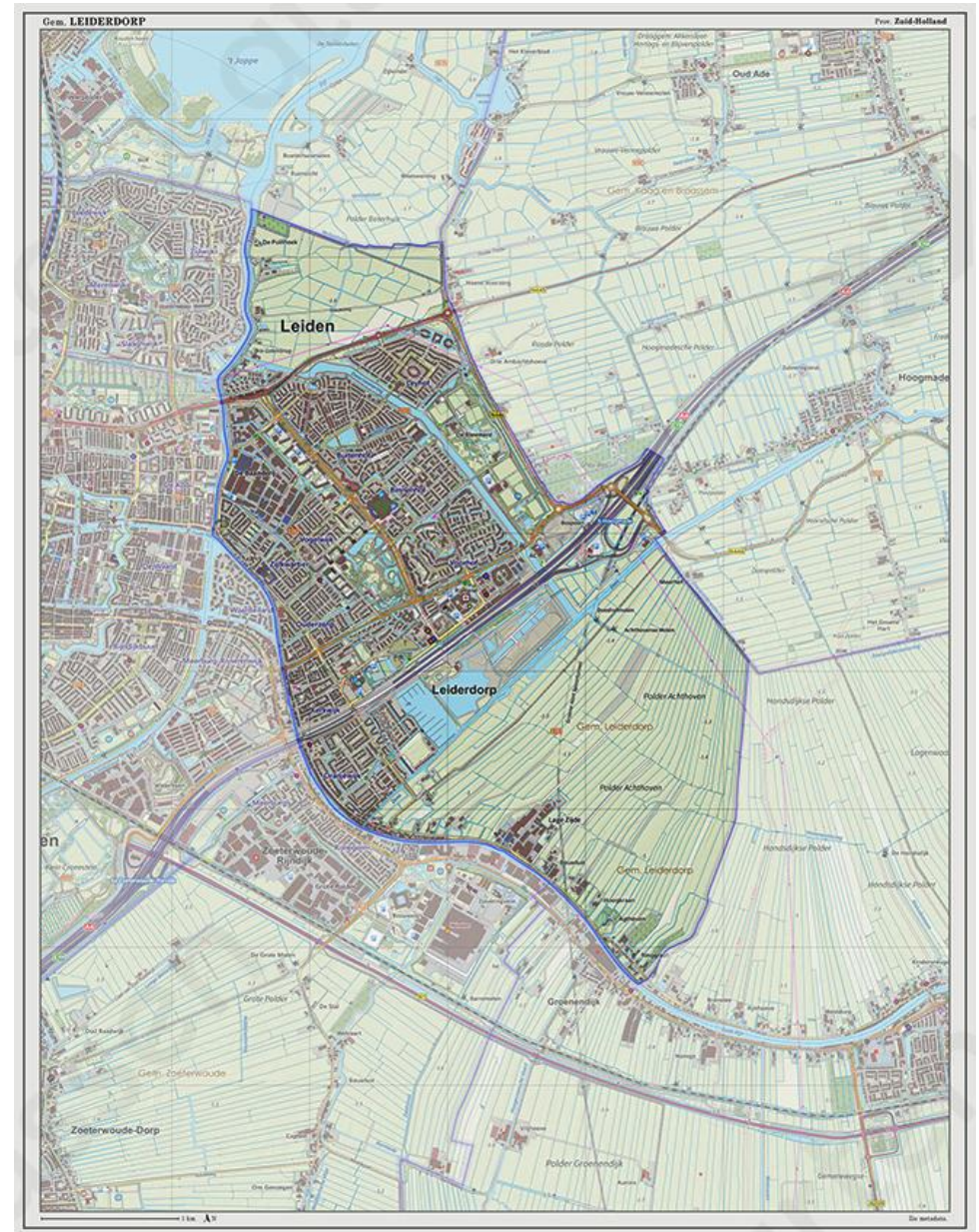
### 3. Conclusie



# Conclusie

Bij de conclusies is onderscheid gemaakt tussen de netwerkkeuzes (voor auto, fiets, voetganger en OV) en locatie-specifieke keuzes (scholen en mobiliteit, duurzaamheid en mobiliteit, nieuwbouw en mobiliteit en parkeren).

Daarnaast zijn duurzaamheid en verkeersveiligheid de belangrijkste doelstellingen. Gezondheid komt daaruit logisch voort. Inclusiviteit is daarbij een belangrijke randvoorwaarde om plannen aan te toetsen.



# Conclusie

## Netwerkkeuzes

### **Conclusie 1: "Autoverkeer buitenom"**

Het autoverkeer meer buitenom leiden, is een nadrukkelijke wens. Geen regionaal verkeer door Leiderdorp. Qua maatregelen echter ingewikkelder om dit af te dwingen.

Sluipverkeer is een serieus probleem, waarvoor een sectorenmodel waar het autoverkeer meer buitenom rijdt, zou kunnen helpen. Ook om fietsers meer ruimte en veiligheid te bieden op routes door Leiderdorp. De huidige situatie behouden is geen optie. Een keuze over afsluiten van de Spanjaardsbrug is hierin zeer bepalend.

### **Conclusie 2: "Fietser en voetganger voorop"**

De fietser en voetganger verdienen veel meer ruimte en prioriteit. Voor de fietser komt het aan op uitvoering van de plannen die al zijn gemaakt. Voor voetgangers dient de focus te liggen op veelgebruikte routes naar voorzieningen, zoals winkelcentra en groen/parken. Het goed aanhaken op regionale (snel)fietsroutes is van belang. Belangrijke ontbrekende fietsschakels zijn de route over de Baanderij en tussen Winkelhof - Spanjaardsbrug. Ook het meer lokale fietsnetwerk met school-thuisroutes verdient aandacht.

### **Conclusie 3: "Frequenter OV is fijn OV"**

Voor het OV is inzet op hoge frequenties gewenst. Dat sluit goed aan op de vraag van reizigers, zeker in combinatie met goede fietsparkeerplekken bij haltes. Een cirkelbus kan een antwoord vormen voor lokaal collectief vervoer naar de plaatselijke voorzieningen.

### **Conclusie 4: "De basis op orde"**

Er zijn voetpaden en fietspaden die er slecht bij liggen. Het is in het belang van inclusiviteit enorm belangrijk om dit snel aan te pakken. Daarvoor is bij goede redenen is afwijken van het 'werk met werk-principe' geoorloofd. De basis dient sowieso op orde te zijn, bewoners verwachten dit ook.



# Conclusie

## Locatie-specifieke keuzes

### **Conclusie 5: Eerst verleiden, later reguleren'**

Locatie-specifieke opgaven (elektrisch vervoer, parkeren, nieuwbouw, schoolzones) verdienen een passende oplossing. We dwingen dat niet bij voorbaat hard af, maar verleiden bewoners en bezoekers liever om gewenst gedrag te vertonen. Bij schoolzones is het vergroten van de verkeersveiligheid van belang. Dat is een zaak van ouders, kinderen en andere weggebruikers. We verleiden scholieren en hun ouders graag om lopend of met de fiets naar school te komen. Voor bewoners die voor een elektrische auto gaan, zorgen we dat er laadpalen beschikbaar zijn, liefst geclusterd, zodat bewoners niet voor niks naar een bezette laadpaal rijden. Bij nieuwbouw verleiden we nieuwe bewoners om voor lokale verplaatsingen lopend of per fiets te gaan en om als 'tweede' auto een deelauto te gebruiken. Bij parkeeroverlast kijken we liever naar goede alternatieven op plekken waar bewoners er geen hinder van hebben. Mocht dit verleiden niet de gewenste vruchten afwerpen, dan kan de gemeente alsnog bepalen om sterker te gaan reguleren.

### **Conclusie 6: 'Eerst bewegen, dan bouwen'**

Voordat je kunt bouwen (of het nu gaat om nieuwbouw of transformatie) moet er ruimte zijn voor de toekomstige bewoners om te bewegen. Liefst met actieve modaliteiten voor de deur en OV om de hoek. Minder auto's is dan mooi meegenomen, door langzaam verkeer voorop te stellen en deelauto's beschikbaar te maken. Zo kunnen we meer woningen realiseren, aansluitend bij de grote regionale vraag die daar naar is. Door scherpe keuzes te maken in de Mobiliteitsvisie over de verkeerscirculatie voor auto's, komt er een helder kader om te kunnen bouwen.



## 4. Aanbevelingen

# Aanbevelingen

## **Auto**

- Focus op regionale ontsluiting buitenom (A4 – Provincialeweg – Oude Spoorbaan/LRN)
- Voor lokaal verkeer Engelendaal en Persant Snoepweg
- Knippen van resterende routes voor auto's tussen de wijken

## **OV-netwerk**

- Focus op snel en frequent (via Engelendaal) inclusief goede fietsparkeervoorzieningen aangevuld met een (fijnmazigere) frequente verbinding oost-west.

## **Fiets**

- Onderscheid tussen regionaal snelfietsroutenetwerk en interwijknetwerk (school-thuisroutes)

## **Voetgangersnetwerk**

- Focus op verbindingen naar voorzieningencusters (winkelgebieden, zorginstellingen, natuurgebieden, etc.)

1. Werk in de Mobiliteitsvisie een wenkend perspectief uit over de toekomstige bereikbaarheid van Leiderdorp met een focus op langzaam verkeer voor korte(re) verplaatsingen.
2. Werk in de Mobiliteitsvisie een voorkeursnetwerk uit voor auto, OV, fiets en voetganger (via een kaartbeeld) en pas dit met een bijpassende inrichting consequent toe bij herinrichtingen (zie tabel).

# Aanbevelingen

3. Hanteer voor de Mobiliteitsvisie de conclusies uit de Mobiliteitsweek als kaderstellende uitgangspunten voor de netwerkkeuzes en locatie-specifieke keuzes.

## Netwerkkeuzes

- Verkeer buitenom
- Fiets en voetganger voorop
- Frequenter OV is fijn OV
- De basis op orde

## Locatie-specifieke keuzes

- Eerst verleiden dan reguleren
- Eerst bewegen dan bouwen



# Aanbevelingen

4. Benoem in de Mobiliteitsvisie en/of het Uitvoeringsprogramma een aantal prioritaire maatregelen die nog deze collegeperiode uitgevoerd worden:
  - I. Onderhoud losliggende tegels en fietsroutes (o.a. Engelendaal)
  - II. Fietsverbinding Spanjaardsbrug – Leyhof (Rietschans)
  - III. Fietsverbinding Spanjaardsbrug - Winkelhof
  - IV. Uitwerking en fasering sectorenmodel (o.a. Spanjaardsbrug, Van der Marckstraat, Vronkenlaan - Laan van Ouderzorg, Heinsiuslaan, Voorhoflaan en Buitenhoflaan)



# Bijlage

*Alpm*

## BIJLAGE 1: OPBRENGST MOBILITEITSWEEK LEIDERDORP

	Gamesessie bewoners groep 1-3 - 18 juni	Gamesessie bewoners groep 4-6 - 18 juni	Gamesessie beleidsmedewerkers - 20 juni	Gamesessie (burger)raads- en collegeleden - 20 juni	Rode draad vanuit gamesessies
<p><b>Hoofdthema 1: Weging doelstellingen</b>  <i>Conclusie: Duurzaam en verkeersveiligheid zijn de belangrijkste doelstellingen. Gezondheid komt daaruit logisch voort. Inclusiviteit is daarbij een belangrijke randvoorwaarde om plannen aan te toetsen.</i></p>					
<b>Doelstellingen</b>		<p>Verkeersveiligheid is belangrijk. Dat gaat vooral om voorspelbaarheid en een duidelijke inrichting van de infrastructuur. Snelheidsverschillen zijn daarin een factor. Ook inclusiviteit (dat iedereen mee kan doen) is belangrijk. Daarnaast zijn bereikbaarheid en gezondheid van belang. Voor gezondheid is meer elektrisch vervoer zeer na te streven, al wordt opgemerkt dat fietsen ook gezond is waar dat kan.</p>	<p>Duurzaamheid is de kapstok waaraan de andere thema's opgehangen kunnen worden. Fietser en voetganger moeten prominenter in beeld worden gebracht en vooral de fietser moet een inhaalslag maken.</p>	<p>Inclusiviteit blijft een lastig thema. Gaan we hierbij voor de grote groep of voor iedereen. Het kan wel dienen als een goede bril om naar de verschillende opgaves te kijken omdat op die manier andere dingen worden opgemerkt. Maatregelen toetsen aan de WMO adviesraad om inzicht te krijgen of de maatregelen inclusief genoeg zijn. Gezondheid is ook een goede doelstelling omdat verkeersveiligheid hier ook onder valt.</p>	<p>Verkeersveiligheid en verduurzaming komen tijdens de sessies veel aan bod en zijn belangrijke doelstellingen. Zeker verkeersveiligheid vraagt aandacht. Inclusiviteit is belangrijk op te toetsen door bijvoorbeeld de WMO adviesraad. Het blijkt dat er snel een spanningsveld ontstaat tussen kiezen voor de grote groep of mindervaliden.</p>

## **Hoofdthema 2: Netwerkkeuzes**

### *Conclusie 1: "Autoverkeer buitenom"*

*Het autoverkeer meer buitenom leiden is een nadrukkelijke wens. Geen regionaal verkeer door Leiderdorp. Qua maatregelen is dit echter ingewikkelder om af te dwingen. Sluipverkeer is een serieus probleem, waarvoor een sectorenmodel waar het autoverkeer meer buitenom rijdt, zou kunnen helpen. Ook om fietsers meer ruimte en veiligheid te bieden op routes door Leiderdorp. De huidige situatie behouden is geen optie. Een keuze over afsluiten van de Spanjaardbrug is hierin zeer bepalend.*

### *Conclusie 2: "Fietser en voetganger voorop"*

*De fietser en voetganger verdienen veel meer ruimte en prioriteit. Voor de fietser komt het aan op uitvoering van de plannen die al zijn gemaakt. Voor voetgangers dient de focus te liggen op veelgebruikte routes naar voorzieningen, zoals winkelcentra en groen/parken. Het goed aanhaken op regionale (snel)fietsroutes is van belang. Belangrijke ontbrekende fietsschakels zijn de route over de Baanderij tussen Winkelhof - Spanjaardsbrug. Ook het meer lokale fietsnetwerk met school-thuisroutes verdient aandacht.*

### *Conclusie 3: "Frequenter OV is fijn OV"*

*Voor het OV is inzet op hoge frequenties gewenst. Dat sluit goed aan op de vraag van reizigers, zeker in combinatie met goede fietsparkeerplekken bij haltes. Een cirkelbus kan een antwoord vormen voor lokaal collectief vervoer naar de plaatselijke voorzieningen.*

### *Conclusie 4: "De basis op orde"*

*Er zijn voetpaden en fietspaden die er slecht bij liggen. Het is in het belang van inclusiviteit enorm belangrijk om dit snel aan te pakken. Daarvoor is bij goede redenen afwijken van 'werk met werk-principe' geoorloofd. De basis dient sowieso op orde te zijn, bewoners verwachten dit ook.*



<p><b>Hoofdstructuur wegennet: Persant Snoepweg, Engelendaal, Oude Spoorbaan &amp; Provincialeweg N446</b></p>	<p>Er werd geconstateerd dat een groene golf alleen werkt als er ook een maximum snelheid geldt op het hele gebied van de groene golf. Een suggestie kwam om de Engelendaal eenrichtingsverkeer te maken zodat de stroom van auto's beter begeleid kan worden. De groep wilde duidelijk niet te veel doorgaand verkeer door Leiderdorp.</p>	<p>Een groene golf op de Engelendaal en Persant Snoepweg levert meer verkeer op over deze hoofdroutes. Tegelijk kan dit het sluipverkeer tussen de wijken verminderen. Het zorgt wel voor een aanzuigende werking op regionaal sluipverkeer, waarmee de Persant Snoepweg een beter alternatief wordt voor de A4. Nieuwe locaties voor voorzieningen aan de westzijde van de Engelendaal kunnen zorgen voor minder overstekend verkeer naar de Winkelhof.</p> <p>Er wordt een suggestie gedaan om (enkele) tunneltjes onder de Engelendaal aan te leggen voor het langzaam verkeer. De snelheid op de Oude Spoorbaan omhoog brengen naar 80 km/uur zorgt voor meer overlast voor bewoners van de Leyhof. Tegelijk kan dat de verkeersdruk langs de Engelendaal verminderen, waar ook veel bewoners last van hebben.</p> <p>Gezondheid en luchtkwaliteit langs deze grotere wegen door Leiderdorp zijn sowieso een aandachtspunt. Er is geen overeenstemming over een oplossing; wel is er op dit thema een duidelijk antwoord nodig in de mobiliteitsvisie. Wat is en wat wordt de hiërarchie van het wegennet?</p>	<p>De fietser en de voetganger moeten meer voorrang krijgen op beide wegen. Hiermee stimuleren we langzaam verkeer. De fietser moet in Leiderdorp sowieso meer plek krijgen, echter niet in zijn algemeenheid maar meer op specifieke locaties. Stimuleren dat het verkeer meer buitenom gaat.</p>	<p>Minder verkeer over de Engelendaal om te zorgen voor minder vervuiling. Een voorwaarde hierbij is dat de Leidse ring hierbij wel gereed is om het verkeer op te vangen. De auto moet meer naar de randen van de stad gedrukt worden, voornamelijk het sluipverkeer moet worden tegen gegaan.</p>	<p>Er is geen behoefte aan een groene golf op de Engelendaal en Persant Snoepweg, met name om (meer) doorgaand verkeer door de kern van Leiderdorp te voorkomen. Liefst zoveel mogelijk verkeer buitenom over A4, Provincialeweg en Oude Spoorbaan. Maximumsnelheid op LRN is daarin een lastige afweging tussen regionaal belang en overlast voor bewoners. De luchtkwaliteit langs deze wegen is een thema dat aandacht behoeft. Liever het langzaam verkeer (voetganger en fietser) meer prioriteit geven bij/langs deze wegen.</p>
--	---	--	--	---	--

<p><b>Onderliggend (lokaal) wegennet: Sluipverkeer, autoverkeer tussen wijken</b></p>	<p>Iedereen van de groep is het erover eens dat Leiderdorp last heeft van veel sluipverkeer. Je komt als bewoner het dorp bijna niet meer uit, zeker niet tijdens de spits. De discussie ging al snel over het knippen van de doorgaande wegen en het beter omleiden van het verkeer zodat het niet rechtstreeks door wijken gaat. Hierbij wordt geconstateerd dat het verkeer gaat daar waar er ruimte is. Zo geeft ook de navigatie sluiproutes aan. De vraag is of met het knippen de problematiek niet verplaatst wordt. Eerst was de Van der Marckstraat erg druk en nu is het de Engelendaal. Als daar ook een knip komt dan houden we nog maar een route over om het dorp in te komen en dat is ook voor de bewoners niet erg makkelijk. Zo moet de oudere wel de wijk goed in kunnen en de bus ook. Een eventuele oplossing is om een rondweg te maken net als in Houten.</p>	<p>Er is de wens om het sluipverkeer door woonwijken te verminderen. Sluipverkeer is dan het verkeer dat geen bestemming in de wijk heeft. Tegelijk is men van mening dat het lastig is om dit sluipverkeer tegen te gaan als je bestemmingsverkeer wel toe wilt laten en doorgang wilt bieden. Er is geen consensus over een eenduidige richting hierin, het is dus een belangrijk punt om in de mobiliteitsvisie een antwoord op te bieden.</p>		<p>De wegen tussen de wijken moeten beter worden gereguleerd en het knippen van de straten voor autoverkeer tussen de wijken past daarbij. De fiets moet daarbij beter gefaciliteerd worden.</p>	<p>Zeker de fiets verdient op het onderliggende wegennet meer prioriteit en ruimte. Sluipverkeer op wegen tussen de wijken (niet zijnde Engelendaal + Persant Snoepweg) is een heikel punt. In de Mobiliteitsvisie is hierop een duidelijke keuze nodig. De huidige situatie behouden is geen optie. Een keuze over afsluiten van de Spanjaardsbrug is hierin zeer bepalend. Dit sluipverkeer is verkeer dat geen bestemming in de wijk heeft, maar er wel rijdt. Een sectorenmodel (zoals de gemeente Houten) met het knippen van deze routes voor autoverkeer is daarvoor een optie en biedt meer ruimte voor fietsers. Daarover bestaat enthousiasme, tegelijkertijd niet bij iedereen. Eénrichtingsverkeer is een lichtere variant die overwogen kan worden. Daarbij past ook een passende inrichting en bijbehorend snelheidsregime (30km/uur) voor langzaam verkeer.</p>
---	---	---	--	--	--

<p><b>Fietsnetwerk</b></p>	<p>De fietsroutes in Leiderdorp zijn een doorn in het oog van de bewoners. De wens is om een rood tapijt te krijgen vanaf Leiden het dorp in, eventueel een snelfietsroute.</p> <p>Leiderdorp moet herstellen dat het mogelijk is om aan beide kanten van de weg te fietsen of zij moeten bredere fietspaden maken zodat het voor alle bestuurders veilig is. Hierbij vindt de groep dat er moet worden uitgekeken met teveel verkeersregeltjes instellen. Plekken waar minder regels zijn, moeten mensen meer opletten en gebeuren minder vaak ongelukken.</p>	<p>Zorg voor helder onderscheid tussen snel en langzaam verkeer in nieuwe beleidsplan met bijbehorende infrastructuur. Dat zorgt voor passende snelheid.</p>	<p>De fietser moet in Leiderdorp meer plek krijgen, echter niet in zijn algemeenheid maar meer op specifieke locaties. In sommige gebieden ontbreken nu fietsroutes, zoals op de Baanderij. Het is van belang om naar de fietsroutes als geheel te kijken en niet alleen op schaal van een bepaalde locatie. Daarnaast is het comfort van de fietsroutes op dit moment niet afdoende. De fietser heeft geen duidelijke plek en er zou dus de ambitie moeten komen om onderscheidende fietsroutes uit te stippelen. Een goede fietsverbinding tussen Spanjaardsbrug en Winkelhof is gewenst. Daarbij mag het onderhoud van de bestaande routes niet uit het oog worden verloren.</p>	<p>De groep is overeen dat er betere fietsverbindingen moeten komen die daarbij toegankelijk zijn aan beide kanten van de weg en breed zijn zodat verschillende soorten fietsers er gebruik van kunnen maken. Zoals elektrische fietsers die nieuwe mogelijkheden scheppen voor het sneller verplaatsen van mensen naast gebruik van de auto. Fietsplannen zijn al lang geleden op gesteld maar weinig van het budget is er daadwerkelijk heen gegaan. Veel van het werk is nog niet gedaan omdat men uitvoering van projecten wilde combineren met projecten die al langer op zich laten wachten. Werk met werk combineren.</p>	<p>Er is unaniem overeenstemming dat fietsroutes in Leiderdorp een enorme kwaliteitsimpuls verdienen. Dat betekent letterlijk fysiek meer ruimte bieden, zeker door de grotere diversiteit en komst van allerlei fietsachtigen. Het goed aanhaken op regionale (snel)fietsroutes is van belang. Belangrijke ontbrekende fietsschakels zijn de route over de Baanderij en die tussen Winkelhof - Spanjaardsbrug. Ook het meer lokale fietsnetwerk met school-thuisroutes verdient aandacht. Het zorgen voor goede fietsparkeervoorzieningen waar je je fiets ook vast kunt zetten, is bovendien nodig. Nu zijn openbare fietsparkeervoorzieningen niet altijd optimaal. Het geld ligt al op de plank, de focus moet komen op uitvoering van de plannen. Bij goede redenen is het wenselijk om af te wijken van het 'werk met werk-principe'.</p>
<p><b>Voetgangers</b></p>	<p>Groep gaf aan dat onderhoud van de fietsroutes en de voetgangersroutes een gegeven is en dat dit voor het aanleggen van de nieuwe fietsroutes en voetgangerspaden gaat.</p>	<p>Goede loopvoorzieningen (breed en veilig genoeg) naar voorzieningen zijn belangrijk, zeker met oog op de verdere vergrijzing. Er zijn locaties waar hiervoor extra aandacht nodig is, bijvoorbeeld de oversteek van de Ommedijk naar de Winkelhof.</p>	<p>Er wordt in de groep geconstateerd dat voetgangers en lopen in het algemeen onderbelichte thema's zijn in Leiderdorp. Het is wenselijk om het wandelroutenetwerk in Leiderdorp uit te breiden. Hierbij geldt dat er een verschil is tussen een route die voor voetgangers geschikt is of die daadwerkelijk tot de beleving spreekt. Zo is bijvoorbeeld de Baanderij nu geen plezierige plek om te lopen en liggen er bijvoorbeeld op verschillende plekken losse stoeptegels. Dit draagt niet bij aan de toegankelijkheid van de routes.</p>		<p>De voetganger is nog een onderbelicht thema en zeker ook voor mindervaliden van belang. De sterke vergrijzing vraagt om extra aandacht hiervoor. Focus dient te liggen op verbindingen naar voorzieningen (scholen, winkels, groen/parken).</p>

<p><b>OV &amp; haltevoorzieningen</b></p>	<p>Met het oog op de vergrijzing van Leiderdorp is het van belang om de openbare vervoersvoorzieningen goed te houden. De groep stelt dat ouderen mensen niet zomaar 500 of 600 meter kunnen lopen en er dus eigenlijk behoefte is aan optie C: meer bushaltes die goed voor iedereen toegankelijk zijn maar ook vaak rijden, vooral buiten de spits. De vrees over deelfietsen is dat deze slechts zullen worden gebruikt door bezoekers van Leiderdorp en niet de inwoners zelf, daarom liever meer fietsparkeerplekken.</p>	<p>Snelle en frequente buslijnen (R-net) worden zeer gewaardeerd. Daar mogen er meer van komen en is beter dan de 'kronkellijnen' 1 en 2. Extra en goede fietsparkeervoorzieningen (waar je je fiets vast kunt zetten én waar genoeg plek is) zijn daarvoor wel een belangrijke voorwaarde. Sowieso is er meer behoefte aan goede fietsparkeervoorzieningen (o.a. bij de Winkelhof), zeker om je fiets aan vast te kunnen zetten.</p>	<p>We zouden als Leiderdorp qua OV minder aan Leiden moeten hangen want dit is niet altijd even handig mocht je een goed alternatief willen bieden voor de auto. De bus rijdt bijvoorbeeld wel op de Engelendaal maar deze gaat altijd eerst naar Leiden. Het is van belang om dus te zorgen voor snelle verbindingen, iedere 15 minuten, die een echte concurrent zijn met de auto. Het zou helpen als het OV zich meer richt op woonwerk verkeer, let hierbij wel op de personen die minder ver kunnen lopen. Hierbij zijn goede parkeervoorzieningen voor fietsers van belang.</p>	<p>De groep constateert dat veel van het openbaar vervoer vanuit de provincie wordt geregeld. Maar dat de wens er wel ligt dat het openbaar vervoer vaker rijdt. Veel van het openbaar vervoer bevindt zich nu op de grotere wegen zoals de Engelendaal. Niet vergeten dat juist de verbinding tussen de wijken belangrijk is voor vooral ouderen. Er wordt geopperd om een experiment te beginnen met een cirkelbus die tussen de wijken rijdt.</p>	<p>Meer focus op snel en frequent OV is gewenst. R-net wordt zeer gewaardeerd, dat vraagt om uitbouw. De goede fietsparkeervoorzieningen zijn cruciaal. OV is nu sterk gefocust op Leiden. Een directere, snelle oost-westverbinding ontbreekt. Voor veel verplaatsingen in de regio is de fiets wel interessanter. De huidige kronkellijnen mogen wel 'strakker' getrokken worden, maar dat heeft ook weer consequenties voor inclusiviteit. Voor fijnmazige, lokale verplaatsingen naar voorzieningen (als winkelcentra) binnen Leiderdorp is een 'cirkelbus' met vrijwilligers het onderzoeken waard.</p>
---	--	---	---	--	--

### **Hoofdthema 3: Locatie-specifieke keuzes**

#### *Conclusie 5: Eerst verleiden, later reguleren'*

*Locatie-specifieke opgaven (elektrische vervoer, parkeren, nieuwbouw, schoolzones) verdienen een passende oplossing. We dwingen dat niet bij voorbaat hard af, maar verleiden bewoners en bezoekers liever om gewenst gedrag te vertonen. Bij schoolzones is het vergroten van de verkeersveiligheid van belang. Dat is een zaak van ouders, kinderen en andere passerenden. We verleiden scholieren en hun ouders graag om lopend of met de fiets naar school te komen. Voor bewoners die voor een elektrische auto gaan, zorgen we dat er laadpalen beschikbaar zijn, liefst geclusterd, zodat bewoners niet voor niks naar een bezette laadpaal rijden. Bij nieuwbouw verleiden we nieuwe bewoners om voor lokale verplaatsingen lopend of per fiets te gaan en om als 'tweede' auto een deelauto te gebruiken. Bij parkeeroverlast kijken we liever naar goede alternatieven op plekken waar bewoners er geen hinder van hebben. Mocht dit verleiden niet de gewenste vruchten afwerpen, dan kan de gemeente alsnog bepalen om sterker te gaan reguleren.*

#### *Conclusie 6: 'Eerst bewegen, dan bouwen'*

*Voordat je kunt bouwen (of het nu gaat om nieuwbouw of transformatie) moet er ruimte zijn voor de toekomstige bewoners om te bewegen. Liefst met actieve modaliteiten voor de deur en OV om de hoek. Minder auto's is dan mooi meegenomen, door langzaam verkeer voorop te stellen en deelauto's beschikbaar te maken. Zo kunnen we meer woningen realiseren, aansluitend bij de grote regionale vraag die daar naar is. Door scherpe keuzes te maken in de Mobiliteitsvisie over de verkeerscirculatie voor auto's, komt er een helder kader om te kunnen bouwen.*

<p><b>Scholen en mobiliteit</b></p>	<p>Een ergernis op dit moment bij de schoolzones is dat er geen sprake is van handhaving en dat de indeling van de schoolzones niet altijd logisch is. Bijvoorbeeld is het nu bij basisschool de Regenboog eenrichtingsverkeer maar houden veel van de bestuurders zich daar niet aan. Grote consensus vanuit de groep om de ruimte om de scholen anders en logischer in te richten. Ook werd meerdere malen opgemerkt dat ouders zelf voor de grootste onveiligheid zorgen. Mocht handhaving wel plaatsvinden dan moet dit niet alleen gebeuren tijdens schooluren want ook daarna spelen veel kinderen bij scholen. Concluderend was de groep het er over eens dat de verkeersveiligheid en gezondheid bij de scholen de belangrijkste prioriteit heeft.</p>	<p>30 km/uur is prima voor schoolzones, de scholen nabij Vronkenlaan en Van der Marckstraat zijn wel een zorgelijk punt . Er is wel meer aandacht nodig voor reisgedrag. Meer verkeersveiligheid maakt het makkelijker voor scholieren om met de fiets naar school te komen, wat vervolgens zorgt voor minder scholieren die met de auto gebracht worden, en waardoor de verkeerssituatie nog veiliger wordt. Hier zit dus een zelfversterkend effect in. Zeker voor scholieren is veiligheid een randvoorwaarde om de fiets te gebruiken.</p>	<p>15km schoolroutes is niet mogelijk want dit is zowel voor fietsers als automobilisten niet haalbaar is. 30 km zou leidend moeten zijn en met goede oversteekbaarheid. Er moet daarnaast geïnvesteerd worden in goed onderhouden fietsroutes die comfortabel zijn en veilig dan kunnen de wegen ook best 50 km per uur zijn. Dit is bijvoorbeeld op de Baanderij niet goed gelukt. Hierbij in de inrichting nadenken over de veiligheid. P + R ook op afstand van scholen en dit niet 100 meter van de school vandaan. Het gaat niet zozeer om de maximale snelheid (30 is wel wenselijk), de inrichting van die plekken is belangrijker voor de verkeersveiligheid.</p>	<p>15km gaan rijden is geen oplossing. De groep constateert dat de veiligheid bij scholen voor 90 procent bij de ouders ligt. Daarnaast heeft ook de indeling van de weg invloed maar men wil liever een gedragscampagne voor ouders. Veel wegindelmingsmaatregelen hoeven niet veel geld te kosten, zoals het aanbrengen van eenrichtingsverkeer.</p>	<p>Verkeersveiligheid bij scholen is een belangrijk thema. De maximumsnelheid van 30km/uur voldoet daarbij. Met name het gedrag in het verkeer is een punt van zorg. Vanwege verkeersonveilige situaties brengen veel ouders hun kinderen met de auto. Dat werkt negatief uit op kinderen die lopend of met de fiets komen. Een andere weginrichting en verkeerseducatie voor ouders en kinderen gericht op gedragsverandering kan daarbij helpen. Betere school-thuisroutes passen daar bij.</p>
<p><b>Verduurzaming van mobiliteit</b></p>	<p>De groep wilde geen milieuzone zoals in Leiden, maar liever investeren in parkeerplekken voor elektrische auto's. Hierbij moet wel worden opgelet dat het aantal bestaande parkeerplaatsen niet zal verminderen.</p>		<p>Het invoeren van milieuzone leek de groep geen slecht idee. Maar de voorkeur gaat uit naar het stimuleren van elektrische fietsen boven elektrische auto's</p>	<p>Het beleid rondom elektrische auto's werkt nu niet altijd. Bewoners kunnen een laadpaal aanvragen. Tegelijk zijn er ook bewoners die hun snoer over de stoep uitrollen. Dit vraagt handhaving. Het is in de toekomst het overwegen waard om laadpalen meer te clusteren en inzichtelijker te maken. Dan is het ook minder zoeken naar een laadpaal. De voorkeur van de groep lag bij de deelauto's omdat bij het aanleggen van de laadpalen er weinig ruimte overblijft voor andere auto's om te parkeren. Ook omdat een groot percentage van de bewoners zijn tweede auto alleen in het weekend gebruikt en deze dus veel stil staat.</p>	<p>De gemeente dient ervoor te zorgen dat er voldoende publieke laadpalen komen om aan de vraag te voldoen. Het meer clusteren van laadvoorzieningen verdient aanbeveling. Zeker in het kader van de energietransitie, waarin elektrische auto's een rol krijgen in het opvangen van pieken en dalen in het net. Ook elektrische deelauto's worden op zulke plekken interessanter.</p>

<p><b>Nieuwbouw autoparkeren</b></p>			<p>Het plaatsen van laadpalen is vraagafhankelijk. Echter moet bij nieuwbouw wel worden gestimuleerd dat bewoners hun tweede auto wegdoen. Deelauto's kunnen daarbij helpen. Men is het er over eens dat bij nieuwbouw de fiets heel makkelijk gestald moet kunnen worden, liefst aan de voorkant van de woning.</p>	<p>Een deelauto kan zorgen voor minder auto's en een lagere benodigde parkeernorm. Daarmee ontstaat er ruimte voor meer woningen. Parkeren op afstand heeft ook allerlei neveneffecten, bijvoorbeeld voor aangrenzende buurten en in handhaving. Tegelijkertijd dienen er uitzonderingen gemaakt te worden voor mensen die slecht ter been zijn. Zeker voor kleine woningen gericht op jongeren en starters is een lage parkeernorm mogelijk, zeker wanneer frequente OV-haltes dichtbij zijn.</p>	<p>Bij nieuwbouw is het van belang om gebruik van actieve modaliteiten (lopen &amp; fietsen) te stimuleren door die gemakkelijk toegankelijk te maken. Het autoparkeren op enige afstand kan, maar de drempel dient niet te hoog te zijn om overlast voor omliggende buurten te voorkomen. Een deelauto kan een alternatief vormen voor een tweede auto en zo zorgen voor een lagere parkeernorm, waardoor meer woningbouw mogelijk is. Minder tweede auto's zijn daarom wel fijn.</p>
<p><b>Autoparkeren</b></p>	<p>Er zijn een aantal gebieden met parkeeroverlast in Leiderdorp (onder meer Zijlkwartier, Baanderij en omgeving Alrijne Ziekenhuis, reizigers richting Schiphol). Voor Zijlkwartier en Baanderij gaat het om bezoekers aan Leiden die hun auto gratis parkeren en met ander vervoer (eigen (vouw)fiets of OV) verder reizen naar Leiden. Dit probleem vraagt een gebiedsgerichte aanpak. Bewoners geven aan dat het effect heeft om parkeerders aan te spreken op hun parkeergedrag. Dezelfde parkeerders zien ze vervolgens niet meer terug, maar hun plek wordt gauw ingenomen door andere parkeerders. Het is dweilen met de kraan open. Eén alomvattende oplossing is dan ook niet genoemd.</p>		<p>Bij het bouwen van nieuwbouwwijken moet de fietser voorop komen maar zo lang er geen hoogwaardige OV verbindingen zijn moet er mogelijkheid blijven voor de auto. Hierbij letten op de mogelijkheid, zeker voor oudere mensen, de auto voor de deur te kunnen blijven parkeren. Ook de inwoner of ZZP-er die zijn auto nodig heeft voor zijn werk is een belangrijke groep om rekening mee te houden.</p>	<p>De groep was niet overtuigd of blauwe zone zou werken of niet. Vooral niet omdat handhaving lastig is en daarmee de maatregel niet nuttig. Betaald parkeren kan beter worden ingevoerd op basis van vergunningen voor bewoners en bezoekers. De vraag die daarbij opkwam was hoe gastvrij Leiderdorp wil zijn naar zijn bezoekers. Er zijn sowieso specifieke plekken waar parkeren lastig is, zoals bij het ziekenhuis.</p>	<p>Autoparkeren is in bepaalde gebieden (Zijlkwartier, Baanderij, omgeving Alrijne) een knelpunt. Dat is het effect van betaald parkeren elders. Dit rechtvaardigt echter niet de invoering van betaald parkeren met vergunningen voor bewoners. Het is niet onmogelijk om je auto in de buurt te parkeren. Eventueel zou een blauwe zone lokale problematiek kunnen verminderen. Mogelijk kunnen met P+R-locaties bij het OV in Leiden automobilisten overstappen en neemt de parkeeroverlast in de wijken af.</p>