

RAADSVORSTEL

Rv. nr.:

B&W-besluit d.d.:

B&W-besluit nr.:

Naam programma +onderdeel:

Bereikbaarheid

Onderwerp:

Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 (na inspraak)

Aanleiding: Voor verschillende belangrijke verkeersdossiers is er helderheid ontstaan: over de vorm van de Rijnlandroute, de invoering van HOV, en de keuze voor de Leidse Ring. Met het oog hierop vernieuwt Leiden haar mobiliteitsbeleid, ter vervanging van verschillende inmiddels verouderde beleidsnota's.

Doel: De Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 beoogt duidelijkheid, overzicht en onderbouwing te bieden voor de maatregelen die Leiden de komende jaren neemt op het gebied van verkeer en vervoer. In de nota zijn zeven ambities opgenomen voor het beleid (zie hieronder bij Overwegingen).

Kader: Een aantal eerder genomen besluiten is overgenomen in de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022:

- Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden (RV 12.0063)
- Bestuursovereenkomst HOV Zuid-Holland Noord (RV 13.0019)
- Tracékeuze Hooigracht-Langegracht (BW 12.1236)
- Nota Herijking Fietsroutes 2013-2020 (RV 13.0078)
- Parkeerregulering in schilwijken (RV 14.0082)
- Vervolg op invoering betaald parkeren in schilwijken (RV 14.0135)
- Uitvoeringsbesluit Parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt (RV 13.0100)
- Kaderbesluit Singelpark (RV 13.0098)
- Uitvoeringsprogramma Programma Binnenstad (RV 09.0050)
- Luchtkwaliteitsplan Leiden 2012-2014 (RV 13.0166)
- Actieplan Geluid 2013 Leiden (B en W. nr. 13.1009)
- Beleidsakkoord Samenwerken en Innoveren (17 april 2014)

Overwegingen:

De achterliggende, brede ambitie van de Mobiliteitsnota is als volgt:

De Leidse agglomeratie wil een regio zijn van internationale kennis, historische cultuur, met een prettige en hoogwaardige woonomgeving, die goed bereikbaar is.

Dit is vertaald in zeven deelambities gericht op verkeer en vervoer:

1. versterken van de hoofdontsluitingsstructuur
2. bereikbaarheid en omgevingskwaliteit in balans brengen
3. stimuleren van langzaam verkeer
4. stimuleren van OV-gebruik
5. bijdragen aan duurzaamheid en aan minder milieuhinder
6. werken aan een gastvrij Leiden
7. moderne technologie meer inzetten ten behoeve van verkeer en vervoer.

Om deze ambities te bereiken benoemt de Mobiliteitsnota een breed pakket aan maatregelen. Aandacht gaat daarbij uit naar verschillende thema's (zoals duurzaamheid en verkeersveiligheid) en vervoerwijzen (zoals fiets en openbaar vervoer). Gezien de breedte van de inhoud van het beleidsstuk, wordt voor de gebruikte overwegingen verwezen naar de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 zelf.

Financiën: De financiële gevolgen van de Mobiliteitsnota komen aan de orde in het Investeringsprogramma Infrastructuur waar de gemeente op dit moment aan werkt.

Evaluatie: -

Inspraak/participatie: In het proces van het opstellen van de nota is betrokkenheid van de inwoners gezocht, eerst op een informele wijze. Daarbij zijn twee 'meedenkavonden' gehouden (op 26 november 2014 en 7 januari 2015) en is een document gemaakt waarin de opbrengst van de avonden en de ambtelijke reactie van de gemeente is genoteerd.

Op 27 januari 2015 is de Mobiliteitsnota door het college van B&W vastgesteld om vrijgegeven te worden voor inspraak. De inspraaktermijn liep van 5 februari tot en met 18 maart 2015. In deze periode konden schriftelijke reacties ingediend worden. Op 12 februari is een informatieavond gehouden ten behoeve van de inspraak op de Mobiliteitsnota. Op basis van de binnengekomen inspraakreacties is een Nota van Inspraak opgesteld.

Bijgevoegde informatie:

- Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 (na inspraak)
- Voorstel aan burgemeester en wethouders van Leiden betreffende de beantwoording van de inspraakreacties inzake de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022
- Brief van de Leidse Milieuraad (dd. 23 maart 2015) aan de gemeente Leiden met, zoals verzocht door de gemeente, een advies over de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022
- Brief (met kenmerk Z/15/166400) aan de Leidse Milieuraad naar aanleiding van zijn advies op de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders (rv.nr. van 2015), mede gezien het advies van de commissie.

BESLUIT

1. De Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 vast te stellen met de volgende hoofdlijnen:
 - I. Hoofdambitie
De maatregelen in het verkeer en vervoer dienen de volgende brede ambitie: *De Leidse agglomeratie wil een regio zijn van internationale kennis, historische cultuur, met een prettige en hoogwaardige woonomgeving, die goed bereikbaar is.*
 - II. Deelambities
De hoofdambitie leidt tot de volgende deelambities die specifiek gericht zijn op het beleidsveld van verkeer en vervoer:
 - a. Versterken van de hoofdontsluitingsstructuur
 - b. Bereikbaarheid en omgevingskwaliteit in balans brengen
 - c. Stimuleren van het langzaam verkeer
 - d. Stimuleren van OV-gebruik
 - e. Bijdragen aan duurzaamheid en aan minder milieuhinder
 - f. Werken aan een gastvrij Leiden
 - g. Moderne technologie meer inzetten ten behoeve van verkeer en vervoer
 - III. Structuur van het wegennet
 - a. In een kaart vast te leggen welke wegen in Leiden deel uitmaken van de ontsluitingsstructuur, en zo ook welke wegen een verblijfsfunctie hebben. Deze 'wegencategoriseringskaart' is Figuur 12 in de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022.
 - b. Vier wegencategorieën te onderscheiden voor de wegen binnen de gemeente Leiden: stedelijke stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen.
 - c. De 'Leidse Ring' (A44, Rijnlandroute, A4, en de streng N446 – Oude Spoorbaan – Willem de Zwijgerlaan – Schipholweg – Plesmanlaan) aan te wijzen als de hoofdontsluitingsstructuur van de Leidse Agglomeratie en hier maatregelen uit te voeren op het gemeentelijk deel om deze ring te versterken.
 - d. Maatregelen uit te voeren om de inrichting van de wegen overeen te laten komen met de categorisering van de wegen volgens bovengenoemde wegencategoriseringskaart.
 - e. Op een aantal specifieke locaties maatregelen te nemen met gevolgen voor de wegenstructuur:
 - i. Instellen van éénrichting voor het gemotoriseerd verkeer op de Rijnzichtbrug, waarbij het verkeer alleen nog vanaf de Haagweg richting de Morsweg mag rijden.

- ii. Met Leiderdorp in overleg te gaan over het afsluiten van de Spanjaardsbrug voor alle verkeer behalve langzaam verkeer en openbaar vervoer.
- iii. Versterken voetgangersvriendelijkheid in delen van de historische binnenstad, nog uit te werken in overleg met belanghebbenden.
- iv. De manier waarop de wijken Waardeiland en Meerburg aansluiten op de Hoge Rijndijk herbezien, samen met belanghebbenden, met het doel verkeersveiligheid, afwikkelingskwaliteit, en de leefbaarheid op de Hoge Rijndijk en de aansluitingen te verbeteren.

IV. Duurzaamheid en Leefbaarheid

Maatregelen te nemen vanuit de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 die bijdragen aan duurzaamheid en leefbaarheid:

- a. Bevorderen van het fietsgebruik door het fietsbeleid.
- b. Bevorderen van het OV-gebruik door het OV-beleid.
- c. Inzetten op duurzaamheidseisen in de volgende OV-concessie van de provincie.
- d. Autodelen bevorderen door hier parkeerplaatsen voor te reserveren, ontheffingen te verlenen van een parkeervergunning en door met communicatiemiddelen autodelen onder de aandacht te brengen.
- e. Inzetten van communicatiemiddelen om inwoners bewust te maken van verschillende vormen van duurzame mobiliteit.

V. Verkeersveiligheid

Maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te bevorderen:

- a. Aanpak van de veiligheidssituatie op een aantal specifieke punten: het kruispunt Wassenaarseweg-Albinusdreef, het kruispunt Churchillaan-Telderskade, het kruispunt Dellaertweg-Schuttersveld, het kruispunt Tomatenstraat-Lammenschansweg, en tien kruispunten zoals vastgesteld in de Nota Herijking Fietsroutes 2013-2020.
- b. Aanpak van de oversteek over de Julius Caesarbrug gebeurt nu door de detectie van het fietsverkeer door de verkeerslichten te verbeteren. De effecten hiervan worden geëvalueerd om te bepalen of dit afdoende is, of dat toch meer maatregelen nodig zijn.
- c. Aanpak van de veiligheidssituatie in twee wijken waar de gemeente met de bewoners in gesprek is over maatregelen: het Houkwartier en de Merenwijk.
- d. Aanpak van de veiligheid bij spoorwegovergangen: realisatie van het project SPODO en onderzoek naar de spoorwegovergang met de Herenstraat.
- e. Gebruik maken van de mogelijkheden voor verkeerseducatie en publiekscampagnes die het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2014-2016 van Holland-Rijnland biedt.
- f. Uitvoeren van een wijkgerichte aanpak waarbij de gemeente samen met de bewoners nagaat welke kleinschaliger maatregelen bij kunnen dragen aan de verkeers(veiligheids)situatie in de wijk.

VI. Openbaar Vervoer

Maatregelen te nemen die het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen:

- a. Realisatie van de benodigde maatregelen voor R-net bussen (Hoogwaardig OV).
- b. Verplaatsen van de OV-terminal naar de zeezijde van Leiden Centraal, inclusief de daarbij horende aanpassingen van de aansluitende wegen.

- c. Inzetten op een betere treinbediening op de route Leiden-Utrecht.
- d. Nauw samenwerken met de Provincie Zuid Holland aan de busconcessie van 2020 met het doel voor Leiden een goede busbediening te verkrijgen met aandacht voor de voor Leiden belangrijke belangen bereikbaarheid én leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.
- e. Versterken van de OV-verbinding tussen het Bio Science Park en de binnenstad.

VII. Voetgangers

Maatregelen te nemen die de positie van de voetganger verbeteren:

- a. Verbeteren van de looproutes van het station naar de binnenstad en naar het Bio Science Park.
- b. Verbeteren van de looproutes van de garage onder de Garenmarkt en onder de Lammermarkt naar de binnenstad.

VIII. Fietsverkeer

Maatregelen te nemen die het gebruik van de fiets bevorderen, naast het doorzetten van de 42 maatregelen uit de Nota Herijking Fietsroutes 2013-2020:

- a. Maatregelen voor de vijf snelfietsroutes na beschikking van de aanvullende rijkssubsidie Beter Benutten.
- b. Maatregelen ter verbetering van het fietsparkeren: bij Leiden Centraal, Lammenschans, centrum en wijken (vooruitlopend op het uitvoeringsprogramma fietsparkeren 2015).
- c. Maatregelen fietsroutes uit LAB071, aanvullend op de nota herijking fietsroutes.
- d. Maatregelen fietsroutes uit Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied: “fixing the link” en route Bio Science Park – centrum.

IX. Parkeren

Maatregelen te nemen op het gebied van parkeren:

- a. Realiseren van de parkeergarages onder de Lammermarkt en Garenmarkt.
- b. Uitbreiden van gereguleerd parkeren.
- c. Evalueren van straatparkeren in de binnenstad.
- d. Digitaliseren van de parkeerketen.
- e. De Morspoortgarage en het Haagwegterrein kunnen tot 2023 hun functie behouden.

X. Ketenmobiliteit

Maatregelen te nemen die ketenmobiliteit (waarbij ook OV wordt gebruikt) bevorderen:

- a. Verbeteren looproutes van en naar Leiden Centraal.
- b. Fietsparkeren bij de stations verbeteren.

XI. Verkeersmanagement

Maatregelen te nemen op het gebied van verkeersmanagement:

- a. De inzet van de mobiliteitsmakelaar voort laten zetten.
- b. Realiseren van een geavanceerd verkeersmonitoringssysteem.
- c. Uitbreiden van de mogelijkheden voor gecoördineerde verkeersregelingen.
- d. Het koppelen van de Leidse verkeerscentrale aan de regionale verkeerscentrale.
- e. Calamiteitenroutes beschikbaar maken.

- f. Inzetten van monitoringsgegevens van het Leidse wegennet bij vaarwegmanagement van de provincie.
- g. Doorzetten van inspanningen op het gebied van verkeersregie.
- h. Verbeteren van de bewegwijzering.

XII. Streven naar verdere samenwerking in de agglomeratie

Om verdere samenwerking met de gemeenten in de Leidse agglomeratie te verbeteren alle 071 gemeenten per brief uit te nodigen om met de gemeente Leiden in gesprek te gaan over de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 en in de toekomst nauw samen te werken op het gebied van bereikbaarheid.

- 2. De volgende nota's over mobiliteitsbeleid te laten vervallen bij het aannemen van de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022: het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (RB 06.0042), de Kadernota Bereikbaarheid (RB 09.0039) en het Uitvoeringsprogramma Bereikbaar Leiden (RB 12.0084).

Gedaan in de openbare raadsvergadering van,

de Griffier,

de Voorzitter,

TECHNISCHE INFORMATIE

Opsteller: Thomas Dijker/Benjamin Schaipp
Organisatieonderdeel: Ruimte- en milieubeleid
Telefoon: 071 5165539
E-mail: t.dijker@leiden.nl

Portefeuillehouder:

Bereikbaarheid, Economie, Binnenstad en Cultuur

B en W-nummer 15.0359; besluit d.d. 21-4-2015

Onderwerp	Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 (na inspraak)
------------------	--

Besluiten:

1. kennis te nemen van de inspraakreacties op de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022;
2. de beantwoording van de inspraakreacties vast te stellen;
3. de insprekers schriftelijk op de hoogte te brengen van het antwoord;
4. de brief met kenmerk Z/15/166400 en datum 8 april 2015 in reactie op het advies van de Leidse Milieuraad vast te stellen en te laten versturen naar de Leidse Milieuraad;
5. in te stemmen met de naar aanleiding van de beantwoording wel/~~niet~~* gewijzigde nota. Waarbij de gewijzigde punten betreffen:
 - a) in hoofdstuk 3 wordt voor het Bio Science Park de term binnenstedelijk niet meer gebruikt; alleen de term centrale zone is blijven staan. Voor het Bio Science Park is aangegeven dat daar de gemeente het belangrijk vindt dat daar zogenaamde 'third places' worden ontwikkeld, dat wil zeggen, ontmoetingsplekken buiten de aanwezige gebouwen waar uitwisseling plaats kan vinden,
 - b) in paragraaf 5.1 over duurzame mobiliteit en leefbaarheid is bij de maatregel 'bevorderen bewustwording belang duurzame mobiliteit via communicatie' genoemd dat hieronder ook het promoten van Het Nieuwe Rijden mogelijk is,
 - c) in paragraaf 7.1 is het belang voor blinden en slechtzienden van goed ingerichte oversteekplaatsen naar voren gebracht,
 - d) in de figuren met het fietsnetwerk is een schakel die vergeten was alsnog toegevoegd: de Kastanjekade,
 - e) in paragraaf 7.1 is genoemd dat bij de inrichting van de infrastructuur er ook specifieke aandacht moet zijn voor mensen met een beperking of handicap,
 - f) vanwege verwarring over een aangegeven buslijn door de Steenstraat in figuur 7 is in de kaarten die de principes van OV-routes van de toekomst tonen aangegeven dat de betreffende lijn geen normale buslijn is, maar een gewenste kleinschalige OV-lijn met vraaggestuurd vervoer,
 - g) in de inleiding van hoofdstuk 6 over OV is herhaald dat de gemeente streeft naar meer OV-gebruik,
 - h) in figuur 5 is aangegeven dat over de Turfmarkt buslijnen (blijven) rijden,
 - i) benoemd is dat de gemeente en LUMC in overleg zijn over de nieuwe busterminal bij Leiden Centraal en dat voor de Mobiliteitsnota dezelfde uitgangspunten gelden als voor het onderzoek dat wordt gedaan wordt ten behoeve van dit overleg,
 - j) de afbeelding in paragraaf 4.2.5 bleek door de kleurstelling van de hoofdwegen tot verwarring te leiden. De wegen zijn er nu met een neutrale kleur afgebeeld.
6. De raad het volgende voor te stellen:
 1. De Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 vast te stellen met de volgende hoofdlijnen:
 - I. Hoofdambitie
De maatregelen in het verkeer en vervoer dienen de volgende brede ambitie: De

Leidse agglomeratie wil een regio zijn van internationale kennis, historische cultuur, met een prettige en hoogwaardige woonomgeving, die goed bereikbaar is.

II. Deelambities

De hoofdambitie leidt tot de volgende deelambities die specifiek gericht zijn op het beleidsveld van verkeer en vervoer:

- a. Versterken van de hoofdontsluitingsstructuur
- b. Bereikbaarheid en omgevingskwaliteit in balans brengen
- c. Stimuleren van het langzaam verkeer
- d. Stimuleren van OV-gebruik
- e. Bijdragen aan duurzaamheid en aan minder milieuhinder
- f. Werken aan een gastvrij Leiden
- g. Moderne technologie meer inzetten ten behoeve van verkeer en vervoer

III. Structuur van het wegennet

- a. In een kaart vast te leggen welke wegen in Leiden deel uitmaken van de ontsluitingsstructuur, en zo ook welke wegen een verblijfsfunctie hebben. Deze 'wegencategoriseringskaart' is Figuur 12 in de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022.
- b. Vier wegencategorieën te onderscheiden voor de wegen binnen de gemeente Leiden: stedelijke stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen.
- c. De 'Leidse Ring' (A44, Rijnlandroute, A4, en de streng N446 – Oude Spoorbaan – Willem de Zwijgerlaan – Schipholweg – Plesmanlaan) aan te wijzen als de hoofdontsluitingsstructuur van de Leidse Agglomeratie en hier maatregelen uit te voeren op het gemeentelijk deel om deze ring te versterken.
- d. Maatregelen uit te voeren om de inrichting van de wegen overeen te laten komen met de categorisering van de wegen volgens bovengenoemde wegencategoriseringskaart.
- e. Op een aantal specifieke locaties maatregelen te nemen met gevolgen voor de wegenstructuur:
 - i. Instellen van éénrichting voor het gemotoriseerd verkeer op de Rijnzichtbrug, waarbij het verkeer alleen nog vanaf de Haagweg richting de Morsweg mag rijden.
 - ii. Met Leiderdorp in overleg te gaan over het afsluiten van de Spanjaardsbrug voor alle verkeer behalve langzaam verkeer en openbaar vervoer.
 - iii. Versterken voetgangersvriendelijkheid in delen van de historische binnenstad, nog uit te werken in overleg met belanghebbenden.
 - iv. De manier waarop de wijken Waardeiland en Meerburg aansluiten op de Hoge Rijndijk herbezielen, samen met belanghebbenden, met het doel verkeersveiligheid, afwikkelingskwaliteit, en de leefbaarheid op de Hoge Rijndijk en de aansluitingen te verbeteren.

IV. Duurzaamheid en Leefbaarheid

Maatregelen te nemen vanuit de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 die bijdragen aan duurzaamheid en leefbaarheid:

- a. Bevorderen van het fietsgebruik door het fietsbeleid.
- b. Bevorderen van het OV-gebruik door het OV-beleid.
- c. Inzetten op duurzaamheidseisen in de volgende OV-concessie van de provincie.
- d. Autodelen bevorderen door hier parkeerplaatsen voor te reserveren, ontheffingen te verlenen van een parkeervergunning en door met communicatiemiddelen autodelen onder de aandacht te brengen.
- e. Inzetten van communicatiemiddelen om inwoners bewust te maken van verschillende vormen van duurzame mobiliteit.

V. Verkeersveiligheid

Maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te bevorderen:

- a. Aanpak van de veiligheidssituatie op een aantal specifieke punten: het kruispunt Wassenaarseweg-Albinusdreef, het kruispunt Churchillaan-Telderskade, het kruispunt Dellaertweg-Schuttersveld, het kruispunt Tomatenstraat-Lammenschansweg, en tien kruispunten zoals vastgesteld in de Nota Herijking Fietsroutes 2013-2020.
- b. Aanpak van de oversteek over de Julius Caesarbrug gebeurt nu door de detectie van het fietsverkeer door de verkeerslichten te verbeteren. De effecten hiervan worden geëvalueerd om te bepalen of dit afdoende is, of dat toch meer maatregelen nodig zijn.
- c. Aanpak van de veiligheidssituatie in twee wijken waar de gemeente met de bewoners in gesprek is over maatregelen: het Houtkwartier en de Merenwijk.
- d. Aanpak van de veiligheid bij spoorwegovergangen: realisatie van het project SPODO en onderzoek naar de spoorwegovergang met de Herenstraat.
- e. Gebruik maken van de mogelijkheden voor verkeerseducatie en publiekscampagnes die het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2014-2016 van Holland-Rijnland biedt.
- f. Uitvoeren van een wijkgerichte aanpak waarbij de gemeente samen met de bewoners nagaat welke kleinschaliger maatregelen bij kunnen dragen aan de verkeers(veiligheids)situatie in de wijk.

VI. Openbaar Vervoer

Maatregelen te nemen die het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen:

- a. Realisatie van de benodigde maatregelen voor R-net bussen (Hoogwaardig OV).
- b. Verplaatsen van de OV-terminal naar de zeezijde van Leiden Centraal, inclusief de daarbij horende aanpassingen van de aansluitende wegen.
- c. Inzetten op een betere treinbediening op de route Leiden-Utrecht.
- d. Nauw samenwerken met de Provincie Zuid Holland aan de busconcessie van 2020 met het doel voor Leiden een goede busbediening te verkrijgen met aandacht voor de voor Leiden belangrijke belangen bereikbaarheid én leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

- e. Versterken van de OV-verbinding tussen het Bio Science Park en de binnenstad.

VII. Voetgangers

- a. Maatregelen te nemen die de positie van de voetganger verbeteren:
- b. Verbeteren van de looproutes van het station naar de binnenstad en naar het Bio Science Park.
- c. Verbeteren van de looproutes van de garage onder de Garenmarkt en onder de Lammermarkt naar de binnenstad.

VIII. Fietsverkeer

Maatregelen te nemen die het gebruik van de fiets bevorderen, naast het doorzetten van de 42 maatregelen uit de Nota Herijking Fietsroutes 2013-2020:

- a. Maatregelen voor de vijf snelfietsroutes na beschikking van de aanvullende rijkssubsidie Beter Benutten.
- b. Maatregelen ter verbetering van het fietsparkeren: bij Leiden Centraal, Lammenschans, centrum en wijken (vooruitlopend op het uitvoeringsprogramma fietsparkeren 2015).
- c. Maatregelen fietsroutes uit LAB071, aanvullend op de nota herijking fietsroutes.
- d. Maatregelen fietsroutes uit Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied: "fixing the link" en route Bio Science Park – centrum.

IX. Parkeren

Maatregelen te nemen op het gebied van parkeren:

- a. Realiseren van de parkeergarages onder de Lammermarkt en Garenmarkt.
- b. Uitbreiden van gereguleerd parkeren.
- c. Evalueren van straatparkeren in de binnenstad.
- d. Digitaliseren van de parkeerketen.
- e. De Morspoortgarage en het Haagwegterrein kunnen tot 2023 hun functie behouden.

X. Ketenmobiliteit

Maatregelen te nemen die ketenmobiliteit (waarbij ook OV wordt gebruikt) bevorderen:

- a. Verbeteren looproutes van en naar Leiden Centraal.
- b. Fietsparkeren bij de stations verbeteren.

XI. Verkeersmanagement

- a. Maatregelen te nemen op het gebied van verkeersmanagement:
- b. De inzet van de mobiliteitsmakelaar voort laten zetten.
- c. Realiseren van een geavanceerd verkeersmonitoringssysteem.
- d. Uitbreiden van de mogelijkheden voor gecoördineerde verkeersregelingen.
- e. Het koppelen van de Leidse verkeerscentrale aan de regionale verkeerscentrale.
- f. Calamiteitenroutes beschikbaar maken.

- g. Inzetten van monitoringsgegevens van het Leidse wegennet bij vaarwegmanagement van de provincie.
- h. Doorzetten van inspanningen op het gebied van verkeersregie.
- i. Verbeteren van de bewegwijzering.

XII. Streven naar verdere samenwerking in de agglomeratie

- a. Om verdere samenwerking met de gemeenten in de Leidse agglomeratie te verbeteren alle 071 gemeenten per brief uit te nodigen om met de gemeente Leiden in gesprek te gaan over de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 en in de toekomst nauw samen te werken op het gebied van bereikbaarheid.

- 2. De volgende nota's over mobiliteitsbeleid te laten vervallen bij het aannemen van de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022: het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (RB 06.0042), de Kadernota Bereikbaarheid (RB 09.0039) en het Uitvoeringsprogramma Bereikbaar Leiden (RB 12.0084).

Perssamenvatting:

De Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 legt het beleid van de gemeente Leiden vast op het gebied van verkeer en vervoer. Het opstellen van deze beleidsnota is mogelijk en noodzakelijk geworden nu een aantal ontwikkelingen op verkeersgebied uitgekristalliseerd is, zoals de vorm waarin de Rijnlandroute wordt gerealiseerd, de introductie van Hoogwaardig openbaar vervoer, en de voorkeursoplossing uit LAB071.

De nota benoemt de ambities die Leiden op het vlak van mobiliteit heeft, en benoemt maatregelen om deze ambities te realiseren. Hier zijn nieuwe maatregelen bij, maar ook veel maatregelen waarvoor de afgelopen jaren al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ook deze laatste zijn in deze nota opgenomen, want een belangrijk doel van de nota is overzicht te bieden over het gehele mobiliteitsbeleid van de gemeente. De looptijd van de Mobiliteitsnota is van 2015 tot en met 2022. Deze periode komt overeen met het Investeringsprogramma Infrastructuur waar Leiden ook aan werkt. In het Investeringsprogramma worden de middelen belegd voor infrastructuurprojecten.

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Leidse Milieuraad
p/a Kruijschip 4
2311 RS LEIDEN

Gemeente Leiden
Bezoekadres Stadhuis
Stadhuisplein 1
Postadres Postbus 9100
2300 PC Leiden
Telefoon 14071
E-Mail
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 21 april 2015
Ons kenmerk Z/15/166400
Onderwerp Uw advies over de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022

Contactpersoon T. Dijker
Doorkiesnummer 5539

Geachte leden van de Leidse Milieuraad,

Op ons verzoek heeft u een advies uitgebracht over de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022. Dit advies hebben wij ontvangen in uw brief van 23 maart 2015. Wij danken u voor het advies, en met deze brief bieden wij u onze reactie hierop aan. U geeft aan op grote lijnen positief te oordelen over de nota, maar heeft nog een aantal kanttekeningen. Ook geeft u een aantal aanbevelingen. In deze brief lopen wij deze puntsgewijs na.

Kanttekeningen

1. Prognoses

U stelt dat verkeersprognoses de basis vormen van de nota, terwijl bij die prognoses vraagtekens kunnen worden geplaatst. Er wordt namelijk uitgegaan van de hoogste groeiverwachtingen, terwijl er de laatste jaren eerder sprake is van een afname dan een toename van verkeer.

U pleit er voor bij kaderbesluiten en uitvoeringsbesluiten die volgen uit de nota de aanvankelijke ramingen te vergelijken met actuele verkeerstellingen en de oorspronkelijke voornemens daaraan aan te passen. De tellingen moeten betrekking hebben op regelmatige kordontellingen op zowel het binnen- als buitenkordon, aangevuld met kentekenonderzoek, onderzoek naar modal split en herkomst- en bestemmingsmotieven,

De Leidse Milieuraad pleit er voor bij projecten die zich qua aard en omvang hiervoor lenen altijd een gevoeligheidsanalyse uit te voeren, waarbij een maatschappelijke kostenbatenanalyse wordt opgesteld voor niet alleen het hoogste maar ook het laagste groeiscenario, en een vergelijking met de feitelijke ontwikkelingen. Inspreker acht zo'n aanpak belangrijk voor de in de nota genoemde te verbeteren kruispunten en voor de verdere besluitvorming over dimensionering en aanvaardbaarheid van snelheidsverhoging op het noordelijke deel van de Leidse Ring.

Reactie gemeente: Verkeersprognoses zijn nuttig op verschillende momenten, en op verschillende manieren, in verkeersstudies en verkeersbeleid. Zo zijn bij het ontwerp van infrastructuur de cijfers uit een prognose nodig om te toetsen of het ontwerp goed zal functioneren, en zijn prognoses nodig om de effecten op milieugevolgen te toetsen. Ook bij kostenbatenanalyses kunnen prognoses een belangrijke rol spelen.

Inderdaad zijn ook bij de Mobiliteitsnota prognoses gebruikt. Ze vormen echter niet zozeer de basis van de nota, maar hebben eerder gefungeerd als een hulpmiddel om de effecten op de verdeling van het verkeer op het netwerk te bekijken. Het gaat hierbij om een beschouwing op hoofdlijnen, zoals past bij een beleidsplan. Daarbij is gekeken of de effecten in de gewenste richting zijn. Uiteindelijk is bij de realisatie van de plannen een gedetailleerdere studie nodig waarbij de verkeerscijfers preciezer worden bepaald, om zo (bijvoorbeeld) de vereiste milieutoetsen uit te voeren.

De toepassing van kostenbatenanalyses speelt slechts beperkt in het gemeentelijk verkeersbeleid. Dergelijke analyses zijn zinvol bij (erg) grote investeringen, terwijl op gemeentelijk niveau van de meeste infrastructuurprojecten de kosten relatief beperkt zijn. Een voorbeeld waarbij wel een kostenbatenanalyse zinvol is, en uitgevoerd, is LAB071. Bij LAB071 is ook een gevoeligheidsanalyse toegepast. Voor de aanpak van andere, afzonderlijke kruispunten in Leiden achten wij een kostenbatenanalyse een zwaar middel, en verwachten wij dat een meer kwalitatieve analyse voldoende de noodzaak voor de projecten laat zien. Ook daarbij kunnen overigens verkeerscijfers meespelen. Overigens zijn verreweg de meeste van de projecten in de Mobiliteitsnota niet gebaseerd op toenames van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie, maar gaat het om situaties waar met de huidige wegbelasting al problemen bestaan. In die zin speelt daarbij minder de discussie over de vraag of de geldende verkeersprognoses de intensiteiten overschatten.

Voor de discussie rond de vraag welke uitgangspunten voor prognoses gebruikt dienen te worden, is de planologisch/juridische component ook van belang. Wanneer bij bestemmingsplannen getoetst wordt op milieueffecten, zijn verkeersprognoses belangrijke basisinvoer. Daarbij is het van belang dat de gemeente alle verwachte toekomstige ontwikkelingen meeneemt. Als leidraad gebruiken gemeenten hier meestal voor dat de verkeerseffecten van alle eerder vastgestelde plannen worden opgenomen. Als de gemeente dit niet doet, maakt het kans bij een mogelijke beroepszaak dat een plan sneuvelt.

De gemeente wil graag beschikken over veel meer verkeersdata, en deze ook meer toepassen bij verkeersonderzoeken, ook als deze met prognosemodellen worden gedaan. Daarbij vindt de gemeente het erg belangrijk een kwaliteitssprong te maken in kwantiteit en kwaliteit van de gegevens. Op dit moment beschikt de gemeente echter nog niet over de beschikbare verkeersdata, en we zijn van mening dat we structurele, langduriger metingen nodig hebben om goede uitspraken te doen. Daarom is een van de projecten in de Mobiliteitsnota het fors verbeteren van de data-inwinning waarbij we op een geautomatiseerde wijze veel meer gaan weten over het verkeer in Leiden. Het gaat daarbij om een aanzienlijk project met, naar verwachting, een behoorlijke doorlooptijd; de gevraagde verkeersgegevens zijn dus nog niet op korte termijn beschikbaar. Graag betreft de gemeente de Leidse Milieuraad bij de opzet van het inwinsysteem, ook vanuit het oog van het gebruik van de gegevens.

2. Wegencategorisering in de binnenstad

U vindt het beleid om in de binnenstad de snelheid te beperken, en de introductie van wijkontsluitingswegen die daarbij hoort, positief met het oog op het minder aantrekkelijk maken van routes door de binnenstad en de vermindering van overlast. U pleit er wel voor een ontwerpssnelheid van 30 km/h in de hele binnenstad aan te houden. U vindt dit ook verstandig vanuit handhaving en het verminderen van onnodige verkeersborden.

Reactie gemeente: De gemeente wenst inderdaad de hoeveelheid verkeer door de binnenstad te verminderen. Desondanks blijft de hoeveelheid verkeer op een aantal wegen (zoals de Langegracht, Hooigracht, Zijlsingel) toch nog aanzienlijk. Bij een 30 km/h-inrichting kan echter slechts een beperkte hoeveelheid verkeer verwerkt worden, want bij deze inrichting horen bijvoorbeeld smalle rijbanen, gelijkwaardige kruispunten, menging van fietsers met het autoverkeer. En die krappe inrichting is dus niet haalbaar bij de voorziene intensiteiten. En als die krappe inrichting niet mogelijk is, zal het verkeer onvoldoende geneigd zijn (circa) 30 km/h te gaan rijden. Bovendien is handhaving van de snelheid alleen mogelijk als de inrichting past bij het snelheidsregime.

Hoewel een 30 km/h-inrichting op een aantal delen van de binnenstad niet goed mogelijk is, wil de gemeente hier wel maatregelen nemen die de verblijfskwaliteit rond de wegen verbetert en de aantrekkelijkheid van de wegen voor doorgaand verkeer af laten nemen, echter wel onder de voorwaarde dat het aanwezige verkeer afdoende verwerkt kan worden. Daartoe voert de Mobiliteitsnota een nieuwe categorie in, de wijkontsluitingsweg, tussen de erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg in. In het algemeen zal op wijkontsluitingswegen de snelheidslimiet 50 km/h zijn, maar voor de vormgeving zal wel een lagere ontwerpsnelheid gebruikt worden.

3. Verdere analyse van een aantal besluiten

De Leidse Milieuraad vraagt zich af of de gevolgen van een aantal besluiten wel voldoende is geanalyseerd. U noemt hierbij het verplaatsen van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal, het afsluiten van de Spanjaardsbrug voor autoverkeer en het eenrichting maken van de Rijnzichtbrug. Wat betreft de verplaatsing busstation noemt u de al in de huidige situatie bestaande capaciteitsproblemen rond de Rijnsburgerweg en u vraagt zich af hoe de maatregel zich verhoudt met het vele fietsverkeer. Wat betreft de Spanjaardsbrug vraagt u naar de mogelijke gevolgen voor de Zijlsingel en Hooigracht. U geeft aan dat er over genoemde punten meer duidelijkheid moet zijn voordat u uw standpunt definitief kunt bepalen.

Reactie gemeente: Naar mening van de gemeente zijn genoemde zaken voldoende geanalyseerd om ze tot beleid te maken. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat er geen verdere uitwerking noodzakelijk is. In ieder geval zijn voor alle besluiten juridische procedures nodig: een bestemmingsplan en verkeersbesluiten voor het verplaatsen van het busstation, en verkeersbesluiten voor de Spanjaardsbrug en Rijnzichtbrug. Daar hoort ook een (verdere) onderbouwing bij, inclusief verkeers- en milieugevolgen. En voor de maatregelen spelen vragen over de inrichting van de wegen waarbij het verkeer goed verwerkt kan worden en hoe het fietsverkeer een goede plaats behoudt. De verplaatsing van het busstation is overigens niet nieuw, maar er heeft al eerdere politieke besluitvorming voor plaatsgevonden. Voor de Mobiliteitsnota is gekeken naar de verkeerseffecten op het netwerk. De afsluiting van de Spanjaardsbrug heeft zeer kleine effecten op de Hooigracht (ca. + 1%, ofwel ca. 120 vtg/etm) en Zijlsingel (ca. + 2%, ofwel ca. 300 vtg/etm). De afsluiting van de Spanjaardsbrug is echter slechts een van de maatregelen die in de Mobiliteitsnota is opgenomen. In paragraaf 4.2.5 is een overzicht gezien van de totaaleffecten op de verdeling van het verkeer. Hierin verwachten we op de Hooigracht een afname van het verkeer, terwijl op de Zijlsingel helaas wel een toename van het verkeer is geprognosticeerd.

4. Openbaar Vervoer

U geeft aan dat het voor het OV van groot belang is dat verbindingen direct zijn met een zo klein mogelijke reistijd om concurrerend te kunnen zijn. U verwacht dat het binnen de huidige concessie lastig zal zijn aanpassingen aan de dienstregeling te realiseren. De komende jaren zullen vooral gebruikt moeten worden om een meer op de wensen van de reiziger gericht OV-systeem te onderzoeken.

Reactie gemeente: De gemeente deelt uw mening.

5. Pakketbezorging in relatie tot internetaankopen

De Leidse Milieuraad mist in de nota het onderwerp pakjesbezorging ten gevolge van internetaankopen. Het beperken hiervan, door het bevorderen van afhaalpunten of het stellen van eisen aan de voertuigen die bezorgen (alleen elektrisch) zou als beleidsdoel in de nota niet misstaan.

Reactie gemeente: In de nota staat dat Leiden zal aanhaken op het Beter Benutten initiatief Maatwerk Distributie. Bij de uitwerking hiervan is aandacht mogelijk voor de gevolgen van de toename van internetaankopen.

6. Park & Ride en carpoolen

U geeft in overweging in de uitwerking van de nota ook aandacht te geven aan vervoersmanagement en de verdere ontwikkeling van P&R en carpoolen.

Reactie gemeente: De nota noemt vervoersmanagement als een van de maatregelen, via de inspanningen die de mobiliteitsmakelaar verricht. Voor carpoolen en P&R voorziet de gemeente op dit moment geen nieuwe maatregelen. Voor carpoolen blijven voldoende parkeerplaatsen beschikbaar, en P&R heeft voor Leiden weinig potentie laten zien.

Aanbevelingen

1. Voer, bij omvangrijke infrastructuurprojecten, waarvoor geldt dat verkeersvolumina een beduidend effect hebben op de baten gedeeld door kostenverhouding, altijd een (gevoeligheids)analyse uit gebaseerd op zowel het hoogste als het laagste groeiscenario. Baseer de vooruitberekeningen berekeningen steeds op de meest recente verkeerstellingen.

Reactie gemeente: zie het antwoord bij kanttekening 1.

2. Stel een programma op van regelmatige tellingen
 - a. op een buitencordon waarmee de ontwikkeling van het ten opzichte van Leiden doorgaande- en bestemmingsverkeer kan worden bepaald en
 - b. op een cordon om de binnenstad waarmee het ten opzichte van de binnenstad doorgaande - en bestemmingsverkeer kan worden vastgesteld.
 - c. Op wegen waar de bijdrage aan luchtverontreiniging van het verkeer een belangrijk deel uitmaakt van het verschil tussen de achtergrondconcentratie en de milieugrenswaarden.

Reactie gemeente: De gemeente heeft als een van de maatregelen het opzetten van een uitgebreid verkeersmonitoringssysteem en nodigt de Leidse Milieuraad graag uit mee te denken over de opzet ervan. Zie ook het antwoord bij kanttekening 1.

3. Stel voor het programma van regelmatige tellingen nog dit jaar voldoende budget ter beschikking.

Reactie gemeente: de gemeente kiest ervoor het nieuwe monitoringssysteem voor verkeer te realiseren, en zal hier de benodigde middelen voor reserveren. Het is helaas niet mogelijk op korte termijn een dergelijk systeem operationeel te krijgen.

4. Stel voor de hele binnenstad een maximumsnelheid vast van 30km/uur.

Reactie gemeente: zie het antwoord bij kanttekening 2.

5. Breng de consequenties van de voorgestelde keuzen: verplaatsen van het busstation naar de zeezijde, afsluiting Spanjaardbrug en eenrichtingverkeer op de Rijnzichtbrug goed in beeld voor dat er nadere besluiten genomen worden.

Reactie gemeente: Zie het antwoord bij kanttekening 3.

6. Besteedt bij de verdere uitwerking van de nota ook aandacht aan pakjesbezorging, vervoermanagement, P&R en carpoolen.

Zie het antwoord bij kanttekening 4 en 5.

7. Stel een programma op aan de hand waarvan de voortgang van de nog uit te werken punten regelmatig kan worden gemonitord.

Reactie gemeente: De gemeente werkt aan een investeringsprogramma infrastructuur. Dit zal een belangrijk instrument zijn om de voortgang te bewaken.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Leiden,
de Secretaris, de Burgemeester,



Mobiliteitsnota Leiden

2015-2022

Samenvatting

Deze nota legt het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Leiden vast. De nota benoemt de ambities die Leiden op het vlak van mobiliteit heeft, en benoemt maatregelen om deze ambities te realiseren. Hier zijn nieuwe maatregelen bij, maar ook veel maatregelen waarover de afgelopen jaren al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ook de laatste zijn in deze nota opgenomen, want een belangrijk doel van de nota is overzicht te bieden over het gehele mobiliteitsbeleid van de gemeente. De looptijd van de Mobiliteitsnota is van 2015 tot en met 2022. Deze periode komt overeen met het Investeringsprogramma Infrastructuur waar Leiden ook aan werkt. In de Investeringsprogramma worden de middelen belegd voor infrastructuurprojecten.

In deze Mobiliteitsnota zijn zeven ambities verwoord:

8. versterken van de hoofdontsluitingsstructuur
9. bereikbaarheid en omgevingskwaliteit in balans brengen
10. stimuleren van langzaam verkeer
11. stimuleren van OV-gebruik
12. bijdragen aan duurzaamheid en aan minder milieuhinder
13. werken aan een gastvrij Leiden
14. moderne technologie meer inzetten ten behoeve van verkeer en vervoer.

Met deze ambities willen wij bijdragen aan het bovenliggende doel dat ook in de Verkenning LAB071 is gebruikt: de Leidse agglomeratie wil een regio zijn van internationale kennis, historische cultuur, met een prettige en hoogwaardige woonomgeving, die goed bereikbaar is.

Leiden zal een aantal belangrijke maatregelen nemen ter verbetering van de structuur van het wegennet. De basis hiervoor is een ring die dé hoofdontsluitingsstructuur van Leiden en de Leidse agglomeratie vormt. Deze hoofdstructuur wordt mogelijk door de komst van de Rijnlandroute en de verbrede A4. De Rijnlandroute sluit in feite de ring rond de Leidse agglomeratie. De ring die zo ontstaat wordt gevormd door de A44, Rijnlandroute, A4, en de streng N446 – Oude Spoorbaan – Willem de Zwijgerlaan – Schipholweg – Plesmanlaan, en heet vooralsnog de Leidse Ring. Door ook op het gemeentelijke deel maatregelen te nemen, versterken we deze Leidse Ring en functioneert deze als de snelle én betrouwbare hoofdstructuur van de Leidse agglomeratie. Het bundelen van meer verkeer op deze route, maakt het mogelijk in andere delen van de stad aanpassingen van de wegenstructuur uit te voeren.

Met de Leidse Ring als basis is in deze nota een keuze gemaakt welke wegen de gemeente ziet als wegen met een ontsluitende functie, en welke wegen gelden als verblijfsgebieden. Hiertoe is gebruik gemaakt van de wegencategorieën conform het programma Duurzaam Veilig: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Leiden voegt hier één categorie aan toe, namelijk wijkontsluitingswegen. Het gaat daarbij om wegen waar de verblijfsfunctie belangrijk is, maar het verkeeraanbod zodanig is en blijft, dat hier ook de verkeersfunctie op een verantwoorde wijze moet worden geborgd. Deze wijkontsluitingswegen liggen vooral in en rond de binnenstad. Uit de resulterende kaart die de gehele ontsluitingsstructuur van Leiden weergeeft, volgen opgaven voor weginrichtingen.

Naast de categorisering van de wegen is ook gekozen voor een aantal andere maatregelen die het functioneren van de wegenstructuur bepalen:

- ten eerste is er voor gekozen op de Rijnzichtbrug slechts verkeer in één richting mogelijk te maken (nadat het project Ontsluiting Bio Science Park is voltooid). Dit heeft een grote positieve uitwerking op de Morsweg, waar op dit moment de situatie op meerdere vlakken (verkeersveiligheid, leefbaarheid) erg problematisch is,
- verder wenst Leiden de Spanjaardsbrug voor autoverkeer af te sluiten. De brug blijft alleen open voor OV en langzaam verkeer. De situatie op en rond de brug is namelijk bijzonder ongeschikt om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken. De afsluiting zorgt ervoor dat meer verkeer gebruik maakt van de Leidse Ring en dat het kruispunt Sumatrastraat – Lage Rijndijk een betere inrichting kan krijgen. We gaan in overleg met Leiderdorp over deze maatregel,
- ook gaat Leiden werken aan het versterken van de voetgangersvriendelijkheid in de binnenstad, in de vorm van een aaneensluitend gebied in de historische stad waar de (toeristische) bezoeker van onze binnenstad meer centraal staat. We vertalen dit in een inrichting van de straten, routing

en eventuele tijden voor laden en lossen. De manier waarop en de exacte ligging van dit gebied is in de nota nog niet bepaald. Dit is een uitwerkingsvraag die met bewoners de komende tijd opgepakt zal worden,

- tot slot is de aansluiting van Meerburg en het Waardeiland op de Hoge Rijndijk een onderwerp dat aandacht vraagt en met omwonenden zal worden uitgewerkt.

De nota bevat ook maatregelen op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid. Voor leefbaarheid is de introductie van de Leidse Ring al een positieve ontwikkeling: bundelen op de Leidse Ring betekent dat andere wegen minder verkeer te verwerken krijgen en op de Leidse Ring zijn extra maatregelen mogelijk om de gevolgen voor de leefbaarheid te beperken. Voor duurzaamheid is het belangrijk meer gebruik te maken van duurzame vormen van transport. Vooral het bevorderen van het gebruik van de fiets en het OV dragen hieraan bij. De nota noemt ook andere maatregelen op het gebied van duurzaamheid, zoals stedelijke distributie en het toepassen van mobiliteitsmanagement.

Leiden kent geen black spots (locaties met bovenmatige ongevallencijfers), maar er zijn wel locaties waar verbetering van de verkeersveiligheid wenselijk is. De nota benoemt een aantal locaties voor projecten om de veiligheid te verbeteren. Daarnaast zijn verkeerseducatie en publiekscampagnes manieren om de veiligheid te verbeteren. Voor die laatste maatregelen sluit de gemeente aan bij Holland-Rijnland.

Bij het OV-beleid is gekeken naar gedetailleerde gegevens over het reisgedrag van OV-reizigers die beschikbaar zijn als gevolg van de introductie van de OV-chipkaart. Vervolgens is beschreven hoe aan een beter OV gewerkt zal worden. Eerder is al gekozen voor de komst van een aantal lijnen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Deze HOV-lijnen en het spoornet zijn de dragers voor het OV-systeem. Hieronder zijn er vooral ontsluitende buslijnen die de wijken bedienen. Ten behoeve van de volgende concessie (waar de gemeente niet de bepalende partij in is, maar waar de gemeente wel invloed op heeft) zal de gemeente zoeken naar mogelijkheden die beter aansluiten op het werkelijke reisgedrag van OV-gebruikers en die meer rekening houden met andere belangen in de stad (zoals leefbaarheid). Ook innovatieve mogelijkheden (zoals nieuwe soorten vervoermiddelen voor het OV) komen hierbij aan bod. Verder is een essentiële ontwikkeling voor het OV dat Leiden het busstation verplaatst naar de andere zijde van het station. Dit heeft meerdere voordelen voor de openbare ruimte, en brengt gevolgen voor de belasting van het wegennet met zich mee.

De beleidsnota noemt op het gebied van voetgangers een beperkt aantal projecten: het verbeteren van de routes voor de voetganger van station Leiden Centraal naar het Bio Science Park en naar de binnenstad, en het realiseren van goede looproutes vanaf de nieuwe parkeergarages. Voor het overige is het voor de voetganger vooral belangrijk dat in de ontwerpen van de openbare ruimte altijd goed naar de belangen voor de voetganger wordt gekeken, ook van de kwetsbare doelgroepen hierbinnen.

Voor de fiets wordt het staande beleid uit de Nota Herijking Fietsroutes Leiden 2013-2020 doorgezet, met daarbij een aantal aanvullingen. Voor meer fietsgebruik is het vooral belangrijk dat de fietser beschikt over snelle en directe routes. Daar worden projecten voor uitgevoerd, voor een deel tussen Leiden en andere gemeenten, voor een deel binnen Leiden zelf. Ook komen er extra inspanningen op het gebied van fietsparkeren.

Op het gebied van parkeren is al een aantal belangrijke keuzen ingezet: de realisatie van nieuwe parkeergarages en de uitbreiding van gereguleerd parkeren. De beleidsnota benoemt de verschillende achterliggende doelen van het parkeerbeleid en somt de maatregelen om de doelen te halen op, waarvan eerdergenoemde parkeergarages en het gereguleerd parkeren de voornaamste zijn.

Bij verplaatsingen met het OV is er nagenoeg altijd sprake van ketenmobiliteit. Dat wil zeggen, bij de verplaatsing gebruikt de OV-reiziger ook voor- en natransport. Door het voor- en natransport beter te laten plaatsvinden, wordt het gebruik van het OV bevorderd. De voornaamste maatregelen hiertoe zijn het verbeteren van het fietsparkeren en de looproutes bij de stations. Hier worden inspanningen toe verricht.

Ook maatregelen op het gebied van verkeersmanagement maken deel uit van de Mobiliteitsnota. De meest omvangrijke maatregel die de gemeente zal nemen, is het sterk uitbouwen van het monitoringssysteem van het verkeer. De gegevens die als gevolg hiervan beschikbaar komen, bieden verschillende mogelijkheden om het verkeer beter te laten afwikkelen, waaronder het gebruiken van geavanceerdere algoritmes voor verkeerslichten, en het koppelen van de gegevens aan de vaarwegmanagementcentrale van de provincie. Met de laatste maatregel beogen wij dat de brugopeningen van de provinciale bruggen beter worden afgestemd op het wegverkeer.

Lijst van begrippen en afkortingen

Afkortingen

DRIP	Dynamisch Route Informatie Paneel
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
LAB071	Leidse Agglomeratie Bereikbaar 071
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
OV	Openbaar Vervoer
RVMK	Regionale Verkeers- en Milieukaart
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
VRI	Verkeers Regel Installatie
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
PRIS	Parkeer Route Informatie Systeem

Begrippen

Big data	De term waarmee verwezen wordt naar zeer grote gegevensbestanden (vaak bij wetenschappelijk onderzoek)
Real time	Actueel
Leidse Ring	De hoofdontsluitingsstructuur in het wegennet van de Leidse agglomeratie
Black spots	Locaties waar relatief veel ongevallen zijn geregistreerd
Holland-Rijnland	Samenwerkingsverband van 14 gemeenten (waaronder Leiden)
R-net	Benaming van het systeem van HOV-bussen in de Randstad

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	xix
Lijst van begrippen en afkortingen	xxiii
1. Inleiding	1
1.1 Een nieuwe beleidsnota voor verkeer en vervoer in Leiden	1
1.2 Samenhang met beleid hogere overheden	3
1.3 Leeswijzer.....	4
2. Hoofdpijnen van het beleid	5
2.1 Het belang van bereikbaarheid	5
2.2 Knelpunten in de bereikbaarheid.....	5
2.3 De balans tussen bereikbaarheid en omgevingskwaliteit	6
2.4 Ambities	8
3. Ruimtelijk concept	11
4. De wegenstructuur van Leiden.....	17
4.1 Versterking van de hoofdontsluitingsstructuur van Leiden.....	17
4.2 De structuur van het onderliggende wegennet	20
4.2.1 De principes van wegencategorisering	20
4.2.2 De wegencategoriseringskaart van Leiden	21
4.2.3 Structurerende maatregelen aan het wegennet: vanuit wegencategorisering.....	24
4.2.4 Structurerende maatregelen aan het wegennet: locatie-specifieke maatregelen	25
4.2.5 De belasting van het wegennet van Leiden na de introductie van de maatregelen	28
5. Duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid	30
5.1 Duurzame mobiliteit en leefbaarheid.....	30
5.2 Verkeersveiligheid	34
5.2.1 Locatie-specifieke verkeersveiligheidsprojecten	34
5.2.2 Generieke verkeersveiligheidsinspanningen.....	36
5.3 Wijkgerichte aanpak van kleinschaliger maatregelen	37
6. Openbaar Vervoer	38
6.1 Analyse huidige situatie.....	38
6.2 Doelen van het OV-beleid	41
6.3 Maatregelen.....	42
7. Langzaam verkeer	45
7.1 Voetgangers	45
7.2 Fiets	46
7.2.1 Regionale fietsroutes: voor meer fietsers regionaal én in de stad	47
7.2.2 Werken aan betere fietsroutes binnen Leiden (en de agglomeratie)	49
7.2.3 Fietsparkeren.....	50
7.2.4 Overzicht fietsmaatregelen.....	51

8. Parkeren en ketenmobiliteit	52
8.1 Parkeren	52
8.2 Ketenmobiliteit	54
9. Verkeersmanagement	56
9.1 Soorten maatregelen die onder verkeersmanagement vallen	56
9.2 Verkeersmanagementmaatregelen die Leiden inzet.....	57

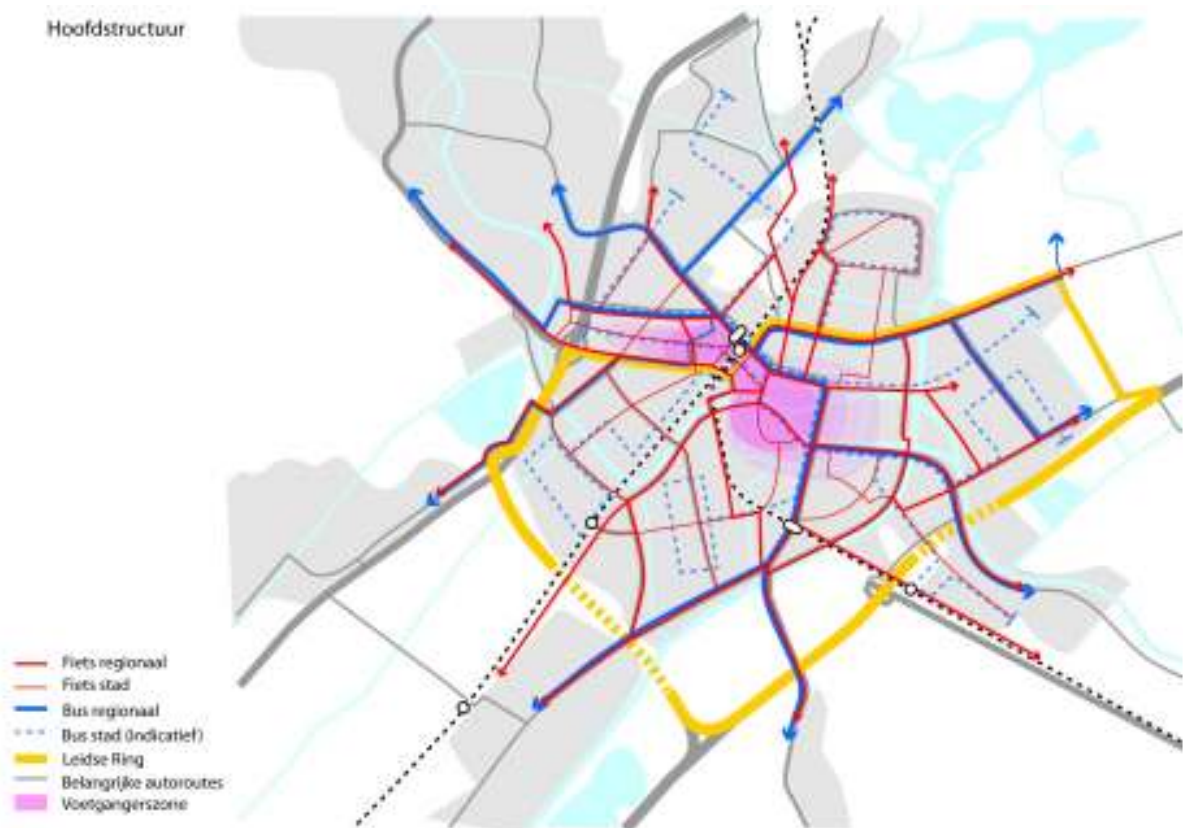
1. Inleiding

1.1 Een nieuwe beleidsnota voor verkeer en vervoer in Leiden

Leiden kent een aantal bewogen jaren wat betreft de planvorming op het gebied van verkeer en vervoer. Maar inmiddels is een aantal belangrijke besluiten genomen. Zo is er duidelijkheid gekomen over de realisatie van de Rijnlandroute. Ook voor de introductie van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) zijn er besluiten genomen en wordt er gewerkt aan de realisatie. En de Verkenning LAB071 (Leidse Agglomeratie Bereikbaar) is in haar eindfase. Dit maakt het mogelijk en noodzakelijk om nieuw verkeersbeleid van de gemeente Leiden vast te stellen. Mogelijk omdat de Rijnlandroute, HOV, en de uitkomsten van LAB071 structurende elementen zijn voor het verkeerssysteem. Andere onderdelen van het verkeersbeleid hangen hiervan af. En noodzakelijk omdat een succesvolle realisatie van projecten vraagt om eenduidig beleid, zodat we ons de komende jaren kunnen concentreren op uitvoering. Deze Mobiliteitsnota Leiden legt dit beleid vast.

De Mobiliteitsnota bevat nieuwe elementen evenals maatregelen die al eerder zijn gekozen. De keuze voor de bouw van de parkeergarages onder de Lammermarkt en Garenmarkt, bijvoorbeeld, en de herinrichting van de Hooigracht en Langegracht in relatie tot HOV komen natuurlijk in deze nota terug, naast nieuwe plannen. De nota beoogt het beleidsveld van verkeer en vervoer in de breedte te behandelen en overzicht te bieden welke doelen de gemeente nastreeft en welke plannen daaraan bijdragen.

De maatregelen die in deze nota zijn opgenomen, leiden tot een totaalbeeld van het Leidse verkeers- en vervoersnetwerk. Onderdelen hiervan zijn een sterke hoofdontsluitingsstructuur voor het autoverkeer, een hiërarchie van de wegen hieronder, corridors waar trein en HOV zorgen voor de grote OV-stromen en een ontsluitend busroutenet hier weer onder, routes die goede en snelle verplaatsingen met de fiets mogelijk maken, en delen van de stad waar de positie van de voetganger versterkt wordt. Met alle maatregelen samen beogen we een gebalanceerd pakket te bieden waarin de verschillende belangen en aspecten, van bereikbaarheid tot leefbaarheid, aan bod komen. Figuur 1 schetst dit totaalbeeld.



Figuur 1: Totaalbeeld verkeerssysteem volgens de Mobiliteitsnota (dit kaartje heeft geen formele status buiten de gemeentegrenzen van Leiden)

Deze beleidsnota vervangt eerdere beleidsstukken: het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van 2005, de Kadernota Bereikbaarheid uit 2009, en het Uitvoeringsprogramma Bereikbaar Leiden uit 2012. Dat (delen van) deze plannen samen het verkeersbeleid bepaalden, was soms verwarrend. Het nu bundelen van het beleid in één nota moet zorgen voor overzicht.

De resultaten van de Verkenning LAB071 zijn een belangrijke ingrediënt voor het verkeersbeleid. Deze brede verkenning heeft niet alleen voor de stad Leiden de bereikbaarheid beschouwd, maar voor de agglomeratie als geheel, samen met de buurgemeenten. Ook zijn bewoners en andere belanghebbenden uitgebreid betrokken. Er zijn AggloLAB-sessies gehouden waar gezamenlijk gekeken is naar de problematiek en mogelijke oplossingen op het gebied van bereikbaarheid, maar ook voor bijvoorbeeld leefbaarheid. Het concept dat hier uit voort komt, het versterken van de Leidse Ring (voorheen 'Aggloring') en het hier bundelen van het verkeer, leggen we vast in deze Mobiliteitsnota, en vormt een belangrijk structurerend element voor het wegennet.

Al bij de voorbereiding van de Mobiliteitsnota zijn bewoners, ondernemers en belangenorganisaties betrokken. Hiervoor zijn er twee bewonersavonden georganiseerd. Bij de eerste avond is aan de aanwezigen gevraagd wensen en ideeën te geven voor het verkeer in Leiden. Hierover zijn de aanwezigen, onderling en met medewerkers van de gemeente, in discussie gegaan. De resultaten van deze avond zijn genoteerd en er is een verslag¹ gemaakt waarin de gemeente reageert op de ideeën en wensen die waren

¹ Zie de website van de gemeente: <http://gemeente.leiden.nl/over-de-stad/mee-met-leiden/mobiliteit071/>

genoemd. Hierna is er een vervolgvond geweest waar verdere discussie over dit verslag en de gemeentelijke reacties plaatsvond.

De Mobiliteitsnota heeft een sterke samenhang met het Investeringsprogramma Infrastructuur dat de gemeente opstelt. Dit Investeringsprogramma heeft als looptijd de periode van 2015 tot en met 2022. Voor de Mobiliteitsnota geldt dezelfde looptijd. De planning van de vaststelling van het Investeringsprogramma is nauw gerelateerd aan de vaststelling van de Mobiliteitsnota.

1.2 Samenhang met beleid hogere overheden

Voor het gemeentelijk verkeersbeleid is een aantal beleidsdocumenten over verkeer en vervoer van hogere overheden van belang:

- het mobiliteitsbeleid van het *Rijk* is onderdeel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). Een belangrijke doelstelling hierin is het vergroten van de concurrentiekracht door de ruimtelijk-economische structuur te versterken. Hier is versterking van de bereikbaarheid van stedelijke regio's met economische topsectoren noodzakelijk. Dit is ook belangrijk voor Leiden, met verschillende delen van de stad die een belangrijke economische functie hebben (waaronder het Leiden Bio Science Park); de Verkenning LAB071 gaf hier ook al specifieke aandacht aan. De Leidse Mobiliteitsnota biedt daarom een versterking van de bereikbaarheid die gericht is op het verbeteren van de bereikbaarheid van (onder andere) deze economisch belangrijke gebieden,
- de *Provincie Zuid-Holland* werkt op dit moment zelf aan nieuw verkeersbeleid, de Beleidsvisie Mobiliteit. Uitgangspunt van de Beleidsvisie is dat de versterking van de economie centraal staat. Een goede bereikbaarheid hoort daarbij. Dit is in lijn met de beleidsvisie van het Rijk zoals hierboven weergegeven,
- het staande verkeersbeleid van *Holland Rijnland* staat in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) en stamt alweer uit 2002. Sindsdien is er een Uitvoeringsprogramma voor elke raadsperiode opgesteld, waarbij de beleidsuitgangspunten van het RVVP onverminderd gelden. Deze uitgangspunten zijn: het verbeteren van de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor alle vervoerwijzen, vervoerstromen zoveel mogelijk bundelen door ruimtelijke ontwikkelingen en vervoersnetwerken goed op elkaar aan te sluiten en bijdragen aan leefbaarheid en veiligheid. Deze uitgangspunten passen goed bij de Mobiliteitsnota Leiden.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 benoemt de achterliggende ambities van de gemeente bij het mobiliteitsbeleid: aan welke doelen moeten de maatregelen die we nemen bijdragen? Daartoe beschouwt dit hoofdstuk eerst wat het belang van mobiliteit is, knelpunten die in Leiden spelen en de verhouding van bereikbaarheid met andere belangen. Hierna komt in hoofdstuk 3 de positie van het verkeersbeleid aan de orde in een bredere ruimtelijke context. Hier wordt het verband gelegd met stedenbouwkundige concepten.

Na deze hoofdstukken met een breder karakter gaan de volgende hoofdstukken in op de maatregelen die de gemeente zal nemen. Dit gebeurt per vervoerwijze of per thema. Hoofdstuk 4 gaat in op de wegenstructuur van Leiden. De centrale vraag hierbij is welke wegen aangewezen worden als wegen met als belangrijk doel te zorgen voor de ontsluiting van Leiden. Deze keuze brengt automatisch ook met zich mee dat helder wordt welke wegen juist geen ontsluitende functie hebben. Daarna behandelt hoofdstuk 5 het verkeersbeleid op de thema's duurzaamheid en veiligheid. Hoofdstuk 6 gaat over het OV-beleid, hoofdstuk 7 over het beleid voor langzaam verkeer: fietsers en voetgangers. Hoofdstuk 8 legt het beleid neer op het gebied van parkeren en ketenmobiliteit, waarna hoofdstuk 9 de nota afsluit met het beleid voor verkeersmanagement.

2. Hoofdpijnen van het beleid

Voor de samenleving is het van groot belang dat het verkeerssysteem goed functioneert: het levert een grote bijdrage aan welvaart en welzijn. Dit geldt op elk schaalniveau, van nationaal tot de schaal van een agglomeratie/stad, maar ook in wijken en buurten. Maar wat is een goed functionerend verkeerssysteem? Welke doelen moeten ermee gehaald worden, en welke keuzes bepalen de investeringen die noodzakelijk zijn in het verkeerssysteem? Dit hoofdstuk beschrijft wat we willen bereiken met de Mobiliteitsnota. De hoofdstukken die hierop volgen behandelen per deel van het beleid welke maatregelen we gaan uitvoeren om de doelen die in dit hoofdstuk staan te halen. Deze maatregelen vormen samen het Investeringsprogramma Infrastructuur en zijn de basis voor de prestaties in het begrotingsprogramma Bereikbaarheid.

2.1 Het belang van bereikbaarheid

Bereikbaarheid is van groot belang voor de economie van de stad: een goede bereikbaarheid is noodzakelijk om bedrijven te trekken en te behouden, om bezoekers naar de (binnen-)stad te trekken, enzovoort. De bereikbaarheid staat ten dienst van de ontwikkeling van de stad, zoals we die geformuleerd hebben in de Ontwikkelingsvisie en de Structuurvisie. Ook de Economische Agenda Leidse Regio 2020 benoemt het belang van bereikbaarheid. Het verbeteren van de bereikbaarheid binnen de agglomeratie en rondom economische toplocaties is een van de prioriteiten van de Economische Agenda.

Het belang van een goede bereikbaarheid is veel breder dan alleen economisch. Bereikbaarheid raakt iedereen continu. Daarbij kan gedacht worden aan het gemak (of juist ongemak) waarmee iemand vanuit zijn woning de fiets pakt, die parkeert bij het station en met de trein naar zijn werk gaat. Of hoe een inwoner de auto neemt om bij familie op bezoek te gaan. Of hoe gemakkelijk en prettig het voor iemand is op een mooie dag naar de Oostvlietpolder te fietsen. De mogelijkheid zich vrij en prettig te verplaatsen is een sterke kwaliteit voor de stad. Mobiliteit heeft een heel belangrijke sociale functie.

Uit het voorgaande blijkt ook al dat mobiliteit een breed scala aan vervoerwijzen omvat. Bij het bepalen van de mate van bereikbaarheid moeten we rekening houden met die verschillende modaliteiten. Vaak zijn de modaliteiten niet concurrerend, maar complementair. We combineren steeds vaker verschillende vervoerswijzen om op onze plek te komen. Omdat ons mobiliteitspatroon diffuser is geworden en de verplaatsingsafstanden gemiddeld groter zijn geworden, zien we steeds vaker dat een reis bestaat uit de combinatie van snelverkeer (auto/trein/HOV) met langzaam verkeer (lopen/fietsen). Of we kiezen voor de ene verplaatsing een ander vervoermiddel dan voor een andere.

Als we praten over bereikbaarheid van de stad, dan moeten we dus integraal naar de bereikbaarheid kijken. Daaruit vloeit logisch voort dat we op sommige plekken keuzes moeten maken, omdat we niet alle vervoersmodaliteiten gelijkmatig kunnen bedienen. Die keuzes hebben ook weer invloed op de beschikbaarheid, het gebruik en de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt gekozen voor een integrale benadering van de herinrichtingsvraagstukken die voortkomen uit de keuzes die in deze mobiliteitsnota worden voorgesteld.

2.2 Knelpunten in de bereikbaarheid

Leiden is gunstig gelegen aan de snelwegen A4 en A44 en de toeleidende wegen N206 en N11. De stad inkomen vanaf de snelweg is echter een ander verhaal: Leiden is een dichtbebouwde stad met een grotendeels historisch bepaalde wegenstructuur. Er is vaak weinig ruimte om het verkeer af te wikkelen. Tegelijk is Leiden een bloeiende stad. Het wegennet is hierdoor zwaar belast en tijdens de spitsen bereiken delen hun capaciteit. Voor

een stedelijk wegennet is het kenmerkend dat deze overbelasting optreedt bij kruispunten, met nadelen voor alle verkeer: forse wachttijden voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Voor het gemotoriseerd verkeer is de toename het sterkst, waarbij auto's meerdere malen moeten stoppen voordat ze het groene licht kunnen passeren. Soms is het mogelijk het busverkeer wachtrijen te laten passeren met aparte opstelstroken, maar deze nemen wel veel ruimte in, en zijn daarom ruimtelijk vaak niet mogelijk of wenselijk.

Bij een wegennet dat functioneert nabij of op zijn capaciteit, speelt niet alleen vertraging, maar is ook de betrouwbaarheid in het geding. De rek is uit het systeem: de effecten zijn onevenredig groot wanneer door omstandigheden de wegcapaciteit wat beperkter is dan gewoonlijk (bijvoorbeeld door weersomstandigheden) of juist een spits wat drukker uitvalt. Bovendien ontbreekt het aan alternatieve routes die bij overbelasting voor het verkeer aantrekkelijk zijn. De beschikbare alternatieve routes zijn zelf ook overbelast, of zo ver om, dat ze nog altijd langzamer zijn dan de overbelaste weg.

Onbetrouwbare reistijden zijn voor het OV een bijzonder groot probleem. Het is namelijk belangrijk dat het OV zijn dienstregelingen waar kan maken, zodat reizigers niet onnodig lang wachten, of juist een rit missen, en om goede aansluitingen te maken tussen zowel bussen onderling als bus en trein. Daarom moeten dienstregelingen uitgaan van relatief pessimistische reistijden. Dit is slecht voor de concurrentiepositie van het OV, en verhoogt ook de exploitatiekosten.

Structurele overbelasting is ook negatief voor de verkeersveiligheid. Verkeersdeelnemers neigen er naar grotere risico's te nemen op locaties als ze lang moeten wachten. Dit leidt zowel voor auto's als voor langzaam verkeer tot het meer negeren van rood licht. Ook hebben ook hulpdiensten last van overbelasting: het is lastig wachtrijen te passeren. Tenslotte is verkeer dat zich goed afwikkelt beter voor de luchtkwaliteit dan stagnerend verkeer, aangezien doorstromend verkeer lagere emissies heeft.

Het verbeteren van de bereikbaarheid richt zich voor Leiden met name op verbeteren van de afwikkeling in de spits en het betrouwbaarder maken van de reistijden. Daarnaast is het van belang om goede alternatieven te bieden voor het autoverkeer in de vorm van fiets en OV. Naast de knelpunten op het hoofdwegennet zijn er ook nog knelpunten in de fietsstructuur. Hierbij gaat het met name om ontbrekende schakels in het netwerk, vooral tussen Leiden en omliggende gemeenten.

2.3 De balans tussen bereikbaarheid en omgevingskwaliteit

Goed bereikbaar zijn is een belangrijke kwaliteit voor Leiden, maar dit moet wel gezien worden in relatie tot andere kwaliteiten die net zo belangrijk zijn voor de stad. In een dichtbevolkte en dichtbebouwde stad als Leiden kan verbetering van de bereikbaarheid gemakkelijk conflicteren met een andere doelstelling: verbeteren van de leefbaarheid en het verblijfsklimaat. Het alleen maar faciliteren van snelverkeer, zou resulteren in een verslechtering van de leefbaarheid. Onvoldoende ruimte bieden aan het verkeer zorgt echter evenzeer voor een ongewenste situatie, met te veel nadelen voor de bereikbaarheid. Er moet een balans gezocht worden.

Een belangrijke categorie van ongewenste neveneffecten van het verkeer betreft milieuoverlast. Daaronder valt geluidsoverlast, luchtvervuiling, en trillingshinder. Voor de eerste twee geldt landelijke wetgeving, voor de derde niet. Spoorvervoer kan geluids- en trillinghinder opleveren, maar geen luchtvervuiling. Voor alle drie geldt dat de hoeveelheid verkeer, het aandeel vrachtverkeer, en de afstand tussen weg en bebouwing sterk bepalende factoren zijn. In Leiden zijn er verschillende wegen (zoals de Hoge Rijndijk, Hooigracht) met een aanzienlijke verkeersfunctie en korte afstand tussen weg en bebouwing, met navenante risico's op milieuhinder.

Verkeer heeft ook een belangrijke invloed op de beleving van de openbare ruimte. De gemeente Leiden heeft de wens om in grote delen van de stad de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. In sommige delen van de stad (zoals de Binnenstad) is dit ook een economische noodzaak om het economisch functioneren en de concurrentiepositie te verbeteren. Maar ook andere delen van de stad, die we als aantrekkelijk woongebied of kenniscampus willen profileren, zijn gebaat bij een aantrekkelijk verblijfsklimaat. Behalve de beleving is hierbij ook het aspect van barrièrewerking van belang. Bij wegen met een stroomfunctie steek je minder makkelijk over en dat kan de kwaliteit en de ontwikkelingsmogelijkheden van een gebied beïnvloeden.

De effecten op de kwaliteit van de ruimte zijn moeilijk te kwantificeren, en ze hebben een deels subjectief karakter. Ze zijn ook erg afhankelijk van de locatie: een bepaalde verkeersdrukte kan op de ene locatie ervaren worden als problematisch voor de ruimtelijke kwaliteit, terwijl elders even veel of meer verkeer niet als een probleem hoeft te gelden. Vaak hangt dit samen met de beschikbare ruimte en hoe die verdeeld is. Daarbij moeten we niet alleen denken aan ruimte die in beslag wordt genomen door rijwegen, maar ook aan ruimte die wordt gebruikt door parkeerplaatsen en fietspaden.

Een aantal locaties vraagt om specifieke aandacht voor verkeer in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit:

- de historische binnenstad, inclusief de singelroute. De wens is hier om zoveel mogelijk het (doorgaande) verkeer door de binnenstad (inclusief singels) tegen te gaan. Het grootste deel van dit gebied heeft met weinig verkeer te maken, maar een ander deel (zoals de Hooigracht, Zijlsingel) heeft met veel verkeer te maken en haalt niet de kwaliteit die in potentie aanwezig is. Niet alleen de hoeveelheid verkeer heeft hiermee te maken, maar ook de verhouding tot de capaciteit. Er treedt aanzienlijke overbelasting op, waardoor er gedurende de spitsperiodes langdurig wachtrijen zijn. De aanwezigheid van deze wachtrijen heeft een extra negatief effect op de kwaliteit. De kwaliteit komt echter niet alleen voort uit de aanwezigheid van het verkeer. Ook de huidige vormgeving van de weg speelt een rol. Voor de Hooigracht speelt nog als extra complicatie dat hier ook HOV gaat rijden,
- verschillende historische verbindingen richting het centrum (Morsweg, Hoge Rijndijk, Rijnsburgerweg) hebben te maken met veel verkeer en (zeer) beperkte ruimte; op delen speelt overbelasting. Ook hier levert de ruimtelijke kwaliteit in. Tegelijk spelen de verbindingen voor de bereikbaarheid wel een behoorlijke rol,
- een voorbeeld van een andere orde is het stationsgebied en de verbinding met de binnenstad en het BioSciencePark. Hier is de hoeveelheid autoverkeer al beperkt, maar er rijden nog wel veel bussen. Dit beperkt de ruimte voor het langzaam verkeer, de fietsers rijden gemengd met de bussen en bussen verliezen tijd omdat ze vaak de langzaam verkeersstromen moeten kruisen, wat soms ook leidt tot verkeersonveilige situaties,
- een ander type situatie is de N206 (Churchillaan en Doctor Lelylaan). Deze weg heeft nu nog een profiel om veel verkeer te verwerken, en de meeste bebouwing bevindt zich op een redelijke afstand. Maar de omvang van de weg zorgt wel voor een behoorlijke barrièrewerking. Dit draagt er o.a. aan bij dat de wijken Hoge Mors en Lage Mors op dit moment maar een beperkte relatie met elkaar hebben. De aanleg van de Rijnlandroute biedt kansen om de barrièrewerking te verminderen.

Tenslotte is verkeersveiligheid van groot belang. In essentie dienen gebruik en vorm van de infrastructuur met elkaar in balans te zijn om een veilige situatie te verkrijgen. In heel Nederland volgen we hiertoe de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig. Onderdeel hiervan is de functie per weg te benoemen en hier de inrichting op aan te passen. Leiden kent nog verschillende wegen waar functie en inrichting onvoldoende met elkaar in verhouding zijn. Een pregnant voorbeeld is de Morsweg, waar het fietsverkeer gemengd rijdt met veel autoverkeer op een zeer smalle rijbaan. Zeker voor kwetsbare doelgroepen is dit bijzonder ongewenst.

Een complicerende factor is dat we de laatste jaren zien dat de verscheidenheid aan vervoersmiddelen toeneemt. Een tweewieler op het fietspad is niet langer een fiets, maar kan ook een bakfiets zijn, of een elektrische fiets, of een scooter. En onze straten worden steeds meer bevolkt met voertuigen als scootmobielen, taxibusjes, deelauto's. Die toenemende diversiteit heeft ook consequenties voor het gebruik en de inrichting van de stedelijke infrastructuur. Traditionele oplossingen om de veiligheid te bevorderen (bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad aanleggen) voldoen niet altijd meer en nieuwe standaarden bestaan nog niet. Dit vraagt om maatwerk waarbij Leiden zelf op zoek moet naar experimentele oplossingen die als pilot kunnen worden uitgevoerd.

2.4 Ambities

Deze paragraaf geeft richting aan de keuzes die Leiden maakt om te bepalen welke projecten de gemeente uitvoert op het gebied van verkeer en vervoer. Daarachter bevindt zich geen sectoraal doel, maar een bredere ambitie. Deze is verwoord in het door de gemeenteraden van Leiden en Leiderdorp vastgestelde Ambitiedocument LAB071:

*De Leidse agglomeratie wil een regio zijn van internationale kennis, historische cultuur,
met een prettige en hoogwaardige woonomgeving, die goed bereikbaar is.*

Om goede maatregelen te kiezen bij deze ambitie is het noodzakelijk de ambitie verder te concretiseren en toepasbaar te maken op het gebied van verkeer en vervoer. Dit doen we door een aantal deelambities te formuleren, voor verschillende thema's van het mobiliteitsbeleid. Hoewel we daarbij een splitsing in onderwerpen maken, doen we dit juist vanwege de samenhang. We kunnen namelijk gezien de hoofdambitie niet kiezen voor één hoofddoel, en we kiezen er ook niet voor een aspect voor de stad als geheel boven een ander aspect te plaatsen. We moeten op verschillende zaken investeren om zo een goede balans tussen de verschillende belangen te vinden. We willen meer gebruik van fiets en OV, op meer plaatsen in de stad ruimte voor de voetganger en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte, en evenzeer in delen van de stad investeren voor de autobereikbaarheid.

We omschrijven onze ambities niet helemaal hetzelfde als in eerdere beleidsnota's. Eerder maakten we gebruik van betrouwbaarheidspercentages voor reistijden. Deze zijn echter in gebruik relatief abstract gebleken en erg moeilijk te operationaliseren. Als het gaat om betrouwbaarheid, gebruiken we daarom nu geen percentages meer, maar benoemen we waar betrouwbaarheid een grotere of kleinere rol speelt, en op welke wijze we verwachten voor de gewenste betrouwbaarheid te zorgen.

Met deze Mobiliteitsnota kiezen we voor de volgende ambities:

Ambitie 1: Versterken van de hoofdontsluitingsstructuur

Een sterkere en snellere hoofdstructuur is belangrijk vanuit verschillende oogpunten:

- een betere hoofdstructuur levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van Leiden. Deze hoofdstructuur moet zodanig gelegen zijn dat de (economisch) belangrijkste bestemmingen vlot en betrouwbaar bereikt worden,
- meer verkeer bundelen op de hoofdstructuur leidt tot minder verkeersdruk op andere delen van het wegennet. Dit leidt daar tot voordelen op het gebied van milieuhinder, evenals tot kansen voor een betere ruimtelijke kwaliteit. Op de hoofdstructuur vinden investeringen plaats om ook daar te zorgen voor een goede ruimtelijke kwaliteit en het beperken van de gevolgen voor milieuhinder,
- bundeling van verkeer op de hoofdstructuur biedt ook voordelen voor de verkeersveiligheid. We scheiden autoverkeer en langzaam verkeer en er zijn goede (geregelde) kruisingen mogelijk.

Voor de hoofdontsluiting vinden we de vlothedigheid en betrouwbaarheid van het verkeer erg belangrijk. Mensen moeten er op kunnen vertrouwen dat wanneer ze deze route kiezen, ze geen overbelasting tegenkomen. Die betrouwbaarheid kunnen we bieden door ruim

voldoende capaciteit op die route te bieden, zodat er restcapaciteit is om afwijkende omstandigheden op te kunnen vangen.

Ambitie 2: Bereikbaarheid en omgevingskwaliteit in balans brengen

Met de realisatie van een sterkere hoofdontsluitingsstructuur als uitgangspunt bezien we de gehele wegenstructuur van Leiden opnieuw. We kijken welke wegen een grotere verkeersfunctie hebben, of waar juist vooral verblijven van belang is. Hierdoor ontstaat een wegencategorisering die medebepalend is voor de vraag welke herinrichtingsprojecten noodzakelijk zijn. Met die projecten zorgen we ervoor dat gebruik en inrichting beter bij elkaar gaan passen. Dit is belangrijk voor de aantrekkelijkheid van de stad (economische ontwikkeling, woon- en werkkwaliteit), de bereikbaarheid, milieuhinder, en verkeersveiligheid. Waar de verkeersfunctie minder belangrijk is, vinden we vlotheid en betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling ook minder belangrijk; daarvoor moeten weggebruikers gebruik maken van de hoofdstructuur.

Ambitie 3: Stimuleren van het langzaam verkeer

Fietsen en lopen zijn gezond en belasten het milieu niet. Bovendien is het mogelijk het autogebruik te doen afnemen als we maatregelen nemen om het langzaam verkeer te stimuleren; de fiets is op kortere afstanden al een goed alternatief voor de auto. De komst van de elektrische fiets vergroot deze potentie, maar vraagt wellicht ook om een specifieke inrichting. Ook voor het OV-gebruik (met name het gebruik van de trein) is (naast lopen) de fiets belangrijk, aangezien de fiets vaak gebruikt wordt als voortransport en steeds vaker ook als natransport. De Leidse agglomeratie is gezien haar omvang en populatie (veel studenten) bij uitstek geschikt als fietsstad. Voor de fietser willen we zorgen dat verplaatsingen sneller, directer en comfortabeler worden.

Ambitie 4: Stimuleren van OV-gebruik

Leiden vindt OV belangrijk vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en duurzaamheid. Leiden wil daarom het OV-gebruik stimuleren. Goede routes van en naar de stations en voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen bij stations en een hoge frequentie van treinen dragen bij aan stimuleren van het treingebruik. Openbaar vervoer is voor een deel van de Leidse bevolking een belangrijke basisvoorziening. En met Hoogwaardig OV-bussen willen we meer reizigers trekken. We vinden voor deze bussen betrouwbaarheid en vlotheid erg belangrijk.

Ambitie 5: Bijdragen aan duurzaamheid en aan minder milieuhinder

Met projecten in het investeringsprogramma willen we bijdragen aan een duurzaam Leiden en minder milieuhinder. Dit maakt al onderdeel uit van een aantal eerdere ambities, zoals het stimuleren van het gebruik van de fiets, lopen en het OV. Daarnaast zoeken we voor het Investeringsprogramma ook naar andere mogelijkheden die bijdragen aan duurzame mobiliteit en een toekomst-vaste inrichting van de Leidse infrastructuur.

Ambitie 6: Werken aan een gastvrij Leiden

Bezoekers zijn belangrijk voor Leiden als toeristische stad, voor de centrumfunctie van Leiden en voor de verdere ontwikkeling van Leiden als kennisstad. Wij kunnen met goede parkeervoorzieningen, die goed bereikbaar en vindbaar zijn, en goed OV bezoekers gastvrij ontvangen. Verder zijn in dit kader loopverbindingen van OV en parkeergarages naar het kernwinkelgebied en het Bio Science Park van belang. Investeringen hieraan zijn overigens niet alleen goed voor bezoekers van buiten, maar ook voor inwoners.

Ambitie 7: Moderne technologie meer inzetten ten behoeve van verkeer en vervoer

Een van de thema's van het Beleidsakkoord 2014-2018 is innovatie. Ook in de wereld van verkeer en vervoer vindt innovatie plaats, met name op het gebied van de toepassing van informatiesystemen (verkeersmanagement). In Leiden is de inzet van dergelijke systemen vooralsnog beperkt. Meer is mogelijk, en we onderzoeken daarom verdere inzet van verkeersmanagementmaatregelen.

3. Ruimtelijk concept

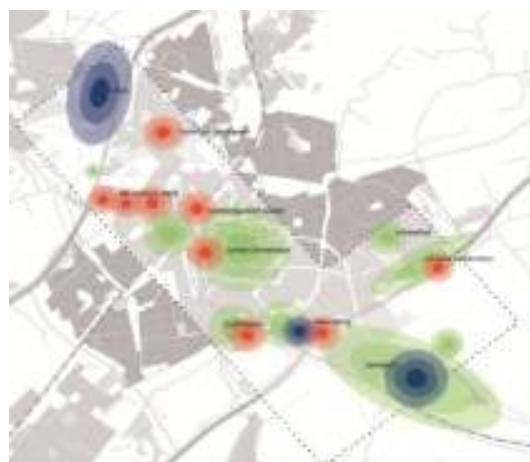
De belangrijkste ontwikkelingspijlers van Leiden zijn de doorontwikkeling als stad van Kennis en Cultuur en de versterking van de economische functie van de historische binnenstad. Daarnaast is onlangs, in 2014, het Manifest voor het Metropolitane Gebied Leiden gepresenteerd, die de ambitie verwoordt om de banden met de omliggende gemeenten te versterken om zo een volwaardige speler te worden in de Hollandse Deltametropool.

Mobiliteit en bereikbaarheid staan ten dienste van deze ontwikkelingen. Enerzijds zien we dat Leiden op grote schaal profiteert van een uitstekende ligging ten opzichte van het landelijk snelwegennet, spoornet en Schiphol. Via deze snelle assen is Leiden op nationale en zelfs internationale schaal uitstekend bereikbaar. De economische as (Figuur 2), die zich uitstrekt van de A4 via het station dwars door de stad naar de A44, is dus uitstekend aangetakt op de landelijke netwerken. De aandacht van Leiden gaat vooral uit naar de goede aanhaking van deze as op het regionale en stedelijke netwerk.

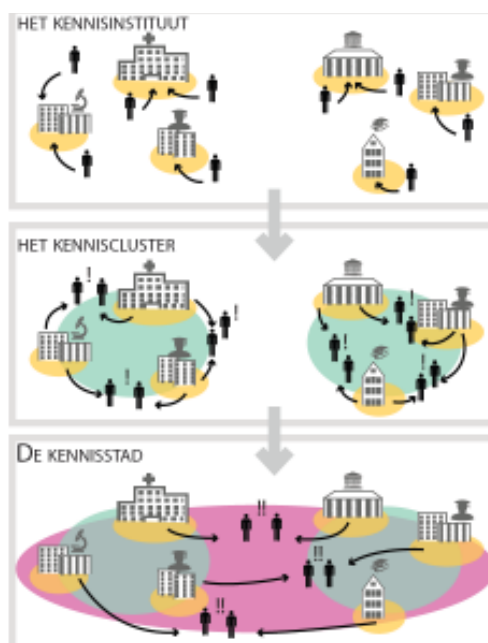
Binnen de economische as is het uitbouwen van de ontwikkelingspijlers kennisstad en historische cultuurstad van belang. De aandacht richt zich daarbij vooral op de zone Bio Science Park – Stationsgebied – binnenstad; dit noemen we 'de centrale zone'. Karakteristiek voor deze zone is een hoog aandeel voetgangers en fietsers in de verplaatsingen. Voor een deel zijn dit trein- en busreizigers die in- en uitstappen op Leiden Centraal.

Zowel de historische binnenstad als het Bio Science Park zijn gebaat bij een aantrekkelijk verblijfsklimaat en een goede omgeving die het langzaam verkeer faciliteert. Met name kennissteden profiteren van een publiek domein dat ontmoeting en uitwisseling stimuleert. Waar voorheen kennisuitwisseling vooral binnen instituten plaatsvond, zien we steeds meer dat de kennisuitwisseling zich verplaatst naar 'third places', ontmoetingsplekken in de stad (Figuur 3). Het is wenselijk om aan de zeezijde en in het BioSciencePark dergelijke plekken te creëren.

Gezien de compacte schaal van Leiden is het mogelijk om binnen de centrale ontwikkelingszone sterk in te zetten op de aantrekkelijkheid van het publiek domein, waarbij verplaatsingen vooral te voet, met de fiets of eventueel met het OV plaatsvinden. Dat vraagt om een ontwerpbenadering die in deze zone de verblijfskwaliteit voorop zet en in de eerste plaats ontwerpt vanuit de voetganger. Ook voor de economische ontwikkeling van de Binnenstad is dit uitgangspunt van belang; immers de voetganger is ook de belangrijkste consument en loopstromen van voetgangers bepalen in hoge mate de vastgoedwaarde in de binnenstad.

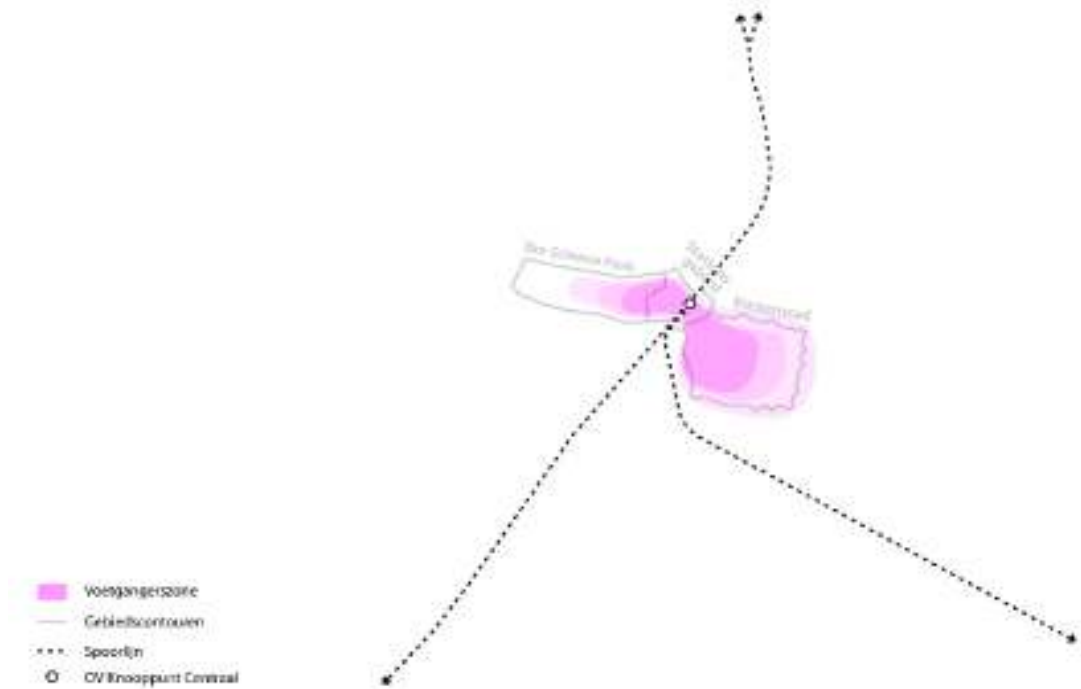


Figuur 2: De economische as



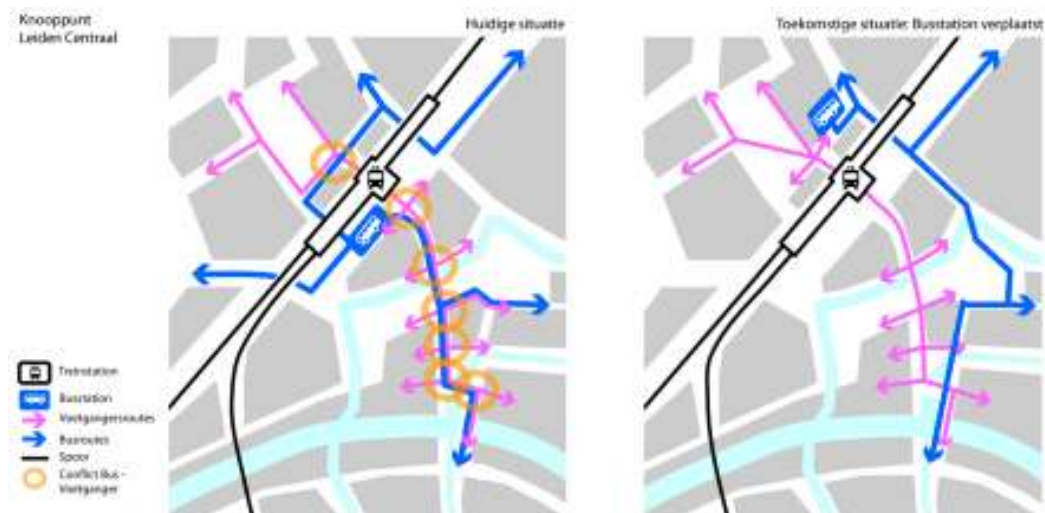
Figuur 3: Third places

De voetgangersstromen worden vooral gevoed vanuit 'bronpunten'. Dit zijn de parkeergarages, bushaltes en, natuurlijk, het station Leiden Centraal. Aantrekkelijke looproutes vanuit de bronpunten zijn essentieel om dit concept te laten slagen.



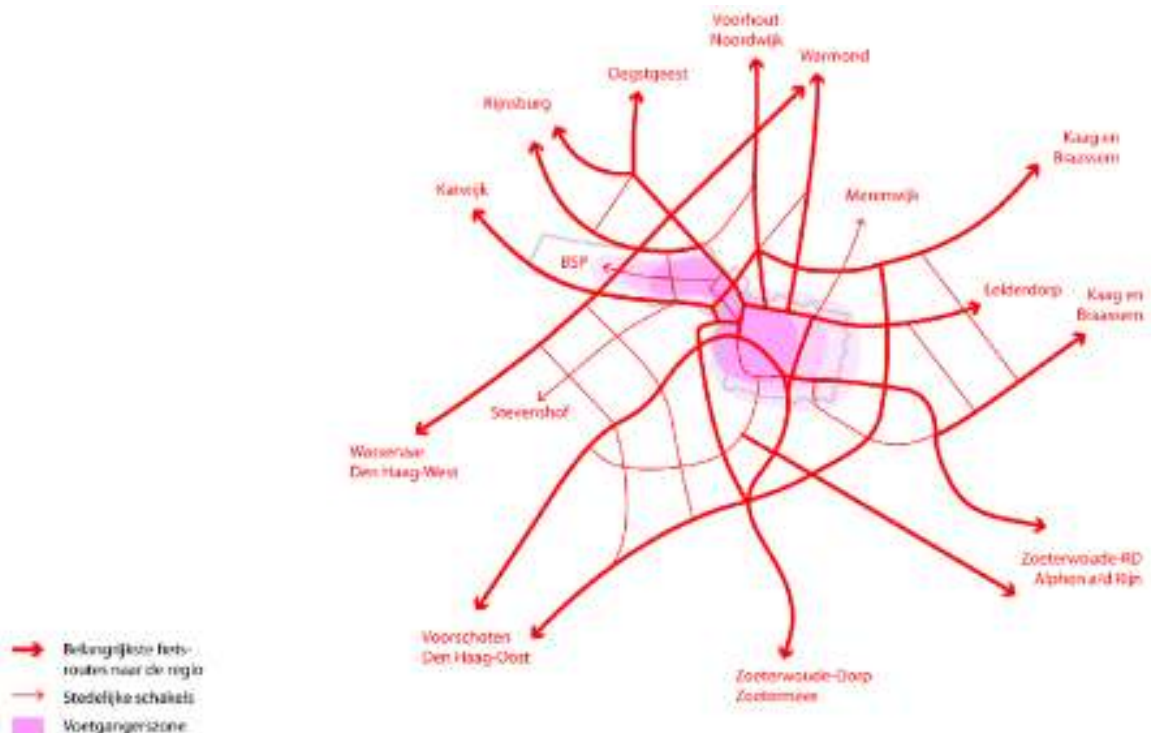
Figuur 4: Belang van het langzaam verkeer in het Bio Science Park, het stationsgebied en de binnenstad

Een aantrekkelijk verblijfsklimaat verhoudt zich moeizaam tot het faciliteren van doorgaande verkeersstromen. Om deze reden worden de doorgaande stromen van auto's en bussen zoveel mogelijk om de centrale zone heen geleid. Voor het Stationsgebied is dit een belangrijke aanleiding geweest voor de keuze om de busterminal te verplaatsen naar de zeezijde. Hierdoor hoeven de grote voetgangers- en fietsersstromen naar het station niet langer de bussen te kruisen (zie **Figuur 5**) en kunnen voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen in de Stationsstraat, Steenstraat en Beestenmarkt en aan de zeezijde van het station.



Figuur 5: Huidige (links) en toekomstige (rechts) situatie stromen busverkeer en voetgangers

Staat in de centrale zone vooral de voetganger voorop, daarbuiten is wellicht de fietser de belangrijkste verkeersdeelnemer. Voor een deel betreft dit fietsers die zich binnen de stad (of de regio) uitsluitend per fiets verplaatsen, voor een groot deel betreft het ook treinforensen, die van of naar het station fietsen. Leiden Centraal is voor de fietser een belangrijk bronpunt. We hebben het afgelopen decennium al een enorme groei van het aantal gestalde fietsen rond stations gezien en die trend lijkt nog niet ten einde. Om de fietsforens van dienst te zijn, is het zorgdragen voor voldoende goede fietsparkeerplaatsen een hoofdpoging.

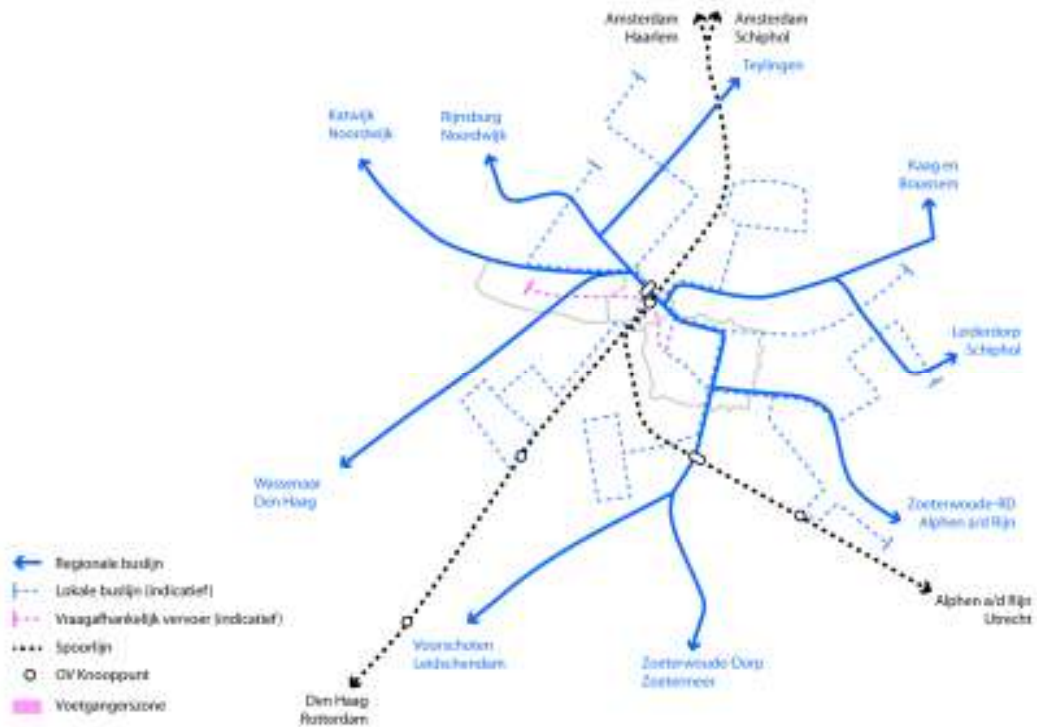


Figuur 6: De fietser in Leiden

Daarnaast is er nog veel te winnen voor fietsers op de iets langere afstanden (meer dan 5 kilometer). Op die afstand worden nog veel ritten per auto afgelegd, maar zeker met de komst van de elektrische fiets kan de fiets een serieuze concurrent worden. Daarvoor zijn vooral investeringen in het regionale fietswegennet van belang en het verbeteren van ontbrekende schakels tussen stad en omliggende gemeenten. Hier liggen kansen bij het uitbouwen van het fietssnelwennet en het combineren van recreatieve routes en utilitaire fietsroutes. Zo kan een 'web' gemaakt worden van radiale en tangentiële routes, zodat alle plekken goed bereikbaar worden. Zo'n web kan ook bijdragen aan de gewenste versterking van de Leidse regio.

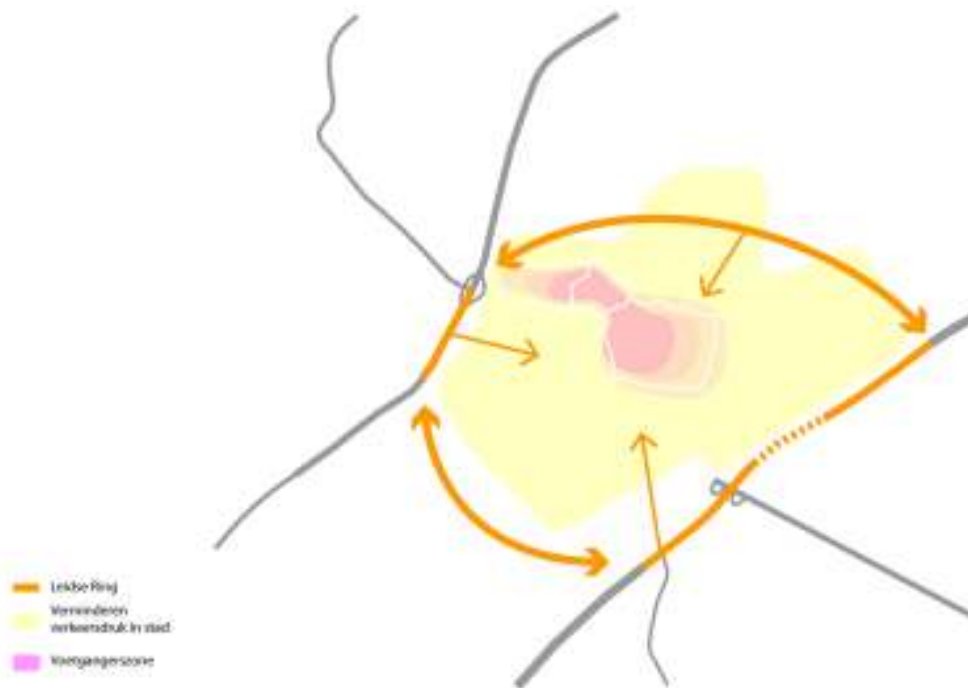
- De relaties met de regio worden daarnaast vormgegeven door snelle buslijnen. In de ruimtelijke ontwikkeling zien we een systeem ontstaan met twee karakteristieken:
1. de OV-lijnen naar de regio. Die zijn snel, comfortabel en vooral gericht op de stations en de spits (forensen). Ze rijden om de centrale zone heen. Op termijn zouden al deze lijnen een R-net uitstraling kunnen krijgen. De R-net-lijnen naar Zoetermeer, Katwijk en Leiderdorp zijn momenteel al in voorbereiding,
 2. de stedelijke OV-lijnen. Hier staat niet alleen snelheid voorop, maar ook bereikbaarheid van zowel station als de binnenstad (Breestraat). De stadsbussen zijn voor korte ritjes, het is wenselijk dat materieel en snelheid zodanig kunnen zijn dat ze zich makkelijker mengen met langzaam verkeer.

Om de uitwisseling in de centrale zone te versterken is het wenselijk om één of meer OV-lijnen die door het Bio Sciencepark rijden, via de centrale zone door te trekken naar de Binnenstad en uit te bouwen tot een stedelijke OV-lijn. Ook hiervoor geldt dat dit bijzonder materieel zou kunnen zijn dat zich goed verhoudt met de uitgangspunten van een aantrekkelijk verblijfsklimaat.



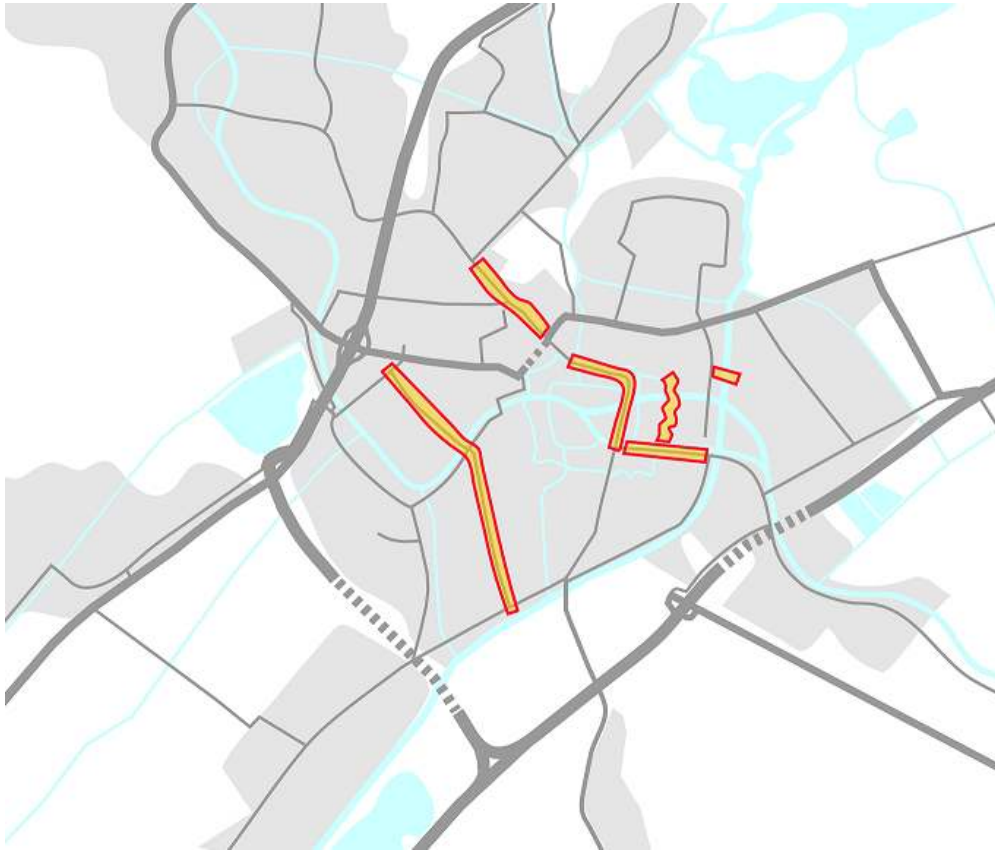
Figuur 7: Schets van principe van bundelend regionaal OV en ontsluitend stedelijk OV

Uiteraard is voor de stad ook de bereikbaarheid met de auto van belang. Een goede afwikkeling via een hoofdstructuur is hiervoor een voorwaarde. Daarbij is de wens het verkeer zoveel mogelijk buiten de stad om te leiden met korte en gerichte inprickers naar de bestemmingen in de stad.



Figuur 8: Conceptuele Schets hoofdstructuur wegennet

Daarnaast gaat de aandacht uit naar de belasting van het onderliggend wegennet binnen deze ring. Een aantal knelpunten is voorheen in het Uitvoeringsprogramma Bereikbaar Leiden genoemd. Aanpak van deze locaties is gewenst, omdat hiermee ook een belangrijke bijdrage geleverd kan worden aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad.



Figuur 9: Locaties met speciale aandacht vanuit ruimtelijke kwaliteit (N206, Hooigracht, Langegracht, Zijsingel, Spanjaardsbrug, Rijnsburgerweg)

4. De wegenstructuur van Leiden

Er zijn investeringen nodig in de wegenstructuur van Leiden. De ontsluiting van economisch belangrijke gebieden is onvoldoende en er zijn te veel locaties waar een hoge verkeersbelasting leidt tot overlast voor zowel de omgeving als voor het verkeer. We behandelen de projecten die we uitvoeren in de ontsluitingsstructuur van Leiden in twee delen. In paragraaf 4.1 gaat het eerst, conform ambitie 1 uit hoofdstuk 2, over de hoofdontsluitingsstructuur van Leiden en de Leidse agglomeratie. Daarna gaat paragraaf 4.2 in op de structuur van het onderliggende wegennet.

In dit hoofdstuk staan overigens niet alle projecten met gevolgen voor het wegennet van Leiden. We voorzien namelijk ook een aantal herinrichtingen die we primair vanuit verkeersveiligheid naar voren brengen. Deze komen in hoofdstuk 5 aan de orde.

4.1 Versterking van de hoofdontsluitingsstructuur van Leiden

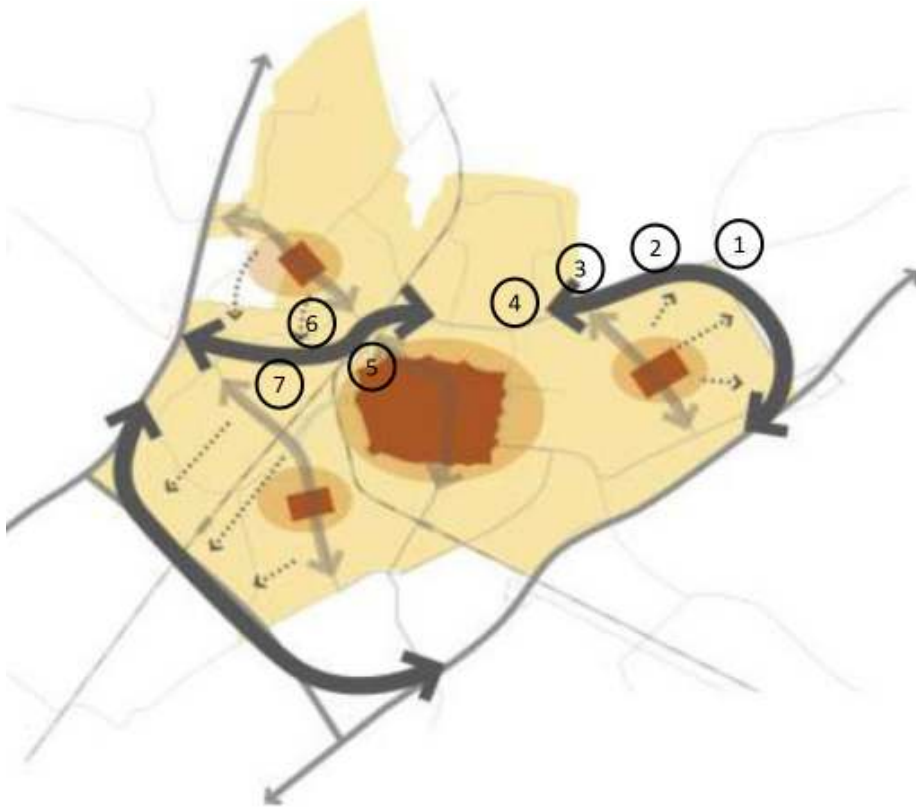
In de verkenning Leidse Agglomeratie Bereikbaar! (LAB071) is uitgebreid onderzoek gedaan naar oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren. LAB071 beschouwt de bereikbaarheid op de schaal van de agglomeratie en heeft plaatsgevonden in een gezamenlijke opdracht van Leiden en Leiderdorp en in nauwe samenwerking met Oegstgeest en afstemming met Voorschoten, Zoeterwoude, Holland Rijnland en de Provincie Zuid-Holland

De bereikbaarheid van Leiden is in LAB071 diepgaand beschouwd, met aandacht voor een breed scala aan relevante aspecten. Daarbij is als ruimtelijke strategie gekozen zeven toplocaties en vijf topcentra te versterken en ontwikkelen (zie **Figuur 10**). Eveneens is beschouwd welke leefbaarheidsproblemen in de agglomeratie bestaan. Aan vermindering van deze problemen dient de oplossing die uit het LAB071-onderzoek resulteert ook bij te dragen. Allerlei alternatieve oplossingen zijn bestudeerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een geavanceerd prognosemodel om in detail de verkeerseffecten in te kunnen schatten. Ook is een MKBA (Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse) uitgevoerd.



Figuur 10: De toplocaties (blauwe gebieden) en topcentra (sterren) waarvoor in LAB071 is bepaald dat ze met te nemen bereikbaarheidsmaatregelen versterkt moeten worden

De verkenning LAB071 resulteert in een nieuwe bereikbaarheidsfilosofie voor de Leidse agglomeratie: de Leidse Ring (eerder nog Aggloring genoemd). Deze filosofie komt er op neer dat we de ontsluitingsstructuur 'buitenom' versterken (zie Figuur 11). Deze structuur bestaat uit de A44, Rijnlandroute, A4, en de streng N446 – Oude Spoorbaan – Willem de Zwijgerlaan – Schipholweg – Plesmanlaan. De Rijnlandroute is in deze filosofie een essentiële schakel. Door de komst van de Rijnlandroute, en de inmiddels gerealiseerde verbreding van de A4, kunnen wij de ringstructuur sluitend maken door de noordzijde ervan een volwaardig onderdeel van de ring te maken, dat wil zeggen, vlot en betrouwbaar. Dit leidt ertoe dat verkeer zich meer op de ring bundelt, en dat verkeer minder hoeft te komen op andere wegen van de stad. Dit is dus zowel goed voor leefbaarheid als voor bereikbaarheid, en het biedt ook ruimte voor HOV door de binnenstad. De meest recente MKBA die is uitgevoerd in het LAB071-onderzoek geeft aan dat ten opzichte van de investering een dubbele opbrengst verwacht mag worden, bijvoorbeeld door de reistijdwinst die de oplossing oplevert.



Figuur 11: Het principe van de Leidse Ring: bevorderen dat verkeer dat de stad in of uit wil, buitenom rijdt (dikke pijlen) in plaats van door de stad (dunne pijlen); nummer 1 tot en met 9: de locaties voor (verdere) maatregelen aan de Leidse Ring

Op dit moment vinden er al belangrijke ontwikkelingen plaats die de introductie van de Leidse Ring als drager van het verkeerssysteem van de agglomeratie mogelijk maken. De Rijnlandroute, zoals eerder genoemd, is hiervan de grootste. Hierin zit ook de versterking van de aansluiting Plesman – A44. Ook loopt er al een gemeentelijke ontwikkeling die ervoor zorgt dat de Leidse Ring sneller en betrouwbaarder wordt: het project Ontsluiting Bio Science Park (OBSP). De komst hier van een ongelijkvloerse kruising zorgt dat op de Plesmanlaan de verliestijd fors afneemt, en ook voor het afslaan verbetert de situatie sterk doordat de huidige overbelasting wordt opgelost.

Wij zullen een project starten met verdere maatregelen om de Leidse Ring te versterken. Wij voorzien op dit moment daarbij op verschillende locaties deelprojecten uit te voeren (zie ook de nummers in Figuur 11):

1. verbetering oversteek voor langzaam verkeer bij de rotonde tussen Oude Spoorbaan en N446,
2. verbeterde aansluiting Oude Spoorbaan – Leyhof, capaciteitsvergroting wegvakken Oude Spoorbaan en verhoging snelheidslimiet op de Oude Spoorbaan naar 80 km/h,
3. capaciteitsvergroting aansluiting Oude Spoorbaan – Engelendaal,
4. verbeterde aansluiting Sumatrastraat en IJsselmeerlaan aan Willem de Zwijgerlaan,
5. verbeterde aansluiting Schipholweg – Plesmanlaan,
6. verbeterde aansluiting Darwinweg en Vondellaan aan Plesmanlaan,
7. verhoging snelheidslimiet op deel Plesmanlaan naar 70 km/h.

Deze lijst is nog niet definitief. De verschillende deelprojecten worden nog uitgewerkt voor een kaderbesluit en dit kan nog leiden tot aanpassingen aan de lijst.

Bij de verkenning LAB071 is er ook uitgebreid aandacht geweest voor de invloed van brugopeningen op het verkeer in de agglomeratie. Wat betreft die brugopeningen is de

gemeente sterk afhankelijk van de eigenaar van de belangrijkste bruggen in het gebied, de provincie. De provincie heeft op aandringen van (onder andere) de gemeente Leiden onderzoek gedaan naar de gevolgen van brugopeningen en op basis hiervan voorstellen gedaan in de Provinciale Staten (behandeld op 19 november 2014 in de Statencommissie Verkeer en Milieu). Bij de aangenomen voorstellen zit geen beperking van de brugopeningstijden. Wel zijn er maatregelen genomen die te typeren zijn als verkeersmanagement op het water. En de provincie heeft aangegeven na evaluatie van de effecten van deze maatregelen niet uit te sluiten bepaalde bruggen niet langer te openen tijdens de spits. Daarnaast wordt bij de realisatie van de Rijnlandroute de Lammebrug fors verhoogd.

De gemeente heeft zelf wel een maatregel voor minder brugopeningen in de spits genomen. Voor de gemeentelijke Schrijversbrug (op de Oude Singel) zijn de openingstijden aangepast. In deze Mobiliteitsnota nemen we nog een verder initiatief in relatie tot de brugopeningen. We gaan namelijk werken aan het veel uitgebreider monitoren van het verkeer in Leiden. Met deze monitoringsgegevens willen we aansluiten bij het verkeersmanagement van de provinciale vaarwegen, om zo te komen tot een (verdere) beperking van de overlast van brugopeningen; zie verder hoofdstuk 9.

4.2 De structuur van het onderliggende wegennet

De Leidse Ring vormt de hoofdontsluitingsstructuur van Leiden. Deze paragraaf gaat in op de wegenstructuur die ligt onder deze hoofdstructuur. Daarbij gaat het om alle overige wegen in Leiden, van verbindingen met een belangrijke verkeersfunctie die verkeer van en naar de Leidse Ring leiden, tot kleine 'buurtweggetjes'. We bepalen naar welke structuur we gaan werken.

We beginnen in Leiden niet vanuit een blanco vel, maar vanuit een historisch gegroeide situatie. Hoofdstuk 2 gaf over deze situatie al aan dat mede hierdoor spanning bestaat tussen de manier waarop op dit moment het wegennet functioneert en het wensbeeld: wegen die meer verkeer moeten verwerken dan we eigenlijk zouden willen vanwege de gevolgen voor de kwaliteit van de omgeving, overbelasting op kruispunten waar capaciteitsuitbreiding door ruimtelijke beperkingen erg moeilijk of praktisch onmogelijk is en hierdoor nadelige bereikbaarheidsconsequenties, ook vertraging voor het OV op veel locaties waar overbelasting bestaat, en geregeld beperkte ruimte voor langzaam verkeer.

4.2.1 De principes van wegencategorisering

De discussie over de wegenstructuur kan in het kort samengevat worden met de volgende vraag: wat is de (hoofd-)functie van een weg? Voor elke weg noteren we het antwoord op deze vraag in een wegencategoriseringskaart. Zo bieden we helderheid over de structuur van ons wegennet.

Afhankelijk van de functie hoort er een ander gebruik en dus een andere vormgeving bij de infrastructuur (waarbij veiligheid een centrale rol speelt). Een belangrijke variabele wat betreft de functie van de weg is in hoeverre de weg bedoeld is om (veel) autoverkeer af te wikkelen, of dat er juist sprake is van een heel beperkte verkeersfunctie, en vooral de verblijfsfunctie belangrijk is. In extreme voorbeelden: op autosnelwegen is er alleen maar een verkeersfunctie en helemaal geen verblijfsfunctie, in de Haarlemmerstraat is er nagenoeg alleen maar sprake van een verblijfsfunctie.

De basis voor de categorisering van wegen komt voort uit het programma Duurzaam Veilig, waaraan vrijwel alle wegbeheerders in Nederland zich hebben verbonden. Duurzaam veilig onderscheidt drie soorten wegen:

- *stroomwegen*: deze zijn volledig gericht op stromen van autoverkeer. Rijbanen zijn gescheiden, kruisingen ongelijkvloers, snelheden hoog,

- *gebiedsontsluitingswegen*: ook gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke stroomfunctie op de wegvakken, maar op kruisingen is 'uitwisseling' mogelijk (gelijkvloerse kruisingen). Fietsers hebben een eigen ruimte (bij voorkeur een gescheiden fietspad), OV heeft haltekomen. De snelheidslimiet is binnen de bebouwde kom 50 km/h. Parkeren langs de weg en laden en lossen zijn minder gewenst, maar zijn niet altijd te vermijden. Gebiedsontsluitingswegen verbinden stroomwegen met (woon-)gebieden,
- *erftoegangswegen*: op erftoegangswegen is de stroomfunctie heel beperkt, uitwisseling en verblijf is veel belangrijker. Op dit type wegen rijdt weinig autoverkeer. Dan is uitwisseling veilig mogelijk en zijn er geen problemen wat betreft de afwikkeling van het verkeer. Fietsers en auto's zijn gewoonlijk gemengd, voetgangers hebben normaal gesproken wel een eigen plaats. Profielen kunnen smal zijn, parkeren vindt vaak plaats op de rijbaan, zodat een snelheidslimiet van 30 km/h haalbaar en geloofwaardig is. Kruispunten zijn gelijkwaardig (geen voorrangsborden).

Deze indeling is heel geschikt voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, maar niet altijd toepasbaar op een wegenstructuur die in de loop van de historie is ontstaan. Deze hebben vaak te maken met wegen met zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie. We nemen hiervoor een eigen categorie op, zoals overigens ook door andere gemeenten is gedaan (Den Haag, Delft, Teylingen, Nijmegen):

- *wijkontsluitingswegen*: op deze wegen beogen we een hoge verblijfskwaliteit, maar moeten we ook nog een behoorlijke hoeveelheid autoverkeer verwerken. We passen de ruimte voor het autoverkeer hiertoe verantwoord toe, maar beperken de plaats van de auto wel ten opzichte van gebiedsontsluitingswegen. Dit komt zo ten goede aan de verblijfskwaliteit én laat aan de automobilist zien dat deze te gast is.
We nemen op dit type wegen ook maatregelen om de snelheden van het autoverkeer te beperken, maar een volledige 30 km/h-inrichting (erftoegangsweg) is niet haalbaar, daar is de hoeveelheid autoverkeer te groot voor. Afhankelijk van de situatie kan soms wel op een deel een 30 km/h-limiet worden ingesteld, maar niet over het geheel. De snelheidslimiet is daarom 50 km/h, maar we kiezen als ontwerpsnelheid voor 40 km/h. De lagere snelheid helpt om de weg minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer, en helpt om de milieubelasting te verlagen en de verblijfskwaliteit te verhogen. Middelen die we bijvoorbeeld kunnen toepassen om de snelheid te beperken zijn smallere rijbanen, moeilijk overrijdbare middenbermen, as-verspringingen (bijvoorbeeld bij oversteekplaatsen) en (lichte) drempelconstructies. Om de rijbaan smal te kunnen maken en gezien de nog aanzienlijke hoeveelheid autoverkeer, heeft het de voorkeur het fietsverkeer een eigen plaats te geven.

4.2.2 De wegencategoriseringskaart van Leiden

Deze paragraaf stelt voor elke weg in Leiden de functie vast die deze heeft in het wegennet. We bepalen welke wegen samen zorgen voor de ontsluiting van de stad. En zo bepalen we ook welke wegen dat niet doen, en waar het verkeer dus een ondergeschikte functie heeft. Het resultaat van de gemaakte keuzes over de functies van de wegen leggen we vast op een kaart: de wegencategorise-ringskaart. Deze kaart bepaalt mede waar we de komende jaren projecten gaan uitvoeren.

De gedachten achter de gemaakte categorisering zijn als volgt:

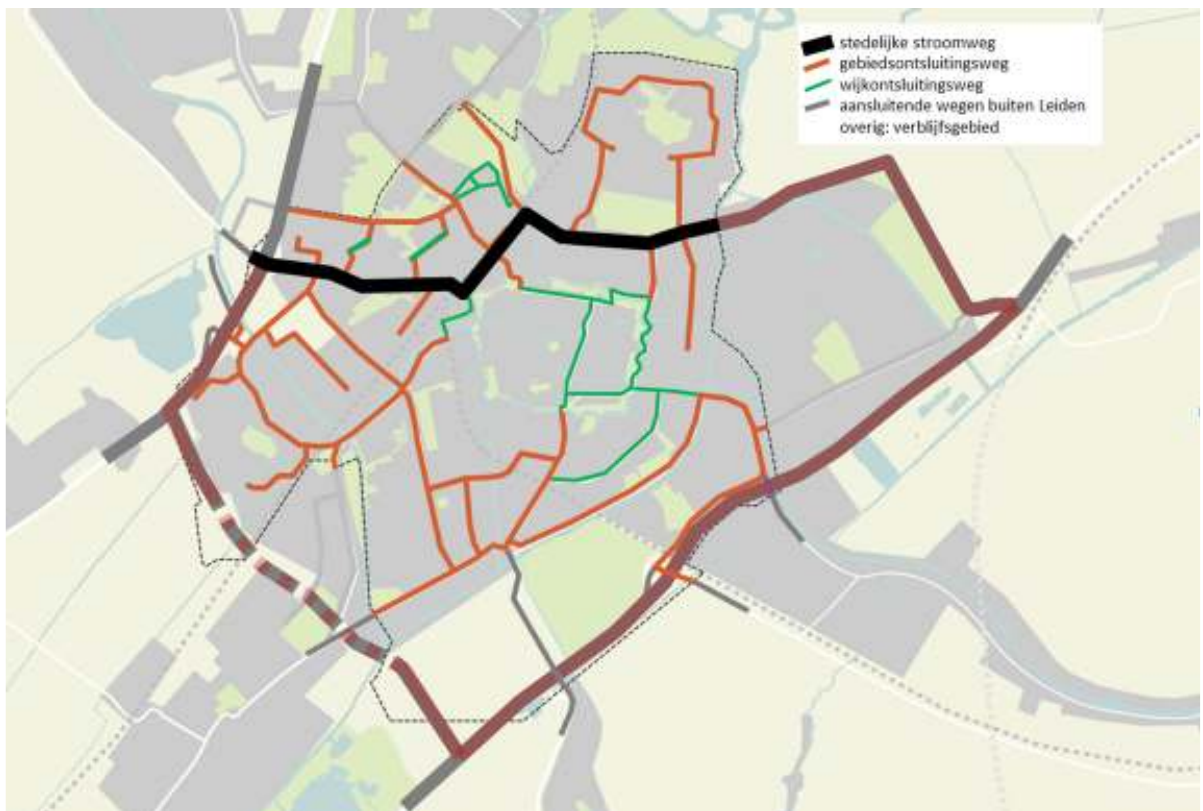
- de Leidse Ring is dé hoofdontsluitingsstructuur van Leiden. Wij zien de Leidse Ring als een geheel en geven dan ook de hele ring dezelfde categorie: stroomweg. De delen van de Leidse Ring die een auto(snel)weg zijn en de delen die van de gemeente zijn, hebben natuurlijk niet dezelfde vorm; binnen de bebouwde kom gebruiken we ook gelijkvloerse kruispunten. Het gemeentelijke deel van de Leidse Ring bestempelen we daarom als 'stedelijke stroomweg',
- aan de Leidse Ring is een aantal wegen verbonden die zorgen voor de belangrijkste verbindingen tussen de ring en de gebieden in de stad. Die verbindingen hebben een

voornamelijk verkeersfunctie, en zijn daarom gebiedsontsluitingswegen. Dat wil overigens niet zeggen dat bij deze wegen de kwaliteit van de openbare ruimte onbelangrijk is, maar de ontsluitende functie is er voornamer dan bij wijkontsluitingswegen. Twee van deze wegen, de Lammenschansweg en het Schuttersveld, zijn bovendien belangrijk omdat zij de voornaamste verbindingen zijn naar de twee nieuwe parkeergarages aan de rand van de binnenstad,

- op de kaart zijn die wegen aangewezen als wijkontsluitingswegen waar er sprake is van een voornamelijk verblijfsfunctie maar eveneens sprake is van een te grote hoeveelheid verkeer om de wegen in te richten als erftoegangsweg. We zullen wel maatregelen nemen om deze wegen voor het verkeer minder aantrekkelijk te maken, maar een aanzienlijk grotere afname van het verkeer zou nodig zijn om een erftoegangsweg (30 km/h-weg) te kunnen realiseren, ook omdat er veelal sprake is van bestemmingsverkeer dat niet geweerd kan worden. Ze hebben een ontsluitende functie in het wegennet, maar minder sterk dan de gebiedsontsluitingswegen,
- alle wegen die op de kaart niet zijn geaccentueerd, zijn erftoegangswegen. Dat wil overigens niet zeggen dat al deze wegen dezelfde karakteristieken hebben: een erftoegangsweg in het historische centrum is iets heel anders dan een erftoegangsweg in een naoorlogse woonwijk. Maar voor beide geldt dat het gaat om wegen met een verblijfsfunctie (en dus verblijfskarakter).

Als er over erftoegangswegen routes van het OV lopen of er sprake is van een uitrukroute voor hulpdiensten, is er speciale aandacht nodig om het ontwerp ook hiervoor geschikt te maken. In de huidige situatie zijn er overigens al erftoegangswegen die ook deel uitmaken van het uitrukrouthenetwerk van de hulpdiensten.

Bij deze indeling kent Leiden honderden erftoegangswegen. Deze worden bij het vaststellen van de nota niet direct heringericht. Dat zou kapitaalvernietiging zijn, zoveel wegwerkzaamheden zou Leiden verkeerstechnisch op slot zetten en hiervoor ontbreekt ook het geld. In de komende decennia zal bij groot onderhoud van weg tot weg bekeken moeten worden of het mogelijk is het ontwerp van deze erftoegangswegen aan te passen aan de categorale indeling. Het verkrijgen van hiervoor benodigde dekking kan zo onderdeel zijn van toekomstige besluitvorming.



Figuur 12: Wegencategoriseringskaart

De resulterende kaart van de wegencategorisering staat in Figuur 12. De kaart laat zien dat gebiedsontsluitingswegen de stad verbinden met de Leidse Ring. Als verbinding vanaf de Leidse Ring bundelen ze verkeer en hebben ze een prominente verkeersfunctie.

Een deel van de gebiedsontsluitingswegen leidt naar de binnenstad. Daar neemt de verblijfsfunctie de prioriteit van de verkeersfunctie over en wordt dus gekozen voor andere ontwerpuitgangspunten. Vanaf de Lammenschansweg, respectievelijk het Schuttersveld en de Molenwerf, vindt deze overgang plaats bij de nieuwe parkeergarages. Vanaf de Hoge Rijndijk loopt de gebiedsontsluitingsweg door over de Kanaalweg, terwijl het verlengde van de Hoge Rijndijk richting centrum gecategoriseerd is als wijkontsluitingsweg. De aansluiting van de Kooilaan op de Leidse Ring is eveneens een gebiedsontsluitingsweg, die overgaat in een wijkontsluitingsweg bij de aantakking op de Singel. De ingang van vanaf de westzijde naar de binnenstad, via de Haagweg en de Morsweg, is gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg. In deze structuur laten we duidelijk zien waar ontsluiting richting de binnenstad de prioriteit heeft, en waar de overgang ligt naar een andere omgeving, waar verblijven en leefkwaliteit de bovenhand hebben, naast de noodzaak ook hier het verkeer afdoende te verwerken.

Met de nieuwe wegencategoriseringskaart introduceren wij op delen een aanpassing ten opzichte van eerder verkeersbeleid. In het UVP Bereikbaar Leiden formuleerden we een ambitie om voor alle wegen in de binnenstad een 30 km/h-inrichting te realiseren. Uit de studies in het kader van onder andere LAB071 is gebleken dat op een aantal routes de intensiteit van het verkeer daarvoor te hoog is. Op die routes kiezen we voor de tussencategorie uit onze wegencategorisering: de wijkontsluitingsweg. Daarmee realiseren we de combinatie van leefbaarheid en bereikbaarheid zo goed mogelijk.

De wegencategorisering heeft ook een relatie met de milieubelasting van wegen (luchtkwaliteit en verkeerslawaaai). In Leiden zijn er geen locaties meer waar normen voor de luchtkwaliteit worden overschreden. In 2014 is geconcludeerd dat de laatste locaties waar

eerder nog een overschrijding voorkwam (de tunnelmonden van de Schipholtunnel), nu ook binnen de normen blijven². Desondanks zijn er wel wegen waar extra aandacht voor luchtkwaliteit gewenst is. Want hoewel de grenswaarden niet meer worden overschreden, betekent dit niet dat er geen gezondheidseffecten kunnen optreden. Dit zijn wegen waar de intensiteiten hoger liggen dan 10.000 voertuigbewegingen per etmaal en waar veel mensen dicht op de wegen wonen.

Voor geluidsoverlast geldt dat in het geluidsbeleid is opgenomen de plandremmel voor weggeluid te stellen op 65 dB. Dit betekent dat Leiden tot doel heeft het niveau van het weggeluid te brengen tot onder de 65 dB. In de LAB071-verkenning is dit geoperationaliseerd in de doelstelling het aantal woningen met een geluidsbelasting van 65 dB of hoger te verlagen van circa 6.500 woningen in 2013 naar 750 woningen in 2030.

Door verkeer te bundelen op een beperkter aantal routes, met name door de versterking van de Leidse Ring en het inrichten van wegen in de binnenstad als wijkontsluitingswegen, werken wij er aan het aantal locaties waar wij de grenswaarden op milieugebied naderen te verminderen. Daarnaast noemen we in paragraaf 4.2.3 nog lokale maatregelen die ook bijdragen aan het verminderen van milieuoverlast op specifieke locaties. Overigens kunnen maatregelen in de structuur en de inrichting van de wegen niet alles oplossen wat betreft milieuhinder. Even belangrijk zijn gedragsveranderingen (modaliteitskeuzen, het nieuwe werken) en technologische vooruitgang die kunnen zorgen voor minder luchtvervuiling en geluidsoverlast.

De wegencategoriseringskaart biedt duidelijkheid voor de langere termijn over hoe wij de ontsluitingsstructuur van Leiden zien. Uiteraard zijn er in de toekomst wel ontwikkelingen mogelijk waarbij herziening op zijn plaats is, bijvoorbeeld als door de herontwikkeling van een gebied een nieuwe wegverbinding mogelijk is die een verbetering biedt voor de bestaande structuur.

4.2.3 Structurerende maatregelen aan het wegennet: vanuit wegencategorisering

De wegencategoriseringskaart uit de vorige paragraaf liet zien hoe we de ontsluitingsstructuur van de stad op hoofdlijnen zien. Deze paragraaf werkt de structuur verder uit. Dit resulteert in maatregelen op het niveau van de wegenstructuur onder de Leidse Ring.

De meeste ingrepen in het wegennet gaan niet slechts om één doel, maar dienen een aantal doelen. Bijvoorbeeld: een herinrichting van een weg(deel) kan plaatsvinden om de vorm van de weg overeen te laten komen met de wegencategorisering, en tegelijkertijd kan het project aanvullend goed zijn voor een lagere geluidsbelasting door toepassing van stil asfalt, kan voor de fietser de positie verbeteren, de voetganger kan mogelijk meer ruimte krijgen, en HOV de gewenste kwaliteit, een kruispunt veiliger ingericht worden, enzovoort. We brengen de kennis van de knelpunten in het Leidse wegennet en van wensen voor het verkeerssysteem bij elkaar, in combinatie met inzicht in wat haalbaar is, en stellen zo een pakket van maatregelen op dat bijdraagt aan een betere structuur van het Leidse verkeerssysteem. Deze maatregelen hebben overigens al snel een samenhang met navolgende hoofdstukken over andere modaliteiten en thema's.

De basis achter alle ingrepen is de realisatie van de Leidse Ring en de wegencategorisering. De versterking van de hoofdstructuur trekt op de Leidse Ring meer verkeer aan, en omdat we de Leidse Ring aanwijzen als de geprefereerde, betrouwbare hoofdverbinding, kunnen we aantal andere locaties in de stad aanwijzen als wegen waar de verkeersfunctie minder prioriteit krijgt.

² Zie B&W-besluit 14.0462, d.d. 27-05-2014

De volgende wegen zijn in het oog springende locaties waar het vanuit de wegcategorisering goed is ingrepen te plegen:

- Hooigracht – Langegracht (wijkontsluitingsweg): voor deze weg zijn al voorbereidingen in gang voor een herinrichting, waarbij naast de verkeersfunctie de verblijffunctie sterker naar voren moet komen. Dit komt ook in sterke mate voort vanuit de komst van HOV-bussen over dit tracé,
- Levendaal - Hoge Rijndijk tot Kanaalweg (wijkontsluitingsweg): deze weg is in de nieuwe categorisatie een wijkontsluitingsweg. De weg houdt dus wel een verkeersfunctie, maar vanuit de ruimtelijke kwaliteit zijn aanpassingen gewenst ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte,
- Zijlsingel (wijkontsluitingsweg): hier geldt hetzelfde voor als voor bovenstaand punt,
- Langegracht – Herensingel (wijkontsluitingsweg): hier geldt hetzelfde voor als voor bovenstaand punt,
- Ir. Driessenstraat - Oosterkerkstraat (erftoegangsweg): in de huidige situatie zijn de intensiteiten op deze weg al beperkt, maar is een deel van de inrichting hier nog niet op aangepast. Een inrichting als erftoegangsweg is gewenst,
- Witte Singel (erftoegangsweg): op een klein deel van deze singel is nog 50 km/h toegestaan. Hier is het gewenst de functie van erftoegangsweg te realiseren,
- Rijnsburgersingel en Maresingel (erftoegangsweg): de hoeveelheid verkeer op deze singels is beperkt, en inrichting als erftoegangsweg is gewenst,
- Lage Rijndijk (erftoegangsweg): de verkeersfunctie is in de huidige situatie feitelijk al heel beperkt. De inrichting kan hier (verder) op aangepast worden,
- Hoge Rijndijk gedeelte ten oosten van de Kanaalweg (gebiedsontsluitingsweg): de hoeveelheid verkeer op deze weg is hoog. Ook al zou enige afname hier haalbaar zijn, dan nog blijft de drukte zodanig dat de verkeersfunctie blijft overheersen. Maar ook bij een sterke verkeersfunctie is een betere vormgeving mogelijk,
- Churchillaan - Doctor Lelylaan (gebiedsontsluitingsweg): na de realisatie van de Rijnlandroute verandert de belasting van deze weg. We zullen onderzoeken of en welke gevolgen dit heeft en of dit leidt tot aanpassingen van de inrichting.

Herinrichtingen op de singels hebben een relatie met het Singelpark. De verkeersfunctie op het grootste deel van de singels is beperkt, wat wenselijk is voor de combinatie met het Singelpark. Op een beperkt aantal delen zijn de singels gecategoriseerd als wijkontsluitingswegen. Dat wil zeggen dat hier de weg wel een verkeersfunctie heeft (en houdt), maar dat bij de inrichting de verblijfsfunctie verstrekt moet worden. Hierin moeten ook de inrichtingseisen worden meegenomen van het Singelpark.

Op dit moment vindt er voorbereiding plaats van wegenprojecten in het Leiden Bio Science Park, waarbij onder andere de huidige afwikkelingsproblemen op het kruispunt Darwinweg – Zernikedreef aan bod komen. Deze projecten sluiten goed aan bij de Mobiliteitsnota; ze vinden plaats vanuit de gebiedsontwikkeling. Bij de wegcategorisering in deze Nota is uitgegaan van de ideeën die voor het Leiden Bio Science park gelden.

4.2.4 Structurerende maatregelen aan het wegennet: locatie-specifieke maatregelen

De herinrichtingen genoemd in de vorige paragraaf kunnen er aan bijdragen dat verkeer kiest voor andere routes. Door op een aantal wegen het autoverkeer minder prioriteit te geven (en zo enigszins langzamer te maken), kunnen voor een deel van het verkeer andere routes aantrekkelijker worden. Dwingend zijn de maatregelen echter niet: autoverkeer kan blijven rijden op de heringerichte wegen.

We kiezen daarnaast voor een drietal projecten waar we structurerende maatregelen in het wegennet nemen met een dwingend karakter. We zijn namelijk van mening dat bij die projecten een zeer hoge noodzaak of een grote kans speelt. Tegelijk zijn de consequenties acceptabel, zeker in het licht van wat de maatregelen opleveren. Het gaat om de volgende maatregelen:

- **aanpak overlast Morsweg: Rijnzichtbrug éénrichting**

De situatie op de Morsweg is in alle opzichten bijzonder problematisch. Zo is de fysieke ruimte zeer beperkt. Er rijdt zowel veel autoverkeer als fietsverkeer, en voor fietsers is het niet eens mogelijk een fietsstrook te maken, terwijl eigenlijk gezien de situatie een fietspad vereist zou zijn. Bij tegenliggers rijden auto's met zeer weinig tussenafstand fietsers voorbij. Zeker voor kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) is dit een groot risico. De fietsstrook op de Rijnzichtbrug wordt geregeld geblokkeerd door autoverkeer: de brug is zodanig smal dat veel auto's op de fietsstrook gaan staan, om autoverkeer uit de andere richting ruimte te geven.

Ook voor het autoverkeer is de situatie slecht. Gedurende lange perioden staat er over soms de gehele lengte van de weg een wachtrij. De capaciteit van het kruispunt Rijnzichtbrug – Haagweg is te klein om het verkeer goed te kunnen verwerken. De twee spoorwegovergangen verergeren dit nog. Het is niet haalbaar maatregelen te nemen om de capaciteit van het kruispunt uit te breiden. Dit zou op zijn minst vereisen een extra opstelstrook te maken voor het autoverkeer op de Rijnzichtbrug. Dit zou verwerving van de panden nabij het kruispunt (en sloop ervan) met zich meebrengen, en de realisatie van een nieuwe brug. Bovendien zou een capaciteitsuitbreiding van het kruispunt de problemen op de Morsweg zelf, wat betreft het te smalle profiel niet wegnemen.

Ook voor de bewoners van de Morsweg is de huidige situatie negatief. De afstand tussen de weg en de woningen is erg klein, en de kwaliteit van de openbare ruimte is laag. Tenslotte is het ook voor Prorail, de spoorwegbeheerder, belangrijk de situatie te verbeteren, vanuit veiligheidsoogpunt.

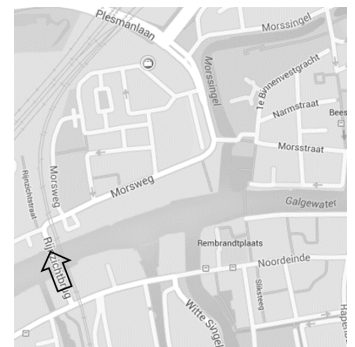
Er zijn in de afgelopen jaren al veel varianten onderzocht om de situatie te verbeteren. Uiteindelijk blijkt de introductie van éénrichting, waarbij verkeer alleen nog vanaf de Haagweg de Rijnzichtbrug op mag rijden (zie Figuur 13) de enig mogelijke oplossing. Dit zorgt voor afname van het autoverkeer, vergroting van de veiligheid voor het fietsverkeer en verbetering de leefbaarheid (minder verkeer én geen wachtrij meer op de Morsweg), en voor minder verkeer dat de spoorwegovergang op de Morsweg over moet gaan. Het afwaarderen van de Morsweg tot (mogelijk) éénrichtingsweg stond overigens ook al in het Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden.

De introductie van éénrichtingsverkeer heeft wel tot gevolg dat verkeer moet omrijden en dat de belasting van andere delen van het wegennet verandert. Daarmee heeft dat daar ook gevolgen voor de leefomgeving. Het grootste deel van de omrijdbeweging loopt via de Plesmanlaan en Doctor Lelylaan.

De maatregel die de gemeente nu kiest is alleen éénrichting op de Rijnzichtbrug. Zo blijven de gevolgen voor de interne bereikbaarheid beperkt. De maatregel voor de Morsweg wordt mogelijk nadat het project OBSP voltooid is. Dit zorgt immers voor het oplossen van het bestaande afwikkelingsknooppunt op de Plesmanlaan, zodat de nadelen van het omrijden door de maatregel in termen van effecten op de reistijd beperkt worden.

- **Spanjaardsbrug sluiten voor autoverkeer**

De Spanjaardsbrug verbindt de Lage Rijndijk in Leiden met de Zijldijk in Leiderdorp. De route via deze brug is voor een deel van het verkeer tussen Leiden en Leiderdorp (en vice versa) aantrekkelijk als sluiproute. Dit is problematisch vanwege verschillende redenen. Ten eerste is op en rond de brug de ruimte beperkt. Het langzaam verkeer komt hierdoor in de verdrinking. Ook is de route aantrekkelijk voor vrachtverkeer (met bedrijvigheid nabij, onder andere op bedrijventerrein De Waard), terwijl deze daar niet erg geschikt voor is. Verder leidt sluiptverkeer via de brug tot meer (en gebiedsvreemd) verkeer op de Sumatrastraat en de Lage Rijndijk). De aanwezigheid van het extra verkeer heeft ook gevolgen voor het kruispunt Sumatrastraat – Lage Rijndijk. Dit kruispunt is nu onnodig zwaar belast, en er zijn verkeerslichten om het verkeer af te wikkelen. Door de beperkte ruimte op het kruispunt, kan de verkeersregeling echter maar beperkt efficiënt zijn, vraagt de veiligheidssituatie om verbetering en bij



Figuur 13: Alleen nog verkeer naar het noorden op de Rijnzichtbrug

brugopeningen staan er aanzienlijke wachtrijen. Minder verkeer biedt kansen het kruispunt beter te laten functioneren.

Deze Mobiliteitsnota heeft als centrale bouwsteen de Leidse Ring. Op de Leidse Ring willen we het verkeer zo veel mogelijk bundelen. Daar past een sluiproute via de Spanjaardsbrug niet bij. Daarom wensen we de Spanjaardsbrug af te sluiten voor het autoverkeer. De brug blijft alleen open voor OV en voor langzaam verkeer. We gaan in overleg met de gemeente Leiderdorp om te kijken hoe we deze maatregel kunnen realiseren.

Door deze maatregel neemt de totale intensiteit af op de Sumatrastraat en de Lage Rijndijk (en eveneens op een aantal wegen in Leiderdorp). Vrachtverkeer dat voorheen gebruik maakte van de Spanjaardsbrug, zal nu via de Sumatrastraat moeten rijden. Dit is bijzonder goed voor de verkeersveiligheid, want dit beperkt het conflict tussen afslaand vrachtverkeer en fietsverkeer dat rechtdoor gaat. En we pakken het kruispunt Lage Rijndijk – Sumatrastraat aan. Een ontwerpproces moet duidelijk maken hoe het kruispunt er precies uit gaat zien. Mogelijk is het een optie het kruispunt ongeregeld (geen verkeerslichten meer) te maken. Er zal immers alleen nog autoverkeer rijden op de relatie Sumatrastraat – De Waard en een zeer beperkte hoeveelheid vanaf de Lage Rijndijk.

- *Versterken voetgangersvriendelijkheid in delen van de historische binnenstad*
In sommige delen van de historische stad staat (zeker op bepaalde delen van de dag) de voetganger centraal. Bijvoorbeeld vanwege de toeristische aantrekkelijkheid van het gebied of omdat er grote voetgangersstromen passeren voor de daar aanwezige winkels of horeca. Maar het geldt ook voor belangrijke af- en aanlooproutes naar de nieuwe parkeergarages en het Centraal Station. In deze straten is de auto te gast en dit betekent qua inrichting voor de straten, de routing voor het autoverkeer in de directe omgeving, de laad en lostijden voor het bevoorradend verkeer dat dit door de fietser, automobilist en voetganger ook zo beleefd wordt. Op dit moment zijn die delen van het centrum nog gefragmenteerd, en niet vanuit een totaalvisie gekozen. Er is nog geen sprake van een herkenbaar *voetgangersgebied*.

We stellen daarom voor de functies en huidige en toekomstige voetgangersstromen in samenhang te gaan beschouwen, en te bepalen waar het zinvol is één gebied als voetgangersvriendelijk aan te wijzen. Daarbij hoort ook de vraag welke vorm wordt gekozen om deze gebieden aan te geven: beweegbare afsluitingen voor delen van de dag, alleen verbodsborden, camera's die de nummerborden herkennen van autoverkeer dat in het gebied is toegelaten, of misschien nog een heel andere vorm.

We starten het project om een deel van de binnenstad voetgangersvriendelijk te maken dus zonder een keuze vooraf over welk gebied we aan zullen wijzen of over de vorm ervan. Wel is het op voorhand duidelijk dat bijvoorbeeld in het zuidwestelijk deel van de binnenstad het relatief haalbaar en gezien de functies gewenst is om deze maatregelen in te voeren. We gaan graag eerst in gesprek met de belanghebbenden.

Op het gebied van de structuur van het wegennet voorzien we tenslotte een project rond de Hoge Rijndijk. Ter hoogte van de aansluitingen op het Waardeiland en Meerburg. De Hoge Rijndijk is op dit deel fors belast, en de ruimte tussen de woningen wordt hier sterk overheerst door infrastructuur. Desondanks is de capaciteit ten opzichte van de hoeveelheid verkeer beperkt, en is de wachttijd vanuit de zijwegen aanzienlijk. Ook met de realisatie van de Leidse Ring blijft de hoeveelheid verkeer hier groot. Toch zijn er ook bij een gelijkblijvende hoeveelheid verkeer mogelijkheden hier verbeteringen aan de situatie aan te brengen, door aanpassingen te plegen aan de manier waarop de wijken aansluiten op de Hoge Rijndijk. Doordat bijvoorbeeld de Meerburgerkade en de Kettingstraat op dezelfde plek op de Hoge Rijndijk aansluiten, is hier een relatief groot kruispunt noodzakelijk om een goede afwikkelingskwaliteit te bieden, maar daarvoor is er onvoldoende ruimte. Tegelijk is de aansluiting van Meerburg ter hoogte van de Persant Snoepweg erg groot vormgegeven, maar wordt deze aansluiting eigenlijk te beperkt gebruikt. Door Meerburg te oriënteren op de aansluiting met de Persant Snoepweg, zou het kruispunt met de Kettingstraat eenvoudiger

gemaakt kunnen worden, met een betere en veiliger afwikkeling tot gevolg, en eveneens met als resultaat minder asfalt op een deel van de Hoge Rijndijk. Een dergelijk voorstel moet echter nog wel verder uitgewerkt worden, en gelegd worden naast alternatieve oplossingen. Dit doen we bovendien graag in een gesprek met de buurt.

4.2.5 De belasting van het wegennet van Leiden na de introductie van de maatregelen

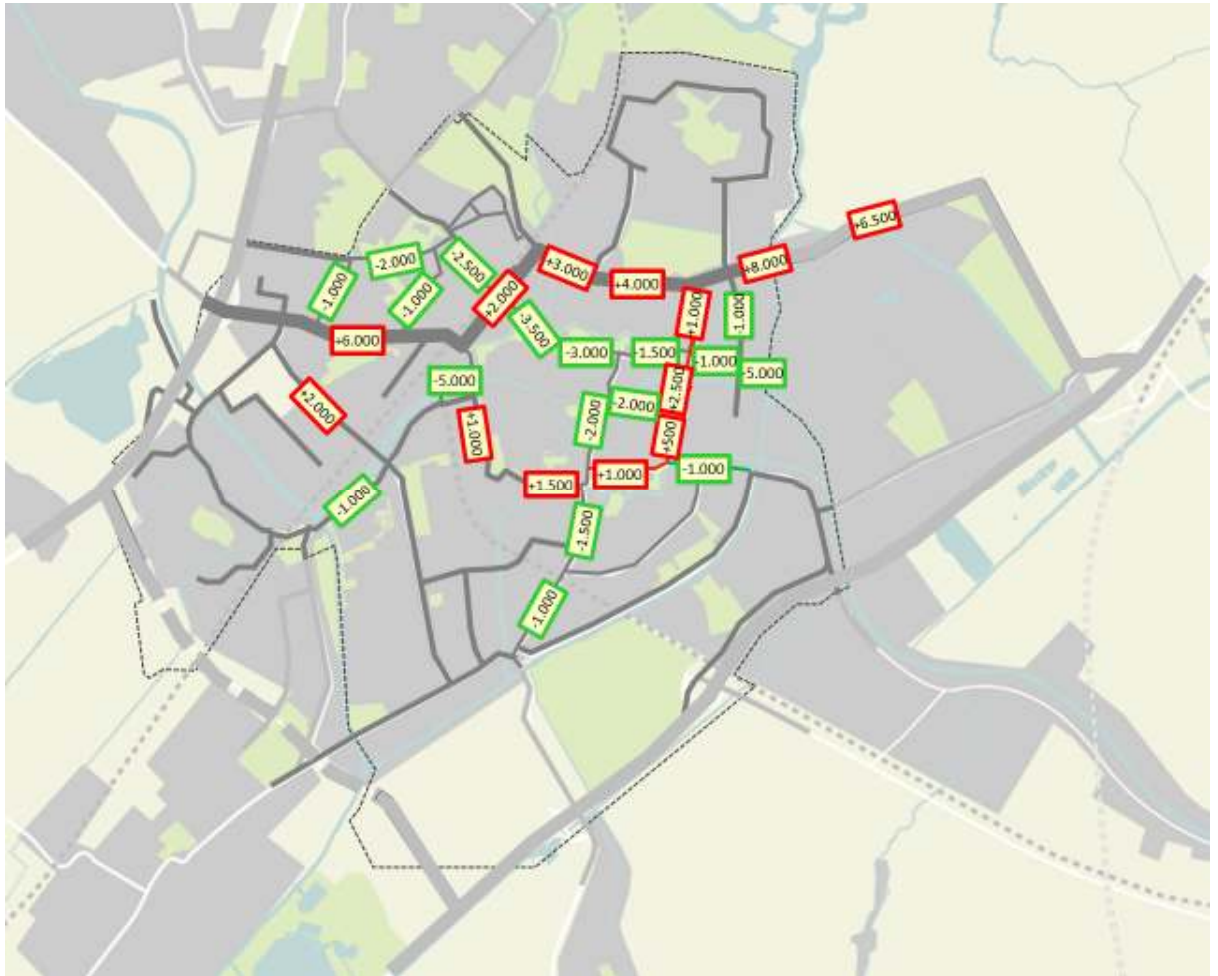
Dit hoofdstuk heeft de maatregelen benoemd waarmee we werken aan de structuur van het Leidse wegennet. Deze maatregelen hebben gevolgen voor de manier waarop het wegennet wordt belast. In deze paragraaf gaan we in op deze gevolgen.

De gevolgen hebben we bepaald met een verkeersprognosemodel. We hebben hier het meest recente model gebruikt, namelijk het prognosemodel dat is opgesteld voor de validatie van de LAB071-studie. Dit model is afgeleid van het meest recente concept van het nieuwe verkeersdeel van de RVMK (Regionale Verkeers- en MilieuKaart). De RVMK is gemaakt voor heel Holland-Rijnland. Voor LAB071 is hier een uitsnede uit gemaakt van de Leidse agglomeratie. Het model is verder verfijnd voor dit gebied. Met deze verfijning is een nauwkeuriger onderzoek mogelijk van de verkeerseffecten in Leiden dan in het model dat de hele regio omvat. Het model is voor het verkeerbeleid belangrijk om in te kunnen schatten in welke richting de gevolgen uitpakken van beleidskeuzes die we maken. Bij de uiteindelijke implementatie van maatregelen hoort een verder, gedetailleerder onderzoek naar (milieu-)effecten.

Met deze beleidsnota nemen we maatregelen die invloed hebben de verdeling van het verkeer over het netwerk. Deze komen bovenop de veranderingen die al gebeuren door lopende ontwikkelingen. Onder die lopende maatregelen vallen bijvoorbeeld de realisatie van de Rijnlandroute en de aanleg van de ongelijkvloerse kruising bij de kruising Plesmanlaan – Haagse Schouwweg. Ook is in de berekeningen uitgegaan van de alle ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, toename arbeidsplaatsen) zoals verwacht tot en met 2020.

Figuur 14 geeft een beeld van de verwachte veranderingen van de wegbelastingen op het wegennet door de voorgestelde maatregelen aan het wegennet. De cijfers in een rood kader geven een toename van verkeer aan, de cijfers in een groen kader de vermindering van het aantal vervoersbewegingen. De figuur toont alleen de significante veranderingen.

De prognose laat zien dat, zoals beoogd, vooral de Leidse Ring meer verkeer krijgt te verwerken. Zoals past bij de maatregel op de Rijnzichtbrug, is er een grote afname op de Morsweg. De hiervan afgeleide toename is terug te zien op de Plesmanlaan en ook op de Doctor Lelylaan. Op de Hooigracht en Langegracht is een afname. Op een deel van de singels is er helaas wel een toename, ook op het Levendaal. Deze toename is er deels een gevolg van dat verkeer zich meer oriënteert op de noordkant van de ring, en zo dus de stad van een andere kant benadert. De afname op de Lammenschansweg past ook in dit beeld.



Figuur 14: Effecten (orde grootte) op de intensiteiten van de maatregelen van de Mobiliteitsnota (voertuigen per etmaal) ten opzichte van de referentiesituatie (dat wil zeggen, de verkeerssituatie in 2020 waarbij alle autonome ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, inclusief de geplande woningbouw en uitbreiding van arbeidsplaatsen, en inclusief de al voorziene ontwikkelingen aan het wegennet, zoals OBSP en de Rijnlandroute).

5. Duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid

Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor Leiden. We voeren daarom, zoals beschreven in Hoofdstuk 4, maatregelen uit aan de structuur van het wegennet. Verkeer heeft echter ook ongewenste neveneffecten, voor de luchtkwaliteit, het geluid, trillingen, leefbaarheid en veiligheid. Dit is ook al meegenomen bij de maatregelen van hoofdstuk 4. Door bijvoorbeeld autoverkeer meer te bundelen op de Leidse Ring, kan op andere plaatsen de hoeveelheid autoverkeer afnemen. Dit is goed voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid, omdat er op de Leidse Ring kansrijke en goede mogelijkheden zijn te zorgen voor een goede inpassing.

Hoewel de maatregelen aan de wegenstructuur bijdragen aan ook andere aspecten dan bereikbaarheid (zoals verkeersveiligheid), zijn deze maatregelen alleen niet afdoende. Wij nemen daarom ook maatregelen die duurzame mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid als eerste doel hebben. Dit hoofdstuk benoemt deze maatregelen.

5.1 Duurzame mobiliteit en leefbaarheid

Het is voor Leiden heel belangrijk dat de stad op dit moment goed functioneert, met als onderdeel daarvan een goede bereikbaarheid. De vraag is of we ook voorzien in een goede toekomst voor onze stad, of de voorgenomen ontwikkelingen duurzaam zijn. Duurzaam heeft daarbij een betekenis in brede zin: van economisch tot milieutechnisch (conform de Commissie Brundtland van de VN).

Er is een verband tussen duurzaamheid en leefbaarheid. Immers, bij duurzaamheid binnen het terrein van verkeer en vervoer hoort het beperken van milieuhinder door het verkeer. En dit is in het algemeen goed voor de leefbaarheid in de stad. Op lokaal niveau hoeft dit overigens niet altijd zo te zijn. Bijvoorbeeld, een maatregel vanuit duurzaamheid of duurzame mobiliteit is het bevorderen van het gebruik van het OV. Dit kan bijvoorbeeld met de inzet van HOV. Lokaal levert dit echter wel meer passages van bussen op, en dit kan daar, lokaal, ervaren worden als negatief voor de leefbaarheid. Maar voor de stad als geheel kan de maatregel wel als positief te beoordelen zijn vanuit leefbaarheid en duurzaamheid. In ieder geval bekijken we de twee thema's hier samen.

Bij duurzaamheid gaat het er om dat we met ons huidig handelen er ook voor zorgdragen dat toekomstige generaties in hun behoeften kunnen voorzien. Maatregelen die we nu nemen aan het verkeerssysteem van Leiden, moeten ook goed zijn op de lange termijn. We werken daarom aan de structuur van het wegennet met de Leidse Ring die voor de lange termijn dé dragende functie zal hebben voor het wegennet. Daarbij is het overigens niet het uitgangspunt het autoverkeer zo veel mogelijk te faciliteren, maar wel een solide basis te bieden voor de autobereikbaarheid. Ook helpt deze maatregel om overbelasting op andere delen van het wegennet te beperken, en zo de milieubelasting over het geheel genomen te doen afnemen. Andere vervoerwijzen dan autoverkeer zijn overigens zeker niet minder van belang, maar (ook) de bereikbaarheid met de auto is noodzakelijk om Leiden aantrekkelijk te houden als stad om te werken en te wonen.

Onze huidige manier van verplaatsen, met veel gebruik van de auto, is over het geheel gezien niet duurzaam te noemen. Mobiliteit is één van de belangrijkste veroorzakers van de CO₂-uitstoot (koolstofdioxide), en draagt zo bij aan de klimaatverandering. Zowel vanuit de EU als vanuit het Rijk is er daarom klimaatbeleid opgesteld, inclusief mobiliteitsmaatregelen. De normstelling voor emissies van wegvoertuigen is hiervan een belangrijk onderdeel. Ook voor lokale overheden is er een belangrijke opgave. De problematiek van de klimaatverandering is bovendien urgent. Een trendbreuk in CO₂-emissie is noodzakelijk. De gemeenten in de regio Holland Rijnland hebben om de problematiek het hoofd te bieden, hun krachten gebundeld. De klimaatproblematiek stopt immers niet bij de gemeentegrenzen.

Samen hebben de gemeenten het Klimaatprogramma 2008-2012 opgesteld, dat als doel had de jaarlijkse CO₂-uitstoot fors te verminderen. In totaal wordt er in de regio Holland Rijnland 2.900 kiloton CO₂ per jaar uit gestoten. Het doel van het Klimaatprogramma is om in 2030 jaarlijks 600 kiloton CO₂ minder uit te stoten dan nu het geval is. Voor Leiden is in de Duurzaamheidsagenda deze doelstelling uit dit voormalige Klimaatprogramma overgenomen. De bijdrage die hiervoor wordt toegeschreven aan mobiliteit bedraagt 60 Kilon ton vermeden CO₂.

Er zijn verschillende soorten verkeersmaatregelen die bijdragen aan klimaatbeleid en duurzaamheid. Het Rijk doet hiervoor aanbevelingen in een handreiking aan gemeenten en provincies (Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit voor gemeenten en provincies, Ministerie van Infrastructuur en milieu, 2014). De Handreiking geeft aan dat bij beleid voor duurzaamheid en klimaat gericht op mobiliteit al snel wordt gedacht aan innovatieve maatregelen zoals hybride voertuigen en voertuigen op waterstof, maar dat de gemeentelijke beleidsinvloed voornamelijk ligt op het terrein van de hoeveelheid mobiliteit en de vervoerwijzekeuze binnen de gemeente. Minder mobiliteit en meer fiets- en OV-gebruik verminderen de (CO₂-)emissies. Klimaatbeleid in verkeer is dus ook, of misschien wel vooral, het intensiveren van het 'traditionele' beleid.

Er zijn drie hoofdrichtingen om de emissies van het verkeer te verminderen:

1. minder (auto-)verkeer,
2. efficiëntere (vanuit milieuoogpunt) voertuigen/verplaatsingen,
3. andere brandstoffen.

De Handreiking werkt deze hoofdrichtingen vervolgens uit naar kansrijke maatregelen om mobiliteit te verduurzamen.

Voor Leiden kiezen we hieruit de volgende maatregelen:

- *minder autoverkeer door het fietsbeleid*: meer fietsgebruik in plaats van gebruik van de auto is duurzaam en verbetert de leefbaarheid. Daarnaast sluit het stimuleren van het fietsgebruik goed aan bij de doelstelling uit de doelstelling uit de Nota Lokaal Gezondheidsbeleid Leiden 2014-2018: Ruimte Maken voor Gezondheid om mensen meer te laten bewegen. De meest bepalende factor hierin is dat er voor de fietser snelle, directe en comfortabele verbindingen zijn. Ook mogelijkheden voor goede stallingen, stimuleren van de elektrische fiets (om de fietser op langere afstanden te laten concurreren met de auto), en inzet van communicatie zijn maatregelen die het fietsgebruik bevorderen. In hoofdstuk 7 staan de maatregelen die Leiden neemt,
- *minder autoverkeer door het bevorderen van OV-gebruik*: ook het bevorderen van het gebruik van het OV draagt bij aan duurzaamheid. Leiden beschikt over meerdere treinstations, waarvan Leiden Centraal zeer veel reizigers bedient. Ook beschikt Leiden over een uitgebreid busnetwerk, en wordt gewerkt aan de introductie van HOV. De gemeente gaat niet zelf over het OV, maar kan met haar beleid wel bijdragen aan de concurrentiepositie van het OV. Deels kan dit door in overleg te gaan met de overheden die gaan over trein- en busvervoer (het Rijk, respectievelijk de provincie). Verder kunnen we ook zelf maatregelen nemen om de positie van het OV te verbeteren. Voor het spoor gaat het dan om het faciliteren van comfortabel en vlot voor- en natransport naar de stations (inclusief fietsparkeren), en voor het busvervoer kan de gemeente maatregelen nemen in de fysieke infrastructuur die positief uitwerkt voor de verplaatsingssnelheid van de bus. Zie hoofdstuk 6 voor de maatregelen die we nemen voor het OV,
- *minder autoverkeer door verdichting van woon- en werkfuncties bij OV-knopen*: dit gebeurt nu al (verdichting bij Leiden Centraal), en we zetten dit door. Dit valt overigens met name onder beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, maar het vraagt ook verkeersmaatregelen. Immers, verdichting bij het OV leidt over het geheel gezien wel tot minder autoverplaatsingen, maar heeft lokaal wel tot gevolg dat er extra verkeer gegenereerd wordt,
- *efficiëntere verplaatsingen door schonere en zuinigere voertuigen, gebruik alternatieve brandstoffen/elektriciteit*: hiertoe verschonen we ons eigen voertuigenpark bij

- vervanging, bevorderen we het gebruik van elektrische voertuigen door het plaatsen van publieke laadpalen in de openbare ruimte en in de gemeentelijke parkeergarages,
- *bottom-up initiëren van duurzame innovatieve initiatieven vanuit de samenleving*: we moedigen initiatieven van derden aan. Dit wordt in Leiden vormgegeven door de inzet van het Duurzaamheidsfonds 2 ('Lokaal initiatieven fonds'). Dit fonds beoogt de uitvoering van diverse duurzaamheidsinitiatieven te stimuleren die ook anderen inspireren en die een bijdrage leveren aan de gemeentelijke doelstellingen,
 - *Stedelijke distributie*: een belangrijk instrument voor het verminderen en verschonen van het goederenvervoer is stedelijke distributie. De gemeente Leiden faciliteert initiatieven voor stedelijke distributie door aan te haken bij het Beter Benutten initiatief Maatwerk Distributie, waaraan ook onder andere Haaglanden en de gemeente Delft deelnemen. Maatwerk Distributie Leiden zorgt door onderzoek, met behulp van de Last Mile Scan, voor die gegevens, die initiatieven nodig hebben om een business case te kunnen opstellen en zo tot uitvoering te komen,
 - *efficiëntere verplaatsingen door eisen duurzaamheid in concessieverlening*: ook op dit punt is de gemeente niet bepalend, maar hebben we wel invloed op de concessieverlener (de provincie). Zie hoofdstuk 6 voor de inzet wat betreft duurzaamheidseisen in de OV-concessie.
 - *minder verplaatsingen door mobiliteitsmanagement*: hierbij kan gedacht worden aan maatregelen in het kader van Slim werken, Slim Reizen, en Het Nieuwe Werken. Er is op dit moment al een mobiliteitsmakelaar actief die zich (ook) hiermee bezig houdt. Zie ook hoofdstuk 9,
 - *minder autoverkeer door bevorderen autodelen*: we bevorderen het autodelen door hier parkeerplaatsen voor te reserveren, ontheffingen te verlenen van een parkeervergunning en, vooral, door inwoners van Leiden bewust maken van de mogelijkheden van autodelen (communicatie),
 - *efficiëntere verplaatsingen door milieuzone*: de milieuzone in Leiden blijft in ieder geval in stand tot 1 januari 2017. In dit kader zal worden onderzocht welke maatregelen genomen moeten worden om het gunstige effect van de milieuzone na 2016 te kunnen continueren,
 - *verkeersmanagement*: verkeersmanagement kan leiden tot minder gebruik van energie en tot minder uitstoot als op de hoofdwegen het aantal keren dat een voertuig moet stoppen kan worden beperkt. Uitbreiding van groene golven in Leiden is problematisch, maar we voorzien wel andere mogelijkheden om verkeersregelingen efficiënter te laten functioneren. Zie hoofdstuk 9,
 - *Bevorderen bewustwording belang duurzame mobiliteit via communicatie*: Met een algemeen communicatietraject maakt Leiden haar inwoners bewust van de verschillende vormen van duurzame mobiliteit. Hierbij is het mogelijk het concept van Het Nieuwe Rijden te promoten.

Deze duurzaamheidsmaatregelen zijn ook van belang voor de leefbaarheid van de stad. Het beperken van het autoverkeer of de effecten ervan helpt immers ook in het algemeen voor het lokaal beperken van de milieubelasting (luchtkwaliteit en geluidsbelasting). Er zijn wettelijke eisen voor het toegelaten niveau van geluidsbelasting vanwege het wegverkeer in de Wet geluidhinder en voor luchtkwaliteit. Ook is er beleid voor, in respectievelijk het Actieplan geluid 2013 Leiden, en het Luchtkwaliteitplan 2012-2014.

Leiden is een agglomeratiegemeente, in de zin van de regeling omgevingslawaai (Stcrt. 2004, 134). Op grond daarvan is Leiden verplicht om elke vijf jaar, te beginnen in 2007, een geluidsbelastingkaart vast te stellen. Deze geeft inzicht in de blootstelling aan geluid van wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en industrie, in het jaar voorafgaande aan de totstandkoming van de kaart. Als verdere verplichte stap moet Leiden een actieplan opstellen. Dit actieplan is een evaluatie van het gevoerde beleid in de afgelopen vijf jaar, daarnaast wordt in dit actieplan vastgelegd welke concrete acties de gemeente voornemens is te ondernemen om geluid te beperken daar waar het naar het oordeel van de gemeente beperkt moet worden en om de geluidskwaliteit te beschermen op plaatsen waar die

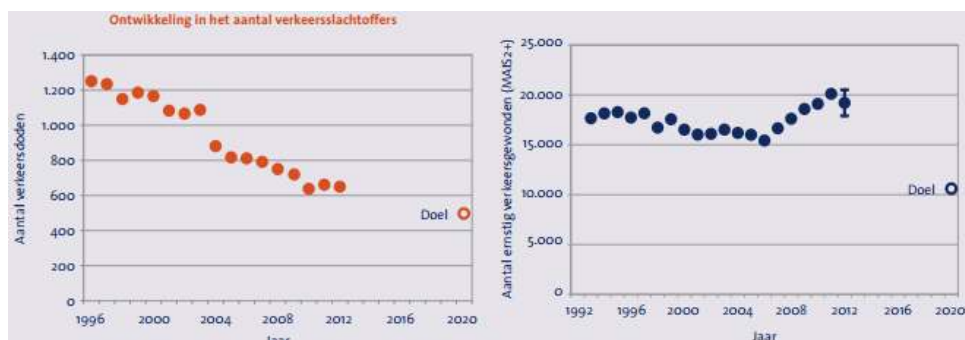
kwaliteit nu goed is. Het actieplan doet waar nodig aanzetten voor nieuw beleid. Een belangrijke vraag voor het actieplan is welke geluidsbelasting als onwenselijk wordt gezien.

Geluid van wegverkeer leidt tot gezondheidsproblemen. Het is daarom zaak het niveau van het verkeersgeluid terug te brengen. Het Actieplan Geluid 2013 Leiden heeft daarom maximale geluidsbelastingen gekozen op basis van aanbevelingen van de GGD en de wens om een realistische en ambitieuze plandrempel vast te stellen. De plandrempel ligt op dezelfde waarde waar volgens de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) een waarneembaar effect van hart- en vaatziekten begint op te treden. Plaatsen waar die drempel wordt overschreden vragen om maatregelen. Het Actieplan geeft aan dat het gaat om ruim 6.000 inwoners waarvoor de drempel wordt overschreden. De voornaamste manier om het geluid aan te pakken is door de bron aan te pakken: minder verkeer, of het aanwezige verkeer minder geluid laten maken (bijvoorbeeld door lagere snelheden of toepassing van stille wegdekken). Het Actieplan benoemt maatregelen om tot het beleidsdoel te komen. De maatregelen die we voorstellen in deze Mobiliteitsnota komen hier in sterke mate mee overeen.

Het Luchtkwaliteitplan 2012-2014 is destijds opgesteld omdat in Leiden nog niet overal aan de grenswaarde voor luchtkwaliteit werd voldaan. Inmiddels voldoen wel alle wegen. Niettemin is het wenselijk verdere verbeteringen na te streven. Het Luchtkwaliteitsplan noemt een aantal mogelijke maatregelen hiertoe. Het huidige luchtkwaliteitsplan is afgerond. De maatregelen uit dit plan die nog doorlopen zijn geborgd in de Duurzaamheidsagenda 2015. De maatregelen die wij nemen in deze Mobiliteitsnota sluiten goed aan op het luchtkwaliteitsplan. Daarbovenop heeft de gemeente besloten, op verzoek van bewoners, praktijkmetingen uit te gaan voeren van de luchtkwaliteit (met Palmes buisjes). Deze pilot kan nadere informatie opleveren over de situatie van de luchtkwaliteit, naast de traditionele manier waarop met prognosemodellen uitspraken worden gedaan over de luchtkwaliteit.

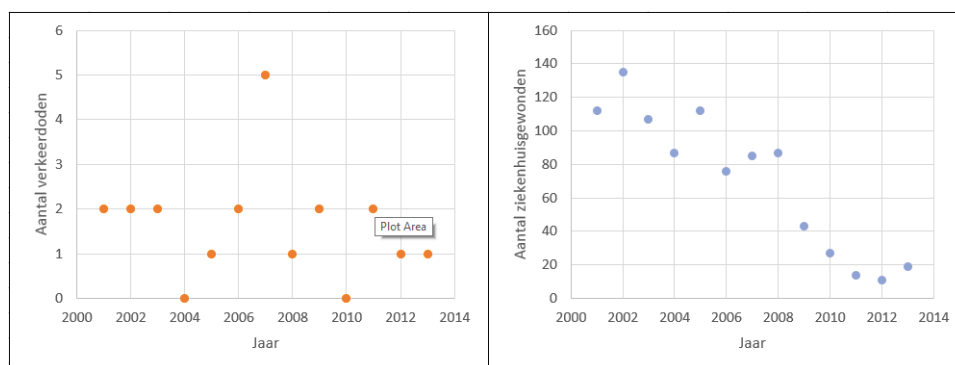
5.2 Verkeersveiligheid

In Nederland (zie **Figuur 15**) neemt al gedurende een lange periode het aantal verkeersdoden af, terwijl het aantal gewonden redelijk constant blijft. De afgelopen jaren is echter de daling van het aantal verkeersdoden afgevlakt, en is er een stijging geweest van het aantal gewonden. In het beleid van het Rijk is als doel gesteld het aantal verkeersdoden terug te brengen tot maximaal 500, en het aantal gewonden tot maximaal 10.600. Hier zijn dus nog inspanningen voor nodig, ook in Leiden.



Figuur 15: Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden (het punt in 2020 geeft het doel weer dat vanuit nationaal beleid wordt nagestreefd); de figuren zijn overgenomen uit: Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2013, Den Haag: SWOV, 2014

Figuur 16 laat het verloop zien van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in Leiden in de afgelopen jaren. Uit de statistiek van het aantal verkeersdoden kan geen trend worden afgeleid, in deze statistiek speelt toeval een doorslaggevende factor. Het aantal ziekenhuisgewonden laat een neerwaartse trend zien. Bij de gegevens van het aantal ziekenhuisgewonden van de laatste jaren (na 2008) kan overigens een verandering van de registratiegraad meespelen, waardoor de daling fors lijkt dan zij echt is.



Figuur 16: Ontwikkeling aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in Leiden (Viastat Online)

We onderscheiden twee soorten maatregelen: locatie-specifieke maatregelen en generieke maatregelen. Bij de eerste categorie gaat de aanpak om een specifieke locatie waarvan we vinden dat de veiligheid onvoldoende is. Bij de tweede categorie gaat het niet om een project op een locatie, maar om een maatregel met een bredere werking, bijvoorbeeld een educatieproject.

5.2.1 Locatie-specifieke verkeersveiligheidsprojecten

Er bestaat geen absolute maat voor de vraag of de verkeersveiligheid op een locatie voldoende is. Eén manier om te kijken of er locaties zijn waar verkeersonveiligheid speelt, is

te kijken naar de ongevallen van de afgelopen jaren; zo zijn verkeersonveilige locaties, ook wel black spots genoemd, te identificeren. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) noemt als een van de manieren om te beoordelen of een locatie een black spot is, dat er op die locatie zes of meer ongevallen met letsel moeten plaatsvinden in drie jaar. In Leiden zijn er geen locaties die aan dit criterium voldoen.

Dat neemt niet weg dat er wel locaties zijn waar we de veiligheid niet voldoende vinden. Op die locaties is het overigens mogelijk dat het niet alleen gaat om een verkeersveiligheidskwestie. Er kan ook een optelsom van redenen zijn om het project uit te voeren, waarbij verkeersveiligheid een van de belangrijke argumenten is.

Op de volgende locaties zullen we maatregelen treffen:

- *het kruispunt Wassenaarsweg – Albinusdreef*: hier speelt een combinatie van overbelasting en een verkeersveiligheidskwestie. De belasting van het autoverkeer is hoog, en er komt ook veel langzaam verkeer, waaronder veel scholieren en studenten. Er zijn tweerichtingenfietspaden. Het kruispunt is ongeregeld, en zeker tijdens drukke perioden is het complex dit kruispunt te passeren. Door de overbelasting ontstaat er ook 'informeel weggedrag': op de Albinusdreef ontstaan twee rijen auto's naast elkaar terwijl het gaat om een enkelstrooks rijbaan. Verbetering van de situatie is noodzakelijk. Er is hierbij een relatie met de Posthofrotonde evenals met de toekomstige routes van het busverkeer na verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal,
- *kruispunt Churchillaan – Telderskade*: de vormgeving van dit kruispunt is erg verouderd. Vanaf de Churchillaan is het namelijk toegestaan om linksaf en rechtsaf te slaan, maar voor deze bewegingen zijn er geen eigen opstelstroken. Om toch het verkeer enigszins efficiënt te kunnen afwickelen, krijgt verkeer uit beide richtingen van de Churchillaan tegelijk groen, en moet het verkeer dat linksaf slaat vervolgens voorrang geven aan het conflicterende verkeer uit de andere richting (een 'deelconflict'). Een dergelijke oplossing werd in het verleden vaker toegepast, toen de drukte van het verkeer in het algemeen minder was. Maar zeker op drukke wegen is een dergelijke oplossing onveilig. Daarom starten wij een project om dit kruispunt zodanig aan te passen dat ook voor het afslaande verkeer een veilige situatie ontstaat,
- *kruispunt Dellaertweg – Schuttersveld*: dit kruispunt is erg zwaar belast, en dit heeft forse wachttijden tot gevolg, ook voor het langzaam verkeer. Dit brengt een groot risico op roodlichtnegatie met zich mee, en dit is problematisch voor de verkeersveiligheid. De huidige verkeersregeling op dit kruispunt is erg verouderd, en daarom is vervanging noodzakelijk. Een beperkte aanpassing aan de vorm van het kruispunt kan in combinatie met de nieuwe verkeersregeling de wachttijden aanzienlijk verminderen, en zo een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid,
- *kruispunt Tomatenstraat – Lammenschansweg*: de Lammenschansweg heeft een duidelijke ontsluitende functie en heeft een relatief breed profiel. De meeste zijwegen sluiten ongeregeld hierop aan. Dit is ook het geval op het kruispunt met de Tomatenstraat. Er vinden hier relatief veel ongevallen plaats. Bovendien zijn er ruimtelijke ontwikkelingen (Leidse Schans) die de belasting op dit kruispunt vergroten. Vanwege de veiligheid is aanpak van dit kruispunt daarom noodzakelijk,
- *herinrichting fietsongevallenlocaties*: In de nota herijking fietsroutes zijn tien locaties geanalyseerd waar problemen met de veiligheid voor de fietser spelen. Hiervan worden er jaarlijks twee onderzocht en heringericht. Het gaat om de volgende locaties: Koninginnelaan-Lammenschansweg, Vijf Meilaan-Sweelincklaan, Kort Rapenburg-Noordeinde, Turfmarkt-Blauwpoortsbrug, Sumatrastraat-Lage Rijndijk, Hooigracht-Nieuwstraat, Lammermarkt-Molenwerf, Vrijheidslaan-Zoeterwoudseweg, Zijlsingel-Oosterkerkstraat, De Sitterlaan-Lammenschansweg, Herenstraat-Zoeterwoudsesingel, Herenstraat-Koninginnelaan, Rijnzichtbrug-Morsweg, Rijnzichtbrug/Haagweg,
- *verbetering situatie Julius Caesarbrug*: de veiligheidssituatie op deze locatie wordt aangepakt door betere detectie van de fietsers waardoor ze sneller groen licht krijgen,

en ze daardoor minder geneigd zijn door rood te rijden. We monitoren vervolgens of het effect hiervan voldoende is.

Naast maatregelen op specifieke kruispunten, nemen we ook maatregelen in twee wijken:

- Houtkwartier: het grootste deel van de dag is de hoeveelheid verkeer in het Houtkwartier beperkt, maar gedurende een paar dagdelen komt er een heel geconcentreerde piek van verkeer de wijk in, of gaat deze de wijk uit. Dit komt door de aanwezigheid van het Diaconessenhuis, en door de aanwezigheid van een groot aantal scholen. Zeker in de ochtend is het aantal fietsende scholieren zeer groot, en het gedrag soms wat onvoorspelbaar. Er zijn op dit moment geen voorzieningen in de infrastructuur om de piekstromen beter op te vangen. Op dit moment kijkt de gemeente samen met de buurt in brede zin naar de verkeerssituatie in de wijk, en we verwachten dat hier enige aanpassingen aan de infrastructuur uit zullen volgen,
- Merenwijk: voor de Merenwijk loopt op dit moment een enquête naar de ervaren situatie op het gebied van verkeerveiligheid en leefbaarheid. Op basis hiervan bezien we de realisatie van maatregelen.

Zoals eerder genoemd zijn de maatregelen uit hoofdstuk 4 primair bedoeld om te werken aan de structuur van het wegennet, maar zijn veel hiervan ook van belang zijn voor de veiligheid. Voorbeelden zijn de afsluiting voor autoverkeer op de Spanjaardsbrug en de positieve gevolgen voor het kruispunt Lage Rijndijk - Sumatrastraat, en maatregelen vanwege de wegencategorisering op het deel Oude Herengracht - Herensingel, waar nu de veiligheidssituatie te wensen overlaat.

Op dit moment loopt overigens ook nog het project verkeersveilige schoolomgeving. In 2015 eindigt dit project met de scholen Er Riseleh, Woutertje Pieterse, Leidse Houtschool en de Brede school. In 2016 zal dit project geëvalueerd worden en worden bekeken of het nodig is een nieuw project vast te stellen. Een andere inspanning die we plegen is het verminderen van het aantal paaltjes in fietsroutes; hier vonden steeds meer eenzijdige fietsongelukken plaats.

Tenslotte zijn de spoorwegovergangen in Leiden een punt van aandacht wat betreft de verkeersveiligheid. Op de Kanaalweg wordt het project SPODO (spoorse doorsnijding) uitgevoerd, waarbij de weg omlaag wordt gebracht. Deze maatregel is niet alleen belangrijk voor de verkeersveiligheid; de effecten zijn ook positief voor de afwikkeling van het wegverkeer. Voor de veiligheidssituatie van de spoorwegovergang over de Morsweg verwachten we een verbetering van de veiligheid door de maatregelen die we treffen op de Rijnzichtbrug (éénrichting). Op de spoorwegovergang Herenstraat worden maatregelen onderzocht die de veiligheid en routing van langzaam verkeer verbeteren. Voor de overige spoorwegovergangen voorzien we op dit moment geen aanpassingen. We bespreken wel met het Rijk, in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, of er nog verdere mogelijkheden zijn om de veiligheid van de overwegen te verbeteren.

5.2.2 Generieke verkeersveiligheidsinspanningen

De meeste generieke verkeersmaatregelen grijpen in op het gedrag van de verkeersdeelnemers. Dit is mogelijk via publiekscampagnes, educatieprojecten en handhaving. Over handhaving gaat niet de gemeente, maar de politie. We overleggen hier wel over met de politie.

Verkeerseducatie en publiekscampagnes op het gebied van veiligheid gebeuren niet op de schaal van de gemeente, maar vanuit de regio. Hiervoor geldt vanuit Holland-Rijnland het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2014-2016. De onderdelen van dit programma zijn: voorlichting, verkeerseducatie, afstemming met politie over handhaving, monitoring, en het organiseren van overleg tussen gemeenten en andere belanghebbenden op het gebied van verkeersveiligheid.

Essentieel voor de verkeersveiligheid is het goed ontwerpen van de infrastructuur. Zo moeten het gebruik en de vorm van de infrastructuur goed op elkaar afgestemd zijn. Wij werken hieraan aan met de nieuwe wegencategorisering. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is het bundelen van grote autostromen op een beperkt aantal wegen, die daar op toegerust zijn. Bundeling van meer verkeer op de Leidse Ring speelt daarbij een belangrijke rol. Het is bij het maken van wegontwerpen verder belangrijk expliciet oog te hebben voor kwetsbare doelgroepen. Het vermijden van conflicten en het scheiden van vervoerwijzen met sterk verschillende massa's en richtingen levert hier een bijdrage.

5.3 Wijkgerichte aanpak van kleinschaliger maatregelen

Nu er duidelijkheid is over de hoofdstructuur van het verkeerssysteem kan ook op wijkniveau worden gekeken naar de consequenties en kansen die daardoor ontstaan voor herinrichtingen die de leefbaarheid en veiligheid verbeteren. Juist deze kleinschaliger maatregelen bieden bij uitstek de kans om samen met de inwoners en ondernemers in de wijk plannen op te stellen. In het investeringsprogramma worden middelen gereserveerd voor deze wijkcirculatie en veiligheidsplannen waarvan het karakter per wijk sterk zal afhangen van de lokale problematiek en wensen. De uitvoering zal veelal plaatsvinden in combinatie met onderhoudswerkzaamheden.

6. Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer draagt bij aan de bereikbaarheid van de stad en aan verduurzaming van de samenleving. Bovendien is een groep inwoners sterk afhankelijk van het OV om zich te kunnen verplaatsen, zodat het OV voor hen een basisvoorziening is. Daarom streeft de gemeente Leiden naar een hoogwaardig en divers OV-systeem en naar meer OV-gebruik. Dit moet zorgen voor zowel een goede OV-bereikbaarheid van grote bestemmingen, als voor goed OV op wijkniveau. Wij werken hier de komende jaren aan, samen met concessiehouders van het OV, de uitvoerders van het OV, en andere belanghebbenden. We kijken daarbij in detail naar de vervoersvraag en hoe we daar beter op in kunnen gaan, als ook naar de verhouding van (boven-)regionale en lokale routes.

Het bevorderen van het OV is geen doel op zich. Er zijn immers ook nadelen aan verbonden, zoals aanzienlijke kosten en ervaren overlast, met name in de binnenstad en bij het stationsgebied. Aan de andere kant zorgt het OV, mits efficiënt ingezet, juist voor minder overlast dan vergelijkbare reizigersstromen per auto. In deze nota worden de verkeersmiddelen daarom niet onafhankelijk gestapeld maar bewust afgewogen en waar nodig gebundeld of herzien.

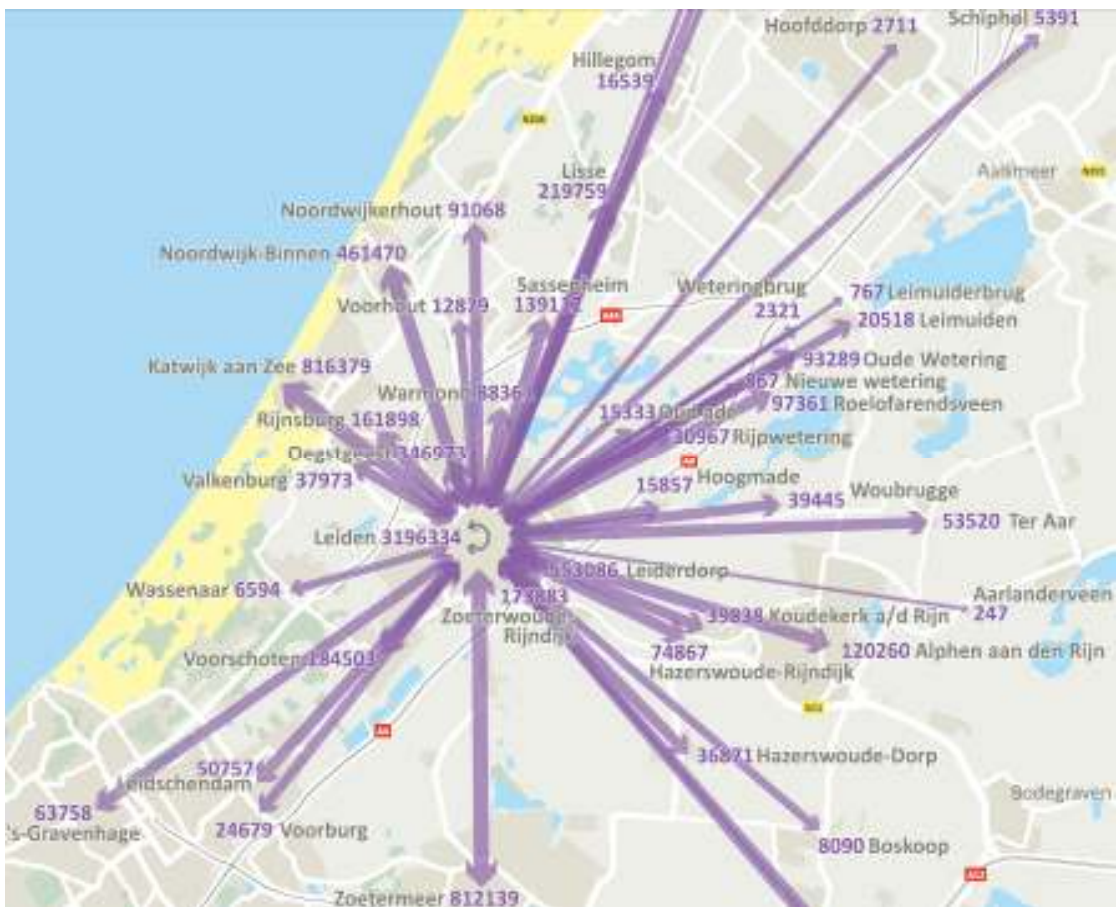
Er zijn al verschillende belangrijke besluiten genomen op OV-gebied. Vooral de introductie van HOV-bussen (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) is belangrijk met het oog op de opbouw van het systeem. Bovendien zijn er voor het HOV besluiten genomen over de routing. Het HOV-net is een van de dragers van het gehele systeem, waar het overige OV goed op aan moet sluiten. Maar het HOV bepaalt niet alle keuzes. Van het grootste belang voor de verdere structuur van het OV-systeem is kennis over het reizigersgedrag. Daarom analyseert paragraaf 6.1 eerst de huidige situatie van het OV-net en statistieken van het reizigersgedrag. Daarna benoemt paragraaf 6.2 de doelen van het OV-beleid, en sluit paragraaf 6.3 af met de maatregelen die we nemen.

6.1 Analyse huidige situatie

Door de invoering van de OV-chipkaart zijn reizigersgegevens beschikbaar die een nauwkeurige analyse mogelijk maken van het busgebruik. Hiermee kunnen de gemeente, provincie en Arriva vervoerkeuzes beter onderbouwen en beter inspelen op veranderingen. De reisgegevens horen bij de periode waarbij de lijnvoering was zoals getoond in Figuur 17.



Figuur 17: Huidig lijnennet busvervoer



Figuur 18: Aantallen busreizigers tussen Leiden en andere plaatsen juli 2013 t/m juni 2014 (bron: Arriva)



Figuur 19: aantallen in- en uitstappers Leidse bushaltes juli 2013 t/m juni 2014 (bron: Arriva)

Figuur 18 toont de aantallen busreizigers in een jaar (juni 2013- juli 2014) van en naar de plaatsen/kernen in het concessiegebied. De aantallen zijn afkomstig van OV-chipkaartgegevens en dekken ongeveer 90% van de busreizigers (de overige 10% betreft reizen met papieren kaartjes en reizen met bussen van andere vervoersbedrijven). Het gaat om totaal jaarlijks 8.060.000 busreizigers. Als we dit uitsplitsen per gebied, leidt dit tot de volgende getallen:

- 3.200.000 reizen (40%) beginnen en eindigen binnen Leiden,
- 2.280.000 reizen (28%) gaan van en naar de 5 agglomeratiegemeenten Katwijk (1.018.000), Leiderdorp (553.000), Oegstgeest (347.000), Zoeterwoude (174.000) en Voorschoten (185.000),
- de 2.581.000 overige reizen (32%) gaan van en naar de overige gemeenten in het concessiegebied. De grootste stromen hiervan (groter dan 100.000) betreffen: Zoetermeer (812.000) (10%) Noordwijk (461.000) (6%), Kaag en Braassem (368.000), Alphen a/d Rijn (280.000), Teylingen (240.000) en Lisse (220.000).

Figuur 19 toont vervolgens de aantallen in- en uitstappers op Leidse bushaltes. De grote haltes (meer dan 500.000 in-/uitstappers) in Leiden zijn: station Leiden Centraal (5.599.000 aan de centrumzijde en 866.000 aan de zeezijde), Breestraat (672.000), station Leiden Lammenschans (542.000), Korevaarstraat (489.000).

Het belang van het centraal station komt duidelijk naar boven: 80% van de 8,1 miljoen jaarlijkse busreizigers van en naar Leiden hebben begin- of eindpunt op Leiden CS. Dit past bij het belang van het station voor Leiden en de regio. Station Leiden Centraal hoort bij de stations met de meeste reizigers in Nederland (64.000 per gemiddelde werkdag in 2012). Het aantal treinen dat op het station stopt is groot en daarmee van groot belang voor de bereikbaarheid van Leiden, de Leidse Regio en gemeenten binnen Holland Rijnland en Zoetermeer. Daarnaast is het station ook belangrijk als centraal punt voor het busverkeer

zelf, aangezien hier veel (vlotte) overstappen tussen buslijnen mogelijk zijn. Tenslotte speelt het voor de exploitatie van het busverkeer ook een centrale rol, in de 'logistiek' van de exploitatie. Station Lammenschans (3.800 per gemiddelde werkdag) en De Vink (2.600) ontsluiten de aangrenzende wijken en bestemmingen en ontlasten daarmee het netwerk rond Leiden Centraal. Dit sluit ook aan bij de stedenbaangedachte, waarbij gebiedsontwikkeling en voor- en natransport beter op kleine en middelgrote stations worden afgestemd.

Het valt op dat veel busreizen geheel binnen Leiden plaatsvinden: 40% van de 8,1 miljoen jaarlijkse busreizigers van en naar Leiden blijft binnen de stad zelf. Het busgebruik in de wijken verschilt en is, volgens een eerste analyse, afhankelijk van de kwaliteit van het OV, de sociale samenstelling van de wijk en de (fiets-)afstanden naar een station of naar de binnenstad. Het aantal in- en uitstappers op haltes in het centrum is groot: zo'n 1,7 miljoen in-/uitstappers. Dit is ongeveer evenveel als een kwart van het aantal in- en uitstappers op Leiden Centraal.

Als we kijken naar het routenetwerk dat het busverkeer op dit moment gebruikt, valt op dat de haltedichtheid in de Leidse regio vrij hoog is, ten opzichte van vergelijkbare agglomeraties, en dat de lijnen weinig gestrekt zijn ('slingerroutes'). Hierdoor bevinden wel relatief veel woningen zich dicht bij bushaltes, maar duren de ritten naar de bestemmingen langer, met tot gevolg minder reizigers, een lagere frequentie, hogere kosten voor de busreizigers en onnodig veel busverkeer in het centrum.

6.2 Doelen van het OV-beleid

De doelen op hoofdlijnen voor het OV zijn als volgt:

- sterker diversifiëren van het OV naar de verschillende reizigersbehoeftes: in beschikbaarheid (frequentie, afstand, informatie), snelheid, comfort, bestemmingen, flexibiliteit (invloed, combinatie met ander vervoer, trends vervoermiddel),
- sterker diversifiëren van het OV voor verschillende gebieden: bundeling (reductie overlast/ vergroting effectiviteit), snelheid, flexibiliteit in bediening en materieel, ook in relatie met de ambities voor de binnenstad (zie hoofdstuk 3),
- stimuleren van innovatie in de busconcessie 2020-2030: meer aandacht voor de bovengenoemde punten, kleinere en beter in het stadsbeeld passende bussen, meer vraagafhankelijk vervoer en meer flexibiliteit tijdens de concessieperiode voor innovatie (zo nodig met Leidse investeringen).

Deze hoofddoelen vertalen we in de volgende onderliggende doelen per categorie OV (Figuur 20 illustreert grafisch de onderscheiden categorieën):

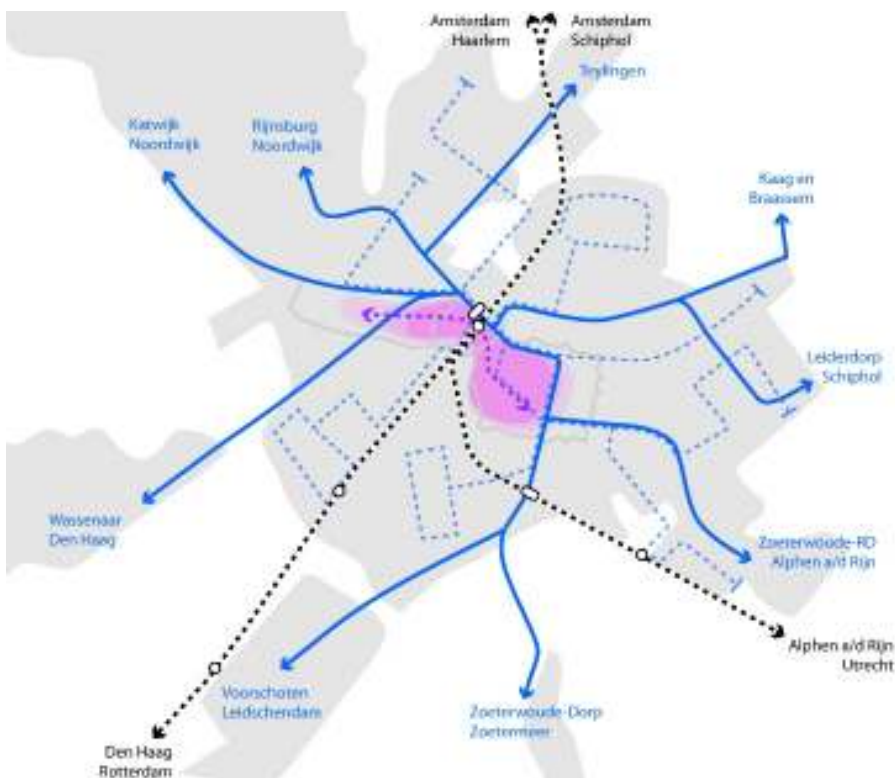
- **spoorvervoer**
We streven na dat Leiden wordt bediend met hoofdfrequent (minimaal 4 keer per uur een trein in elke richting) en snel (intercity) treinverkeer van en naar de grote bestemmingen in de Randstad.
- **busvervoer**
 - *snelle busroutes*
We wensen de realisatie van snelle, comfortabele, hoofdfrequente verbindingen (R-net niveau) op drukke hoofdcorridors. Vooral tussen regionale grote kernen en Leiden Centraal. Deze zorgen voor een forse versterking van het OV op relaties waar sprake is van een grote vervoervraag, in combinatie met het ontbreken van een vorm van OV die gericht is op volume; frequentie en snelheid.
 - *ontsluitende busroutes*
Voor deze, meer onderliggende busroutes, met lagere intensiteiten, streven we een evenwichtig systeem van buslijnen na, waarin we een goede en transparante afweging maken tussen frequentie, snelheid en halteafstand, evenals de noodzaak van het aandoen van kleine kernen en wijken en van maatschappelijke

voorzieningen. Bij deze routes is het ook belangrijk af te wegen of het nuttig en haalbaar is kleiner materieel te gebruiken, bijvoorbeeld als de route via de binnenstad gaat en/of de frequentie kan op- en afschalen gedurende bepaalde perioden in het jaar, de week of de dag.

- **aanvullend OV op minder drukke trajecten**

Binnen het OV zetten wij ons verder op het volgende in:

- het bevorderen van onderzoek naar flexibele, vraagafhankelijke, kleinschalige vervoerconcepten,
- integratie van taxi, NS zonetaxi, toekomstige initiatieven in de communicatie van aanvullend vervoer,
- doelgroepenvervoer: het verder werken aan het efficiënt combineren en communiceren van openbaar- en doelgroepenvervoer in de volgende concessie (bijvoorbeeld regiotaxi, WMO- en scholierenvervoer).



Figuur 20: Illustratie OV-categorieën (lijnen indicatief): zwart gestippeld: spoorvervoer, blauw continu: snelle busroutes, blauw gestippeld: ontsluitende busroutes, roze: gebied met belangrijke functie voor voetgangers; paars gestippeld: kleinschalig, vraaggestuurd OV

Naast bovengenoemde doelen is het voor het OV ook van belang dat er een relatie speelt tussen het OV en ruimtelijke ambities van Leiden (zie ook hoofdstuk 3). Er is namelijk samenhang tussen het OV en de kwaliteit van het centrum en het stationsgebied. Er zijn in dit verband al besluiten genomen over het verplaatsen van de OV-terminal naar de zeezijde van het centraal station (zie het Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden), en het laten lopen van de HOV-corridor Leiden Centraal – Lammenschans via de Hooigracht-Langegracht. Ook bij de herziening van het ontsluitende busvervoer speelt de invloed van het busvervoer op de ruimtelijke kwaliteit een rol, en speelt de wens tot reductie van overlast in kwetsbare gebieden.

6.3 Maatregelen

De gemeente werkt met verschillende maatregelen aan de doelen zoals in de vorige paragraaf geformuleerd:

- *HOV-corridors*

De komende jaren komt een pakket aan verkeers- en vervoersmaatregelen tot uitvoering waarmee de routing en doorstroming van het OV op acht corridors (zie Figuur 21) verbetert, volgens de kwaliteitscriteria van R-net en volgens de (gesloten) uitvoeringsovereenkomsten HOV:

Fase 1 – tot 2020

1. Leiden Centraal – Utrecht Centraal (trein)
2. Alphen aan den Rijn – Gouda (trein)
3. Leiden Centraal Katwijk – Noordwijk (bus)
4. Noordwijk – Schiphol (bus)
5. Alphen aan den Rijn – Schiphol (bus)
6. Leiden Lammenschans – Zoetermeer (bus)

Fase 2 – van 2020 tot 2028

7. Leiden Centraal – Leiderdorp (bus)
8. Leiden Centraal – Leiden Lammenschans (bus)



Figuur 21: De acht HOV-corridors

De realisatie van de corridors leidt ook tot volledige herinrichtingen van wegen, of tot maatregelen aan wegen. Op dit moment wordt gewerkt aan de planvorming van het traject Hooigracht-Langegracht, evenals aan mogelijke aanpassingen aan de Plesmanlaan. Verder heeft er al studie plaatsgevonden aan mogelijke maatregelen op het traject richting Leiderdorp (via de Willem de Zwijgerlaan),

- *Verplaatsen OV-terminal*

We verplaatsen het busstation naar de zeezijde van het Centraal Station. Dit zorgt ervoor dat verschillende soorten verkeer elkaar niet meer kruisen, en helpt bij de ambities van een aantrekkelijke binnenstad en de verbinding van het Bio Science Park met het centrum. We willen een busterminal realiseren met een hogere verblijfskwaliteit dan het huidige busstation, wat goed is voor de beleving van de OV-reiziger. Hiervoor is het Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden vastgesteld. De gemeente en het LUMC zijn in overleg over de locatie voor de nieuwe OV-terminal. De afspraken die gemaakt zijn bij deze gezamenlijke uitwerking zijn ook leidend voor de Mobiliteitsnota. Naar verwachting heeft de verplaatsing ook gevolgen voor de inrichting en verdeling van capaciteit op een aantal wegen: van de Rijnsburgerweg en van het Schuttersveld,

- *Spoor Leiden-Utrecht lange termijn*
 Realisatie van de maatregelen op de corridor Leiden-Utrecht gebeurt in twee fasen: fase I (2019) bestaat uit het toevoegen van regionale sprinters in de daluren, volgens de gesloten bestuursovereenkomst. Fase II (lange termijn) beoogt een snellere, hoofdfrequente verbinding van en naar Utrecht (de MIRT-verkenning hiertoe wordt in 2015 opgestart).
 In het bovengenoemde-HOV programma wordt in de daluren een sprinter toegevoegd tussen Leiden en Utrecht, die vooral de regionale afstanden beter en sneller ontsluit. Hiervoor worden volgens de bestuursovereenkomst onder andere de nieuwe sprinterhaltes Meerburg en Hazerswoude-Koudekerk toegevoegd.
 Op de lange termijn willen de gemeenten Leiden en Utrecht de frequentie, snelheid en robuustheid tussen Leiden en Utrecht verhogen, om de twee Randstad kennissteden beter te verbinden. Daarvoor wordt door de Provincies Zuid-Holland en Utrecht, NS en ProRail een MIRT-traject opgestart (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport),
- *Innovatieve busconcessie 2020*
 Conform de doelen in paragraaf 6.2 willen wij een actieve rol spelen bij het opstellen van het programma van eisen voor de nieuwe busconcessie 2020 (of 2022), met het doel het OV-niveau te verhogen en tegelijkertijd een positieve uitwerking te hebben op de openbare ruimte (minder ervaren overlast). Voor eventueel nodige wijzigingen aan busroutes en voorzieningen (bushaltes, opstelstrook, verkeerslichten), worden vanaf 2018 jaarlijks middelen gereserveerd in het Investeringsprogramma Infrastructuur,
- *Versterken OV-relatie Bio Sciencepark - binnenstad.*
 De provincie Zuid-Holland heeft in de bestuursovereenkomst HOV tussen gemeente en provincie, toegezegd het OV op het Bio Science Park te verbeteren. De voorkeur ging daarbij uit naar een aanvulling op het reguliere busvervoer in de vorm een nieuw innovatief vervoersysteem dat in de kern bestaat uit kleine elektrische bussen, die vraagafhankelijk en vrij van vaste haltes of routes op het Bio Science Park rijden. Een eerste stap is het verleggen van een aantal reguliere lijnen en het in gebruik nemen van de Niels Bohrtunnel,
- *Voor- en natransport*
 Om het OV-gebruik verder te stimuleren zijn betere voorzieningen voor langzaam verkeer noodzakelijk, zie ook paragraaf 8.2 over ketenmobiliteit. Uitgangspunten hiervoor zijn:
 - fietsparkeerplaatsen bij stations en HOV-bushaltes met voldoende capaciteit en van hoog niveau, en fietsparkeren bij bushaltes aan de randen van wijken naar de regio,
 - goede fietsstallingen tussen OV-halte en bestemming kunnen ook de combinatie van OV en fietsgebruik stimuleren, bijvoorbeeld bij onzeker weer (met de (e-)fiets heen en desnoods met de bus terug),
 - hoofdlooproutes tussen de haltes en de bestemmingen aantrekkelijk en comfortabel maken.

Bij de inzet van de gemeente op het gebied van OV speelt mee dat vaak andere partijen de beslissingsbevoegdheid hebben. De Provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de OV-concessie "Rijn- en Bollenstreek/Midden Holland" en daarmee voor het busvervoer in en rond Leiden. De huidige concessie (2012-2020) is gegund aan het vervoersbedrijf Arriva. Hiernaast is de Provincie verantwoordelijk voor de uitwerking en aanleg van de hoogwaardig openbaar vervoer corridors "R-net Zuid-Holland Noord", zoals afgesproken in de bestuursovereenkomsten met Holland Rijnland en de gemeenten.

De Gemeente Leiden heeft wel als wegbeheerder de mogelijkheid wensen, suggesties en inspraak in te brengen: eenmalig voor de concessie in de vorm van eisen & wensen en jaarlijks voor de dienstregeling. Voor de uitvoering van de HOV-corridders binnen Leiden worden, als uitwerking van de bestuursovereenkomst, uitvoeringsovereenkomsten met de provincie gesloten. Hiernaast is de gemeente verantwoordelijk voor de beschikbare infrastructuur zoals busbanen en -haltes, maar ook voor een vlotte afwikkeling. Voor het verbeteren van de infrastructuur stelt de Provincie subsidie beschikbaar.

7. Langzaam verkeer

Langzaam verkeer is de verzamelterm voor fietsers en voetgangers. Zeker met de komst van de elektrische fiets is de term 'langzaam' voor de fietser steeds meer misplaatst. En eigenlijk is in de stad voor veel verplaatsingen de fiets altijd al de snelste optie geweest. Fietsgebruik is goed voor de bereikbaarheid van alle modaliteiten en zeker ook voor duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid. Het is daarom belangrijk het gebruik van de fiets te bevorderen en de fiets nog concurrerender te maken voor verplaatsingen op de korte en middellange afstand.

Praktisch alle verkeersdeelnemers zijn voor een deel van hun verplaatsing voetganger, of het nu is voordat op de fiets wordt gestapt of nadat iemand de auto uitstapt. Bovendien zijn er delen van Leiden waar de voetganger het verkeer overheerst. Een goede plek van de voetganger in de openbare ruimte is dan ook belangrijk.

In dit hoofdstuk komt eerst het beleid voor de voetganger aan de orde, in paragraaf 7.1. Daarna gaat paragraaf 7.2 in op het beleid voor het fietsverkeer.

7.1 Voetgangers

In Leiden zijn er een paar locaties die opvallen door de aanwezigheid van zeer grote stromen voetgangers. Rond het station zijn de stromen groot, zowel naar het centrum als naar de zeezijde. Aan de zeezijde trekken vooral onderwijsinstellingen deze grote stromen. En ook voor de centrumzijde is dit het geval. Daar bovenop is de binnenstad zelf ook een grote trekker van voetgangersstromen vanuit het station. Ook in de binnenstad zelf zijn er veel voetgangers. De Haarlemmerstraat, met het grote aantal winkels, is tijdens de openingstijden van de winkels alleen voor voetgangers gereserveerd. Bovenstaande opsomming is niet volledig: er zijn meer plekken in Leiden met grote stromen voetgangers, zoals bij station Lammenschans en bij winkelcentrum De Luifelbaan.

Op andere plekken is de voetganger vaak veel minder zichtbaar. Maar dat wil niet zeggen dat de voorzieningen op die locaties voor voetgangers niet belangrijk zijn. Daarbij komt dat juist bij voetgangers rekening gehouden moet worden met kwetsbare doelgroepen: ouderen, kinderen en minder validen. Voor zowel leefbaarheid, veiligheid, als kwaliteit van de openbare ruimte is het belangrijk dat het wegennet een goede ruimte biedt aan de voetgangers. Lopen is niet alleen goed voor de omgeving, maar ook voor de verkeersdeelnemer zelf: lopen is gezond.

Voor het stationsgebied en de aansluiting richting het centrum en richting het Bio Science Park zijn projecten voorzien om een openbare ruimte creëren om specifiek de voetganger van dienst te zijn. Hiertoe zal een herinrichting plaatsvinden van de route van het station via de Steenstraat, conform het Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden. De bussen zullen een andere route gaan rijden, en het busstation gaat naar de zeezijde van het Centraal Station. Aan de verbinding richting het Bio Science Park wordt gewerkt in het Masterplan Bio Science Park. Goede looproutes van het station en vanaf de HOV-haltes verleiden de bezoeker van de stad om de auto thuis te laten. Daarmee dragen ze ook op die manier bij aan het verbeteren van de leefbaarheid in de stad.

Voor de binnenstad is het verder van belang te werken aan goede loopverbindingen van de parkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt naar het kernwinkelgebied. Deze routes bevorderen het gebruik van de Parkeergarages en voorkomen zogenaamd 'zoekverkeer' dat alsnog in de binnenstad zoekt naar een parkeerplaats. Dit sluit ook aan op het voornemen van deze Mobiliteitsnota om in delen van de binnenstad de voetgangersvriendelijkheid te versterken.

Voor een goede positie van de voetganger is het, ook op locaties waar geen grote stromen voetgangers zijn, van belang bij het ontwerp de positie van de voetganger volwaardig mee te nemen. Dat wil zeggen dat in ieder geval de gebruikelijke handleidingen op het gebied van wegontwerp gevolgd moeten worden. Bovendien is het belangrijk te hebben voor een aantal detailleringen in het ontwerp. Hierbij is specifieke aandacht nodig voor kwetsbare doelgroepen. Daarbij kan gedacht worden aan senioren, mensen met een beperking of handicap, blinden en slechtzienden. Zaken waaraan moet worden gedacht, zijn:

- het vermijden van obstakels. Dit is zeker van belang met het ouder worden van de bevolking en het toenemend aantal mensen dat met een rollator loopt,
- zorgen voor goede geleidelijnen,
- zorgen voor goede oversteekplaatsen (zebra's, rateltickers bij verkeerslichten). Welke vorm voor een oversteek geschikt is voor een locatie, hangt af van een variatie aan factoren,
- hoe routes lopen nabij zorgcentra en winkelcentra. Of een bankje, dat als rustplek kan dienen, op een tactische plaats staat bij een looproute, kan voor ouderen van groot belang zijn,
- hoe om te gaan met open ruimtes (pleinen) in het ontwerp waar meerdere soorten verkeer zich kunnen mengen. Voor oudere voetgangers, zeker met een visuele beperking, kunnen dergelijke ruimtes een obstakel zijn. In het ontwerp moet hier rekening mee worden gehouden.

7.2 Fiets

Leiden heeft ambitieuze plannen om het aandeel van de fiets in het verkeer te laten groeien. Meer fietsgebruik is ten opzichte van andere vervoersmiddelen goed voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid en het maakt Leiden aantrekkelijker voor bezoekers, werknemers en voor de vestiging van bedrijven in een levendig stedelijk milieu. Meer fietsers leveren de stad dus geld op ('bikenomics').

Tegelijkertijd wordt het steeds uitdagender om de groeiende mobiliteit in de ruimtelijke beperking van een historische stad goed te faciliteren. Gezien het lagere ruimtebeslag van de fiets en de bovengenoemde economische waarde, is het de komende jaren belangrijk te investeren in betere fietsinfrastructuur en -promotie.

Het staande beleid van de fiets is in 2013 vastgesteld in de Nota Herijking Fietsroutes Leiden 2013-2020 - op weg naar meer fietsgebruik in de Leidse Regio³. Dit beleid blijft voortbestaan; deze Mobiliteitsnota vat de inhoud van de fietsnota samen. Sinds het vaststellen ervan is daarnaast een aantal nieuwe gewenste maatregelen naar boven gekomen, die we vastleggen in deze Mobiliteitsnota.

In de fietsnota is de ambitie van 10% meer fietsgebruik in de Leidse Regio vastgesteld, een nieuw hoofd fietsroutenetwerk en een uitvoeringsprogramma 2013-2020. Om deze ambitie te kunnen halen ligt de komende jaren de focus vooral op:

- het opwaarderen van de fietsroutes van en naar de regio (snel en comfortabel) om ook op de lange afstand te kunnen concurreren met de auto en het OV. De groei van e-fietsverkoop helpt hierbij,
- het opwaarderen van de stedelijke hoofd routes en het uitvoeren van achterstallig onderhoud van fietspaden en -stroken,
- het realiseren van voldoende en toegankelijke fietsparkeervoorzieningen bij de grote bestemmingen: stations, het centrum, HOV haltes, werkgevers en publiekstrekkingen. Voor meer fiets- én OV-gebruik,

³ Voor recente informatie: kijk op www.Leiden.nl/fietsen

- het verbeteren van fietsparkeren voor bewoners in en rond het centrum, om daar het fietsgebruik te verhogen en de openbare ruimte vrij te spelen voor voetgangers en voor fietsparkeren van bezoekers.

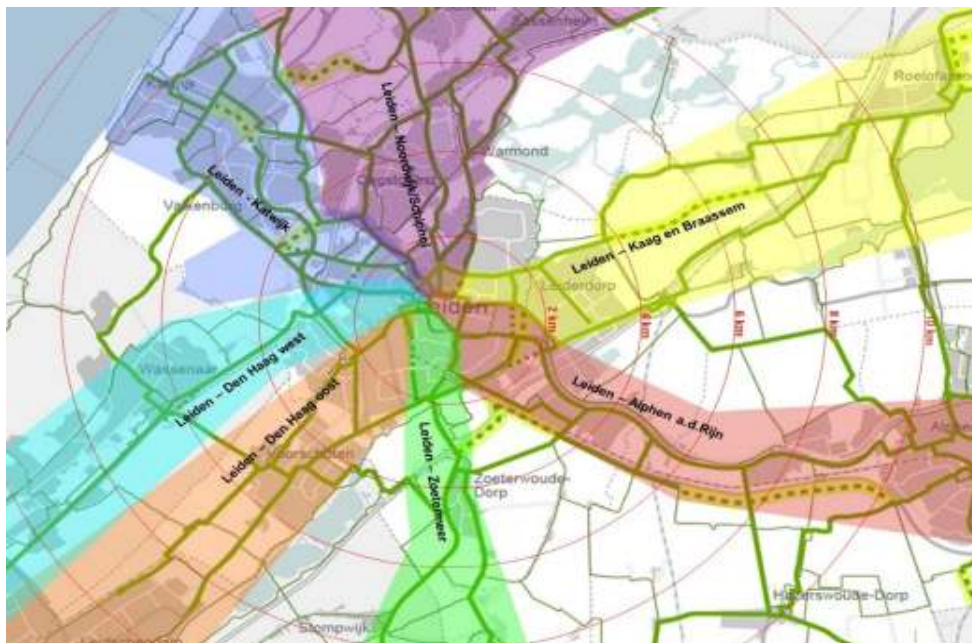
7.2.1 Regionale fietsroutes: voor meer fietsers regionaal én in de stad

Er zijn verschillende manieren om het fietsgebruik te bevorderen. De belangrijkste maatregelen zorgen voor snelle, directe fietsroutes van een hogere kwaliteit. Hoe gevoelig fietsers hiervoor zijn blijkt zowel uit de successen van snelfietsroutes, als ook uit de ervaring met sluiproutes bijvoorbeeld door winkelstraten bij gebrek aan goede alternatieven. Het blijft dus een uitdaging de hoofdroutes door, langs en rond het centrum heen goed in te richten.

In het uitvoeringsprogramma bij de fietsnota, met zo'n veertig maatregelen, zijn veel maatregelen gericht op het verbeteren van het fietsroutenetwerk. Andere maatregelen zijn flankerende maatregelen op het gebied van fietsparkeren, bewegwijzering, promotie en doorstroming.

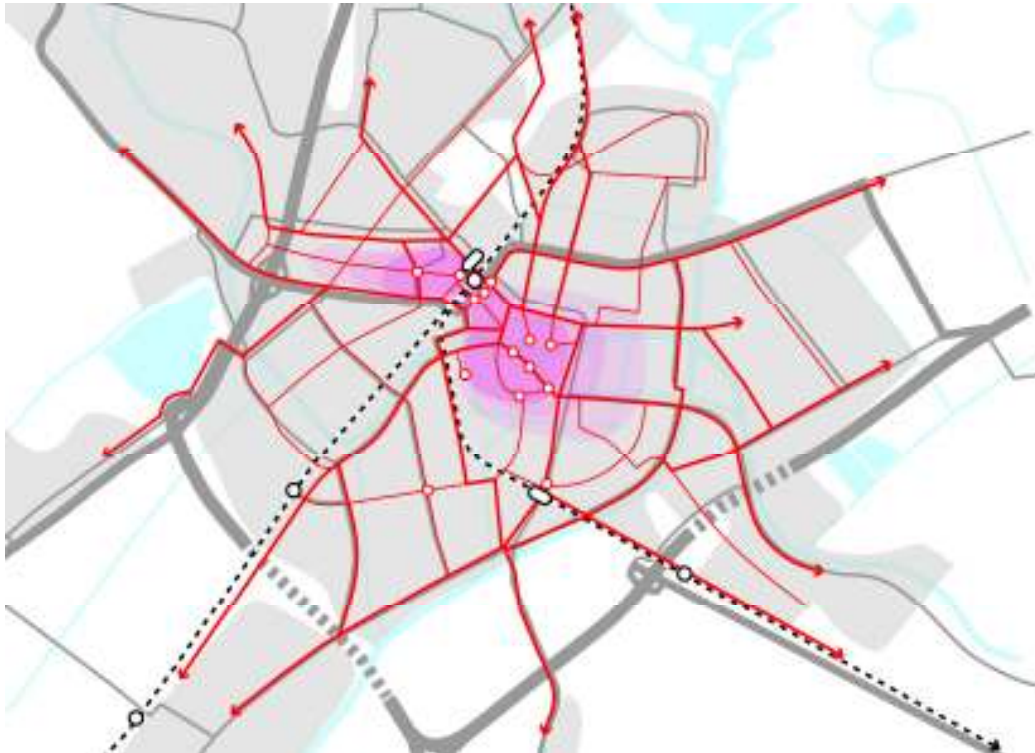
Bij de maatregelen aan het fietsnetwerk gaat het om het realiseren van ontbrekende schakels en het oplossen van knelpunten op hoofdroutes. Er zijn in het uitvoeringsprogramma globale kostenramingen en dekkingsvoorstellen opgenomen. In het bestuursakkoord van 2014 is benadrukt de fietsmaatregelen uit de nota fietsroutes en het masterplan fietsparkeren uit te voeren.

Een hoogwaardig fietsroutenetwerk houdt niet bij de gemeentegrens op maar wordt doorverbonden, tot aan de grote bestemmingen Leiden Centraal en de binnenstad. Op die manier profiteren ook de wijken en bedrijventerreinen van de snelle fietsrouteprojecten, die dus niet alleen op het regionale fietsverkeer gericht zijn, maar ook voor verplaatsingen binnen Leiden winst bieden. Snelle fietsroutes bedienen naast woon-werkverkeer ook de recreatieve stromen naar de landschappen in de omgeving van Leiden. **Figuur 22** laat zien hoe de fietscorridors waar Leiden aan werkt regionale en stedelijke ambities voor de fiets combineert.

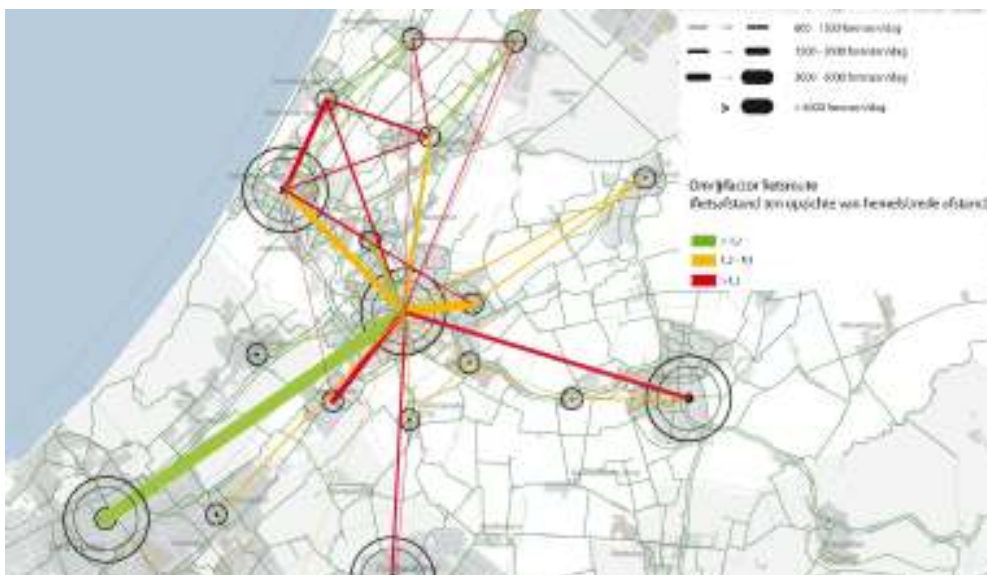


Figuur 22: Fietscorridors Leidse Regio

Figuur 23 laat met een schematische kaart de regionale en stedelijke hoofdroutes in meer detail zien, aansluitend op de corridorkaart in **Figuur 22**. Zie de fietsnota voor de kaart van het fietsnetwerk met alle aangewezen routes.



Figuur 23: Fietshoofdstructuur Leidse Regio, schematisch (dikte lijnen toont hiërarchie fietsroutes)



Figuur 24: Potentiële fietsstromen per corridor: pendelstromen tussen gemeenten (bedrijvenregister PZH)

Ook **Figuur 24** onderbouwt het belang van het werken aan goede routes op regionale schaal. De figuur toont de zwaarte van de pendelstromen in de regio. Veel van deze stromen liggen op een haalbare fietsafstand. Het heeft dus zeker veel potentie te werken aan betere routes die reiken tot zo'n 15 km van Leiden.

Naast de samenwerking met buurgemeenten en de Provincie Zuid-Holland, speelt op de korte termijn het Rijksprogramma Beter Benutten en op de lange termijn spelen de MIRT-agenda's een rol voor de aanvullende financiering van hoogwaardige snelle fietsroutes.

Voor het programma Beter Benutten (2015-2018) worden de projecten snelle fietsroutes van/naar Zoetermeer, Alphen en Katwijk kansrijk, omdat hier de meeste vertraagde autoritten plaatsvinden en de projecten redelijk ver zijn uitgewerkt. De verkenningen zijn door de Provincie Zuid-Holland uitgevoerd en de subsidieaanvraag wordt via Haaglanden / Metropoolregio Rotterdam Den Haag ingediend.

Op de corridor Den Haag zijn al twee snelfietsroutes tot aan de gemeentegrens aangelegd. Het doorverbinden naar het centrum, Leiden Centraal en het Bio Science Park is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de fietsnota. Het doorverbinden naar de centra van Den Haag wordt door de gemeente Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag uitgewerkt.

De corridors van/naar Teylingen-Noordwijk/Schiphol en Kaag- en Braassem zullen in een vervolgfase worden uitgewerkt, samen met de provincie en de regiogemeenten. Voor het programma Beter Benutten waren deze minder geschikt omdat hier minder vertraagde ritten (file) plaatsvinden.

7.2.2 Werken aan betere fietsroutes binnen Leiden (en de agglomeratie)

Zoals aangegeven in de vorige paragraaf, hebben inspanningen aan routes voor de langere afstanden ook voordelen voor het fietsverkeer binnen de stad. De langeafstandsroutes lopen immers door in Leiden naar de belangrijke bestemmingen (voornamelijk Leiden Centraal). Maar er zijn ook verbindingen in de stad die geen deel uitmaken van de regionale routes. Ook hier werkt de gemeente aan.

Na het vaststellen van de fietsnota zijn er, in de Verkenning LAB071, aanvullende ideeën voor verbeteringen van het fietsnetwerk naar voren gekomen. De verkenning acht fietsmaatregelen kansrijk, om de bereikbaarheid tegen relatief lage kosten te verbeteren. Daarom zijn aanvullend op de nota fietsroutes extra fietsmaatregelen voorgesteld, die het ambitieniveau en de financiering van fietsprojecten verder verhogen. Daarbij gaat het vooral om projecten die het fietsgebruik op filegevoelige corridors kunnen stimuleren, om tegelijkertijd de autodoorstroming te verbeteren.

Verder is er aanvullende aandacht nodig voor fietsroutes in het centrum. Hier voeren de fietshoofdroutes tot de grote fietsenstallingen van Leiden Centraal en het kernwinkelgebied. Dit zijn zowel routes naar de bestemmingen in het centrum en ook via het centrum naar het station of andere bestemmingen. Hier speelt een aantal opgaven, zoals de realisatie van (H)OV-routes, het faciliteren van de auto en het verbeteren van de positie van voetgangers en van de openbare ruimte. Het belang van de fietsverbindingen moet hierbij echter niet vergeten worden. Er rijden in het centrum veel fietsers, en juist ook daar is dit wenselijk vergeleken met de druk die het gemotoriseerd verkeer op de leefbaarheid legt. Juist ook hier zijn dus hoogwaardige en veilige fietsroutes gewenst.

De afwegingen in het ontwerp van de infrastructuur verschillen per projectgebied. Bij routes met bussen of waar veel autoverkeer rijdt, is een veilige fietsroute belangrijk vanwege de massaverschillen tussen de aanwezige voertuigen. De voorkeur hebben vrijliggende fietspaden of vergelijkbaar veilige alternatieven. Gezien de aanzienlijke lengte van de hoofdroutes door het centrum is ook een vlak en snel verhardingsmateriaal noodzakelijk, die zo ook binnen de geplande beheerperiode blijft. De voorkeur gaat uit naar asfalt, of zo nodig een vergelijkbaar snel en duurzaam vlak verhardingsmateriaal. En na de geplande verplaatsing van de OV-terminal naar de zeezijde van Leiden Centraal moet in het ontwerp

van de Stationsweg, Steenstraat en Blauwpoortsbrug een goede verhouding van de grote voetganger- en fietsersstromen worden gevonden (project 'fixing the link').

7.2.3 Fietsparkeren

Het grote voordeel van fietsverplaatsingen is dat het gewoonlijk mogelijk is heel dicht bij de eindbestemming te komen. Dit verkort de totale reistijd, en is zo goed voor de concurrentiepositie van de fiets. Zorgen voor goede mogelijkheden voor fietsparkeren helpt daarom bij het bevorderen van het fietsgebruik. Het realiseren van meer en kwalitatief betere parkeergelegenheid voor de fiets is dan ook onderdeel van het Beleidsakkoord 2014-2018.

Het is een economische noodzaak voor het functioneren van de (binnen-)stad om de fietsparkeerfaciliteiten te verbeteren. De openbare ruimte van de (binnen-)stad willen we opgeruimder en overzichtelijker maken. Hiermee krijgt Leiden een mooiere uitstraling waarmee de stad en vooral het centrum worden versterkt. Dit maakt het centrum aantrekkelijker voor bezoekers en bewoners.

Het fietsgebruik in Leiden is al hoog en de behoefte aan stallingplekken neemt toe. Het fietsparkeren legt een grotere druk op de schaarse ruimte in de dichtbebouwde stad. Zowel de fietsen als de stallingfaciliteiten hebben een ontwikkeling ondergaan. De kosten voor fietsparkeren zijn toegenomen. Het streven naar meer ruimtelijke kwaliteit vraagt om het fietsparkeren meer inpandig op te lossen. In Leiden is het capaciteitsprobleem het meest merkbaar in de omgeving van het centraal station en op marktdagen in het kernwinkelgebied. Er zijn reeds maatregelen in gang gezet om de stallingcapaciteit te vergroten, maar er resteert nog een grote opgave.

De ambitie voor fietsparkeren is te voorzien in de stallingbehoefte, waarbij fietsparkeervoorzieningen bijdragen aan een hogere stedenbouwkundige kwaliteit. Het gemeentelijk beleid stelt dat de financiering van fietsparkeervoorzieningen een gedeelde verantwoordelijkheid van gemeente, provincie, het Rijk en andere belanghebbenden, waaronder de NS en de fietsparkeerder zelf. Voorts stelt het beleidskader dat een restrictiebeleid voor fietsparkeren alleen beperkt blijft rond het centraal station.

Deze paragraaf gaat overigens niet in op het fietsparkeren bij het OV. Het fietsparkeren bij OV is wel heel belangrijk, maar kent een specifieke functie, namelijk het bijdragen aan ketenmobiliteit. Dit komt daarom aan de orde in de paragraaf van de Mobiliteitsnota over ketenmobiliteit: paragraaf 8.2.

Verschillende maatregelen volgen uit staand beleid. Zo wordt voor het verbeteren van het fietsparkeren in de binnenstad en de schilwijken een nieuwe stalling gerealiseerd onder de nieuwe vestiging van de Albert Heijn aan de Breestraat. Er wordt onderzoek gedaan naar een fietsenstalling in de kelder van de Hema-vestiging in het centrum en een haalbaarheidsonderzoek naar een nieuwe stalling onder de Lange Mare. De stalling Kapelstraat wordt heringericht als stalling voor brommers en buitenmodel-fietsen. Op zaterdag, en indien nodig op woensdag, worden extra stallingsfaciliteiten gefaciliteerd rond het marktterrein (Steenschuur en Nieuwe Rijn). Net als bij het stationsgebied zijn er communicatiecampagnes en de inzet van fietscoaches nodig voor het slagen van het doel. Voor bewoners van dichtbebouwde gebieden wordt het realiseren van meer buurtstallingen (in de binnenstad) gestimuleerd. In de schilwijken zullen op verzoek van bewoners fietstrommels worden geplaatst.

Ook bereiden we nieuwe maatregelen voor om op te nemen in het Uitvoeringsprogramma Fietsparkeren 2015-2020 waar aan wordt gewerkt. Hierin te verwachten maatregelen zijn:

- voor fietsparkeren zijn er vele stallingsfaciliteiten voorhanden, maar in het beleidskader ontbreekt een voorkeursvolgorde voor fietsparkeren. In het uitvoeringsprogramma wordt dit uitgewerkt: bewoners stallen hun fiets zo veel mogelijk op eigen terrein, indien dit niet

mogelijk is stimuleert de gemeente het realiseren van buurtstallingen (in binnenstad) en fietstrommels (in schilwijken), indien dit niet mogelijk is verzorgt de gemeente fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte,

- voor het langzaam verkeer, in het bijzonder de fietser en de fietser die zijn fiets stalt en zijn weg vervolgt als de voetganger, is het van belang dat er uniformiteit is in de verkeersregels voor langzaam verkeer rond voetgangersgebieden. Nu zijn de stegen rond de Haarlemmerstraat en Breestraat soms wel en soms niet verboden voor fietsers. In het nieuwe Uitvoeringsprogramma voorzien we dat alle stegen van deze twee winkelstraten voetgangersgebied worden (met uitzondering van de verbinding Lange Mare – Stille Mare – Mandemakerssteeg) en indien mogelijk worden voorzien van extra klemmen,
- om voldoende ruimte te houden in de rekken in de openbare ruimte van de binnenstad worden periodiek fietswrakken verwijderd. In het uitvoeringsprogramma wordt een voorstel opgenomen om de fietswrakkenacties op te voeren van 2 naar 4 maal per jaar. Ook wordt een maatregel uitgewerkt om particulieren de mogelijkheden om 'gemakkelijk' van hun oude fiets af te komen uit te breiden,
- om het fietsparkeren in de binnenstad in goede banen te leiden, komt een betere bewegwijzering naar de fietsenstallingen. Indien nodig worden er op drukke dagen tijdelijke "kort parkeerplaatsen" gecreëerd in de Breestraat. Onderzocht wordt of gebruik van de stallingen Kapelstraat en Lange Mare gratis kunnen worden gemaakt. Ook wordt onderzocht of de fietsenstalling van het nieuwe ID college in de Breestraat op zaterdag beschikbaar kan worden gemaakt voor binnenstadbezoekers.

7.2.4 Overzicht fietsmaatregelen

De voorgaande paragrafen gaven al een beeld van de maatregelen die op fietsgebied de komende jaren worden uitgevoerd. Deze paragraaf vat de projectenlijst voor het overzicht nog kort samen:

- circa 40 maatregelen komen voort uit het uitvoeringsprogramma fietsroutes. Deze zijn geclusterd in de acht regionale corridors (zie **Figuur 22**) en in corridor-overschrijdende flankerende maatregelen, die aan de doelstelling moeten bijdragen,
- Leiden werkt aan de mogelijkheid de maatregelen per corridor uit te breiden, na een mogelijke beschikking van Beter Benutten-subsidies voor de vijf voorziene snelle fietsroute projecten, zie ook paragraaf 7.2.1,
- er komen maatregelen om de situatie van het fietsparkeren te verbeteren (zie paragraaf 7.2.3). Zo'n 10 maatregelen voor fietsparkeren die reeds geraamd zijn, kunnen mogelijk voorafgaand aan het nog op te stellen uitvoeringsprogramma fietsparkeren (zomer 2015) worden opgenomen in het Investeringsprogramma Infrastructuur. Het gaat over fietsenstallingen bij Leiden Centraal, bij station Lammenschans, in het centrum en in de wijken,
- uit de Verkenning LAB071 komen vijf projecten die het uitvoeringsprogramma fietsroutes aanvullen,
- in het kader van het Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden worden drie fietsrouteprojecten uitgewerkt. Het gaat om 'fixing the link' (de langzaamverkeerroute tussen Leiden Centraal en de binnenstad na het verplaatsen van het busstation naar de zeezijde), de nieuw aan te leggen fietsroute tussen Bio Science Park en het centrum via de Walenkamptunnel en Kruisstraat, en een reservering voor een nader te onderzoeken fietsbrug over de singel tussen de Stationsweg en Morsweg,
- in het kader van de recreatieve stad-land fietsroutes worden zo'n negen routeprojecten uitgewerkt. Deze vallen onder het programma omgevingskwaliteit,
- hiernaast worden jaarlijks fietsroutes door onderhoud verbeterd en waar nodig door herinrichting aangepast. Per corridor zijn bedragen voor onvoorziene verbetering gereserveerd,
- bovendien wordt de fietsinfrastructuur door infrastructuurprojecten zoals de ontsluiting Bio Science Park of de Rijnlandroute, of door gebiedsontwikkelingen zoals het Haagwegterrein of het Bio Science Park opgewaardeerd.

8. Parkeren en ketenmobiliteit

Bij verreweg de meeste verplaatsingen dient er geparkeerd te worden. Behalve bij verplaatsingen die geheel uit lopen bestaan, of verplaatsingen met het OV waarbij het voor- en/of natransport te voet gebeurt. Dit komt er op neer dat parkeren bij zo'n driekwart van alle verplaatsingen speelt. Het kan gaan om parkeren van een auto, maar ook het parkeren van een fiets, brommer of scooter. Het is voor de stad belangrijk het parkeren goed te organiseren.

Er is een onderwerp waarbij parkeren bijzondere aandacht vraagt, namelijk ketenmobiliteit: het combineren van verschillende vervoermiddelen in een verplaatsing. Het stimuleren van een bepaalde vorm van ketenmobiliteit is zinvol. Het gaat om het bevorderen van ketenmobiliteit waarbij OV wordt gebruikt, in plaats van de verplaatsing geheel per auto te maken. Het overstappen van de ene vervoerwijze op de andere, zorgt voor een weerstand die een verplaatsing per OV minder aantrekkelijk maakt. Het zorgen voor goede (parkeer-)voorzieningen bij een overstappunt is noodzakelijk om ketenmobiliteit te bevorderen.

Dit hoofdstuk gaat eerst in paragraaf 8.1 in op het parkeerbeleid. Hierna komt in paragraaf 8.2 ketenmobiliteit aan de orde, waar parkeren een belangrijk onderdeel van is.

8.1 Parkeren

Op het gebied van parkeren lopen forse inspanningen. Voor veel van de maatregelen heeft al besluitvorming plaatsgevonden, of loopt die op dit moment. Daarbij zijn de argumenten voor het uitvoeren van die maatregelen al aan de orde gekomen. Wij willen het beleid dat achter de maatregelen ligt, ook in deze Mobiliteitsnota verankeren, als onderdeel van het bredere beleidsveld van verkeer en vervoer.

Bij het parkeerbeleid spelen verschillende belangen. Voor ondernemers (waaronder we ook culturele instellingen rekenen) is het belangrijk dat er voor klanten goede parkeervoorzieningen zijn, en dat de stad aantrekkelijk is om naar toe te komen. Het is voor veel inwoners van Leiden van belang nabij hun woning zekerheid te hebben hun voertuig te kunnen parkeren of stallen. Maar tegelijk nemen parkeervoorzieningen ook ruimte in, en kan parkeren in de openbare ruimte negatief uitwerken voor de kwaliteit van de leefomgeving. Afhankelijk van de beschikbare ruimte kan er vanuit verschillende vervoerwijzen een claim zijn op parkeerruimte: wordt een plek gebruikt als autoparkeerplaats of als een plek voor fietsen? Aan parkeren zijn bovendien aanzienlijke kosten verbonden. Een groot deel van deze kosten loopt via de gemeente, als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte en als exploitant van openbare parkeergarages.

De gemeente is er verantwoordelijk voor een goede balans te vinden tussen alle belangen. We kiezen daarbij voor de volgende hoofdlijnen van beleid:

1. *waarborgen van bereikbaarheid en van een goede kwaliteit van de openbare ruimte:* voor zowel bewoners als bezoekers is het belangrijk dat in Leiden parkeren goed is georganiseerd. Tegelijk kunnen parkeerplaatsen erg overheersend aanwezig zijn in de openbare ruimte, en zo negatief zijn voor de kwaliteit van de openbare ruimte. De gemeente werkt aan oplossingen die goed zijn voor zowel de bereikbaarheid als voor de kwaliteit van de openbare ruimte, middels de bouw van twee grote ondergrondse parkeergarages in de binnenstad. Het is de bedoeling dat het beslag van parkeren op de openbare ruimte afneemt,
2. *de juiste parkeerder op de juiste plaats:* er zijn maatregelen van de gemeente noodzakelijk om te zorgen dat diegenen kunnen parkeren voor wie de plekken bedoeld zijn, en dat er een aanzienlijke zekerheid is dat er een parkeerplek beschikbaar is. Wij hanteren daarbij als uitgangspunten dat:

- bewoners in de nabijheid van hun woning hun auto op straat kunnen parkeren (voor zover die niet op particulier terrein kunnen stallen), zodat hun woongenot toeneemt,
 - bezoekers van bewoners en bedrijven op straat kunnen parkeren op loopafstand van hun bestemming,
 - bezoekers van voorzieningen binnen de singels primair in openbare parkeergarages parkeren, en secundair op parkeerplaatsen op straat,
 - werknemers primair op particulier terrein parkeren en secundair op betaalde, specifiek benoemde openbare parkeergelegenheid,
3. *een goede implementatie van de parkeermaatregelen*: eerlijk, duidelijk, gemakkelijk en efficiënt, en adequaat handhaafbaar,
 4. *parkeerdruk niet laten toenemen*: als er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn, moet bij de planvorming rekening worden gehouden met het opvangen van een eventuele extra parkeervraag zodat de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onaanvaardbaar toeneemt,
 5. *fietsgebruik bevorderen*: de gemeente Leiden wil het gebruik van de fiets bevorderen. Daar hoort bij dat gezorgd wordt voor voldoende goede parkeer- en stallingsmogelijkheden voor de fiets,
 6. *een sluitende exploitatie*: met het parkeerdossier zijn aanzienlijke bedragen gemoeid. Wij willen er voor zorgen dat de kosten van het parkeren gedekt worden uit de inkomsten.

Bovenstaand beleid leidt tot de volgende maatregelen:

- *de bouw van twee grote parkeergarages*: met het uitvoeringsbesluit van de gemeenteraad in november 2013 over de bouw van parkeergarages onder de Lammermarkt en Garenmarkt is een belangrijke stap gezet op weg naar het doel om het parkeerareaal kwalitatief te verbeteren. De Lammermarktgarage wordt volgens planning begin 2017 in gebruik genomen, de Garenmarktgarage in 2019. De parkeerplaatsen op maaiveld bij molen De Valk zullen grotendeels plaatsmaken voor het Singelpark in combinatie met een evenementenplein. Ook de Nieuwe Beestenmarkt wordt parkeervrij. Het plein van de Garenmarkt zal na oplevering van de garage worden heringericht, waarbij tientallen parkeerplaatsen komen te vervallen,
- *uitbreiding gereguleerd parkeren*: in woonwijken buiten de binnenstad (de zogenaamde schilwijken), waar hoge parkeerdruk de leefbaarheid aantast, zal het parkeren worden gereguleerd door middel van betaald parkeren. Dit geldt voor de hele stad, met uitzondering van de volgende gebieden: Merenwijk, Stevenshof, BioSciencePark, het gebied ten zuidwesten van de Doctor Lelylaan en de Churchilllaan en het gebied ten oosten van de Kanaalweg. Bewoners kunnen tegen kostprijs bewonersvergunningen aanschaffen, waarbij de prijs van de tweede (en derde) vergunning even hoog is als van de eerste. Parkeerregulering door middel van blauwe zones komt dan te vervallen. De revenuen van parkeerregulering blijven behouden voor realisatie en exploitatie van parkeervoorzieningen en parkeerhandhaving.
 Als de raad in het voorjaar van 2015 instemmend zal besluiten over het uitvoeringsbesluit, kan de invoering van betaald parkeren in de schilwijken in fasen, die doorlopen tot in de tweede helft van 2016, worden uitgevoerd,
- *Onderzoek mogelijkheden tot vermeerdering of vermindering aantal parkeerplaatsen in wijken*. na het invoeren van parkeerregulering in wijken zal op basis van bezettingsgraadpercentages worden bekeken of in bepaalde wijken parkeerplaatsen moeten worden toegevoegd of juist kan worden volstaan met minder parkeerplaatsen,
- *evaluatie straatparkeren binnenstad*: in de loop van 2015 en 2016 zal onderzocht worden of de ligging van de straatparkeerplaatsen voor vergunninghouders en voor bezoekers van de binnenstad nog optimaal is. Een voorstel voor verbetering van die ligging in combinatie met verbetering van de openbare ruimte op beeldbepalende plekken zal in 2016/2017 aan de gemeenteraad worden aangeboden,
- *digitalisering van de parkeerketen*: de gemeente bereidt een digitalisering van de parkeerketen voor. Dit betekent dat alle parkeerproducten zoals vergunningen en parkeerkaartjes op kenteken worden uitgegeven en gecontroleerd. Hiermee bespaart de

gemeente op kosten, zoals de kosten voor controle op straat en het uitgeven van vergunningen. Het college van B en W zal in het voorjaar van 2015 de gemeenteraad vragen in te stemmen met het plan van aanpak.

Volgens planning zal eind 2016 de hele parkeerketen gedigitaliseerd zijn.

Parkeerautomaten zijn dan ook vervangen of aangepast zodat bezoekers hun kenteken kunnen invoeren. Daarnaast is belparkeren al langer mogelijk in Leiden. Belparkeren is betalen voor het parkeren met behulp van de mobiele telefoon in combinatie met een kenteken in plaats van met een parkeerkaartje,

- *Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS)*: het Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS) zal worden geëvalueerd. Dit zal gebeuren voordat de parkeergarages gerealiseerd zijn,
- *Morspoortgarage en Haagwegterrein*: deze parkeerlocaties kunnen volgens eerdere besluiten tot 2023 blijven bestaan. Voor beide locaties is daarna woningbouw voorzien. De subsidieregeling voor het Stadsparkeerplan het loopt al eerder af,
- *parkeernormen*: de Beleidsregels Parkeernormen zijn een belangrijk instrument op parkeergebied. Uit deze beleidsregels volgt de parkeeropgave die bij een ontwikkeling hoort. Zo kan de gemeente de gevolgen voor de parkeerdruk voor bestaande gebruikers beheersen,
- *fietsparkeren*: zie hiervoor hoofdstuk 7.

Andere manieren om de parkeerdruk te beheersen liggen niet direct binnen het parkeerbeleid, maar binnen andere delen van het mobiliteitsbeleid: bij duurzaamheidsbeleid (zoals het bevorderen van autodelen), bij het stimuleren van OV-gebruik, en bij het stimuleren van het gebruik van de fiets. Bij de laatste twee speelt ook parkeren mee. Zie hiervoor paragraaf 8.2.

8.2 Ketenmobiliteit

Bij verplaatsingen met het OV is er sprake van ketenmobiliteit. Immers, vooraf aan de OV-verplaatsing vindt er voor- en natransport plaats. Het beleid op het gebied van ketenmobiliteit is er op gericht die keten van verplaatsingen soepeler te laten verlopen, en zo het OV aantrekkelijker te maken. De gemeente is hier overigens niet alleen verantwoordelijk voor, maar werkt hieraan samen Prorail (als eigenaar van de treinstations).

Een deel van de OV-reizigers komt of gaat te voet. Voor Leiden speelt daarbij dat er een groot aantal onderwijsinstellingen aanwezig is, en dit leidt alleen al tot aanzienlijke stromen voetgangers vanaf het station, vooral op Leiden Centraal, en dit zowel naar de zeezijde als naar de centrumzijde. Dit vraagt om goede voorzieningen voor de voetganger. De gemeente Leiden zet hier op in via de maatregelen uit het Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden Stationsgebied, en, samen met de universiteit, via het Masterplan Leiden Bio Science Park ('De Hollandse Campus'). Hieronder valt ook de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal.

Ook zijn er reizigers die in de keten overstappen van bus op trein, en van bus op bus. Een erg belangrijke factor die bepaalt of een dergelijke ketenverplaatsing concurrerend kan zijn, is de kwaliteit van de aansluiting in termen van zekerheid op een aansluiting en de wachttijd. De dienstregelingen van het OV bepalen dit. Leiden Centraal heeft wat dit betreft een hoge potentie omdat voor veel treinverbindingen de frequentie behoorlijk hoog is. De gemeente bepaalt niet de exploitatie van het OV; dit doen de OV-bedrijven. De gemeente draagt wel direct bij aan de uitvoering van de dienstregeling door het bieden van infrastructuur waar het busverkeer zich vlot en betrouwbaar kan verplaatsen. Hoofdstuk 6 geeft het OV-beleid van Leiden weer.

Ook de auto speelt een rol, zowel in de vorm van afzetten en ophalen van treinreizigers, als in de vorm van het gedurende langere tijd parkeren bij een station. Langer parkeren is alleen in enige omvang mogelijk bij station De Vink. Het kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden CS voorziet in de toekomst in een nieuwe voorziening voor

afzetten/ophalen, aan de voorzijde van het station die wordt gecombineerd met de taxivoorziening. Bij Leiden Centraal is ook een uitgebreide taxistandplaats aanwezig.

De fiets speelt een erg belangrijke rol in de ketenmobiliteit. Voor de fiets is het belangrijk directe en snelle routes te hebben naar het station. Bij het onderwerp ketenmobiliteit is verder met name het fietsparkeren bepalend. Er is hierbij sprake van een capaciteitsprobleem. Deze is het meest merkbaar in de omgeving van het centraal station. Er zijn reeds maatregelen in gang gezet om de stallingcapaciteit te vergroten, maar er resteert nog een grote opgave. Het staand beleid staat in het Masterplan Fietsparkeren: Beleidskaders Fietsparkeren voor Binnenstad en Stationsgebied. Voor Leiden Centraal is eveneens het beleidskader Werkwijze Fiets Fout = Fiets weg: Handhaving op het Restrictiegebied voor Fietsparkeren in het Stationsgebied van belang.

Vanuit het staand beleid voorziet de gemeente op korte termijn voor de omgeving van het centraal station de uitbreiding van de stallingscapaciteit in bestaande stallingen van de gemeente en een betere benutting van de betaalde stalling van NS. Voor een goed gebruik van de voorzieningen in stationsgebied zijn een communicatiecampagne en de inzet fietscoaches voor fietsparkeren een belangrijke voorwaarde. Op middellange termijn worden 5.000 nieuwe fietsparkeerplaatsen gerealiseerd in de stalling Rijnsburgerblok en één beheerexploitatie en handhavingsregime ingesteld rond stallingen van gemeente, ProRail en NS. Op de lange termijn wordt een volgende nieuwe grote stalling gerealiseerd rond de OV terminal.

Rond het centraal station wordt de stallingstermijn ingekort van 28 dagen naar 14 dagen. Er komen meer kort parkeerplaatsen voor de winkels rond Leiden Centraal. In de openbare ruimte rond station Lammenschans wordt de stallingscapaciteit uitgebreid, bijvoorbeeld door weesfietsenacties, bovendien worden de stallingsfaciliteiten in betaalde bewaakte stalling gemoderniseerd. Tenslotte speelt bij de stations ook het (succesvolle) OV-fiets een rol. De NS is hiervan de eigenaar.

9. Verkeersmanagement

Dit hoofdstuk bepaalt welke inspanningen op het gebied van verkeersmanagement voor Leiden nuttig zijn en daarom de komende jaren tot stand gebracht zullen worden. Hiertoe volgt er eerst een korte beschouwing van het soort maatregelen die onder verkeersmanagement vallen. Daarna komt aan de orde welke keuzes Leiden maakt op het gebied van verkeersmanagement.

9.1 Soorten maatregelen die onder verkeersmanagement vallen

Verkeersmanagement (ook wel (Beter) Benutten genoemd) heeft tot doel te zorgen voor een beter gebruik van de bestaande infrastructuur, dus zonder fysieke uitbreiding van de weg. De verwachtingen kunnen verschillen over wat te verstaan onder 'beter' gebruik. Vaak bestaat de verwachting dat verkeersmanagement leidt tot meer capaciteit, maar dit is te eenvoudig gedacht. Vaak gaat het vooral om de vraag hoe de beschikbare capaciteit te verdelen.

Er zijn twee manieren waarop verkeersmanagement functioneert:

1. *door in te grijpen bij (potentiële) verkeersdeelnemers*
Om zo bijvoorbeeld mensen te laten kiezen voor ander een reismoment of een andere route,
2. *door in te grijpen op het functioneren van de infrastructuur zelf*
Kenmerkend hierbij is dat het gaat om regels die de verkeersdeelnemers moeten volgen tijdens hun verplaatsing. Met deze regels is het mogelijk het verkeer te sturen, zodat het gebruik van de infrastructuur verandert. Dit kan overigens ook weer effecten hebben die ingrijpen op keuzes die verkeersdeelnemers maken: een doseerinstallatie kan bijvoorbeeld ergens een zodanige vertraging veroorzaken dat verkeersdeelnemers kiezen voor een andere route.

Er zijn verschillende soorten maatregelen binnen het verkeersmanagement, die op één of beide van bovenstaande manieren functioneren. Bijvoorbeeld, een maatregel die ingrijpt op keuzes van verkeersdeelnemers is het beprijzen van mobiliteit. Een voorbeeld van een maatregel die primair ingrijpt op het functioneren van de infrastructuur is een (toerit-)doseerinstallatie.

Voor een stedelijk gebied van het formaat Leiden zijn de volgende maatregelen op het gebied van verkeersmanagement in potentie bruikbaar:

1. *verkeersregelingen*
Verkeerslichten spelen een centrale rol in het functioneren van stedelijke wegen. Dat ze efficiënt functioneren is een basisvoorwaarde voor een goed werkend stedelijk wegennet. Leiden beschikt over bij de tijdse verkeersafhankelijke regelingen, maar moderne regeltechnieken bieden perspectieven om meer mogelijk te maken. Daarbij is het uitgangspunt kruispunten niet afzonderlijk te beschouwen, maar het functioneren van het gehele netwerk mee te nemen. Dit stelt ook eisen aan de monitoring van het verkeer,
2. *het bieden van reistijdinformatie*
De reistijd is een bijzonder belangrijke invloedsfactor. De reistijd bepaalt namelijk voor een aanzienlijk deel welke keuzen verkeersdeelnemers maken, zowel wat betreft de keuze van een vervoermiddel als de te volgen route. De snelste optie wordt door de meesten gekozen. Het bieden van informatie over reistijden kan daarom effect hebben op de keuzen van de verkeersdeelnemers, afhankelijk van de aanwezigheid van alternatieven. Het aanbieden van reistijdinformatie is op verschillende manieren mogelijk: via panelen langs de weg (DRIP's), websites/apps, navigatiesystemen ('in car'). Het kan gaan om een routeadvies, reistijden per vervoerwijze, informatie over een calamiteit (afsluiting). Een deel van deze informatie moet al aangeboden worden op de snelwegen,

3. *parkeerinformatiesystemen*
Parkeerinformatiesystemen geven gewoonlijk weer hoeveel parkeerplaatsen er vrij zijn op de grotere parkeerlocaties, en welke route gevolgd moet worden naar die parkeerplaatsen. Dit kan met autonoom systeem gebeuren, of geïntegreerd in het algemene bewegwijzeringssysteem. Op dit moment beschikt Leiden over een apart systeem voor parkeerinformatie. Er is geen groot effect te verwachten op de verkeerssituatie, maar het systeem is met name nuttig als dienst naar bezoekers,
4. *mobiliteitsmanagement*
Bij mobiliteitsmanagement gaat het om maatregelen die bewust keuzegedrag van werknemers stimuleren; de slogan 'Slim reizen, slim werken' is in deze zin veel gebruikt. Maatregelen zijn bijvoorbeeld het stimuleren van flexwerkmogelijkheden (telewerken, flexibele werktijden), invoeren van een persoonlijk mobiliteitsbudget, en het bevorderen van het gebruik van e-bikes. Uiteindelijk gaat het er om dat de mobiliteitsmaatregelen bijdragen dat medewerkers zo productief mogelijk kunnen werken en daarbij meer plezier in het werkproces ervaren. De overheid kan faciliteren in dit proces, maar er is alleen een blijvende toepassing mogelijk als de deelnemende bedrijven en hun medewerkers er zelf de voordelen van ervaren,
5. *bewegwijzering*
Ook de traditionele vorm van bewegwijzering valt onder verkeersmanagement. Deze biedt wel geen reistijdinformatie, maar is (nog altijd) een medebepalende factor voor de routes die (in een stad onbekende) verkeersdeelnemers volgen. Het belang van bewegwijzering neemt wel af met de komst van navigatiesystemen, maar blijft een basisvoorziening,
6. *verkeersregie*
Bij werkzaamheden aan het wegennet is er extra aandacht nodig voor het managen van het verkeer. De capaciteit van het wegennet kan lager liggen en bovendien behoorlijk variëren. Bij gefaseerde werkzaamheden is het mogelijk dat geregeld verandert welke routes beschikbaar zijn. Het zou hierbij mogelijk zijn verbindingen open te stellen die gewoonlijk niet beschikbaar zijn, of alleen voor het OV. Naast de inzet van technische verkeersmanagementmaatregelen, vraagt dit ook om overheidsmedewerkers die de vaste rol hebben regie te houden over de gevolgen van werkzaamheden op het verkeer.

De volgende paragraaf beschrijft hoe Leiden verkeersmanagement zal inzetten.

9.2 Verkeersmanagementmaatregelen die Leiden inzet

Leiden voert de volgende inspanningen op het gebied van verkeersmanagement uit:

- *Mobiliteitsmanagement*
Sinds december 2012 is er in Leiden een mobiliteitsmakelaar actief. De mobiliteitsmakelaar heeft kennis van maatregelen uit het pakket van mobiliteitsmanagement en helpt bedrijven bij de inzet hiervan. Zowel in de verkenningsfase naar mogelijke maatregelen, als bij de implementatie ervan. Hij assisteert ook bij de uitwisseling van ervaringen tussen bedrijven.
We vinden het blijvend van belang dat verkeersdeelnemers bewuste keuzen maken over hun reisgedrag en zien ook het belang van mobiliteitsmanagement voor het goed functioneren van bedrijven. Aangezien bedrijven zelf voordeel ervaren van goed mobiliteitsmanagement, ligt bij het bedrijfsleven de voornaamste rol om mobiliteitsmanagement verder te brengen. Gezien het maatschappelijke belang wil Leiden dat een 'aanjagersrol' vervuld blijft worden. De ervaringen met de inzet van een mobiliteitsmakelaar zijn goed, en we vinden voortzetting van zijn rol daarom belangrijk.
- *Uitbouwen van de Leidse centrale voor verkeersregelingen en monitoring*
De gemeente beschikt over een moderne 'verkeerscentrale': een centrale computer waaraan alle verkeersregelingen, inclusief verkeersdetectiesystemen, zijn gekoppeld. Zo zijn op afstand instellingen van de regelingen aan te passen, en komt er centraal informatie binnen van de standen van de verkeerslichten en de detectiesystemen die de verkeersregelingen gebruiken.

Gebruik van deze centrale heeft al voor afzonderlijke kruispunten geleid tot veel verbeteringen. Met periodieke evaluaties zijn veel regelingen getoetst aan beleidsdoelstellingen en veiligheidseisen, en het systeem is erg nuttig gebleken bij het verifiëren van klachten en het optimaliseren van afstellingen. Op dit moment wordt onderzocht of met dit systeem ook buurgemeentes zouden kunnen worden bediend.

Deze verkeerscentrale is ingericht om op zichzelf staande verkeerslichten technisch en functioneel te beheren, maar niet om op netwerkniveau het verkeer te monitoren en te managen. De gemeente zal de komende jaren een aantal samenhangende DVM projecten uitvoeren die gericht zijn op monitoren en regelen op netwerkniveau, zowel voor de zeer korte termijn (informerend en optimaal regelen), de korte termijn (scenariomanagement), de middellange termijn (monitoren terugkerende knelpunten) en de lange termijn (verkeersgroei per vervoerwijze per jaar). Bij de projecten gaat het om het volgende:

1. *het realiseren van een geavanceerd verkeersmonitoringssysteem*

Leiden bevindt zich in een achterstandspositie voor wat betreft verkeersmonitoring. De gemeente Leiden heeft een sterke behoefte aan meer gedegen cijfermateriaal waarmee het gemeentelijk verkeersbeleid helder in beeld wordt gebracht. In het verleden is op basis van TomTom data wel eens een analyse gedaan van reistijden van de auto naar de binnenstad, maar er is behoefte aan een structurele, doorlopende waarneming van het gebruik van de infrastructuur.

Er is ook behoefte aan meer detail in de monitoring. Welk deel van het verkeer betreft doorgaand verkeer, hoeveel vrachtverkeer rijdt er, hoeveel fietsverkeer, hoe zit het met betrouwbaarheid? Nu zijn er voor een deel van deze vragen wel incidentele onderzoeken, maar dit geeft een te beperkt beeld. Een goed monitoringssysteem brengt op basis van aggregatie helder in beeld hoe het verkeer zich trendmatig ontwikkelt en hiermee kan veel effectiever gekeken worden welke maatregelen nodig zijn. Ook wordt duidelijk hoe bereikbaar Leiden daadwerkelijk is, ook tijdens afwijkende verkeerssituaties zoals evenementen en aanrijdingen.

Verkeersmonitoringsgegevens zijn ook belangrijk om real-time routeadvies te kunnen geven aan weggebruikers. Het belang van in car systemen neemt daarbij toe; overheden investeren steeds minder in wegkantsystemen (borden langs de weg met reistijdinformatie). Leiden richt zich er daarom op het zo toegankelijk mogelijk maken van de ingewonnen monitoringsgegevens voor aanbieders van real time verkeersinformatie.

De Universiteit Leiden is actief op het gebied van 'big data'. Het is mogelijk dat op dit onderwerp een goede samenwerking mogelijk is tussen de universiteit en de gemeente in het kader van het monitoringssysteem. De gemeente gaat in gesprek met de universiteit om de mogelijkheden voor een dergelijke samenwerking te bepalen.

2. *het uitbreiden van de mogelijkheden voor gecoördineerde regelingen/netwerkmanagement*

Door coördinatie tussen verkeerslichten zijn er verbeteringen door te voeren op basis van moderne technieken. Deze technieken zijn geschikt voor drukke verkeersaders en komen er op neer dat de verkeersregeling niet op basis van kloktijden is voorgeprogrammeerd, maar dat op basis van de actuele verkeerssituatie een vorm van afstemming tussen kruispunten wordt gekozen met de laagste wachttijden. Coördinatie draagt ook bij aan een beter milieu omdat auto's minder vaak hoeven te stoppen en weer op te trekken. Onderzoek naar de N206 toonde eerder aan dat een echte groene golf niet mogelijk is, maar dat coördinatie de totale wachttijd wel kan verminderen. Coördinatie is overigens niet afdoende om een congestieprobleem helemaal weg te nemen.

In Leiden is de afstelling van de verkeerslichten ingesteld per vaste periode: ochtendspits, avondspits en dal. Leiden zal nu hiernaast verkeersscenario's ontwerpen en aan de verkeersregeling toe voegen. Dit is nodig om tijdens afwijkende verkeerssituaties (bijv. werkzaamheden), zo goed mogelijk het

afwijkende verkeersaanbod te kunnen regelen, aangestuurd vanuit de verkeerscentrale.

3. *het koppelen van de Leidse verkeerscentrale aan de regionale verkeerscentrale*
In 2014 heeft Rijkswaterstaat aan Leiden de mogelijkheid voorgelegd om gebruik te gaan maken van de verkeerscentrale in Rhoon. Voor Leiden krijgt scenariomanagement hiermee een enorme meerwaarde. Er kan dan optimaal worden ingespeeld op de actuele verkeerssituatie doordat scenario's zowel semi-automatisch als handmatig vanuit een centrale kunnen worden aangestuurd in de vorm van 7x 24 uur dienstverlening. Scenariomanagement opent hiermee de weg naar regionale samenwerking. Wel moet bewaakt worden dat de Leidse belangen niet door de regionale verkeersproblemen worden geschaad.
 4. *calamiteitenroutes*
Wanneer Leiden beschikt over goede real-time verkeersmonitoring, is het ook mogelijk te detecteren of er in het verkeerssysteem calamiteiten optreden, dat wil zeggen, situaties waarbij plots veel meer verkeer dan normaal van delen van het wegennet gebruik wil maken. Dit kan komen door een (langdurige) blokkade van een ontsluitende weg, of zelfs door een evacuatie. Leiden beschikt over bruggen die alleen gebruikt worden door bussen. Deze zouden bij calamiteiten ook voor ander verkeer open gesteld kunnen worden. Verkeer zou daar dan ook naar toe verwezen moeten worden. We gaan onderzoeken onderzoek doen naar mogelijke realisatie van dergelijke faciliteiten om calamiteiten op te vangen.
 5. *inzetten van monitoringsgegevens bij vaarwegmanagement*
Bij de verkenning van LAB071 bleek het beperken van de brugopeningen gedurende spitsuren veel bij te dragen aan minder oponthoud voor het wegverkeer. Zoals beschreven in paragraaf 4.1 heeft de provincie niet besloten tot een ander brugopeningsregime, maar wel tot (onder andere) het intensiveren van het vaarwegmanagement. Het (veel) gedetailleerder monitoren van het wegverkeer door de gemeente biedt mogelijkheden dit vaarwegmanagement (beter) af te stemmen op de gevolgen voor het wegverkeer. Hiertoe zullen we het initiatief nemen onze (real-time) verkeersdata te koppelen aan het provinciale vaarwegmanagement. Ook kunnen we met gedetailleerdere data beter in beeld brengen welke gevolgen brugopeningen hebben op het wegverkeer.
- *Doorzetten verkeersregie*
Leiden zet al in op verkeersregie. Daartoe beschikt Leiden over een verkeersregisseur die zorgt voor het in overleg met projectleiding op peil houden van de bereikbaarheid, het beperken van hinder als gevolg van werkzaamheden, de afstemming tussen gemeentelijke en regionale projecten en de communicatie richting ketenpartners zoals hulp- en busdiensten. De komende jaren neemt het aantal (grote) wegwerkzaamheden in Leiden toe. Blijvende aandacht voor verkeersregie is daarom noodzakelijk.
De realisatie van een modern monitoringssysteem is overigens ook nuttig voor verkeersregie. Zeker bij grootschalige werkzaamheden kunnen we dan namelijk aan de verkeersdeelnemer actief verkeersinformatie aanbieden. Dit is met name belangrijk uit het oogpunt van communicatie en het beperken van de ervaren verkeershinder.
 - *Bewegwijzering verbeteren*
Met de komst van navigatiesystemen in auto's is de rol van bewegwijzering aan het veranderen. Maar nog steeds is de traditionele bewegwijzering van belang als basisvoorziening. In Leiden is de bewegwijzering toe aan herziening en de gemeente Leiden zal daarom komen tot uitvoering van een nieuw bewegwijzeringsplan.

Voorstel aan burgemeester en wethouders van Leiden betreffende de beantwoording van de inspraakreacties inzake de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022

14-4-2015

Inleiding

De Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 legt het beleid op het gebied van verkeer en vervoer vast.

In de nota komen nieuwe maatregelen voor, maar ook maatregelen waarvoor al eerder besluitvorming heeft plaatsgevonden. De nota wil zo duidelijkheid bieden over wat de gemeente beoogt op mobiliteitsgebied en op welke wijze de gemeente haar doelen wil halen.

Op 27 januari 2015 is de Mobiliteitsnota door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld om vrijgegeven te worden voor inspraak (B&W nr. 15.0060). Eerder was ook al betrokkenheid van de inwoners gezocht, op een informele wijze. Daarbij zijn twee 'meedenkavonden' gehouden (op 26 november 2014 en 7 januari 2015) en is een document gemaakt waarin de opbrengst van de avonden en de ambtelijke reactie van de gemeente is genoteerd.

Procedure

De inspraaktermijn liep van 5 februari tot en met 18 maart 2015. In deze periode konden schriftelijke reacties ingediend worden. Op 12 februari is een informatieavond gehouden ten behoeve van de inspraak op de Mobiliteitsnota.

Thematisch overzicht van de inspraakreacties

Hieronder volgt het overzicht van de ingekomen inspraakreacties, de reactie van het college hierop, en de gevolgen hiervan voor de Mobiliteitsnota.

Schriftelijke inspraakreacties zijn ontvangen van de volgende personen en organisaties:

1. Platform gehandicapten Leiden
2. Gemeente Zoeterwoude
3. G. Bartels
4. Rover
5. Stichting wijkcomité de Kooi en Bewonerscommissie "De Oude Kooi", samen de actiegroep geen Ringweg Oost door de Kooi
6. M. Radema
7. T. Bresters
8. Vereniging Maredijkbuurt
9. Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof
10. W. Bekooy, & F. Gordijn
11. J. Spanenburg, L. Minderhoud & D. Toet
12. Samenwerkende buurtorganisaties in Leiden Oost

13. Vve Lotte Beesestraat 65-79
14. Werkgroep Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde (een werkgroep samengesteld uit de besturen van de Vogelwijk, Raadsherenbuurt en het Houtkwartier)
15. Wijkvereniging Cronestein
16. Vereniging Pancras-West
17. LUMC
18. Wijkraad Stevenshof
19. Buurtvereniging 'De Put in de Oude Morsch'
20. Vereniging voor Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West
21. Fietsersbond
22. Gemeente Oegstgeest
23. Gemeente Voorschoten
24. Gemeente Leiderdorp
25. Ondernemersvereniging BioScience Park
26. Ondernemersvereniging De Waard
27. Ondernemend Leiden
28. M. Kroon
29. M. Mentzel
30. Buurtvereniging Zeeheldenbuurt
31. Oogvereniging Leiden
32. K. Starrenburg.

De inspraakreacties zijn gecategoriseerd naar de volgende thema's:

- A. autobereikbaarheid
- B. leefbaarheid
- C. fiets
- D. voetganger
- E. maatregelen voor mensen met een beperking of handicap
- F. Openbaar Vervoer (OV)
- G. parkeren
- H. overig.

In sommige gevallen gaan inspraakreacties over een combinatie van bovengenoemde thema's. De inspraakreactie is dan toch maar eenmaal geplaatst, bij één van de thema's.

Thema: Autobereikbaarheid			
	samenvatting ingekomen reactie	reactie van het college	gevolgen voor besluit
A1	<i>Gemeente Zoeterwoude</i> Inspreker onderkent het belang van de investeringen aan de bereikbaarheid (Leidse Ring, Rijnlandroute inclusief Knoop West en Lammenschansplein), maar wijst op het risico van toename van het autogebruik. Daarom moet ook het fietsnetwerk worden geoptimaliseerd en het OV worden verbeterd. Inspreker ondersteunt de gevolgde integrale aanpak in de Mobiliteitsnota en hoopt dat deze zal resulteren in een regionale verbetering van de bereikbaarheid.	De Mobiliteitsnota poogt een balans te vinden tussen verschillende belangen. Er zijn maatregelen ten behoeve van de autobereikbaarheid, maar ook maatregelen om het gebruik van fiets en OV te bevorderen. Met de Leidse Ring werkt Leiden samen met de buurgemeenten in LAB071 aan een betere bereikbaarheid op het niveau van de agglomeratie.	nee

A2	<p><i>T. Bresters</i> Inspreker stelt dat eenrichting op de Rijnzichtbrug zeer nadelig werkt voor zijn woning in Leiden (met inpandige parkeergarage): een forse omweg en bijbehorende aanzienlijke kosten (inspreker berekent 200 Euro extra autokosten voor iemand die 200 keer per jaar de route rijdt) en ook een grotere netto-milieubelasting. Keuze voor eenrichting toont dat de Mobiliteitsnota het economische belang volstrekt miskent; veel diepgaander onderzoek vooraf zou nodig zijn. Als een dergelijke maatregel al gekozen zou worden, zou de richting andersom moeten zijn.</p>	<p>De gemeente is zich bewust van de gevolgen van de invoering van eenrichting op de Rijnzichtbrug. Maar de gemeente is niet van mening dat meer onderzoek nodig is om de keuze te maken. Uiteindelijk gaat het om een belangenafweging waarvoor nu al de noodzakelijke informatie aanwezig is. Daarbij speelt de lokale problematiek op en rond de Morsweg een centrale rol: zware overbelasting op een weg met een erg smal profiel waar onvoldoende ruimte is voor fiets en auto samen en met grote negatieve gevolgen voor de aanwonenden. Deze onacceptabele situatie is alleen te verbeteren door de hoeveelheid autoverkeer hier fors te laten afnemen, en dit vergt de maatregel uit de Mobiliteitsnota. De maatregel zal echter pas genomen worden wanneer de nieuwe aansluiting bij de Haagse Schouwweg is voltooid, zodat, ondanks de extra af te leggen afstand, de extra reistijd beperkt wordt. Dat er desondanks ook nadelen zijn, is bekend. Het omdraaien van de eenrichting zou naar mening van de gemeente niet goed zijn: dan blijft er namelijk toch nog geregeld een lange wachtrij op de Morsweg en Rijnzichtbrug, terwijl daar juist zo'n smal profiel is.</p>	nee
A3	<p><i>T. Bresters</i> Met de afsluiting van de Spanjaardsbrug zijn Leiden en Leiderdorp nog maar via twee bruggen met elkaar verbonden. Afsluiting leidt op vooral de Leiderdorpsebrug tot veel extra verkeer, evenals op de Hoge Rijndijk. De maatregel miskent dat het grootste deel van de gebruikers van de Spanjaardsbrug lokaal verkeer betreft. Wat sluipverkeer is, definieert de nota niet. Er is geen gedegen onderzoek naar de effecten gedaan. Het nadelige lokale effect wordt over het hoofd gezien. Argumenten wat betreft verkeersveiligheid worden niet met feiten (ongevallengegevens en dergelijke) gestaafd. Waarschijnlijk valt, gezien de beperkte snelheidsverschillen tussen auto en langzaam verkeer, de onveiligheid mee. De Spanjaardsbrug is ook belangrijk voor OV en hulpdiensten, maar hier zegt de nota niets over.</p>	<p>De effecten van de afsluiting op de verdeling van het verkeer op het netwerk zijn onderzocht en de door inspreker verwachte effecten herkent de gemeente niet: er is zeer beperkt effect op de Hoge Rijndijk (ca. + 2%) en Leiderdorpsebrug (ca. +0,5%). Dit is overigens alleen het effect van de maatregel op de Spanjaardsbrug. De effecten van de verschillende maatregelen van de Mobiliteitsnota bij elkaar komen neer op een stabilisatie of afname van het verkeer op de Hoge Rijndijk. Een significante toename van het verkeer als gevolg van de maatregel vindt plaats op de Leidse Ring, via de derde brug over de Zijl; dit is juist conform de beleidsdoelen.</p> <p>Ongevallen zijn met name terug te vinden op het kruispunt Sumatratraat - Lage Rijndijk, waar een aanzienlijk risico is op ongevallen tussen afslaand autoverkeer en doorgaand fietsverkeer. Hier speelt met name het risico door afslaand zwaar verkeer uit De Waard richting Leiderdorp mee. Verder is de beschikbare ruimte rond de brug zo beperkt dat het niet goed mogelijk is hier een verantwoord profiel te maken voor alle soorten verkeer. Al met al is de gemeente van mening dat gezien de aard van de problematiek er voldoende bekend is om de gemaakte keuze te onderbouwen.</p> <p>De brug blijft beschikbaar voor OV en hulpdiensten.</p>	nee
A4	<p><i>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof</i> Inspreker is tegen de verbinding A4 – A44 maar dringt aan op zo snel mogelijke uitvoering van de andere delen van het PIP (no regret).</p>	<p>De Rijnlandroute wordt aangelegd door de provincie Zuid Holland, met volledige instemming van de gemeente Leiden. De gemeente gaat niet over de fasering van het project. Wel dringt de gemeente aan op zo snel mogelijke realisatie van het hele project. En indien het mogelijk is sommige delen die door inspreker als no regret worden gezien eerder uit te voeren, is de gemeente daar zeker voor.</p>	nee
A5	<p><i>W. Bekooy, & F. Gordijn</i> Inspreker is verheugd met de vaststelling van de Validatie van de Oplossing LAB071 en de</p>	<p>De gemeente verwacht inderdaad van de versterking van de Leidse Ring ook een positief effect op de bereikbaarheid van de Baanderij.</p>	nee

	keuze van de buitenomstructuur. Inspreker meent dat juist door de ligging van de Baanderij nabij de Leidse Ring de hier gevestigde bedrijven goed bereikbaar worden.		
A6	<i>Samenwerkende buurtorganisaties in Leiden Oost</i> De Willem van der Madeweg is benoemd tot gebiedsontsluitingsweg, maar noemt niet dat op deze weg een nieuw knelpunt wordt geïntroduceerd: het kruispunt met de Fortunaweg/Verde Vista. Aanleg hiervan is onnodig en zal de ontsluiting van Roomburg en de ruimtelijke kwaliteit verslechteren.	Naar mening van de gemeente is er voldoende ruimte beschikbaar om een verantwoorde inpassing van het genoemde kruispunt mogelijk te maken, waarbij de effecten op ontsluiting en ruimtelijke kwaliteit acceptabel zijn.	nee
A7	<i>Vve Lotte Beesestraat 65-79</i> Inspreker is tegen de verbinding A4 – A44 maar dringt aan op zo snel mogelijke uitvoering van de andere delen van het PIP (no regret).	De Rijnlandroute wordt aangelegd door de provincie Zuid Holland, met volledige instemming van de gemeente Leiden. De gemeente gaat niet over de fasering van het project. Wel dringt de gemeente aan op zo snel mogelijke realisatie van het hele project. en indien het mogelijk is sommige delen die door inspreker als no regret worden gezien eerder uit te voeren, is de gemeente daar zeker voor.	nee
A8	<i>Wijkraad Stevenshof</i> Inspreker heeft zich altijd verzet tegen de verbinding tussen de A4 en A44. Bereikbaarheidsproblemen zouden uitstekend opgelost kunnen worden met maatregelen aan de bestaande infrastructuur. Tegen delen van de Rijnlandroute die horen bij de bestaande infrastructuur heeft inspreker daarom geen bezwaar. Ook voor de Leidse Ring zou aanpak van de bestaande infrastructuur (N206) geschikt kunnen zijn.	In de planvormingsfase is uitgebreid onderzocht wat de gevolgen zijn van het enkel aanpakken van de bestaande infrastructuur. Dit biedt geen oplossing voor de bestaande knelpunten. Daarom is de Rijnlandroute inclusief het nieuwe wegdeel tussen A4 en A44 noodzakelijk.	nee
A9	<i>Wijkraad Stevenshof</i> Als toch de Rijnlandroute wordt aangelegd, dan pleit inspreker voor een zo snel mogelijke realisatie van de Knoop West, de Europaweg en het Lammenschansplein.	De Rijnlandroute wordt aangelegd door de provincie Zuid Holland, met volledige instemming van de gemeente Leiden. De gemeente gaat niet over de fasering van het project. Wel dringt de gemeente aan op zo snel mogelijke realisatie van het hele project. En indien het mogelijk is sommige delen die door inspreker als no regret worden gezien eerder uit te voeren, is de gemeente daar zeker voor.	nee
A10	<i>Buurtvereniging 'De Put in de Oude Morsch'</i> Inspreker maakt zich zorgen over de gevolgen van de eenrichtingsmaatregel op de Morsweg. Inspreker ziet zeer grote bezwaren aangezien de Oude Morsch alleen bereikbaar is via de Morspoortbrug. Eénrichtingsverkeer betekent dat het onmogelijk wordt om via de Morsweg van of naar de Haagweg te komen zonder een gigantische omweg. Inspreker vraagt een oplossing voor dit probleem, en zal zich tegen het voorstel verzetten zolang een dergelijke oplossing niet is gerealiseerd.	Het blijft wel mogelijk van de Haagweg naar de Oude Morsch te gaan, maar in de tegenrichting zal dit niet meer mogelijk zijn. Dan moet inderdaad een andere route gekozen worden, met een langere afstand. De gemeente vindt de huidige situatie op de Morsweg echter zodanig problematisch, dat deze maatregel noodzakelijk is geworden. Er zijn geen reële alternatieven beschikbaar waarmee het benodigde effect bereikt kan worden. Opgemerkt wordt dat de invoering pas zal plaatsvinden als de nieuwe aansluiting Plesmanlaan – Haagse Schouwweg (OBSP) voltooid is, om zo het effect op de omrijdtijd te beperken. Voor de invoering van de maatregel zal overigens nog een juridische procedure gevolgd moeten worden ('verkeersbesluit') inclusief (nadere) onderzoeken van de effecten van de maatregel.	nee
A11	<i>Wijkraad Stevenshof</i> Een belangrijke doelstelling van de Mobiliteitsnota is de verbetering van de bereikbaarheid. Maar bij de realisatie van de	Een ambitie van de Mobiliteitsnota is het versterken van de hoofdontsluitingsstructuur van de Leidse agglomeratie, en zo een bijdrage te leveren aan de verbetering van de	nee

	Rijnlandroute zijn er ook negatieve bereikbaarheidseffecten voor de Stevenshof. Op deze wijze is er sprake van een ongelijke behandeling van burgers.	bereikbaarheid van de Leidse agglomeratie. De Mobiliteitsnota heeft echter meer ambities, en kiest ook voor maatregelen op basis van een ander doel dan de bereikbaarheid (zoals verkeersveiligheid). Wat betreft de Stevenshof: de veranderingen hier hebben vooral betrekking op de aanpassingen die aan de huidige afrit Leiden Zuid worden gedaan. Deze is niet noodzakelijkerwijs slechter. Wel zullen huidige gebruikers van de aansluiting andere routes moeten kiezen om een aantal bestemmingen te bereiken.	
A12	<i>Fietsersbond</i> Inspreker pleit voor eenrichtingscircuit in de binnenstad, waarbij op de wegen 30 km/h de snelheidslimiet is.	In de Mobiliteitsnota is een andere keuze gemaakt, met de invoering van wijkontsluitingswegen. De gemeente acht bij de intensiteiten op verschillende wegen het niet mogelijk het profiel van een 30 km/h-weg te realiseren, en heeft er voor gekozen geen eenrichtingscircuit te realiseren.	nee
A13	<i>Fietsersbond</i> Eenrichtingsverkeer op de Rijnzichtbrug vindt inspreker uitstekend, maar alleen als dit niet voor het fietsverkeer geldt.	Dit zal inderdaad niet voor het fietsverkeer gelden.	nee
A14	<i>Fietsersbond</i> Inspreker juicht het toe de Spanjaardsbrug voor het autoverkeer af te sluiten.	De gemeente neemt deze steun voor kennisgeving aan.	nee
A15	<i>Gemeente Oegstgeest</i> De slechte bereikbaarheid van de wijk Poelgeest krijgt in de nota geen aandacht. Inspreker vraagt (wederom) om aandacht voor de bereikbaarheid van Poelgeest via een tweede ontsluiting aan de Leidse kant, zoals ook overeengekomen in de bestuursovereenkomst in 2006. Inspreker verwacht uitvoering van de afspraken in deze overeenkomst. Verzocht wordt de problematiek van de ontsluiting van Poelgeest in de nota mee te nemen.	Een verbinding met Poelgeest is op de wegencategoriseringskaart niet zichtbaar omdat deze onder de categorie erftoegangsweg valt. De gemeente Leiden zal uiteraard de overeenkomst nakomen. De problematiek van Poelgeest is echter lokaal van aard en heeft beperkte betekenis voor het Leidse mobiliteitsbeleid, zodat deze niet specifiek is genoemd in de Mobiliteitsnota.	nee
A16	<i>Gemeente Voorschoten</i> Inspreker vindt de vertragingen op de Voorschoterweg bij de Churchillaan en voor het Lammenschansplein voor Voorschotenaren die richting de A4 willen rijden onaanvaardbaar, en denkt dat een betere afstelling van de verkeerslichten mogelijk is. Graag trekt inspreker met Leiden op om te zorgen dat de brug tijdens spitsuren dicht blijft.	Leiden gaat graag met inspreker in gesprek om te bekijken wat mogelijk is.	nee

A17	<i>Gemeente Voorschoten</i> Inspreker wil graag met Leiden een verkenning uitvoeren naar het mogelijk openstellen van de Hoflandbrug voor gemotoriseerd verkeer.	Leiden is bereid met inspreker de effecten van een dergelijke maatregel in beeld te brengen.	nee
A18	<i>Gemeente Leiderdorp</i> Inspreker onderschrijft de oplossing LAB071 met de doorstroomroute via de Oude Spoorbaan, de Willem de Zwijgerlaan, de Schipholweg en de Plesmanlaan. Ook de directe gevolgen zoals het kunnen faciliteren van HOV via het Hooigracht-Langegracht tracé en het HOV naar het Alrijne Ziekenhuis Leiderdorp wordt onderschreven. Tegelijk bevat de Mobiliteitsnota een aantal voorgenomen maatregelen die (directe) invloed hebben op het wegennet van Leiderdorp, terwijl niet vooraf aan inspreker was aangegeven dat deze in een beleidsnota zouden worden opgenomen. Ze waren overigens wel al benoemd binnen LAB071. Het gaat om de maatregel op de Spanjaardsbrug en de wegategorisering van de Hoge en Lage Rijndijk. Inspreker wil graag met Leiden van gedachten wisselen alvorens hierover een standpunt te bepalen.	De gemeente Leiden zal graag in gesprek gaan met inspreker. Leiden meent dat de maatregel op de Spanjaardsbrug en de categorisering van de Lage en Hoge Rijndijk goed passen binnen de LAB071-gedachten en wil hierover graag met inspreker over van gedachten wisselen.	nee
A19	<i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i> Inspreker vindt de Leidse Ring een belangrijke ontwikkeling voor de bereikbaarheid van Leiden in het algemeen en het Leiden Bio Science Park in het bijzonder. Inspreker vindt het belangrijk dat er nu een start wordt gemaakt met de aanleg van de Leidse Ring, en verneemt graag wanneer de ring volledig klaar moet zijn.	Er wordt nog gewerkt aan de planvorming van de Leidse Ring, inclusief planing. Vooral nog verwacht de gemeente dat rond 2022 de Leidse Ring helemaal klaar is.	nee
A20	<i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i> Inspreker heeft een kanttekening bij bladzijde 9, waar het Leiden Bio Science Park wordt genoemd bij de binnenstedelijke zone, de centrale zone, met een hoog aandeel fietsers en voetgangers; in dit gebied zou ingezet worden op de aantrekkelijkheid van het publiek domein, waarbij vooral verplaatsingen met fiets, te voet en met het OV zouden plaatsvinden. Inspreker is van mening dat dit voorbij gaat aan de realiteit van een bedrijventerrein als het Leiden Bio Science Park. Inspreker kan zich daarom niet vinden in de benaming van het Leiden Bio Science Park als binnenstedelijk gebied, centrale zone en vraagt dit te heroverwegen.	De term 'binnenstedelijk' zal in de tekst genuanceerd worden. De bedoeling is om aan te geven dat het Leiden Bio Science Park meer is dan een bedrijventerrein. Het is een gebied waar ook voorzieningen (zoals Naturalis, LUMC) en onderwijsinstellingen (Hogeschool, Universiteit, LIS) een belangrijke plek innemen. Juist deze mix maakt het Leiden Bio Science Park zo bijzonder en kansrijk als kenniscampus. Voor de toekomst van het Leiden Bio Science Park, maar ook voor Leiden als kennisstad, is het van belang om juist die mix te versterken en de openbare ruimte in het Leiden Bio Science Park zo te verbeteren dat ze een stimulerende werking kan hebben voor uitwisseling en ontmoeting. Dit zal verder uitgewerkt worden in een gedeeltelijke herziening van het Masterplan Leiden Bio Science Park, dat later dit jaar in de inspraak wordt gebracht. Daarin komt ook een goede auto-ontsluiting aan de orde.	ja
A21	<i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i> Inspreker vraagt of de wegenstructuur in de Mobiliteitsnota strookt met de plannen die in het Leiden Bio Science Park worden gemaakt, ook in relatie tot de wegencategorisering. Gaat de gemeente nog steeds uit van het scheiden van verkeersstromen?	De wegencategorisering is afgestemd met de plannen die op dit moment vanuit het Leiden Bio Science Park worden ontwikkeld. Bij die planontwikkeling zal ook de keuze volgen wat betreft de manier van scheiden van verkeersstromen.	nee
A22	<i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i> Op welke termijn worden de plannen op het Leiden Bio Science Park gerealiseerd die	Voor de projecten waarnaar inspreker verwijst is er geen planning vanuit de Mobiliteitsnota. De planning vindt plaats vanuit het Leiden Bio	nee

	genoemd zijn op bladzijde 20 van de Mobiliteitsnota?	Science Park.	
A23	<i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i> Inspreker mist het project Einsteinweg-Zernikedreef-Sylviusweg en vraagt dit expliciet op te nemen en de planning te geven.	De Mobiliteitsnota noemt inderdaad de ontwikkelingen aan de wegen in het Leiden Bio Science Park op een enigszins globaler niveau, omdat de exacte planvorming hiervan vanuit het Leiden Bio Science Park plaatsvindt. Voor de exacte ontwikkelingen verwijst de gemeente dan ook naar de projectorganisatie van het Leiden Bio Science Park, en voegt de Mobiliteitsnota geen gedetailleerdere informatie toe.	nee
A24	<i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i> Inspreker stemt er mee in dat het kruispunt Wassenaarseweg – Albinusdreef wordt aangepakt en vraagt om de planning.	Voor de uitvoering van de maatregel is op dit moment nog geen planning beschikbaar.	nee
A25	<i>Ondernemersvereniging De Waard</i> Inspreker maakt bezwaar tegen delen van de Mobiliteitsnota. Inspreker verwacht grote problemen door de afsluiting van de Spanjaardsbrug voor alle verkeer behalve OV en langzaam verkeer, aangezien er nu al stagnaties zijn bij het aan- en afrijden naar bedrijventerrein De Waard. Inspreker vindt de afsluiting in tegenspraak met het in de nota benoemde belang van bereikbaarheid. De afgelopen jaren is ook al de Lage Rijndijk een eenrichtingsweg geworden en de Ringweg Oost komt er niet. En dat terwijl de Quick Scan van Bureau Blaauwberg al aantoonde dat de tweede ontsluiting voor De Waard van levensbelang is.	De gemeente deelt niet de verwachting van inspreker van grote problemen door afsluiting van de Spanjaardsbrug. Over het geheel genomen neemt de hoeveelheid verkeer op het kruispunt Sumatrastraat - Lage Rijndijk namelijk aanzienlijk af door de afsluiting. Dit zal op dit kruispunt de verkeersafwikkeling ten goede komen. Wel is het als gevolg van de afsluiting niet meer mogelijk de route via de Spanjaardsbrug te nemen, en dat kan betekenen dat enig omrijden nodig is. Verkeer zal meer gebruik moeten gaan maken van de hoofdstructuur (Willem de Zwijgerlaan). Vanuit LAB071 zijn voor de aansluiting Willem de Zwijgerlaan - Sumatrastraat verbeteringen voorzien die ook voor toegang van de Willem de Zwijgerlaan naar bedrijventerrein De Waard positief uitwerken. De effecten zijn wel van een andere orde dan het realiseren van een extra ontsluiting voor De Waard.	nee
A26	<i>Ondernemend Leiden</i> Het Leiden Bio Science Park wordt naast de binnenstad en het stationsgebied genoemd bij de binnenstedelijke zone, de centrale zone, met een hoog aandeel fietsers en voetgangers; in dit gebied zou ingezet worden op de aantrekkelijkheid van het publiek domein, waarbij vooral verplaatsingen met fiets, te voet en met het OV zouden plaatsvinden. Inspreker is van mening dat dit voor de binnenstad begrijpelijk is, maar dat op het Leiden Bio Science Park verplaatsingen met de auto zo goed mogelijk moeten worden gefaciliteerd. Dit is belangrijk voor de bedrijvigheid, en het Leiden Bio Science Park is veel te groot om verplaatsingen te voet centraal te stellen. Is de gemeente het ermee eens dat het Leiden Bio Science Park goed toegankelijk moet zijn voor automobilisten en dat een hoofdrol voor voetgangers niet gepast is?	De term 'binnenstedelijk' zal in de tekst genuanceerd worden. De bedoeling is om aan te geven dat het Leiden Bio Science Park meer is dan een bedrijventerrein. Het is een gebied waar ook voorzieningen (zoals Naturalis, LUMC) en onderwijsinstellingen (Hogeschool, Universiteit, LIS) een belangrijke plek innemen. Juist deze mix maakt het Leiden Bio Science Park zo bijzonder en kansrijk als kenniscampus. Voor de toekomst van het Leiden Bio Science Park, maar ook voor Leiden als kennisstad, is het van belang om juist die mix te versterken en de openbare ruimte in het Leiden Bio Science Park zo te verbeteren dat ze een stimulerende werking kan hebben voor uitwisseling en ontmoeting. Dit zal verder uitgewerkt worden in een gedeeltelijke herziening van het Masterplan Leiden Bio Science Park, dat later dit jaar in de inspraak wordt gebracht. Daarin komt ook een goede auto-ontsluiting aan de orde.	ja

A27	<p><i>Ondernemend Leiden</i> Inspreker vindt de afsluiting van de Spanjaardsbrug een verslechtering van de bereikbaarheid van de stad. Zo denkt inspreker dat door de afsluiting de intensiteit op verschillende wegen, waaronder de Sumatrastraat, flink zal toenemen. Ook vindt inspreker dat de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Waard slechter wordt, en dat dit niet past bij het profiel dat bedrijventerrein De Waard heeft gekregen in de nota 'Van bedrijventerreinen naar werklandschappen'. Verder vraagt inspreker naar de relatie met de eerder geformuleerde ambitie om De Waard te voorzien van een tweede ontsluiting. Is de gemeente het met inspreker eens dat een bedrijventerrein met een breed gedifferentieerd profiel zonder wonen haar belangrijke rol in de economie en werkgelegenheid van Leiden niet kan volbrengen wanneer de bereikbaarheid stapsgewijs wordt afgebroken?</p>	<p>De gemeente is voorstander van de afsluiting van de Spanjaardsbrug omdat, naar mening van de gemeente, de veiligheidssituatie op en rond de brug verbetering behoeft: het beschikbare profiel is te smal voor de verschillende soorten verkeer die er nu rijden en de aanliggende kruispunten zijn niet voldoende veilig in te richten. De weg is niet vorm te geven als een weg met een ontsluitende functie, terwijl hij nu wel voor een deel zo wordt gebruikt. Tegelijk ligt de Leidse Ring op slechts beperkte afstand; en er wordt op de Leidse Ring geïnvesteerd om de verkeersafwikkeling te verbeteren. Bovendien worden de verschillende wegen rond de brug met de maatregel niet drukker, maar juist rustiger; behalve de Willem de Zwijgerlaan, maar hier beoogt de gemeente het bundelen van meer verkeer. Bovendien zal vanuit de ontwikkeling van de Leidse Ring de aansluiting Sumatrastraat - Willem de Zwijgerlaan worden aangepakt. Over het geheel gezien wordt naar verwachting met alle maatregelen samen de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Waard niet slechter. Wel kan het zo zijn dat voor bepaalde verplaatsingen door de afsluiting van de brug enigszins omgerekend moet worden, maar voor de totale reistijd zal het effect in het algemeen beperkt zijn.</p>	nee
A28	<p><i>Ondernemend Leiden</i> Inspreker is positief over de ambitie om de hoofdontsluitingsstructuur te versterken met de Leidse Ring. De ambitie om de brugopeningen te beperken in de Mobiliteitsnota is echter mager.</p>	<p>Na eerder aandringen van onder andere Leiden heeft de provincie Zuid-Holland al enige maatregelen genomen wat betreft het beperken van de overlast van brugopeningen; verdere ruimte voor maatregelen bij de provincie is op korte termijn niet te voorzien. Met de genoemde maatregelen in de Mobiliteitsnota poogt de gemeente in de toekomst nog weer beweging in dit dossier te krijgen, door met een betere verkeersmonitoring de effecten van brugopeningen beter in beeld te brengen en door te bekijken of actuele verkeersdata van de Leidse wegen te koppelen zijn aan de vaarwegcentrale van de provincie.</p>	nee
A29	<p><i>Ondernemend Leiden</i> Inspreker vraagt om meer duidelijkheid over de termijn waarop de Lammebrug wordt verhoogd, en over de inspanningen die de gemeente zal leveren om de Rijnlandroute, en daarmee de Leidse Ring, zo snel mogelijk te realiseren. Inspreker benadrukt daarbij dat het essentieel is eerst de Leidse Ring te realiseren, alvorens andere wegen en bruggen in de stad af te sluiten of minder aantrekkelijk te maken voor verkeer. Nu al verkeersstromen belemmeren zonder dat er een redelijk alternatief is, lijkt inspreker erg onverstandig.</p>	<p>Wanneer de Lammebrug verhoogd wordt is nog niet bekend. De provincie Zuid Holland is verantwoordelijk voor fasering en realisatie. De gemeente blijft bij de provincie aandringen op zo snel mogelijke realisatie van de Rijnlandroute. Bij de plannen voor de realisatie van de Leidse Ring speelt het een belangrijke rol hoe uitvoering mogelijk is met zo'n klein mogelijk effect op de bereikbaarheid tijdens de bouw.</p>	nee

A30	<p><i>M. Kroon</i> Inspreker pleit voor maatregelen om op de hoofdroutes (met name de N206) het aantal stops voor het doorgaand verkeer te beperken met het oog op emissiereductie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • invoeren van knippergeel voor voetgangers, • fietsers, vooral buiten de spits, zo veel mogelijk in staat stellen naar eigen inzicht over te steken, • alle verkeersregelingsinstallaties (VRI's) afstellen met het hoofddoel vermindering onnodig stop & go voor doorgaand verkeer. 	<p>Wat betreft het voorstel van knippergeel voor voetgangers en de mogelijkheid fietsers (op enige wijze) ongeregeld te laten oversteken, is de gemeente van mening dat dit in het algemeen te veel veiligheidsrisico's met zich meebrengt op hoofdroutes. De gemeente stelt dit vanuit haar verantwoordelijkheden als wegbeheerder, waar verkeersveiligheid een zeer belangrijk onderdeel van is.</p> <p>Wat betreft de afstelling van verkeersregelingen moet bedacht worden dat vermindering van het aantal stops van de ene richting, leidt tot meer vertraging vanaf andere richtingen. Meer groen voor de doorgaande verbinding, leidt dus tot meer wachttijd voor de zijwegen, ook voor het langzaam verkeer vanaf de zijrichtingen. Er bestaan vaste ontwerpmethoden voor verkeersregelingen waarbij centraal staat te zorgen voor acceptabele wachttijden voor alle richtingen. De doorgaande weg, met het meeste verkeer, krijgt daarbij hoe dan ook al de meeste groentijd, aangezien hier het meeste verkeer rijdt. Maar ook voor de zijrichtingen moet de wachttijd redelijk blijven, anders is er een risico op roodlichtnegatie, zeker door langzaam verkeer. In Leiden worden verkeersregelingen regelmatig nagelopen op hun functioneren en daarbij kan het naar voren komen dat aanpassingen nodig zijn, bijvoorbeeld gezien een veranderde verkeersvraag. Om wachttijden echt te beperken zijn in het algemeen fysieke uitbreidingen van kruispunten nodig. In de Mobiliteitsnota heeft de gemeente verder nog mogelijkheden opgenomen om modernere regeltechnieken te gaan gebruiken (gecoördineerde regelingen, netwerkmanagement).</p>	nee
-----	--	--	-----

Thema: Leefbaarheid			
	samenvatting ingekomen reactie	reactie van het college	gevolgen voor besluit
B1	<p><i>Vereniging Maredijkbuurt</i> Inspreker onderkent de noodzaak de mobiliteit te stroomlijnen om zo bij te dragen aan een betere positie voor voetgangers, fietsers en OV. Ook de noodzaak het verkeer reduceren op de route Langegracht/ Molenwerf/Schuttersveld wordt herkend. Inspreker is echter niet overtuigd van de Leidse Ring in de huidige vorm, namelijk een stadsautoweg waar ook 70 km/h mogelijk zou kunnen zijn (ook op de Schipholweg en Willem de Zwijgerlaan). Inspreker vreest een verslechtering van de leefbaarheid in de Maredijkbuurt (luchtkwaliteit, fijnstof). Daarom maakt inspreker bezwaar tegen de uitvoering van de plannen in de huidige vorm.</p>	<p>De exacte inrichting van de Leidse Ring is nog niet bekend. Tot nu toe zijn er onderzoeken geweest waarbij ook op delen van de Leidse Ring een mogelijke snelheidsverhoging is bekeken, maar de keuze een hogere snelheid wel of niet in te gaan voeren is nog niet gemaakt. Waar het in het huidige stadium om gaat is de principekeuze voor de Leidse Ring. Daarbij is het de bedoeling de Leidse Ring te maken tot de hoofdontsluiting voor de Leidse Agglomeratie. Dit brengt met zich mee dat hier meer verkeer zal komen te rijden. Daarbij dient wel voldaan te worden aan de (wettelijke) eisen wat betreft milieueffecten (luchtkwaliteit, geluidsbelasting).</p>	nee

B2	<p><i>Vereniging Maredijkbuurt</i> Inspreker dringt aan op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • geluidsmetingen op het traject W. de Zwijgerlaan – Schipholweg – Stationstunnel en de metingen door te rekenen naar de voorziene groei van het verkeer, • luchtkwaliteitsmetingen uit te voeren op het traject W. de Zwijgerlaan – Schipholweg – Stationstunnel met bijzondere aandacht voor fijnstof en de metingen door te rekenen naar de voorziene groei van het verkeer, • een budget vrij te maken voor geluidwerende voorzieningen in woningen aan de noordkant van onze wijk die in de >65 dB sector komen te liggen. 	<p>Bij het project LAB071, waar onderzoek wordt gedaan naar de Leidse Ring, komen ook de effecten op luchtkwaliteit en geluidsbelasting aan de orde, inclusief de effecten van een verkeerstoename. Dit gebeurt op basis van berekeningen zoals voorgeschreven door de wetgever. Indien blijkt dat de effecten zodanig zijn dat maatregelen nodig zijn (wanneer normoverschrijding dreigt), dan zal daar het benodigde budget voor vrijgemaakt worden.</p>	nee
B3	<p><i>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof</i> Inspreker is bij de Raad van State in beroep gegaan tegen het PIP Rijnlandroute; inspreker is tegen de nieuwe verbinding tussen A4 en A44 maar dringt wel aan op het zo snel mogelijk aanpakken van de overige onderdelen van het PIP (Knoop Leiden West en Lammenschansplein). Inspreker wijst er op dat de Rijnlandroute onderdeel is van de Leidse Ring en dat de gemeente verkeer op de Leidse Ring wil bundelen om op andere wegen het verkeer te laten afnemen. Inspreker is van mening dat de gemeente de toename op de Leidse Ring bagatelliseert als op bladzijde 24 wordt aangegeven 'dat er op de Leidse Ring kansrijke en goede mogelijkheden zijn om te zorgen voor een goede inpassing'.</p>	<p>De gemeente is niet van mening dat zij de verkeerstoename op de Leidse Ring bagatelliseert. De Mobiliteitsnota bedoelt met de genoemde opmerking dat binnen de grootschalige aanpak van LAB071, inclusief bijbehorende financiële middelen, er meer mogelijk is als het gaat om de inpassing dan bij kleinere, lokale herinrichtingsprojecten.</p>	nee
B4	<p><i>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof</i> Inspreker vraagt om een hoofdstuk waarin de effecten van de Leidse Ring op de Stevenshof worden beschreven, zoals nu ook al gebeurt voor andere delen van de stad.</p>	<p>Paragraaf 4.2.5 over de effecten op de belasting van het netwerk door de maatregelen van de Mobiliteitsnota betreft de gehele stad. Opgemerkt wordt dat daarbij de effecten van de Rijnlandroute als autonoom zijn gezien; de effecten van de Rijnlandroute zijn onderzocht als onderdeel van de planstudies van de provincie. Paragraaf 4.2.5 laat zien dat de maatregelen van de Mobiliteitsnota naar verwachting geen significant extra effect hebben op de Stevenshof.</p>	nee
B5	<p><i>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof</i> Inspreker stelt dat aan de ene kant de Mobiliteitsnota aangeeft voor delen van de stad bewoners te willen ontzien en beschermen, maar inspreker juist op te zadelen met een toename van verkeer in de vorm van de Leidse Ring. Inspreker vraagt om uitleg waarom de gemeente kiest voor deze ongelijke en onredelijke behandeling.</p>	<p>De keuze voor het meer bundelen van verkeer en het realiseren van een betere bereikbaarheid van de Leidse agglomeratie via een sterkere hoofdstructuur is onlosmakelijk verbonden met een verschuiving van verkeer over het netwerk, en dus voor delen van de stad een toename waar andere delen van de stad te maken hebben met een afname. Hierachter bevinden zich verschillende keuzes die te maken hebben met verschillende belangen, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid van de agglomeratie, het opheffen van zeer pregnante lokale overlast, en het bereiken van een netto-afname van milieuhinder over de stad als geheel. Op plaatsen waar een toename van verkeer resulteert, zet de gemeente zich ervoor in de</p>	nee

B6	<p><i>J. Spannenburg, L. Minderhoud & D. Toet</i> Inspreker onderschrijft verschillende uitgangspunten van de Mobiliteitsnota (goede ontsluiting en bijdragen aan duurzaamheid en minder milieuhinder) maar is van mening dat de plannen voor de Leidse Ring hier haaks op staan. Er zijn met name twee bezwaren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het plan ontmoedigt niet de automobilititeit. Inspreker begrijpt het streven naar een optimale <p>bereikbaarheid van de stad, via in- en</p> <p>uitgaande wegen en parkeergelegenheid, maar vindt het niet zinvol een autoroute <i>door</i> de stad aan te leggen. Er wonen veel Leidse inwoners aan de Leidse Ring,</p> <ul style="list-style-type: none"> • de Mobiliteitsnota spreekt wel over het verminderen van milieuoverlast, maar inspreker is van mening dat het eerder gaat om het verplaatsen ervan. Langs de noordelijke ringweg zal de overlast toenemen. <p>Daarom maakt inspreker bezwaar tegen alle maatregelen die de toename van het verkeer op de noordelijke ringweg bevorderen. Inspreker heeft al genoeg last van die weg.</p>	<p>gevolgen te beperken.</p> <p>De Mobiliteitsnota bevat zowel maatregelen ten behoeve van de (auto-)bereikbaarheid als maatregelen die tot doel hebben het gebruik van andere vervoermiddelen te bevorderen. Echter, het doel van het beleid is niet autoverkeer per se te ontmoedigen. Ook het autoverkeer heeft een belangrijke plaats in het functioneren van de stad.</p> <p>Binnen de Verkenning LAB071 zijn verschillende opties nagegaan om de bereikbaarheid van de Leidse agglomeratie te verbeteren, waarbij de effecten in brede zin zijn onderzocht. Daaruit kwam het versterken van de Leidse Ring als voorkeursoplossing. Deze maatregelen brengen inderdaad verplaatsing van verkeer met zich mee.</p>	nee
B7	<p><i>J. Spannenburg, L. Minderhoud & D. Toet</i> Inspreker wil graag dat de gemeente bij de uitwerking van de Mobiliteitsnota de gevolgen van eventuele concrete maatregelen voor de luchtkwaliteit en geluidsoverlast voor de definitieve besluitvorming hierover aangeeft en de betrokken bewoners op de hoogte stelt van de resultaten en betreft bij de verdere</p> <p>plan- en besluitvorming.</p>	<p>Bij de uitwerking van de concrete maatregelen komt er inderdaad (nader) onderzoek naar de milieueffecten als onderdeel van de verdere besluitvorming. Hierbij worden bewoners ook betrokken.</p>	nee
B8	<p><i>Samenwerkende buurtorganisaties in Leiden Oost</i> Inspreker juicht het toe dat de gemeente kiest voor de Leidse Ring als hoofdontsluiting. Ook is inspreker tevreden dat er nu aandacht is voor de Hoge Rijndijk en de ontsluiting van de wijken Waardeiland en Meerburg. Tegelijk vraagt inspreker aandacht voor een aantal punten. Zo is er in de nota aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de Zijlsingel, maar wordt het hier wel drukker. Met de herontwikkeling van het Lakenplein en de Meelfabriek bestaat de kans dat de problemen groter worden. Graag ziet inspreker overleg over oplossingen.</p>	<p>De prognoses geven inderdaad aan dat vooral op het noordelijke deel van de Zijlsingel de verkeersintensiteit toeneemt. Wat de gevolgen van de genoemde ontwikkelingen (Meelfabriek, Lakenplein) zijn, is afhankelijk van de exacte aard en omvang van die ontwikkelingen. Bij de planologische procedures voor de ruimtelijke ontwikkelingen horen onderzoeken naar de verkeers- en milieugevolgen. Daarbij is overleg met inspreker mogelijk over de gevolgen en mogelijke (aanvullende) maatregelen. Ook is overleg mogelijk bij de herinrichtingsopgave van de Zijlsingel vanwege de wegcategorisering en de realisatie van het Singelpark.</p>	nee
B9	<p><i>Vve Lotte Beesestraat 65-79</i> Inspreker is bij de Raad van State in beroep gegaan tegen het PIP Rijnlandroute; inspreker is tegen de nieuwe verbinding tussen A4 en A44 maar dringt wel aan op het zo snel mogelijk aanpakken van de overige onderdelen van het PIP (Knoop Leiden West</p>	<p>De gemeente is niet van mening dat zij de verkeerstoename op de Leidse Ring bagatelliseert. De Mobiliteitsnota bedoelt met de genoemde opmerking dat binnen de grootschalige aanpak van LAB071, inclusief bijbehorende financiële middelen, er meer mogelijk is als het gaat om de inpassing dan bij</p>	nee

	<p>en Lammenschansplein). Inspreker wijst er op dat de Rijnlandroute onderdeel is van de Leidse Ring en dat de gemeente verkeer op de Leidse Ring wil bundelen om op andere wegen het verkeer te laten afnemen.</p> <p>Inspreker is van mening de gemeente de toename op de Leidse Ring bagatelliseert als op bladzijde 24 wordt aangegeven 'dat er op de Leidse Ring kansrijke en goede mogelijkheden zijn om te zorgen voor een goede inpassing'.</p>	<p>kleinere, lokale herinrichtingsprojecten.</p>	
B10	<p><i>Vve Lotte Beesestraat 65-79</i> Inspreker vraagt om een hoofdstuk waarin de effecten van de Leidse Ring op de Stevenshof worden beschreven, zoals nu ook al gebeurt voor andere delen van de stad.</p>	<p>Paragraaf 4.2.5 over de effecten op de belasting van het netwerk door de maatregelen van de Mobiliteitsnota betreft de gehele stad. Opgemerkt wordt dat daarbij de effecten van de Rijnlandroute als autonoom zijn gezien; de effecten van de Rijnlandroute zijn onderzocht als onderdeel van de planstudies van de provincie. Paragraaf 4.2.5 laat zien dat de maatregelen van de Mobiliteitsnota naar verwachting geen significant extra effect hebben op de Stevenshof.</p>	nee
B11	<p><i>Vve Lotte Beesestraat 65-79</i> Inspreker stelt dat aan de ene kant de Mobiliteitsnota aangeeft voor delen van de stad bewoners te willen ontzien en beschermen, maar inspreker juist op te zadelen met een toename van verkeer in de vorm van de Leidse Ring. Inspreker vraagt om uitleg waarom de gemeente kiest voor deze ongelijke en onredelijke behandeling.</p>	<p>De keuze voor het meer bundelen van verkeer en het realiseren van een betere bereikbaarheid van de Leidse agglomeratie via een sterkere hoofdstructuur is onlosmakelijk verbonden met een verschuiving van verkeer over het netwerk, en dus voor delen van de stad een toename waar andere delen van de stad te maken hebben met een afname. Hierachter bevinden zich verschillende keuzes die te maken hebben met verschillende belangen, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid van de agglomeratie, het opheffen van zeer pregnante lokale overlast, en het bereiken van een netto-afname van milieuhinder over de stad als geheel. Op plaatsen waar een toename van verkeer resulteert, zet de gemeente zich ervoor in de gevolgen te beperken.</p>	nee
B12	<p><i>Werkgroep Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde</i> Inspreker waardeert de op hoofdlijnen heldere keuzes in de nota en steunt het streven voor een toekomstgericht beleid. Het idee voor een ringweg wordt ondersteund. Ook het streven de parkeerdruk te beheersen wordt ondersteund. Inspreker vindt echter wel dat de Rijnsburgerweg en Wassenaarseweg als wijkontsluitingsweg moeten worden aangemerkt. Op de Rijnsburgerweg moet het streven zijn de intensiteit flink af te laten nemen. Met de realisatie van de Leidse Ring en de nieuwe toegangsweg bij het transferium naar het Bio Science Park zal de functie van beide wegen veranderen en de verkeersdruk kunnen afnemen. De Rijnsburgerweg dient daarmee gelijk gesteld te worden met andere oude doorgangsroutes waarvan de gemeente met de Leidse Ring de gebruiksintensiteit wenst te verminderen. Dit sluit ook aan bij de inzet van de gemeente Oegstgeest.</p>	<p>De gemeente is van mening dat Rijnsburgerweg en Wassenaarseweg geclassificeerd dienen te worden als gebiedsontsluitingsweg, zoals nu ook is gebeurd in de Mobiliteitsnota. De Rijnsburgerweg sluit direct aan op de Leidse Ring en de weg heeft in die zin een duidelijke verbindende functie in het wegennet vanaf de hoofdontsluitingsstructuur. Dat wil echter niet zeggen de verblijfskwaliteit rondom de weg niet van belang is. De classificatie als gebiedsontsluitingsweg staat aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte hier niet in de weg. Wat betreft de Wassenaarseweg is er een duidelijke ontsluitende functie in relatie tot het Bio Science Park.</p> <p>Een afname van de intensiteit op de genoemde wegen zou de gemeente wenselijk vinden, maar de verwachting is niet dat de classificatie in dit geval tot wijkontsluitingsweg veel effect zou hebben op de hoeveelheid verkeer op de Wassenaarseweg en Rijnsburgerweg. Leiden heeft vernomen dat Oegstgeest op het verlengde van de Rijnsburgerweg wensen heeft om de intensiteit te verlagen; Leiden denkt met Oegstgeest graag mee.</p>	nee
B13	<p><i>Vereniging Pancras-West</i> Inspreker waardeert de introductie van een extra wegcategorie (wijkontsluitingsweg) en deze toe te wijzen aan o.a. de Hooigracht.</p>	<p>Maatregelen die horen bij een 30 km/h-inrichting zijn niet mogelijk bij de verkeersintensiteit op de Hooigracht. Zo vergt 30 km/h bijvoorbeeld een smalle rijbaan, gelijkwaardige kruispunten, bij</p>	nee

	<p>Inspreker wil voor de Hooigracht echter een verdere stap, namelijk de keuze voor 30 km/h. Inspreker is van mening dat bij de 30 km/h de capaciteit niet veel lager is dan bij 50 km/h, maar dat er wel minder sprake is van geluidhinder en luchtvervuiling. De invoering van 30 km/h maakt het ook mogelijk de zebrastrepen weer terug te brengen bij de oversteekplaatsen bij het kruispunt met de Ir. Driessenstraat. Daar pleit inspreker voor samen met het Platform Gehandicapten Leiden.</p>	<p>voorkeur de menging van fietsverkeer. In feite is 30 km/h bedoeld voor rustige buurtstraten, waar forse beperkingen in de fysieke ruimte niet tot problemen leiden. Op de Hooigracht is door de aard van het verkeer niet voldoende versmalling van het profiel haalbaar om het verkeer zich te laten gedragen zoals past bij een erftoegangsweg; met andere woorden, verkeer zal zich onvoldoende aan de limiet houden. Bij een inrichting van de weg die niet voldoet aan eisen die horen bij de snelheidslimiet is, is handhaving niet goed mogelijk.</p>	
B14	<p><i>Wijkraad Stevenshof</i> De Mobiliteitsnota noemt de verhoging van snelheden op de Leidse Ring. Dat is slecht voor leefbaarheid en gezondheid, en de gemeente zou de verhoging niet moeten nastreven, en voor de A44 moeten pleiten voor een verlaging van de snelheid naar 80 of 70 km/h.</p>	<p>Bij de discussie rond de maximumsnelheid spelen aan de ene kant de gevolgen voor de bereikbaarheid en aan de andere kant de gevolgen voor de leefbaarheid. Er vindt onderzoek plaats of de verhoging mogelijk is gezien de leefbaarheidsgevolgen. Er is nog geen keuze gemaakt, dit gebeurt binnen het project LAB071, waar ook een eigen besluitvormingsproces bij hoort. Het snelheidsregime op de A44 is een verantwoordelijkheid van het Rijk. Bij eerdere gesprekken is gebleken dat verlaging van de snelheidslimiet op dit deel van de A44 voor het rijk niet acceptabel is.</p>	nee
B15	<p><i>Wijkraad Stevenshof</i> Met het oog op de wegencategorisering en de Rijnlandroute is inspreker bezorgd over een mogelijke toename van het verkeer in de Stevenshof.</p>	<p>In de Mobiliteitsnota is gekeken naar gevolgen door de maatregelen uit de nota. Daarbij is de Rijnlandroute als autonome ontwikkeling aangenomen. De effecten van de Rijnlandroute zijn door de provincie onderzocht en staan niet in de Mobiliteitsnota, maar zijn beschikbaar in het planvormingsproces van de Rijnlandroute. Het onderzoek naar de effecten op de verdeling van het verkeer over het netwerk door de maatregelen van de Mobiliteitsnota laten geen significante verkeerseffecten voor de Stevenshof zien.</p>	nee
B16	<p><i>Wijkraad Stevenshof</i> Als de Rijnlandroute toch wordt aangelegd, dan pleit inspreker voor een verdere verbetering van de inpassing van de weg langs de Stevenshof.</p>	<p>De provincie Zuid Holland is verantwoordelijk voor de realisatie van de Rijnlandroute. De gemeente blijft zich inzetten voor een verdere verbetering van de inpassing.</p>	nee
B17	<p><i>Vereniging voor Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West</i> Inspreker is van mening dat de overlast van het vrachtverkeer in de binnenstad toegenomen is (onder andere doordat het aantal zeer grote vrachtwagens is toegenomen). In de binnenstad hebben (nauwe) straten hiervan te lijden. Inspreker vraagt hier aandacht voor bij de uitvoering van de nota.</p>	<p>Ook Leiden streeft ernaar de genoemde overlast te beperken. Het zou kunnen dat er hiervoor maatregelen mogelijk zijn binnen het initiatief de voetgangsvriendelijkheid in de binnenstad te vergroten.</p>	nee

B18	<p><i>Gemeente Oegstgeest</i></p> <p>Het valt op dat de Rijnsburgerweg en Oegstgeesterweg geen afname plaatsvindt door de maatregelen van de nota. Dit betekent dat met de autonome ontwikkeling hier sprake is van een toename, eveneens op de aansluitende delen in Oegstgeest. Een afname is eigenlijk gewenst. Graag kijkt inspreker samen met Leiden naar mogelijke aanscherping van maatregelen uit de Mobiliteitsnota om toch tot een afname te komen.</p>	<p>Het regionale verkeersprognosemodel RVMK 3 laat naar 2020 toe niet op alle van de genoemde wegdelen een toename zien, maar eerder een stabilisatie, zodat de genoemde groei door autonome ontwikkeling niet wordt herkend. Op het zuidelijk deel van de Rijnsburgerweg hebben de maatregelen van de Mobiliteitsnota een drukkend effect op de intensiteit. De gemeente is bereid met inspreker na te denken of er meer mogelijk is, in relatie met mogelijke maatregelen in het verlengde van de Rijnsburgerweg en Oegstgeesterweg.</p>	nee
B19	<p><i>Gemeente Oegstgeest</i></p> <p>Inspreker vraagt om meer aandacht voor vrachtverkeer in de Mobiliteitsnota.</p>	<p>Inspreker maakt niet duidelijk op welke wijze aandacht voor vrachtverkeer wordt gemist. De gemeente verwacht dat de maatregelen om de hoofdontsluitingsstructuur te verbeteren ook voor het vrachtverkeer een positief effect hebben, zowel wat betreft de bereikbaarheid als het laten afnemen van vrachtverkeer op andere wegen.</p>	nee
B20	<p><i>M. Kroon</i></p> <p>Inspreker pleit ervoor dat de gemeente zich inzet voor het bevorderen van Het Nieuwe Rijden (HNR). De gemeente heeft hier een taak in want proeven hebben laten zien dat juist in het binnenstedelijk verkeer HNR zorgt voor het beperken van energiegebruik, en daarmee van milieubelasting. Hogere overheden hebben zich teruggetrokken wat betreft de promotie van Het Nieuwe Rijden.</p>	<p>In de Mobiliteitsnota is in de paragraaf over duurzaamheid (5.1) opgenomen dat de gemeente (ook) via communicatie zal werken aan de bewustwording van het belang van duurzame mobiliteit. Ook communicatie om Het Nieuwe Rijden te bevorderen kan hierin passen. Dit is nu in de nota opgemerkt.</p>	ja
B21	<p><i>Buurtvereniging Zeeheldenbuurt</i></p> <p>Inspreker juicht de keuze voor een ringweg toe, maar heeft vragen over de uitwerking. De Zijlsingel wordt een belangrijke route om op de ringweg te komen en is een van de weinige overgebleven noord-zuidroutes. Het verbaast inspreker daarom niet dat de intensiteit hier toeneemt met 500-2.500 vtg/etm (tot zo'n 15.500 vtg/etm). En de ontwikkeling van de meelfabriek is hier nog niet in meegenomen (welk effect verwacht de gemeente van die ontwikkeling?). Waarschijnlijk heeft de verkeerstoename negatieve gevolgen voor de Zeeheldenbuurt (geluid, luchtkwaliteit, trillingen). Hoe gaat de gemeente de overlast beperken? Nadere vragen hierbij zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wat is de huidige geluidsbelasting op de Zijlsingel en hoeveel wordt dit in de toekomst (ook met het oog op de gekozen plandrempel van 65 dB)? Hoe meet de gemeente? Inspreker zou graag een toelichting verkrijgen, • de nota geeft aan dat er in Leiden geen locaties zijn waar de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden, maar dat bij wegen met meer dan 10.000 vtg/etm (zoals de Zijlsingel) er wel extra aandacht voor luchtkwaliteit gewenst is. Aan welke maatregelen denkt de gemeente? • inspreker ervaart nu al overlast door trillingen van zwaar verkeer. Dit verkeer zou in de toekomst 	<p>De verkeersproductie van de meelfabriek is sterk afhankelijk van wat er definitief geprojecteerd wordt, maar de gemeente verwacht niet een zodanige toename dat dit de keuzen uit de Mobiliteitsnota wijzigt.</p> <p>De huidige inrichting van de Zijlsingel is flink voor verbetering vatbaar, ook al bij de huidige intensiteiten. De gemeente verwacht een betere inrichting toe te kunnen passen, die ondanks de blijvende aanzienlijke intensiteiten positief uitwerkt voor de Zijlsingel. Wat betreft de milieuhinder zal de gemeente uiteraard minimaal binnen de wettelijke eisen blijven. Mogelijk is door de materialisering van de weg en door de exacte ligging van de rijloper de hoeveelheid geluid te beperken.</p> <p>De exacte geluidsbelasting is locatieafhankelijk. Op http://www.odwh.nl/particulieren/geluid/geluidskaarten/ is informatie over de geluidsbelasting te vinden. De geluidkaart geeft de geluidbelasting weer van het peiljaar 2011 uit een rapportage die is opgesteld ten behoeve van de EU-richtlijn omgevingslawaai. Op de kaart in bijlage 5.3 op de website is L_{den} in klassen van 5 dB van het binnenstedelijk wegverkeer weergegeven. L_{den} is de maat van de gemiddelde geluidbelasting over een etmaal.</p> <p>De toekomstige geluidsbelasting is pas te berekenen als meer bekend is over de toekomstige weginrichting. Bij de verdere planuitwerking dienen ook de gevolgen voor de bereikbaarheid verder inzichtelijk gemaakt te worden, en bekeken te worden of en welke maatregelen genomen gaan worden. Ook kan daarbij het zwaar verkeer aan bod komen. De</p>	nee

	<p>zo veel mogelijk geweerd moeten worden,</p> <ul style="list-style-type: none"> • bewoners van de Zeeheldenbuurt kunnen nu al alleen via de Zijlsingel de buurt uit. Hoe kan voorkomen worden, met meer verkeer, dat de Zeeheldenbuurt (tijdens de spits) slecht bereikbaar wordt? <p>Inspreker merkt op dat de komende jaren door bouwverkeer er extra overlast kan ontstaan door bouwverkeer.</p>	<p>gemeente is graag bereid in een gesprek een verdere toelichting te geven.</p> <p>Wat betreft maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit kan het bijvoorbeeld gaan om het zorgen voor minder stagnerend verkeer (door aanpassing van kruispunten). In theorie zou het ook bijvoorbeeld kunnen gaan om invoering van de milieuzone, maar het is onzeker of dit mogelijk is op de Zijlsingel.</p>	
--	--	---	--

Thema: Inrichting van de infrastructuur			
	samenvatting ingekomen reactie	reactie van het college	gevolgen voor besluit
C1	<p><i>Platform gehandicapten Leiden</i> Inspreker vraagt aan welke maatregelen wordt gedacht bij voetgangersvriendelijkheid in de binnenstad. Gaat het bijvoorbeeld om obstakelvrije looproutes, of functionele geleidelijnen op belangrijke looproutes? In Leiden is er te veel verscheidenheid in de toegepaste geleidelijnen en de kwaliteit van de uitvoering. Inspreker noemt de Breestraat als voorbeeld van een locatie met problemen wat betreft de geleidelijnen.</p>	<p>De Mobiliteitsnota geeft aan dat Leiden gaat werken aan het versterken van de voetgangersvriendelijkheid in de binnenstad, in de vorm van een aaneensluitend gebied in de historische stad waar de (toeristische) bezoeker van onze binnenstad meer centraal staat. De exacte maatregelen voor voetgangersvriendelijkheid zijn in de nota nog niet bepaald. Dit is een uitwerkingsvraag die met belanghebbenden opgepakt zal worden. Daarbij kunnen ook de door inspreker genoemde kwesties aan de orde komen.</p>	nee
C2	<p><i>Platform gehandicapten Leiden</i> De Mobiliteitsnota besteedt geen aandacht aan veilige oversteekplaatsen. Dit is voor blinden en slechtzienden een erg belangrijk onderwerp en het niet behandelen ervan is een ernstige tekortkoming. Verkeerslichten met rateltickers en zebrapaden zijn voor blinden en slechtzienden belangrijk. Vooral op een aantal routes zijn deze voor blinden en slechtzienden erg belangrijk, en zou niet volstaan kunnen worden met kanalisatiestrepen. Door kanalisatiestrepen raken slechtzienden gedesoriënteerd.</p>	<p>Naar aanleiding van deze inspraakreactie is in de paragraaf over voetgangers het belang van oversteekplaatsen voor blinden en slechtzienden toegevoegd. Hoe uiteindelijk oversteekplaatsen worden ingericht (zebra, kanalisatiestrepen, wel of geen verkeerslichten), is een ontwerpvrage, waarbij lokale omstandigheden sterk meespelen over de te realiseren inrichting. De beleidsnota kan hierin geen algemene uitspraak doen, anders dan het belang dat inspreker naar voren brengt te vermelden.</p>	ja
C3	<p><i>Stichting wijkcomité de Kooi en Bewonerscommissie "De Oude Kooi", samen de actiegroep geen Ringweg Oost door de Kooi</i> Inspreker denkt, gekeken naar de effecten op leefbaarheid en bereikbaarheid, dat de Mobiliteitsnota een kansrijk plan is, met pijnpunten voor bewoners die minder heftig zijn en kansrijker voor compensatie dan eerdere plannen. Ook voor de leefbaarheid van de Kooi is inspreker zeer tevreden. Met de Leidse Ring ontstaat een goede doorstroombaarheid, en de afwaardering van de Lage Rijndijk stemt tot tevredenheid. Het afwaarderen van de Spanjaardsbrug zal leiden tot een betere leefbaarheid, zonder grote negatieve effecten voor de bereikbaarheid. Graag denkt inspreker mee over de herinrichting.</p>	<p>Er zullen mogelijkheden geboden worden voor het betrekken van belanghebbenden bij de planvorming van de herinrichting.</p>	nee
C4	<p><i>Stichting wijkcomité de Kooi en Bewonerscommissie "De Oude Kooi", samen de actiegroep geen Ringweg Oost door de Kooi</i> De in de Mobiliteitsnota verwachte effecten op de verkeersdruk op de Sumatrastraat</p>	<p>Vermoedelijk bedoelt inspreker de mogelijke herinrichting van het kruispunt Sumatrastraat - Lage Rijndijk, in relatie tot de gewenste maatregel op de Spanjaardsbrug. Een herinrichting is hier voornamelijk gewenst vanwege verkeersveiligheid.</p>	nee

	worden herkend. De noodzaak voor aanpassingen van het kruispunt met de Willem de Zwijgerlaan wordt nog niet gezien, maar inspreker wordt graag betrokken bij de plannen voor herinrichting. Ook vraagt inspreker blijvende aandacht voor verplaatsing van de gemeentereiniging en van bedrijven in de categorie sterk vervuilend en die zeer zwaar vrachtverkeer met zich meebrengen.	Er vindt overigens ook een herinrichting plaats op het kruispunt Sumatrastraat - Willem de Zwijgerlaan, om de Leidse Ring te versterken.	
C5	<i>Stichting wijkcomité de Kooi en Bewonerscommissie "De Oude Kooi", samen de actiegroep geen Ringweg Oost door de Kooi</i> Inspreker wil graag meedenken over het goed inrichten van de Kooilaan als gebiedsontsluitingsweg.	Wanneer hier een project voor start, zal gezorgd worden voor het betrekken van omwonenden.	nee
C6	<i>M. Radema</i> Inspreker is van mening dat het kruispunt Lage Rijndijk – Sumatrastraat met verkeerslichten geregeld moet blijven, waar de Mobiliteitsnota noemt dat mogelijk hier een ongeregeld kruispunt mogelijk is als de Spanjaardsbrug alleen nog open blijft voor bus en langzaam verkeer. Inspreker geeft hiervoor verschillende redenen, met name in relatie tot fietsers die linksaf moeten slaan. Inspreker geeft aan te weten dat de inrichting niet in de Mobiliteitsnota bepaald wordt, maar wil toch alvast op dit punt een reactie geven omdat in de nota wel een voorzet wordt gedaan.	De argumenten van inspreker zijn duidelijk en zullen betrokken worden bij een mogelijke herinrichting. Bij de vergelijking van alternatieve inrichtingen van het kruispunt, dient ook een variant met verkeerslichten te worden beschouwd.	nee
C7	<i>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof</i> Inspreker vindt de Mobiliteitsnota te algemeen als het gaat om de inpassing van de Leidse Ring, en vraagt om een apart hoofdstuk om op een goede inpassing in te gaan.	De Mobiliteitsnota gaat over de grote lijnen van beleid, waaronder de keuze voor de Leidse Ring als hoofdontsluitingsstructuur. De exacte maatregelen, inclusief de inpassing, vindt plaats bij de studie LAB071, inclusief bijbehorende besluitvorming.	nee
C8	<i>Vve Lotte Beesestraat 65-79</i> Inspreker vindt de Mobiliteitsnota te algemeen als het gaat om de inpassing van de Leidse Ring, en vraagt om een apart hoofdstuk om op een goede inpassing in te gaan.	De Mobiliteitsnota gaat over de grote lijnen van beleid, waaronder de keuze voor de Leidse Ring als hoofdontsluitingsstructuur. De exacte maatregelen, inclusief de inpassing, vindt plaats bij de studie LAB071, inclusief bijbehorende besluitvorming.	nee
C9	<i>Werkgroep Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde</i> Inspreker stelt dat bij maatregelen aan de rotonde bij de Posthof zowel het Houtkwartier, de Vogelwijk en de Raadherenbuurt betrokken willen worden.	Bij herinrichtingsprojecten zal ruimte voor betrokkenheid geboden worden.	nee

C10	<p><i>Werkgroep Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde</i> Inspreker is van mening dat na de recente aanpassingen op de Bargelaan de</p> <p>wegbreng- en ophaalmogelijkheden bij het</p> <p>station zijn verslechterd. De in de nota genoemde toekomstige nieuwe voorziening is onvoldoende nauwkeurig omschreven om beoordeeld te worden, maar inspreker verwacht geen goede oplossing. Inspreker vindt dat de Mobiliteitsnota meer duidelijkheid moet geven over hoe de gemeente de faciliteit concreet wil realiseren.</p>	<p>De Mobiliteitsnota gaat over de grotere lijnen van het verkeers- en vervoersbeleid en gaat niet in op de uitvoering van wegbreng- en ophaalmogelijkheden bij het station. Er is aandacht voor het onderwerp binnen de projecten voor de herontwikkeling van het stationsgebied.</p>	nee
C11	<p><i>Wijkvereniging Cronestein</i> Inspreker is blij dat de Ringweg Oost niet meer in beeld is en dat voor de Leidse Ring is gekozen. Hiermee kan op andere wegen afwaardering plaatsvinden. Inspreker pleit voor zo snel mogelijk 30 km/h op de Tomatenstraat en Zoeterwoudseweg.</p>	<p>Het is op dit moment nog niet bekend wanneer deze wegen aan bod komen voor herinrichting. Naar verwachting zal aanpak van de wegen mogelijk worden op het moment dat ze aan de beurt zijn voor (groot) onderhoud.</p>	nee
C12	<p><i>Wijkvereniging Cronestein</i> Inspreker steunt het aanpakken van de onveiligheid op het kruispunt Tomatenstraat – Lammenschansweg en wil graag betrokken worden bij de planvorming.</p>	<p>De gemeente is graag bereid inspreker te betrekken.</p>	nee
C13	<p><i>Buurtvereniging Zeeheldenbuurt</i> Over de Zijlsingel vermeldt de nota dat er aanpassingen gewenst zijn voor de kwaliteit van de openbare ruimte, dat de inrichtingseisen van het Singelpark meegenomen moeten worden, en ook wil de gemeente maatregelen nemen op plekken waar fietsongevallen plaatsvinden, waar de Zijlsingel er een van is. Inspreker is geïnteresseerd hoe dit gerealiseerd gaat worden, en wil graag betrokken worden. Ook heeft inspreker al een aantal suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • breidt de milieuzone uit, • pas de in de <p>Mobiliteitsnota geplande uitbreiding van de monitoring van verkeer toe op de Zijlsingel om meer over het gebruik ervan te weten,</p> <ul style="list-style-type: none"> • is toepassing van Palmes buisjes, zoals op de Hooigracht, mogelijk op de Zijlsingel? 	<p>Er dient nog planvorming plaats te vinden om de nieuwe inrichting te bepalen. Inspreker kan uiteraard hierbij meedenken. De invoering van een milieuzone heeft niet zozeer te maken met de inrichting, maar eerder met het beperken van effecten op de luchtkwaliteit. Meer verkeersdata zijn uiteraard welkom, maar een nieuw systeem zal niet op korte termijn beschikbaar kunnen zijn. De toepassing van Palmes buisjes is vooralsnog beperkt tot de huidig lopende proef.</p>	nee

Thema: fiets			
	samenvatting ingekomen reactie	reactie van het college	gevolgen voor besluit
D1	<p><i>Stichting wijkcomité de Kooi en Bewoners-commissie "De Oude Kooi", samen de actiegroep geen Ringweg Oost door de Kooi</i> Een mogelijke fietsbrug in het verlengde van de Kanaalweg blijft inspreker zien als een risico op alsnog een Ringweg Oost. Inspreker vraagt om inzet op verbetering van de bestaande fietsroute tussen Sumatrastraat</p>	<p>De gemeente heeft nog niet bepaald hoe verbetering van de fietsverbinding gerealiseerd zal worden. Hier zullen nog onderzoeken voor plaatsvinden. Het is mogelijk dat hierin als optie een fietsbrug in het verlengde van de Kanaalweg wordt opgenomen, die dus niet voor autoverkeer is bedoeld. Bij het onderzoek is het mogelijk betrokken te zijn vanuit de buurt.</p>	nee

	en Burggravenlaan.		
D2	<i>Samenwerkende buurtorganisaties in Leiden Oost</i> De aandacht voor de fiets is te beperkt. Er is aandacht voor regionale fietsverbindingen, de fietsroutes en het fietsparkeren in de binnenstad. Buiten de binnenstad blijft het beperkt tot achterstallig onderhoud en opwaarderen van hoofdroutes.	Het fietsbeleid van Leiden is nog erg recent (vastgesteld in oktober 2013), zie ook http://gemeente.leiden.nl/projecten/leiden-bereikbaar/fiets/ . De betreffende fietsnota blijft van kracht. In de Mobiliteitsnota is dit aangegeven. De Mobiliteitsnota benoemt vervolgens verdere inspanningen die de gemeente zal doen bovenop de maatregelen uit het staande fietsbeleid.	nee
D3	<i>Samenwerkende buurtorganisaties in Leiden Oost</i> Het recht doortrekken van de fietsroute in het verlengde van de Kanaalweg (figuur 23) wordt niet gesteund. Inspreker wil dat de gemeente zich beperkt tot de regionale fietsroute over de bestaande fietsbrug over de Nieuwe Rijn.	De gemeente heeft nog niet bepaald hoe verbetering van de fietsverbinding gerealiseerd zal worden. Hier zullen nog onderzoeken voor plaatsvinden. Het is mogelijk dat hierin als optie een fietsbrug in het verlengde van de Kanaalweg wordt opgenomen, die dus niet voor autoverkeer is bedoeld. Bij het onderzoek is het mogelijk betrokken te zijn vanuit de buurt.	nee
D4	<i>Vereniging voor Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West</i> Inspreker steunt het bevorderen van het fietsverkeer, omdat dit verkeers- en parkeerdruk kan verminderen. Aan de andere kant brengt dit wel met zich mee dat het fietsverkeer wel heel goed moet worden gefaciliteerd, waarbij inspreker het fietsparkeren als een steeds groter probleem ervaart (in de binnenstad). Intensivering van het fietsparkeerbeleid is geboden. Een zeer sterke uitbreiding van het aantal stallingsmogelijkheden kan hiervan een element zijn. Hieronder zouden kunnen vallen: toestaan van fietsparkeren in ondergrondse parkeergarages voor auto's, nagaan hoe bij ontwikkelingen in de binnenstad verplicht kan worden voldoende fietsplaatsen te realiseren, en een aanscherping van handhavingsbeleid (onder de voorwaarde dat er een uitbreiding van het aantal fietsplaatsen heeft plaatsgevonden).	Uitbreiding van de stallingscapaciteit is onderdeel van het Masterplan en Uitvoeringsprogramma Fietsparkeren. Wat betreft het medegebruik van autogarages verwacht de gemeente dat de locaties van deze garages niet zodanig zijn dat deze veel gebruikt zouden worden. Het grote voordeel van de fiets is dat hiermee de bestemming tot op zeer korte afstand bereikt kan worden. Fietsers zijn slechts zeer beperkt bereid vanaf de fietsparkeerplaats te lopen naar de bestemming. Voor een goed gebruik van fietsparkeervoorzieningen is het daarom belangrijk dat ze zich in het winkelgebied zelf bevinden.	nee
D5	<i>Fietsersbond</i> Inspreker vindt het vreemd dat in de nota de fiets 'langzaam verkeer' wordt genoemd.	De term langzaam verkeer wordt traditioneel gebruikt in het vakgebied van de verkeerskunde voor voetgangers en fietsers. Er zit geen waardeoordeel achter. Zeker in stedelijk gebied is op veel relaties de fiets al de snelste vervoerwijze. Met de komst van de elektrische fiets neemt dit alleen maar toe.	nee
D6	<i>Fietsersbond</i> Het is in de nota niet altijd duidelijk of met 'het verkeer' alle vervoersoorten worden bedoeld, of bijvoorbeeld alleen autoverkeer. Dit blijkt vaak alleen uit de context, en maakt de nota moeilijk leesbaar.	Het kan inderdaad voorkomen dat alleen uit de context blijkt om welk soort verkeer (of alle verkeer) het gaat in delen van de nota.	nee
D7	<i>Fietsersbond</i> Bij alle zeven ambities van de nota speelt de fiets een belangrijke rol. Het verbaast daarom inspreker dat de fiets bijna als laatste in de nota besproken wordt. Het verdient aanbeveling de nota te herschrijven met de mens als uitgangspunt (eerst de voetganger, dan de fietser, dan het OV, en dan de auto).	De plek in de nota waar ingegaan wordt op het fietsverkeer is niet verbonden met een waardeoordeel over het belang van de fiets. Op verschillende delen van de nota komt naar voren dat de gemeente het erg belangrijk vindt dat de fiets in Leiden veel gebruikt wordt en dat de fietser een goede plek in het verkeerssysteem heeft. De gemeente volgt echter niet de aanbeveling tot herstructureren (en daarmee herschrijven) van de nota.	nee
D8	<i>Fietsersbond</i> Het bevreemdt inspreker dat op pagina 42 de Rijnlandroute wordt genoemd als een project	De provincie Zuid Holland is verantwoordelijk voor de aanleg van de Rijnlandroute en daarmee ook voor de realisatie van de	nee

	dat de fietsinfrastructuur zou opwaarderen; de Rijnlandroute doet juist zwaar afbreuk aan de fietsinfrastructuur. Waarom heeft de gemeente zich niet ingespannen dit te voorkomen? Opwaarderen van de N206 heeft dit nadeel niet, en past naadloos bij het concept van de Leidse Ring.	fietsroutes binnen het ontwerp. De gemeente zet in op de verbetering van de kwaliteit van de fietsroutes binnen de projectgrenzen van de Rijnlandroute of binnen de invloedssfeer van de weg. Op verscheidene punten zijn de provincie en de gemeente nog in overleg over de precieze inpassing en het ontwerp van de fietsroutes.	
D9	<i>Fietsersbond</i> De kaart van het fietsroutenetwerk leidt tot de volgende opmerkingen: <ul style="list-style-type: none"> inspreker stemt er mee in dat het gevaarlijke zuidelijke deel van de Rooseveltstraat niet meer als hoofdfietsroute wordt voorgesteld. Een rotonde op het kruispunt Zoeterwoudseweg - Vrijheidslaan zou een veilige oplossing bieden, op de kaart ontbreekt een stukje Kastanjekade; dit is een onmisbaar deel van de oost-westroute van station Lammenschans via de 5 Meilaan naar de Velostrada bij station De Vink. 	De routekaart in de Mobiliteitsnota is schematisch van aard. De fietsroutekaart in de Fietsnota is gedetailleerder en leidend. Dit is ook in de nota aangegeven. Conform de Nota Herijking Fietsroutes worden de routevarianten Rooseveltstraat en Zoeterwoudseweg op dit moment besproken met ondernemers-, bewoners- en belangenorganisaties. Wat betreft de Kastanjekade is de gemeente het eens met inspreker. De figuur is aangepast.	ja
D10	<i>Fietsersbond</i> Geef de fiets de ruimte, maar zorg dat snor- en bromfietsen niet op het fietspad rijden. Gebruik liever het rechthoekige bord fietspad dan het ronde blauwe bord. De milieuzone zou ook moeten gelden voor brommers en scooters (tweetakt).	De gemeente wacht de evaluatie uit Amsterdam af over het scheiden van fietsers en snor- en/of bromfietsers. Het rechthoekige bord waar inspreker naar verwijst betreft 'onverplichte fietspaden'. Bij gebruik van die borden zouden fietsers ook op de rijbaan mogen rijden. Deze borden zijn in stedelijk gebied niet geschikt. De gemeente ziet het geleidelijk vergroenen van scootermodellen als een landelijke taak en ziet geen mogelijkheden de milieuzone in te zetten.	nee
D11	<i>Fietsersbond</i> Bij wegen met 50 km/h zou er altijd een fietspad moeten zijn.	Bij de inrichting van wegen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW. Afhankelijk van de locatie en intensiteit wordt op basis van deze ontwerpwijzer onderzocht of een fietspad of fietsstrook gewenst is. Dit betekent dat het voor kan komen dat bij wegen met 50 km/h als snelheidslimiet er niet altijd een fietspad hoeft te zijn.	nee
D12	<i>Fietsersbond</i> Fiets en OV kunnen goed samen als de breedte voldoende is. In die zin lijkt de Turfmarktbrug een probleem te worden.	De herprofilering van de Turfmarktbrug wordt onderzocht, er is nu nog geen definitieve uitspraak over mogelijk. De veiligheid van fietsers en voetgangers speelt bij het onderzoek een belangrijke rol.	nee
D13	<i>Fietsersbond</i> Bij de herinrichting van de Lammermarkt is er specifieke aandacht nodig voor veilige routes voor de fiets. Bij stedenbouwkundige plannen is er te weinig aandacht voor dimensionering van de verkeersroutering.	Bij het ontwerp voor de Lammermarkt e.o. is een veilige afwikkeling van alle verkeersstromen uitgangspunt. De fietsroutes worden zo gedimensioneerd dat alle fietsstromen adequaat kunnen worden afgewikkeld en dat er ruimte is voor groei van het fietsverkeer. Tijdens het ontwerpproces worden alle relevante stakeholders betrokken, waaronder verkeerskundige en stedenbouwkundige.	nee

D14	<i>Fietsersbond</i> Inspreker is voor het beter laten samengaan in de binnenstad van voetganger en fietser. Maar bijvoorbeeld op de Waagbrug is er nu een groot capaciteitsprobleem door het gebruik door zowel voetgangers als fietsers. Er moet een betere afweging komen wie waar voorrang heeft. Voetgangers en fietsers in shared space is alleen mogelijk bij lage intensiteiten (<600 fietsers/h). In Leiden is het fietsgebruik daarvoor te hoog.	De Waagbrug wordt vervangen. De nieuwe Catharinabrug heeft meer ruimte voor de verschillende verkeersdeelnemers. De gemeente is het met inspreker eens dat de toepasbaarheid van het principe van shared space afhankelijk is van de intensiteiten van de verschillende aanwezige modaliteiten, maar een grens zoals inspreker voorstelt is niet toepasbaar. Welke intensiteiten toelaatbaar zijn hangt ook bijvoorbeeld samen met de breedte van het profiel waarin shared space wordt toegepast. Het oplossen van conflicten tussen langzaam verkeer is maatwerk.	nee
D15	<i>Fietsersbond</i> Er moeten ook gratis stallingsmogelijkheden (dicht) bij het station blijven. Bijvoorbeeld door in alle stallingen de eerste 24 uur gratis te maken.	Uitbreidingslocaties en betaalregimes worden door de gemeente en ProRail nog onderzocht. Inspreker wordt hierbij betrokken.	nee
D16	<i>Fietsersbond</i> Inspreker wil graag extra steun betuigen voor de stad-landroute van Leiden Zuidwest.	De gemeente kijkt stad-landverbindingen in het kader van het project Recreatieve stad-landroutes en het Uitvoeringsprogramma Leidse Ommelanden.	nee
D17	<i>Fietsersbond</i> Inspreker pleit voor extra fietsenstalling bij station Lammenschans, gezien de komst van HOV-bus en de frequentieverhoging van de trein naar Utrecht. Mogelijk op de hoek Kastanjeweg - Lammenschansweg, in combinatie met een loopbrug over de Lammenschansweg.	Het fietsparkeren rond het station Lammenschans wordt uitgebreid, met ondersteuning door de Provincie Zuid Holland en ProRail. De vorm waarin dit gaat gebeuren wordt nog onderzocht. Fietsparkeren aan de westkant is daarbij een optie. De fietsersbond wordt hierbij betrokken.	nee
D18	<i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i> Inspreker ziet het verbeteren van de faciliteiten voor voetgangers en fietsers op het Leiden Bio Science Park als een goede ontwikkeling. Ook fietsparkeren is hierbij belangrijk. Inspreker heeft als concrete vraag wanneer de plannen voor fietser en voetganger, inclusief het fietsparkeren, gepland zijn voltooid te worden.	Er wordt gewerkt aan diverse projecten ter verbetering van de bereikbaarheid van het Bio Science Park per voet/fiets: <ul style="list-style-type: none"> • Het LUMC wil rond eind 2015 de loop-/fietsroute Bontiuspad aanleggen, • de fietsroute op de 'hartlijn' wordt na verwachting in 2017 opgewaardeerd (Bontiuspad, Albinus-, Sandifort-, Zernikedreef, Trambaan, Einsteinweg), • de fiets- en looproute Leeuwenhoekpark wordt binnenkort opgewaardeerd, • de mobiliteitsmakelaar werkt aan een deelfietsenplan en een probeerpool voor e-fietsen en e-scooters voor bedrijven, • fietsparkeren rond Leiden Centraal wordt uitgebreid op de korte termijn (bijv. Rijnsburgerblok) en op de lange termijn (onderzoek gemeente/ProRail), • de voetgangersoversteek Bargelaan is inmiddels verbeterd. 	nee
D19	<i>M. Kroon</i> Inspreker pleit ervoor bij fietsparkeerplaatsen geen velgklemmen meer te gebruiken, aangezien fietsen gemakkelijk beschadigd raken bij het gebruik ervan.	Het type klem waar inspreker naar verwijst gebruikt de gemeente alleen nog maar als er door ruimtegebruik werkelijk geen andere optie is (bijvoorbeeld in stegen).	nee
D20	<i>M. Mentzel</i> Voor het fietsbeleid is een duidelijk onderscheid nodig van fiets/bromfiets/ snorfiets. Inspreker vindt dat goed fietsbeleid inhoudt dat overlast van brommers op fietspaden wordt tegengegaan: bromfietsen	Wat betreft bromfietsen is in Leiden eerder gekozen waar ze wel of niet meerijden op het fietspad. Mocht inspreker voor specifieke locaties hier verbeteringen voor willen uitdragen, dan is de gemeente graag bereid met hem van gedachten te wisselen.	nee

	naar de rijbaan. Hier dient de Mobiliteitsnota veel meer aandacht aan te geven.	Wat betreft snorfietsen volgt Leiden het landelijke beleid. Wel volgt de gemeente de ontwikkelingen in Amsterdam om te kijken of ook snorfietsen gewerd kunnen worden van fietspaden. Op dit moment is het nog niet duidelijk of dit binnen de wet mogelijk is. Daarom neemt Leiden hierover ook nog geen beleid op.	
D21	<i>Buurtvereniging Zeeheldenbuurt</i> Inspreker steunt het voornemen de fietsverbinding over bedrijventerrein De Waard te verbeteren. Inspreker ziet het liefste de route omgeleid langs de andere kant van het park.	Dit wordt meegenomen in de projectafweging, in nauw overleg met de wijk.	nee
D22	<i>Buurtvereniging Zeeheldenbuurt</i> Inspreker vraagt op welke manier wijken of individuele bewoners aan kunnen geven behoefte te hebben aan fietstrommels. Afstemming met de Wijkvisie wordt gevraagd.	Tot de invoering van fietstrommels is besloten in het Uitvoeringsprogramma van de Nota Fietsroutes. De behoefte en ruimtelijke inpassing moet echter nog worden onderzocht en zal per wijk/straat verschillen. Bewoners kunnen de behoefte of via de wijkorganisaties of naar verkeer@Leiden.nl doorgeven. Met de gemeentelijke projectleider van de Wijkvisie is het onderwerp ook te bespreken.	nee
D23	<i>K. Starrenburg</i> Inspreker kan zich vinden in de voorstellen in de Mobiliteitsnota en vraagt speciale aandacht voor het fietsverkeer in de regio. Inspreker vindt daarbij de situatie op de Spanjaardsbrug een belangrijk punt, en juicht de voorgestelde maatregel hier (de brug alleen open laten voor fiets en OV) toe.	De gemeente neemt deze inspraakreactie voor kennisgeving aan.	nee
D24	<i>Opmerking bij informatieavond (geen naam bekend)</i> Het is voor ouderen soms moeilijk om veilig af te stappen bij kruispunten en vindt soms de fietspaden of –stroken te smal.	De gemeente heeft fietsongevallenlocaties onderzocht in het kader van het Uitvoeringsprogramma Fietsroutes en verbetert jaarlijks meerdere kruispunten. Daarbij worden bijvoorbeeld opstelruimtes en middeneilanden uitgebreid en wordt de doorstroming bij kruispunten verbeterd zodat er minder moet worden afgestapt. Bij de herinrichting wordt o.a. rekening gehouden met de aanbevelingen senioren-proef wegontwerp, van CROW-fietsberaad en van Blijf Veilig Mobiel.	

Thema: voetganger			
	samenvatting ingekomen reactie	reactie van het college	gevolgen voor besluit
E1	<i>Samenwerkende buurtorganisaties in Leiden Oost</i> De paragraaf over voetgangers is te algemeen. Voetgangers worden alleen besproken in relatie tot economisch belangrijke punten (garages, station, winkelcentra). De nota zwijgt over de toerist of de voetganger in zijn woonomgeving. Meer aandacht is gewenst.	Welke specifieke voetgangersfaciliteiten in de nota aandacht krijgen zoals bijvoorbeeld bij het station, heeft niet als achtergrond dat het gaat om een economisch belang, maar dat het bij de genoemde locaties gaat om relatief grote of geconcentreerde stromen. In die gevallen spelen specifieke projecten ten behoeve van de voetganger. In veel andere gevallen is het aantal voetgangers beperkt en dient via bredere projecten gezorgd te worden voor goede voetgangersvoorzieningen, bijvoorbeeld als onderdeel van een gehele wegconstructie. Daarbij gelden meer algemene richtlijnen en aanbevelingen voor voetgangersvoorzieningen. De toerist komt in de nota aan de orde bij het bevorderen van de voetgangersvriendelijkheid in de binnenstad.	nee
E2	<i>Vereniging Pancras-West</i>	De gemeente is graag bereid inspreker te	nee

	Inspreker wordt graag vroeg betrokken bij het initiatief voor een voetgangersvriendelijker binnenstad.	betrekken.	
E3	<i>Vereniging voor Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West</i> Inspreker onderschrijft de aanpak die er op gericht is een balans te vinden tussen bereikbaarheid en omgevingskwaliteit, evenals het streven de snelheid in de binnenstad te beperken, maar noemt wel een paar kanttekeningen. Zo betekent het centraal stellen van voetgangers en fietsers in de binnenstad naar mening van de inspreker ook dat in de binnenstad sluipverkeer geweerd moet worden, met name op de Langebrug en Nieuwsteeg. Het beleid dat er op gericht is de binnenstad meer dan nu het geval is tot voetgangersgebied te maken, maakt dit nog urgenter.	De gemeente nodigt inspreker graag uit (verder) in overleg te gaan over de vorm waarin de maatregelen in de binnenstad worden vormgegeven.	nee
E4	<i>Vereniging voor Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West</i> Het meer bestempelen van de binnenstad als voetgangersgebied vraagt ook om het zorgvuldig omgaan met verschillende concurrerende functies in de openbare ruimte (voetgangers, fiets, terrassen). Inspreker vraagt om zorgvuldige regelgeving om de concurrentie om de openbare ruimte in goede banen te leiden.	Bij het initiatief voetgangersvriendelijkheid in de binnenstad uit te breiden, in overleg met bewoners, kan ook dit verder naar voren gebracht worden.	nee
E5	<i>Ondernemend Leiden</i> Inspreker kan zich vinden in de centrale rol voor voetgangers en fietsers in de binnenstad, maar vraagt ook aandacht voor de bereikbaarheid per auto. Het centrum moet niet worden afgesloten voor automobilisten.	De maatregelen om de voetgangersvriendelijkheid in de binnenstad zullen nog uitgewerkt worden, waarbij de gemeente belanghebbenden graag betreft. Inspreker zal hier aan deel kunnen nemen om genoemd standpunt naar voren te brengen.	nee
E6	<i>M. Mentzel</i> Doorgaande routes voor voetgangers door heel Leiden verdienen meer aandacht dan nu in de nota gebeurt. Bijvoorbeeld de bereikbaarheid te voet van de Merenwijk vanuit station Leiden is slecht.	De voetganger speelt eigenlijk in de hele stad een rol van betekenis, maar in de meeste gevallen gaat het om kleine stromen waar geen aparte infrastructuurprojecten voor nodig zijn. In die gevallen loopt de voetganger gewoonlijk op de trottoirs die bij een weg horen. Zo is ook de stroom voetgangers tussen de Merenwijk en Leiden Centraal, gezien de afstand, klein. De nota noemt daarom alleen een beperkt aantal specifieke voetgangersroutes, namelijk waar grote stromen te voorzien zijn. Routes vanuit het station naar de binnenstad zijn hiervan een belangrijk voorbeeld.	nee
E7	<i>Oogvereniging Leiden</i> Inspreker is van mening dat in de Mobiliteitsnota weinig is vermeld ten aanzien van mensen met een beperking of handicap, en vooral dat in de nota er niets te lezen is over welke maatregelen worden genomen voor de kwetsbare weggebruiker. En dat terwijl de komende jaren het accent steeds meer zal verschuiven naar een inclusieve samenleving en de gemeente een grotere verantwoordelijkheid krijgt. Er is een aantal verkeersverbeterende maatregelen nodig om de toegankelijkheid van de openbare weg voor mensen met een visuele beperking te waarborgen. Drie belangrijke speerpunten hierbij zijn: <ul style="list-style-type: none"> • gebruik geleidelijnen, zowel in het centrum als in buitenwijken, 	In de nota zal in de paragraaf over voetgangers naar aanleiding van deze inspraakreactie gewezen worden op het belang bij verkeersvoorzieningen rekening te houden met mensen met een beperking of handicap; een apart hoofdstuk wordt niet toegevoegd. De kwestie rond shared space was al genoemd. De Mobiliteitsnota gaat wel over de grotere lijnen van het beleid, terwijl de door inspreker genoemde punten nogal operationeel van aard zijn. Daar doet de Mobiliteitsnota geen uitspraken over. Eerder vindt uitwerking ervan plaats in specifieke projecten, en is het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente van belang.	ja

	<p>conform de officiële richtlijnen,</p> <ul style="list-style-type: none"> mensen met een visuele beperking ervaren shared spacegebieden als onveilig als er onvoldoende oriëntatiepunten zijn en er sprake is van gemengd gebruik. Hier is een oplossing voor nodig, het valt inspreker op dat het aantal zebrapaden afneemt, en eerder vervangen worden door oversteken met kanalisatielijnen. Inspreker raadt aan eerder gebruik te maken van zebrapaden. <p>Inspreker vraagt om een apart hoofdstuk waarin staat hoe de gemeente omgaat met mensen met een beperking in de openbare ruimte.</p>		
--	--	--	--

Thema: Openbaar Vervoer (OV)			
	samenvatting ingekomen reactie	reactie van het college	gevolgen voor besluit
F1	<p><i>Platform gehandicapten Leiden</i> Inspreker vat enige informatie samen uit de Mobiliteitsnota over de veranderingen in het bussysteem, onder andere door de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal. Onder andere gaat het daarbij om het niet meer rijden van bussen door de Steenstraat. Tegelijk staat er in figuur 7 een kaartje waar nog wel bussen op de Steenstraat en Nieuwe Beestenmarkt rijden. Dit vraagt om meer informatie. En hoe zit het exact met de lijnvoering van bussen over de Langegracht? Met welke minimale frequentie rijden stadsbussen 1 en 2 door de Breestraat?</p>	<p>De lijn die in het genoemde figuur over de Steenstraat geeft indicatief een OV-lijn weer waar de gemeente een kleinschalig, vraaggestuurd OV-systeem wenst te realiseren dat de Binnenstad met het Leiden Bio Science Park verbindt. De tekst in de nota wordt aangevuld om het kaartje beter te verklaren wat betreft dit punt.</p> <p>De frequentie van stadslijnen naar de Breestraat of andere haltes in het kernwinkelgebied zal worden onderzocht in het kader van het project innovatieve busconcessie. Over de frequentie is dus nu nog geen uitspraak mogelijk.</p>	ja
F2	<p><i>Platform gehandicapten Leiden</i> Inspreker geeft aan dat in de nota niet over de taxistandplaats bij Leiden Centraal wordt gesproken. Inspreker heeft opmerkingen bij de vindbaarheid en vormgeving van de huidige standplaats, en vraagt wanneer hier verbetering in komt.</p>	<p>In het kaderbesluit voor de herontwikkeling van het Stationsgebied wordt een voorstel gedaan voor het aanpakken voor de taxistandplaats. Er is nog geen datum bekend voor de uitvoering ervan.</p>	nee

F3	<p><i>Platform gehandicapten Leiden</i></p> <p>Ook de Regiotaxi komt niet aan de orde in de nota. Inspreker geeft aan dat voor mensen die zich laten vervoeren via de Regiotaxi het belangrijk is dat zij zich (ook) op diverse plaatsen in de binnenstad zich kunnen laten afzetten/ophalen. Wanneer taxi's uit de Breestraat geweerd zouden worden, zou voor het invalidenvervoer een vrijstelling moeten gelden.</p>	<p>De Regiotaxi is georganiseerd via de regio (Holland-Rijnland). Daar wordt ook de beleidsmatige kant ingevuld.</p> <p>De regiotaxi heeft in Leiden een aantal opstapplaatsen en ook ontheffingen voor o.a. de Breestraat en het stationsgebied. De regiotaxi is onderdeel van het aanvullend OV en van het doelgroepenvervoer. Deze zal in de afweging van de nieuwe busconcessie worden meegenomen.</p>	nee
F4	<p><i>G. Bartels</i></p> <p>De inspraakreactie betreft een alternatief systeem voor het OV. Het voorgestelde OV-systeem voorziet in vier "sectoren", buscircuits in de agglomeratie om de binnenstad heen, die via vier hubstations en kleine bussen met de binnenstad en Leiden Centraal verbonden zijn. Inspreker verzoekt de betreffende voorstellen op te nemen in de Mobiliteitsnota.</p>	<p>Delen van het voorgestelde model zijn terug te vinden in de gemeentelijke OV-ambitie: het bundelen van het OV daar waar veel vraag is en de reductie en verdeling van overlast. Het model als geheel wordt echter niet overgenomen. Het leidt namelijk tot te veel extra overstappen. Dit is erg negatief voor de concurrentiepositie van het OV. Ook speelt mee dat kleine centrumbussen een relatief lage capaciteit hebben, terwijl het aantal reizigers gedurende veel delen van de dag aanzienlijk is. Kostentechnisch is het model daarom naar verwachting niet haalbaar. In het project innovatieve busconcessie zal de gemeente de verhouding van regionale-, stedelijke- en centrumbussen onderzoeken en kunnen wel elementen van het voorstel van inspreker aan de orde komen (bijvoorbeeld voor een deel van de lijnen kleinere bussen gebruiken).</p>	nee
F5	<p><i>G. Bartels</i></p> <p>Inspreker verzoekt zijn voorstel voor een nieuw OV-systeem met het rekenmodel door te rekenen dat de gemeente gebruikt om verkeersstromen door de Leidse agglomeratie in kaart te brengen.</p>	<p>Indien gewenst kan inspreker contact opnemen met de gemeente om te kijken of het prognosemodel een bijdrage kan leveren. Vooraf wordt wel opgemerkt dat het prognosemodel geen uitspraken kan doen over OV.</p>	nee
F6	<p><i>G. Bartels</i></p> <p>Inspreker ziet de huidige herinrichting van de Breestraat als een tussenstap. Het eindbeeld is een Breestraat zonder bussen, auto's en bromfietsen. Dit is een noodzakelijke voorwaarde om de Breestraat duurzaam aantrekkelijk te maken voor ondernemers, het winkelend publiek en toeristen. Het potentieel van de Breestraat kan beter uitgebuit worden door anders te gaan kijken naar de Breestraat als verbindende route:</p> <ul style="list-style-type: none"> • als verbindende diagonaal tussen de westkant en oostkant van het Singelpark, • als Leidse cultuurboulevard, • als ontmoetingsplek voor jong en oud, • als toeristische trekpleister bij uitstek. <p>Met het einddoel de neergang van de Breestraat te stoppen en weer tot een plek te maken waar iedereen graag komt, is het busvrij maken ervan noodzakelijk. Een spoedige realisatie hiervan is noodzakelijk,</p> <p>en met zijn voorstel voor een ander OV-</p>	<p>De huidige inrichting van de Breestraat is inderdaad een tussenstap, zoals ook in het Uitvoeringsbesluit te lezen valt. In de eindfase zullen er minder dan 325 bussen per dag rijden en wordt het asfalt vervangen door klinkers; dit kan pas nadat het HOV-trace door de binnenstad van Leiden is gerealiseerd. Er zullen dus altijd bussen door de Breestraat blijven rijden, maar wel veel minder.</p> <p>De Breestraat volledig busvrij maken blijkt uit onderzoek niet haalbaar: uit gebrek aan alternatieve, volledig opvangende routes en omdat de Breestraat zelf voor een deel van de reizigers een belangrijke eindbestemming is. De verdeling van baten en lasten over de drie binnenstadcorridors (Breestraat, Hooigracht/Langegracht en Witte Singel/Kort Rapenburg) heeft daarom de voorkeur van de gemeente en dit wordt in de Mobiliteitsnota herbevestigd.</p>	nee

	stelsiem verwacht inspreker dat dit mogelijk is.		
--	--	--	--

F7	<p><i>Rover</i> Inspreker ervaart dat de Mobiliteitsnota relatief vaak wijst op overlast die speelt in relatie tot OV, en stelt dat het soms wel lijkt alsof het beleid niet beoogt het OV-gebruik te bevorderen. Vaak wordt gekozen voor het verbeteren van de kwaliteit van leefgebieden ten koste van het OV, of 'wint' de auto.</p>	<p>De nota benoemt de voordelen van OV-gebruik en langzaam verkeer ten opzichte van auto-gebruik. Tegelijk is bij het betrekken van bewoners tijdens het opstellen van de nota naar voren gekomen dat ook een aanzienlijk aantal inwoners minder positieve kanten van de aanwezigheid van buslijnen ervaart. Ook dit wil de nota uiten, en de gemeente wil zoeken naar mogelijkheden om aan de ene kant het OV-gebruik te bevorderen en aan de andere kant de ervaren overlast te beperken. Graag benadrukt de gemeente het OV van groot belang te vinden voor bereikbaarheid en duurzaamheid. De ambities van de nota laten dit ook al zien. In de inleiding van hoofdstuk 6 is toegevoegd dat de gemeente streeft naar meer OV-gebruik.</p>	ja
F8	<p><i>Rover</i> Inspreker geeft aan dat in de Mobiliteitsnota bevorderen van het OV vaak neerkomt op bevorderen van het HOV, hoewel ook voor het OV sommige maatregelen uit de Mobiliteitsnota niet neer zouden komen op een verbetering.</p>	<p>De gemeente vindt het HOV en het reguliere OV beide belangrijk. Mogelijk komt het HOV sterker naar voren omdat op dit moment dit een lopend provinciaal project is. Voor het OV zal gewerkt gaan worden aan een volgende concessie. We willen graag OV en HOV bevorderen in snelheid, frequentie en comfort.</p>	nee
F9	<p><i>Rover</i> De laatste alinea van paragraaf 6.1 (over een hoge haltedichtheid en routes die weinig gestrekt zijn, met negatieve gevolgen voor OV-gebruik) is naar mening van inspreker niet correct. Slingerende routes en meer haltes zouden netto leiden tot kortere deur tot deur reistijden (vanwege kortere looptijden naar bushaltes) en zo tot meer OV-gebruik.</p>	<p>In tegenstelling tot inspreker verwacht de gemeente dat een deel van de huidige lijnvoering ook wat betreft de deur tot deur reistijden verbetering behoeft. Dat wil niet zeggen dat alle lijnen gestrekt moeten worden. Het gaat in ieder geval om een spanningsveld tussen snelheid en fijnmazigheid, waar het project innovatieve busconcessie (ook) naar zal kijken. Hierin zal ook inspreker betrokken worden.</p>	nee
F10	<p><i>Rover</i> Inspreker geeft een rekenvoorbeeld waaruit blijkt dat het gebruik van kleinere voertuigen tot aanzienlijk hogere exploitatiekosten zou leiden, en stelt de vraag of de gemeente bereid zou zijn voor deze hogere kosten te betalen.</p>	<p>De gemeente zal in aanloop naar de volgende concessie in gesprek gaan met de provincie om de reductie van ervaren overlast in de binnenstad te beperken. Het uitgangspunt is dat de maatregelen kostentechnisch ook haalbaar moeten zijn binnen de concessie.</p>	nee
F11	<p><i>Rover</i> In het kaartje op pagina 10 lijkt het alsof er geen bussen zullen rijden op de Turfmarkt, in tegenstelling tot het plaatje op pagina 33. De plannen voor de Lammermarkt gaan uit van bussen in twee richtingen op de Turfmarkt, en de Mobiliteitsnota dient hierop aangepast te worden.</p>	<p>De kaart op pagina 10 blijkt niet juist; hier ontbreken nog busroutes. Dit is aangepast naar aanleiding van deze inspraakreactie.</p>	ja
F12	<p><i>Rover</i> De voetgangersvriendelijkheid op routes naar OV-knooppunten en bushaltes vraagt om verbetering. Bijvoorbeeld de route Hogeschool – Leiden Centraal en de oversteek Bargelaan bij de Rijnsburgerweg.</p>	<p>Bij de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal komt ook de inrichting van de omliggende wegen aan bod. Daarbij zal de gemeente ook kijken naar de positie van de voetganger. De route Leiden Centraal - Hogeschool wordt in stappen verbeterd: huidige herinrichting zeezijde/Bargelaan; inrichting looproute door LUMC/gemeente; verplaatsen busterminal.</p>	nee

F13	<i>Rover</i> Inspreker onderstreept het belang van ketenmobiliteit, en vraagt om aandacht om voor de veranderingen van de maat van fietsen (vlindersturen, bagagemanden, ...).	De gemeente heeft op meerdere fietsenstallingen locaties voor buitenmaat-fietsen aangewezen. De aantallen zullen in de analyses en uitbreidingsscenario's worden meegenomen.	nee
F14	<i>Rover</i> Het huidige busstation bij Leiden Centraal vraagt om een kwaliteitsimpuls, in samenhang met het gebruik van het voorste deel van de stationshal. Ook vraagt inspreker om een geïntegreerde reisinformatie van bus en trein. Ook de halte aan de zeezijde vraagt aandacht voor een betere inrichting (verplaats de instaphalte zeezijde tijdelijk tot de steigers aldaar verdwenen zijn).	De huidige busterminal wordt in 2015 opgewaardeerd, maar wel in een beperkte mate gezien de voorziene verplaatsing. Dit gaat dus om beperktere maatregelen dan waar inspreker om vraagt. De gemeente zal kijken of het haalbaar is ook in de stationshal de gevraagde informatie aan te bieden. De inrichting aan de zeezijde wordt niet meer gewijzigd aangezien er inmiddels afspraken zijn gemaakt in relatie tot het verwijderen van de genoemde steigers.	nee
F15	<i>Rover</i> Inspreker stelt dat de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde gebaseerd is op de situatie die gold voor de kredietcrisis, en geeft aan het nuttig te vinden als de gedane aannames nog eens goed worden beschouwd.	De motieven voor het verplaatsen van de busterminal naar de zeezijde zijn nog onverminderd van kracht. De verplaatsing draagt bij aan het versterken van de aantrekkelijkheid van de route Binnenstad – Station – Leiden Bio Science Park voor voetgangers en fietsers, zoals uitgelegd op pagina 10 van de Mobiliteitsnota. Door het verplaatsen van het busstation vermindert het aantal conflicten tussen bussen en voetgangers drastisch.	nee
F16	<i>Rover</i> De R-netroute naar Katwijk wordt nu gerealiseerd via de Plesmanlaan. Deze later verplaatsen naar de Wassenaarseweg compliceert de knoop Leiden West en zal tot kapitaalvernietiging leiden. Realisatie van de verplaatsing van het busstation zal hoe dan ook veel later gaan gebeuren dan nu voorzien.	Er vinden geen grote HOV-maatregelen op de Plesmanlaan plaats voor de HOV-route via de Plesmanlaan. Ook in de knoop Leiden West zijn geen grote HOV-investeringen noodzakelijk en wordt een eventuele route via de Wassenaarseweg niet onmogelijk gemaakt. De door inspreker genoemde problemen verwacht de gemeente niet.	nee
F17	<i>Rover</i> Als de R-net route over de Langegracht al binnen enkele jaren in gebruik wordt genomen, verdient het de voorkeur (tot verplaatsing van het busstation) de 2 ^e Binnenvestgracht een OV-route in twee richtingen te maken. Dat zou direct in de plannen voor de herinrichting van de Lammermarkt en Nieuwe Beestenmarkt moeten worden meegenomen.	Deze variant is bekend en wordt meegenomen bij het ontwerp van de openbare ruimte op de Lammermarkt. De inspraakreactie is doorgespeeld aan het project waarbij de Lammermarkt wordt heringericht.	nee
F18	<i>T. Bresters</i> Ook de aanpak van het OV lijkt op irrationele gronden te zijn bepaald: te veel wordt geluisterd naar organisaties en individuen die een bus als een probleem zijn gaan ervaren. Terwijl het maar de vraag is of de afgelopen tien jaar het aantal bussen is toegenomen, terwijl ze wel stiller en schoner zijn geworden. Bussen worden verdreven van geschikte snelle routes (Breestraat) naar een veel minder geschikte en minder snelle route (Hooigracht). Inspreker keurt ook de verlegging van het busstation naar de zeezijde af. Er is genoeg ruimte aan de centrumzijde, en juist hier willen reizigers zijn.	Naar mening van de gemeente zijn de genoemde maatregelen op goede overwegingen gekozen, en heeft ook een democratisch proces plaatsgehad. De verplaatsing van het busstation is onderbouwd in het kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden. Wat betreft de routing van bussen heeft er ook uitgebreid onderzoek plaatsgevonden, en is gekozen voor het verdelen van lasten en baten over drie binnenstadscorridors.	nee

	Het busstation aan de centrumzijde zou ook aantrekkelijker gemaakt kunnen worden (inspreker noemt Bern als een voorbeeld). De ontwikkeling van winkels en kantoren na verplaatsing van het busstation is een illusie.		
F19	<p><i>Samenwerkende buurtorganisaties in Leiden Oost</i> Er is meer aandacht nodig voor het</p> <p>OV-stadsvervoer; de nota gaat nu vooral in</p> <p>op het HOV. Moet de binnenstad niet gevrijwaard worden van grote vervuulende bussen en bediend worden door kleine elektrische bussen? Hoe komen vanuit de (nieuwe) parkeergarages en het station toeristen snel bij monumenten en musea?</p>	<p>De gemeente vindt het HOV en het reguliere OV beide belangrijk. Mogelijk komt het HOV sterker naar voren omdat op dit moment dit een lopend provinciaal project is. Voor het OV zal gewerkt gaan worden aan een volgende concessie. We willen graag OV en HOV bevorderen in snelheid, frequentie en comfort.</p> <p>Wat betreft mogelijkheden andere soorten bussen toe te passen, zal de gemeente naar de volgende concessie toe het project innovatieve concessie uitvoeren; gebruik van kleine bussen is een te onderzoeken oplossing.</p> <p>Voor de garages is de verwachting dat ze zodanig gelegen zijn dat bezoekers naar de binnenstad zullen lopen; er zijn ook mogelijkheden met de bus te gaan, maar de gemeente verwacht hiervan een beperkt gebruik. Voor bezoekers vanuit het station is lopen een optie en blijven voldoende mogelijkheden bestaan de bus te nemen.</p>	
F20	<p><i>Werkgroep Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde</i> Inspreker is op de hoogte van het Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden, maar had in de Mobiliteitsnota een heroverweging van de verplaatsing van het busstation verwacht. De verplaatsing van het busstation zorgt voor nieuwe knelpunten op de Bargelaan en Rijnsburgerweg. In figuur 5 van de nota is daar onterecht geen aandacht aan besteed. Inspreker ziet de verplaatsing als onnodig en ongewenst en als een ernstige aantasting van de omgevingskwaliteit. Door verplaatsing van het busstation ligt het niet meer direct aan de Leidse Ring en verder van het centrum van Leiden. Ook speelt de afsluiting van de doorgang van het station mee. Inspreker wil graag zien hoe alle verkeersstromen zich volgens de gemeente zouden moeten ontwikkelen na de verplaatsing van het busstation en welke voordelen dit biedt. Ook de plaats van de busremise en het bufferen van de bussen zou moeten worden meegenomen. In de afweging zouden alle belangen moeten worden meegenomen. Met de negatieve effecten op de bewoners aan de Rijnsburgerweg is geen rekening gehouden. Andere argumenten tegen de verplaatsing van het busstation zijn de esthetische aantasting van het gebied rond het Poortgebouw, inclusief het aanwezige groen. De wens om op de locatie van het huidige busstation te bouwen is ook te realiseren door op de huidige locatie een overdekt busstation te realiseren.</p>	<p>Naar mening van de gemeente noemt inspreker geen argumenten die niet bekend waren bij genoemd kaderbesluit. Dit besluit blijft dan ook staan en is overgenomen in de Mobiliteitsnota. Dat wil niet zeggen dat er geen uitdagingen zijn in de realisatie van het nieuwe busstation, ook wat betreft de aansluitende wegen. Maar de gemeente verwacht dat een goede inpassing mogelijk is, evenals een goede afwikkeling van alle vervoersmodaliteiten. De gevolgen voor de omgeving komen ook nog aan de orde in de benodigde planologische procedures</p>	nee

F21	<p><i>Vereniging Pancras-West</i> Inspreker ziet HOV via Hooigracht niet als een uitgemaakte zaak, en pleit voor behoud van de route via Breestraat (met 15 km/h-maatregel).</p>	<p>Na een zorgvuldig afwegingsproces door provincie en gemeente is besloten om HOV over het tracé Hooigracht - Langegracht te laten rijden. Deze keuze is opgenomen in de bestuursovereenkomst HOV Zuid-Holland Noord tussen provincie en gemeente.</p>	nee
F22	<p><i>LUMC</i> Inspreker vraagt om in de Mobiliteitsnota expliciet aan te geven dat er geen bussen zullen gaan rijden over het terrein van het LUMC.</p>	<p>Gemeente neemt aan dat inspreker met 'het terrein van het LUMC' het gebied bedoelt tussen de ingang van het LUMC en het Poortgebouw. De gemeente is bekend met deze wens en heeft met inspreker afspraken gemaakt voor het vervolgproces rond de keuze voor de OV-terminal zeezijde.</p>	ja
F23	<p><i>Wijkraad Stevenshof</i> Met betrekking tot het OV vraagt inspreker om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • herstel (lijn 1) en behoud van directe frequente verbindingen van de buitenwijken naar de halte Breestraat, • aandacht voor groepen passagiers (rolstoelen, kinderwagens, senioren). Inspreker meldt dat het gebeurt dat passagiers niet meer met een bus mee kunnen, bijvoorbeeld omdat er onvoldoende plek is voor kinderwagens, • geen toename van reiskosten (door meer gereden kilometers) door verplaatsing van het busstation. 	<p>Voor de nieuwe concessie zal de gemeente het project innovatieve concessie uitvoeren om te kijken welke mogelijkheden er zijn en de kwaliteit van het te verbeteren in combinatie met positieve effecten op de leefbaarheid in de stad. Daarbij kunnen de genoemde punten van inspreker ook aan de orde komen.</p> <p>De lijnvoering van lijn 1 is onlangs veranderd en hierover heeft vervolgens discussie plaatsgevonden in de raadscommissie. Daar is aangegeven dat de nieuwe lijnvoering behouden blijft. Dit is ook afgestemd met Holland-Rijnland. In de toekomst zullen minder lijnen via de Breestraat gaan rijden en zullen de routes meer verdeeld worden over de drie binnenstadscorridors (Breestraat, Hooigracht/Langegracht en Witte Singel/Kort Rapenburg).</p> <p>In het openbaar vervoer is er aandacht voor verschillende groepen passagiers. Zo worden steeds meer bushaltes beter toegankelijk gemaakt. Ook worden in concessies eisen gesteld aan de voertuigen wat betreft de toegankelijkheid. Indien het vaak gebeurt dat passagiers niet mee kunnen, dan wordt verzocht dit door te geven aan de vervoermaatschappij om te kijken of er oplossingen op kortere termijn mogelijk zijn.</p> <p>De gemeente voorziet op dit moment geen grote gevolgen voor de reiskosten: veel bussen rijden al via de Bargelaan (routes zouden dan in de toekomst korter kunnen worden), andere bussen hebben zeer beperkt langere routes.</p>	nee
F24	<p><i>Vereniging voor Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West</i> Busvervoer is belangrijk om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen. Inspreker vraagt om daarbij het busverkeer naar de binnenstad te beperken tot bussen die de Leidse binnenstad als werkelijke bestemming hebben. Inspreker dringt er daarom op aan bij de uitwerking van de plannen voor het OV te bezien of het mogelijk is door overstappaatsen aan de rand van de binnenstad het doorgaand busverkeer te elimineren.</p>	<p>De gemeente acht het niet kansrijk bussen die de binnenstad aandoen daar ook hun begin-/eindh halte te geven. Naar verwachting zou een dergelijke maatregel een sterk negatieve invloed hebben op de exploitatie van het OV, zowel wat betreft opbrengsten als kosten. Een deel van de bussen wordt al om het kernwinkelgebied heen geleid met een halte aan de rand.</p>	nee

F25	<p><i>Vereniging voor Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West</i></p> <p>Ook geeft inspreker in overweging de overstapfunctie van station Leiden Centraal voor het busverkeer wat meer over de andere stations te spreiden. Dit zou ook helpen bij de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal.</p>	<p>Aan de opwaardering van het knooppunt Lammenschans wordt gewerkt. Dit kan passen bij het idee van inspreker. Tegelijk moet opgemerkt worden dat er een complex van overwegingen verbonden is aan de manier waarop lijnvoeringen worden ontworpen. Daarbij speelt het zeer grote aantal OV-reizigers op Leiden Centraal mee, wat een positief effect heeft het aantal busreizigers. Ook heeft op Leiden Centraal een belangrijke betekenis voor de bedrijfsvoering van de uitvoerder van het OV. De verwachting is dat het niet haalbaar is veel spreiding toe te passen.</p>	nee
F26	<p><i>Gemeente Oegstgeest</i></p> <p>Inspreker verwacht wijzigingen in de lijnvoering van diverse buslijnen als gevolg van de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal. Inspreker is op voorhand tegen een mogelijke</p> <p>HOV-lijnvoering Wassenaarseweg - Nieuw</p> <p>Rhijngest Zuid, bij verplaatsing van het busstation.</p>	<p>De nieuwe lijnvoering vanuit een OV-terminal zeezijde wordt nog onderzocht. Ook de gemeente Oegstgeest wordt hierin betrokken. Leiden is van mening dat het daarbij zinvol is mogelijke lijnvoeringen in brede zin te onderzoeken, ook de route via Nieuw Rhijngest. Als tijdens het onderzoek blijkt dat een dergelijke route ongewenst is, kan deze nog altijd afvallen. Een tracékeuze wordt voor eind 2015 verwacht.</p>	nee
F27	<p><i>Gemeente Voorschoten</i></p> <p>Voor inspreker is het essentieel dat lijn 45 via de Breestraat blijft rijden.</p>	<p>Leiden heeft ervoor gekozen minder buslijnen door de Breestraat te laten rijden. Er moet nog voor een aanzienlijk deel bepaald worden welke lijnen wel en welke niet meer via de Breestraat zullen lopen. We betrekken inspreker graag bij de discussie hierover. De keuzes worden overigens niet door Leiden alleen gemaakt, aangezien de gemeente niet de concessiehouder is.</p>	nee
F28	<p><i>Gemeente Voorschoten</i></p> <p>Inspreker geeft aan dat de getallen over aantallen busreizigers geen volledig beeld geven, omdat in de gegevens niet de data van alle vervoerders die Leiden aandoen zijn opgenomen. Inspreker verzoekt dit aan te geven.</p>	<p>In de nota zijn inderdaad de in- en uitstappers van Arriva gevisualiseerd. Zoals onder de afbeeldingen aangegeven, is het dekkingspercentage rond 90%, waarbij papieren kaartjes en andere vervoerders niet zijn meegerekend. Voor het opstellen van de beleidsuitgangspunten is deze dekking voldoende, maar in de nadere netwerkanalyses of corridorprojecten zullen ook andere vervoerders worden meegerekend.</p>	nee
F29	<p><i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i></p> <p>Inspreker heeft bedenkingen bij de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal. Inspreker verwacht een negatief effect op de uitstraling van het gebied, wat niet past bij het neerzetten van het Leiden Bio Science Park als een aantrekkelijke vestigingslocatie voor Life Science bedrijven. Ook verwacht inspreker negatieve effecten voor de verkeersveiligheid, omdat inspreker meer kruisende verkeersstromen verwacht dan bij de huidige ligging van het busstation. Ook is er een relatie met de door NS gewenste sluiting van de poortjes in het station. In hoeverre wordt hier rekening mee gehouden, en hoe worden de alternatieve doorgangen dan verbeterd? Daar komt bij dat met het Level-gebouw er een windtunnel is ontstaan. Inspreker mist een onderbouwing waarin</p>	<p>De motivatie voor het verplaatsen van de busterterminal naar de zeezijde is eerder onderzocht (zie de Kadernota Herontwikkeling Stationsgebied Leiden) en naar mening van de gemeente nog onverminderd van kracht. De verplaatsing draagt bij aan het versterken van de aantrekkelijkheid van de route Binnenstad – Station – BioSciencePark voor voetgangers en fietsers, zoals uitgelegd op pagina 10 van de Mobiliteitsnota. Door het verplaatsen van het busstation vermindert het aantal conflicten tussen bussen en voetgangers drastisch in tegenstelling tot wat inspreker verwacht.</p> <p>Een belangrijke opgave bij de verplaatsing is een aantrekkelijke openbare ruimte te creëren, die ook door bezoekers van het Leiden Bio Science Park wordt gewaardeerd. De gemeente voorziet dat de nieuwe terminal van een heel ander karakter wordt dan de huidige halte en bufferplaats voor bussen aan de centrumzijde.</p>	nee

	wordt aangetoond waarom het noodzakelijk is het busstation om te klappen, inclusief een objectieve vergelijking met het busstation op de huidige locatie.	De ambitie is te zorgen voor een hoogwaardige verblijfsplaats voor wachtende passagiers, waar bussen voorrijden om in te stappen maar waar buffering wordt voorkomen. De precieze plek wordt nog onderzocht met het LUMC. In het stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied wordt ook voorzien in verbetering van de Walenkamptunnel. De gemeente werkt verder samen met de NS aan een onderzoek naar de toekomstige voetgangersverbinding tussen de centrumzijde en zeezijde van Leiden Centraal.	
F30	<i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i> Inspreker vraagt op basis van de Mobiliteitsnota zich af er toch nog een vorm van een Kennislijn zal komen, terwijl de provincie hier zojuist een streep door heeft gezet. Zijn de passages in de nota nog actueel, wordt er gewerkt aan een alternatief?	Het concept van de Kennislijn wordt op dit moment herzien. Leiden wil blijven inzetten op een innovatieve, vraaggestuurde en flexibele vorm van openbaar vervoer. Daarover willen we met de provincie afspraken maken voor de nieuwe concessie.	nee
F31	<i>Ondernemend Leiden</i> Inspreker is een voorstander van een OV-lijn zoals voorzien met de Kennislijn. Echter, met de huidige plannen voor de bus door het Leiden Bio Science Park gaat deze wens niet gerealiseerd worden. Graag verkrijgt inspreker meer duidelijkheid over wat de gemeente nu voorziet.	Het concept van de Kennislijn wordt op dit moment herzien. Leiden wil blijven inzetten op een innovatieve, vraaggestuurde en flexibele vorm van openbaar vervoer. Daarover willen we met de provincie afspraken maken voor de nieuwe concessie.	nee
F32	<i>Ondernemend Leiden</i> Inspreker ziet nog veel onzekerheden wat betreft de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van het Leiden Centraal. In de Mobiliteitsnota is wel een aantal mobiliteitsdoelen verbonden met die verplaatsing, en wordt de nog onzekere verplaatsing gepresenteerd als een voldongen feit. Inspreker wil graag weten welke termijn de gemeente voorziet voor de verplaatsing en hoe ze aankijkt tegen de zekerheid van de verplaatsing.	Op grote lijnen ziet de gemeente de volgende planning: opstellen van het programma van eisen voor de ontwikkeling in 2016, aanbesteding in 2018, en openstelling voor de volgende busconcessie. Uiteraard zijn er nog de nodige uitdagingen om de verplaatsing te realiseren, maar de gemeente schat de wenselijkheid en haalbaarheid zodanig in dat de verplaatsing wordt herbevestigd in de Mobiliteitsnota.	nee
F33	<i>M. Mentzel</i> Inspreker is van mening dat het stimuleren van OV-gebruik vereist dat de wijken goed met de binnenstad zijn verbonden, veel meer dan nu verwoord in de nota. Nu is de verbinding tussen de halte Breestraat vanuit en naar verschillende wijken (erg) slecht.	De gemeente vindt de verbinding met de binnenstad ook belangrijk, maar is van mening dat daarbij minder bussen de Breestraat hoeven aan te doen, en een deel ook via andere verbindingen (Witte Singel, Hooigracht en Langegracht) in de binnenstad kan rijden. Dit komt de kwaliteit van de Breestraat ten goede, en naar mening van de gemeente blijft de verbinding met het centrum zo goed.	nee

Thema: parkeren			
	samenvatting ingekomen reactie	reactie van het college	gevolgen voor besluit
G1	<p><i>T. Bresters</i></p> <p>Recente cijfers leggen een duidelijk verband tussen betaalbaar parkeren en de bestaanszekerheid van winkels in steden. De invloed van betaalbaar en gemakkelijk parkeren op de bezoekersaantallen (en dus op omzet) wordt miskend of op zijn minst zwaar onderschat. Meer fietsgebruik zal niet optreden of onvoldoende compensatie bieden. En het relatief beperkte autobezit in Leiden doet op zijn minst vermoeden dat de parkeerproblematiek sterk overdreven wordt. De situatie rond station Lammerschans toont aan dat betaald parkeren zijn doel voorbij zal schieten: sinds invoering van de blauwe zone zijn hier veel plaatsen leeg.</p>	<p>Het parkeren (van auto en ook fiets) is een belangrijke factor in de aantrekkelijkheid van het winkelklimaat. Het aanbod en prijs van artikelen en de nabijheid van de winkels wegen niettemin zwaarder. De kwaliteit van het parkeren wordt onder meer bepaald door de plek ten opzichte van de winkels, het comfort van het parkeren, de beschikbaarheid van een parkeerplaats en het tarief. Als de verhouding tussen de aantrekkingskracht van het winkelcentrum en de kwaliteit van het parkeren niet in evenwicht is, kan het parkeren een remmende factor op het bezoek vormen. Een factor die ontevredenheid bij de consument versterkt.</p> <p>Uit proeven in het land blijkt dat het introduceren van gratis parkeren, daar waar voorheen betaald moest worden, geen merkbaar effect heeft op de bezoekersaantallen. Veelzeggend in dit kader is dat slechts weinig winkeliers hun klanten tegemoet komen met het vergoeden van het parkeertarief. En in Stadshart Zoetermeer, waar parkeergarages staan met en zonder uurtarief, is de situatie van de winkels niet beter dan in vergelijkbare steden.</p> <p>In het algemeen geldt dat de consument bereid is een redelijke prijs te betalen voor het parkeren in een winkelcentrum met een goed winkelaanbod en goede sfeer.</p> <p>In Leiden moge het autobezit relatief niet hoog zijn, maar de dichtheid van bebouwing behoort tot de hoogste van het land. Ruimte is er een schaars goed, dus een zorgvuldige ruimtelijke ordening is van groot belang. De auto neemt ook veel ruimte in, dus ordening is noodzakelijk. Een openbare ruimte die <i>niet</i> volstaat met geparkeerde auto's, vormt een kwaliteit.</p> <p>Bij de regeling betaald parkeren wordt in een groot deel van de parkeerzone dubbeltjes parkeren ingevoerd voor de kort parkeerder (2 uur).</p>	nee
G2	<p><i>Werkgroep Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde</i></p> <p>Senioren zijn in toenemende mate afhankelijk van de auto, en hier zou parkeerbeleid op afgestemd moeten zijn.</p>	<p>Het is ondoenlijk om voor leeftijdsgroepen verschillend parkeerbeleid te voeren en parkeerbelasting te heffen. Het gemeentelijk beleid is wel om – door de invoering van betaald parkeren in een groot deel van de stad – parkeeroverlast voor bewoners tegen te gaan respectievelijk te voorkomen, en te bereiken dat zo veel mogelijk bewoners hun auto in de buurt van hun woning kunnen parkeren.</p>	nee
G3	<p><i>Werkgroep Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde</i></p> <p>In de Vogelwijk zijn er door een herinrichting een aantal jaren geleden minder parkeerplaatsen gekomen, maar is de veiligheidssituatie verbeterd. Inspreker pleit voor behoud van de huidige situatie.</p>	<p>Indien zich een herinrichtingsproject aan zou dienen, kan inspreker dit bij de gemeente aangeven.</p>	nee
G4	<p><i>Gemeente Oegstgeest</i></p> <p>Inspreker verwacht nadelen van de uitbreiding van parkeerregulering voor</p>	<p>Leiden heeft een slechte ervaring met het leggen van grenzen van parkeerregulering midden in een wijk. De Vogelwijk heeft last van</p>	nee

	<p>Oegstgeest in delen die direct aan Leiden grenzen. Inspreker vindt bovendien de afstand tussen Oegstgeest en station Leiden Centraal beperkt, en verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal verkleint de afstand nog verder. Inspreker verzoekt daarom de grens van het gereguleerd gebied minder ver van het centrum van Leiden te leggen.</p>	<p>parkeerders uit het Leiden Bio Science Park. De Raadsherenbuurt heeft overlast van de overloop uit de blauwe zone in het Houtkwartier. Daarom is het gewenst dat ook in deze buurten het parkeren wordt gereguleerd. De Warmonderweg is dan een betere, respectievelijk hardere grens (drukkere verkeersweg) dan bijvoorbeeld de Houtlaan.</p> <p>In Oegstgeest is in en rondom de Kempenaerstraat een blauwe zone ingevoerd om de bewoners van Oegstgeest te beschermen tegen parkeeroverlast van winkelend publiek. Zo wil Leiden zijn inwoners beschermen tegen parkeeroverlast van bijvoorbeeld bezoekers van de ziekenhuizen, van treinreizigers en werknemers van het Leiden Bio Science Park.</p> <p>Zo nodig kan Oegstgeest zijn blauwezonerregeling een klein beetje uitbreiden met de Oegstgeester kant van de Warmonderweg, mocht de parkeerdruk daar groter worden vanuit de Raadsherenbuurt of Houtkwartier.</p>	
G5	<p><i>Ondernemersvereniging BioScience Park</i> Inspreker ervaart grote parkeerproblemen op het Leiden Bio Science Park en vindt dat met spoed oplossingen moeten worden gevonden. De Mobiliteitsnota zegt hier echter niets over. Inspreker vindt dat de Mobiliteitsnota hier wel uitspraken over zou moeten doen.</p>	<p>De parkeernood in het Leiden Bio Science Park is bekend. De ondernemersvereniging, de universiteit en de gemeente zijn hierover met elkaar in gesprek. Het zoeken is naar oplossingen voor de korte en langere termijn. Dat is bijzonder complex. De belanghebbenden en de gemeente zullen in ieder geval ook op dit gebied met elkaar moeten blijven samenwerken.</p> <p>De Universiteit Leiden en de gemeente verkennen momenteel de mogelijkheden van de ontwikkeling voor het westelijk deel van het Leiden Bio Science Park. Het parkeren maakt hier een belangrijk deel van uit. Waar mogelijk zal ook het oostelijk deel van het Leiden Bio Science Park profiteren van nieuwe parkeervoorzieningen. Maar hier gaat het over oplossingen voor de middellange termijn. Op dit moment is er onvoldoende informatie om toe te voegen aan de Mobiliteitsnota.</p>	nee

Thema: overig			
	samenvatting ingekomen reactie	reactie van het college	gevolgen voor besluit
H1	<p><i>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof</i> Inspreker heeft er bezwaar tegen dat de Mobiliteitsnota de Rijnlandroute als feit en maatregel opvoert als onderdeel van de Leidse Ring. Inspreker wenst dat de Mobiliteitsnota aangeeft dat er nog beroepsprocedures lopen.</p>	<p>De gemeente Leiden ziet de Rijnlandroute als belangrijk onderdeel van het verkeerssysteem. Beroepsprocedures zijn onderdeel van het normale planproces. Dit heeft geen invloed op het feit dat de gemeente Leiden de Rijnlandroute zo snel mogelijk gerealiseerd wil zien en de Rijnlandroute meeneemt als onderdeel van de toekomstige verkeersstructuur.</p>	nee
H2	<p><i>W. Bekooy, & F. Gordijn</i> Er is veel winst te behalen het bedrijventerrein De Waard te verplaatsen naar een locatie aan de rand van de stad. Dit zou goed zijn vanuit het oogpunt van verkeer, maar ook zou dit de mogelijkheid bieden voor ontwikkeling van woningen. Daarbij zou wel een mogelijke ontsluiting via de Hoge Rijndijk vermeden moeten worden.</p>	<p>Het actief verplaatsen van een bedrijventerrein wordt door de gemeente niet overwogen vanwege de kosten die daarmee gepaard gaan. Wel is in de Nota Werklandschappen aangegeven dat de Waard kan transformeren tot een meer gemengd gebied. Dit zal een geleidelijke transformatie zijn, die zich over een langere periode zal uitstreken.</p>	nee
H3	<p><i>Samenwerkende buurtorganisaties in Leiden</i></p>	<p>De Mobiliteitsnota gaat over de inhoud van het</p>	nee

	<i>Oost</i> In paragraaf 5.3 noemt de nota dat bij het herinrichten van de wegenstructuur op wijkniveau inwoners en ondernemers betrokken kunnen worden. Inspreker wil graag als uitgangspunt dat dit bij plannen en beleid op elk niveau mogelijk is.	mobiliteitsbeleid en doet geen uitspraken over participatie. Niettemin kan vermeld worden dat het bestuursakkoord 2014-2018 zich uitspreekt voor vroege en uitgebreide betrokkenheid van inwoners bij planvorming door de gemeente.	
H4	<i>Samenwerkende buurtorganisaties in Leiden Oost</i> Inspreker is van mening dat in de nota monitoring is opgenomen met de nadruk op verkeersregie. Monitoring is echter ook nodig om beleid en maatregelen te evalueren. Het regelmatig meten van verkeersbewegingen en het evalueren van de effectiviteit van maatregelen moet nadrukkelijker in hoofdstuk 9.	Het initiatief van de gemeente de monitoring van het verkeer sterk te moderniseren is niet beperkt tot verkeersregie, maar is ook bedoeld voor de ontwikkeling en evaluatie van beleid. Het is de bedoeling dat het systeem continu data inwint.	nee
H5	<i>Vve Lotte Beesestraat 65-79</i> Inspreker heeft er bezwaar tegen dat de Mobiliteitsnota de Rijnlandroute als feit en maatregel opvoert als onderdeel van de Leidse Ring. Inspreker wenst dat de Mobiliteitsnota aangeeft dat er nog beroepsprocedures lopen.	De gemeente Leiden ziet de Rijnlandroute als belangrijk onderdeel van het verkeerssysteem. Beroepsprocedures zijn onderdeel van het normale planproces. Dit heeft geen invloed op het feit dat de gemeente Leiden de Rijnlandroute zo snel mogelijk gerealiseerd wil zien en de Rijnlandroute meeneemt als onderdeel van de toekomstige verkeersstructuur.	nee
H6	<i>LUMC</i> De nota zou gebaat zijn bij een bijlage waarin meer duidelijkheid wordt gegeven met concrete tijdblokken waarin de maatregelen hun beslag krijgen.	De Mobiliteitsnota heeft een sterke samenhang met de Investeringsprogramma Infrastructuur waar de gemeente aan werkt. In het kader van dit Investeringsprogramma zal concreter gemaakt worden welke planning de gemeente voorziet.	nee
H7	<i>Wijkraad Stevenshof</i> Een belangrijk onderdeel van de Leidse Ring is de Rijnlandroute. Er is echter geen zekerheid dat deze gerealiseerd zal worden: er zijn bij de Raad van State 92 beroepschriften ingediend, en behandeling is pas eind dit jaar te verwachten. De nota zou dit moeten vermelden.	De gemeente Leiden ziet de Rijnlandroute als belangrijk onderdeel van het verkeerssysteem. Beroepsprocedures zijn onderdeel van het normale planproces. Dit heeft geen invloed op het feit dat de gemeente Leiden de Rijnlandroute zo snel mogelijk gerealiseerd wil zien en de Rijnlandroute meeneemt als onderdeel van de toekomstige verkeersstructuur.	nee
H8	<i>Wijkraad Stevenshof</i> Inspreker sluit zich aan bij de inspraakreactie van bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel.	Dit neemt de gemeente voor kennisgeving aan.	nee
H9	<i>Fietsersbond</i> Het is betreurenswaardig dat er geen multimodaal verkeersmodel is gebruikt. Effecten op de vervoerwijzekeuze zijn nu niet berekend. Wordt de Mobiliteitsscan van het CROW door de gemeente gebruikt?	Naar mening van de gemeente is een multimodaal verkeersmodel niet strikt noodzakelijk om verkeersbeleid op te stellen. Het is bekend hoe het fietsgebruik bevorderd kan worden. Voor het fietsgebruik zijn namelijk de reistijden en directheid van routes (niet om hoeven te rijden) de belangrijkste parameters. Maatregelen die ervoor zorgen dat fietsers snel en direct kunnen rijden, hebben dus een positief effect op het fietsgebruik. De gemeente is geen gebruiker van de Mobiliteitsscan.	nee
H10	<i>Gemeente Oegstgeest</i> Het bevreemdt inspreker dat de Mobiliteitsnota er al is voordat de besluitvorming in het kader van LAB071 is afgerond. Daarom verzoekt inspreker te wachten met vaststelling van de nota tot LAB071 helemaal is vastgesteld.	Dat besloten wordt tot het realiseren van de Leidse Ring is randvoorwaardelijk voor de Mobiliteitsnota. De gemeente is van mening dat de huidige stand van zaken rond LAB071 voldoende ver is om de Mobiliteitsnota te kunnen vaststellen. Daarbij is het nog niet noodzakelijk dat de uitvoering van de Leidse Ring volledig uitgekristalliseerd is, maar is de keuze voor het principe van de ring voldoende.	nee
H11	<i>Gemeente Oegstgeest</i> Inspreker vindt het jammer dat de effecten van de maatregelen alleen zijn getoond ten	De gemeente is van mening dat de getoonde effecten op de verdeling van het verkeer op het netwerk zo veel mogelijk inzicht geven in wat de	nee

	opzichte van 2020 autonoom.	maatregelen uit de Mobiliteitsnota voor gevolgen hebben. Bij het plaatje is gepoogd de meest relevante informatie te tonen om de effecten van het beleid helder te maken, dus met niet te veel maar ook niet te weinig informatie. Uiteindelijk zal bij de planuitwerking nadere, meer gedetailleerde informatie over de verkeershoeveelheden worden gepresenteerd en getoetst.	
H12	<i>Gemeente Oegstgeest</i> Inspreker steunt het initiatief voor een uitgebreid verkeersmonitoringssysteem in Leiden, en verzoekt ook de belangrijkste wegen in Oegstgeest hierin op te nemen.	De gemeente is graag bereid met inspreker te overleggen hoe inspreker mee kan doen bij het opstellen van het monitoringssysteem.	nee
H13	<i>Gemeente Voorschoten</i> Inspreker gaat graag in op uitnodiging te verkennen hoe verder samen te (blijven) werken met de gemeente Leiden op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid.	Leiden zal graag met inspreker (verder) samenwerken.	nee
H14	<i>Gemeente Leiderdorp</i> Inspreker zet graag de huidige constructieve en intensieve samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer door.	De gemeente Leiden zet ook graag de samenwerking voort.	nee
H15	<i>Buurtvereniging Zeeheldenbuurt</i> Inspreker verwijst naar de wijkgerichte aanpak van kleinschaliger maatregelen uit de Mobiliteitsnota (paragraaf 5.3), en wil hier graag meer van weten (ook i.v.m. de Wijkvisie).	Hoe deze wijkaanpak er uit gaat zien, moet nog uitgewerkt worden. Er is op dit moment nog geen concrete informatie over.	nee
H16	<i>Buurtvereniging Zeeheldenbuurt</i> Inspreker wil graag een informatief gesprek voeren met de gemeente over alle consequenties van de Mobiliteitsnota voor en mogelijke verbeteringen in/rond de Zeeheldenbuurt.	Een gesprek waar inspreker om vraagt is uiteraard mogelijk.	nee

Conclusie

Enkele inspraakreacties geven aanleiding tot wijziging of aanvulling van de notitie; bij de inspraakreacties waarvoor dit het geval is, staat een ja in de meest rechtse kolom van bovenstaande tabellen met inspraakreacties en antwoorden hierop.

Onderstaande lijst geeft aan welke wijzigingen in de Mobiliteitsnota zijn doorgevoerd, met daarbij een verwijzing naar de inspraakreactie die aanleiding was voor de wijziging:

1. in hoofdstuk 3 wordt voor het Bio Science Park de term binnenstedelijk niet meer gebruikt; alleen de term centrale zone is blijven staan. Voor het Bio Science Park is aangegeven dat daar de gemeente het belangrijk vindt dat daar zogenaamde 'third places' worden ontwikkeld, dat wil zeggen, ontmoetingsplekken buiten de aanwezige gebouwen waar uitwisseling plaats kan vinden (naar aanleiding van inspraakreactie A20 en A26),
2. in paragraaf 5.1 over duurzame mobiliteit en leefbaarheid is bij de maatregel 'bevorderen bewustwording belang duurzame mobiliteit via communicatie' genoemd dat hieronder ook het promoten van Het Nieuwe Rijden mogelijk is (naar aanleiding van inspraakreactie B20),
3. in paragraaf 7.1 is het belang voor blinden en slechtzienden van goed ingerichte oversteekplaatsen naar voren gebracht (naar aanleiding van inspraakreactie C2),

4. in de figuren met het fietsnetwerk is een schakel die vergeten was alsnog toegevoegd: de Kastanjekade (naar aanleiding van inspraakreactie D9),
5. in paragraaf 7.1 is genoemd dat bij de inrichting van de infrastructuur er ook specifieke aandacht moet zijn voor mensen met een beperking of handicap (naar aanleiding van inspraakreactie E7),
6. vanwege verwarring over een aangegeven buslijn door de Steenstraat in figuur 7 is in de kaarten die de principes van OV-routes van de toekomst tonen aangegeven dat de betreffende lijn geen normale buslijn is, maar een gewenste kleinschalige OV-lijn met vraaggestuurd vervoer (naar aanleiding van inspraakreactie F1),
7. in de inleiding van hoofdstuk 6 over OV is herhaald dat de gemeente streeft naar meer OV-gebruik (naar aanleiding van inspraakreactie F7),
8. in figuur 5 is aangegeven dat over de Turfmarkt buslijnen (blijven) rijden (naar aanleiding van inspraakreactie F11),
9. benoemd is dat de gemeente en LUMC in overleg zijn over de nieuwe busterminal bij Leiden Centraal en dat voor de Mobiliteitsnota dezelfde uitgangspunten gelden als voor het onderzoek dat wordt gedaan wordt ten behoeve van dit overleg (naar aanleiding van inspraakreactie F22).

Bij de informatieavond van 12 februari bleek bij vragen tenslotte de noodzaak voor de volgende aanpassing van de Mobiliteitsnota:

10. de afbeelding in paragraaf 4.2.5 bleek door de kleurstelling van de hoofdwegen tot verwarring te leiden. De wegen zijn er nu met een neutrale kleur afgebeeld.

Vervolprocedure

Het college van burgemeester en wethouders stelt zijn antwoord op de inspraakreactie vast en legt de gewijzigde notitie ter vaststelling aan de gemeenteraad voor. De insprekers worden schriftelijk van het antwoord van het college van burgemeester en wethouders en zijn besluit op de hoogte gesteld.

