

Wethouder Peter Glasbeek:

A4 is voor Leiderdorp de bottleneck

Het autoverkeer in Nederland neemt almaar toe. Overheden zoeken naar oplossingen om het verkeer in goede banen te leiden en knelpunten te voorkomen, maar bekende problemen als gebrek aan ruimte en voldoende geld, gooien al snel roet in het eten. In Leiderdorp heeft de verkeersafwikkeling door de jaren heen ook voor hoofdbreken gezorgd. Volgens wethouder Peter Glasbeek is in Leiderdorp vooral de A4 de boosdoener. „Wij hebben ter hoogte van onze gemeente te maken met een flessenhals waardoor het verkeer op de A4 zich opstroomt. Het gevolg daarvan is dat wij veel sluipverkeer hebben, automobilisten gaan op zoek naar alternatieve routes.”



Wethouder Peter Glasbeek op de fietsbrug langs de A4. Fotograaf: Johan Steenberg

Daarnaast wordt de druk de komende jaren van buitenaf opgevoerd door bijvoorbeeld de ontwikkeling van woningbouw in Leiden Noord. In het verlengde hiervan ligt de reconstructie van de Willem de Zwijgerlaan die ook voor de nodige overlast gaat zorgen. En dan wordt in augustus nog begonnen met onderhoudswerkzaamheden aan de Zijlbrug. Ook de realisering van onze eigen projecten binnen W4, zoals Bospoort, Vierzicht en 't Heerlijk Recht, spelen natuurlijk een rol.

de vruchten van dit beleid plukken. Steeds meer vrachtverkeer gaat over de N446 en de N445. En sinds kort ook over de Willem-Alexanderlaan. De Ringweg Oost moet natuurlijk het sluitstuk vormen. Als die er eenmaal is, is er echt sprake van verkeerscirculatie via de ring van Leiderdorp.”

Hoogwaardig openbaar vervoer

De Ringweg Oost is een omvangrijk project dat samen met Leiden bedacht en uitgevoerd gaat worden. Besluitvorming hierover vindt in de tweede helft van dit jaar plaats. Naar verwachting beginnen de eerste werkzaamheden in 2012. In de jaren die daaraan vooraf gaan, hoopt Glasbeek getuige te zijn van de verbreding van de A4. „Daar is natuurlijk al langer sprake van, maar we zijn op dit punt afhankelijk van het Rijk. Daarnaast zetten we de komende jaren in op hoogwaardig

openbaar vervoer. Met hoogwaardig wordt bedoeld dat bussen en later misschien trams met een hoge frequentie haltes aandoen waardoor het boekje met bustijden de prullenbak in kan. Om de 7 á 8 minuten moet de Leiderdorper een bus of tram kunnen pakken die hem of haar in enkele minuten naar Leiden brengt. Om dit mogelijk te maken, is de aanleg van busbanen nodig.”

Eigen ervaring

Op de vraag wat zijn eigen ervaring is met het openbaar vervoer hier in de regio, antwoordt de wethouder: „Ik heb een poos in Den Haag gewerkt. In die periode was ik meestal meer reistijd kwijt op het traject Leiden-Leiderdorp dan Den Haag-Leiden. Dat is toch wel veelzeggend. Dit geldt overigens niet alleen voor Leiderdorp. Alle regio's moeten makkelijker en sneller toe-

gankelijk zijn vanuit knooppunten als Leiden. Daar moeten we als regio aan werken. Alleen dan is het openbaar vervoer een echte concurrent van de auto.”

Voor fietsers zijn meer stallingplaatsen wenselijk. „Ook dat maakt deel uit van de plannen met betrekking tot het openbaar vervoer. Alle vervoersmogelijkheden moeten op elkaar aansluiten, dus ook de mogelijkheid om je fiets fatsoenlijk te kunnen stallen. Over verbinden gesproken, de komende jaren wordt er ook gewerkt aan een betere aansluiting van recreatieve fietspaden zoals bijvoorbeeld in de Achthovenpolder. Dit is terug te vinden in het provinciale Fietsplan.”

Ikea

Is de verkeerssituatie in Leiderdorp straks aangepast, komt Ikea om de hoek kijken. Daar zal toch een verkeersaanvullende werking vanuit gaan? Glasbeek: „Bij alle verkeersonderzoeken en plannen is hiermee rekening gehouden. Leiderdorp moet het, conform deze onderzoeken, kunnen hebben. Dus ik voorzie geen problemen. Bovendien is de vestiging gepland aan de rand van Leiderdorp, tegen de A4. We hebben een mooie, brede afslag waar alle ruimte is. We moeten wel vast blijven houden aan de gedachte om al het doorgaand verkeer via de rand van Leiderdorp te leiden. Indien nodig moeten andere wegen hiervoor aangepast worden.” Duidelijk is dat er in de komende jaren heel wat af komt op Leiderdorp. Maar de burger annex verkeersdeelnemer is per saldo beter af door het werven van doorgaand verkeer uit het centrum door de aanleg van wegen aan de rand van Leiderdorp, het verbreden van de A4 en door beter openbaar vervoer. Wethouder Glasbeek: „Nu moet niet het beeld ontstaan dat de automobilist in een randstadgemeente als Leiderdorp straks nooit meer stil staat. Dat kan natuurlijk niet. Dat is een utopie.”

Hoogwaardig Openbaar Vervoer

In het samenwerkingsverband Holland Rijnland zijn de aangesloten gemeenten uit de Leidse regio en de Duin- en Ballenstreek bij elkaar gekomen om een visie op te stellen voor het openbaar vervoer in de regio. Doelstelling is om het openbaar vervoer in de regio aantrekkelijker te maken, zodat het een waardig alternatief wordt voor de auto. Om dit voor elkaar te krijgen, moet er aan een aantal voorwaarden worden voldaan.

Zo wordt gestreefd naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op een congestievrije infrastructuur (dit wil zeggen: vrijliggende banen voor bussen of trams), zodat de betrouwbaarheid niet in het gedrang komt en een hoge gemiddelde snelheid is gegarandeerd. Daarnaast moeten de voertuigen met een hoge frequentie gaan rijden zodat men nooit lang hoeft te wachten. Verder zijn ook comfort en reisinformatie (zowel bij de haltes als in het voertuig zelf) belangrijk om de aantrekkelijkheid te vergroten.

Uit de studie die door Holland Rijnland wordt uitgevoerd, blijken er op dit moment in de regio twee kansrijke verbindingen te zijn voor HOV-ontwikkeling. De eerste is ruwweg het traject dat de RijnGouwelijn zal gaan behelzen, de tweede is de verbinding tussen Leiderdorp, Leiden en Zoetermeer, waarbij gezegd kan worden dat Leiden hier als spil zal functioneren tussen twee subroutes (Leiden-Leiderdorp en Leiden-Zoetermeer). In eerste instantie is het de bedoeling dat de HOV-verbinding vormgegeven wordt als hoogwaardige busverbinding en dat er in de



Huidige situatie aan de Heinsiuslaan

toekomst mogelijk met trams wordt gereden (bijvoorbeeld als aftakking van de RijnGouwelijn).

Als de provincie de visie overneemt, zal binnen Leiderdorp, de HOV-verbinding zich voornamelijk concentreren op de hoofdroutes. Dit betekent dat vanaf de locatie waar IKEA wordt ontwikkeld, de route via het Rijnland Ziekenhuis, over de Persant Snoepweg, de Engeldaal (centrum) naar de Zijlbrug zal voeren. Daar vandaan gaat de HOV-baan over Leids grondgebied naar het station. Verreweg de meeste reizigers op dit traject doen Leiden CS aan. Een route via de Willem de Zwijgerlaan en de Schipholweg ligt voor

de hand, maar ook een route via de Kooilaan en de Langegracht behoort tot de mogelijkheden. Op dit moment wordt, in het kader van de Leidse/Leiderdorper samenwerking rond de Ringweg Oost, onderzoek gedaan naar de mogelijke invulling van het HOV-traject.

Om het huidige openbaar vervoer aantrekkelijker en toegankelijker te maken, heeft de gemeente Leiderdorp de bushaltes verbeterd. Zo is op de meeste locaties eenabri geplaatst, zodat wachtende reizigers overdekt kunnen staan. Daarnaast zijn vrijwel alle halteperons opgehoogd wat het in- en uitstappen makkelijker maakt.

Vrachtverkeer in centrum werven

„Zo zie je maar dat je in een gemeente kan wonen die perfect ligt qua uitvalswegen, maar door zo'n flessenhals op de A4 en tijdelijke druk van buitenaf, nu even wat minder gunstig is gelegen. Al moeten we ook niet overdrijven”, vindt Peter Glasbeek. „We zijn druk bezig met het werven van het doorgaand verkeer uit het centrum van Leiderdorp. We gaan zo langzamerhand

Hoe druk is het eigenlijk in Leiderdorp?

Eens in de twee jaar voert de gemeente Leiderdorp in het hele dorp verkeersstellingen uit. Dit om te bekijken hoe druk het is op de Leiderdorperse wegen en hoe de verschillende verkeersstromen lopen. Hierdoor wordt inzicht verkregen in de belangrijkste knelpunten in de gemeente. De verkeersstellingen worden vervolgens verwerkt in een verkeersmodel, de zogeheten Regionale Verkeer- en Milieukaart. Aan de hand van dit model kan voor de komende jaren worden berekend hoeveel verkeer er over de wegen in de regio Holland Rijnland zal rijden.

Het autoverkeer groeit. Dat is een algemeen gegeven. Dit komt voornamelijk door de autonome groei, veroorzaakt door het toenemende autobezit en de bereidheid van mensen om steeds grotere afstan-

den te willen overbruggen voor hun activiteiten. De autonome groei bedraagt ongeveer 1% per jaar. Daarnaast heeft een deel van de groei te maken met ontwikkelingen binnen de gemeentegrenzen of in de direc-

te omgeving. In Leiderdorp zorgen bouwprojecten als de uitbreiding van het centrum en het woonzorgcomplex bijvoorbeeld voor extra autoverkeer.

Wegen	Intensiteit 2005	Intensiteit 2020	Groei (absoluut)	Groei (perc.)
Engeldaal	18.800	23.320	4.520	24 %
P. Snoepweg	20.400	29.340	8.940	44 %
Van der Valk Boumanweg	6.990	14.300	7.310	105 %
Oude Spoorbaan	16.470	21.230	4.760	29 %

Aantal auto's per dag (gemeten op drukste punt)

Zoals uit de tabel blijkt, neemt het verkeer flink toe. Met name in de spits kan dat leiden tot een grote druk op het Leiderdorps wegennet.

Parkeren in de gemeente Leiderdorp

De parkeersituatie in de gemeente Leiderdorp is niet overal even rooskleurig. Een vaak gehoorde klacht is dat er te weinig parkeerplaatsen zijn. De belangrijkste reden hiervoor is het toenemende autobezit. In de afgelopen vijftig jaar is bij de bouw van woningen rekening gehouden met de parkeerbehoefte die destijds gold. Inmiddels blijken steeds meer huishoudens twee of meer auto's te bezitten, waardoor de parkeerdruk stijgt. Een andere oorzaak is het veranderen van de status van een woning: van huurhuis naar koophuis. In het algemeen kan worden gezegd dat de parkeerbehoefte bij een koophuis hoger ligt in vergelijking met een huurwoning. Al deze ontwikkelingen leiden tot een toenemende parkeerdruk. De gemeente doet haar best om de parkeerverlast tegen te gaan, maar wil ook de ruimtelijke kwaliteit waarborgen. Leiderdorp moet niet één grote parkeerplaats worden. Bij nieuwe bouwprojecten geldt de voorwaarde dat parkeerplekken zoveel mogelijk op het eigen terrein worden gezocht.

gedrukt. Door de aanleg van deze weg wordt de verkeersdruk op de Persant Snoepweg en de Hoogmadeseweg verminderd. Om te voorkomen dat deze laatstgenoemde weg sluisverkeer gaat aantrekken, wordt de Hoogmadeseweg ingericht als 30-km zone. De werkzaamheden beginnen binnenkort.

Cor Gordijnsingel

Binnenkort begint de bouw van het woonzorgcomplex De Ommedijk aan de Cor Gordijnsingel. Hierdoor wordt de weg tijdelijk ingericht voor éénrichtingsverkeer. Dit wordt inge-

steld vanaf de Buitenhoflaan richting de Muzenlaan. Na de oplevering van het woonzorgcomplex mag de Cor Gordijnsingel alleen nog maar gebruikt mogen worden voor bestemmingsverkeer. Dit om sluisverkeer tegen te gaan. Met behulp van borden wordt dit straks duidelijk gemaakt. Mocht uit onderzoek blijken dat men de Cor Gordijnsingel toch als sluisroute blijft gebruiken, dan zal er mogelijk een knip in de weg worden gemaakt.

Vrachtwagens

Ook voor vrachtwagenchauffeurs

College Leiden geeft groen licht voor reconstructie Willem de Zwijgerlaan

De Willem de Zwijgerlaan wordt vanaf eind dit jaar flink aangepakt. De oude Willem de Zwijgerlaan verdwijnt en daarvoor in de plaats komt een geheel nieuwe, eigentijdse Willem de Zwijgerlaan. Het resultaat van deze transformatie betekent voor de bewoners van Leiden

Noord, en ook voor de stad en regio, een grote verbetering.

De transformatie van de Willem de Zwijgerlaan duurt naar verwachting ongeveer vier jaar. De werkzaamheden staan gepland voor het derde kwartaal van 2008.

in de gemeente vrachtwagensluisjes geplaatst zodat het vrachtverkeer ontmoedigd wordt om door woonstratjes te rijden. Daarnaast is het de bedoeling dat de vrachtwagens zoveel mogelijk via bepaalde routes worden gestuurd. Deze routes liggen voornamelijk aan de randen van de gemeente (Oude Spoorbaan, N446, Willem-Alexanderlaan).

Duurzaam Veilig

Het duurzaam veilig inrichten van straten is gekoppeld aan het onderhoud van de wegen in Leiderdorp. Doelstelling van dit beleid dat nationaal is doorgevoerd, is het eenduidig inrichten van wegen zodat de weggebruiker weet op wat voor soort weg hij zich begeeft en hoe hij

Spring eens vaker op de fiets

Vaker op de fiets, dat is wat de provincie Zuid-Holland wil. In het Fietsplan 2008 is deze ambitie uitgewerkt. Het fietsplan geeft kort het beleidskader aan en bevat daarnaast een concreet uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Bij het opstellen van het plan is bewust de samenwerking gezocht met regipartijen en andere beleidsvelden binnen de provincie.



Daarnaast is er aandacht voor ontsluitingen tussen stad en recreatieve gebieden en recreatieve routes in natuur, recreatief en cultuurhistorisch waardevolle gebieden. Ook de gemeente Leiderdorp maakt zich sterk voor een uitgebreid fietsnetwerk. Vanuit Leiderdorp kun je alle

kanten op met de fiets; de polder in, naar de stad of naar zee. In de W4 overeenkomst is een fietsbrug opgenomen; over de A4 ter hoogte van de Engeldaal/ Simon Smitweg, ter ontsluiting van de Munnikkenpolder en het Groene Hart. Zo ontstaan weer allerlei nieuwe fietsroutes.

Gemeente werkt aan bewegwijzering

De laatste tijd komen bij de gemeente veel vragen binnen over de bewegwijzering in Leiderdorp. Op dit moment functioneert het niet optimaal. De gemeente is dan ook bezig met nieuwe bewegwijzering.

Doelstelling van de nieuwe bewegwijzering is het logisch routeren van verkeer naar de bestemming. Daarbij wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid van Leiderdorp. In het plan wordt geadviseerd om de borden zodanig aan te passen dat het verkeer vooral buiten om de kern wordt geleid. Door het verkeer naar De Baanderij over de N446 en de Oude Spoorbaan te laten rijden, kan bijvoorbeeld de Engeldaal worden ontzien. Dit geeft een prettiger en veiliger verkeersbeeld in de gemeente Leiderdorp.

Veranderingen Leiderdorps wegennet

De afgelopen tijd zijn enkele ingrijpende en minder heftige veranderingen doorgevoerd in het Leiderdorps wegennet. Al die ontwikkelingen zijn in het Leiderdorps Weekblad gepubliceerd, maar we zetten de belangrijkste wijzigingen voor u nog even op een rij.

Willem-Alexanderlaan / Hoogmadeseweg
Donderdag 12 juni is de Willem-Alexanderlaan geopend. Deze weg, die parallel loopt aan de A4, zorgt ervoor dat autoverkeer naar de rand van de gemeente wordt

gedrukt. Door de aanleg van deze weg wordt de verkeersdruk op de Persant Snoepweg en de Hoogmadeseweg verminderd. Om te voorkomen dat deze laatstgenoemde weg sluisverkeer gaat aantrekken, wordt de Hoogmadeseweg ingericht als 30-km zone. De werkzaamheden beginnen binnenkort.

Cor Gordijnsingel

Binnenkort begint de bouw van het woonzorgcomplex De Ommedijk aan de Cor Gordijnsingel. Hierdoor wordt de weg tijdelijk ingericht voor éénrichtingsverkeer. Dit wordt inge-

steld vanaf de Buitenhoflaan richting de Muzenlaan. Na de oplevering van het woonzorgcomplex mag de Cor Gordijnsingel alleen nog maar gebruikt mogen worden voor bestemmingsverkeer. Dit om sluisverkeer tegen te gaan. Met behulp van borden wordt dit straks duidelijk gemaakt. Mocht uit onderzoek blijken dat men de Cor Gordijnsingel toch als sluisroute blijft gebruiken, dan zal er mogelijk een knip in de weg worden gemaakt.

Vrachtwagens

Ook voor vrachtwagenchauffeurs

zich dient te gedragen. De meeste straten in Leiderdorp vallen onder de categorie 'verblijfsgebied'. Dit betekent dat er een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer per uur. Alle verkeersdeelnemers kunnen door deze lage maximumsnelheid naast elkaar bewegen zonder dat daarbij gevaarlijke situaties ontstaan.

De hoofdwegen binnen de wijken hebben over het algemeen de functie van 'gebiedsontsluitingsweg'. Op dit soort wegen zoals de Vronkenlaan en de Heinsiuslaan, mag maximaal 50 kilometer per uur worden gereden. Doelstelling is om langzaam en snel verkeer (visueel) te scheiden door bijvoorbeeld de aanleg van een fietssuggestiestrook.

Op de hoofdonsluitingswegen van het dorp (Persant Snoepweg, Engeldaal, N445, N446 en de Willem-Alexanderlaan) mag de automobilist eveneens maximaal 50 kilometer per uur rijden. Het verschil met gebiedsontsluitingswegen is dat fietsers hier fysiek van de rijbaan worden gescheiden door middel van vrijliggende fietspaden. Verder zijn er nog de woonerven waar langzaam verkeer voorrang heeft en waar slechts stapvoets gereden mag worden.

Voor meer informatie over het Duurzaam Veilig-concept verwijzen we u naar de gemeentelijke website www.leiderdorp.nl en dan onder het kopje verkeer en vervoer.