

Voortgangsrapportage Autoluwe Binnenstad en Leiden Duurzaam Bereikbaar

DECEMBER 2022



Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1. Focus op een leefbare stad	5
1.2. Mobiliteit in Leiden	5
 2. Programma Autoluwe Binnenstad	 7
2.1. Verduurzaming mobiliteit; naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	7
2.2. Verbeteren bereikbaarheid	9
2.3. Verbeteren verkeersveiligheid	18
 3. Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar	 19
3.1. Verduurzaming mobiliteit; meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	20
3.2. Verbeteren bereikbaarheid	23
3.3. Verbeteren verkeersveiligheid	37
 4. Bijlage.....	 42
4.1. Doelenboom Programma Autoluwe binnenstad	42
4.2. Doelenboom Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar	46

1. Inleiding

1.1. Focus op een leefbare stad

Zoals beschreven in het beleidsakkoord 'Samen Leven in Leiden' 2022-2026 is de ambitie van dit college dat Leiden een leefbare stad blijft. Een stad waar Leideners toegang hebben tot betaalbare woningen, waar kinderen zorgeloos naar school kunnen gaan en gelijke kansen krijgen, waar mensen naar elkaar omkijken en waar de gemeente voor je klaar staat als dat nodig is. Een groene en duurzame stad met een aantrekkelijk centrum, een vooruitstrevend Bio Science Park en een groot aanbod aan kennis, cultuur en historie. Een stad met aandacht voor de lokale ondernemer en voorzieningen in de wijken, die zorgen voor levendigheid in de stad. En voldoende ruimte om te ontspannen, te sporten en te bewegen. Een stad voor iedereen, waar je jezelf kan zijn.

1.2. Mobiliteit in Leiden

Leiden kiest daarom nadrukkelijk voor vormen van schoon vervoer die tegelijkertijd ook weinig ruimte innemen. In de groeiende stad is een overgang naar duurzame vervoersvormen nodig om Leiden als historische Hollandse stad leefbaar en bereikbaar en de luchtkwaliteit op het gewenste niveau te houden. Het is daarbij zoeken naar een goed evenwicht tussen verkeersveiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, duurzaamheid, economische ontwikkeling en verstedelijking. Bij de inrichtingskeuzes die we maken, staat het verbeteren van de verkeersveiligheid altijd voorop. We stimuleren duurzame innovaties die bijdragen aan een schoner milieu en een betere doorstroming van het verkeer in Leiden. We zien daarbij bijvoorbeeld kansen voor deelauto's en deelfietsen.

Bij al die veranderingen in de buitenruimte hebben we veel aandacht voor participatie door vooraf helder te zijn over kaders en verwachtingen en uitnodigend te zijn en open te staan voor breed gedragen input uit de stad.

In deze voortgangsrapportage wordt de voortgang gerapporteerd over de uitvoeringsprogramma's Autoluwe binnenstad en Leiden Duurzaam Bereikbaar. De maatregelen en projecten die zijn opgenomen in deze uitvoeringsprogramma's zijn in deze rapportage nader ingedeeld naar drie hoofddoelstellingen (zie hieronder), die zijn vertaald naar subdoelstellingen.

In de hoofdstukken 2 en 3 wordt vervolgens de voortgang beschreven van alle maatregelen en projecten, gekoppeld aan deze doelstellingen waar in het afgelopen jaar aan gewerkt is.

Doelstellingen Mobiliteit	Subdoelen
1. Verduurzaming mobiliteit; naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	A. Meer laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer; weg en water B. Verduurzaming distributie-netwerk zowel voor op de weg als op het water C. Realisatie groene klimaatadaptieve inpassing waar mogelijk
2. Verbeteren Bereikbaarheid	A. Verbeteren bereikbaarheid voor voetgangers B. Verbeteren fiets-bereikbaarheid C. Verbeteren OV-bereikbaarheid D. Optimaliseren capaciteit; voor langzaam-verkeer en voor autoverkeer E. Creëren passend aanbod parkeren voor auto's; onderscheiden van bewoners/bezoekers-parkeren F. Verbeteren parkeren voor fietsen; kwalitatief en kwantitatief G. Verbeteren toegankelijkheid minder validen, dementeren- den, slechthorenden en ouderen
3. Verbeteren Verkeersveiligheid	A. Oplossen top 10 knelpunten o.b.v. verkeersveiligheids- monitor B. Verbeteren verkeersveiligheid wijken en schoolomgeving

2. Programma Autoluwe Binnenstad

De Autoluwe Binnenstad is een programma waarmee de komende jaren de voorgenomen koers zichtbaar wordt in de openbare ruimte. De agenda 'Ruimte voor een groen en vitaal Leiden' (vastgesteld door de raad feb 21) heeft als hoofddoelstelling een groene en vitale stad. We vergroten het autoluwe en autovrije gebied. Dit doen we door de ruimte anders in te delen aan de hand van inspanningen (geheel van maatregelen, projecten en processen). We investeren in kwaliteit en we maken de binnenstad van Leiden stap voor stap nog groener, gezonder en aantrekkelijker. Een binnenstad met minder auto's op straat geeft mogelijkheden om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten, de leefbaarheid voor bewoners te versterken en de verkeersveiligheid te vergroten. Ook de historische gebouwen worden beter zichtbaar. Het is prettiger vertoeven in de binnenstad, waardoor bezoeken, verblijfsduur en bestedingen toenemen. De bereikbaarheid van de binnenstad blijft gewaarborgd en bevoorrading is een topprioriteit voor een bloeiende economie. De auto blijft aanwezig in de stad, maar minder prominent. We voegen groen toe, zorgen voor ontspanning en maken de binnenstad voor iedereen aantrekkelijk en toegankelijk.

Zie bijlage 1 voor de doelenboom Programma Autoluwe Binnenstad.

2.1. Verduurzaming mobiliteit; naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift

2.1.1. Meer laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer; weg en water

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
1. Verduurzaming mobiliteit; vertalen naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	1.A	Meer laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer; weg en water	1.A.1	Uitvoeringslijn binnenstad laadpalen (30d)	Q2 2023

(Zie onder Leiden Duurzaam Bereikbaar)

2.1.2. Verduurzaming distributie-netwerk zowel voor op de weg als op het water

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
1. Verduurzaming mobiliteit; vertalen naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	1.B	Verduurzaming distributie-netwerk zowel voor op de weg als op het water	1.B.1	Faciliteren van ruimte voor andere vormen van stadsdistributie(24)	Loopt
			1.B.2	Plan van aanpak stimuleren deelauto's (30a)	Q3 2023
			1.B.3	Uitvoering pva incl. communicatiecampagne overstappen op deelauto(30b)	2024
			1.B.4	Opstellen beleidskader deeltweewielers, invulling binnenstad (30c)	Q2 2023
			1.B.5	Slimme Toegang: pilot Breestraat, langebrug en Leidse Schans(en uitbreiding voetgangersgebied dmv camera's33a)	Ontwerpfase
			1.B.6	Alliantie werkgeversaanpak	Fase straks 2023-2026
			1.B.7	Pilot werknemersSoestdijkkade en Ringkade (31b)	Fase straks 2023-2026

Om de stad voor te bereiden op een zero emissie bevoorrading worden veel acties ondernomen. Voor de handhaving van de toekomstige zero emissie stadsdistributie vormen de proeven met de kentekencamera's een belangrijke voorbereiding. Om het verkeersregime in de toekomst waterdicht te laten functioneren, waarbij er wel ruimte is voor ontheffingen, is het de bedoeling te handhaven met behulp van kentekencamera's. Dit vormt onderdeel van het project Slimme Toegang. In het tweede kwartaal van 2023 worden kentekencamera's als pilot opgehangen in de Langebrug, de Breestraat en bij de Lammenschansdriehoek. (Zie ook onder verduurzaming mobiliteit bij Leiden Duurzaam Bereikbaar).

We werken mee aan aanvragen voor deelauto-organisaties. Zo groeit het aantal deelautoplekken in het centrum gestaag. Verder werken we mee aan de initiatieven van bewoners, zoals op de Kaasmarkt waar een groep bewoners, die daarvoor een groot deel de eigen parkeervergunning hebben ingeleverd, een coöperatie hebben opgericht en gezamenlijk enkele voertuigen delen. We werken aan een plan voor deeltweewielers. (Zie ook onder verduurzaming mobiliteit bij programma Leiden Duurzaam Bereikbaar).

2.1.3. Realisatie groene klimaatadaptieve inpassing waar mogelijk

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
1. Verduurzaming mobiliteit; vertalen naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	1.C	Realisatie groene klimaatadaptieve inpassing waar mogelijk	1.C.1	Herinrichting Veerplein (21a)	Afgerond
			1.C.2	Herinrichting Arsenaalplein(21d)	Fase later 2026-2040
			1.C.3	Vergroenen Havenhoofd (17b)	Afgerond
			1.C.4	Herinrichting Kaasmarkt (19)	Later
			1.C.5	Ontwikkeling Energiepark(18a)	Ontwerpfase
			1.C.6	Ontdempen Kort Rapenbrug (2c)	fase later 2026-2040
			1.C.7	Herinrichting Jan van Houtkade(21b)	Ontwerpfase
			1.C.8	Herinrichting Boisotkade(21e)	Fase later 2026-2040

Er wordt hard gewerkt aan de vergroening van de stad. De herinrichting van het Veerplein, Veerstraat en Plantage is uitgevoerd. Ook is het Havenplein met flinke plantvakken vergroend. De vergroening van het Havenhoofd is in december een feit. De middenbaan op het Kort Rapenburg is voorzien van een groot plantvak. Op de Oude Rijn en Steenshuur zijn de boomspiegels vergroot.



Voor de Jan van Houtkade wordt nader onderzoek verricht naar de materiaalkeuze van de rijbaan en is het ontwerp voor de groenstrook en waterpad verder uitgewerkt. Daarover is in het najaar met de klankbordgroep (kleine selectie uit de omgeving) gesproken.

2.2. Verbeteren bereikbaarheid

We zetten in op het verbeteren van de bereikbaarheid van voetganger, fietser en OV. De bereikbaarheid van de binnenstad voor de auto blijft gewaarborgd en bevoorrading is een topprioriteit voor een bloeiende economie. De auto blijft aanwezig in de stad, maar minder prominent. Een binnenstad met minder auto's op straat geeft mogelijkheden om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten, de leefbaarheid voor bewoners te versterken en de verkeersveiligheid te vergroten. Ook de historische gebouwen worden beter zichtbaar. Het is prettiger vertoeven in de binnenstad, waardoor bezoeken, verblijfsduur en bestedingen toenemen.

2.2.1. Verbeteren bereikbaarheid voetgangers

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.A	Verbeteren bereikbaarheid voor voetgangers	2.A.1	Herinrichting Garenmarkt (23)	Fase later 2026-2040
			2.A.2	Herinrichting Apothekersdijk (15a)	Fase later 2026-2040
			2.A.3	Herinrichting Boommarkt(15b)	Fase later 2026-2040
			2.A.4	Herinrichting Oude Vest/Oude Singel West (16a)	Fase later 2026-2040
			2.A.5	Herinrichten Stationsweg(1a)	Fase later 2026-2040
			2.A.6	Herinrichten Steenstraat(1b)	Fase later 2026-2040
			2.A.7	Herinrichting Langebrug (12b)	Fase later 2026-2040
			2.A.8	Herinrichting Koepoortsbrug(21c)	Ontwerpfase

De Nieuwe Rijn en Botermarkt zijn voorlopig afgesloten met verbodsborden waarbij bestemmingsverkeer nog toegang heeft. Op verzoek van de stakeholders zijn de Hartesteeg en de Beschuitsteeg (m.u.v. zaterdag) ook afgesloten met paaltjes en is de verkeerscirculatie rondom de Nieuwstraat aangepast. Er zijn verkeerstellingen gehouden om het effect te monitoren en zonodig aanpassingen te kunnen doen in de toekomst.

Ook is het noordelijke deel van de Steenschuur heringericht waarbij dit deel van de Steenschuur een fietspad is geworden, en waar in plaats van geparkeerde auto's nu fietsenrekken staan. Ook zijn er een bankje en een prullenbak geplaatst, naast extra fietsenrekken. Voorafgaande aan de afsluitingen en herinrichting zijn verkeerstellingen gehouden, die ook ná de afsluitingen worden gehouden om te zien of de situatie inderdaad autoluwer is geworden.



Voor de Langebrug is besloten om de afsluiting als één van de drie locaties voor een proef met een kentekencamera aan te wijzen. Hiermee worden de bezwaren voor een groot deel ondervangen. Voor het mogelijk maken van proefopstellingen voor cameraregistratie is besluitvorming nodig over de beleidsregel ontheffingen. Met deze beleidsregel wordt het mogelijk om in het tweede kwartaal van volgend jaar pilots te draaien met de camera's in de Breestraat, de Langebrug en Leidse Schans. Doel van de afsluiting van de Langebrug is het weren van doorgaand autoverkeer.

De Koepoortsbrug is de verbinding tussen de Doezastraat en Herenstraat, die de verbinding tussen deze twee winkelstraten moet versterken en waardoor dit winkelgebied meer als eenheid "HerenDoeza, dorp in de stad" wordt gevoeld. Voor dit ontwerp is al eerder door de gemeenteraad een kaderbesluit genomen en een voorlopig ontwerp vastgesteld waarover destijds ook is geparticipeerd. Het ontwerp wijzigt iets i.v.m. het invoeren van 30 km in de toekomst op de Jan van Houtkade. Het ontwerp zal definitief worden gemaakt en met de omgeving worden gedeeld. Omdat het ontwerp niet meer wijzigt, zal het niveau van participatie informeren zijn. In het nieuwe ontwerp wordt de voorrangssituatie aangepast zodat fietsers vanuit de Herenstraat richting de Doezastraat en vice versa voortaan voorrang hebben als ze de singel oversteken.

2.2.2. Verbeteren fiets-bereikbaarheid

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.B	Verbeteren fiets-bereikbaarheid	2.B.1	Herinrichting Noordeinde (7)	Ontwerpfase
			2.B.2	Herinrichting Lange Mare (10)	Fase later 2026-2040
			2.B.3	Herinrichting Oude Rijn(11c)	Deels Van gevel tot gevel Fase later 2026-2040
			2.B.4	Herinrichting Steenschuur in 3 fases (14a)	Deel 1
			2.B.5	Herinrichting Rapenburg (14b)	Fase later 2026-2040
			2.B.6	Herinrichting Oude Vest/Oude Singel Oost (16b)	Fase later 2026-2040
			2.B.7	Vergroting van het voetgangersgebied Nwe Rijn/ Botermarkt(11a)	Afgerond
			2.B.8	Oude Rijn afsluiting(11b en 11d)	Afgerond
			2.B.9	Herinrichting Morsweg asfaltdeel(2b)	Fase straks 2023-2026
			2.B.10	Fietsstraat Kort Mare(9a)	Fase later 2026-2040
			2.B.11	Herinrichting Havenplein(17a)	Afgerond

Om de verkeersveiligheid te verbeteren en een groen stadsplein te realiseren ter hoogte van het Rembrandtpark wordt het Noordeinde heringericht. Er is in het najaar 2021 gepartici-

peerd over het voorlopig ontwerp. Door wisseling van de projectmanager is het project na een aantal maanden weer opgestart. De inbreng van participanten vraagt om nader onderzoek en aanpassing van het ontwerp.

November 2022 is de herinrichting van de kadestrook Oude Rijn gerealiseerd. In samenwerking met de betrokken omwonenden zijn de boomspiegels vergroot en (soms door bewoners) vergroend, het fietsparkeren is beter georganiseerd en er komen enkele bankjes. Met het laten vervallen van de parkeerplaatsen is er weer een flink aantal meters kade vrijgemaakt om het water beter te beleven.

Afbeeldingen Oude Rijn



Om de fietser en daarmee ook het overig verkeer meer zicht te geven is op het Havenplein de bocht verruimd naar de Oude Vest. De verkeersveiligheid is hiermee vergroot. Daarnaast is het gehele plein vernieuwd en zijn er flinke groenvakken aangelegd.

(Oude situatie)



(Nieuwe situatie)



2.2.3. Verbeteren OV-bereikbaarheid

Een andere maatregel is “Betrouwbare toekomstbestendige OV-routes” . Hiermee wordt een onderzoek bedoeld om de voorkeursvariant voor de routes van de stadsbussen te bepalen als alternatief voor de route Stationsweg-Steenstraat. Er is in 2020 onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven door Goudappel waaruit twee meest voor de hand liggende routes naar voren kwamen. Een route achter het station langs via de Turfmarkt of een route via de Morsweg. De laatste route over de Morsweg werd hierin als voorkeursvariant genoemd met een aantal randvoorwaarden. Hiervan is de belangrijkste dat op dat moment de Rijnzichtbrug afgesloten moet worden voor autoverkeer. Er is in het afgelopen jaar onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van deze route. (Zie verder onder optimaliseren capaciteit; voor langzaam verkeer en voor autoverkeer)

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.C	Verbeteren OV-bereikbaarheid	2.C.1	Onderzoek busroutes(icm onderzoek knips)	Q3 2023
			2.C.2	Concessie busvervoer advies Leiden (3b)	Afgerond
			2.C.3	Aantrekkelijke looproutes van/ naar haltes(4)	Fase later 2026-2040
			2.C.4	MIRTverkenning Stationsgebied	Definitiefase

De uitvoering van de Centrumroute (zie programma Leiden Duurzaam Bereikbaar) vordert gestaag. Op dit moment zijn de onderdelen Schuttersveld en laatste deel Langegracht en Oude Herengracht in uitvoering. In januari gaat de nieuwe dienstregeling van start waarbij de Rnetbussen en lijn 45 over de Centrumroute gaan rijden. Hierdoor zal de route Stationsweg-Breestraat minder druk worden waardoor het voor fietsers en voetgangers veiliger wordt. Passagiers kunnen dichtbij het kernverblijfsgebied uitstappen bij de Hogewoerd, bij de Haarlemmerstraat en het Energiepark. De stadslijnen blijven in de Breestraat rijden.

2.2.4. Optimaliseren capaciteit; voor langzaam-verkeer en voor autoverkeer

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.D	Optimaliseren capaciteit; voor langzaam-verkeer en voor autoverkeer	2.D.1	Onderzoek afsluiting Rijnzichtbrug en Turfmarkt(2a)	Stap 1 Stap 2 Q3 2023
			2.D.2	Afsluiting doorgaand autoverkeer Langebrug(12a)	Q2 2023
			2.D.3	Herinrichting Oosterkerkstraat/Ir Driessenstraat (20)	Definitiefase

Een belangrijk doel is het prettig en veilig verblijven en verplaatsen op de Turfmarkt en de Morsweg. Het verkeerskundige onderzoek naar het afsluiten van het doorgaand verkeer op de Turfmarkt en de Rijnzichtbrug is afgerond. Het is een gedegen onderzoek naar de gevolgen van een verkeersknip zowel in 1 richting als in 2 richtingen op de Rijnzichtbrug en een volledige afsluiting op de Turfmarkt voor het autoverkeer. Tegelijkertijd is onderzoek gedaan naar de voorkeursvariant van de routes voor de stadsbussen door de binnenstad over de Morsweg. Er is onderzocht wat het effect ervan is op het wegennet. Hieruit blijkt dat deze afsluitingen verkeerstechnisch haalbaar zijn.

De resultaten zijn toegelicht op onder meer een digitale bijeenkomst waar meer dan 100 mensen naar hebben gekeken, en is ook nog terug te zien op de website van de gemeente. Ook is het onderzoek toegelicht aan de raadscommissie.

Daarnaast zijn in het onderzoek principeoplossingen aangedragen die nader moeten worden onderzocht en geoptimaliseerd. Dit mondt uit in een pakket aan maatregelen. Hiervoor is een tweede stap nodig om de benodigde aanpassingen op de locaties nader te verdiepen op aspecten van ontwerp, technische en financiële aard. Ook wordt een tijdsfasering van de uitvoering van de maatregelen in kaart gebracht vanwege de onderlinge samenhang en de relatie met overige projecten. Hierover zal het college binnenkort besluiten en kan de raad haar wensen en bedenkingen bij het vervolgonderzoek aangeven.

We verminderen het doorgaande verkeer door de historische compacte binnenstad, onder andere door de aanleg van de ringstructuur. De RijnlandRoute en de Leidse Ring Noord leveren een belangrijke bijdrage aan minder doorgaand verkeer in en door de binnenstad en zijn daarom randvoorwaardelijk voor een autoluwe binnenstad. (zie ook onder Leiden Duurzaam Bereikbaar)

2.2.5. Creëren passend aanbod parkeren voor auto's; onderscheiden van bewoners/bezoekers-parkeren

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.E	Creëren passend aanbod parkeren voor auto's; onderscheiden van bewoners/bezoekers-parkeren	2.E.1	Instellen vergunningplafonds parkeren voor de binnenstad(26)	Q4 2022
			2.E.2	Communicatiecampagne bezoekers(27a)	Loopt
			2.E.3	Omzetten straat- naar garageparkeren voor bezoekers en kortparkeerplaatsen(27b)	Afgerond
			2.E.4	Ophoging en renovatie Parkeergarage Haarlemmerstraat	Vorbereidingsfase
			2.E.5	Aanpak onbenutte particuliere parkeerplaatsen(28a)	Fase straks 2023-2026
			2.E.6	Capaciteit waarborgen Morspoortgarage tijdens en na gebiedsontwikkeling STEO(29a)	Definitiefase
			2.E.7	Onderzoek verplaatsing Morspoortgarage(29c)	Q1 2023
			2.E.8	Onderzoek P&R(31c)	Q2 2023
			2.E.9	Betere benutting transferia(31d)	Fase later 2026-2040
			2.E.10	Shuttleserviceconcept Haagweg waarborgen voor toekomst(32)	Fase straks 2023-2026

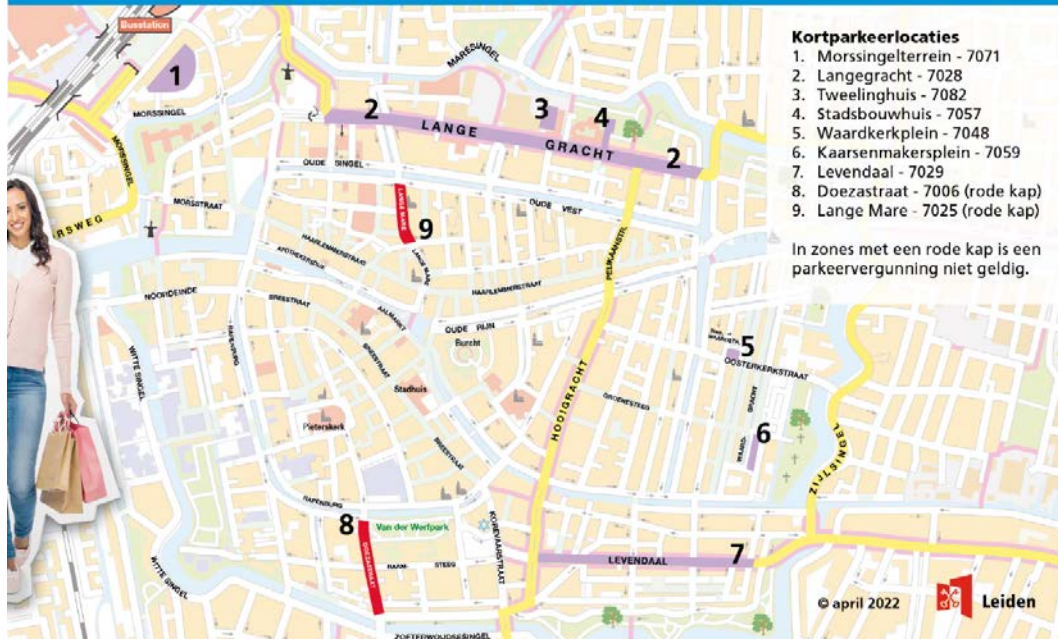
Om het voor bezoekers aan de stad gemakkelijker te maken worden bezoekers geleid naar de prachtige parkeergarages aan de randen van het kernverblijfsgebied. Om dit te versterken zijn de regimes in de binnenstad en stationsomgeving aangepast. Door de aanpassing zijn alle parkeerplaatsen bestemd voor vergunninghouders, behoudens een 7-tal locaties waar nog kort geparkeerd kan worden (maximaal 2 uur). Op 2 van deze locaties (Doezastraat en Lange Mare) geldt een rode-band-parkeerautomaatregime. Dit houdt in dat gedurende de tijden dat het regime geldt (ma t/m za van 9.00 – 21.00 uur en zo van 13.00 – 21.00 uur) de parkeervergunningen hier niet geldig zijn.

Tussen 21.00 – 9.00 uur geldt hier vrij-parkeren en kunnen ook de vergunninghouders er gebruik van maken. Door deze herschikking van regimes is er minder zoekverkeer, wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de smalle straatjes en op de grachten ten goede komt.

Tevens heeft het een positief effect op de bereikbaarheid omdat de parkeersituatie op straat inzichtelijker is: bezoekers parkeren in de mooie nieuwe garages die goed gelegen en bewegwijzerd zijn en bewoners parkeren op straat. Er loopt sinds juni een campagne voor bezoekers om hen hierover te informeren en het parkeerverwijssysteem is vernieuwd (opgenomen in de algehele bewegwijzering) waardoor de garages beter vindbaar zijn.

Nieuwe straatparkeren centrum

voorjaar 2022



De optopping van de Haarlemmerstraatgarage start in het tweede kwartaal van 2023. Hiermee breidt de garage uit met 88 parkeerplaatsen. Een mogelijke kink in de kabel is de uitspraak van de Raad van State van woensdag 2 november 2022 waar een streep is gehaald door de bouwvrijstelling. Wellicht dat nu alsnog een stikstofdepositieberekening moet worden gemaakt. Navraag ligt bij ODWH.

Door de gemeenteraad is besloten om de capaciteit van de Morspoortgarage terug te laten komen in de gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied op de huidige plek, de zogenaamde Mkavels. Dit is meegenomen in de opgave van de gebiedsontwikkeling Mkavels. Door het project Mkavels wordt nu een onderzoek uitgevoerd naar de grootte, exploitatie, wijze van aanbesteding en ontwikkeling. Verder is er verzocht via een motie om een andere locatie te vinden voor de Morspoortgarage. Dit is nog in onderzoek.

Aan de ontwikkeling van de P&R Mendelweg wordt door Naturalis gewerkt. Er is met de gemeente overleg over de randvoorwaarden, om het een succesvolle mobiliteitshub te laten zijn, waarvandaan mensen eenvoudig naar de stad kunnen met een deelfiets, te voet of het OV. In januari 2023 zal een informatiebijeenkomst voor de omwonenden worden georganiseerd.

2.2.6. Verbeteren parkeren voor fietsen; kwalitatief en kwantitatief

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.F	Verbeteren parkeren voor fietsen; kwalitatief en kwantitatief	2.F.1	Herinrichting Beestenmarkt(22)	Fase later 2026-2040
			2.F.2	Opstellen Uitvoeringsplan Fietsparkeren(25a)	Q2 2023
			2.F.3	Fietsenstalling Mosterdsteeg (25 b)	Realisatiefase
			2.F.4	Verkenning fietsenstalling Hartebrugkerk (25)	Definitiefase

Dit jaar is gestart met het opstellen van het uitvoeringsplan fietsparkeren. Ter inspiratie zijn we op bezoek geweest in Amsterdam dat een mooi voorbeeld is van een eenduidige en herkenbare aanpak, waardoor fietsers makkelijk weten waar ze hun fiets kwijt kunnen en daardoor delen van de openbare ruimte meer ruimte biedt voor voetgangers. Vooruitlopend worden op verzoek van de Universiteit aan de zijgevel van het Kamerlingh Onnesgebouw fietsklemmen gezet i.v.m. met de grote aantallen fietsen die daar in de openbare ruimte staan.

Het aantal inpandige fietsenstallingsmogelijkheden wordt flink uitgebreid in het centrum. De stalling in de Mosterdsteeg zal dit jaar worden geopend. Dit levert 367 plaatsen op. Daarnaast zijn we gestart met het project fietsenstalling Hartenbrugkerk dat we samen met het parochiebestuur HH Petrus en Paulus ontwikkelen. De stalling op het achterterrein van de kerk wordt vergroot en biedt plaats aan ongeveer 350 plekken. Hiervoor krijgt de Romanuszaal een plek op het dak van de fietsenstalling. Deze uitbreiding biedt fietsers de mogelijkheid de fiets onder toezicht te stallen en draagt bij aan minder verrommeling op straat.

2.2.7. Verbeteren toegankelijkheid minder validen, dementerenden, slechtzienden, slechthorenden en ouderen

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.G	Verbeteren toegankelijkheid minder validen, dementerenden, slechtzienden, slechthorenden en ouderen	2.G.1	Plan voldoende invalideparkeerplaatsen (36a)	Afgerond
			2.G.2	Project obstakelvrije trottoirs (icm project ruimte op straat) (6)	Definitiefase

Met de omzetting van de parkeerplaatsen op straat zijn alle vergunninghoudersplaatsen ook bestemd voor houders van een gehandicaptenparkeervergunning. De overige gehandicaptenparkeerplaatsen blijven in aantal gehandhaafd.

Inspanningen die bijdragen aan het obstakelvrij maken van de trottoirs zijn onder meer de realisatie van inpandige fietsenstallingen, het uitvoeringsprogramma fietsparkeren waarmee we het fietsparkeren op straat structureren en het in 2023 te starten project Ruimte op straat waarin ook het vrijspelen van trottoirs als de Tweede Binnenvestgracht en Noordeinde in worden meegenomen. Verder zijn alle haltes in de binnenstad toegankelijk. Wanneer bekend is hoe de toekomstige busroutes lopen, wordt ook een project opgestart om de routes naar de haltes toegankelijker te maken.

2.3. Verbeteren verkeersveiligheid

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
3. Verbeteren Verkeersveiligheid	3.A	Oplossen top 10 knelpunten o.b.v. verkeersveiligheidsmonitor	3.A.1	Verbeteren kruispunt Kort Rapenburg-Breestraat-Noordeinde	Fase later 2026-2040
	3.B	Verbeteren verkeersveiligheid wijken en schoolomgeving	3.B.1	Verbeteren verkeersveiligheid Zijlsingel(35a)	Deels afgerond Ontwerpfase

2.3.1. Oplossen top 10 knelpunten o.b.v. verkeersveiligheidsmonitor

De verkeersveiligheid op het kruispunt Noordeinde-Breestraat- Kort Rapenburg is verbeterd door de verwijdering van de (al eerder afgesloten) linksafstrook voor busverkeer op het Kort Rapenburg. Hiervoor is een plantvak in de plaats gekomen. De gehele Kort Rapenburg, Prinsessekade en Turfmarkt is opnieuw geasfalteerd waarbij fietsers meer ruimte hebben gekregen en de kruising met de Blauwpoortsbrug met belijning veiliger is gemaakt.

2.3.2. Verbeteren verkeersveiligheid wijken en schoolomgeving

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de agenda verzocht om met de bewoners van de Zeeheldenbuurt te kijken hoe de verkeersveiligheid op de Zijlsingel voor fietsers en voetgangers kan worden verbeterd. In juli 2021 heeft participatie plaatsgevonden (bewonersavond/schriftelijk) met de bewoners van de Zeeheldenbuurt waarbij knel- en verbeterpunten tav de verkeersveiligheid op de Zijlsingel zijn opgehaald. Omdat Beheer in oktober 2021 zou starten met groot asfaltonderhoud op de Zijlsingel is het gelukt een aantal aangedragen punten mee te nemen tijdens dit onderhoud. In februari 2022 is gestart met onderzoek naar de overige diverse ingebrachte knel- en verbeterpunten van de bewoners, zoals het plaatsen van spiegels op kruisingen, het doortrekken en verbeteren van het voetpad langs het water van de Zijlsingel, het aanpassen van de kruising Oosterkerkstraat en Zijlsingel. De betrokken bewoners ontvangen regelmatig updates over de stand van zaken – wat is uitgevoerd, wat nog niet en waarom niet - en worden binnenkort weer bijgepraat.

In de Clarensteeg is een maatregel getroffen om de snelheid van het autoverkeer meer te remmen en auto's elkaar niet kunnen passeren.

3. Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar

De gemeente Leiden wil duurzaam en veilig bereikbaar zijn en blijven. De komende jaren wordt daarom ingezet op duurzame mobiliteit, waarbij voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer voorrang krijgen.

Fiets en voetganger geven we in onze stad ruim baan. Fietsen en lopen zijn de gezondste en meest duurzame manieren om jezelf te verplaatsen. Fietsgebruik stimuleren we o.a. door verbetering van regionale fietsroutes, aanleg van (snel)fietspaden en met ook o.a. extra fietsenstallingen bij stations (Lammenschans en De Vink) en in de binnenstad.

Voor plekken met ernstige knelpunten op gebied van veiligheid en/of luchtkwaliteit zoeken we naar maatregelen om deze weg te nemen. Op het gebied van veiligheid zetten we m.n. in op het oplossen van de knelpunten genoemd in de veiligheidsmonitor, en op het verbeteren van de verkeersveiligheid in de woonwijken en bij scholen. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit wordt gewerkt aan het instellen en aanscherpen van milieuzones. Maar we doen dit ook door emissieloos vervoer te stimuleren door in te zetten op elektrisch rijden en dit te faciliteren met meer oplaadmogelijkheden.

Ondanks de ontwikkeling van Leiden als fietsstad blijven veel mensen afhankelijk van hun auto, bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer. Ter vermindering van doorgaand verkeer door woonwijken en ter bevordering van Openbaar Vervoer gaan we door met de uitvoering van de bereikbaarheidsprojecten waartoe de raad eerder heeft besloten, zoals de Leidse Ring Noord, de Centrumroute en Rijnlandroute. Met een verbeterde doorstroming zorgen we daarmee ook voor een verbetering van de luchtkwaliteit.

Zie bijlage 2 voor de doelenboom Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar.

3.1. Verduurzaming mobiliteit; meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift

3.1.1. Meer laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer; weg en water

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
1. Verduurzaming mobiliteit; vertalen naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	1.A	Meer laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer; weg en water	1.A.1	Laadpalen	Loopt

Als voorwaarde voor het slagen van schoon vervoer is beschikbaarheid van voertuigen en voldoende laadinfra vereist. Als gemeente moeten we inspelen op de ontwikkelingen omtrent laadinfra. Recentelijk is een fikse groei te zien in de vraag naar laadpalen; dit leidde ook tot nieuwe aanbieders die laadpalen in Leiden aanbieden zowel op aanvraag van bewoners en medewerkers van bedrijven, alsook qua strategische plaatsing (potentie). Individuele laadpalen in de openbare ruimte leiden tot ruimtebeslag en zijn steeds lastiger om te laten plaatsen zeker in de historische binnenstad. Dit is reden geweest om meer naar strategisch plaatsen van laadpalen en laadpleinen (geconcentreerd laden op één plek) te streven, evenals het plaatsen van elektrische laadpalen voor deelauto's. Ook is er aandacht voor het plaatsen van laadpalen in semi-openbare parkeergarages en het meewerken aan particuliere initiatieven om laadstroom te realiseren.

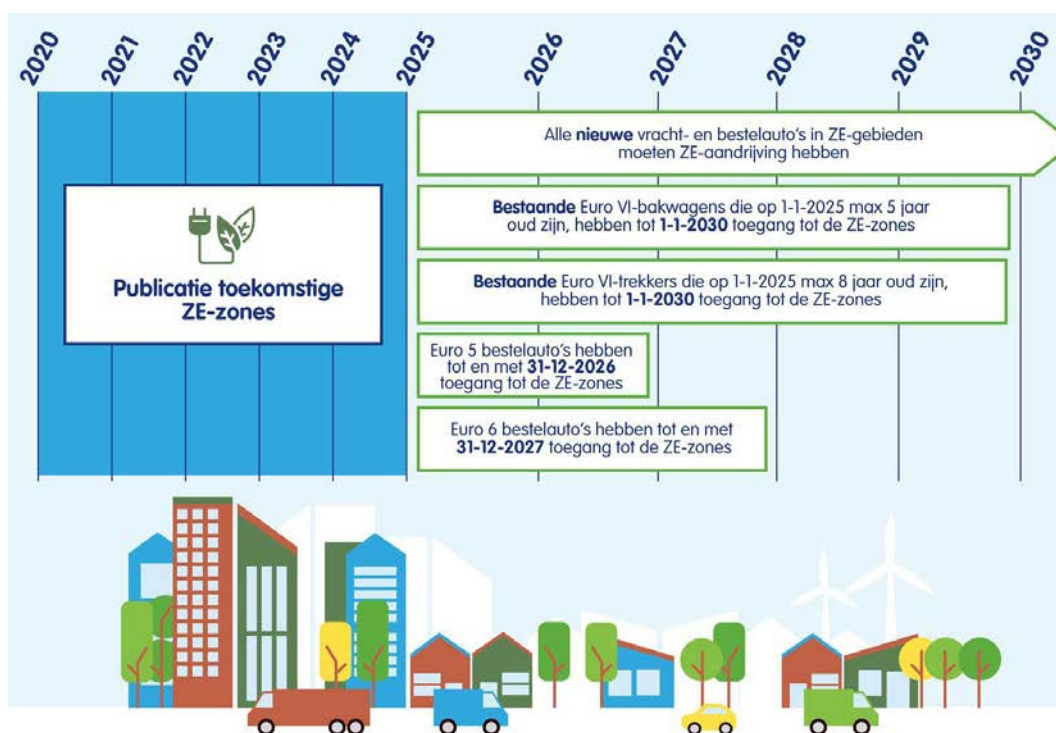
Daarnaast is samen met de Regio, in het kader van zowel de Regionale als de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, een integrale en regionale visie op laadinfrastructuur in het college vastgesteld in februari 2021. Dankzij deze regionale samenwerking in Zuid-West (Holland-Rijnland en Provincie Zuid-Holland) kan ook worden ingezet op zwaardere en snellaadinfrastructuur in de regio, onder meer ten behoeve van elektrificatie van vracht- en bestelverkeer. Onze inzet op elektrisch rijden blijft hard nodig, vanwege de toenemende vraag in het kader van nul-emissie, elektrische deelmobiliteit en de autonome overgang van fossiel naar elektrisch. In dat laatste kader is er ook aandacht voor slimme laadinfrastructuur.

Dankzij een subsidie vanuit het Schone Lucht Akkoord worden bestaande evenementenstroompunten multi-inzetbaar gemaakt. Dit kunnen we doen door dit te koppelen aan de te vernieuwen evenementen- en marktstroom. Als we deze bestaande punten slimmer maken kan er ook aan geladen worden door voertuigen en bouwpunten. Dan wordt er een beter rendement behaald per punt en worden aanlegkosten voorkomen.

3.1.2. Verduurzaming distributie-netwerk zowel voor op de weg als op het water

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
1. Verduurzaming mobiliteit; vertalen naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	1.B	Verduurzaming distributie-netwerk zowel voor op de weg als op het water	1.B.1	Zero emissie Stadsdistributie	Loopt
			1.B.2	Hubs	Loopt
			1.B.3	Deelmobiliteit	Loopt
			1.B.4	Werkgeversaankpak	Loopt

In november 2021 is door het college het principebesluit om een zero-emissiezone voor vracht- en bestelverkeer per 1 januari 2025 in te voeren vastgesteld. De zone betreft de binnenstad binnen de singels en het stationspleingebied aan de centrumzijde. Gezamenlijk met het kernteam van ondernemersverenigingen en met inzet van een logistiek makelaar wordt uitgebreid gecommuniceerd via diverse gemeentelijke en ondernemerssites over zowel de (landelijke) route naar invoering van zero-emissie, als landelijke en lokale subsidieregelingen. Daarnaast worden diverse bijeenkomsten georganiseerd voor het bedrijfsleven over de mogelijkheden van een ZE bedrijfsvoering; in de komende tijd zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan een campagne voor het MKB bedrijfsleven. Daarbij is gemeente Leiden een pilotgemeente voor de Topsector Logistiek en het Ministerie van I & W om deze transitie onder het bedrijfsleven te bewerkstelligen.



Diverse projecten in het kader van zero-emissie zijn gestart en lopen succesvol: Veel zero-emissie dienstverleners zijn volop aan de slag in gemeente Leiden zoals Lessgo, Heren Douza, Moss, Cityhub en Citybarge. Ook is met de lancering van de Leidse website 'Steden bevoorraden zonder uitstoot' zowel lokaal, als landelijk beleid en een route naar 2025 voor iedereen vindbaar gemaakt. In deze route wordt nauw samengewerkt met team

economie en draagt ook wethouder Economie bij aan het uitdragen van de toekomstbestendige route naar een bereikbare stad met schone voertuigen. Ook is inmiddels een logistiek makelaar beschikbaar vanuit Bereikbaar Zuid-Holland om het bedrijfsleven te adviseren over zero-emissie bedrijfsvoering.

- Binnen de inkoop van gemeentelijke diensten is inmiddels zowel het zero-emissie als het gebundeld leveren ingebed als scoring bij aanbestedingen. De uitvraag voor de afvalverwerking/ophalen van 60 locaties van de gemeente Leiden en de partners heeft geleid tot een mooi aanbod op zowel circulair als zero-emissie vervoer. Daarnaast is verder ingezet op duurzame aanbestedingen in diverse bouwprojecten en in het bijzonder op bouwlogistiek over water met Circle Lines/Citybarge en de Provincie Zuid-Holland
- In de laatste maanden van 2022 worden dan ook diverse voorlichtingsbijeenkomsten gehouden over goederenvervoer over water georganiseerd in nauwe samenwerking met Provincie Zuid-Holland en Ondernemend Leiden; daarbij wordt aangesloten bij de ontwikkeling van een regionale en circulaire bouwhub in de regio Midden-Holland voor onder meer gemeente Leiden zelf.
- Ook ondersteunen wij lokale initiatieven zoals van Duurzame Horeca om de versstromen te inventariseren en te bezien in hoeverre deze gebundeld en zero-emissie beleverd kunnen worden.

De milieuzone vracht is sinds december 2021 alleen toegankelijk voor vrachtwagens met een emissie uitstoot van Euro 6 en hoger. De instelling van een zero-emissiezone op termijn is een logisch vervolg daarvan. Deze laatste zone betreft de huidige milieuzone vracht met een uitbreiding naar het stationsplein gebied. De zero-emissiezone geldt dan niet alleen voor het vrachtverkeer, maar ook voor zakelijk bestel- en bezorgverkeer.

Daarbij is het (bestaande) ontheffingen- en vergunningenbeleid in 2022 uitgewerkt voor vaststelling in het college in december 2022. Vanaf april 2023 wordt ook gestart met de eerste pilots rondom kentekenregistratie door middel van de inzet van ANPR camera's. De camera's herkennen kentekens en zijn noodzakelijk in het kader van toekomstige handhaving van de zero-emissiezone en de autoluwe binnenstad.

Hubs betreffen overslagpunten voor goederen en/of overstappunten voor personen. Qua goederenhubs (ook wel stadsdistributiepunten) is een onderzoek en een marktconsultatie uitgevoerd naar de potentie en kansrijkheid van dergelijke overslagpunten in gemeente Leiden. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat mede gezien het ruimtegebrek een 'multi user' stadsdistributie centrum voor duurzame bevoorrading van de binnenstad het meest passend zou zijn. En dat daarbij geconcentreerd moet worden op de goederenstromen voor retail (non-food), horeca en facilitair. Door hierop te focussen richten we ons op de meest kansrijke stromen van en naar de binnenstad. Voor overige distributiestromen, zoals bouwstromen, moet een regionale oplossing gezocht worden. Dit doen we al met bouwlogistiek in kader van bouwstromen over water in nauwe samenwerking met Provincie Zuid-Holland, Circle Lines en Citybarge (elektrische boot), waarbij gestreefd wordt naar een regionaal netwerk en overslagpunten aan het water. De rol van de gemeente op het gebied van stadsdistributiehubs is vooral faciliterend zoals bij huidige marktpartijen als Cityhub en Logiconnekt direct aan of net buiten de rand van de stad. Deze partijen leveren vanaf de Hub gebundeld met passend en efficiënt vervoer de goederen op maat van de (MKB) klant en dragen op deze manier bij aan de bereikbaarheid van de stad.

Het beleid voor de deelauto maakt onderdeel uit van de Parkeervisie. Daarbij worden voor de aanbieders van deelauto's op aanvraag, vele nieuwe autodate plekken gereserveerd, inclusief laadpaalplekken. Ook wordt ruimte geboden aan bewonersinitiatieven om voertuigen te delen zoals op de Kaasmarkt. Daarbij worden in ruil voor het inleveren van parkeervergunningen particuliere deelautoplekken gereserveerd. Het beleid voor de deelauto inclusief een campagne voor deelautogebruik wordt vanaf het eerste kwartaal van 2023 verder uitgewerkt.

Voor wat betreft deelvoertuigen als deelfiets en deelscooter; hier geldt vooralsnog een verbod op omdat zeker de deelscooter niet bijdraagt aan de gewenste mobiliteitstransitie en de deelscooter de openbare ruimte belast. Voor de deelfiets is nader beleid uitgewerkt met diverse stakeholders. Een analyse op basis van marktonderzoek (behoefte) en marktconsultatie (bijdrage aan transitie en aanbod) van deeltweewielers is aan het college in november 2022 voorgelegd, waarbij gericht wordt op een pilot met de deelbakfiets vanaf het tweede kwartaal van 2023. Daarbij moet weloverwogen met deelvoertuigen worden omgegaan, gezien het ruimtebeslag in de openbare ruimte, de daarmee gepaard gaande overlast en/of daadwerkelijk wordt bijgedragen aan een modal shift van auto naar fietsen en OV-gebruik. De deeltweewieler dient een aanvulling op het openbaar vervoer te vormen danwel het autogebruik te vervangen.

Om duurzaam gedrag bij werkgevers en hun werknemers te stimuleren wordt nauw samengewerkt met Zuid-Holland Bereikbaar en de mobiliteitsmakelaar. Gemeente Leiden is aangesloten bij dit samenwerkingsverband dat streeft naar slim en efficiënt werken, slimme logistiek en CO2 reductie bij werkgevers. Een belangrijk product (naast campagnes) dat in 2023 zal worden ingezet voor de werkgevers zal de mobiliteitsscan zijn, waarbij een werkgever advies op maat krijgt voor een slimmere, schonere mobiliteit.

3.2. Verbeteren bereikbaarheid

3.2.1. Verbeteren fiets-bereikbaarheid

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.B	Verbeteren fiets-bereikbaarheid	2.B.1	Fietsweg Haagweg Zuid	Realisatie
			2.B.2	Fietsroute Zoeterwoudseweg en Vrijheidslaan	Realisatie
			2.B.3	Fietsroute Agaatlaan	Voorbereiding
			2.B.4	Fietsroute tussen de Rijndijken	Realisatie
			2.B.5	Fietspoort Spanjaardsbrug	Definitie
			2.B.6	Kruispunt Blauwe tramstraat/ Haagweg	Definitie

Fietsweg Haagweg Zuid

De fietsstraat Haagweg is op 30 maart jl. feestelijk geopend. Deze zeer drukke fietsroute tussen de Stevenshof/Voorschoten en de binnenstad is door dit project niet alleen veel comfortabeler en veiliger geworden, maar ze maakt ook onderdeel uit van één van de 7 corridors genoemd in het fietsbeleid vastgesteld door de Gemeenteraad; de corridor Leiden – Den Haag Oost. Op deze route ligt, in het verlengde van de provinciale snelfietsroute Velostrada, de fietsroute over de parallelweg van de Haagweg. Deze fietsroute is een regionale fietsroute, de hoogste categorie fietsroutes in Leiden.

Fietsroute Zoeterwoudseweg en Vrijheidslaan

De Zoeterwoudseweg en de Vrijheidslaan in het Roodenburgdistrict zijn onderdeel van de doorgaande regionale fietsroute tussen het centrum van Leiden en Zoetermeer. Voor de veiligheid en het comfort van de fietser wordt deze route opnieuw ingericht. Gelijktijdig wordt er wegfundering aangelegd en worden de bushaltes voor iedereen toegankelijk gemaakt.

De aanbesteding van het werk heeft inmiddels plaatsgevonden en de realisatie van het project is gestart. De uitvoering is in november gestart met de werkzaamheden aan de kruising Vrijheidslaan.

Fietsroute Agaatlaan

In de Hoge Mors worden fietsroutes over de Agaatlaan, Smaragdlaan en Hoge Morsweg (asfalt deel) verbeterd. De fietsroutes over de Agaatlaan en over de Smaragdlaan (tussen de Diamantlaan en de Agaatlaan) worden verbeterd aangelegd als integraal onderdeel van het project Duurzame wijkvernieuwing Hoge Mors. Dit project bevindt zich nu in de ontwerpfasen. Uitvoering staat gepland voor 2024-2026. De uitvoering van de Smaragdlaan en Agaatlaan zijn mede afhankelijk van de rioleringswerkzaamheden en het daarmee samenhangende faseringsplan.

De fietsroute Smaragdlaan – Hoge Morsweg (tussen de Agaatlaan en de Haagse Schouwweg) bevindt zich in de initiatieffase. De planning voor ontwerp, voorbereiding, realisatie (inclusief participatie en besluitvorming) is nader te bepalen.

Fietsroute tussen de Rijndijken

Het project Verbeteren Fietsroute tussen de Rijndijken door de Zeeheldenbuurt heeft als doel de fietsroute en daarmee de verkeersveiligheid voor fietsers tussen de Hoge Rijndijk en de Lage Rijndijk (door de Zeeheldenbuurt) te verbeteren. De verbeteringen bestaan in hoofdlijnen uit het verbeteren van de fietsroute over de Tasmanstraat en het verbeteren van twee fietsoversteken om daarmee een veiligere, duidelijkere, meer herkenbare fietsroute tussen de Rijndijken te realiseren. Naast deze verbeteringen is tegelijkertijd ook een klimaatadaptieve maatregel uitgevoerd: de aanleg van een hemelwaterriool onder een groot deel van de fietsroute. Het project is nu in uitvoering. Het Evertsenpad is weer in gebruik genomen door voetgangers en (brom-)fietsers. De werkzaamheden in de Tasmanstraat zijn nu afgerond zodat ook de Tasmanstraat weer in gebruik genomen is.

De bewoners zijn eerder geïnformeerd over de start van de werkzaamheden ondanks het feit dat de rechtbank nog geen uitspraak had gedaan over de lopende beroepszaken. Deze

beroepszaken zijn ingesteld tegen de omgevingsvergunning om de Tasmanstraat te verbreden én het hoger beroep dat is ingesteld bij de Raad van State tegen het verkeersbesluit. De bezwaarmakers hadden een Voorlopige Voorziening aangevraagd die in juli jl. is behandeld. De voorlopige voorzieningenrechter heeft hierop een voorlopig oordeel gegeven dat de gemeente Leiden door kon gaan met de werkzaamheden, maar dat de Tasmanstraat nog niet als fietsstraat in gebruik genomen mocht worden en dat deze doodlopend moest blijven totdat de rechtbank uitspraak heeft gedaan. Het is nog niet bekend wanneer deze uitspraken worden verwacht.

Dit betekent dat de fietsers wel weer gebruik kunnen maken van de Tasmanstraat, maar de straat zal vooralsnog formeel geen fietsstraat zijn. De gehele straat blijft dan nog tweerichtingsverkeer voor auto's, maar wel doodlopend. Deze situatie blijft in ieder geval bestaan tot het moment dat er uitspraak is gedaan. Op het moment dat de rechtbank en de Raad van State uitspraak hebben gedaan over deze situatie, wordt bekeken welke gevolgen deze uitspraken hebben op de verkeerssituatie in de Tasmanstraat.

Volgens planning zullen de werkzaamheden aan de fietsroute nog tot aan het einde van dit jaar voortgezet worden. De werkzaamheden vinden dan onder andere plaats op het kruispunt bij het Olgaterrein en op het fietspad langs de Admiraalsweg.

Fietspoort Spanjaardsbrug

In de Mobiliteitsnota Leiden 2020-2030 is de Spanjaardsbrug als knelpunt benoemd. Het voorstel in die nota is om de Spanjaardsbrug voor OV en langzaam verkeer open te houden, maar te sluiten voor autoverkeer. Na onderzoek is geconcludeerd dat zowel voor als na opwaardering van de Leidse Ring Noord er geen nadelige gevolgen zijn voor de omliggende wegen.

Doel van dit project is het verbeteren van de fietsroute tussen Leiden en Leiderdorp over de Spanjaardsbrug en het concentreren van autoverkeer op de Leidse Ring Noord (LRN) zodat de leefbaarheid in naast liggende wijken verbetert.

De definitiefase is inmiddels gestart met de opzet van een schetsontwerp en het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst met gemeente Leiderdorp. Verwacht wordt dat in 2023 het kaderbesluit aan de gemeenteraad kan worden voorgelegd. Uitgangspunt voor de planning is dat het project gerealiseerd wordt na de ingebruikname van het deelproject Engelendaal van de LRN en voorafgaand aan de realisatie van het deelproject Willem de Zwijgerlaan van de LRN; conform huidige planningsinzichten in 2025. Ook kent het project een sterke afhankelijkheid met het onderzoek naar de kentekenregistratie dmv cameratoezicht. Het uitgangspunt is dat de handhaving op de Spanjaardsbrug ook met kentekenregistratie zal plaatsvinden.

De samenwerking met Leiderdorp loopt ook op dit project erg positief; en de Leiderdorpse raad heeft op dinsdag 8 november een motie aangenomen om het belang van dit project te onderstrepen.

Kruispunt Blauwe Tramstraat / Haagweg

Bij het kruispunt Blauwe Tramstraat/Haagweg moet een fietsaansluiting van de Tevreewijk gemaakt worden en de verkeersregelininstallatie (VRI) moet vervangen worden. De vervanging van deze VRI heeft hoge urgentie, omdat de levensduur van de installatie is beëindigd. De VRI zal vervangen worden alvorens de fietsoversteek gerealiseerd wordt.

3.2.2. Verbeteren OV-bereikbaarheid

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.C	Verbeteren OV-bereikbaarheid	2.C.1	Centrumroute (HOV-route)	Realisatie
			2.C.2	Lange Gracht en Oude Herengracht	Realisatie
			2.C.3	Schuttersveld	Realisatie

Centrumroute (HOV-route)

Het doel van het project herinrichting Centrumroute is de aanleg van een route voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen station Leiden Lammenschans en station Leiden Centraal. De HOV Centrumroute bestaat uit vier deeltrajecten die afzonderlijk worden voorbereid en uitgevoerd. De straten worden van gevel tot gevel opnieuw ingericht waarbij tevens meer ruimte wordt gemaakt voor voetgangers en fietsers en de kwaliteit van de openbare ruimte wordt verbeterd en vergroend.

Het project is bijna gereed en de voorbereidingen worden getroffen voor de openingshandeling/-feest van de Centrumroute in januari 2023.

Vanaf 8 januari 2023, wanneer de nieuwe dienstregeling in gaat, zal de Centrumroute dan ook in gebruik worden genomen door R-net. Hierdoor zullen op de route Stationsweg - Breestraat flink minder bussen gaan rijden, waardoor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid daar sterk verbetert.

Langegracht en Oude Herengracht

Inmiddels is de Langegracht voorzien van de nieuwe inrichting en is ook de nieuwe R-net halte Energiepark gerealiseerd, waarmee de Langegracht geschikt is gemaakt voor ingebruikname door het HOV.

In Q4 2022 zal alleen de laatste beplanting nog worden aangebracht op de Gouden Balbrug en langs het laatste stukje Langegracht bij de Verversbrug. Vanaf januari 2023 volgen dan nog de werkzaamheden aan de Oude Herengracht, Verversbrug, Houtmarkt en het resterende groenwerk. Deze delen van het project zijn geen onderdeel van de Centrumroute zelf.



Schuttersveld

Voorafgaand aan de 3 oktober festiviteiten is het straat-/asfaltwerk aan de zuidzijde afgerond en ook al een gedeelte van het voet-/fietspad aan de noordzijde. Het projectgebied is tijdig beschikbaar gesteld voor de opbouw van de kermis. De kermis heeft niet geleid tot noemenswaardige beschadigingen aan de net gerealiseerde objecten op het Schuttersveld.

Na de 3 oktober viering heeft de aannemer de werkzaamheden aan de noordzijde van het Schuttersveld voortgezet en is ook de Dellaertweg afgesloten zodat de werkzaamheden aan deze kruising kunnen worden gerealiseerd. De Dellaertweg wordt medio november weer opengesteld voor verkeer. De rijbanen van het Schuttersveld zullen volgens planning op 23 december gereed zijn voor ingebruikname door R-net.

In overleg met de provincie is tenslotte inmiddels ook besloten dat we een zebra realiseren bij de oversteek over het Schuttersveld langs de Rijnsburgersingel (aan de noord/stationszijde van de kruising). Hiermee verhogen we de verkeersveiligheid in het gebied en realiseren we een wens van veel omgevingspartijen.





3.2.3. Optimaliseren capaciteit; voor langzaam-verkeer en voor autoverkeer

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.D	Optimaliseren capaciteit; voor langzaam-verkeer en voor autoverkeer	2.D.1	Leidse Ring Noord	Ontwerp & realisatie
			2.D.2	Rijnlandroute	Vorbereiding & realisatie
			2.D.3	Herinrichting Churchillaan	Definitie
			2.D.4	Hoge Rijndijk	Definitie
			2.D.5	Hoge Rijndijk-Willem van der Madeweg	Ontwerp
			2.D.6	Noord-zuid verbindingssas	Definitie

Leidse Ring Noord

De aanleg van de Leidse Ring Noord, als ruggengraat voor vele andere stedelijke ontwikkelingen, is randvoorwaardelijk om de ambitie van een leefbare en toegankelijke (binnen)stad waar te kunnen maken. Het creëert daarnaast ruimte voor de groei van de stad. Daarnaast is de Leidse Ring Noord van wezenlijk belang voor de bereikbaarheid van de Leidse regio als geheel en daarmee voor de economie, de werkgelegenheid en de borging van een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Afgelopen half jaar zijn weer grote stappen gezet in de voortgang van de LRN. De realisatie van tracédeel Plesmanlaan is gegund aan Boskalis Nederland. Boskalis werkt op dit moment de plannen verder uit. Het bestemmingsplan voor dit deel is in november 2022 vastgesteld door de raad.

Dura Vermeer heeft de geluidsschermen op de Willem de Zwijgerlaanbrug onlangs geplaatst. Naar verwachting wordt dit project eind dit jaar overgedragen aan beheer.



De uitvoering van tracédeel Schipholweg-Oost wordt begin volgend jaar aanbesteed en gegund. Doordat de brandweerkazerne eerder opengaat dan de werkzaamheden aan dit tracédeel starten, is gekozen voor een tijdelijke ontsluiting van de kazerne.

Voor de uitvoering van de twee Leiderdorpse tracédelen (Engelendaal en Oude Spoorbaan) wordt één aannemer geselecteerd. Dit bevordert de afstemming tussen beide tracédelen en maakt efficiënt werken met materialen en materieel mogelijk. De aanbesteding is gestart. Nadat in december de aanbiedingen vanuit de markt binnenkomen, zal het werk definitief worden gegund in februari 2023. De feitelijke uitvoering zal dan eind 2023 aanvangen. Dit is ongeveer vijf maanden later dan in het uitvoeringsbesluit is aangegeven. De reden daarvoor is dat gekozen is om de gunningsfase pas te starten op het moment dat de bestemmingsplannen onherroepelijk zijn. De combinatie van mogelijk vertraging op de bestemmingsplannen in combinatie met de huidige marktsituatie met sterk stijgende prijzen van brandstoffen en bouwmaterialen, zou anders een te grote onzekerheid voor de aannemers geven. De bestemmingsplannen zijn inmiddels onherroepelijk geworden zonder dat er ook maar één beroep tegen is ingediend.

In 2023 volgt het uitvoeringsbesluit van de Willem de Zwijgerlaan en de Schipholweg-West. De planning van de Schipholweg-West wordt met name bepaald door de daar geplande gebiedsontwikkeling (M-Kavels). Beide projectorganisaties werken nauw samen om tot een integraal plan en planning te komen. Het uitvoeringsbesluit van dit deel van de LRN wordt in 2023 verwacht.

Bij de LRN-Willem de Zwijgerlaan wordt intensief samengewerkt met de naastgelegen gebiedsontwikkeling (De Zwijger). Mede door de woningbouw-impuls subsidies van het rijk lijkt een verdiepte ligging van de Willem de Zwijgerlaan tussen de IJsselmeerlaan en het Kooiplein haalbaar. Dit zou een enorm verbetering betekenen voor de leefbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit van deze omgeving. De plannen worden nu verder uitgewerkt om halverwege 2023 een uitvoeringsbesluit aan de raad te kunnen voorleggen.

Stand van zaken	Geluidsschermen Willem de Zwijgerbrug	Plesmanlaan	Oude Spoorbaan	Engelendaal	Willem de Zwijgerlaan	Schipholweg Oost	Schipholweg West
Bestemmingsplan	nvt	√	√	√	Q2/Q3 2023	nvt	2023
Uitvoeringsbesluit	√	√	√	√	Q2/Q3 2023	√	2023
Aanbesteding	√	√	√	√	Q4 2023	Q1 2023	NTB
Start Uitvoering	Q1 2022	Q1 2023	Q4 2023	Q4 2023	Q3 2025	Q2 2023	NTB
Gepland gereed	Q4 2022	Q4 2025	Q2 2026	Q2 2026	Q3 2027	Q1 2024	NTB

Rijnlandroute

De RijnlandRoute is een nieuwe wegverbinding tussen Katwijk, via de A44, en de A4 bij Leiden (zie figuur 1). Het project, dat wordt uitgevoerd door de provincie, bestaat uit 3 delen, waarvan 2 op Leids grondgebied. De hoofddoelstelling van de RijnlandRoute is het verbeteren van de Oost-Westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

De A44-N434-A4 vormt het grootste deelproject van de RijnlandRoute. Het wegdeel N434 bestaat uit een tunnel met een verdiepte ligging nabij de wijk Stevenshof. De N434 is een nieuwe Oost-Westverbinding tussen de A4 en de A44 bij Leiden. De weg bestaat uit een 2,5 km lange tunnel en verdiepte ligging van ong. 1,4 km. De N434 sluit met 2 nieuwe knooppunten aan op de rijkswegen. Ook delen van de A44 en A4 worden aangepast. Dit deelproject is volop in uitvoering en de civieltechnische werkzaamheden zijn bijna afgerond.

Op donderdag 30 juni is er een brand geweest op de bouwplaats bij Comol5 (de aannemerscombinatie die de tunnel realiseert). Bij deze brand is onder andere een groot aantal onderdelen van de technische installaties voor de tunnel verloren gegaan. De eerste indruk is dat de impact hiervan op de planning van de openstelling van de N434 fors zal zijn. Nog onduidelijk is wat de vertraging precies zal zijn. Provincie Zuid Holland en de aannemer van de tunnel hebben de consequenties voor de geplande ingebruikname onderzocht en de verwachting is de tunnel in de 2e helft van 2024 in gebruik kan worden genomen.

De N206/Europaweg en Lammenschansplein vormen een belangrijke stadsentree voor Leiden en Voorschoten. Om de doorstroming te verbeteren, wordt de Europaweg verbreed naar 2x2 rijstroken. Op het Lammenschansplein worden de bruggen verbreed en vervangen en gaat het plein op de schop. Dit deelproject van de RijnlandRoute bevindt zich nog in de planfase.

Eerder is een Esthetisch programma van Eisen (EpvE) door de gemeenteraad van Leiden vastgesteld voor de realisatie van dit project. In een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) zijn nu de verdere afspraken tussen PZH en Leiden vastgelegd gericht op de realisatie; de overeenkomst wordt nog dit jaar ondertekend. Daarbij geldt het EpvE als uitgangspunt. Bij de realisatie worden ook enkele (m.n. verkeerskundige) wensen op kosten van gemeente Leiden meegenomen.

De SOK is nodig zodat de provincie begin 2023 de aanbesteding van dit deelproject kan starten. Ingebruikname van het project wordt niet eerder dan eind 2026 voorzien.

Herinrichting Churchillaan

De circa 2 kilometer lange Churchillaan is aangelegd in de jaren '60 en is toe aan een reconstructie. De weg is zwaar belast en ook zijn er verschillende veiligheidsproblemen. Op de Churchillaan is er naast knelpunten ook een ambitie tot vergroening en inpassing van energie-infrastructuur die aandacht vragen. Verder is de verbetering aan de infrastructuur wenselijk in het kader van de omliggende (bouw)projecten.

Het project Reconstructie Churchillaan zal – in meer of mindere mate - een oplossing moeten bieden voor deze knelpunten en ambitie. Daarmee wordt toegewerkt naar een gewenste situatie op de Churchillaan, waarvan het realiseren van een tweezijdig fietspad en het realiseren van een groene verbindingstrook in ieder geval onderdelen zullen zijn.

In eerste instantie zou de beheeropgave (asfalt onderhoud) ook meegaan in de uitvoering van het project Reconstructie Churchillaan. Dit bleek eerder niet mogelijk in verband met de staat van het wegdek die slecht was, waardoor vervanging urgent werd. De nieuwe asfaltlaag is inmiddels aangebracht. Ook worden er -vooruitlopend op de reconstructie- nog dit jaar een aantal VRI's vervangen omdat de levensduur beëindigd is. Er wordt daarbij zoveel als mogelijk voorkomen dat sprake zal zijn van desinvesteringen.

Voor de toekomstige reconstructie van de Churchillaan wordt nog nader verkeersonderzoek gedaan, waarbij nadrukkelijk ook het effect van de gebiedsontwikkelingen op de huidige situatie wordt onderzocht, mogelijke oplossingsvarianten worden verkend en de effecten daarvan in beeld worden gebracht. Op het moment dat de resultaten van het onderzoek bekend zijn (eerste helft 2023), hervindt het project reconstructie Churchillaan zijn vervolg, omdat het ontwerp van het gewenste tweezijdige fietspad over de gehele Churchillaan afhankelijk is van hoeveel ruimte moet en kan worden toebedeeld aan o.a. rijstroken, parkeren, wandelpaden, kruisingsvlakken en groeninpassing. De ontwerpkeuzes voor de Churchillaan kunnen pas gemaakt worden met de inzichten op basis van het onderzoek. Zodra het onderzoek is afgerond zal het project worden herstart.

Hoge Rijndijk

De herinrichting van de Hoge Rijndijk bevindt zich in de definitiefase. Doel van de herinrichting is het verbeteren van de (fiets)veiligheid, verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en een beheeropgave.

Bij het verder uitwerken van de voorkeursvariant is gebleken dat vooral het behouden en toevoegen van groen, ruimtelijke kwaliteit en het realiseren van voldoende ruimte voor fietsers, voetgangers en parkeerplaatsen een uitdaging is. Hiervoor is in de zomer van 2022 een extra avond voor belanghebbenden georganiseerd in het Bonaventuracollege. Vanwege de complexe ontwerpogave en het participatietraject om te komen tot een zorgvuldige inrichting van de Hoge Rijndijk, zal het kaderbesluit nu in januari 2023 aan het college van burgemeester en wethouders worden voorgelegd.

In afwijking van eerdere uitgangspunten is besloten om de riolering tussen de Wilhelmina-brug en de Leiderdorpse brug niet te vervangen; de restlevensduur van de bestaande riolering blijkt toch nog meer dan 23 jaar te zijn en de kosten van vervanging zijn gezien de huidige marktsituatie significant hoger dan gebruikelijk. Hierdoor zal de uitvoering tot minder overlast gaan leiden.

Aandachtspunt bij de planning is de realisatiefase van andere relevante projecten in Leiden zoals de Rijnlandroute. De uitvoering Hoge Rijndijk staat nu gepland na de ingebruikname van de N206 Europaweg (Rijnlandroute); deze staat vooralsnog gepland door de Provincie Zuid Holland eind 2026.

Deze volgorde is van belang om Leiden goed bereikbaar te houden. Dit geeft tegelijkertijd ruimte in de voorbereiding van de Hoge Rijndijk.



Hoge Rijndijk-Willem van der Madeweg

Het doel van het project is dat het verkeer (alle vervoerswijzen) nabij de planlocatie van het ruimtelijk ontwikkelingsproject Rhijnvreugd op een veilige en acceptabele manier wordt afgewikkeld, conform vastgesteld gemeentelijk verkeersbeleid, daarbij is van belang te constateren dat:

- De huidige verkeerssituatie bij het kruispunt Van der Madeweg-Hoge Rijndijk niet veilig en optimaal is, en ook niet geheel als gebiedsontsluitingsweg is ingericht. Daarom is hiervoor een verkeersproject gestart.
- Op basis van een vastgestelde Nota van Uitgangspunten ook de gebiedsontwikkeling in de directe nabijheid van dit kruispunt is opgepakt.

Er is nu een integraal schetsontwerp gemaakt voor de herinrichting van het kruispunt en de ontsluiting van Rhijnvreugd. Op basis van dit ontwerp kan een nieuwe verkeersveilige en toekomstbestendige situatie worden ontworpen waaraan beide projecten hun bijdrage gaan leveren, met als resultaat de verbetering van de bestaande verkeerssituatie; deze wordt daarmee toekomstbestendig verbeterd.

Voor de gebiedsontwikkeling kunnen nu de overeenkomsten worden gemaakt en het verkeersproject kan nu ook verder met de planuitwerking. Verwachting is dat in Q3 2023 het bestemmingsplan in procedure kan worden gebracht. Start uitvoering van het verkeersproject is voorzien in Q3 2024.

Noord-zuid verbindingsas

Dit project bevindt zich -mede vanwege beschikbare capaciteit- nog in de initiatiefase. De zes belangrijkste doelstellingen bij de herinrichting van de Noord-Zuid Verbindingsas, tussen de Darwinweg en de Bargelaan, zijn:

- Verbeteren verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers op rotondes en kruispunten alsmede de oversteekbaarheid voor voetgangers in het gebied.
- Verbeteren fietskwaliteit: Doorstroming auto vs. fiets moet integraal afgewogen worden. Het gaat dus om verbeteren algehele 'kwaliteit' van fiets. Binnen integrale afweging kan dat soms ook een verkeerslicht met snelle/veilige oversteekgarantie zijn.
- Autodoorstroming in de spitsperiode beheersbaar maken tot het niveau dat verkeersveilig gebruik kan worden gemaakt van de Noord-Zuid Verbindingsas door gemotoriseerd verkeer in combinatie met de grote hoeveel fietsers & voetgangers.
- Leefbaarheid vergroten op het Leiden Bio Science Park en de Rijsbugerweg door o.a. inpassing van de Hartlijn waar deze de Noord-Zuid Verbindingsas begeleidt.
- Oplossingen op de Noord-Zuid Verbindingsas moeten passen binnen het verkeerssysteem van Leiden.
- Vervanging van riolering op deel van het traject en waar mogelijk klimaatadaptief inrichten buitenruimte.

Een cruciale keuze in het project is of en zo ja op welke wijze een afsluiting van de Rijsburgerweg voor doorgaand autoverkeer haalbaar is, en wat het effect is op de totale mobiliteit. Daarnaast is het van belang om vast te stellen in hoeverre de nadere verkenningen en oplossingsrichtingen in het kader van het MIRT-traject nog effect hebben op dit project. Er wordt nu gekeken of -vooruitlopend op de resultaten van deze onderzoeken en verkenningen- op korte termijn de verkeersveiligheid en auto-doorstroming al kan worden verbeterd. De eerste bestuurlijke mijlpaal is het Kaderbesluit. Dit wordt in 2023 verwacht. Voorafgaand zullen participatierondes plaatsvinden.

Fietstunnel Leiden West geopend

Gedeputeerde Frederik Zevenbergen van de provincie Zuid-Holland en wethouder Ashley North van de gemeente Leiden hebben samen met omwonenden/gebruikers én bouwers een eerste rit gemaakt door de nieuwe fietsonderdoorgang bij Leiden-West. Met deze fietsonderdoorgang -als onderdeel van het project Rijnlandroute- kunnen fietsers ter hoogte van Leiden-West ongehinderd onder de A44 en de op- en afritten doorfietsen. Goed nieuws voor recreanten en voor forenzen die vanuit Leiden naar de kust willen of juist vanuit Katwijk richting Leiden op deze regionale fietsroute.



3.2.4. Creëren passend aanbod parkeren voor auto's; onderscheiden van bewoners/bezoekers-parkeren

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.E	Creëren passend aanbod parkeren voor auto's; onderscheid in bewoners/bezoekers-parkeren	2.E.1	PenR	Loopt

In 2020 is onderzoek verricht door bureau Movares naar de potentie en kansrijkheid van P+R plus waar bezoekers aan de stad kunnen overstappen op duurzame vormen van vervoer. Eén van de belangrijkste conclusies hierbij is ook hier dat de beschikbare ruimte om nieuwe hubs te realiseren beperkt is en de focus moet blijven liggen op de transitie naar duurzame vormen van vervoer als fiets, OV en deelmobiliteit. Daarbij is besloten om een eerste focus te leggen op een pilot met P+R bij de voorziene Mendelweggarage met 200 P+R plekken en ruimte voor deelfietsen. Ook is een quick scan voor P+R aan de oostzijde van Leiden uitgevoerd en worden diverse gesprekken gevoerd met stakeholders als Stadsparkerplan. In eerste kwartaal 2023 wordt de Raad over de laatste stand van zaken geïnformeerd.

3.2.5. Verbeteren parkeren voor fietsen; kwalitatief en kwantitatief

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.F	Verbeteren parkeren voor fietsen; kwalitatief en kwantitatief	2.F.1	Fietsparkeren in de wijk	Realisatie
			2.F.2	Fietsparkeren Station De Vink	Realisatie
			2.F.3	Fietsparkeren Station Lammenschans	Realisatie
			2.F.4	Fietsparkeren Mosterdsteegstalling	Realisatie

Fietsparkeren in de wijk

Afgelopen periode zijn er 35 verzoeken voor fietsvoorzieningen in de wijken behandeld. Daarvan zijn 19 verzoeken afgehandeld of afgewezen, worden 3 fietsvlonders gerealiseerd, en zijn er inmiddels 13 in voorbereiding. Verzoeken zijn afgehandeld en afgewezen om uiteenlopende redenen; bijvoorbeeld omdat er geen behoefte meer bij de aanvrager bestond, omdat aanvrager een eigen tuin met berging had of omdat fietsklemmen stuk waren die konden worden gerepareerd of vervangen. Voor de aanvragen in voorbereiding wordt contact gezocht met de aanvrager; na zijn of haar akkoord worden de voorzieningen gerealiseerd.

Eind 2020 is gestart met een proef met fietsvlonders in woonwijken. De focus van de fietsvlonder ligt bij straten waar op het trottoir niet voldoende ruimte is voor extra fietsparkeervoorzieningen en bewoners geen mogelijkheid hebben om de fiets op eigen terrein te zetten (geen voortuin of goede toegankelijke achterom). Op initiatief van bewoners kan een fietsvlonder worden geplaatst op een parkeervlak in hun straat. De pilot is inmiddels 20

maanden actief. De vlinder heeft tijdens deze 20 maanden op verschillende locaties gelegen en er zijn op dit moment meerdere aanvragen in behandeling. Op 3 locaties is/wordt overgegaan naar een definitieve inrichting naar aanleiding van de proef. Op dit moment wordt de proef geëvalueerd.

Fietsparkeren Station De Vink

De opstalovereenkomst met ProRail kan zeer binnenkort worden gesloten. Daarna kunnen met ProRail afspraken worden gemaakt over de realisatie van 224 extra fietsparkeerplekken in 2023.

Fietsparkeren Station Lammenschansweg

Het voorplein bij het Lammenschansstation krijgt een kwalitatieve herinrichting. Bij deze kwalitatieve herinrichting worden er meer fietsparkeerplaatsen gerealiseerd; nieuwe situatie 378 klemmen, 984 etagerekken, 68 buitenmodel fietsenrekken, en 16 scooterplekken. Hierbij wordt het plein ook direct duurzamer en klimaat-adaptiever ingericht met meer groen.

In de realisatieovereenkomst die gemeente en ProRail hebben gesloten, was uitgangspunt dat gemeente de bomen zou verplaatsen. Na grondige analyse is echter gebleken dat de boomkluut van de platanen te groot was om deze vooruitlopend op het verleggen van de K&L te verplaatsen. Om die reden is nu een addendum gesloten met ProRail, en kan na aanbesteding door ProRail de realisatiefase nog dit jaar worden gestart. Met de groenteman is overeenstemming bereikt over de verplaatsing van de kiosk en is een erfpachtovereenkomst gesloten voor de exploitatie van de kiosk op de nieuwe plek.

Fietsparkeren Mosterdsteegstalling

In de vastgoedontwikkeling op de hoek Breestraat/Mosterdsteeg wordt een fietsenstalling van ongeveer 415 fietsparkeerplekken gerealiseerd. Daarvan zijn 48 plekken bedoeld voor de bovenliggende appartementen. De overige 367 plekken zijn beschikbaar voor bezoekers van de binnenstad. De realisatie van een stalling op dit gedeelte van de Breestraat biedt mogelijkheden om meer fietsen uit het zicht en overdekt te stallen, waardoor op straat meer ruimte beschikbaar is voor voetgangers en bezoekers van de winkels en horeca. Er is in 2021 een collegebesluit genomen voor het huren van de fietsenstalling (Raadsvoorstel Exploitatie en Beheer Fietsenstalling Breestraat-Mosterdsteeg, Rv. nr.: 21.0051). De stalling is nu in aanbouw, en zal in 2023 worden ingericht en geopend.

3.2.6. Verbeteren toegankelijkheid minder validen, dementerenden, slechtzienden, slechthorenden en ouderen

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.G	Verbeteren toegankelijkheid voor minder validen, dementerenden, slechtzienden, slechthorenden en ouderen	2.G.1	Verbeteren toegankelijkheid OV-haltes	Voorbereiding & realisatie
			2.G.2	HOV-halte Groennoord	Realisatie

Verbeteren toegankelijkheid OV-haltes

Op 31 maart 2011 is door de Tweede Kamer besloten dat het openbaar vervoer volledig toegankelijk moet worden ingericht voor mensen met een functiebeperking. Om hieraan te voldoen worden alle OV-haltes in Leiden volledig toegankelijk ingericht.

Van de circa 207 haltes die Leiden heeft, zijn er reeds 76 toegankelijk gemaakt. Voor 35 haltes is eind november 2021 een aanbesteding en afgerond. Begin februari 2022 is met de uitvoering gestart.

In de eerste fase zijn nu 29 bushaltes reeds aangepast. Twee haltes, beide gelegen op de Kooilaan worden meegenomen in de 2e fase (momenteel in voorbereiding) i.v.m. de aanwezigheid van een boom en reclamezuil ter plaatse van de haltes.

27 haltes worden in aparte projecten meegenomen. De resterende 69 haltes worden, middels werk-met-werk maken, meegenomen in lopende ruimtelijke en infrastructurele projecten. Behalve de haltes die onder werk-met-werk maken vallen heeft Leiden daarmee eind 2023 volledig toegankelijke bushaltes.

HOV-halte Groenoord

De HOV halte Groenoord aan de Willem de Zwijgerlaan is aangepast aan de huisstijl van de R-netcorridor.

3.3. Verbeteren verkeersveiligheid

3.3.1. Oplossen top 10 knelpunten o.b.v. verkeersveiligheidsmonitor

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
3. Verbeteren Verkeersveiligheid	3.A	Oplossen (top 10) knelpunten o.b.v. verkeersveiligheidsmonitor	3.A.1	Stevenshof	Realisatie
			3.A.2	Fietsoversteek rotonde Ommedijksweg/ Haagse Schouwweg	Realisatie
			3.A.3	Herinriching Groote Vink/ ontsluiting Voorschoten	Definitie
			3.A.4	Reconstructie Vijfmeilaan/ Sweelincklaan/Debussystraat	Realisatie

Stevenshof

Om de verkeersveiligheid voor met name fietsers in de Stevenshof te verbeteren is het project fietsmaatregelen Stevenshof gestart. Tot het project behoren drie knelpunten die in het kader van verkeersveiligheid worden aangepakt. Het project bestaat uit kleine ingrepen (markeringen en bebordingen aanbrengen / verwijderen) en grote ingrepen (reconstructies).

Eerder is aangegeven dat het de verwachting was dat rond de zomer 2022 de kleine ingrepen gerealiseerd zouden kunnen worden, en dat in september / oktober 2022 de ontwerpen van de grotere ingrepen besproken zouden kunnen worden. Deze planning schuift op door uitval van medewerkers, een krappe arbeidsmarkt en veel projecten in uitvoering waardoor er geen capaciteit was / is voor het plaatsen van de bebording.

Kleinere knelpunten

Tijdens het uitwerken van de kleinere knelpunten is gebleken dat er een aantal zijn die toch wat complexer zijn dan alleen bebording en markering aanbrengen. Daarom zijn drie locaties overgegaan naar de grotere knelpunten. De planning voor de kleinere knelpunten is nu dat in het 4e kwartaal van 2022 deze locaties worden voorzien van aanvullende bebording en markeringen. Met een uitloop naar het begin van het 1e kwartaal 2023.

Grotere knelpunten

- De voorlopige planning voor de grotere knelpunten ziet er nu als volgt uit, waarbij m.n. voor knelpunt 4 nog nader onderzoek en uitwerking moet plaatsvinden;

Knelpunt 1 Mary Zeldenrust - Maartje Offerspad

- Uitvoering: 3e kwartaal 2023

Knelpunt 4 Stevenbloembrug – Groenpad

- Schetsontwerp: 4e kwartaal 2022
- Haalbaarheid toetsen: 1e kwartaal 2023

Knelpunt 2 Beppy Nooijstraat - Esther de Boer - van Rijkstraat

Knelpunt 3 Zessprong

Knelpunt 5 Charlotte Köhlerpad - Heintje Davidsweg

Knelpunt 6 Sis Heijsterpad - Stevenshofdreef

- Uitvoering: 2e / 3e kwartaal 2023

Fietsoversteek rotonde Ommediksweg / Haagse Schouwweg

Op de fietsoversteek bij de rotonde Ommedikseweg/Haagse Schouwweg in het Morsdistrict gebeuren met regelmaat ongevallen. De hoeveelheid autoverkeer in combinatie met de hoeveelheid fietsers (die voorrang hebben op de oversteek), maakt dat er veel conflictsituaties ontstaan. Met enkele ingrepen gaan we de situatie overzichtelijker maken zodat de verschillende verkeersdeelnemers beter rekening met elkaar kunnen houden. De start uitvoering is nu gepland eind 2022 /begin 2023.

Herinrichting Groote Vink/ontsluit voorschoten

Op het kruispunt bij de Groote Vink in het Bos- en Gasthuisdistrict gebeuren veel ongevallen op de fietsoversteken. Om deze verkeerssituatie veiliger te maken, is een herinrichting van dit kruispunt als speerpuntproject benoemd in het door de gemeenteraad vastgestelde Beleidsprogramma Fiets 2020-2030. Het plan is om al het gemotoriseerde verkeer van en naar Voorschoten door de bestaande onderdoorgang te laten rijden. Hiermee hoeven fietsers en automobilisten elkaar niet meer gelijkvloers te kruisen. Bij de herinrichting worden ook de fietspaden in het gebied verbeterd aangelegd.

Tegelijkertijd heeft de gemeente Voorschoten het plan om de Intratuinlocatie te ontwikkelen tot woningbouwlocatie, de bestaande Leidseweg tussen de Trompweg en de gemeentegrens met Leiden af te sluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer (omdat deze weg niet geschikt is als ontsluitingsweg) en deze ontsluitingsroute aan te leggen door het Intratuingebed. De gemeente Voorschoten heeft aan Leiden medewerking gevraagd voor een nieuwe aansluiting op Leids grondgebied (bij de Vinkweg). Leiden heeft aangegeven onder voor-

waarden te willen meewerken aan deze wens en pakt dit samen met de herinrichting van het kruispunt De Groote Vink op als één project. Gemeente Voorschoten draagt de financiële kosten die samenhangen met haar initiatief.

Het schetsontwerp is nu afgerond en is ook afgestemd met het Hoogheemraadschap. Met omwonenden heeft in de fase van het schetsontwerp afstemming plaatsgevonden over de mogelijke ontsluitingsvarianten in samenhang met de aanleg van de fietsroute. Het nu afgeronde schetsontwerp zal met hen worden besproken.

In Q4 2022 wordt nog een begin gemaakt met de start van de benodigde planologische procedure om te voorkomen dat dit project onder de werking van de nieuwe Omgevingswet komt te vallen. Het ontwerp wordt ten behoeve van de planologische procedure nu verder uitgewerkt. In 2022 zal ook de samenwerkingsovereenkomst tussen Gemeente Leiden en Gemeente Voorschoten nog worden uitgewerkt.

Reconstructie Vijfmeilaan /Sweelinkklaan / Debussystraat

Het project kruispunt Vijf Meilaan/Sweelinkklaan/Debussystraat in het Bos- en Gasthuisdistrict moet de verkeersveiligheid van het kruispunt aanzienlijk gaan verbeteren, deze staat in de top 10 van de veiligheidsmonitor. Op basis van het participatietraject via de Doemee-web-site is eerder afgestemd met omwonenden en bedrijven en is een ontwerp gemaakt en verkeersbesluit genomen. Het project is momenteel in uitvoering. De verwachting is dat in het 4e kwartaal van dit jaar het kruispunt weer kan worden opengesteld voor verkeer. Daarna zullen er nog een aantal afrondende werkzaamheden plaatsvinden.

Reconstructie Lammenschansweg

Voor de Herinrichting Lammenschansweg is in de afgelopen periode een projectplan voor de definitiefase opgesteld. Het project heeft tot doel de infrastructuur zodanig te verbeteren dat de groei van het verkeer en de toenemende verkeersbelasting als gevolg van de aangrenzende gebiedsontwikkelingen goed kan worden verwerkt. Van groot belang hierbij is ook de verkeersveiligheid te verbeteren in verband met het aantal fietsongelukken dat op deze route plaats vindt. Een andere belangrijke doelstelling betreft een goede ruimtelijke inpassing van een veilige, snelle fietsverbinding als onderdeel van het regionale fietsnetwerk. De herinrichting zorgt verder ook voor de verbetering van de kwaliteit- en belevingswaarde van de Lammenschansweg als 'entree van de stad'.

De wens om niet alleen functionele (verkeerskundige) verbeteringen te realiseren, maar ook de ruimtelijke kwaliteit van de Lammenschansweg te verbeteren, waarbij rekening dient te worden gehouden met een groot aantal raakvlakken met de omgeving én de ondergrondse infrastructuur, vraagt om een integrale projectaanpak en de samenstelling van een multidisciplinair projectteam.

Het projectplan en participatieplan is in het 2e kwartaal van 2022 door het college vastgesteld.

De definitiefase is gericht op het nemen van een kaderbesluit aan het einde van 2023; daarbij zijn de volgende doelstellingen meegegeven:.

1. Het realiseren van een duurzame verkeersoplossing met een verbeterde verkeersafwikkeling c.q. doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer, het Openbaar Vervoer en het langzaam verkeer op de Lammenschansweg in zijn geheel en op de verschillende kruis-

punten in het bijzonder, zodanig dat de groei van het verkeer, inclusief de toename a.g.v. de geplande, nieuwe ontwikkelingen, goed kan worden verwerkt, conform de gestelde eisen aan geregelde kruispunten;

2. Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor met name het langzaam verkeer in het projectgebied;
3. Het verbeteren van de kwaliteit- en belevingswaarde van de Lammenschansweg als 'entree van de stad'.

Er is gestart met het verkeersonderzoek, overleg over de noodzakelijke inpassing van de nutsvoorzieningen (w.o. Dunea), en met het maken van het programma van eisen voor het schetsontwerp. Vooralsnog is start (voorbereiding) uitvoering gepland Q4 2026; e.e.a. is echter mede afhankelijk van het in gebruik kunnen nemen van de brug N206 Europaweg dat onderdeel van de Rijnlandroute vormt.

3.3.2. Verbeteren verkeersveiligheid wijken en schoolomgeving

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
3. Verbeteren Verkeersveiligheid	3.B	Verbeteren verkeersveiligheid wijken en schoolomgeving	3.B.1	Afwaarderen van 50 naar 30	Initiatie
			3.B.2	Houtkwartier	Ontwerp

Afwaarderen van 50 naar 30

Het college vindt het van het grootste belang de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Leiden te verbeteren. Een van de manieren om hieraan bij te dragen is het afwaarderen van wegen. Het verlagen van de snelheidslimiet van 50 km/h naar 30 km/h waar dit kan, zorgt zowel voor een prettiger leefomgeving als voor meer veiligheid.

In de vorm van een Quick wins, dat wil zeggen dat er geen of slechts zeer beperkte infrastructuurle maatregelen nodig zijn, worden op 3 plekken maatregelen genomen die naar verwachting in de eerste helft van 2023 kunnen worden afgerond:

- De Amphoraweg;
- Het zuidwestelijke gedeelte Diamantlaan;
- De Cornelis Schuytlaan/ Sweelincklaan/ Debussystraat/ Verdijkstraat/ Brahmslaan.

De overige Quick wins op de Kenauweg is uitgevoerd en de Quick wins op de ventwegen langs de Lammenschansweg worden nu in afzonderlijke projecten opgenomen.

Houtkwartier

Voor het Houtkwartier is een Masterplan Verkeer opgesteld waar in de verbetering van verkeersveiligheid voorzien wordt. Het Masterplan is nu op onderdelen verder uitgewerkt in voorlopige ontwerpen waarin onder andere de circulatie van het verkeer in de wijk, de categorisering van de wegen (50 naar 30 km/u), de verbetering van de verkeersveiligheid in de wijk en ook parkeren wordt vastgelegd. Er vindt afstemming plaats met de wijkvereniging over deze ontwerpen en de uitvoering daarvan. Daarbij is de verdere uitwerking van het Masterplan en alle ontwikkelingen in en om de wijk ook onderwerp van gesprek.

Het project bevindt zich momenteel in de ontwerpfase. Begin volgend jaar wordt een verkeersbesluit voorbereid met een aanbesteding daaropvolgend. De uitvoering staat gepland in Q3 2023 (intern in de wijk) en Q1 2024 (wijkentrees). Hierna wordt geëvalueerd of met deze ingrepen de veiligheid voldoende verbeterd is. Eventueel volgt hierop een tweede uitvoering waarin een éénrichtingscircuit Kagerstraat > Dieperpoellaan > Houtlaan ingevoerd wordt.



4. Bijlage

4.1. Doelenboom Programma Autoluwe binnenstad

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
1. Verduurzaming mobiliteit; vertalen naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	1.A	Meer laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer; weg en water	1.A.1	Uitvoeringslijn binnenstad laadpalen (30d)	Q2 2023
	1.B	Verduurzaming distributie-netwerk zowel voor op de weg als op het water	1.B.1	Faciliteren van ruimte voor andere vormen van stadsdistributie(24)	Loopt
			1.B.2	Plan van aanpak stimuleren deelauto's (30a)	Q3 2023
			1.B.3	Uitvoering pva incl. communicatiecampagne overstappen op deelauto(30b)	2024
			1.B.4	Opstellen beleidskader deeltweewielers, invulling binnenstad (30c)	Q2 2023
			1.B.5	Slimme Toegang: pilot Breestraat, langebrug en Leidse Schans(en uitbreiding voetgangersgebied dmv camera's33a)	Ontwerpfase
			1.B.6	Alliantie werkgeversaanpak	Fase straks 2023-2026
			1.B.7	Pilot werknemersSoestdijkkade en Ringkade (31b)	Fase straks 2023-2026
	1.C	Realisatie groene klimaatadaptieve inpassing waar mogelijk	1.C.1	Herinrichting Veerplein (21a)	Afgerond
			1.C.2	Herinrichting Arsenaalplein(21d)	Fase later 2026-2040
			1.C.3	Vergroenen Havenhoofd (17b)	Afgerond
			1.C.4	Herinrichting Kaasmarkt (19)	Fase later 2026-2040
			1.C.5	Ontwikkeling Energiepark(18a)	Ontwerpfase
			1.C.6	Ontdempen Kort Rapenbrug (2c)	fase later 2026-2040
			1.C.7	Herinrichting Jan van Houtkade(21b)	Ontwerpfase
			1.C.8	Herinrichting Boisoetkade(21e)	Fase later 2026-2040

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
2. Verbeteren Bereikbaarheid	2.A	Verbeteren bereikbaarheid voor voetgangers	2.A.1	Herinrichting Garenmarkt (23)	Fase later 2026-2040
			2.A.2	Herinrichting Apothekersdijk (15a)	Fase later 2026-2040
			2.A.3	Herinrichting Boommarkt(15b)	Fase later 2026-2040
			2.A.4	Herinrichting Oude Vest/Oude Singel West (16a)	Fase later 2026-2040
			2.A.5	Herinrichten Stationsweg(1a)	Fase later 2026-2040
			2.A.6	Herinrichten Steenstraat(1b)	Fase later 2026-2040
			2.A.7	Herinrichting Langebrug (12b)	Fase later 2026-2040
			2.A.8	Herinrichting Koepoorts-brug(21c)	Ontwerpfase
	2.B	Verbeteren fiets-bereikbaarheid	2.B.1	Herinrichting Noordeinde (7)	Ontwerpfase
			2.B.2	Herinrichting Lange Mare (10)	Fase later 2026-2040
			2.B.3	Herinrichting Oude Rijn(11c)	Deels Van gevel tot gevel Fase later 2026-2040
			2.B.4	Herinrichting Steenschuur in 3 fases (14a)	Deel 1
			2.B.5	Herinrichting Rapenburg (14b)	Fase later 2026-2040
			2.B.6	Herinrichting Oude Vest/Oude Singel Oost (16b)	Fase later 2026-2040
			2.B.7	Vergroting van het voetgangersgebied Nwe Rijn/ Botermarkt(11a)	Afgerond
			2.B.8	Oude Rijn afsluiting(11b en 11d)	Afgerond
			2.B.9	Herinrichting Morsweg asfaltdeel(2b)	Fase straks 2023-2026
			2.B.10	Fietsstraat Kort Mare(9a)	Fase later 2026-2040
			2.B.11	Herinrichting Havenplein(17a)	Afgerond
	2.C	Verbeteren OV-bereikbaarheid	2.C.1	Onderzoek busroutes(icm onderzoek knips)	Q3 2023
			2.C.2	Concessie busvervoer advies Leiden (3b)	Afgerond
			2.C.3	Aantrekkelijke looproutes van/ naar haltes(4)	Fase later 2026-2040
			2.C.4	MIRTverkenning Stationsgebied	Definitiefase

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
	2.D	Optimaliseren capaciteit; voor langzaam-verkeer en voor autoverkeer	2.D.1	Onderzoek afsluiting Rijnzichtbrug en Turfmarkt(2a)	Stap 1 Stap 2 Q3 2023
			2.D.2	Afsluiting doorgaand autoverkeer Langebrug(12a)	Q2 2023
			2.D.3	Herinrichting Oosterkerkstraat/Ir Driessenstraat (20)	Definitiefase
	2.E	Creëren passend aanbod parkeren voor auto's; onderscheiden van bewoners/bezoekers-parkeren	2.E.1	Instellen vergunningplafonds parkeren voor de binnenstad(26)	Q4 2022
			2.E.2	Communicatiecampagne bezoekers(27a)	Loopt
			2.E.3	Omzetten straat- naar garageparkeren voor bezoekers en kortparkeerplaatsen(27b)	Afgerond
			2.E.4	Ophoging en renovatie Parkeergarage Haarlemmerstraat	Vorbereidingsfase
			2.E.5	Aanpak onbenutte particuliere parkeerplaatsen(28a)	Fase straks 2023-2026
			2.E.6	Capaciteit waarborgen Morspoortgarage tijdens en na gebiedsontwikkeling STEO(29a)	Definitiefase
			2.E.7	Onderzoek verplaatsing Morspoortgarage(29c)	Q1 2023
			2.E.8	Onderzoek P&R(31c)	Q2 2023
			2.E.9	Betere benutting transferia(31d)	Fase later 2026-2040
			2.E.10	Shuttleserviceconcept Haagweg waarborgen voor toekomst(32)	Fase straks 2023-2026
	2.F	Verbeteren parkeren voor fietsen; kwalitatief en kwantitatief	2.F.1	Herinrichting Beestenmarkt(22)	Fase later 2026-2040
			2.F.2	Opstellen Uitvoeringsplan Fietsparkeren(25a)	Q2 2023
			2.F.3	Fietsenstalling Mosterdsteeg (25 b)	Realisatiefase
			2.F.4	Verkenning fietsenstalling Hartebrugkerk (25)	Definitiefase
	2.G	Verbeteren toegankelijkheid minder validen, dementerenden, slechthorenden en ouderen	2.G.1	Plan voldoende invalideparkeerplaatsen (36a)	Afgerond
			2.G.2	Project obstakelvrije trottoirs (icm project ruimte op straat) (6)	Definitiefase

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
	2.H	Verbeteren financiële toegankelijkheid OV en fiets (?)			
3. Verbeteren Verkeersveiligheid	3.A	Oplossen top 10 knelpunten o.b.v. verkeersveiligheids-monitor	3.A.1	Verbeteren kruispunt Kort Rapen-burg-Breestraat-Noordeinde	Fase later 2026-2040
	3.B	Verbeteren verkeersveiligheid wijken en schoolomgeving	3.B.1	Verbeteren verkeersveiligheid Zijlsingel(35a)	Deels afgerond Ontwerpfase

4.2. Doelenboom Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
1. Verduurzaming mobiliteit; vertalen naar meer schonere lucht en beïnvloeding modal shift	1.A	Meer laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer; weg en water	1.A.1	Laadpalen	Loopt
	1.B	Verduurzaming distributie-netwerk zowel voor op de weg als op het water	1.B.1	Zero emissie Stadsdistributie	Loopt
			1.B.2	Hubs	Loopt
			1.B.3	Deelmobiliteit	Loopt
			1.B.4	Werkgeversaanpak	Loopt
2. Verbeteren Bereikbaarheid	1.C	Realisatie groene klimaatadaptieve inpassing waar mogelijk			
	2.A	Verbeteren bereikbaarheid voor voetgangers			
	2.B	Verbeteren fiets-bereikbaarheid	2.B.1	Fietsweg Haagweg Zuid	Realisatie
			2.B.2	Fietsroute Zoeterwoudseweg en Vrijheidslaan	Vorbereiding
			2.B.3	Fietsroute Agaatlaan	Vorbereiding
			2.B.4	Fietsroute tussen de Rijndijken	Realisatie
			2.B.5	Fietspoort Spanjaardsbrug	Definitie
			2.B.6	Kruispunt Blauwe tramstraat/ Haagweg	Definitie
	2.C	Verbeteren OV-bereikbaarheid	2.C.1	Centrumroute (HOV-route)	Realisatie
			2.C.2	Lange Gracht en Oude Herengracht	Realisatie
			2.C.3	Schuttersveld	Realisatie
	2.D	Optimaliseren capaciteit; voor langzaam-verkeer en voor autoverkeer	2.D.1	Leidse Ring Noord	Ontwerp & realisatie
			2.D.2	Rijnlandroute	Vorbereiding & realisatie
			2.D.3	Herinrichting Churchillaan	Definitie
			2.D.4	Hoge Rijndijk	Definitie
			2.D.5	Hoge Rijndijk-Willem van der Madeweg	Ontwerp
			2.D.6	Noord-zuid verbindingssas	Definitie
	2.E	Creëren passend aanbod parkeren voor auto's; onderscheid in bewoners/bezoekers-parkeren	2.E.1	PenR	Loopt
	2.F	Verbeteren parkeren voor fietsen; kwalitatief en kwantitatief	2.F.1	Fietsparkeren in de wijk	Realisatie
			2.F.2	Fietsparkeren Station De Vink	Realisatie
			2.F.3	Fietsparkeren Station Lammenschans	Realisatie
			2.F.4	Fietsparkeren Mosterdsteeg-stalling	Realisatie

Doelen		Subdoelen		Beleid, Maatregelen & Projecten	Planningsfase cf. planning
	2.G	Verbeteren toegankelijkheid voor minder validen, dementerenden, slechtzienden, slechthorenden en ouderen	2.G.1	Verbeteren toegankelijkheid OV-haltes	Voorbereiding & realisatie
			2.G.2	HOV-halte Groenoord	Realisatie
	2.I	Verbeteren financiële toegankelijkheid voor OV en fiets			
3. Verbeteren Verkeersveiligheid	3.A	Oplossen (top 10) knelpunten o.b.v. verkeersveiligheids-monitor	3.A.1	Stevenshof	Realisatie
			3.A.2	Fietsoversteek rotonde Ommedijksweg/ Haagse Schouwweg	Realisatie
			3.A.3	Herinriching Groote Vink/ ontsluiting Voorschoten	Definitie
			3.A.4	Reconstructie Vijfmeilaan/ Sweelincklaan/Debussystraat	Realisatie
			3.A.5	Reconstructie Lammenschansweg	Definitie
	3.B	Verbeteren verkeersveiligheid wijken en schoolomgeving	3.B.1	Afwaarderen van 50 naar 30	Initiatie
			3.B.2	Houtkwartier	Ontwerp



Leiden

Gemeente Leiden
Postbus 9100
2300 PC LEIDEN