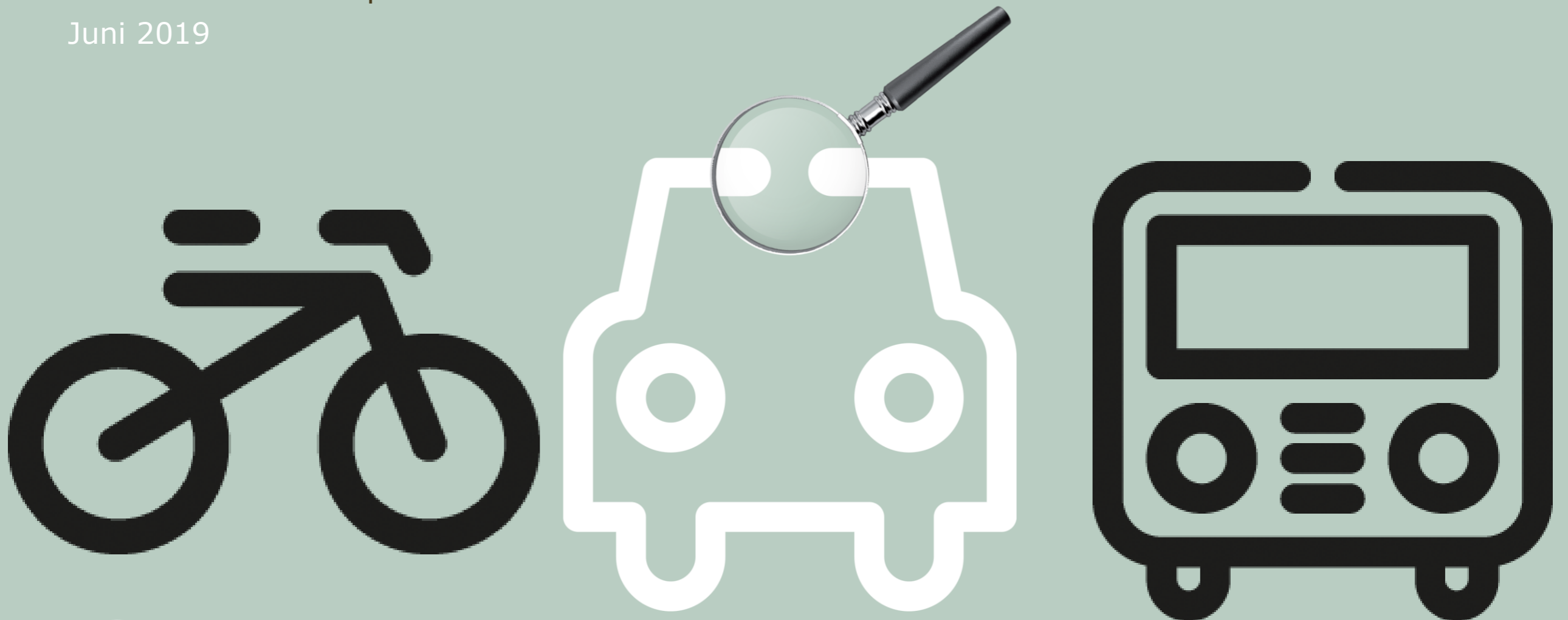


# HET LEIDERDORPPANEL OVER MOBILITEIT

Gemeente Leiderdorp

Juni 2019



# COLOFON

**Uitgave**

I&O Research  
Piet Heinkade 55  
1019 GM Amsterdam  
020 308 48 00

**Rapportnummer**

2019/087

**Datum**

Juni 2019

**Opdrachtgever**

Gemeente Leiderdorp

**Auteurs:**

Wietse van Engeland  
Davinia Wilson

*Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.*

# Inleiding

## Aanleiding

Iedereen heeft met mobiliteit te maken. Het gaat om hoe wij ons verplaatsen met de auto of de fiets, lopend of met het openbaar vervoer. Hoe wij dagelijks naar ons werk of school gaan, boodschappen doen of op bezoek gaan.

Momenteel werkt de gemeente Leiderdorp aan een nieuw mobiliteitsplan 'Bereikbaar en op Weg' voor de komende tien jaar. Met deze peiling wil de gemeente achterhalen wat Leiderdorpers vinden van de bereikbaarheid van de gemeente en van de verkeers- en vervoersvoorzieningen in de gemeente Leiderdorp.

## Methode

Voor het onderzoek is gebruikgemaakt van raadpleging van het Leiderdorppanel. Het panel bestaat uit 824 panelleden. Dit zijn inwoners van de gemeente Leiderdorp die zich hebben aangemeld voor deelname aan online onderzoeken van de gemeente. De panelleden zijn via e-mail uitgenodigd om deel te nemen aan dit onderzoek. Er is één herinneringsmail gestuurd.

Daarnaast hadden inwoners, die nog geen lid zijn van het panel, de mogelijkheid om aan het onderzoek deel te nemen via een zogenaamde open link. Deze link heeft de gemeente Leiderdorp geplaatst op de gemeentelijke website. De vragenlijst kon worden ingevuld van 9 tot en met 19 mei 2019.

## Respons

Voor dit onderzoek zijn alle 824 panelleden uitgenodigd, bij 75 van hen kon de uitnodigingsmail niet worden bezorgd vanwege een foutief e-mailadres of een volle mailbox. Uiteindelijk hebben 749 panelleden de uitnodiging ontvangen, 436 leden hebben de vragenlijst ingevuld. Dit is een respons van 58 procent. Daarnaast vulden nog 74 inwoners de vragenlijst in via de open link. In totaal hebben dus 510 Leiderdorpers meegedaan aan het onderzoek. Dit is ruim voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen.

## Analyse

Op de data is een weging toegepast naar leeftijd en geslacht. Dit betekent dat de verhoudingen naar leeftijd en geslacht zijn teruggebracht naar de werkelijk bestaande verhoudingen in de bevolking van Leiderdorp. Groepen die ondervertegenwoordigd zijn, krijgen een groter gewicht, terwijl oververtegenwoordigde groepen een kleiner gewicht krijgen. Op deze manier zijn de resultaten representatief voor de gehele gemeente Leiderdorp, wat betreft deze achtergrondkenmerken.

Indien de percentages niet optellen tot 100 procent, is dit het gevolg van afrondingsverschillen.

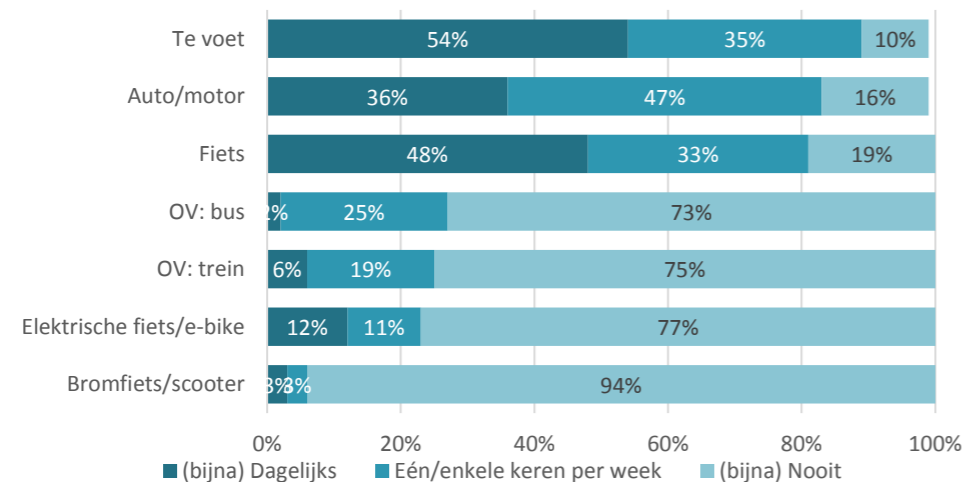
# Bereikbaarheid algemeen (1)

## Meest gebruikte vervoermiddelen in Leiderdorp

Het merendeel van de Leiderdorpers verplaatst zich tenminste iedere week te voet, met de auto of motor of met de fiets. Het aandeel dat regelmatig met het openbaar vervoer reist is aanzienlijk kleiner. De bromfiets of scooter wordt het minst vaak gebruikt voor vervoer in Leiderdorp.

**Figuur 1**

Wijze van vervoer in Leiderdorp

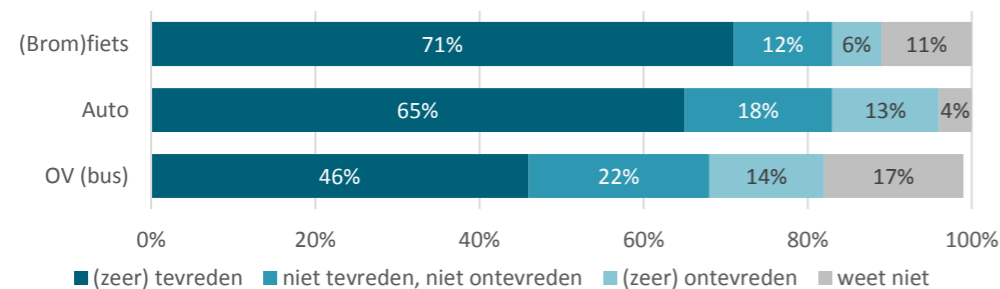


## Bereikbaarheid van Leiderdorp

In het algemeen is men tevreden over de bereikbaarheid van Leiderdorp, al geldt dat in mindere mate over de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Over de bereikbaarheid per auto zijn Leiderdorpers tot 65 jaar vaker (zeer) ontevreden dan inwoners van 66 jaar en ouder.

**Figuur 2**

Tevredenheid over de bereikbaarheid van Leiderdorp, per vervoermiddel



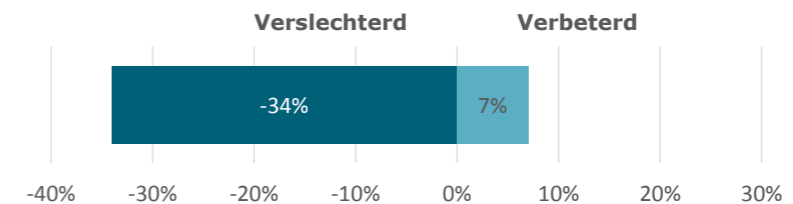
- Inwoners jonger dan 66 jaar gebruiken vaker dan gemiddeld de trein. Onder 66-plussers is het aandeel dat regelmatig de bus pakt groter.
- Onder inwoners jonger dan 66 jaar gebruikt een groter aandeel dagelijks de auto en regelmatig de fiets. 66-plussers stappen vaker op een elektrische fiets.

## Ontwikkeling van de bereikbaarheid

Eén op de drie inwoners is van mening dat de bereikbaarheid van en naar Leiderdorp in de afgelopen 12 maanden is verslechterd, zeven procent zag een verbetering. Volgens de helft van de inwoners is de bereikbaarheid niet veranderd.

**Figuur 3**

Ontwikkeling bereikbaarheid Leiderdorp afgelopen 12 maanden



In een toelichting op hun oordeel over de bereikbaarheid noemen inwoners vooral de drukte/file op de A4, met als gevolg sluipverkeer en drukte van auto's die naar Leiden door Leiderdorp rijden. Over het busverkeer wordt gezegd dat de wijziging van de route van lijn 1 en de frequentie van de bussen een verslechtering is (al noemt een enkeling dat de nieuwe route juist gunstiger is). Daarnaast zorgen slecht onderhouden fietspaden voor een verslechtering van de bereikbaarheid, waarbij een aantal inwoners wel de verbetering van een aantal fietspaden opmerkt. Tenslotte wordt het opheffen van het noordelijke fietspad over de Zijlbrug als een verslechtering genoemd:

- "Willem de Zwijgerlaan is beter, enkele fietspaden zijn beter, fietsen Zijlbrug slechter."
- "Meer sluipverkeer door toenemende drukte op A4."
- "Het schrappen van een buslijn voor een deel van het dorp betekent dat je per openbaar vervoer lastiger kunt reizen."
- "Fietspaden zijn hier en daar mooi 'glad' gemaakt."
- "Bussen gaan minder vaak dan vroeger, meer files rondom Leiderdorp i.v.m. werkzaamheden, slechte fietspaden i.v.m. losliggende tegels."
- "Afsluiten fietspad Willem de Zwijgerlaan."

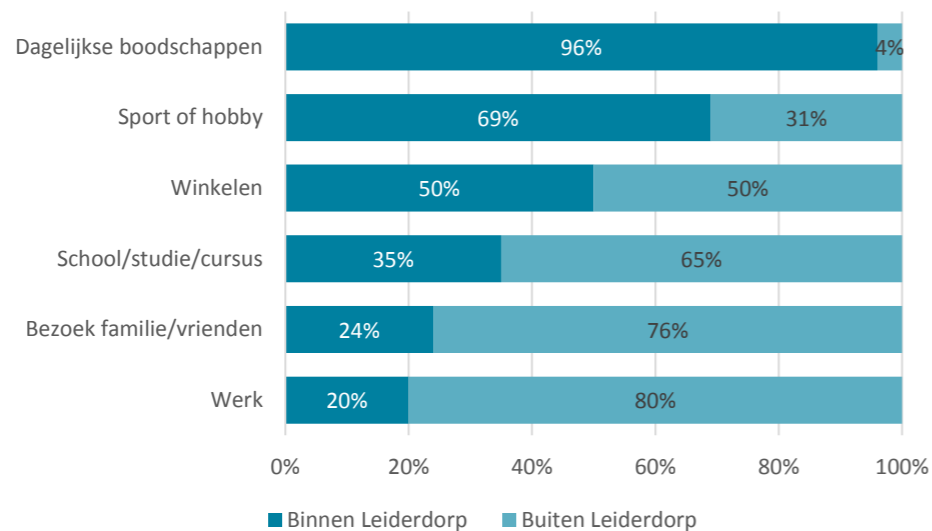
## Bereikbaarheid algemeen (2)

### Locatie van bestemmingen

De dagelijkse boodschappen worden door vrijwel iedereen binnen de gemeentegrenzen gedaan. Ook het beoefenen van sport of hobby doet het merendeel van de inwoners binnen Leiderdorp. School, familie/vriendenbezoek en werken gebeurt veelal buiten de gemeente

**Figuur 4**

Locatie bestemmingen



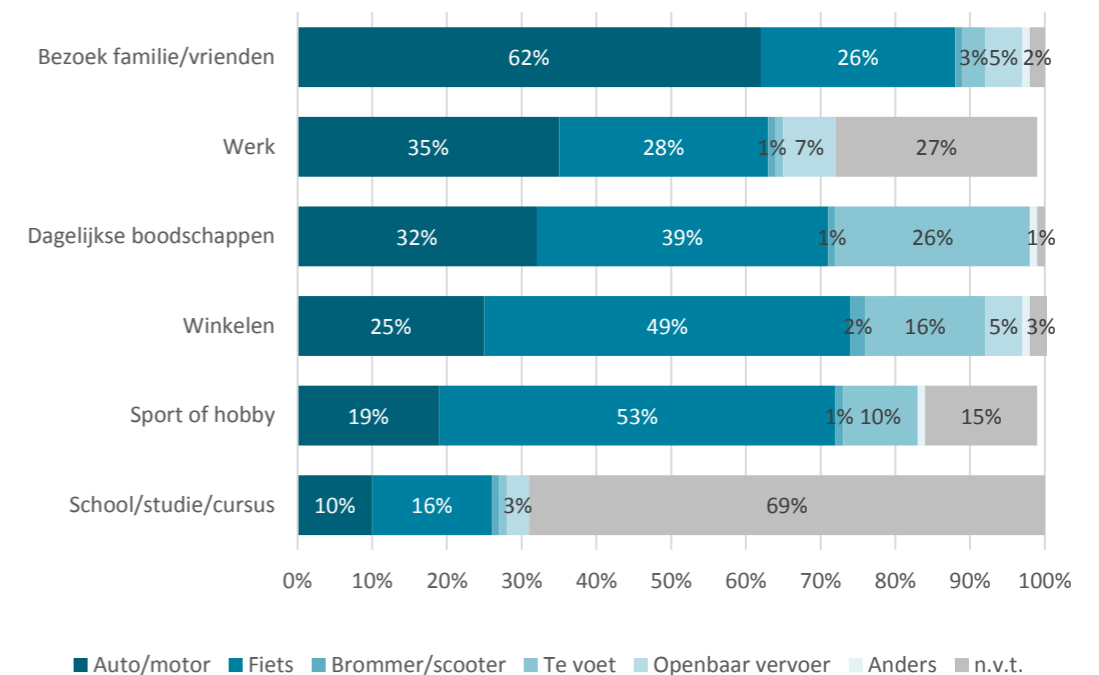
- Leiderdorpers tot 65 jaar winkelen vaker in een andere plaats, 66-plussers winkelen veelal in de eigen gemeente.
- Als oudere inwoners (66 en ouder) familie of vrienden bezoeken is dat vooral buiten Leiderdorp. Inwoners jonger dan 46 jaar bezoeken vaker dan gemiddeld familie of vrienden binnen de eigen woonplaats.

### Vervoer naar bestemmingen

Verschillende bestemmingen kunnen vragen om verschillende vormen van vervoer. Als Leiderdorpers familie of vrienden bezoeken gebruiken ze hiervoor veelal de auto, voor het winkelen of om een sport of hobby te beoefenen wordt vaker de fiets gepakt.

**Figuur 5**

Meest gebruikte vervoermiddel per bestemming



- Voor de dagelijkse boodschappen gebruiken 66-plussers vaker dan gemiddeld de fiets, Leiderdorpers jonger dan 66 gebruiken hiervoor vaker de auto.
- Inwoners jonger dan 46 jaar pakken in het algemeen vaker de fiets om verschillende bestemmingen te bereiken dan oudere inwoners.

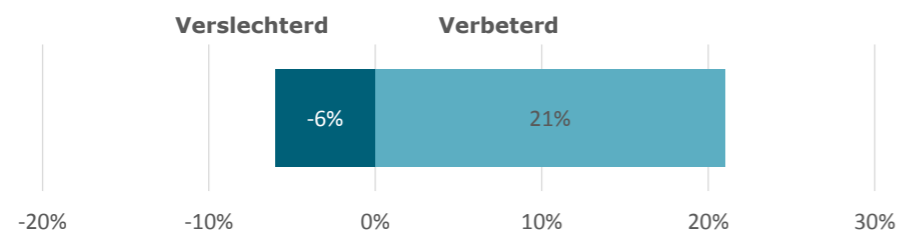
# Openbaar vervoer in Leiderdorp (1)

## Invoering van R-net

In de afgelopen periode is R-net ingevoerd in Leiderdorp. Eén op de vijf Leiderdorpers vindt dat het openbaar vervoer hiermee is verbeterd. Een klein deel ziet deze aanpassing in het openbaar vervoer als een achteruitgang, volgens 19 procent is de kwaliteit met het invoeren van R-net niet veranderd. Ruim de helft van de inwoners (54%) kan hierover geen oordeel vormen.

**Figuur 6**

Invloed invoering R-net op oordeel openbaar vervoer in Leiderdorp



Inwoners die vinden dat de invoering van R-net een verbetering is, noemen als redenen hiervoor vooral de hogere frequentie waarmee de bussen rijden en de snellere verbinding met Leiden Centraal vanwege het beperkte aantal tussenstops.

- "Dankzij de nieuwe snelle verbinding ben ik binnen 10 minuten op het station."
- "Goede, snelle verbinding met Leiden (Centraal). Heel jammer dat de R-net lijn naar Schiphol een andere route kreeg."
- "Snelle verbinding met station is een verbetering, maar aan de andere kant is de afstand naar haltes van R-net (begrijpelijkerwijs) groot."
- "Snelheid en frequentie is toegenomen."
- "Strak schema, comfortabele bus."
- "Snel bereik Leiden CS en centrum."
- "Verbeterd omdat er betere overdekte haltes zijn."
- "Kwaliteit van de bus is verbeterd, reistijd verkort."
- "De verbinding tussen het Alrijne ziekenhuis en station Leiden is veel sneller geworden."
- "Regelmaat en voorrang krijgen op ander verkeer."



Leiderdorpers die vinden dat de invoering van R-net in Leiderdorp een achteruitgang is voor het openbaar vervoer, zeggen dat de bushaltes verder van huis zijn omdat er minder haltes zijn, er minder buslijnen zijn en de rechtstreekse lijn naar Schiphol is verdwenen.

- "De bus naar Schiphol stopt (komt niet) bij de halte Winkelhof, dat een redelijk centrale plaats is."
- "Omdat de buslijn 1 een andere route is gaan rijden. Alleen bus 2 rijdt nog, hierdoor is de frequentie in onze wijk met 50% verminderd."
- "Vroeger 2 lijnbussen bij halte, dus ieder kwartier een bus. Nu nog maar 1 lijnbus dus om het half uur!"
- "Lijn 410 heet een R-lijn, maar heeft geen doorgaande verbinding meer. Daarmee alleen nog 365, maar die gaat alleen maar via de noordkant van het dorp."
- "Voor ons is er een buslijn geschrapt vanaf Winkelhof, dat is lastiger."
- "Belangrijkste openbaar vervoerstream naar Leiden is buiten de wijken getrokken, dat heeft de bruikbaarheid verminderd. Ik moet nu zelf bijna een kwartier lopen naar de R-net bushalte. Da's belachelijk."
- "Minder bushaltes en één lijn minder in onze buurt."

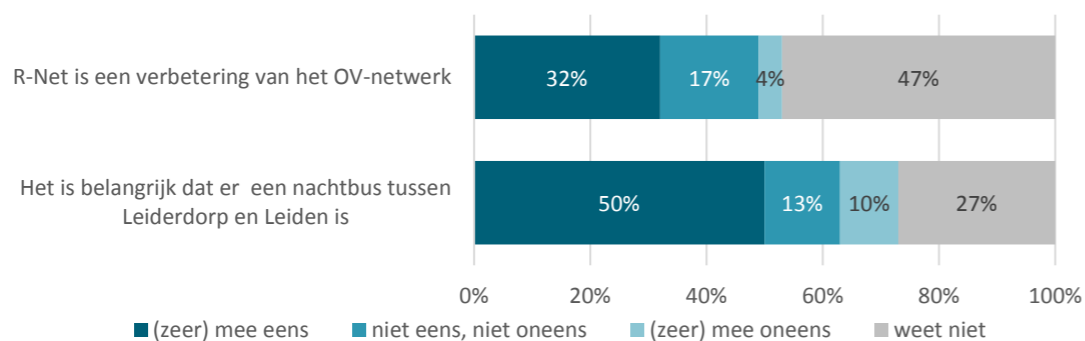
## Openbaar vervoer in Leiderdorp (2)

### R-net en de nachtbus

Ongeveer de helft van de Leiderdorpers kan zich geen oordeel vormen over de mate waarin R-net het openbaar vervoer in Leiderdorp heeft veranderd. Van degenen die hier wel een mening over hebben, vindt het merendeel dat R-net een verbetering is van het OV-netwerk. De helft van de inwoners vindt het belangrijk dat er in het weekend een nachtverbinding (bus) is tussen Leiderdorp en Leiden. Een kwart van de inwoners heeft hier geen mening over.

**Figuur 7**

In hoeverre bent u het eens met onderstaande stellingen?

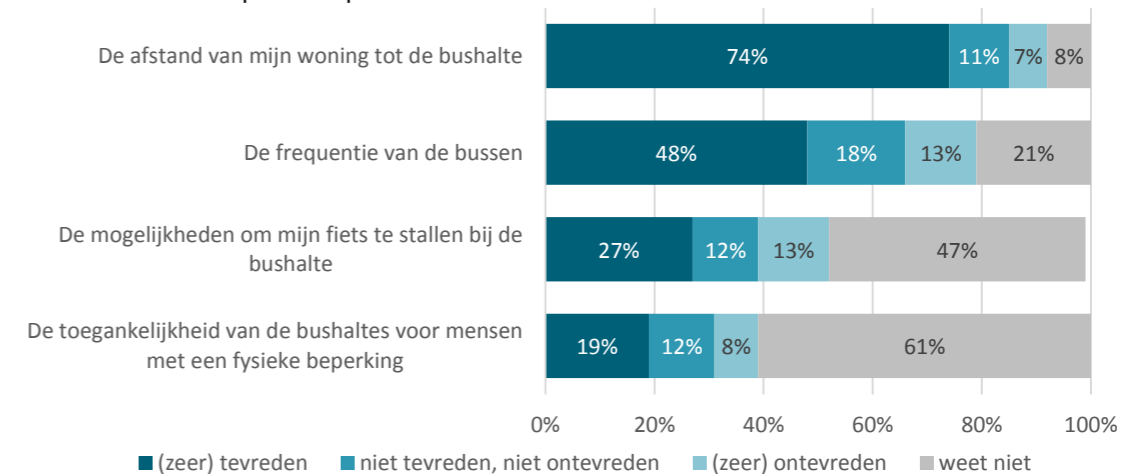


### Tevredenheid openbaar vervoer

Leiderdorpers zijn over het algemeen te spreken over de afstand die zij moeten afleggen tussen hun woning en de bushalte. Over de frequentie van de bussen is de helft van de inwoners tevreden. De toegankelijkheid van de bushaltes voor mensen met een fysieke beperking is volgens een op de vijf inwoners op orde, zestig procent weet zich hier geen mening over te vormen.

**Figuur 8**

Tevredenheid aspecten openbaar vervoer



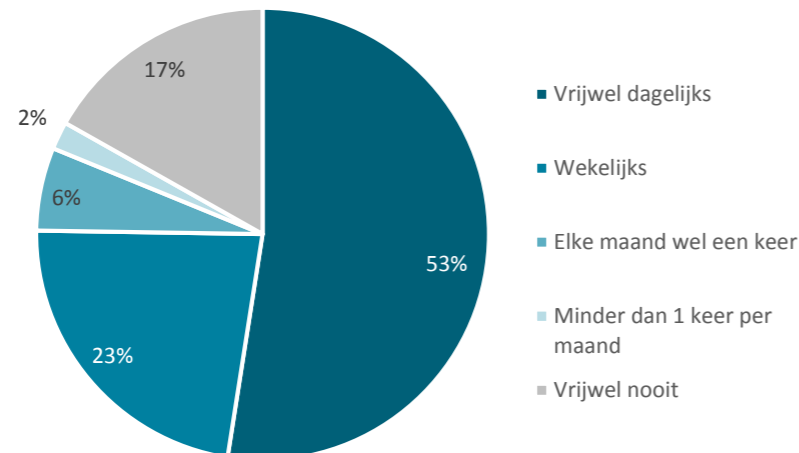
# Fietsen in Leiderdorp

## Fietsgebruik in de gemeente

De (elektrische) fiets is voor de meeste inwoners van Leiderdorp een belangrijk vervoermiddel: driekwart van hen gebruikt regelmatig (tenminste wekelijks) de fiets, ruim de helft zelfs dagelijks. Onder 66-plussers is het aandeel dat vrijwel nooit fietst groter (25%) dan gemiddeld, van de inwoners van 75 jaar of ouder geeft dertig procent aan vrijwel nooit te fietsen.

**Figuur 9**

Gebruik (elektrische) fiets in de gemeente



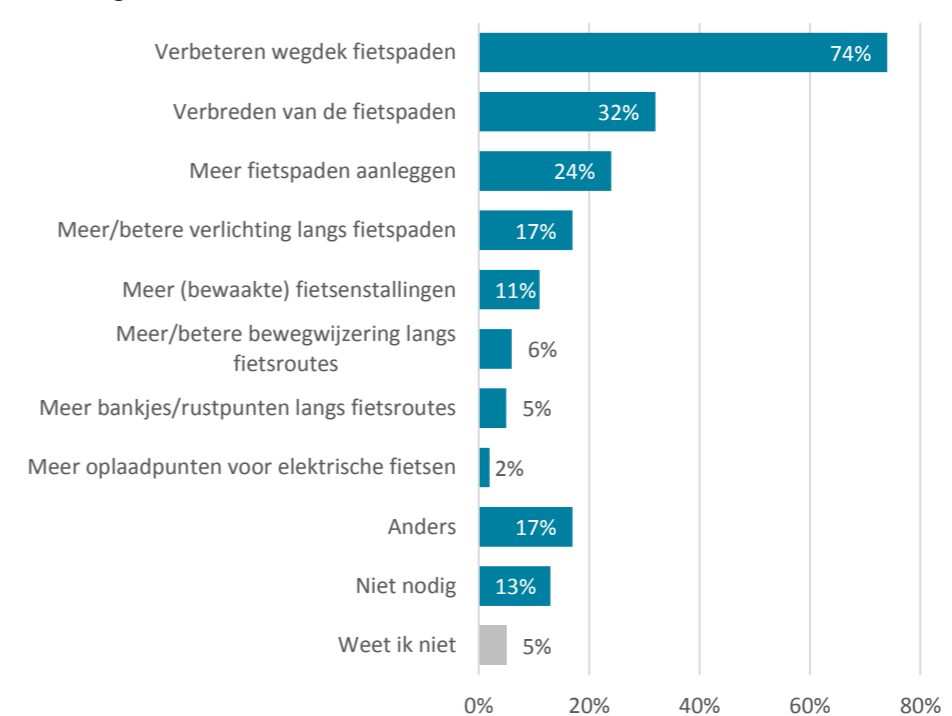
## Het stimuleren van fietsen

Er zijn diverse maatregelen die de gemeente kan nemen om het gebruik van de fiets in Leiderdorp te stimuleren. Volgens de inwoners heeft het verbeteren van het wegdek van de fietspaden veruit de hoogste prioriteit, gevolgd door het verbreden van de paden en het aanleggen van meer fietspaden.

In de categorie 'anders' noemen inwoners onder meer het geven van voorrang aan fietsverkeer bij kruisingen, door bijvoorbeeld het aanpassen van de verkeerslichten. Ook noemt een aantal dat de verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd moet worden.

**Figuur 10**

Maatregelen die fietsen zouden stimuleren



➤ Leiderdorppers ouder dan 65 jaar noemen vaker dat zij graag meer (bewaakte) fietsenstallingen in de gemeente zien.



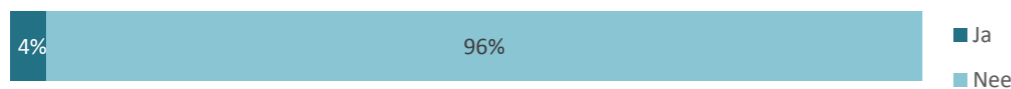
# Elektrische auto

## Bezit van elektrische auto

De elektrische auto wordt een steeds vertrouwder beeld op straat. Toch is het aandeel inwoners dat een elektrische auto bezit gering: vier procent van de Leiderdorpers geeft aan een (volledig) elektrische auto te bezitten. Onder inwoners met een eigen bedrijf is dit aandeel groter. De belangrijkste redenen voor de aanschaf van een elektrische auto zijn duurzamer rijden en financieel voordeel.

**Figuur 11**

Bezit (volledig) elektrische auto

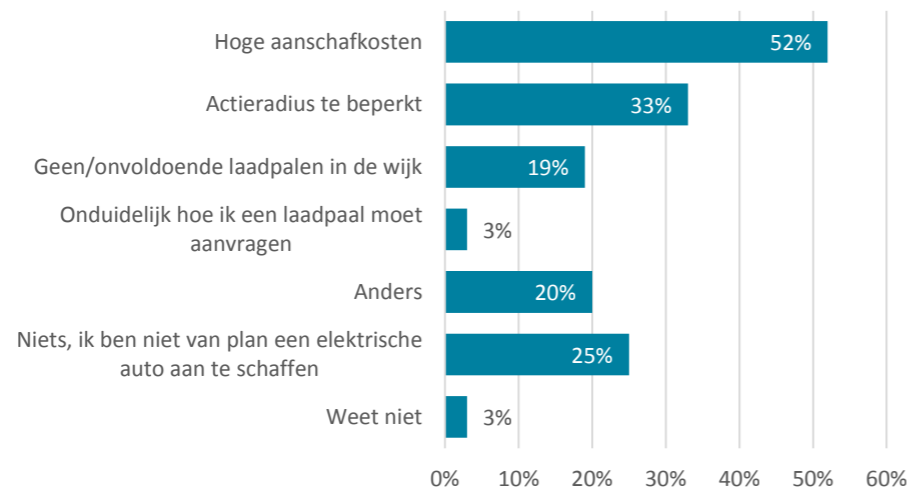


## Belemmeringen

De hoge kosten die komen kijken bij het aanschaffen zijn de grootste belemmering om een elektrische auto te kopen. Eén op de drie inwoners noemt ook dat de afstand die met een elektrische auto gereden kan worden te beperkt is. Andere genoemde belemmeringen zijn het niet hebben van een rijbewijs en het nog voldoen van de huidige auto (geen noodzaak andere auto te kopen).

**Figuur 12**

Belemmeringen om elektrische auto aan te schaffen

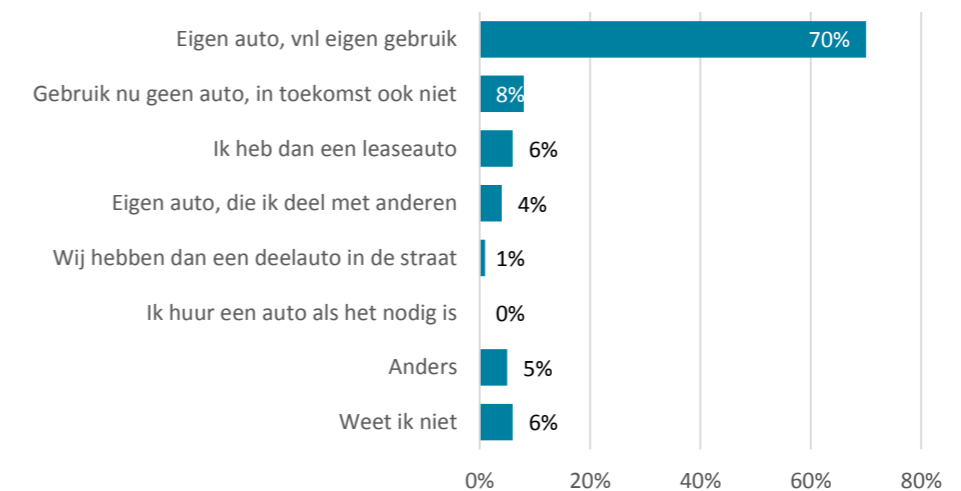


## Autobezit in de toekomst

Het is nu heel normaal om over een eigen auto te beschikken, maar er komen steeds meer alternatieven. Toch verwacht het merendeel van de Leiderdorpers dat zij over vijf jaar een eigen auto hebben, die voornamelijk voor eigen gebruik is.

**Figuur 13**

Verwachte situatie op gebied van autobezit over 5 jaar



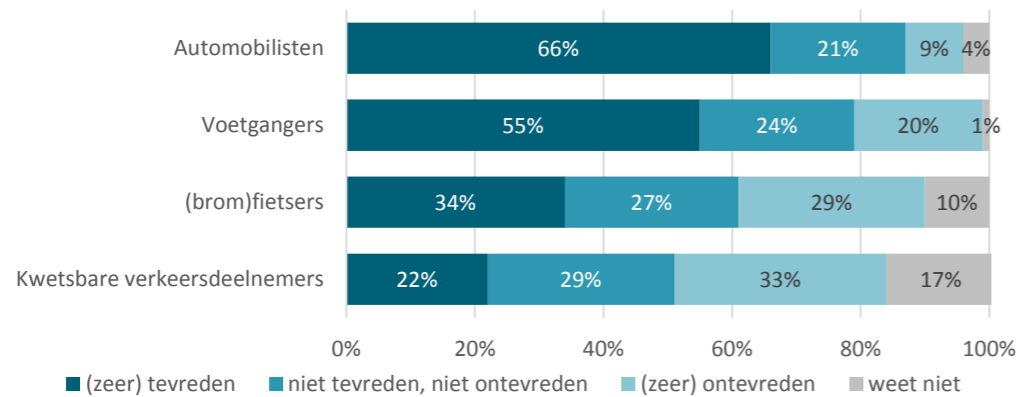
# Verkeersveiligheid

## Tevredenheid verkeersveiligheid

Leiderdorp is volgens de inwoners vooral veilig voor automobilisten en voetgangers. Voor (brom)fietsers en kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals kinderen, senioren en mindervaliden) is de verkeersveiligheid volgens een op de drie inwoners voor verbetering vatbaar.

**Figuur 14**

Tevredenheid verkeersveiligheid per vervoersgroep

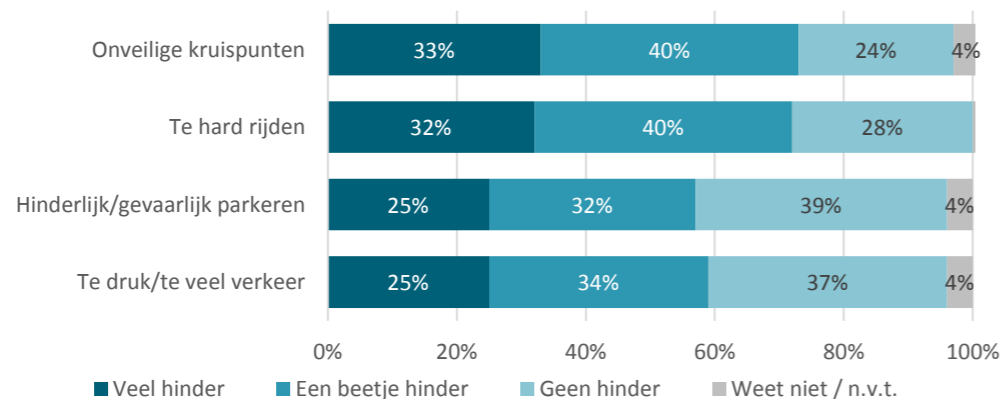


## Hinder van verkeer

Driekwart van de Leiderdorpers ervaart enige hinder van onveilige kruispunten of te hard rijden in de eigen buurt. Hinderlijk of gevaarlijk parkeren en te druk verkeer levert bij bijna zestig procent van de inwoners hinder op.

**Figuur 15**

Ervaren hinder in de eigen buurt van:

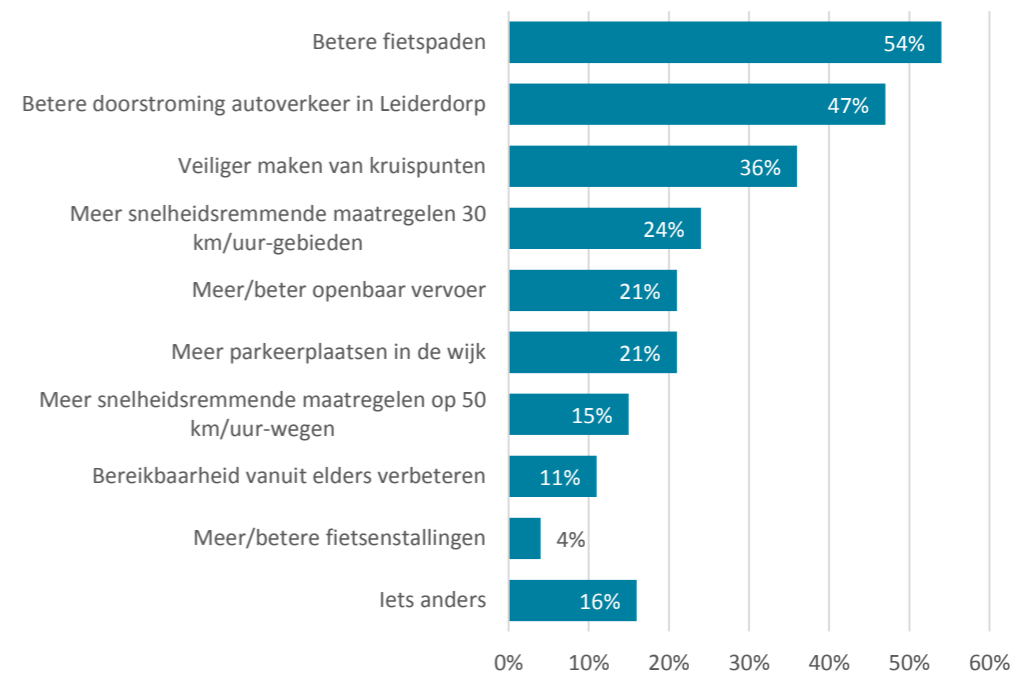


## Het verbeteren van de verkeerssituatie

De belangrijkste maatregelen op verkeersgebied voor Leiderdorp zijn het verbeteren van de fietspaden, de doorstroming van het autoverkeer en het veiliger maken van kruispunten. Inwoners noemen verder nog onder andere het leiden van doorgaand verkeer óm Leiderdorp in plaats van erdoorheen, handhaving van de maximum snelheid en het aanpakken van parkeeroverlast.

**Figuur 16**

Belangrijkste maatregelen op verkeersgebied



# Leiderdorp en verkeer

## Dorp of forensengemeente?

Gemeente Leiderdorp grenst aan de westzijde aan Leiden en wordt aan de zuidoostkant geflankeerd door de rijksweg A4. Deze ligging bepaalt in grote mate het verkeer in Leiderdorp. Aan de inwoners is gevraagd welke van de twee onderstaande omschrijvingen volgens hen het beste past bij hoe Leiderdorp nu is:

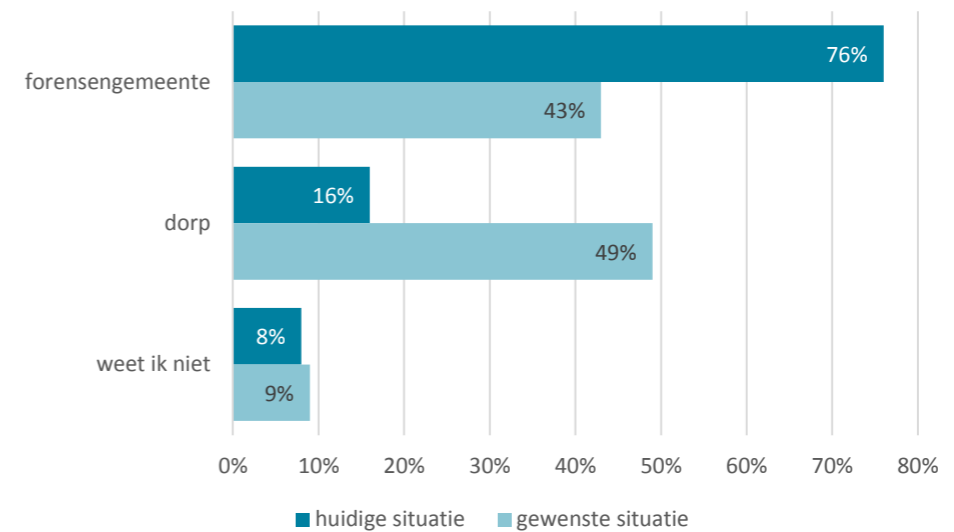
1. *Leiderdorp is vooral een forensengemeente waar een groot deel van de inwoners buiten Leiderdorp werkt. Het belangrijkste verkeer in Leiderdorp is autoverkeer richting o.a. Amsterdam en Den Haag.*
2. *Leiderdorp is vooral een dorp waar fietsverkeer en openbaar vervoer binnen de gemeente en binnen de regio het belangrijkste zijn.*

## Verskil tussen huidige en gewenste situatie

Driekwart van de inwoners is van mening dat Leiderdorp vooral een forensengemeente is, waar vooral het uitgaande autoverkeer dominant is. Als echter gevraagd wordt hoe Leiderdorpers vinden dat hun woonplaats zou moeten zijn, ziet de helft Leiderdorp het liefst als een dorp waar fietsverkeer en openbaar vervoer binnen de regio een grotere rol spelen.

**Figuur 17**

Huidige verkeerssituatie Leiderdorp vs. gewenste situatie



## Opmerkingen en suggesties van inwoners

Ten slotte is de panelleden gevraagd of zij nog opmerkingen of suggesties hebben om de bereikbaarheid van Leiderdorp te verbeteren. Zij noemen onder andere de bruggen die de doorstroming van verkeer beperken en daarom niet open zouden moeten gaan in de spits, het verbeteren en toevoegen van fietspaden en fietsroutes, beter op elkaar afgestemde verkeerslichten, terugdraaien van eenrichtingsverkeer en het tegengaan van sluipverkeer. Hieronder is een selectie van de gegeven opmerkingen weergegeven.

- *"De Engelendaal is een verkeersader. Echter door de slechte doorstroming en afstelling stoplichten is er veel sluipverkeer. Ik woon zelf op de Cor Gordijnsingel en het sluipverkeer tussen de Leyhof en de Winkelhof tijdens de spits en zaterdagochtend is enorm veel. De bereikbaarheid van deze wijken en aansluiting via een hoofdweg als de Engelendaal moet beter."*
- *"Verkeer naar Leiden om Leiderdorp heen i.p.v. doorheen."*
- *"Er moeten zo snel mogelijk goede fietspaden komen die het doorgaande fietsverkeer faciliteren."*
- *"Goed op elkaar afgestemde verkeerslichten."*
- *"Doorgaande Snelfietsroute via Spaanse Brug."*
- *"Stop svp met die malle eenrichtingsverkeerswegen, of eigenlijk met alle verkeersdoorstromings-verhinderende maatregelen (zoals bijv. die idiote hindernissen op de Van Poelgeestlaan, of die schade veroorzakende sluizen op de Van der Marckstraat)."*
- *"Snelfietspaden/routes richting Den Haag vanuit Leiderdorp en richting Leiden CS."*
- *"Doe goed onderzoek naar fietsroutes bijv. naar school, naar Leiden, naar de Winkelhof, etc. De routes zijn vaak anders dan auto's. Verbeter deze routes."*
- *"Als er meer wegen weer 2 richtingen worden zou dat al een hoop schelen met de doorstroming. Zo is dit al goed te merken aan de Van der Marckstraat nu die weer open is. Als we dan ook gelijk de Van Poelgeestlaan weer normaal tweebaans maken kan iedereen weer normaal rijden. En een groene golf op de Engelendaal en je bent van alle problemen af."*
- *"Stoplichten beter afstemmen en de fietsers iets langer groen. Veiligere fietspaden. Neem op bepaalde stukken betonplaten i.p.v. tegels of iets wat daarop lijkt. Fietst veel sneller en veiliger voor scootmobielen."*
- *"De A4 richting Den Haag vóór/bij Leiderdorp verbreden zodat bij file autoverkeer niet Leiderdorp als sluiproute kiest."*
- *"Elke wijk in Leiderdorp moet worden afgesloten voor alle doorgaand (sluip)verkeer."*
- *"Hou bruggen dicht in de spits, meer groene golven."*
- *"Voorkom sluipverkeer door Leiderdorp vanuit Leiden/Merenwijk naar A4: Engelendaal is een Leiderdorpse verbindingsweg en geen doorgaande weg vanuit Leiden. Voorkom sluipverkeer door Leiderdorp bij file op de A4."*
- *"Sluipverkeer van de A4 weren."*
- *"Nu snel een ringweg om verkeer Engelendaal te verminderen. Maatregelen tegen sluipverkeer, vooral via Baanderij, Van Poelgeestlaan naar Stierenbrug en via Cor Gordijnsingel van Leyhof/Buitenhof naar Winkelhof of Bospolder (dan ook sluipen via Voorhoflaan)."*
- *"Bruggen vormen een hindernis voor weggebruikers, vooral in de zomer door pleziervaart."*
- *"Forensenverkeer vanuit Leiden moet niet via (sluip)wegen door Leiderdorp geleid worden."*
- *"De fietspaden kunnen echt beter. En vaak is het voor de auto korter dan voor de fiets. Neem als voorbeeld La Place, Pannenkoekenboerderij. Als fietser en wandelaar moet je helemaal om. Met de auto ben je er zo. Terwijl we allemaal meer moeten bewegen en fietsen beter is voor het milieu. Maar dan moet je het wel belonen."*
- *"Goede doorstroming bij bruggen!"*
- *"Zo snel mogelijk de Spanjaardsbrug afsluiten voor autoverkeer mede uit veiligheidsoverwegingen. Afdoende maatregelen nemen om het doorgaand autoverkeer binnen Leiderdorp tot een minimum te beperken."*
- *"Laat de bus naar Schiphol weer langs Engelendaal rijden, dan heeft Leiderdorp weer een direct verbinding met Schiphol."*