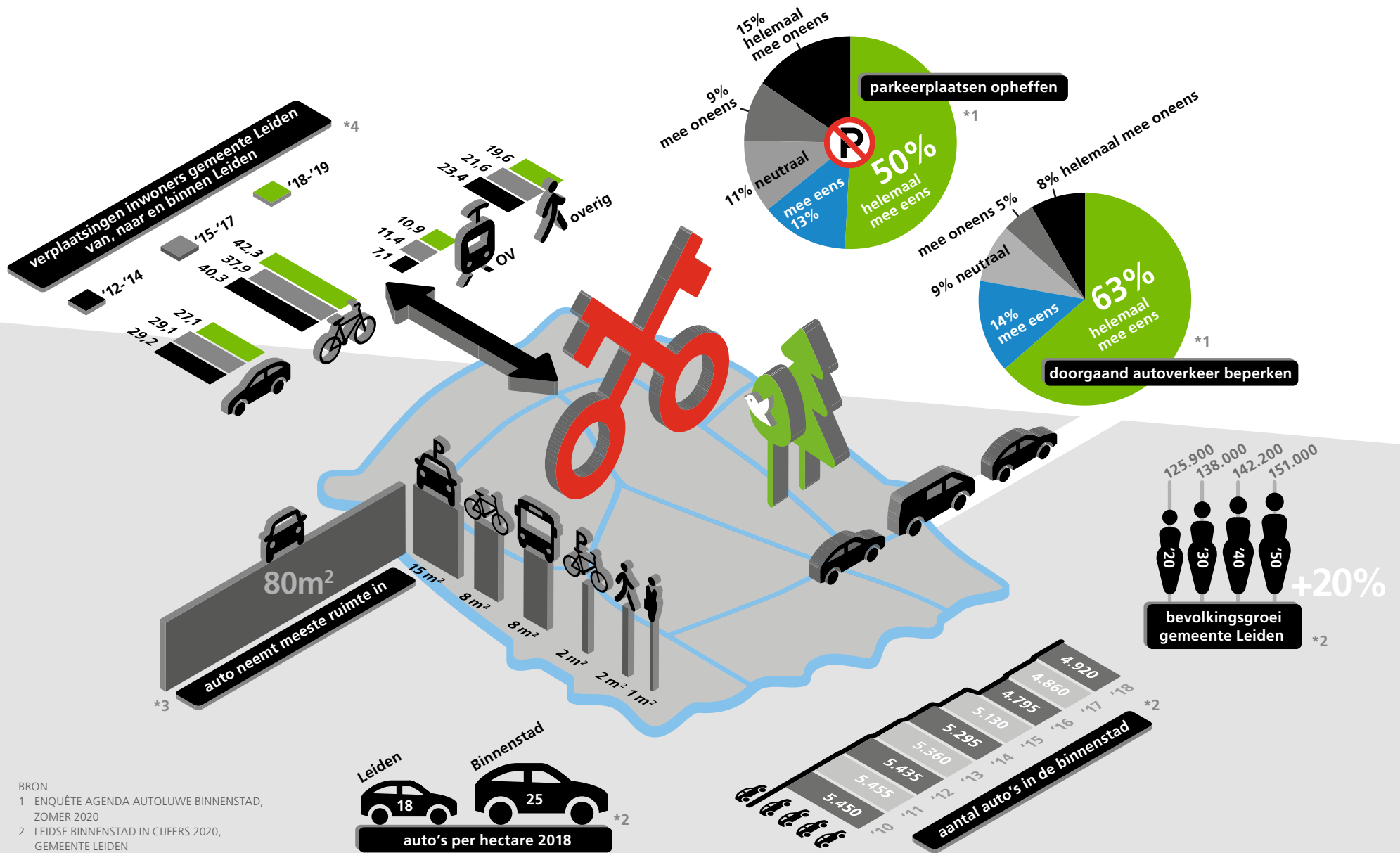


Ruimte voor een groen, vitaal Leiden

Agenda Autoluwe Binnenstad



Datascape Agenda Autoluwe Binnenstad



BRON
 1 ENQUÊTE AGENDA AUTOLUWE BINNENSTAD, ZOMER 2020
 2 LEIDSE BINNENSTAD IN CIJFERS 2020, GEMEENTE LEIDEN
 3 AGENDA AMSTERDAM AUTOLUW, GEMEENTE AMSTERDAM
 4 CBS, 2020

Inhoud

Voorwoord	4	4	
Leeswijzer		Slimmer ruimtegebruik	39
1		Ambitie voor LATER	40
Leidse binnenstad; doorkijk naar 2040	5	Inbrengr uit de stad	41
De binnenstad in 2040	6	Pakket 6	
2		Slimmer ruimtegebruik	42
Van NU naar LATER	8	5	
Doel: groene en vitale binnenstad	9	Vervoer op maat	48
3		Ambitie voor LATER	50
Groene, vitale binnenstad	13	Inbrengr uit de stad	50
Ambities NU, STRAKS en LATER	14	Overig beleid	50
Kansenkaart voor een groene en vitale binnenstad	15	Pakket 7	
Inbrengr uit de stad	17	Vervoer op maat	52
Maatregelen	17	6	
Pakket 1		Organisatie en financiën	54
Ruimte voor voetganger, fietser en aangenaam verblijf	19	Organisatie uitvoering	
Pakket 2		Agenda Autoluwe Binnenstad	55
Rust en schonere lucht	28	Financiën	56
Pakket 3		Bijlage maatregelenoverzicht	57
Genieten van water en historie	31		
Pakket 4			
Groene parken, straten en pleinen	33		
Pakket 5			
Functies en voorzieningen voor een goed functionerend winkelgebied	38		



Leeswijzer

In dit document laten we zien hoe we de komende decennia met de Agenda Autoluwe Binnenstad aan een toegankelijke binnenstad gaan werken. In hoofdstuk 1 schetsen we het gedroomde toekomstperspectief voor een groene, vitale binnenstad. In hoofdstuk 2 benoemen we de doelstellingen van de agenda. Hoofdstuk 3 is een vertaling van het toekomstperspectief naar concrete maatregelen op straat. We beschrijven hoe we de ruimte gaan benutten die door de minder prominente aanwezigheid van auto's ontstaat. In hoofdstuk 4 staan de maatregelen om ruimte te maken door het aantal parkeerplekken in de binnenstad te verminderen. Hoofdstuk 5 gaat over maatregelen om meer ruimte te bieden aan voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en andere ruimte-efficiënte vervoerswijzen (modaliteiten). Hoofdstuk 6 licht toe hoe de uitvoering van deze agenda wordt georganiseerd, hoe we daarbij samenwerking in de stad zoeken, en welke kosten gepaard gaan met dit programma. In de bijlage is een overzicht van alle maatregelen te vinden.

Voorwoord

Hier in Leiden wonen en werken we in een prachtige, veelzijdige stad. Bovendien heeft Leiden in mijn ogen de mooiste binnenstad van het land. Er valt bijzonder veel te doen en te genieten, en dat alles in een relatief klein gebied. Te voet of met de fiets kun je in de historische onderdorpelen, van het brede culturele aanbod genieten, aan het water recreëren of het brede winkelaanbod bezoeken.

In deze onzekere en spannende tijd mogen we ons in Leiden gelukkig prijzen met zo'n mooie leefomgeving. Veel mensen werken thuis en de afgelopen zomer hebben veel Nederlanders de vakantie in eigen land doorgebracht. De plek en de omgeving waar we wonen is belangrijker dan ooit.

Dit alles geeft een impuls aan onze ambitie om de leefomgeving nog beter te maken. Op dit moment is er nog niet voor iedereen ontspanning in de buurt van de woning, en zijn de straten niet voor iedereen voldoende toegankelijk. Crisis of niet, we willen dat de openbare ruimte er is voor iedereen, juist ook in de smalle straten van de historische binnenstad.

In die binnenstad hebben we de afgelopen decennia steeds een groot deel van de openbare ruimte bestemd voor geparkeerde en rijdende auto's. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat er nu zelfs op de mooiste plekken en in de smalste straten auto's staan. De komende jaren maken we stap voor stap keuzes die beter aansluiten bij de mogelijkheden en behoeftes van vandaag en morgen. In het eerste hoofdstuk van deze Agenda Autoluwe Binnenstad leest u waar we naartoe willen, en in de hoofdstukken daarna leest u hoe we dat samen met bewoners en ondernemers gaan doen. Samen met u. Laat ons vooral weten hoe u het liefst mee wilt doen.

Ashley North

Wethouder Duurzaamheid, Mobiliteit & Beheer Openbare Ruimte

1

Leidse binnenstad; doorkijk naar 2040



De binnenstad in 2040

In 2040 is de Leidse binnenstad het kloppend hart van stad en regio. De historische kwaliteit straalt van de binnenstad af. Je kunt er heerlijk dwalen langs grachten en door straten en steegjes. Je geniet van al het moois dat Leiden te bieden heeft.

De lucht is schoon, er is volop groen en veel water. Daardoor is het hier prettig wonen en verblijven. Ook als het extreem heet is of er veel regen valt, wat vaker voorkomt. Het weelderige groen verhoogt de economische en sociale waarde van de gebouwde omgeving.

Levendige verbinding met water

De ontstaansgeschiedenis van Leiden is nauw verbonden met het water. Dat zie en voel je nu terug in de stad. De Rijn heeft opnieuw betekenis gekregen en maakt de stad nog aantrekkelijker. Langs de grachten zien we weer een levendige verbinding met het water. Op de kades is volop ruimte om te ontspannen en te recreëren. Er wordt druk gevaren voor plezier en transport. Grachten die ooit waren gedempt, zijn weer open. Ze stimuleren het waterverkeer en dragen bij aan de klimaatopgave.

Bereikbare stad, bewoonbare straat

De binnenstad heeft veel te bieden: allerlei winkels, veel cultuur, horeca, ontmoetings- en werkplekken en tal van andere voorzieningen. De stad is goed bereikbaar voor bewoners, bezoekers en ondernemers. In buurten waar vooral wordt gewoond, is de straat een verlengstuk van de woonkamer. Hier ontmoeten Leidenaren elkaar en spelen kinderen op straat of in de speelvoorzieningen in de buurt. Er zijn zitjes en tuintjes aan de gevels. Het is er levendig en gezellig.

Nieuwe mobiliteit

Voor bewoners is er altijd deelmobiliteit dichtbij. Emissievrije deelauto's staan in een ondergrondse parkeergarage of aan de rand van de stad geparkeerd. Deelfietsen staan in een buurtstalling dicht bij huis. De voetganger staat op één, maar fietsen in de stad is ook veilig en prettig.

Hoe ziet de Leidse binnenstad er in de toekomst uit? In wat voor stad willen we wonen, werken en verblijven? Waar willen we genieten van groen en water? Waar is er plek voor vertier en hoe past het verkeer daarin? In dit hoofdstuk maken we ons een voorstelling van de ideale binnenstad van de toekomst. Het is geen blauwdruk, maar een schets. Die kleuren wij als gemeentebestuur de komende jaren in, samen met de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden van Leiden. Samen bepalen we ook het tempo en de uitwerking van de voorgestelde plannen.



Lopen en fietsen zijn populair dankzij de brede en obstakelvrije trottoirs en de uitstekende fietsvoorzieningen. Ruimte voor fietsparkeren, veelal inpandig en anders goed geordend, zorgt voor een rustig straatbeeld. Doordat er nu minder verschil in snelheden is, is de openbare ruimte een levendige en ontspannen plek geworden om te vertoeven en te flaneren.

Verbonden binnenstad

Bezoekers komen gemakkelijk met het openbaar vervoer en de fiets of lopend naar de binnenstad. De regionale fietsroutes zijn populair. Het zijn veilige, groene, directe en autoluwe routes die de binnenstad verbinden met de regio. Dankzij de nieuwste generatie e-bikes zijn fietsritjes van 10 tot 25 kilometer heel gewoon geworden.

Het OV biedt snelle verbindingen tussen de binnenstad, andere stadsdelen en de regio. De incidentele (elektrische) auto is te gast. Minder bezoekers kiezen ervoor om met de auto naar de binnenstad te komen. Mede door concepten als Mobility-as-a-Service (MaaS) kan de reiziger gemakkelijk een (multimodale) reis plannen. Mensen werken veel vaker vanuit huis. Zo nu en dan zijn er bijeenkomsten op het werk, vooral buiten de spijstijden. Daardoor is de doorstroming van het verkeer in de stad sterk verbeterd.



Slimme hubs

Bezoekers die met een elektrische auto naar Leiden willen komen, zijn nog steeds welkom, maar parkeren bij een hub aan de rand van de stad. Hier kunnen zij gemakkelijk en snel overstappen op een deelfiets, het openbaar vervoer of een fietstaxi. Zo begint al bij de hub het aangename dagje uit in de Leidse binnenstad.

In logistieke hubs gaan goederen gebundeld en efficiënt de binnenstad in en uit. Hierdoor is er veel minder bevoorradend verkeer in de binnenstad. Een deel van de bouw- en afvallogistiek in de binnenstad gaat over het water. De rest gaat via duurzame transportmiddelen als bakfietsen en andere kleine (human powered) elektrische voertuigen.

Heel Leiden profiteert

We kijken met enige verbazing terug op de jaren 2020 toen het nog heel normaal was dat de auto een prominente plek had in de binnenstad. Nu de ruimte zoveel nuttiger wordt gebruikt, is dat nauwelijks nog voor te stellen. De binnenstad is voor velen de huiskamer van de stad. Dit succes is overgeslagen op de andere Leidse wijken, waar nu ook veel meer ruimte is om te genieten. De opgebloeide openbare ruimte geeft een enorme boost aan de economie.

2

Van NU naar LATER



vroeger / nu

De ambitie om de Leidse binnenstad autoluwer te maken is niet nieuw. Al in de jaren '80 van de vorige eeuw werd de omgeving van de Nieuwe Rijn autovrij gemaakt. Uit de Haarlemmerstraat waren vlak daarvoor de geparkeerde auto's verdwenen. De afgelopen 40 jaar zijn veel maatregelen genomen om aangenamer te kunnen verblijven in de binnenstad.

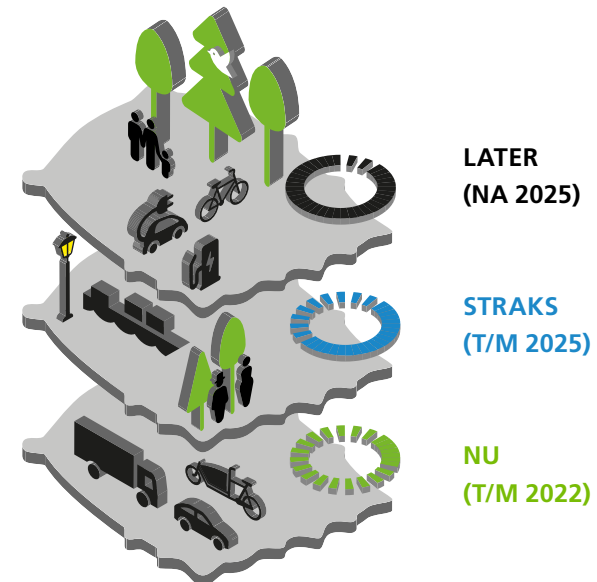
Met deze agenda zetten we de volgende stappen. We kiezen voor een zorgvuldige en weloverwogen aanpak om de komende jaren stap voor stap de binnenstad een kwaliteitsimpuls te geven. Want zoals Rome niet in één dag gebouwd is, zo is Leiden niet in één dag autoluw. Niet alles kan tegelijk. We presenteren kansrijke plannen in samenhang en de uitvoering van de maatregelen gebeurt in nauwe samenwerking met de stad.

Nieuwe ambities worden gekoppeld aan een fasering in **NU** (maatregelen t/m 2022), **STRAKS** (maatregelen tussen 2023 en 2026) en **LATER** (maatregelen in de periode 2026-2040). We lichten de ambities in de agenda toe en houden de uitvoering flexibel om te kunnen inspelen op veranderingen. Zeker nu er blijvende effecten te verwachten zijn als gevolg van de coronacrisis, zoals minder woon-werkverkeer. Zo kunnen we maatregelen eerder realiseren als er gunstige ontwikkelingen zijn, of opschuiven in de tijd als daar aanleiding toe is.

Doel: groene en vitale binnenstad

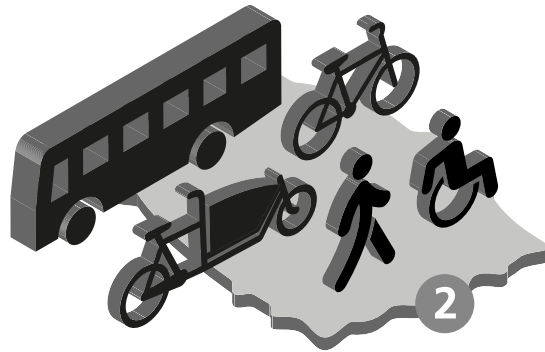
De Agenda Autoluwe Binnenstad is een programma om de komende jaren meer ruimte te creëren voor een groene en vitale binnenstad. Door een minder prominente rol van geparkeerde en rijdende auto's in de binnenstad (autoluw) kunnen we invulling geven aan deze opgave. De agenda draagt bij aan de volgende zes doelen:

- DOEL 1 HOGERE KWALITEIT VAN DE OPENBARE RUIMTE**
- DOEL 2 MEER RUIMTE EN KWALITEIT VOOR VOETGANGERS, FIETSERS EN OV**
- DOEL 3 VERSTERKEN ECONOMISCHE VITALITEIT**
- DOEL 4 MEER RUIMTE VOOR VOORZIENINGEN**
- DOEL 5 SCHONE LUCHT EN MINDER GELUIDSHINDER, HITTESTRESS EN WATEROVERLAST**
- DOEL 6 INCLUSIEVE EN TOEGANKELIJKE STAD**



DOEL 1 HOGERE KWALITEIT VAN DE OPENBARE RUIMTE

We verhogen de kwaliteit van de openbare ruimte door groen toe te voegen en plekken te creëren voor rust, ontspanning en ontmoeting.



DOEL 2 MEER RUIMTE EN KWALITEIT VOOR VOETGANGERS, FIETSERS EN OV

We bieden meer ruimte aan schoon, gezond en gedeeld vervoer. Bijvoorbeeld met bredere trottoirs en aangename fietsstraten. Ook worden aantrekkelijke hubs ontwikkeld waar bezoekers en bewoners eenvoudig kunnen overstappen op een ander vervoersmiddel.

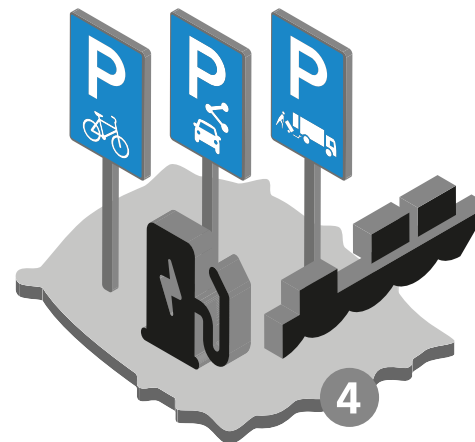
DOEL 3 VERSTERKEN ECONOMISCHE VITALITEIT

We vergroten de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de openbare ruimte van de binnenstad, en garanderen de algehele bereikbaarheid. We zorgen voor voldoende ruimte om de stad op een milieuvriendelijke manier te kunnen bevoorraden en logistieke vervoersbewegingen mogelijk te maken. Zo versterken we het ondernemen in het centrum.



DOEL 4 MEER RUIMTE VOOR VOORZIENINGEN

We scheppen meer ruimte voor voorzieningen als laad- en losplekken, laadpalen, parkeerplekken voor deauto's en fietsparkeerplekken. Zo zorgen we ervoor dat de binnenstad goed kan blijven functioneren.



DOEL 5 SCHONE LUCHT EN MINDER GELUIDSHINDER, HITTSTRESS EN WATEROVERLAST

Minder verkeer op fossiele brandstoffen en meer groen zorgen voor schonere lucht en minder geluidsoverlast. Daarmee worden de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de binnenstad vergroot. Door verharding te vervangen door groen verminderen we wateroverlast en hittestress.

DOEL 6 INCLUSIEVE EN TOEGANKELIJKE STAD

We gaan voor een toegankelijke stad waar iedereen kan meedoen. Daarbij is het belangrijk dat iedereen van A naar B kan komen, ongeacht de manier waarop men zich verplaatst, ongeacht leeftijd of inkomen.



Scope Agenda Autoluwe Binnenstad

Deze agenda gaat over maatregelen in de binnenstad. Uiteraard is een veel groter gebied van invloed op het verkeer en de openbare ruimte in de binnenstad. Dat geldt bijvoorbeeld voor de gebiedsontwikkeling rond het stationsgebied. Waar mogelijk brengen we verbanden in beeld. Ook buiten de singels worden kansen benut om wijken te vergroenen of fietsparkeerplekken toe te voegen om de leefbaarheid te vergroten. Dit gebeurt bij lopende werkzaamheden, zoals het wijkvervangingsprogramma, waarbij de riolering in verschillende wijken wordt vervangen.



Scope Agenda
Autoluwe Binnenstad



Van beleid naar uitvoering

De Agenda Autoluwe Binnenstad is een programma waarmee de komende jaren de voorgenomen koers zichtbaar wordt in de openbare ruimte. Die koers is verwoord in de Omgevingsvisie 1.0, de Mobiliteitsnota Leiden Duurzaam Bereikbaar en de Parkeervisie 2020.

In de Omgevingsvisie komt het doel van een gezonde en duurzame leefomgeving naar voren. In de Mobiliteitsnota is dit doel vertaald naar het thema mobiliteit. Daarbij is aangegeven hoe de gemeente lopen, fietsen en OV-gebruik gaat stimuleren en gaat werken aan een minder prominente rol van de auto. Ook de Parkeervisie stuurt aan op minder geparkeerde auto's in het straatbeeld.

Participatie

In de periode juli tot en met oktober 2020 is door middel van interviews, een digitale enquête (188 respondenten), speeddates met de wethouder, een stadsgesprek, webinars en een videobelsprekkuur input opgehaald uit de omgeving. Samen met bewoners, ondernemers, belangenorganisaties, de regio en andere belanghebbenden is besproken welke kansen er nu, straks en in de toekomst zijn om de binnenstad autoluw te maken. Met ondernemers is een excursie georganiseerd naar Delft om kennis uit te wisselen met ambtenaren en Delftse ondernemers over de autoluwe zone in Delft en de manier van regulering met behulp van camera's. De gesprekken met de stad hebben veel input opgeleverd. In elk hoofdstuk wordt voorgaand aan de maatregelen beschreven welke informatie we hebben opgehaald in dit traject. Een compleet verslag van de participatie is te lezen in het Participatieverslag, Agenda Autoluwe Binnenstad.¹

¹ Kickstad, 2020

3

Groene, vitale binnenstad



De afgelopen jaren is goed zichtbaar geworden wat kwaliteitsverbeteringen in de openbare ruimte voor de binnenstad kunnen betekenen. We hebben gewerkt op de Hooglandse Kerkgracht, de Breestraat, de Haarlemmerstraat, de Lammermarkt en de Garenmarkt, de Centrumroute (Jan van Houtkade, Hooigracht, Langegracht, Schuttersveld) en natuurlijk het Singelpark.

In dit hoofdstuk komen alle straten en pleinen voorbij die we willen aanpakken. Door de keuzes en maatregelen die we nemen en die in de hoofdstukken 4 en 5 worden toegelicht, ontstaat er letterlijk ruimte. Dankzij deze ruimte kunnen we verschillende straten en pleinen hoogwaardig inrichten. Daarbij creëren we ruimte voor vergroening, voor voetgangers en fietsers, voor duurzame logistiek, voor een prettig verblijf en voor allerlei voorzieningen. We gaan er bovendien voor zorgen dat de openbare ruimte nog veel beter aansluit bij de historie van de binnenstad en bij het water.



Ambities NU, STRAKS en LATER

Leiden is een prachtige, compacte stad met een levendige historische binnenstad, omringd door afwisselende woonwijken. De stad kent het innovatieve Leiden Bio Science Park, heeft de oudste universiteit van Nederland, een keur aan kennisinstellingen, een bloeiend bedrijfsleven en een groot aantal musea. Het gaat goed met Leiden, de stad groeit: tot 2030 bouwen we 8500 nieuwe woningen en komen er 2700 studentenkamers bij. De werkgelegenheid in de binnenstad is sinds 2010 met 22% gestegen.²

Kracht van de binnenstad

De aantrekkingskracht van de stad, en de Leidse binnenstad in het bijzonder, is niet te missen. In de Atlas voor gemeenten scoort Leiden hoog, zowel op woonaantrekkelijkheid als op toeristische aantrekkingskracht. Leiden is in 2020 genomineerd voor beste binnenstad van Nederland. In de stads- en wijkenquête geven bewoners van de binnenstad hun woongenot gemiddeld een ruime 8. In de Vitaliteitsbenchmark 2019 van Goudappel Coffeng staat de binnenstad op de zesde plek in het lijstje van economisch vitale binnensteden. Alle voorwaarden om de binnenstad te laten floreren als plek om te werken, te wonen en te verblijven zijn dus aanwezig.

We willen deze eigenschappen voor de toekomst behouden en gaan daarom niet over één nacht ijs bij aanpassingen aan de openbare ruimte. Wel zien we grote kansen om het potentieel van de binnenstad nog beter te benutten.

Verbeterpunten

De binnenstad heeft ook minder goede aspecten. Zo is de openbare ruimte er op veel plekken behoorlijk versteend. In de zomer kan de temperatuur hoog oplopen. Steeds extremere neerslag zorgt op verschillende plekken voor wateroverlast. Veel ruimte in de smalle straten wordt

² 'Leidse binnenstad in cijfers 2020'

ingenomen door fietsen en auto's, maar ook door voorzieningen als afvalcontainers, elektriciteitskastjes, borden en laadpalen. Voetgangers hebben hierdoor vaak weinig ruimte op de stoep en moeten geregeld uitwijken naar de rijbaan.

Voor mensen met een beperking is het soms ronduit moeilijk om zich comfortabel door de stad te verplaatsen. We vinden dat de beperkte ruimte in de binnenstad voor iedereen toegankelijk moet zijn en zetten de voetganger op de eerste plaats. Ook fietsen door de binnenstad kan een uitdaging zijn. We willen dat iedereen veilig en comfortabel in de binnenstad kan fietsen en dat er een goede plek is om je fiets te parkeren.



We willen, juist nu online winkelen steeds populairder is, mensen verleiden om de binnenstad te bezoeken. Een aantrekkelijke openbare ruimte met plekken om even te zitten op een terras of een bankje aan het water kan ertoe bijdragen dat mensen langer in de binnenstad willen verblijven.

Bovenstaande ambities kunnen we realiseren als we de juiste keuzes maken. Het is echter niet allemaal tegelijk haalbaar. Samen met bewoners, ondernemers en andere stakeholders willen we de belangrijkste kades, pleinen en straten aantrekkelijker en toegankelijker maken. Om ervoor te zorgen dat we dit gecontroleerd en met draagvlak doen gebruiken we een kanskaart die ons helpt bij het overleg met de stad over te maken keuzes en de volgorde daarin.

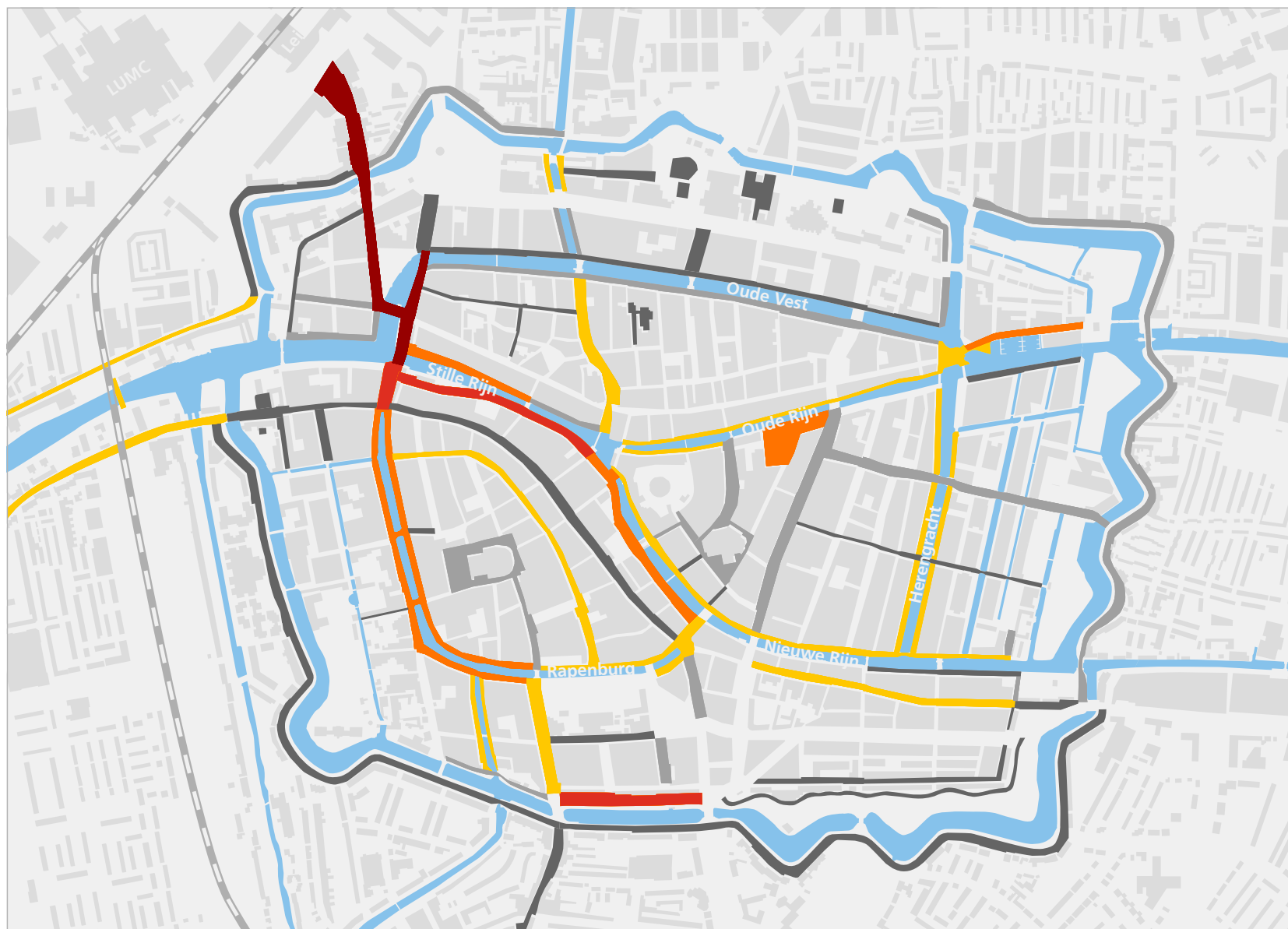
Kansenkaart voor een groene en vitale binnenstad

Een van de instrumenten die we in deze agenda inzetten, is de zogenaamde 'Kansenkaart groene en vitale binnenstad'. Deze kaart brengt voor iedereen – bewoners, ondernemers, bezoekers en bestuurders – zo goed mogelijk de verschillende claims (wensen en eisen) op de openbare ruimte in beeld.

Voor alle relevante aspecten (zoals water, groen, historie, verkeer) zijn kaartlagen gemaakt, zoveel mogelijk onderbouwd met data en vastgestelde beleidsuitgangspunten, zoals de Groene Kansenkaart, de Mobiliteitsnota Leiden Duurzaam Bereikbaar en ongevallencijfers. Door deze over elkaar te leggen krijgen we een heatmap (figuur 1, p.16) waarop goed te zien is waar de druk op de openbare ruimte het hoogst is. Ook is te zien waar de ruimtelijke potentie van straten en pleinen het grootst is.

De kanskaart is een hulpmiddel om prioriteiten te stellen. Met behulp ervan kunnen we een betere afweging maken wanneer en waar welke

Figuur 1.
Kansenkaart groene en
vitale binnenstad



aanpassingen in de openbare ruimte nodig zijn. Ook helpt de kansencarta om over prioriteiten in gesprek te gaan met inwoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden.

De beste (in de zin dat ze substantieel bijdragen aan de gestelde doelen) en meest kansrijke (in de zin van draagvlak, kosten, wetgeving en uitvoerbaarheid) maatregelen worden verderop beschreven. De kansencarta vormt nu en in de komende jaren de basis voor maatregelen in de Agenda Autoluwe Binnenstad.

Inbreng uit de stad

Het pakket maatregelen is enerzijds gebaseerd op de kansencarta en anderzijds op de inbreng uit de stad. Vaak zijn er overeenkomsten tussen de maatregelen uit de kansencarta en de maatregelen die de stad voorstelt. Zo is bijvoorbeeld vaak genoemd dat er betere fietsvoorzieningen moeten komen, dat de stoepen vrij moeten zijn van geparkeerde fietsen en dat er voldoende laad- en losplekken moeten zijn. Deze bijdragen hebben we verwerkt in de uitwerking van de genoemde projecten. Ook is vaak genoemd dat bussen uit de binnenstad moeten verdwijnen. Hier is echter niet iedereen voorstander van. De voetgangersbeweging, het platform gehandicapten en vervoerder Arriva wijzen op het belang van de busroutes in het centrum.

Tijdens het participatietraject zijn er veel locaties genoemd waar men kansen, zorgen of dromen ziet. Daarbij is het Rapenburg het vaakst genoemd, gevolgd door de Kaasmarkt, de Breestraat en de Hooigracht. Kansen voor opheffing van parkeerplaatsen om ruimte te creëren ziet men veel op de Kaasmarkt, het Rapenburg, de Oude Singel en de Oude Vest. Als het specifiek gaat om meer ruimte voor voetgangers en fietsers, en een betere verkeersveiligheid, komen de Breestraat, het Noordeinde en het Kort Rapenburg vaak terug in de gesprekken. Men is vooral bezorgd over ruimtegebrek door auto's op het Rapenburg, de Hooigracht, de Oude Vest, de Langebrug en de Nieuwstraat.

Maatregelen

In deze paragraaf beschrijven we waar en hoe we de kwaliteit van de openbare ruimte gaan verbeteren. De meeste maatregelen dienen meerdere doelen. De maatregelen zijn in zeven thematische 'pakketten' verdeeld (zie p.18):

- Pakket 1** Ruimte voor voetganger, fietser en aangenaam verblijf (doelstelling 1, 2, 3 & 6)
- Pakket 2** Rust en schone lucht (doelstelling 1 & 5)
- Pakket 3** Genieten van water en historie (doelstelling 1 & 2)
- Pakket 4** Groene parken, straten en pleinen (doelstelling 1 & 5)
- Pakket 5** Een goed functionerende binnenstad (doelstelling 3 & 4)
- Pakket 6** Slimmer ruimtegebruik (alle doelstellingen)
- Pakket 7** Vervoer op maat (alle doelstellingen)

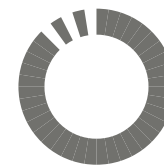
Bij de toelichting geven we aan wanneer we maatregelen willen uitvoeren: **NU** (t/m 2022), **STRAKS** (t/m 2025) of **LATER** (na 2025). Na vaststelling van de Agenda Autoluwe Binnenstad gaan we de precieze uitvoering van de maatregelen voorbereiden met bewoners, ondernemers en andere stakeholders uit de stad en soms uit de regio. Samen met hen willen we tot een ideale invulling van de vrijgekomen ruimte komen en bespreken hoe de bereikbaarheid gewaarborgd blijft.



NU (t/m 2022)

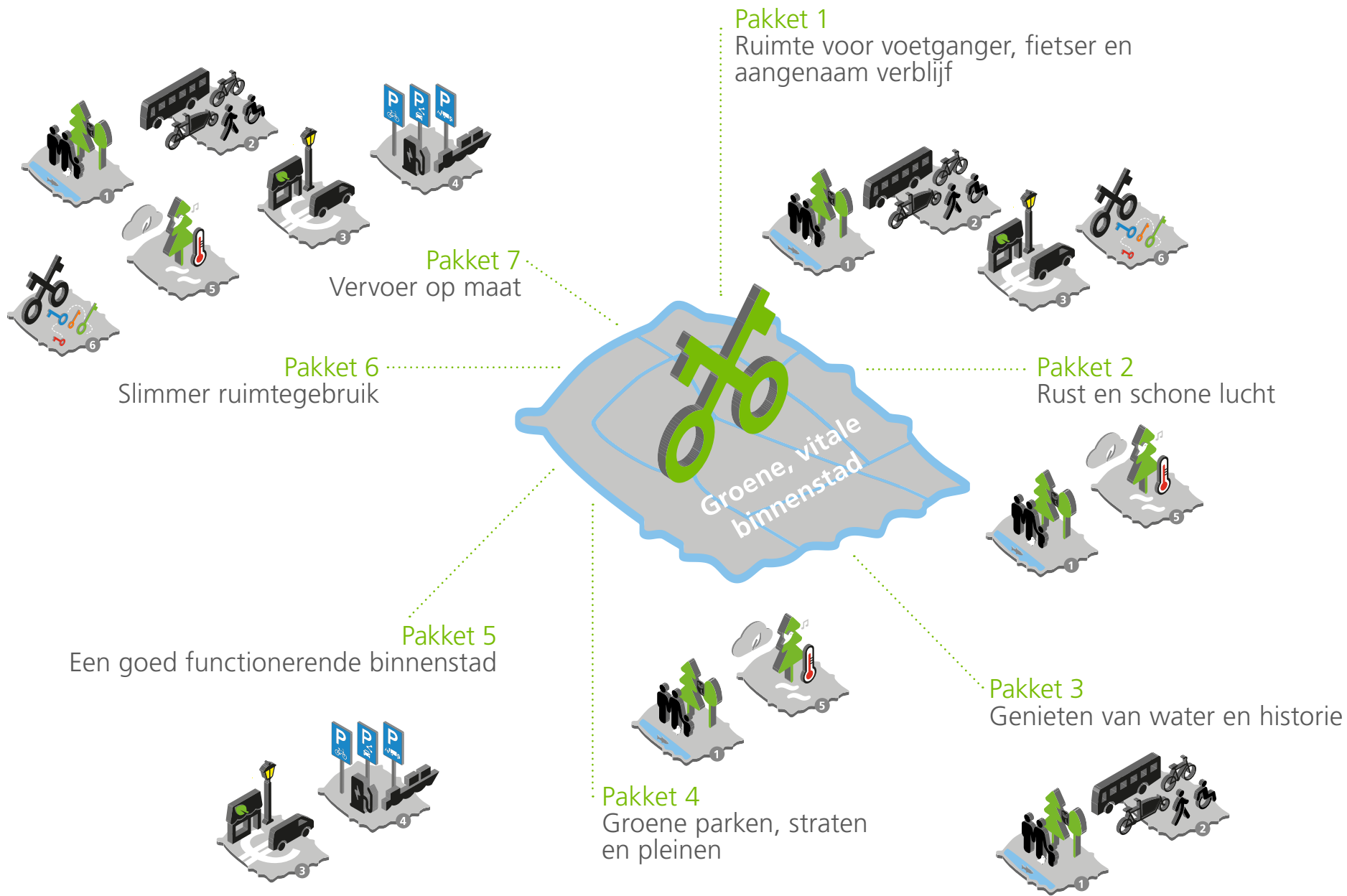


STRAKS (t/m 2025)



LATER (na 2025)





Pakket 1

Ruimte voor voetganger, fietser en aangenaam verblijf

1 POORT NAAR DE BINNENSTAD: GROENE LOPER

De Stationsweg, de Steenstraat en de Turfmarkt zijn de poort naar de binnenstad, gezien vanaf het station. Maar de openbare ruimte maakt een rommelige indruk en verkeersstromen zijn dominant. Het is de drukste route in de binnenstad voor zowel voetgangers, fietsers als bussen. Dat willen we veranderen. We gaan de ambitie, verwoord in het beleidsakkoord³ en de Mobiliteitsnota⁴, om de Stationsweg en de Steenstraat busvrij te maken, daadwerkelijk invullen. Door busverkeer uit de Stationsweg en de Steenstraat te weren maken we een grote kwaliteits-

slag voor de voetganger en de fietser. Door de fietsroutes om het station te verbeteren zorgen we er tegelijk voor dat er minder doorgaande fietsers over de Stationsweg rijden. De Stationsweg en de Steenstraat worden veel nadrukkelijker verblijfsgebied. Beide straten transformeren **STRAKS** tot een groene, aantrekkelijke, comfortabele en toegankelijke entree voor de tienduizenden voetgangers en fietsers. Verdere uitwerking volgt in de gebiedsvisie Stationsgebied Leiden.

Figuur 4.
De groene loper:
de route van het station
tot en met de Turfmarkt
wordt autoluw.



³ Beleidsakkoord gemeente Leiden 2018-2022: 'Samen maken we de stad – werkend aan een groen, sociaal en ondernemend Leiden'

⁴ Mobiliteitsnota 2020-2030: Leiden Duurzaam Bereikbaar



Figuur 2.
Steenstraat nu



Figuur 3.
Steenstraat als
verblijfsruimte:
groener en busvrij

2 PRETTIG EN VEILIG VERBLIJVEN EN VERPLAATSEN OP DE TURFMARKT EN DE MORSWEG

De groene loper is niet klaar na het busvrij maken van Stationsweg en Steenstraat. De groene loper loopt door over de Turfmarkt (en in het verlengde daarvan de Prinsessekade en het Kort Rapenburg).

Op de Turfmarkt, de Prinsessekade en Kort Rapenburg komt vrijwel alles samen: dagelijks tienduizenden voetgangers van en naar het station en de winkelstraten, tienduizenden fietsers, bijna 1000 bussen en ongeveer 5000 auto's. De route vanaf Kort Rapenburg tot aan de Nieuwe Beestenmarkt is een bronpunt van verkeersongevallen (zie figuur 6, p.21).

De Turfmarkt is de entree naar de Haarlemmerstraat en een belangrijke aanloopstraat vanaf het station en de parkeergarages Lammermarkt en Morspoort. Ook ligt het gebied fantastisch aan het water van de Beestenmarkt en is er veel horeca gevestigd. Redenen om de situatie hier te verbeteren zijn er voldoende. Kansen op een aantrekkelijker en levendig verblijfsgebied zijn er ook.

Figuur 5. Concept-tekening toekomstbeeld Kort Rapenburg



Het ligt daarom voor de hand de Turfmarkt af te sluiten voor doorgaand autoverkeer, waarbij bevoorrading uiteraard mogelijk blijft. Dit geeft lucht aan een van de belangrijkste plekken om te verblijven, en aan de entree van de Haarlemmerstraat. Het verbetert ook het overzicht en daarmee de verkeersveiligheid op deze plek. Figuur 5 geeft een impressie van hoe het Kort Rapenburg eruit kan zien als de Turfmarkt afgesloten is. Daarnaast kan de potentie om gezellig aan het water te verblijven op de terrassen van de Turfmarkt ten volle worden benut.

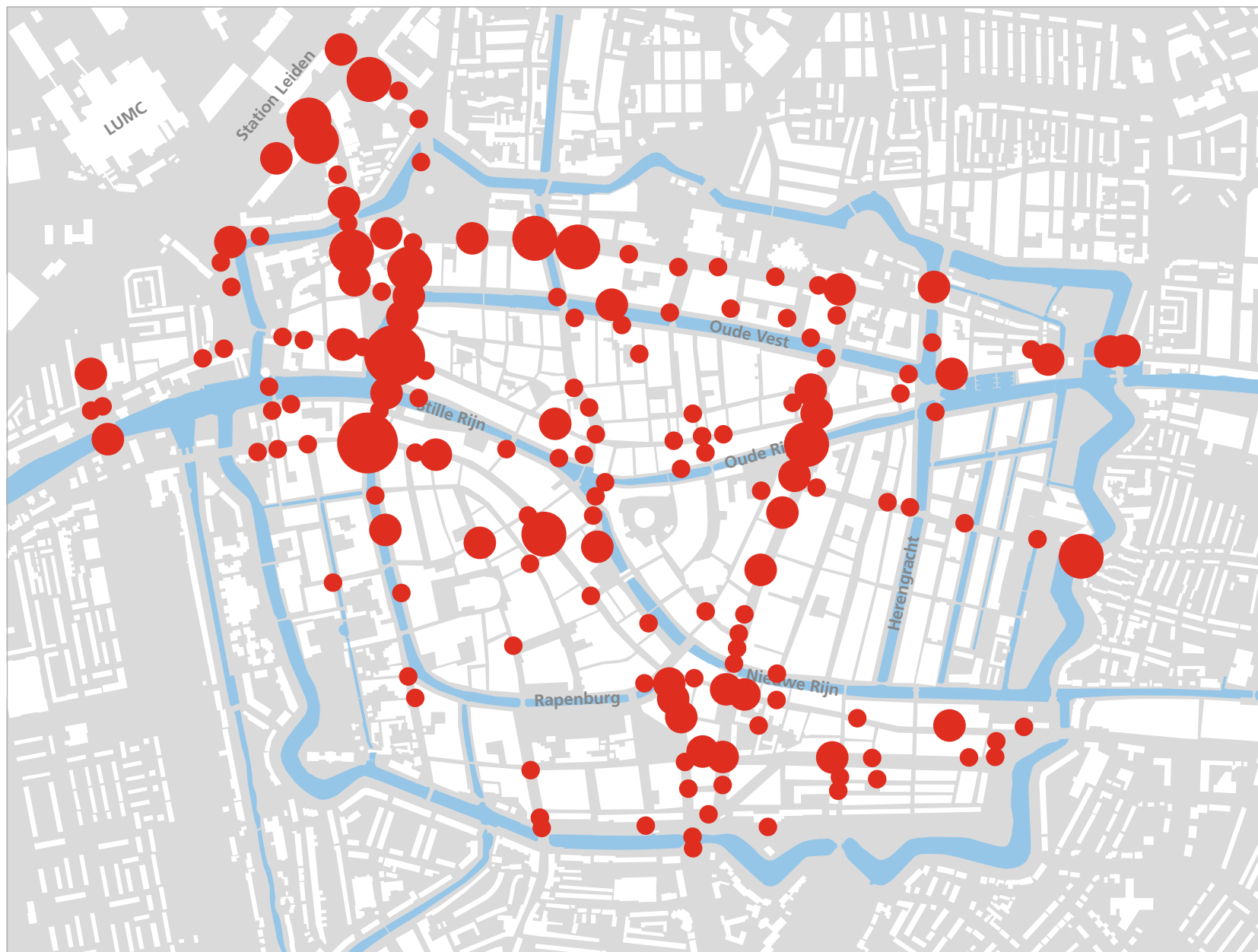
Afsluiting van de Turfmarkt voor autoverkeer zal betekenen dat een deel van het verkeer zich verplaatst naar de Morsweg en Morssingel. We willen afsluiting van de Turfmarkt daarom combineren met afsluiting van de Rijnzichtbrug voor doorgaand autoverkeer. Hierdoor behoort de verkeershinder op de Morsweg meteen tot het verleden. Door de wijkvereniging Transvaal is de Morsweg genoemd als een van de wegen die snel aangepakt moet worden, vanwege de overlast van gemotoriseerd verkeer.

Afsluiting van de Rijnzichtbrug voor doorgaand verkeer heeft een aantal bijzonder positieve effecten. De overlast die bewoners ervaren, kan sterk worden verminderd. Daarnaast worden de verkeersveiligheid en het comfort, vooral voor fietsers, verbeterd. De Morsweg is een belangrijke fietsroute van en naar het station. De maatregel biedt mogelijkheden om de Morssingel te vergroenen (ambities project Singelpark) en er een prachtige parkverbinding van te maken. Afwaardering van autoverkeer geeft ook ruimte aan de gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied. Tot slot zorgt afsluiting van de Rijnzichtbrug voor een sterk verbeterde doorstroming op de Leidse Ring Noord, waar deze kruist met de Morssingel.

Onderzoek dat voorafging

We hebben een verkenning gedaan naar de mogelijkheid om de Rijnzichtbrug af te sluiten voor doorgaand verkeer in combinatie met een afsluiting voor doorgaand verkeer bij de Turfmarkt. In het ver-

Figuur 6.
Verkeersongevallen
2015-2020 waarbij
fietsers betrokken waren



BRON: VIASTAT ONGEVALLEREGISTRATIE

keersmodel is gewerkt met een scenario voor 2030. Hierbij is rekening is gehouden met de realisatie van de Rijnlandroute en de Leidse Ring Noord, die bedoeld zijn om doorgaand verkeer door de (binnen)stad te beperken. Ook is rekening gehouden met de verschillende gebiedsontwikkelingen in Leiden. Uit de berekeningen blijkt dat het autoverkeer zich in deze situatie voor een deel zal verplaatsen, voornamelijk naar de route Churchillaan en Dr. Lelylaan. Vervolgens is voor een aantal belangrijke kruispunten onderzocht of het autoverkeer er in de toekomst kan doorstromen. De eerste analyses laten zien dat de meeste kruispunten prima blijven functioneren. Bij enkele kruisingen moet nog nader onderzoek worden gedaan.

Aanvullend onderzoek naar de haalbaarheid van deze ambities

De maatregelen kunnen een enorme kwaliteitsverbetering betekenen voor de binnenstad. Het zijn wel maatregelen die een effect hebben op andere wegen. We gaan daarom de besluitvorming hierover zorgvuldig voorbereiden met aanvullend onderzoek en met gesprekken met belanghebbenden in de stad.

Met (bureau)onderzoek brengen we in beeld wat afsluiting voor doorgaand verkeer bij de Morsweg oplevert (bijvoorbeeld aan ruimte en verminderde overlast) en wat de mogelijke nadelige gevolgen zijn (bijvoorbeeld voor de doorstroming en de bereikbaarheid elders). Ook kijken we naar de samenhang met verschillende gebieden waar de komende jaren nog gebouwd wordt, zoals het Werninkterrein. Het bureauonderzoek moeten aantonen of en wanneer de maatregelen haalbaar zijn.

Daarnaast starten we **nu** in het najaar van 2021 een proef waarbij de Turfmarkt en de Rijnzichtbrug tijdelijk worden afgesloten voor doorgaand autoverkeer. We hebben tijdens de zomer van 2020 ervaring opgedaan met een tijdelijke afsluiting voor autoverkeer bij de Nieuwe Rijn en Botermarkt. Deze proef heeft de gemeente een grote hoeveelheid informatie opgeleverd over effecten van deze afsluiting, die niet uit een verkeersmodel te halen is.

Met de nieuwe proef willen we iedereen laten ervaren wat het betekent als er geen verkeer is op de Turfmarkt en de Rijnzichtbrug. We willen ervaren hoe we de logistiek goed kunnen organiseren en leren of er andere beheersmaatregelen nodig zijn. De praktijkproef zal geen antwoord geven op de vraag of een afsluiting van deze wegen haalbaar is, omdat de effecten van de Rijnlandroute, Leidse Ring Noord en gebiedsontwikkelingen hierin niet meegenomen kunnen worden. Wel kunnen tellingen tijdens de proef gebruikt worden om een scherper beeld te krijgen van welk deel van het autoverkeer zich verplaatst en waar het zich naartoe verplaatst. Bovendien stelt deze proef ons in staat om samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden verkeerskundige en logistieke optimalisaties in beeld te brengen die niet achter een bureau kunnen worden bedacht of ingeschat. De proef wordt samen met belanghebbende partijen, waaronder de buurgemeenten, voorbereid, ook met oog op bereikbaarheid en logistiek.

Fasering

We gebruiken de conclusies uit de aanvullende onderzoeken en de praktijkproef om in overleg te gaan met betrokken ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden over dit voornemen, om vervolgens eind 2021 een besluit te nemen. Hierin zullen we ook een uitvoeringsplanning verwerken. Deze is mede afhankelijk van de werkzaamheden aan de Leidse Ring Noord. Naar verwachting kan een (mogelijke) afsluiting voor doorgaand autoverkeer vanaf 2025 gerealiseerd worden.

Mocht de Turfmarkt autoluw worden, dan is het interessant om te verkennen of het haalbaar is om **LATER** het Kort Rapenburg weer te ontdempen. Dit is door verschillende mensen tijdens de participatie genoemd en is vooral een wens van Het Waterambacht Leiden. Onder tussen wordt de besluitvorming voorbereid voor een (al dan niet tijdelijke) herinrichting van de Morsweg, waarbij de Rijnzichtbrug in één richting afgesloten wordt voor het autoverkeer. Dit voornemen was al aangekondigd in de Mobiliteitsnota Leiden Duurzaam Bereikbaar.

#3 BETROUWBARE, TOEKOMSTBESTENDIGE OV-ROUTES

In combinatie met het afsluiten van de Turfmarkt en de Rijnzichtbrug voor doorgaand autoverkeer ontstaat een bijzondere kans voor de stadsbussen tussen het station en de Breestraat. In de huidige situatie rijden deze stadsbussen via de Stationsweg, de Steenstraat en de Prinsessekade naar de Breestraat en terug via de Turfmarkt. Deze route is, zoals gezegd, een bron van verkeersongevallen en wat ons betreft ongeschikt voor bussen van de huidige maat en schaal. In de Mobiliteitsnota is vastgelegd dat de Stationsweg en de Steenstraat busvrij worden gemaakt, maar dat bussen in plaats daarvan in beide richtingen over de Turfmarkt zullen rijden. Vanuit het oogpunt van de fiets- en voetgangersstromen heeft het onze voorkeur om – naast een busvrije Stationsweg en Steenstraat – ook de Turfmarkt busvrij te maken. Ook op deze as vinden we het cruciaal om keuzes te maken.

v.l.n.r.

Figuur 7. Busroutes huidige situatie

Figuur 8. Variant 1: busroute via Turfmarkt

Figuur 9. Variant 2: busroute via Rijnzichtbrug

Bij afsluiting (voor autoverkeer) van de Rijnzichtbrug kunnen stadsbussen van en naar de Breestraat vanaf de busterminal eenvoudig en snel via de dan autoluwe Morssingel, Morsweg, Rijnzichtbrug en via het Noordeinde rijden. Op het Noordeinde blijft het aantal bussen ongeveer gelijk, en

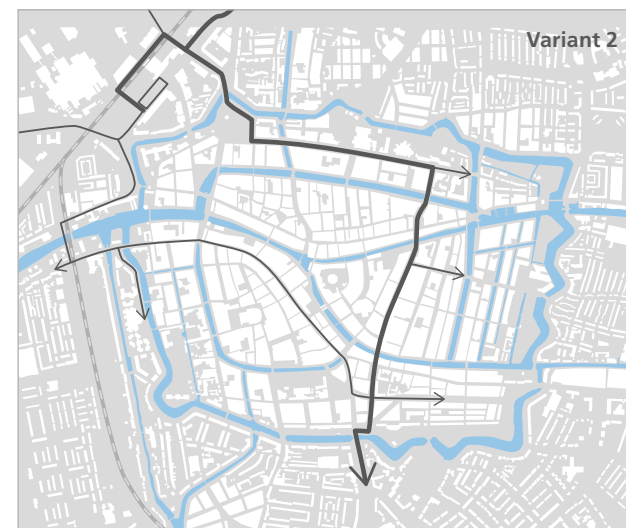
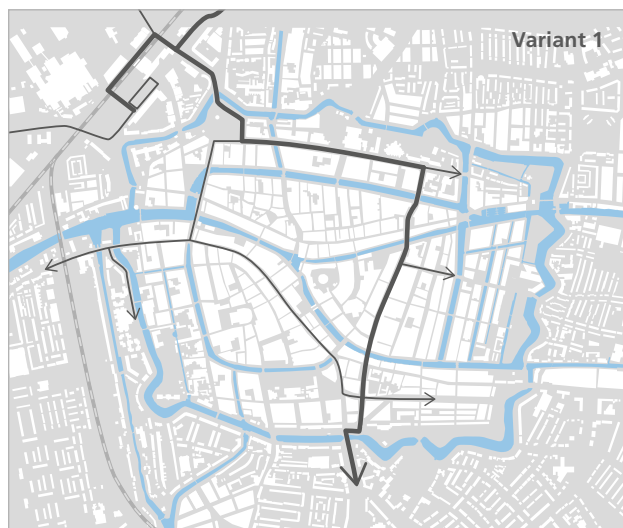
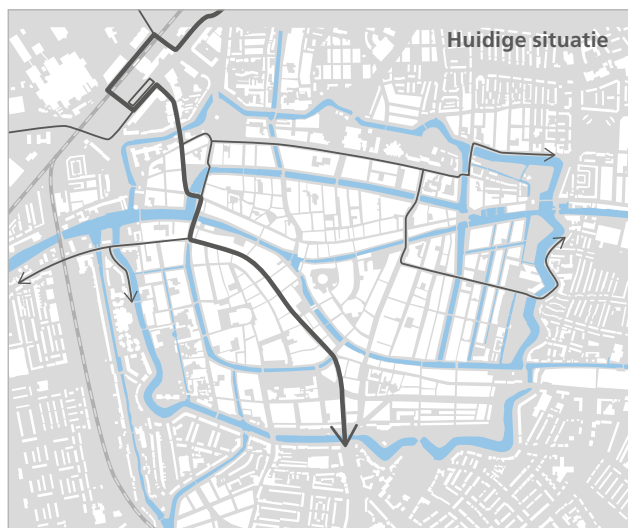
op de Morsweg zijn extra bussen verantwoord, omdat er nog nauwelijks autoverkeer zal rijden.

We hebben samen met de provincie Zuid-Holland onderzocht welke mogelijke busroutes betrouwbaar genoeg zijn en of het kwaliteitsniveau van het OV behouden blijft. Als concessieverlener voor het busvervoer moet de provincie voor de volgende concessieverlening duidelijkheid krijgen over de mogelijke busroutes in Leiden.

Het onderzoek leverde twee kansrijke routevarianten op:

- 1 In variant 1 rijden bussen niet langer over Stationsweg en Steenstraat, maar via Bargelaan, Schuttersveld en in twee richtingen over Turfmarkt richting Breestraat (figuur 8);
- 2 In variant 2 rijden de bussen via Morssingel, Morsweg, Rijnzichtbrug en Noordeinde (figuur 9).

We spreken onze voorkeur uit voor variant 2, over de Rijnzichtbrug. Het conflict tussen de tienduizenden voetgangers en fietsers en de ruim achthonderd bussen per dag behoort met deze variant tot het verleden. Het Stationsplein, maar ook de Stationsweg, de



Steenstraat en de Turfmarkt kunnen, zoals eerder gepland, kwalitatief hoogwaardig en veilig worden ingericht. Dit sluit aan bij de gebiedsvisie voor het Stationsgebied.

Het is echter te vroeg om al een keuze te maken. Er zijn nog vragen over de haalbaarheid van variant 2, die bij de uitvoering van deze agenda nader zullen worden onderzocht (**NU**). Daarnaast is de gemeente niet de enige partij die over de busroutes beslist. Dit gebeurt altijd in overleg en samenwerking met (onder andere) de regio en de provincie. Eventuele wijziging van de busroutes zal **STRAKS** niet voor 2022 gebeuren. Mede als gevolg van de coronacrisis wordt de aanbesteding voor de nieuwe concessie uitgesteld.



#4 AANGENAME HALTES EN LOOPROUTES

Als de busroutes veranderen, wijzigen voor sommige bestemmingen ook de looproutes. Soms wordt de loopafstand daardoor langer, maar de beleving van de route kan dit compenseren. Dit geldt ook voor bestaande, blijvende haltes. Als zowel de halte en de omgeving als de looproutes een hoge kwaliteit hebben, ervaren bezoekers tijd en afstand anders. Dit versterkt ook de kwaliteit van het OV-product. In de binnenstad zijn nu al diverse rustpunten (zitplekken). Op de looproutes van en naar de haltes zullen **NU+STRAKS+LATER** waar nodig en mogelijk extra rustpunten worden gerealiseerd.

We zijn al gestart met een project 'Toegankelijke haltes', dat tot doel heeft om de kwaliteit en toegankelijkheid van alle haltes (met uitzondering van R-nethaltes) te verhogen.

#5 ONDERZOEK NAAR DE OVERSTEEKBAARHEID, LEEFBAARHEID EN DOORSTROMING ROND DE BINNENSTAD

Door de aanleg van de Rijnlandroute zal doorgaand (sluip)verkeer door Leiden verminderen. Dit zal onder andere te merken zijn bij de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan. De voorgestelde praktijkproef om de Rijnzichtbrug af te sluiten voor doorgaand verkeer leidt tot enige toename van verkeer op deze wegen. Of daarmee ook knelpunten optreden, moet nader onderzoek uitwijzen, zoals aangekondigd in maatregel 2. De Churchilllaan en de Dr. Lelylaan zijn geschikt om een grote hoeveelheid verkeer te verwerken, in tegenstelling tot de Morsweg, waar de huizen direct aan de weg liggen.

We gaan onderzoeken hoe we bekende en bestaande problemen op deze wegen kunnen verminderen, in overleg met belanghebbenden. Het gaat onder andere over de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid. Dat sluit aan bij de Ontwikkelperspectieven voor de Mors en voor Zuidwest, waarin veel aandacht is voor de fietser en de voetganger. Als uit de proef blijkt dat er op meerdere wegen overlast

ontstaat door extra verkeer, dan worden daar **STRAKS** maatregelen genomen om overlast te minimaliseren.

#6 VEILIG EN COMFORTABEL OVER DE STOEP

De gemeente werkt aan voetgangersbeleid. Dit wordt naar verwachting begin 2021 vastgesteld. In de Agenda Autoluwe Binnenstad wordt alvast rekening gehouden met de ruimte die er nodig is om enkele van deze ambities waar te maken. Verschillende straten in de binnenstad hebben een smalle stoep waar wandelaars elkaar nauwelijks kunnen passeren. Ze zijn te smal om een goede toegankelijkheid voor iedereen te waarborgen. Dit probleem wordt regelmatig versterkt door op de stoep geparkeerde fietsen. Voetgangers moeten dan uitwijken naar de rijbaan. We gaan **NU**, **STRAKS** en **LATER** zorgen voor bredere, goed toegankelijke

Figuur 10.
Indicatie
smalle stoepen
binnenstad



stoepen of voetgangersstraten op (in ieder geval) de volgende locaties, waarbij de aandacht eerst uitgaat naar de drukste looproutes:

- 2e Binnenvestgracht
- Clarensteeg
- Delen van het Rapenburg
- Straten rondom Pieterskerk en Hooglandse kerk
- Straten in Oude Morsch
- Straten ten noorden van de Haarlemmerstraat
- Vliet en zijstraten
- Straten tussen Levendaal en plantsoen
- Grachten aan de oostkant van de binnenstad

We pakken dit aan door mee te liften op lopende of nieuwe projecten, en op reguliere onderhoudswerkzaamheden. Figuur 10 geeft een indicatie van de straten waar extra ruimte voor voetgangers gewenst is.

#7 HISTORISCHE EN GROENE KWALITEIT OP HET NOORDEINDE

Er loopt een project om **STRAKS** in 2022 of 2023 het Noordeinde opnieuw in te richten. Deze herinrichting kost geen parkeerplaatsen. Het oostelijke en smalle deel krijgt een kwaliteitsimpuls vergelijkbaar met de Breestraat. In het ruimere westelijke deel ligt een van de parkpleinen van het Singelpark, waar we de entree naar de binnenstad willen vergroenen.

#8 VEILIGE EN COMFORTABELE FIETSRUTES

Een autoluwe binnenstad is goed nieuws voor de fietsers en het fietsgebruik in onze stad. Minder auto's in het centrum zorgt voor meer ruimte voor de fietser, verlaagt de kans op ongevallen, verbetert de doorstroming van fietsers en vermindert schade door uitlaatgassen. Dit is niet alleen positief voor de duizenden fietsers die dagelijks in het centrum fietsen, maar draagt ook bij aan de toename van het fietsgebruik. Dat juichen we toe, want fietsen is goedkoop, duurzaam, snel en gezond.

De drukke fietsroutes door het centrum en de toename van fietsverkeer in de komende jaren maken dat er aandacht moet zijn voor de veiligheid tussen fietsers onderling. Brede fietsen zoals bakfietsen, die meer ruimte vragen, en de verschillen in snelheid tussen de verschillende fietsers maken dit noodzakelijk. Daarom moeten fietsroutes in elk geval breed genoeg zijn (afgestemd op de intensiteit).

In figuur 13 (p.27) staan de belangrijkste fietsroutes voor de binnenstad. De maatregelen van de Agenda Autoluwe Binnenstad en andere lopende projecten lossen **NU**, **STRAKS** en **LATER** veel knelpunten op deze fietsroutes op. De agenda levert onder andere een comfortabele fietsroute op van en naar het station door de Steenstraat en de Stationsweg (ruim 17.000 fietsers per dag door de Breestraat en over de Stationsweg) doordat bussen op die route verdwijnen (zie maatregel 1 en 2). Ook een herinrichting van het kruispunt Kort Rapenburg-Noordeinde-Breestraat kan voor fietsers gunstig uitpakken, omdat hier veel ongevallen zijn gebeurd. Daarnaast is een kwaliteitsimpuls op de route via de Rijnzichtsbrug, door beperking van het doorgaand autoverkeer, een belangrijke verbetering.

Figuur 11.
Impressie herinrichting
Noordeinde ter hoogte
van Singelrand

Figuur 12.
Zuidelijk deel Lange Mare
na herinrichting



#9 COMFORTABELER FIETSEN OVER DE KORTE MARE

De Korte Mare ligt in het verlengde van de Lange Mare en de Haarlemmerweg, en maakt deel uit van een belangrijke, drukke regionale fietsverbinding tussen Leiden en Warmond/Oegstgeest en Noordwijk. Het kruispunt van de Korte Mare met de Langegracht is een blackspot voor verkeersongevallen. We willen het comfort en de veiligheid voor de fietser op deze plek verbeteren door de straat in te richten als fietspad. Op de herinrichting van de Langegracht heeft dit geen effect. Bij afsluiting van de Korte Mare voor autoverkeer is het zaak om ervoor te zorgen dat de circulatie van auto- en bevoorradend verkeer in de wijk in orde blijft. Daarvoor starten we **STRAKS** een haalbaarheidsonderzoek.

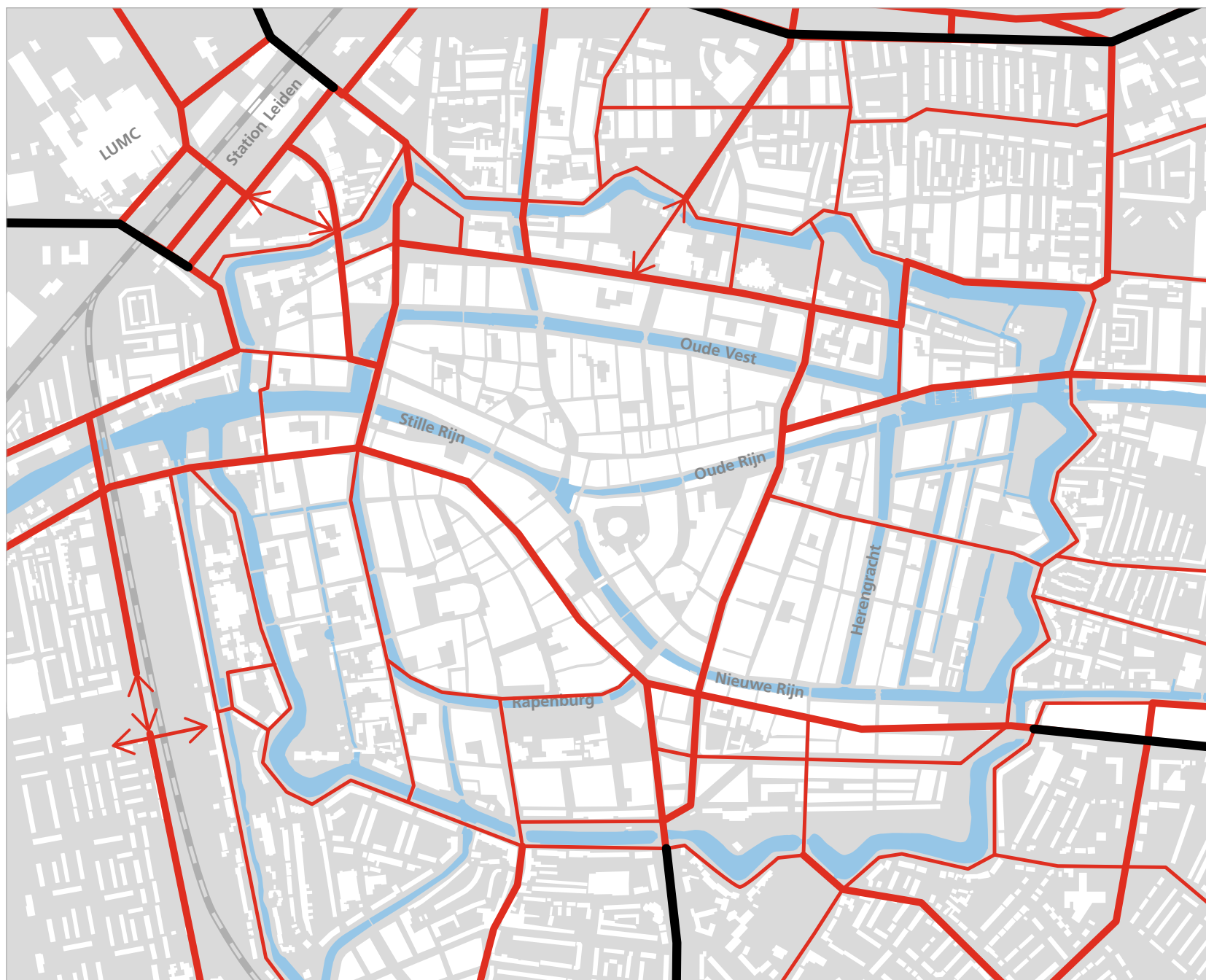
#10 KWALITEITSIMPULS VOOR DE LANGE MARE

Met de herinrichting van de Haarlemmerstraat is het zuidelijkste stuk van de Lange Mare ingrijpend veranderd (figuur 12): de allure van weleer, flinke vergroening en een hint naar de vroegere gracht. We willen **LATER** ook op het noordelijke deel zorgen voor ruimte voor bredere stoepen, meer vergroening, meer bomen en fietsparkeren. Mogelijk kan de gracht gedeeltelijk weer uitgegraven worden.



Figuur 13.
Fietsroutes in de
binnenstad;
Beleidsprogramma Fiets
2020-2030

Rond het station zijn
doorgaande fietsroutes
in ontwikkeling. Dit
wordt in de Gebiedsvisie
Stationsomgeving verder
uitgewerkt.



Pakket 2

Rust en schonere lucht

#11 KLOPPEND HART VAN DE BINNENSTAD

De straten rond de Nieuwe Rijn (Botermarkt, Vismarkt, Aalmarkt en Nieuwe Rijn) zijn al behoorlijk autoluw. Met behulp van beweegbare paaltjes worden ze tijdens winkeluren afgesloten voor autoverkeer. Nu nog is een deel van de Nieuwe Rijn voetgangersgebied en een ander deel open voor autoverkeer. We willen het autoverkeer hier verder beperken, duidelijkheid scheppen in de verkeersregels en de omgeving aantrekkelijker maken om te verblijven. Omdat de zomerse proef na uitgebreide evaluatie positief is gebleken, worden de maatregelen uit de proef met zomerafsluitingen in 2021 **NU** permanent en definitief.



We richten ons **NU** ook op straten in de omgeving die onderdeel van het centrale voetgangersgebied kunnen worden, zoals de uiterst smalle Oude Rijn. Vaak is daar niet meer dan zes meter ruimte in het straatprofiel, van gevel tot waterkant. De straat is een berucht rondje voor bezoekers op zoek naar een parkeerplaats. Ook worden vanaf de Oude Rijn regelmatig winkels aan de Haarlemmerstraat bevoorrad, wat onwenselijk is. Aan de waterkant ligt een strook met (te smalle) parkeerplaatsen.

De Oude Rijn is een toonbeeld van te veel willen in te weinig ruimte. Om ruimte te maken voor voetgangers, het groen te versterken en het aantal fietsparkeerplekken te vergroten sluiten we de Oude Rijn tussen Pelikaanstraat en Donkersteeg af voor autoverkeer. De parkeerplekken verdwijnen. Dezelfde aanpak passen we toe aan de zuidzijde van de Oude Rijn. Dit maakt de straat veiliger en aangenamer om te verblijven. Ook deze afsluiting realiseren we **NU** in 2021. Het oostelijke deel van de Oude Rijn volgt **LATER**.

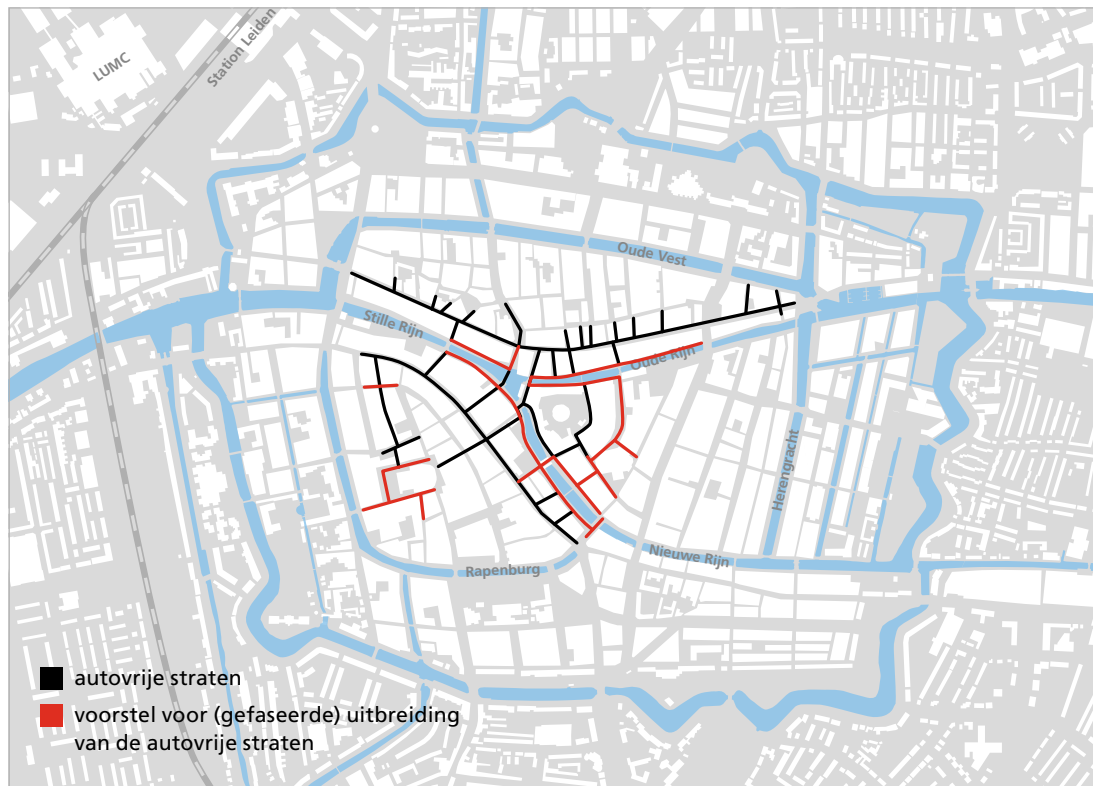
In de tussentijd installeren we een camerasysteem dat kentekens kan registreren (zie maatregel 33). Zo krijgen we een waterdichte regie over de toegang van autoverkeer tot het gebied. Zodra in 2022 of 2023 de techniek voor cameraregistratie gereed is, voltooiën we **STRAKS** de uitbreiding van het voetgangersgebied naar de straten rond beide grote kerken. De straten en pleinen rond de Pieterskerk en de Hooglandse kerk zijn al redelijk autoluw; er rijdt vrijwel alleen bestemmingsverkeer en bevoorradend verkeer. Om de verblijfskwaliteit rond deze unieke historische zwerfmilieus verder te versterken, realiseren we de volgende afsluitingen, met dezelfde spelregels als rond de Nieuwe Rijn (zie figuur 14):

- rond de Pieterskerk: de Kloksteeg, het noordelijke deel van de Herensteeg en het noordelijk en westelijk deel van het Pieterskerkhof;
- bij de Hooglandse Kerk: de Hooglandse Kerkgracht, de Moriaansteeg en de Nieuwstraat (tussen Middelweg en Burgsteeg); bevoorradning van beide kerken en de omgeving blijft mogelijk.

De combinatie van de genoemde maatregelen (groene loper, uitbreiding voetgangersgebied en verbetering en verbreding van stoepen) leidt tot een van de waardevolste verbeteringen in de binnenstad: een route voor voetgangers (en op de meeste plekken fietsers) tussen Leiden Centraal en hartje binnenstad, waarop je vrijwel geen gemotoriseerd verkeer tegenkomt.

Vanaf het station kom je geen bus of auto meer tegen op de Stationsweg en in de Steenstraat. Door de afsluiting van de Turfmarkt rijdt er geen doorgaand verkeer meer over Noordeinde, Kort Rapenburg, Prinsessekade, Turfmarkt en Nieuwe Beestenmarkt. Mogelijk wordt de Turfmarkt tot en met Kort Rapenburg in een later stadium ook busvrij (zie maatregel 2 en 3). Hierdoor zijn ook de Haarlemmerstraat, de omgeving

Figuur 14. Afsluitingen voor autoverkeer in hart binnenstad



van de markt en de Pieterswijk voor voetgangers prettig en comfortabel te bereiken, bijna zonder autoverkeer tegen te komen. Uiteraard rijden er nog bussen door de Breestraat en rijdt er bevoorradend verkeer door meerdere straten, maar de grote druk van doorgaand autoverkeer op een aantal belangrijke looproutes behoort tot het verleden. Ineens is de Leidse binnenstad echt grotendeels autoluw. Het ontstane zwerfmilieu beslaat bijna de helft van de binnenstad.

Deze zone krijgt grotendeels dezelfde spelregels als de Haarlemmerstraat: een voetgangersgebied waar fietsen is toegestaan (maar brom- en snorfietsen niet) en waar bevoorrading binnen venstertijden mogelijk is.

#12 RUST EN COMFORT IN DE LANGEBRUG

Al geruime tijd willen bewoners van de Pieters- en Academiewijk dat de Langebrug wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, vanwege de overlast van sluipverkeer. Uit onderzoek blijkt dat er doorgaand (sluip)verkeer door de straat rijdt dat geen herkomst of bestemming in de wijk heeft. Tellingen wezen uit dat dagelijks bijna 1000 auto's door de straat rijden.

Door een lokale afsluiting (knip) te maken in de Langebrug tussen de Papengracht en de Pieterskerkgracht wordt **nu** in 2021 het doorgaand verkeer geweerd uit de Langebrug. De maatregel wordt voorbereid in overleg met bewoners en ondernemers. De afsluiting voor doorgaand autoverkeer vermindert de verkeersoverlast in deze smalle straat. Bewoners en ander bestemmingsverkeer kunnen via Noordeinde en Rapenburg het noordelijke deel van de wijk bereiken, of via de Doezastraat of de Steenschuur het zuidelijke deel. Hiermee verdwijnt de laatste smalle doorgaande sluipverbinding voor autoverkeer in de Leidse binnenstad.

Na deze stap zijn er kansen om de Langebrug nog aantrekkelijker te maken voor voetgangers en voor verblijf. In eerste instantie door **STRAKS** strategisch een aantal parkeerplaatsen weg te halen rond de drukbezochte zijstegen tussen Pieterskerk en Breestraat, zoals de Pieterskerk Choorsteeg of de Diefsteeg. Dit bevordert het comfort en de

Figuur 15.
Indicatie autoluw gebied
STRAKS



veiligheid voor voetgangers. Zodra de parkeerdruk het toestaat, willen we de hele parkeerstrook **LATER** gefaseerd omvormen om een bredere stoep en ruimte voor vergroening te maken.

#13 WOONGENOT IN SMALLE STRATEN EN STEGEN

De binnenstad kent een aantal prachtige oude, maar smalle straten en stegen. Voor sommige mensen tast de aanwezigheid van geparkeerde auto's hier het woongenot aan. De gemeente krijgt regelmatig klachten van bewoners over geparkeerde auto's bij hun woning, zoals bestelbussen die een raam blokkeren. We werken aan een lagere parkeerdruk in de binnenstad (zie hoofdstuk 4), zodat dergelijke situaties tot het verleden gaan behoren. Het gaat onder andere om geparkeerde auto's in stegen als de Oosthavenstraat, de Salomonsteeg, de Scheepmakersteeg, de Herensteeg, de 4e Binnenvestgracht en het Utrechts Jaagpad. Als de parkeerdruk het toelaat, gaan we **NU** en **STRAKS** met de bewoners in gesprek om te bepalen welke parkeerplaatsen we kunnen opheffen of verplaatsen.



Pakket 3

Genieten van water en historie

#14 VERSTERKEN HISTORISCHE ALLURE RAPENBURG EN STEENSCHUUR

Het Rapenburg, tot en met het Steenschuur, is de meest beeldbepalende gracht van Leiden en heeft een grote cultuurhistorische waarde. Nu nog staat de gracht vol geparkeerde auto's en zijn de stoepen soms zo smal dat mensen elkaar niet kunnen passeren. Verschillende bewoners en ondernemers koesteren al lang de wens om de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen. Wij delen die wens en daarom is het Rapenburg een van de straten waar we onderzoeken of we dit kunnen realiseren door stapsgewijs parkeerplaatsen weg te halen. In de huidige situatie zijn er op Rapenburg en Steenschuur ruim 200 parkeerplaatsen. Gezien de parkeerdruk is het niet haalbaar om die op korte termijn allemaal weg te halen.

Daarom gaan we gefaseerd aan de slag. We beginnen **NU** op het Steenschuur, het gedeelte tussen Breestraat en Garenmarkt, alleen aan de noordkant. In de zomer van 2020 is dit gedeelte afgesloten geweest voor autoverkeer en hebben er fietsenrekken gestaan. We geven dit een vervolg en stellen daarna **STRAKS** een nieuw profiel voor de straat voor. Daarin is naast fietsparkeerplaatsen ook ruimte voor versterking van de boomstructuur, bredere stoepen en meer contact met het water. Het ontwerp van dit gedeelte Steenschuur wordt onze leidraad voor de stapsgewijze herinrichting van het Rapenburg.

Zodra **STRAKS** in fase twee de parkeerdruk het toelaat, maken we de delen waar nu te weinig ruimte is voor voetgangers parkeervrij. Dit is vooral aan de west- en zuidzijde van het Rapenburg het geval.

Als de parkeerdruk het toelaat maken we in de derde fase het Rapenburg **LATER** grotendeels of geheel parkeervrij. Dan passen we ook het nieuwe straatprofiel toe met meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en verblijven. In het volgende hoofdstuk staat beschreven hoe we de parkeerdruk verlagen en ruimte creëren voor deze en andere maatregelen.

#15 WANDELEN LANGS DE RIJN: APOTHEKERSDIJK EN BOOMMARKT

De Apothekersdijk en de Boommarkt zijn ondergewaardeerde straten langs de Rijn. Deze straten kunnen fantastische plekken worden om te genieten van het water, als alternatieve aanloopstraten van en naar het station. Er kan veel ruimte worden gemaakt voor verblijfsplekken, eventueel met winkels, horeca of een uitbreiding van de weekmarkt. Nu nog worden deze straten grotendeels in beslag genomen door rijdende en geparkeerde auto's. Er liggen hier 84 parkeerplaatsen die vooralsnog voorzien in een parkeerbehoefte.

Figuur 16.
Impressie ontwerp
Havenplein



Ook hier werken we gefaseerd toe naar verbeteringen. We beginnen **STRAKS** op de Apothekersdijk, door de twintig parkeerplaatsen langs de kade om te vormen tot een promenade langs het water. Er is nu al een smalle promenade, die maar weinig mensen kennen omdat deze verscholen ligt achter de parkeervakken. Daarna doen we **LATER** hetzelfde bij de Boommarkt. Daar kan, behalve een promenade, ook ruimte ontstaan voor een klein stukje stadspark, direct naast het terrein van de Webster University.

#16 CULTUUR SNUIVEN LANGS OUDE VEST EN OUDE SINGEL

Ook de Oude Vest en de Oude Singel zijn bijzonder beeldbepalende grachten, net als het Rapenburg en de Herengracht onderdeel van de zeventiende-eeuwse 'vesten'. Beide grachten verdienen een openbare ruimte die meer in contact staat met het water. Door de blokkade van geparkeerde auto's op te heffen maken we een mooie promenade en verblijfsplek.

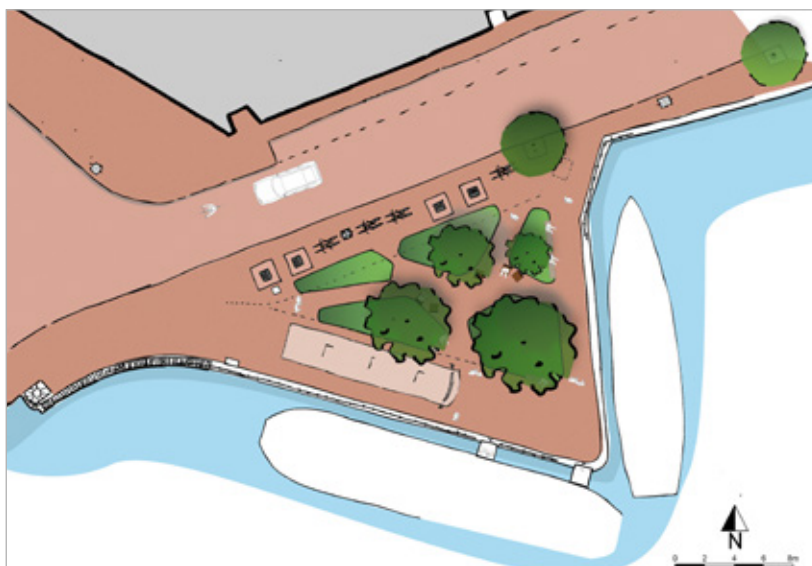
De westkant ligt in het cultuurkwartier en wordt gekenmerkt door culturele publieksfuncties zoals de Lakenhal, de Stadsschouwburg, poppodium De Nobel en boekhandel Scheltema. Vanwege deze publiekstrekkers creëren we **STRAKS** eerst ruimte aan de westkant, tussen Turfmarkt en Lange Mare. De promenade langs de Oude Singel wordt versterkt door de 32 parkeerplaatsen op te heffen; dit creëert ruimte voor een bredere stoep, een sterkere boomstructuur en meer fietsparkeerplaatsen. Vervolgens willen we **LATER** het contact met het water ook op de andere delen van de Oude Singel en de Oude Vest verbeteren door parkeerplaatsen op te heffen, zodra de parkeerdruk het toelaat. Dit kan betekenen dat we sommige haakse of schuine parkeervakken omvormen tot langsparkeervakken, omdat ook daarmee ruimte wordt gecreëerd.

#17 GROEN HAVENPLEIN EN HAVEN

Voor het Havenplein ligt een ontwerp klaar om **nu** in 2021 de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven met forse vergroening. Figuur 16 (p.32) geeft een impressie van de herinrichting. Gezien de hoge parkeerdruk in de wijk blijven in dit ontwerp voorlopig vijf parkeerplaatsen behouden. Die vormen we zodra de parkeerdruk het toelaat **STRAKS** om, om het Havenplein verder te vergroenen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

De haven ligt in het verlengde van de Haarlemmerstraat en het Havenplein en is een echte verbindingsstraat voor fietsers. De openbare ruimte staat onder grote druk door geparkeerde fietsen en auto's. De stoepen zijn smal. We werken **LATER** aan een herinrichting die weer ruimte moet bieden aan voetgangers en aan de rijdende en geparkeerde fietsen. We willen **nu** alvast het versteende Havenhoofd (waar de Groene Hartcruise aanmeert) vergroenen. De eerste schetsen daarvoor zijn gemaakt (zie figuur 17).

Figuur 17.
Schets groener
Havenhoofd



Pakket 4

Groene parken, straten en pleinen

In de Omgevingsvisie 1.1 zal veel aandacht zijn voor de groen-blauwstructuur in de stad. Leiden heeft niet voldoende aan het huidige aanbod van groen en water om de grote opgaven op het gebied van klimaatadaptatie, biodiversiteit, gezondheid en ruimte voor groene recreatiemogelijkheden in en rondom de stad het hoofd te bieden.

#18 GEBIEDSONTWIKKELING ENERGIEPARK

Het terrein rond de energiecentrale aan de Langegracht, inclusief het Stadsbouwhuis ernaast, biedt unieke kansen. We kunnen er herontwikkeling van industrieel erfgoed combineren met de ontwikkeling van groen, woningbouw, cultuur, werk en voorzieningen. Hierdoor kan het gebied worden verbonden met omliggende delen van de stad. We werken samen met bewoners en marktpartijen aan een plan voor een autoluwe, parkachtige omgeving. Eerder is er al een gebiedsvisie opgesteld met alle ambities voor het gebied. Het is de bedoeling dat **nu** in 2021 een kaderbesluit wordt genomen en daarna **STRAKS** en **LATER** de gebieden worden herontwikkeld. Ook de openbare ruimte wordt dan opnieuw ingericht. Over dit project wordt apart van deze agenda besloten.

#19 VERGROENING KAASMARKT

Op dit moment is de Kaasmarkt nog een vol en grijs parkeerplein aan de Oude Rijn. Dit plein richten we opnieuw in, waarbij we invulling geven aan de raadsnotie om de Kaasmarkt groen, boomrijk en zo autoluwe mogelijk te maken. Later wordt in het kader van het project Kaasmarkt inzichtelijk gemaakt in welke mate verdere vergroening kan plaatsvinden. Een deel wordt mogelijk gecompenseerd met de ophoging van de Haarlemmerstraatgarage, die naar verwachting begin

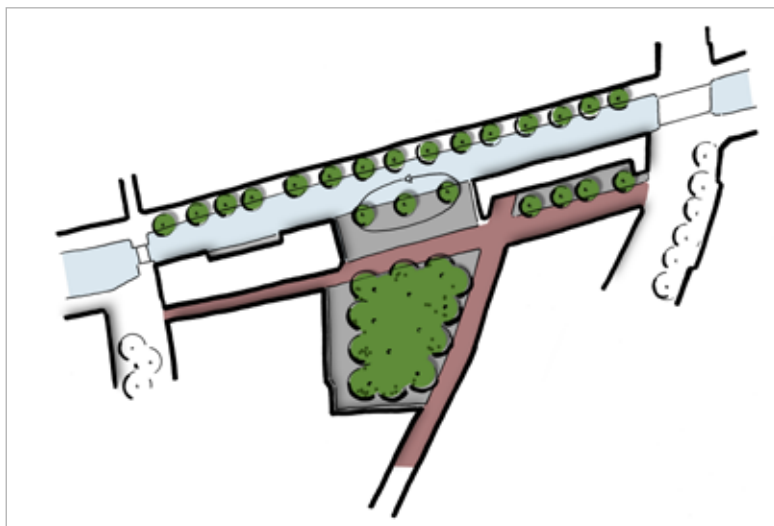
2023 geopend wordt. Na de ontwikkelingen rond het plein zal **STRAKS** rond 2025 de parkeerdruk zodanig zijn teruggebracht dat een volledig autovrij plein mogelijk is.

#20 LANGZAMER RIJDEN IN DE IR. DRIESSENSTRAAT EN DE OOSTERKERKSTRAAT

De Oosterkerkstraat en de Ir. Driessenstraat zijn relatief nieuwe straten, aangelegd als verkeerskundige doorbraken in de jaren '50 van de vorige eeuw. De straten hebben veel achterstallig onderhoud en ontberen de karakteristieke historische bebouwing. Des te meer reden om de openbare ruimte een flinke kwaliteitsimpuls te geven. Herinrichting van de Ir. Driessenstraat en de Oosterkerkstraat is een lopend project, waarvoor ontwerpen gemaakt zijn (zie figuur 19). Hierbij wordt de straat afgevaarderd tot 30 km/u zone. Dat sluit perfect aan bij de ambities van de Agenda Autoluw. Daarom starten we in 2023 **STRAKS** met de uitvoering. Er moet nog wel een duidelijke keuze gemaakt worden over de plek voor de fietsers. Rijden zij over een eigen fietspad, of over de rijbaan gemengd met het overige verkeer? Hier wordt nader onderzoek naar gedaan.

Figuur 18. Visieschets voor een groene en autoluwe Kaasmarkt (uit Stedenbouwkundig Programma van Eisen Kaasmarkt)

Figuur 19. Impressie ontwerp Ir. Driessenstraat/Oosterkerkstraat



#21 VOLTOOIING SINGELPARK

Het Singelpark ligt om het historische centrum van Leiden als een kilometerslang groen stadspark, met het water van de singels als een blauwe ader door het park. Het Singelpark wordt hét centrale stadspark; de groene woonkamer voor alle inwoners van Leiden. De ambities van de Agenda Autoluw sluiten naadloos aan op die van het Singelpark. We maken de transformatie mogelijk van delen van het Singelpark waar nu verkeersruimte nog dominant is of waar nog veel parkeerplekken zijn. De volgende (deel)projecten van het Singelpark worden opgestart of zijn in een verkennende fase. Met deze agenda wordt ruimte geboden voor deze projecten, over de exacte inrichting vindt later nog apart besluitvorming plaats.

Veerplein NU

Het Veerplein is de plek waar de Singelparkbrug vanaf het Lakenpark aanlandt. We gaan dit pleintje groener en aantrekkelijker maken. Bij deze herinrichting worden maximaal twee parkeerplaatsen opgeheven. Met dit deelproject maken we de entree naar de binnenstad op het Levendaal aantrekkelijker en veiliger door de voetgangersoversteek te verbeteren en de omgeving verder te vergroenen.

Jan van Houtkade STRAKS

Om de Jan van Houtkade te transformeren tot een groen en aantrekkelijk deel van het Singelpark, wordt ten minste de helft van de ruim tachtig parkeerplaatsen opgeheven. Herinrichting vindt waarschijnlijk in 2023 plaats, na goed overleg met bewoners en ondernemers in de directe omgeving. Tegen die tijd is de parkeerdruk naar verwachting verder gedaald zodat de circa veertig parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven (zie ook hoofdstuk 4).

Koepoortsbrug NU

De herinrichting van de Koepoortsbrug is een lopend project waarvan het voorlopige ontwerp al is afgerond. De uitvoering vindt in 2022 plaats. Het ontwerp zorgt voor een betere verbinding van de Doezastraat met de Herenstraat. De fietsroute wordt veiliger door voorrang aan doorgaande fietsers te geven. Het groen gaat er sterk op vooruit in het kader van het project Singelpark.

Arsenaalplein STRAKS

Het Arsenaalplein maakt deel uit van het Singelpark en van het project Humanities Campus van de Universiteit. Het plein wordt vergroend,

in combinatie met de bouw van studentenwoningen.

Ook deze ontwikkelingen gaan niet ten koste van parkeerplaatsen.

Boisotkade LATER

De Boisotkade is een van de smalste delen van het Singelpark. Er is weinig ruimte voor ambitieuze vergroening, bovendien wordt de beperkte ruimte ten oosten van de Vliet in beslag genomen door een doodlopende straat met vijftien parkeerplaatsen. Op korte termijn is de parkeerdruk nog te hoog, maar we willen toekomstige initiatieven en ontwerpen vanuit het Singelpark faciliteren door **LATER** de parkeerplaatsen op te heffen.

Vanuit het project Singelpark wordt **STRAKS** en **LATER** gezocht naar kleine groene kwaliteitsverbeteringen, bijvoorbeeld in straten die de Singelparkroute verbinden, maar waar nog veel auto's geparkeerd staan (zoals de 1e, 2e en 3e Binnenvestgracht). Er liggen ook kansen voor vergroening in bepaalde (privé)parkeerterreintjes in de singelrand.

Figuren 20 en 21.
Impressies
Koepoortsbrug

Figuur 22.
Heringerichte
Maresingel



#22 BEESTENMARKT ALS ONTMOETINGSPLEK

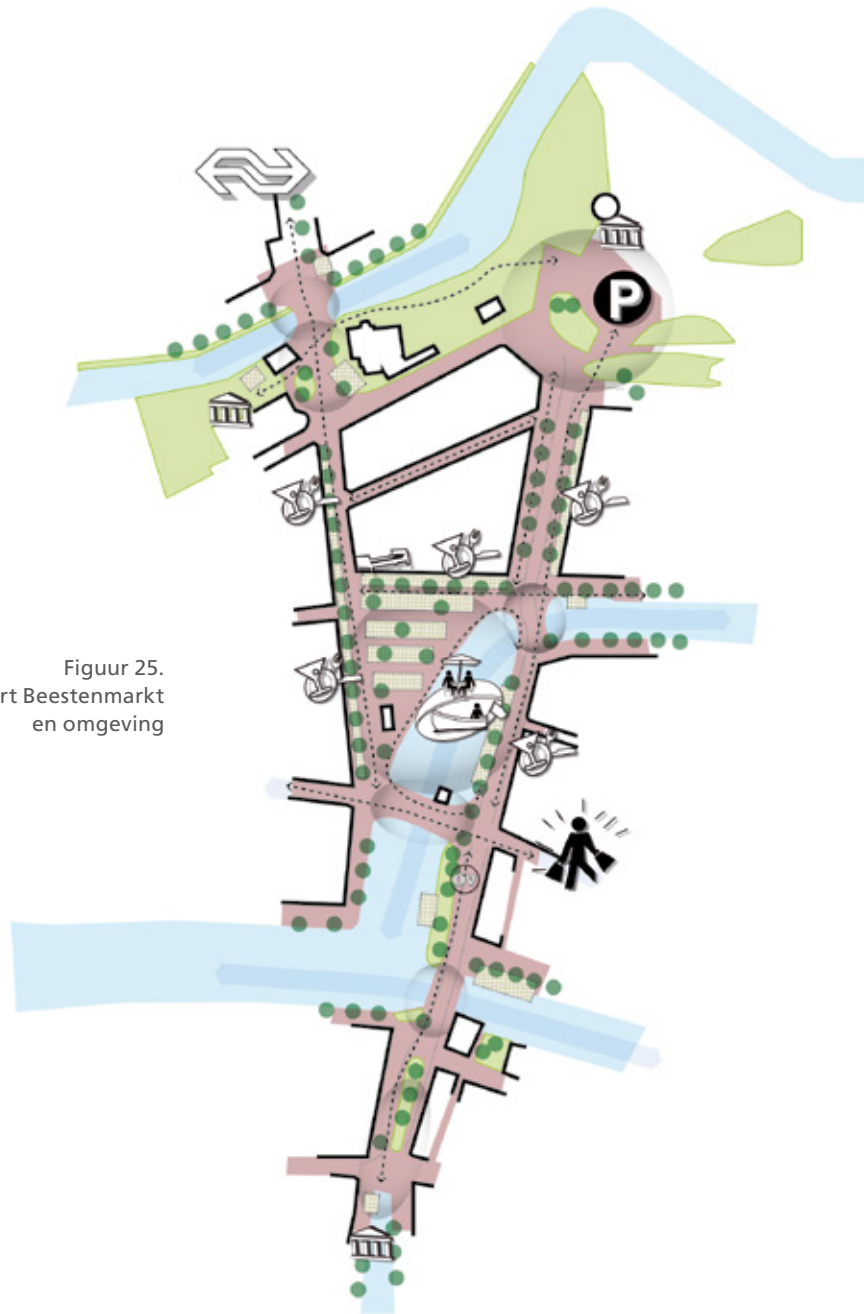
Op de Beestenmarkt stonden dertig jaar geleden nog tientallen auto's geparkeerd. Dat is allang verleden tijd, maar het plein verdient een flinke opknapbeurt, aansluitend op herinrichtingen van de Steenstraat en de Turfmarkt. Het is een van de weinige pleinen in Leiden, en vanwege de ligging nabij het station en het winkel- en uitgaansgebied is het een van de meest zichtbare en een ontmoetingsplek bij uitstek. Het verdwijnen van de bussen uit de Steenstraat maakt dit plein volwaardig onderdeel van de groene loper. Een herinrichting met veel groen, ruimte voor terrassen en een grondige aanpak van de vele fietsen heeft enorme impact op het beeld van de stad. De Beestenmarkt is op de kanskaart als een van de kansen benoemd (zie p.16).



Figuren 23 en 24.
Ter referentie:
groene verblijfs-
pleinen in Delft en
Maastricht.



Figuur 25.
Visiekaart Beestenmarkt
en omgeving



Figuur 26.
Impressie Garenmarkt bij
Garenmarktplein



#23 NIEUWE INRICHTING GARENMARKT

Met de herinrichting van het Garenmarktplein is een mooie aanzet gedaan voor een nieuw straatprofiel voor de hele Garenmarkt. Diverse bewoners hebben aangegeven dat ze dit nieuwe straatprofiel graag in het zuidelijke deel van de Garenmarkt zien. Zodra de parkeerdruk het **LATER** toelaat, maken we ook van dit zuidelijke deel een aantrekkelijke woonstraat.

Pakket 5

Functies en voorzieningen voor een goed functionerend winkelgebied

#24 RUIMTE VOOR STADSDISTRIBUTIE

Logistiek is de basis voor economische vitaliteit van de stad. In en rond de binnenstad zijn veel ondernemers gevestigd. Hun activiteiten leiden tot goederenstromen en afvalstromen de stad in en uit. Voor die stromen is ruimte nodig, zowel in de binnenstad als daarbuiten. De manier van bevoorraden verandert; winkels en horeca in de binnenstad worden steeds meer bevoorradt door lichte elektrische voertuigen of bakfietsen. We gaan in gesprek met ondernemers en vervoerders om te bespreken welke kansen de Agenda Autoluwe Binnenstad **NU**, **STRAKS** en **LATER** biedt om goede laad- en losvoorzieningen te realiseren voor de verschillende vormen van bevoorrading (zie hoofdstuk 5).



#25 VOLDOENDE PLEK VOOR FIETSPARKEREN

Leidenaren komen het liefst met de fiets naar de binnenstad. Er zijn daar echter lang niet overal voldoende goede fietsparkeervoorzieningen. We willen voorkomen dat het gebrek aan goede stallingsmogelijkheden een drempel opwerpt voor het fietsgebruik. Bijkomend voordeel van goede fietsvoorzieningen op de juiste plek is dat ze zorgen voor ruimte op de stoep en een aantrekkelijkere openbare ruimte. Waar we precies **NU**, **STRAKS** en **LATER** fietsvoorzieningen realiseren op straat is maatwerk en onderdeel van de uitvoering van deze agenda. We houden rekening met de vaak geuite zorg dat de geparkeerde fiets 'de nieuwe auto' wordt, voor wat betreft aantasting van ruimtelijke kwaliteit en de beleving van historie. We zorgen met nieuwe handhavingsacties dat weesfietsen worden verwijderd uit de fietsrekken en van straat, zodat er plek blijft voor fietsen die wel gebruikt worden.

Daarnaast zetten we in op clusters van fietsparkeervoorzieningen (bij voorkeur inpandig) aan de randen van het autoluwe gebied. Bezoekers kunnen hun fiets hier parkeren en vanuit deze bronpunten hun weg te voet vervolgen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan de volgende locaties:

- Beestenmarkt (bioscoop, diverse horeca, westkant Haarlemmerstraat)
- Omgeving Bioscoop Trianon, Minerva en Stadsgehoorzaal (uitgaanslocaties)
- Oostelijk gedeelte Breestraat (detailhandel, horeca en markt)
- Omgeving Garenmarkt (detailhandel, horeca)
- Oostkant Haarlemmerstraat, rondom Kaasmarkt (detailhandel)
- Middengedeelte Haarlemmerstraat, rondom Lange Mare (detailhandel, horeca)

Deze maatregelen worden verder uitgewerkt in een Masterplan Fietsparkeren Binnenstad, dat als onderdeel van het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 is vastgesteld.

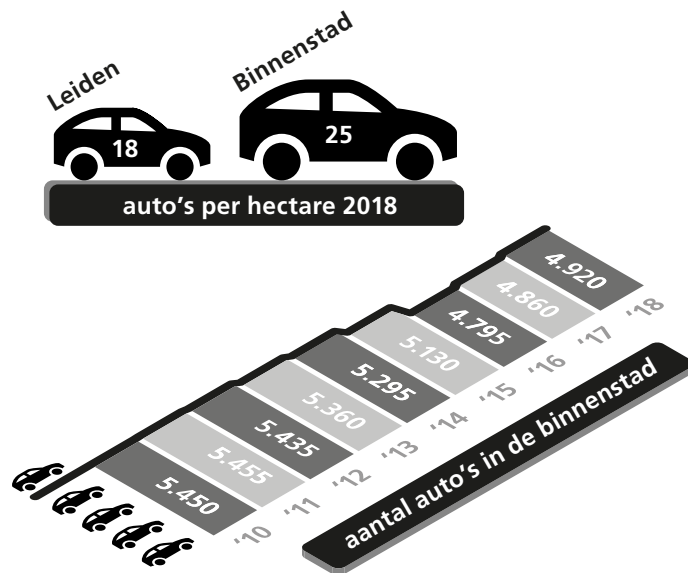
4

Slimmer ruimtegebruik



De Leidse binnenstad kenmerkt zich door een groot aantal gezellige smalle straten en stegen. Binnen dit historische stratenpatroon is ruimte gemaakt om bijna 5000 auto's te parkeren. In de binnenstad staan per hectare aanzienlijk meer auto's (25 per hectare) dan in heel Leiden (18 per hectare).

Figuur 27.
Aantal auto's in de binnenstad



⁵Vastgesteld tijdens de raadsvergadering van 16 juli 2020.

BRON: LEIDSE BINNENSTAD IN CIJFERS 2020

Decennialang is gekozen voor het verkleinen van de verblijfsruimte ten behoeve van parkeerplekken. Ook in de smalste straten is dit terug te zien. Door de hoeveelheid geparkeerde auto's zijn verschillende stoepen niet begaanbaar, komen pleinen niet goed uit de verf en wordt de verbinding met het water geblokkeerd. Leiden kiest nu voor een andere aanpak. Door de uitgangspunten uit de Parkeervisie⁵ te vertalen naar concrete maatregelen en deze de komende jaren toe te passen creëren we veel ruimte. Afhankelijk van de prioriteiten van bewoners, ondernemers en het gemeentebestuur kunnen we tot 40% van de parkeerplekken op straat opheffen. Hoe succesvoller we zijn in het verminderen van de vraag naar parkeerplekken, hoe meer projecten uitgevoerd kunnen worden die bijdragen aan een groene en vitale binnenstad. Het tempo bepalen we aan de hand van het effect van de maatregelen, het maatschappelijk draagvlak en de overige maatschappelijk ontwikkelingen.

Ambitie voor LATER

De wereldwijde overgang van bezit naar gebruik van goederen kan bij het mobiliteitsvraagstuk veel opleveren. Het gebruik van deelvervoer stijgt en we verwachten dat dit een hoge vlucht gaat nemen op het moment dat deelvervoer toegankelijker, goedkoper en praktischer wordt dan autobezit.

In 2040 kiezen de mensen die in de binnenstad willen wonen, eerder voor deelvervoer dan voor een eigen auto. Het bezit van een eigen auto is nog steeds mogelijk, maar niet meer ten koste van de openbare ruimte in de historische binnenstad. Op afstand of ondergronds zijn er plekken voor bewoners om auto's te parkeren. Voor bezoekers zijn goede nieuwe garages gebouwd. Bezoekers parkeren niet of nauwelijks nog op straat. In combinatie met goede bewegwijzering scheelt dit veel (zoek-)verkeer in de stad. Toeristen en dagjesmensen kunnen in hubs aan de rand van de stad parkeren en comfortabel het laatste deel van hun reis met collectief vervoer of deelvervoer reizen.

Figuur 28.
Situaties in de binnenstad
die kunnen verbeteren
door ruimte te maken



Stoepen worden geblokkeerd door auto's en fietsen, er is geen plek voor voetgangers.



De beleving van het water in Leiden kan veel beter.



Potentieel van historische plekken wordt onvoldoende benut.



Markten, bevoorrading en publiek strijden om de ruimte.

Inbreng uit de stad

Uit het participatietraject blijkt dat een groot deel van de stakeholders positief is over de omzetting van (een deel van het aantal) parkeerplekken. Uit de digitale enquête blijkt dat 63% voorstander is van het opheffen van parkeerplekken ten behoeve van andere functies, 24% is hier geen voorstander van. Voorstanders geven aan dat het bijdraagt aan een aantrekkelijke binnenstad. Dat is positief voor bewoners, ondernemers en bezoekers.

De zorgen (bij zowel bewoners als ondernemers) hangen sterk samen met het faciliteren van voldoende goede alternatieve parkeermogelijkheden (voor bewoners, bezoekers en mensen die minder mobiel zijn) en negatieve effecten op omliggende gebieden. Verschillende partijen (Stichting Stadsparkerplan Leiden, Winkeliersverenigingen, Ondernemend Leiden en Centrummanagement Leiden) wijzen op het belang van parkeren op afstand in P+R-voorzieningen (hubs).

MAATREGELEN DIE WE NU NEMEN (T/M 2022) EN VOORBEREIDEN VOOR STRAKS (T/M 2025)

We nemen nu maatregelen om ervoor te zorgen dat er elk jaar meer openbare ruimte vrijkomt in de binnenstad. Hierbij werken we niet toe naar een vast eindbeeld. We kijken telkens of het weghalen van parkeerplaatsen daadwerkelijk ruimte oplevert, en monitoren de effecten. We nemen maatregelen om te voorkomen dat er grote parkeerproblemen ontstaan. Per project wordt dit afgewogen. De Parkeervisie is het kader voor de onderstaande maatregelen. In deze agenda zoomen we in op de maatregelen uit de Parkeervisie die ruimte op straat opleveren.

Op veel momenten gedurende de dag staan parkeerplekken leeg, en zelfs op de drukste momenten zijn er in verschillende gebieden nog parkeerplekken vrij. In totaal gaat het om ongeveer 250 parkeer-

plekken, uitgaande van 90% parkeerdruk. Hoofdstuk 3 beschrijft welke ambities er zijn om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Hierbij is gekozen voor een gefaseerde aanpak, rekening houdend met de effecten van de maatregelen in dit hoofdstuk. De ambitie is om zoveel mogelijk projecten te realiseren.

Pakket 6

Slimmer ruimtegebruik

#26 MINDER NIEUWE PARKEERVERGUNNINGEN

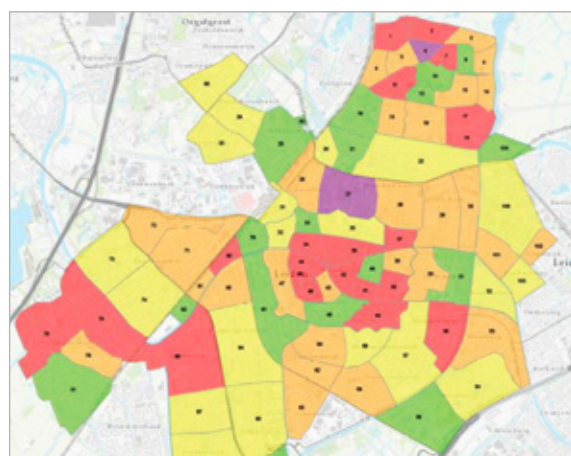
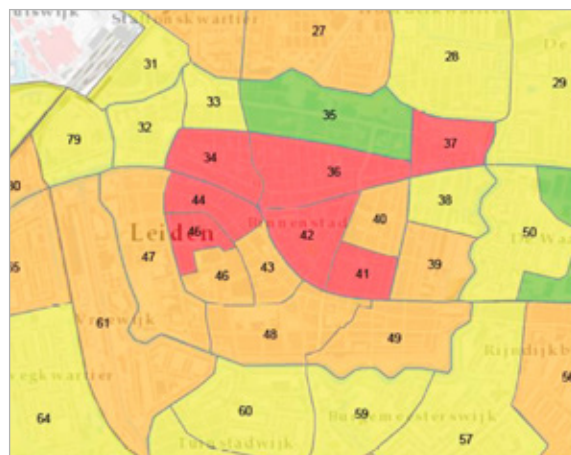
Momenteel kunnen nieuwe bewoners van de binnenstad twee parkeervergunningen krijgen. Dit sluit niet meer aan bij het veranderende gebruik van de openbare ruimte. Daarom is in de Parkeervisie een maximum gesteld aan het aantal te verstrekken parkeervergunningen per huishouden. Hierdoor zal het aantal parkeervergunningen in de stad afnemen. Voor nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen wordt er inmiddels een maximum gesteld aan het aantal parkeerplaatsen dat mag worden aangelegd. Bewoners van deze nieuwbouwwoningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Ook voor nieuwe bewoners van een bestaande woning gaan we terughoudender om met het verstrekken van parkeervergunningen. In de digitale enquête over de autoluwe binnenstad heeft 62% van de respondenten aangegeven het een goed idee te vinden om het aantal parkeervergunningen voor nieuwe bewoners in te perken; 25% is daar geen voorstander van.

De vergunningenplafonds in de binnenstad worden geleidelijk verlaagd. Huidige binnenstadbewoners behouden, mits ze niet verhuizen, gewoon hun parkeervergunning. Iedere nieuwe bewoner van de binnenstad behoudt het recht op één parkeervergunning per woning, maar zal (afhankelijk van de parkeerdruk in de wijk) mogelijk een beperkte tijd op de wachtlijst komen als het vergunningenplafond is bereikt.

Om de ambities in deze agenda te verwezenlijken houden we voor de hele binnenstad een gemiddelde verlaging van 3% per jaar aan. Dit tempo leidt tot ongeveer 700 minder parkeervergunningen en de ruimte om ongeveer 650 parkeerplaatsen weg te halen tot en met 2025.

Figuur 29.
Parkeerdruk in de binnenstad op het drukste moment in de week



Om de parkeerdruk te beheersen is het nodig om te kunnen sturen door middel van de uitgifte van parkeervergunningen, in combinatie met kleinere zones en een uitgifteplafond per zone. Omdat er wijzigingen in de capaciteit op zullen treden, dient het college de plafonds jaarlijks vast te stellen. Het instellen van plafonds per zone wordt geregeld in het zogenaamde K.31.2-besluit (voorschriften bij parkeervergunningen). Dit besluit is gekoppeld aan de parkeerverordening en wordt vastgesteld door het college (naar verwachting medio 2021).

De komende jaren worden de effecten van deze maatregel gemonitord, zodat de plafonds aangepast kunnen worden. Hierbij wordt ook gekeken naar het effect van deze maatregel op de wachtlijst voor een parkeervergunning. Op basis van een evaluatie in 2022 bepalen we of de maatregel kan rekenen op voldoende draagvlak en of aanpassing wenselijk is.

#27 MEER AUTO'S VAN BEZOEKERS IN GARAGES, MINDER OP STRAAT

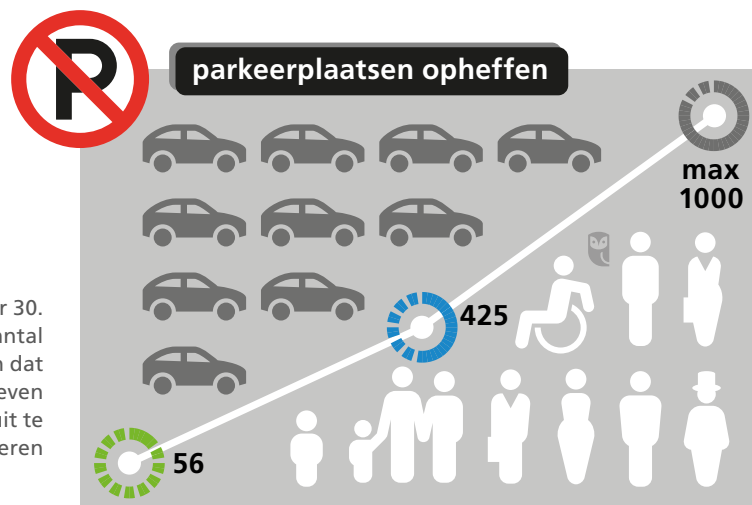
In 2019 zijn er twee nieuwe garages aan de randen van de binnenstad gerealiseerd, een fraai visitekaartje voor Leiden. In combinatie met een goed parkeerverwijssysteem zorgt dit voor een comfortabele en snelle entree tot de binnenstad, en wordt zoekverkeer geminimaliseerd. We gebruiken de ruimte maximaal door meer bezoekers toe te laten tot de garages. Technologie stelt ons in staat om een hoger bezettingspercentage te realiseren. Hierdoor kunnen we zo'n 350 parkeerplekken van de straat naar garages omzetten. Dit sluit aan bij het uitgangspunt in de Parkeervisie dat bezoekers bij voorkeur in gebouwde parkeervoorzieningen parkeren.

#28 HUUR ONBENUTTE PARTICULIERE PARKEERPLEKKEN

We zijn constant op zoek naar kansen om parkeercapaciteit in de binnenstad optimaal in te zetten. Juist op piekmomenten, zoals drukbezochte weekenden, staan veel grote particuliere garages aan de rand van de binnenstad leeg. We gaan **nu** in gesprek om deze ruimte op gerichte tijdstippen te huren zodat parkeren op piekmomenten niet ten koste hoeft te gaan van de openbare ruimte.

#29 VOORLOPIG BEHOUD PARKEERCAPACITEIT HAAGWEGTERREIN EN ONDERZOEK BEHOUD MORSPOORTGARAGE

De Morspoortgarage en het Haagwegterrein zijn parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad waar veel binnenstadbezoekers gebruik van maken. In gesprekken hebben vertegenwoordigers van Ondernemend Leiden, Centrummanagement Leiden, enkele winkeliersverenigingen, de Leidse musea, de Pieterskerk en de Stadsgehoorzaal het belang van het Haagwegterrein benadrukt. Als deze parkeercapaciteit op korte termijn verdwijnt, worden de ambities voor de openbare ruimte in de binnenstad ingeperkt. Tegelijkertijd zijn het interessante plekken voor verdere ontwikkelingen.



Figuur 30. Indicatie van het aantal parkeerplaatsen dat moet worden opgeheven om de maatregelen uit te voeren

De Morspoortgarage

De Morspoortgarage (ca. 400 plekken) is opgericht als een tijdelijke voorziening om te voorzien in een parkeerbehoefte tijdens de bouw van de Lammermarktgarage. Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied is het uitgangspunt dat de huidige parkeergarage verdwijnt ten gunste van woningbouwontwikkelingen (Stedenbouwkundig Plan Stationsgebied 2012). Voor de woningbouw is een parkeervoorziening nodig. Ook voor de doelstellingen van de Agenda Autoluwe Binnenstad is het van belang dat er in de buurt van de huidige Morspoortgarage een parkeervoorziening wordt gerealiseerd.

Omdat zowel voor de ambities voor een autoluwe binnenstad als voor ontwikkeling van het Stationsgebied een parkeervoorziening in het Morspoortgebied noodzakelijk kan zijn, wordt in de huidige planvorming van het stationsgebied een ruimtelijke reservering voor een (ondergrondse) parkeervoorziening opgenomen. De omvang daarvan kan nu nog niet worden bepaald, omdat deze afhangt van maatschappelijke trends en ontwikkelingen ten aanzien van autobezit en autogebruik, van het effect van de maatregelen die we in de Agenda Autoluwe Binnenstad voorstellen en de ontwikkeling van het Stationsgebied.



Begin 2021 wordt een nieuwe gebiedsvisie voor het Stationsgebied voorgelegd aan de gemeenteraad. Daarna volgt de uitwerking in deelgebieden. Bij de uitwerking van het Morspoortgebied (tweede helft 2021) wordt ook het besluit over een openbare parkeervoorziening voorzien. Dan kan aangegeven worden of tijdelijk behoud van de huidige Morspoortgarage te combineren is met de realisatie van een eventuele nieuwe parkeervoorziening in combinatie met woningbouw en aanvullend programma. Bij het onderzoek of de Morspoortgarage behouden kan blijven tijdens de bouw van het Morspoortgebied inclusief een eventuele nieuwe garage, worden ook de gevolgen voor de autoluwe binnenstad en oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Parallel wordt onderzocht of de huidige Morspoortgarage verplaatst kan worden naar een andere locatie om in de behoefte aan bezoekersparkeren te voldoen.

Het Haagwegterrein

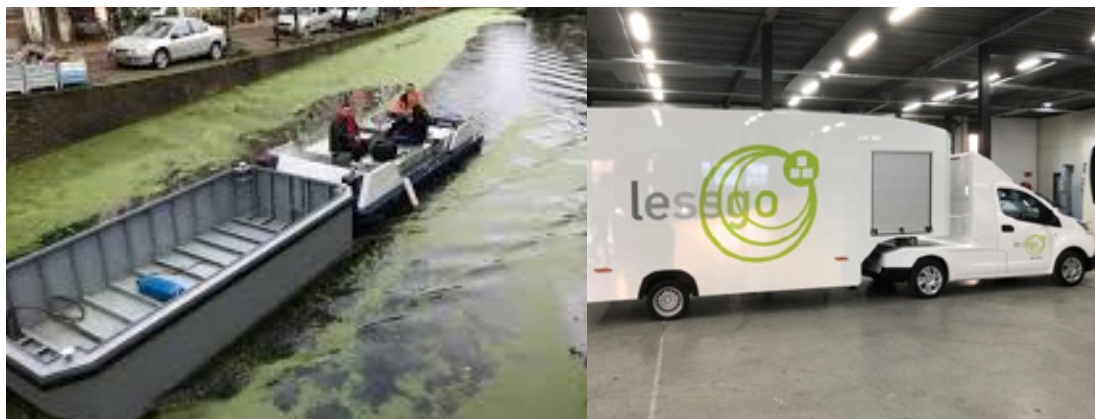
Op het Haagwegterrein (ca. 500 plekken) is een hooggewaardeerd systeem ingericht met shuttlebusjes naar de binnenstad. We willen deze functie en de parkeervoorziening voorlopig behouden en starten de komende tien jaar op dit terrein alleen herontwikkeling als er een alternatieve locatie voor deze functie is. Over tien jaar kunnen we op basis van dan geldende inzichten andere besluiten nemen.

De komende jaren gaan we met belanghebbenden, waaronder de betrokkenen bij het Stadsparkerplan, op zoek naar een alternatieve locatie voor een dergelijke service, om nog meer mensen te vervoeren. Dit sluit aan bij de gedachte om bezoekers aan de rand van de stad op te vangen zodat de ruimte in de binnenstad niet wordt belast met geparkeerde of rijdende auto's. Als het Haagwegterrein vrijkomt, kunnen we (een deel van) het terrein gebruiken voor parkeren door bewoners van de binnenstad. Dat biedt vervolgens de mogelijkheid om meer projecten gericht op het autoluwe maken van de binnenstad uit te voeren en de openbare ruimte aantrekkelijker in te richten.

Het Haagwegterrein kan op termijn ook aan andere ambities invulling geven, zoals woningbouw of de bouw van andere gewenste voorzieningen. In hoeverre dergelijke programma's gecombineerd kunnen worden met een parkeerplaats voor binnenstadbewoners is nog niet onderzocht. Een besluit over de toekomstige functie(s) van het Haagwegterrein wordt naar verwachting in een volgende collegeperiode genomen.

#30 BETER EN AANTREKKELIJKER AANBOD VAN DEELAUTO'S

Het gebruik van deelauto's groeit, de aanbieders van deelauto's breiden graag uit, vooral in de binnenstad. We willen een divers, aantrekkelijk en betaalbaar aanbod aan schone deelauto's in de stad. Momenteel is het aanbod vergeleken met andere binnensteden goed te noemen, maar als het privé-autobezit daalt, zal de behoefte aan een alternatief groter worden. De rol van de gemeente is vooral om deze groei – in combinatie met afname van het autobezit – te faciliteren. De gemeente zorgt in overleg met aanbieders dat er deelauto's beschikbaar zijn, deels verspreid door de binnenstad, deels geclusterd in wijkhubs. We nemen de volgende maatregelen om de geleidelijke overgang van autobezit naar autodelen zo goed mogelijk te faciliteren:



- A *Ruimte bieden aan aanbieders van deelauto's* **NU**
We reserveren plekken op straat, in garages en bij wijkhubs voor deelauto's. Bij voorkeur elektrisch, mogelijk gekoppeld aan laadpleinen.
- B *Goede informatievoorziening* **NU**
We informeren en enthousiasmeren inwoners over het gebruik van deelauto's als alternatief voor privé-autobezit. We denken bijvoorbeeld aan:
 - Dienstverlening: bij contactmomenten tussen inwoners en de gemeente informatievoorziening verzorgen over de alternatieven;
 - Online platform met alle benodigde informatie over (particulier) autodelen;
 - Jaarlijkse campagne met wijkambassadeurs en op regionale schaal (Holland-Rijnland).
- C *Ondersteunen van bewonersinitiatieven* **NU**
We kunnen projecten om de openbare ruimte te verbeteren eerder uitvoeren als bewoners bereid zijn om parkeervergunningen in te leveren, auto's te delen of gebruik te maken van commerciële deelauto's. Vaak vormt de herinrichting van een straat of wijk een goede aanleiding om met bewoners in gesprek te gaan over het anders omgaan met het autogebruik. Zo kan er meer groen komen als parkeerplaatsen worden opgeheven. Dit gesprek vindt bijvoorbeeld al plaats met bewoners in Noorderkwartier Oost.

Op de Kaasmarkt loopt een initiatief van bewoners om auto's te delen in combinatie met inleveren van parkeervergunningen. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van een lokale wijkhub met deelvoertuigen.
- D *Bevorderen deelautogebruik bij bedrijven* **NU**
We willen samen met Leidse bedrijven inzetten op bewuster auto-gebruik en alternatieven voor vrijgekomen ruimte in de garages (bijvoorbeeld bewonersparkeren). Hierbij is ook de mobiliteitsmakelaar van Bereikbaar Haaglanden en Rijnland betrokken.

Een goed voorbeeld daarvan is het gedeeld autogebruik van de Rabobank met andere bedrijven en buurtbewoners.

E *Bevorderen van het gebruik van deelauto's en andere deelvoertuigen bij nieuwbouw en herontwikkelingsprojecten* **NU**

Bij diverse nieuwbouw en herontwikkelingsprojecten worden direct de mogelijkheden besproken voor het creëren van plekken voor deelauto's en deelvoertuigen. Dergelijke ontwikkelingen vinden onder meer plaats in het Vondelkwartier.

#31  **HUBS (P+R-PLUS)**

De gemeente Leiden heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in nieuwe parkeergarages voor bezoekers. Hierdoor hebben bezoekers die met de auto naar Leiden komen, uitstekende voorzieningen om aan de randen van de binnenstad te parkeren. We kunnen dan ook ruimte op straat maken door een deel van de straatparkeerplaatsen voor bezoekers op te heffen.⁶ In combinatie met de maatregelen uit dit hoofdstuk kunnen we de komende jaren veel ruimte maken met behoud van goede parkeervoorzieningen voor bezoekers.

Na 2025 zijn er steeds minder mogelijkheden om nog ruimte in de binnenstad te creëren door het opheffen van autoparkeerplekken. Het autobezit is dan al flink verminderd en de parkeerplekken in bestaande garages zullen maximaal benut zijn. Als er op dat moment nog steeds wensen zijn of noodzaak is om in de binnenstad ruimte te creëren voor groen, wandelen of fietsen, ligt het voor de hand om te investeren in nieuwe parkeervoorzieningen buiten het centrum voor bezoekers. We kunnen dan overwegen om centrumgarages meer in te zetten voor bewoners, zodat er toch extra openbare ruimte vrijgespeeld kan worden.

⁶ Dit voornemen is vastgelegd in de Parkeervisie 2020.

⁷ Potentie P+R-plus voorzieningen Leiden, Movares 2020

Onderzoek naar hubs in Leiden

We hebben de mogelijkheden van parkeervoorzieningen buiten de binnenstad (ook wel P+R-plus genoemd) laten onderzoeken door ingenieursbureau Movares.⁷

Een hub is een overstappunt waar men een auto veilig kan parkeren en via een ander vervoermiddel (lopen, (deel)fietsen of openbaar vervoer) verder kan reizen naar de eindbestemming (centrum van Leiden). Een hub is gunstig gelegen in de buurt van grote toegangswegen en biedt reizigers een extra goedkope, snelle en comfortabele keuze om naar de binnenstad te reizen. Tegelijkertijd wordt de openbare ruimte ontzien doordat er minder (zoek)verkeer is en er minder ruimtebeslag wordt gelegd op de bestemming.

Voor de situatie in Leiden maken we onderscheid tussen twee overstappunten:

- Transferia: goedkoop of gratis parkeren bij de stadsrand in combinatie met een goede OV-verbinding met de binnenstad. Voorbeelden hiervan zijn de bestaande overstappunten bij de A4 en de A44.
- P+R-plus: goedkoop betaald parkeren op een gunstig gelegen plek aan de rand van de binnenstad, met goede en aantrekkelijke looproutes, fiets- en (shuttle)busverbindingen de stad in voor de binnenstadbezoeker.

Een van de belangrijkste conclusies van Movares is dat de beschikbare ruimte om een nieuwe hubs te realiseren beperkt is. Movares komt op basis van de beschikbare ruimte uit op drie locaties in drie windrichtingen:

- Bio Science Park Leiden: ca. 200 parkeerplaatsen
- Lammenschans: ca. 150 parkeerplaatsen
- Gebiedsontwikkeling Noord: ca. 150 parkeerplaatsen

Stappenplan naar parkeervoorzieningen op afstand

A *Een nieuw P+R-overstappunt bij het Bio Science Park* **NU**

Aan de Mendelweg wordt een nieuwe parkeergarage gebouwd. In aanloop naar deze agenda is met de eigenaar gesproken om een deel van deze garage te bestemmen voor P+R-gebruik (ca. 200 parkeerplekken en 20 plekken voor deelfietsen). De onderhandelingen hierover zijn in een vergevorderd stadium. Als dit rond is, krijgt Leiden er een goede nieuwe parkeervoorziening bij voor bezoekers in de nabijheid van de binnenstad. We verkennen ook andere mogelijkheden, zoals een extra P+R aan de Ehrenfestweg.

B *Pilot voor werknemers: gebruik van de parkeergarages Soestdijkstraat en Ringkade* **NU**

Deze twee parkeervoorzieningen lijken vooral interessant voor woon-werkverkeer. Hier zou op korte termijn gestart kunnen worden met een pilot voor werknemers. Daarbij moet onder andere rekening worden gehouden met het gebruik van de fiets als natransport, met goede stallingsmogelijkheden voor de eigen fiets of door het beschikbaar stellen van deelfietsen.

C *Onderzoek naar de ontwikkeling van een P+R-plus overstappunt binnen de Lammenschansdriehoek* **NU+STRAKS**

De ligging nabij de A4, de directe route naar het centrum, de aanwezigheid van een treinstation en de aanwezigheid van een R-net-buslijn (lijn 400) maakt Lammenschans zeer aantrekkelijk voor binnenstadbezoekers. Het gaat hierbij echter om private parkeergarages waarbij het voor de exploitant aantrekkelijk moet zijn om meer te bieden dan alleen een parkeervoorziening. Ook moet worden onderzocht hoe deze locatie zich verhoudt tot een mogelijke P+R-plus bij Zoeterwoude of een locatie aan de Europaweg.

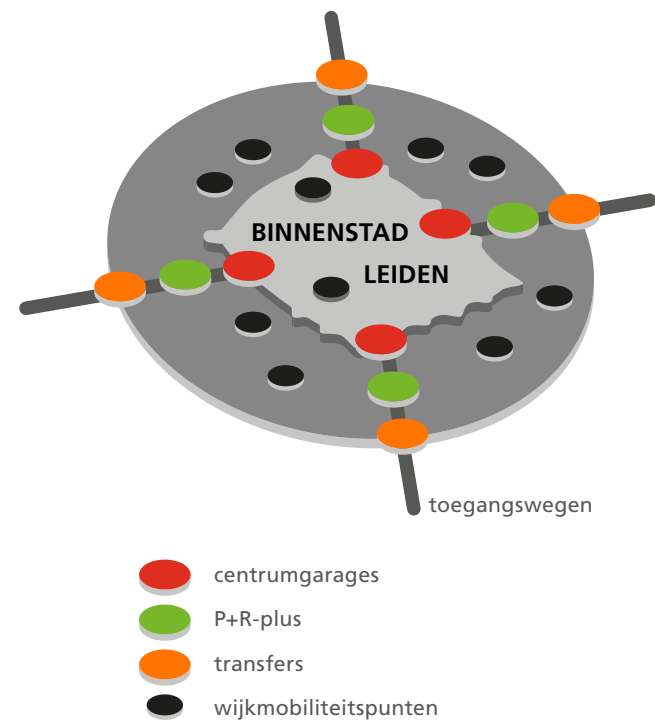
D *Betere benutting en mogelijke uitbreiding van transferia*

NU+STRAKS+ LATER

P+R-plus (parkeren in de nabijheid van de binnenstad) is vooral interessant voor binnenstadbezoekers. Woon-werkverkeer hecht vooral

waarde aan goedkope parkeermogelijkheden met snelle verbindingen naar de bestemming. Dit sluit aan bij de functie van een reguliere P+R/transferium. De huidige P+R-locaties bij A4/A44 zijn kleinschalig en bevinden zich buiten de gemeente Leiden. We onderzoeken of automobilisten die gebruikmaken van het carpoolplein bij de N206 Leiden als bestemming hebben. Samen met Zoeterwoude en de provincie onderzoeken we om deze locatie aantrekkelijker te maken voor bezoekers en werknemers van Leiden.

Figuur 31. Ruimtelijk concept hubs

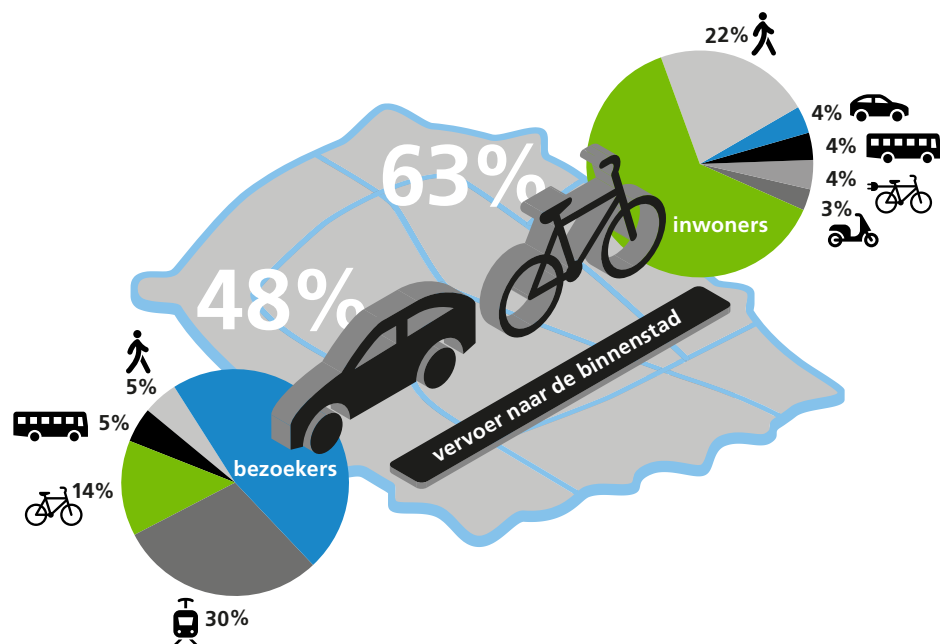


5

Vervoer op maat



Het vorige hoofdstuk bevat concrete maatregelen om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven. In dit hoofdstuk beschrijven we wat nog meer doen om de overgang van autogebruik naar andere vervoersvormen te stimuleren en te faciliteren.



⁸ Leidse binnenstad in cijfers, gemeente Leiden, 2020

Schaal regio gunstig voor groei duurzame mobiliteit

Onze stad en regio kenmerken zich door een kleine schaal. Winkels, bedrijven, kantoren, cultuuraanbod bevinden zich binnen een relatief klein gebied. Voor de meeste activiteiten hoeft maar weinig afstand afgelegd te worden en veel mensen kunnen ervoor kiezen om te lopen of te fietsen. Dit is terug te zien in de verplaatsingscijfers. Inwoners van Leiden gebruiken nauwelijks de auto voor een bezoek aan de binnenstad: 63% komt met de fiets en 22% komt lopend.⁸

Behalve voor logistiek verkeer wordt de auto vooral gebruikt door inwoners om een bestemming buiten de stad aan te doen (49% van het aantal verplaatsingen) of door bezoekers aan de stad (45% van het aantal verplaatsingen). Bij die laatste categorie betreft het zowel mensen die in Leiden werken, als mensen die komen voor het brede aanbod aan musea, theaters en historische gebouwen. Niet iedereen kan of wil fietsend of lopend naar deze voorzieningen. Het is zaak om de overlast van autoverkeer, in de vorm van ruimtebeslag, luchtverontreiniging en geluidsoverlast, zoveel mogelijk te beperken.

Beperken impact autoverkeer

We zetten in op een duurzaam en ruimte-efficiënt mobiliteitssysteem. In de historische binnenstad betekent dit vooral dat voetgangers en fietsers de voorkeur verdienen. Voor verkeer tussen de Leidse binnenstad en andere wijken en de regio zien we de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer als belangrijkste modaliteiten.

Daarnaast zetten we in op de overgang van het gebruik van gemotoriseerd verkeer naar duurzame vormen van mobiliteit door gedragsverandering. We richten ons daarbij op instrumenten waarmee de gemeente het best invloed kan uitoefenen: afspraken met werkgevers over reisgedrag van werknemers (werkgeversaanpak), en afspraken met de logistieke sector over de wijze van bevoorraden.

Ambitie voor LATER

In 2040 zijn de effecten van onze huidige keuzes op de binnenstad in volle omvang zichtbaar. Te voet of op de fiets beweeg je prettig over stoep en straat. Je kunt je fiets altijd kwijt zonder dat hij in de weg staat. De lucht is schoon, er zijn nauwelijks nog ongelukken in het verkeer.

Het Leidse centrum is uitstekend bereikbaar met het OV. Of je nu uit de regio komt, of uit een ander deel van de stad, de keuze voor deelmobiliteit is haast vanzelfsprekend. Verder kom je alleen nog maar elektrische auto's tegen.

Mensen werken veel meer vanuit huis. Zo nu en dan zijn er bijeenkomsten op het werk, vooral buiten de spijtijden. Dit heeft ervoor gezorgd dat de doorstroming van het verkeer in de stad veel beter is. In 2040 heb je in de binnenstad niet of nauwelijks nog overlast van autoverkeer. Er is geen doorgaand verkeer in de binnenstad.

Stadsdistributie in de binnenstad is schoon en efficiënt. Winkels en horeca worden vooral bevoorrad door fietsen of lichte elektrische voertuigen. De overslag van vrachtwagens op deze voertuigen gebeurt in distributiecentra buiten de binnenstad. Op allerlei plekken in de binnenstad zijn er verzamelpunten waar bewoners pakketten en post kunnen ophalen.

Inbreng uit de stad

In de verkennende gesprekken voor deze agenda hebben veel bewoners aangegeven dat zij overlast ervaren van het verkeer. Het merendeel (bijna 80%) van de deelnemers aan de digitale enquête over de autoluwe binnenstad geeft aan voorstander te zijn van het weren van doorgaand autoverkeer in de binnenstad. Deze verhouding is ook van toepassing op de input uit gesprekken met stakeholders.

Veel ondernemers steunen het principe van een autoluwe binnenstad,

omdat zij zien dat een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte mensen naar de stad trekt. Wel hebben verschillende ondernemers zorgen over de bereikbaarheid van hun onderneming. Het gaat dan bijvoorbeeld over bevoorrading met verse producten of over de noodzaak voor podia om een trailer materiaal te laten leveren.

Fietsparkeren is vaak als punt van aandacht genoemd. Men vindt het belangrijk dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn en dat fietsen minder vaak op de stoep geparkeerd worden. Verschillende Leidenaren hebben zorgen geuit over onveilige situaties voor voetgangers. Dit heeft enerzijds te maken met ruimtegebrek in de huidige situatie en anderzijds met de combinatie auto's en fietsers.

Het Stadsparkerplan (shuttlebusjes tussen het Haagwegterrein en de binnenstad) wordt zowel door bewoners als door bezoekers zeer gewaardeerd. Dit is een goed voorbeeld van een aanvullende dienst op het OV, waardoor het aantal autoritten in de binnenstad afneemt.

Overig beleid

De Agenda Autoluwe staat niet op zichzelf. Leiden werkt aan de hand van verschillende programma's en beleidsstukken aan de toekomst. Deze agenda geeft nadere invulling aan de onderdelen die van belang zijn voor de openbare ruimte en de mobiliteit in de binnenstad. De belangrijkste onderwerpen worden hier kort toegelicht.

Leiden fietsstad

Leiden wil fietsen zo aantrekkelijk, veilig en comfortabel mogelijk maken. In het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 staat hoe Leiden dit de komende jaren doet. Er komen meer plekken om de fiets te stallen en Leiden werkt aan veilige, comfortabele fietsroutes. Zo wordt het aantrekkelijker om de fiets te pakken en zijn we voorbereid op een verwachte groei van 40% meer fietsers. In hoofdstuk 3 staan verschillende projecten die invulling geven aan deze ambitie.

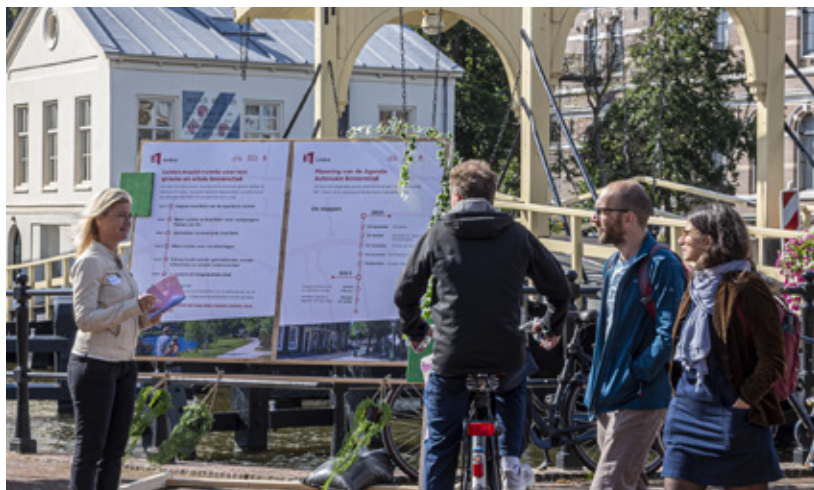
Voetgangers krijgen meer ruimte

De gemeente werkt aan nieuw voetgangersbeleid. Dit wordt naar verwachting begin 2021 vastgesteld. In het beleid worden de uitgangspunten van de Mobiliteitsnota 2020 uitgewerkt:

- Een fijnmazig netwerk en continuïteit in routes;
- Passende maatvoering waar grote stromen voetgangers zijn;
- Inclusiviteit en lopen;
- Beleving en kwaliteit van routes;
- Voetganger in de ketenverplaatsing;
- Verkeersveiligheid;
- Duurzaamheid en gezondheid.

Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Binnenkort veranderen de busroutes in de binnenstad. De centrumroute (van/naar station Lammenschans via Jan van Houtbrug; Hooigracht en Langegracht van/naar station Leiden Centraal) wordt geschikt gemaakt voor de R-netbussen van lijn 400. Naar verwachting is de corridor operationeel bij de dienstregeling 2023. Hierdoor is het mogelijk om de R-netlijnen en vrijwel alle streeklijnen niet meer via de Breestraat te laten rijden. Dit zorgt ervoor dat er veel minder potentiële conflicten optreden tussen fietsers en bussen in de Breestraat.



Door de coronapandemie is de aanbesteding van de OV-concessie uitgesteld. Het is nog niet bekend tot wanneer. Dit biedt ons de gelegenheid om de komende tijd onze wensen aan de provincie Zuid-Holland mee te geven. We baseren onze voorkeur op het onderzoek naar mogelijke busroutes en het onderzoek naar afsluiting van de Rijnzichtbrug en de Turfmarkt voor doorgaand verkeer (zie hoofdstuk 3). Deze onderzoeken gaan zowel over de leefbaarheid in de binnenstad als over de kwaliteit van het openbaar vervoersaanbod.

Voor Leiden en omgeving vormt Knooppunt Leiden Centraal de schakel van en naar de Randstad en de rest van Nederland. Leiden werkt samen met andere overheden aan een integraal plan voor het busstation, het treinstation, fietsparkeren en de stationsomgeving. Deze onderdelen moeten een logisch geheel gaan vormen waarbij ingezet wordt op vergroten van de capaciteit en verbeteren van de reis-, overstap- en verblijfskwaliteit. In het document 'Knooppunt Leiden Verbindt' heeft het college deze brede opgave vastgelegd en geconstateerd dat samenwerking met en investeringen van andere partijen nodig zijn. Samen met regionale partners en het Rijk is daarom besloten tot het uitvoeren van een gezamenlijke MIRT-verkenning naar Knooppunt Leiden.

Wellicht is er op lange termijn een ander transportsysteem nodig om aan de vervoersvraag te kunnen voldoen (bijvoorbeeld tram of geautomatiseerd bussysteem). Dergelijke vraagstukken liggen buiten de scope van deze agenda. We volgen alle ontwikkelingen die de agenda ondersteunen en aansluiten bij de doelstellingen.

Schone en efficiënte stadsdistributie

In de binnenstad van Leiden geldt een milieuzone voor vrachtverkeer. In de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (Green Deal ZES) is afgesproken dat binnensteden vanaf 2025 een emissievrije zone voor vracht- en bestelverkeer kunnen instellen. Leiden richt deze zone in conform de landelijke regelgeving, met eenduidige bebording vanaf 2025. We doen dit in overleg met diverse stakeholders, zoals de

binnenstadondernemers. Doelstelling daarbij is minder, schonere, kleinschaligere vervoerbewegingen in de binnenstad. Dit kan bijvoorbeeld met elektrische bakfietsen of lichte elektrische voertuigen (LEV's), of via elektrisch vervoer over water. Daarbij worden goederen gebundeld aan de randen van de (binnen)stad en schoon gedistribueerd of opgehaald. Dit project loopt parallel aan deze agenda.

Aanvullende maatregelen

Om een extra impuls te geven aan de ontwikkeling van duurzame mobiliteit en tegemoet te komen aan zorgen en wensen die tijdens het participatieproces zijn geuit, nemen we naast de bestaande programma's een aantal aanvullende maatregelen.



Pakket 7

Vervoer op maat

#32 AANVULLING OP OV: SERVICE TOT DE DEUR

We juichen het toe als zoveel mogelijk mensen fietsend of te voet naar de binnenstad gaan. We erkennen ook dat dit niet voor iedereen een redelijke optie is. Daarom willen we ervoor zorgen dat kleinschalig vervoer blijft bestaan naast het basisaanbod van OV, en waar mogelijk wordt uitgebreid.

In een autoluwe binnenstad zijn er voor de meeste mensen volop mogelijkheden om op hun bestemming te komen. Veel ligt op loopafstand, op de fiets kom je door de hele stad en het OV brengt je nog verder. Omdat dit niet altijd en voor iedereen opgaat, is het belangrijk om maatwerk te blijven leveren. Inwoners en ondernemers van Leiden zijn positief over het Stadsparkeerplan, de shuttleservice tussen de binnenstad en het Haagwegterrein. We vinden dit een voorziening die goed past bij een autoluwe binnenstad. Daarom willen we verkennen hoe we als gemeente kunnen faciliteren in uitbreiding. Gedacht kan worden aan een grote locatie op enige afstand van de binnenstad of verschillende opstappunten, zoals bestaande parkeergarages. Het idee is dat er bij de opstappunten niet alleen taxivervoer wordt aangeboden, maar dat mensen daar bijvoorbeeld ook gebruik kunnen maken van een deelfiets.

#33 MAATWERK IN AUTOLUWE GEBIED DOOR KENTEKENREGISTRATIE

Straten afsluiten betekent niet dat ze volledig autovrij worden. Voor bepaalde doelgroepen moet het altijd mogelijk blijven om de autovrije zones te bereiken. Dit geldt bijvoorbeeld voor nood- en hulpdiensten, bevoorrading van winkels, inpandige garages, verhuizingen, gehandi-

capte personen en zorgverleners. De regels voor ontheffingen worden herzien om dit te regelen.

Op de Breestraat start een handhavingsproef met behulp van kentekenregistratie. We testen het camerasysteem een jaar lang en onderzoeken of het bruikbaar is voor onze handhavers. Andere steden hanteren al dergelijke systemen en ervaren dit als positiever dan fysieke (en dure, storingsgevoelige) beweegbare palen. Een goede inrichting is daarbij essentieel. Deze vorm van handhaving kan een essentiële bijdrage leveren aan het autoluw maken, omdat het waterdicht is en effectiever dan de huidige handhaving.



#34 MINDER AUTOVERKEER: SAMENWERKING MET LEIDSE ONDERNEMERS

Bij het begin van de coronacrisis zagen we de files oplossen en de lucht opklaren. Dit was vooral het effect van noodgedwongen thuiswerken en thuisblijven. Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit, milieu en verkeersveiligheid en verkeersoverlast is dit een gunstige ontwikkeling. Toch verwachten we dat het aantal autoverkeersbewegingen weer deels zal toenemen als de pandemie onder controle is. Evengoed gaan we niet per se terug naar dezelfde mate van automobiliteit. Vaker thuiswerken is een reële optie en veel werkgevers en werknemers zien er de voordelen van in.

In de binnenstad van Leiden vinden er veel verplaatsingen plaats voor woon-werkverkeer. We richten ons vooral op de grote forenzenstromen in de piektijden. Het voordeel daarbij is dat we forenzen direct kunnen bereiken via hun werkgevers. Deze werkgevers hebben bovendien mede invloed op het reisgedrag van hun medewerkers. We willen met de ondernemersverenigingen en de grootste werkgevers van Leiden een alliantie vormen om te zorgen voor een blijvende beperking van het aantal autoverplaatsingen.

6

Organisatie en financiën



Organisatie uitvoering

Agenda Autoluwe Binnenstad

De Agenda Autoluwe Binnenstad vormt de start van een ambitieus programma om meer ruimte te creëren voor een groene en vitale binnenstad.

Samenwerking en tempo

De opbrengst van het participatietraject vormt een goede basis om verder op te bouwen. Het succes van de agenda staat of valt of met samenwerking en het juiste tempo. De samenwerking met de bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden is en blijft van groot belang. Uit de vele suggesties die gedaan zijn tijdens het gesprek met de stad, spreekt een grote betrokkenheid. Deze betrokkenheid willen we vasthouden in participatietrajecten, bijvoorbeeld bij de herinrichting van straten en bij lokale initiatieven.

Mede hierom hebben we de maatregelen ingedeeld in **NU**, **STRAKS** en **LATER**. Niet alles kan tegelijkertijd, maar we houden oog voor kansen om zaken te versnellen. We zijn realistisch als maatregelen pas later kunnen. Dit houdt de agenda flexibel, waardoor we kunnen bijsturen op basis van draagvlak, onderzoeksresultaten, pilotuitkomsten en politieke koerswijzigingen.

Programmatische aanpak

We zetten een programma op om praktijkproeven, projecten en onderzoeken uit te voeren. Sommige onderdelen van de agenda worden opgepakt door de lijnorganisatie. Het programmateam kan snel inspelen op de actualiteit en heeft de volgende kerntaken:

- Het programmateam is verantwoordelijk voor de uitvoering van verschillende maatregelen, bijvoorbeeld voor het uitvoeren en evalueren van de praktijkproef Rijnzichtbrug of voor het uitvoeren van concrete maatregelen zoals verbetering van de leefbaarheid in de Langebrug.
- Het programmateam faciliteert projecten door het leveren van coördinatie, advies, capaciteit of in bepaalde gevallen – indien nodig – een financiële bijdrage. Denk hierbij vooral aan afstemming tussen de ambities voor de openbare ruimte, het draagvlak in de buurt en de (technische en financiële) haalbaarheid.

- Het programmateam speelt een verbindende rol met partners die mede-eigenaar en financier zijn van de opgave, maar ook tussen de lijnafdelingen en de betrokken diensten en stadsdelen onderling.
- Het programmateam zorgt voor behoud van overzicht en samenhang via coördinatie in de besluitvorming en informatievoorziening over de autoluwe aanpak.
- Het programmateam rapporteert aan het bestuur over de doelstellingen en de voortgang van de uitvoering.

Integrale advisering

Deze agenda is in samenwerking met vele verschillende disciplines en in overleg met verschillende stakeholders opgesteld. Bij de uitvoering zetten we dat voort. Veelvuldig overleg met belanghebbenden en brede interne afstemming is nodig om tot gedragen en samenhangende voorstellen te komen. Om het integraal samenwerken te bevorderen richten we twee tafels in waarin de afhankelijkheden besproken worden:

- *Regietafel parkeren en verstedelijking*
Bij dit overleg zitten experts op gebied van parkeren en parkeerbeleid aan tafel met programma- en projectmanagers en/of stedenbouwkundigen om ruimtelijke ambities te koppelen aan de mogelijkheden die er zijn om parkeerplaatsen op te heffen.
- *Regietafel rijdend verkeer en verstedelijking*
Bij dit overleg worden kansen en risico's besproken van mogelijke aanpassingen aan de autoverkeerscirculatie. Vooral voor gebiedsontwikkelingsprojecten is dit van belang. Bij deze tafel worden alle benodigde opdrachten voor verkeersmodelonderzoeken bepaald.

Financiën

De Agenda Autoluwe Binnenstad resulteert in een investeringsprogramma waarmee de eerste vijf jaar ca. € 16,8 miljoen gemoeid is. Een deel van de maatregelen wordt gedekt door het herprioriteren of deprioriteren van projecten (MIP). Verder komt dekking uit het Financieel Perspectief Duurzame Stad, en mogelijk uit bijdragen uit grondexploitaties en subsidies. Het betreft de maatregelen die in de agenda zijn beschreven onder **NU** en **STRAKS**. Voor de maatregelen die onder **LATER** zijn beschreven is nog geen financiële dekking.

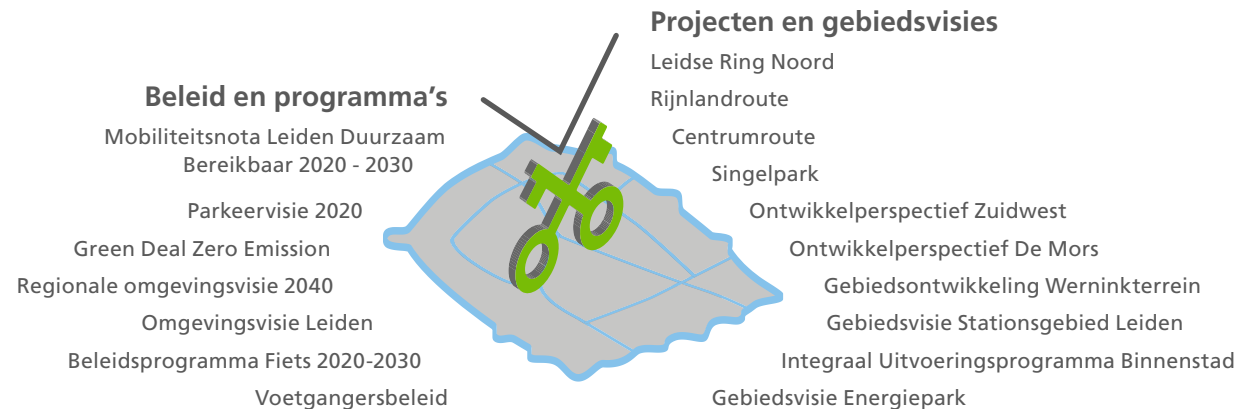
Evaluatie en monitoring

Monitoring maakt integraal onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma. In het kader van de parkeermaatregelen houden we het aantal opgeheven parkeerplaatsen en de verlaging van het vergunningenplafond bij. Ook kijken we hoe de vervoerskeuze van Leidenaren en

bezoekers en de autokilometers in de stad zich ontwikkelen, waarbij we streven naar een afname van het autogebruik. We houden daarnaast bij hoe de vrijgekomen ruimte wordt ingevuld. Bij de uitvoering van de maatregelen voeren we projectevaluaties uit om erachter te komen of de beoogde effecten daadwerkelijk optreden en of er geen ongewenste bijeffecten zijn. Op basis hiervan kunnen we de maatregelen in de agenda eventueel bijstellen. We rapporteren jaarlijks over de voortgang van de uitvoering.

We doen nog veel meer in de stad

De Agenda Autoluwe Binnenstad staat niet op zichzelf. Met de volgende gerelateerde programma's maken we Leiden klaar voor de toekomst. Voor al deze programma's is ruimte nodig en daarom is goede afstemming tussen de verschillende ambities essentieel (dit overzicht is niet uitputtend).



Bijlage

maatregelenoverzicht



#	Maatregel	Toelichting	Wanneer
Pakket 1		Ruimte voor voetganger, fietser en aangenaam verblijf	
1	Poort naar de binnenstad: groene loper	We maken de Stationsweg en de Steenstraat busvrij en gaan ruimte maken voor voetgangers en fietsers.	
2	Prettig en veilig verblijven en verplaatsen op de Turfmarkt en de Morsweg	We doen een praktijkproef waarbij de Turfmarkt en de Rijnzichtbrug tijdelijk worden afgesloten voor doorgaand verkeer. Doel is om te kijken of deze afsluitingen haalbaar zijn en het gewenste effect opleveren.w	
3	Betrouwbare, toekomstbestendige OV-routes	We doen een onderzoek naar het wijzigen van de routes voor stadsbussen ten behoeve van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.	
4	Aangename haltes en looproutes	We verbeteren de kwaliteit en de toegankelijkheid van bushaltes en creëren rustpunten.	
5	Onderzoek naar de oversteekbaarheid, leefbaarheid en doorstroming rond de binnenstad	Als de praktijkproef (maatregel 2) slaagt, zal autoverkeer op de Churchillaan en de Dr. Lelylaan naar verwachting toenemen. We gaan onderzoeken of dit leidt tot problemen en hoe we eventuele problemen kunnen voorkomen of beperken.	
6	Veilig en comfortabel over de stoep	We gaan de smalste en minst begaanbare stoepen in de binnenstad verbeteren en verbreden. We pakken de ernstigste gevallen aan of liften mee op onderhoud.	
7	Historische en groene kwaliteit op het Noordeinde	We richten het Noordeinde opnieuw in. Het oostelijke deel krijgt dezelfde kwaliteit als de Breestraat. Het westelijke deel wordt fors vergroend, als onderdeel van de 'park-poorten' van het Singelpark.	
8	Veilige en comfortabele fietsroutes	We verbeteren de verkeersveiligheid op belangrijke fietsroutes (zoals Noordeinde-Kort Rapenburg) en maken meer ruimte voor fietsers en fietspaden.	
9	Comfortabeler fietsen over de Korte Mare	We willen de Korte Mare verbeteren voor fietsers. We starten met een haalbaarheidsonderzoek.	
10	Kwaliteitsimpuls voor de Lange Mare	We geven het noordelijke deel van de Lange Mare eenzelfde kwaliteitsimpuls als het zuidelijke deel (dat samen met de Haarlemmerstraat heringericht is).	
Pakket 2		Rust en schonere lucht	
11	Kloppend hart van de binnenstad	We vergroten het voetgangersgebied in het hart van de binnenstad en maken er één logische en aaneengesloten zone van.	
12	Rust en comfort in de Langebrug	We maken een afsluiting voor doorgaand autoverkeer in de Langebrug. In een later stadium maken we ruimte voor voetgangers, vergroening en verblijven door stapsgewijs parkeerplaatsen weg te halen.	
13	Woongenot in smalle straten en stegen	We gaan schrijnende gevallen, zoals parkeerplaatsen pal voor het raam van een woning, oplossen.	

#	Maatregel	Toelichting	Wanneer
Pakket 3			
Genieten van water en historie			
14	Versterken historische allure Rapenburg en Steenschuur	We willen gefaseerd het Steenschuur en later het Rapenburg vrij van geparkeerde auto's maken. Daarna ontwerpen we een nieuw profiel voor beide grachten om de historische kwaliteit nog beter tot haar recht te laten komen.	
15	Wandelen langs de Rijn: Apothekersdijk en Boommarkt	We maken gefaseerd de Apothekersdijk en de Boommarkt vrij van geparkeerde auto's. We maken een promenade langs de Rijn.	
16	Cultuur snuiven langs Oude Vest en Oude Singel	We willen de Oude Vest en de Oude Singel parkeervrij maken rond het Cultuurkwartier (tussen Turfmarkt en Mare). We maken een promenade langs het water. Later creëren we ook meer ruimte in het oostelijke deel.	
17	Groen Havenplein en Haven	We vergroenen het Havenplein en het Havenhoofd en verbeteren de verkeersveiligheid voor fietsers. Later gaan we ook de Haven herinrichten om ruimte te bieden aan voetgangers en fietsers.	
Pakket 4			
Groene parken, straten en pleinen			
18	Gebiedsontwikkeling Energiepark	Het gebied rond de energiecentrale aan de Langegracht wordt herontwikkeld. Er wordt gewerkt aan een plan met een autoluwe, parkachtige omgeving.	
19	Vergroening Kaasmarkt	Met de Agenda Autoluwe Binnenstad besluiten we om de Kaasmarkt autoluw te maken en te vergroenen. Later wordt binnen het project Kaasmarkt inzichtelijk in welke mate. Hierover vindt apart besluitvorming plaats.	
20	Langzamer rijden in de Ir. Driessenstraat en de Oosterkerkstraat	We gaan de Ir. Driessenstraat en Oosterkerkstraat opnieuw inrichten en de kwaliteit verbeteren. Eén keuze moet nog gemaakt worden: een gemengde rijbaan of vrijliggende fietspaden.	
21	Voltooiing Singelpark	We maken de transformatie mogelijk van delen van het Singelpark waar nu verkeersruimte nog dominant is.	
22	Beestenmarkt als ontmoetingsplek	We gaan de Beestenmarkt, als onderdeel van de groene loper, herinrichten met veel groen, ruimte voor terrassen en een oplossing voor fietsparkeren.	
23	Nieuwe inrichting Garenmarkt	We willen het zuidelijkste deel van de Garenmarkt parkeervrij maken en er het straatprofiel aanleggen dat (bij de herinrichting van het Garenmarktplein) in het noordelijke deel is aangelegd.	
Pakket 5			
Functies en voorzieningen voor een goed functionerend winkelgebied			
24	Ruimte voor stadsdistributie	In alle herinrichtingsprojecten besteden we aandacht aan ruimte voor logistiek en bevoorrading.	
25	Voldoende plek voor fietsparkeren	We maken ruimte voor fietsparkeren in alle projecten. Daarnaast zetten we in op clusters van fietsparkeervoorzieningen (bij voorkeur in pandig), zoals bij de Beestenmarkt, de Breestraat, de Haarlemmerstraat en de Garenmarkt.	
Pakket 6			
Slimmer ruimtegebruik			
26	Minder nieuwe parkeervergunningen	We verstrekken minder parkeervergunningen en verlagen de vergunningenplafonds.	
27	Meer auto's van bezoekers in garages, minder op straat	We gaan de parkeergarages efficiënter gebruiken en halen een deel van de bezoekersparkeerplaatsen op straat weg.	

#	Maatregel	Toelichting	Wanneer
28	Huur onbenutte particuliere parkeerplekken	We zoeken naar ruimte voor extra bezoekersparkeerplaatsen in (grote) particuliere garages die op bezoekerspiekmomenten deels leeg staan.	 
29	Voorlopig behoud Haagwegterrein en onderzoek behoud Morspoortgarage	We behouden de komende tien jaar het Haagwegparkeerterrein inclusief het shuttle-service-concept, tenzij er eerder een alternatieve locatie wordt gevonden. De Morspoortgarage wordt behouden zolang de gebiedsontwikkeling rond het stationsgebied het toelaat. In die gebiedsontwikkeling wordt een ruimtelijke reservering voor een alternatieve parkeervoorziening (omvang nader te bepalen) opgenomen.	 
30	Beter en aantrekkelijker aanbod van deelauto's	We reserveren meer plekken voor deelauto's op straat en verbeteren de informatievoorziening. We ondersteunen lokale initiatieven voor deelmobiliteit van bewoners en stimuleren deelautogebruik bij bedrijven en bij herontwikkelingsprojecten.	
31	Hubs (P+R plus)	We gaan een nieuwe P+R met ca. 200 parkeerplekken en 20 plekken voor deelfietsen aanbieden bij de Mendelweg en doen onderzoek naar andere locaties.	  
Pakket 7		Vervoer op maat	
32	Aanvulling op OV: service tot de deur	We onderzoeken of een voorziening voor voor- en natransport (zoals Stadsparkerplan) kan worden behouden of uitgebreid.	 
33	Maatwerk in autoluw gebied door kentekenregistratie	Op de Breestraat starten we een proef met camera's voor kentekenregistratie, om selectief toegang tot het autoluwe gebied te kunnen bieden en handhaven.	 
34	Minder autoverkeer: samenwerking met Leidse ondernemers	We richten de Alliantie Autoluw op samen met ondernemersverenigingen en bedrijven, om stapsgewijs en samen blijvend minder autoverplaatsingen van en naar Leiden te krijgen.	 

Colofon

Uitgave

Gemeente Leiden, Cluster Stedelijke Ontwikkeling
December 2020

Tekst en redactie

Cluster Stedelijke Ontwikkeling, Team Ontwerp en Mobiliteit

Vormgeving & infographics

de zoele haven

Fotografie

Buro JP

Visualisaties

De Visualisatiekoning



Gemeente Leiden
Postbus 9100
2300 PC Leiden