

MOBILITEITSPLAN LISSE
TOEKOMSTBEELD MOBILITEIT 2035



Vastgesteld door de gemeenteraad



VOORWOORD

Voor u ligt het mobiliteitsplan, na het vaststellen van de visie weer een mooie mijlpaal! Het is een plan voor de komende jaren waarmee we er voor willen zorgen dat Lisse een veilige, bereikbare, aantrekkelijke en leefbare woonplaats blijft.

Ik ben blij met de wijze waarop dit plan tot stand is gekomen want net als bij de omgevingsvisie hebben we dit plan samen met inwoners en partners gemaakt. Het is tot stand gekomen op basis van prettige en interessante gesprekken met partners en inwoners. Ook mijn oproep via mijn column in het LisserNieuws om uw ervaringen in het verkeer met mij te delen heeft veel reacties opgeleverd. Het is fijn om te merken dat zoveel mensen begaan zijn met verkeer en verkeersveiligheid in Lisse en met veel enthousiasme betrokken willen zijn bij het vormgeven van hun directe leefomgeving.

Verder ben ik trots op de verdere en meer concrete vertaling van de mobiliteitsvisie namelijk hoe gaan we onze ambities ook daadwerkelijk verwezenlijken? Hiervoor is in het plan een breed pakket aan maatregelen opgenomen. Maatregelen voor de korte en de langere termijn want niet alles kan tegelijkertijd. Veel van de maatregelen geven al een concrete richting aan, maar vergen nog een nadere uitwerking. Ook die uitwerking willen we graag samen met u vormgeven want een veilig en leefbaar Lisse maken we samen. Kortom, de richting is aangegeven maar we komen dus weer bij u terug!

Ik wens u veel leesplezier!

Jolanda Langeveld
Wethouder mobiliteit

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Van visie tot uitvoering	1
1.3	Een integrale benadering	1
1.4	Participatie	1
1.5	Leeswijzer	3
2	MOBILITEIT IN LISSE 2035	5
3	LISSE IS BEREIKBAAR	10
3.1	We verbeteren de regionale oost-westverbinding	10
3.1.1	HOV-verbinding Noordwijk - Schiphol via Lisse	11
3.1.2	Doorfietsroute Nieuw-Vennep - Noordwijkerhout	13
3.1.3	Ruit rond Lisse - Lissbroek	15
3.2	We managen de piekdruk in de bollenstreek	16
3.2.1	Campagne 'Fietsen in de Bollenstreek'	17
3.2.2	Overstappunten auto-fiets aan de rand van de Bollenstreek	17
3.2.3	Shuttlebus P+R Nieuw-Vennep Keukenhof over busbaan	18
3.3	We maken en houden Lisse centrum bereikbaar	18
3.3.1	Fietsenstallingen Lisse centrum	18
3.3.2	Loop- en fietsverbindingen naar Lisse centrum	20
3.3.3	Vernieuwen parkeerbeleid Lisse centrum	20
4	LISSE GAAT VOOR DUURZAME MOBILITEIT	24
4.1	We stimuleren elektrisch rijden	24
4.1.1	Uitbreiden laadinfrastructuur	24
4.1.2	Nul-emissie voertuigen in nieuwe openbaar vervoer consessie	25
4.1.3	Verduurzamen zakelijk vervoer gemeentelijke organisatie	25
4.2	We zetten in op duurzame mobiliteit	26
4.2.1	Versterken loop- en fietsnetwerken	26
4.2.2	Ontwikkelen Mobiliteitsknoop op spoorlijn Leiden-Haarlem	27
4.2.3	Opstellen beleidsregels (elektrische) deelmobiliteit	27
5	LISSE HEEFT EEN PRETTIGE EN VEILIGE LEEFOMGEVING	28
5.1	We verbeteren de verkeersveiligheid met een hernieuwde focus	28
5.1.1	Gedragcampagnes verkeersveiligheid	28
5.1.2	Veilige routes en omgevingen scholen en sportverenigingen	29
5.1.3	Aanpak verkeersonveilige locaties	30
5.2	We maken een prettige leefomgeving voor de menselijke maat	31
5.2.1	Overlastgevende verkeersstromen buiten de kernen omleiden	31
5.2.2	Verlagen snelheid van 50 naar 30 km/u	31
5.2.3	Stimuleren duurzaam vervoer bij woningbouwontwikkeling	32
5.3	We houden ons buitengebied toegankelijk voor inwoners, bezoekers en agrariërs	34
5.3.1	Verbeteren en uitbreiden ommetjes en recreatieve fietsroutes	34
6	LISSE GAAT VOOR ACTIEVE EN TOEGANKELIJKE MOBILITEIT	36
6.1	We zorgen voor een toegankelijk mobiliteitssysteem	36
6.1.1	Toegankelijke bushaltes	36
6.1.2	Toegankelijk loopnetwerk	36
6.2	We stimuleren actieve mobiliteit en stimuleren sportief en recreatief bewegen	37
7	UITVOERING VAN HET MOBILITEITSPLAN	38
7.1	Globale uitvoeringsplanning en budgetindicatie	38
7.2	Hoe nu verder?	40

BIJLAGEN

B1	ANALYSE MOBILITEIT IN LISSE	43
B1.1	Verkeersveiligheid	43
B1.2	Lopen	47
B1.3	Fietsen	50
B1.4	Openbaar vervoer	53
B1.5	Gemotoriseerd verkeer	56
B1.6	Parkeren	60
B2	MOBILITEITSNETWERKEN	65
B2.1	Loopnetwerk	66
B2.2	Fietsnetwerk	68
B2.3	Openbaar vervoer	70
B2.4	Gemotoriseerd verkeer	72
B3	INRICHTINGSEISEN LOOPNETWERK	74
B4	INRICHTINGSEISEN FIETSNETWERK	75
B5	INRICHTINGSEISEN NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER	78



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Na het vaststellen van het Verkeerplan Lisse in 2006 is er veel veranderd. Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan razendsnel, met een overgang van fossiele naar hernieuwbare brandstof en slimmere voertuigen die steeds meer taken overnemen van de bestuurder. De maatschappij is in beweging, waarbij de roep om een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving steeds luider klinkt. Ook in Lisse heeft de wereld niet stil gestaan. Verschillende ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente en daarbuiten (onder andere Lisserbroek) vragen om een andere kijk op de verkeersstructuur voor alle vervoerswijzen: lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en personenauto's. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de tijd rijp is voor een nieuw mobiliteitsbeleid in Lisse.

In september 2021 heeft de gemeenteraad van Lisse de Mobiliteitsvisie vastgesteld. De ambitie en speerpunten uit de Mobiliteitsvisie worden in dit Mobiliteitsplan verder uitgewerkt tot concrete mobiliteitsnetwerken, maatregelen en projecten die nodig zijn om de ambities uit de visie te realiseren.

1.2 Van visie tot uitvoering

Een verplaatsing is zelden een doel op zich. Deze komt bijna altijd voort uit behoeftes, zoals een ontmoeting met familie, een werkdag op kantoor of een rondje fietsen ter ontspanning. Bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid zijn we daarom gestart met het opstellen van een Mobiliteitsvisie voor 2040. Daarin hebben we omschreven welke maatschappelijke effecten we willen bereiken met het mobiliteitsbeleid. In dit Mobiliteitsplan kijken we tien jaar vooruit en staat de 'hoe-vraag' centraal: hoe dragen we met het mobiliteitsbeleid bij aan het realiseren van de ambities van Lisse?

Mobiliteitsvisie

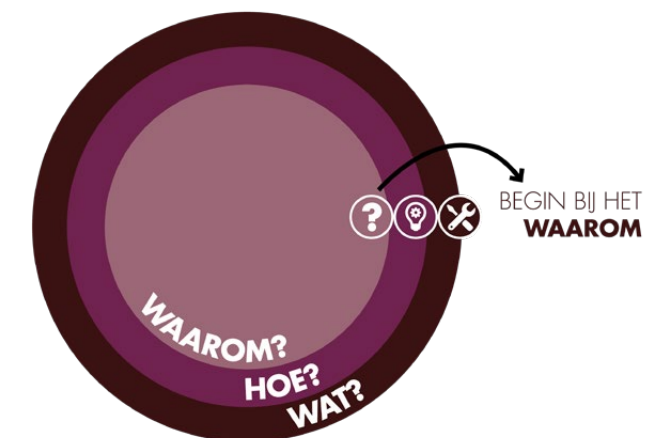
In de Mobiliteitsvisie hebben we de 'waarom-vraag' beantwoord. De visie is gebaseerd op vier ambities die we hebben opgesteld op basis van analyses en gesprekken met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Aan iedere ambitie hebben we een aantal speerpunten gekoppeld waarmee we werken aan het realiseren van de ambitie.

Mobiliteitsplan

In dit Mobiliteitsplan maken we de ambities en speerpunten die in de Mobiliteitsvisie zijn verwoord concreter. In het Mobiliteitsplan staat de 'hoe-vraag' centraal. Hoe draagt mobiliteit bij aan het realiseren van de ambities van de Lisse? We vertalen hiervoor de speerpunten naar concrete maatregelen en projecten voor de komende tien jaar.

Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP)

In het Meerjarenuitvoeringsprogramma geven we vervolgens antwoord op de 'wat-vraag'. Wat gaan we de komende vier jaar in Lisse doen om de gestelde onze mobiliteitsambities te realiseren? Hiervoor vertalen we de maatregelen uit het mobiliteitsplan naar een aantal concrete projecten, voorzien van een budgetindicatie en prioritering. Het MUP is als bijlage toegevoegd aan dit Mobiliteitsplan en zal jaarlijks worden herijkt op basis van recente ontwikkelingen.



1.3 Een integrale benadering

Het mobiliteitsbeleid van Lisse reikt verder dan het oplossen van verkeerskundige knelpunten in de gemeente. Met het mobiliteitsbeleid willen we ook de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. Zo omvat het Mobiliteitsplan een concrete doorvertaling van de ambities uit de Omgevingsvisie en de doelstellingen in de Lokale Energie Strategie.

1.4 Participatie

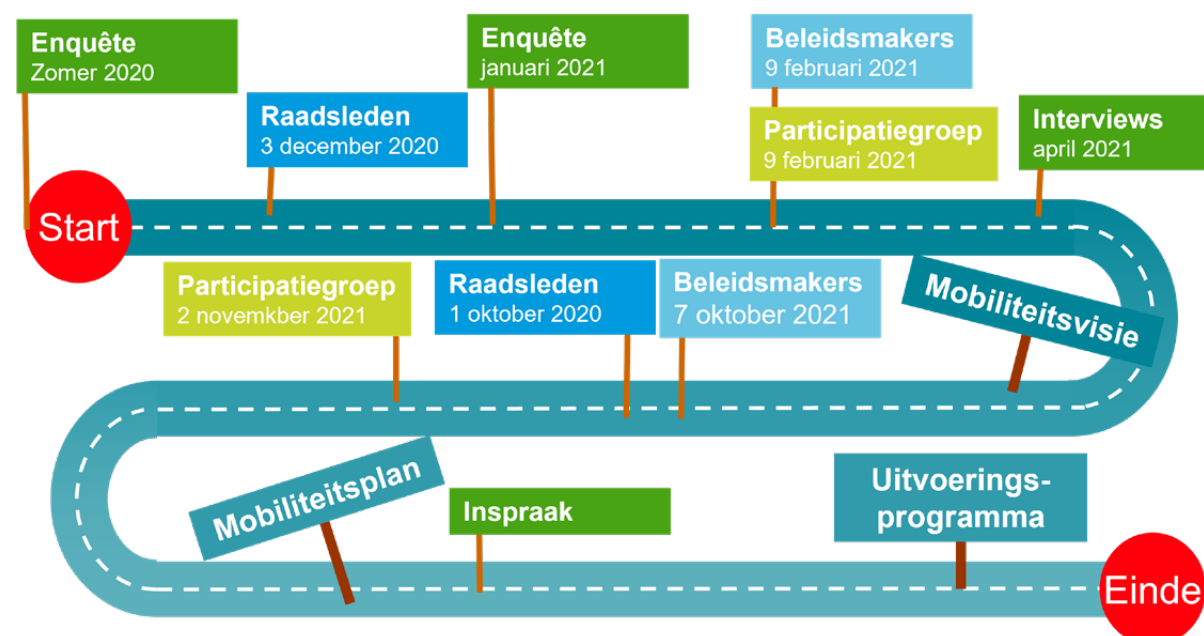
Een nieuw mobiliteitsbeleid maken we sámen met de Lisser samenleving. Bij het opstellen van het mobiliteitsplan hebben we daarom verschillende vertegenwoordigers van onze samenleving een stem gegeven.

- In de zomer van 2020 hebben 395 inwoners deelgenomen aan het mobiliteitsenquête.
- In de winter van 2021 hebben 591 inwoners aangegeven langs welke routes zij reizen en welke knelpunten zij tegenkomen door mee te doen aan het geografische mobiliteitsenquête.
- Begin december 2020 hebben raadsleden hun inbreng gegeven voor de mobiliteitsvisie tijdens een dialoogsessie.
- In februari 2021 hebben ondernemers, inwoners en belangenvertegenwoordigers aangegeven wat zij belangrijk vinden voor mobiliteit in Lisse, tijdens een regionale en een lokale dialoogsessie.
- In het voorjaar van 2021 hebben acht inwoners van Lisse tijdens een diepte-interview een toelichting gegeven op de door hen ingevulde enquête.
- Ook tijdens het participatietraject van de omgevingsvisie zijn veel aandachtspunten aangeleverd op het gebied van verkeer en mobiliteit, ook deze punten worden meegenomen in het mobiliteitsbeleid.
- In juni 2021 hebben we samen met raadsleden het onderwerp parkeren besproken tijdens een Masterclass Parkeren onder leiding van een externe expert.
- In oktober 2021 hebben raadsleden hun inbreng gegeven voor de maatregelen in dit Mobiliteitsplan tijdens een tweede dialoogsessie.
- In oktober 2021 hebben we de maatregelen in dit Mobiliteitsplan besproken tijdens een tweede dialoogsessie met ondernemers, inwoners en belangenvertegenwoordigers.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beeld van hoe Lisse er in 2035 uit kan zien op het gebied van mobiliteit en welke maatregelen nodig zijn dit te bereiken. In de hoofdstukken 3 t/m 6 laten we per mobiliteitsambitie zien welke maatregelen en projecten we uitvoeren om de speerpunten uit de Mobiliteitsvisie waar te maken. In hoofdstuk 7 laten we zien hoe de vervolgstap naar de uitvoering wordt gezet.

In de bijlagen vindt u achtergrondinformatie bij het Mobiliteitsplan. Bijlage 1 geeft inzicht in de analyses die zijn uitgevoerd en bijlage 2 geeft de mobiliteitsnetwerken weer die ten grondslag liggen aan de voorgestelde maatregelen. In bijlage 3 worden de ontwerpeisen van de verschillende netwerken weergegeven.





MOBILITEIT IN LISSE IN 2035

Met dit Mobiliteitsplan kijken we ruim tien jaar vooruit in de toekomst, tot 2035. Hoe de wereld er dan precies uitziet kan niemand met zekerheid zeggen. We kunnen wel zeggen wat op het gebied van mobiliteit nodig is om onze ambities waar te maken. Dit mobiliteitsplan vertaalt de onderstaande ambities uit de Mobiliteitsvisie van Lisse naar concrete maatregelen en projecten.

Ambitie 1: Lisse is bereikbaar

Met als speerpunten:

- A. We verbeteren de regionale oost-westverbinding.
- B. We managen de piekdrukke in de bollenstreek.
- C. We maken en houden Lisse centrum bereikbaar.

Ambitie 2: Lisse gaat voor duurzame mobiliteit

- A. We stimuleren elektrisch rijden.
- B. We zetten in op duurzame mobiliteit.

Ambitie 3: Lisse heeft een prettige en veilige leefomgeving

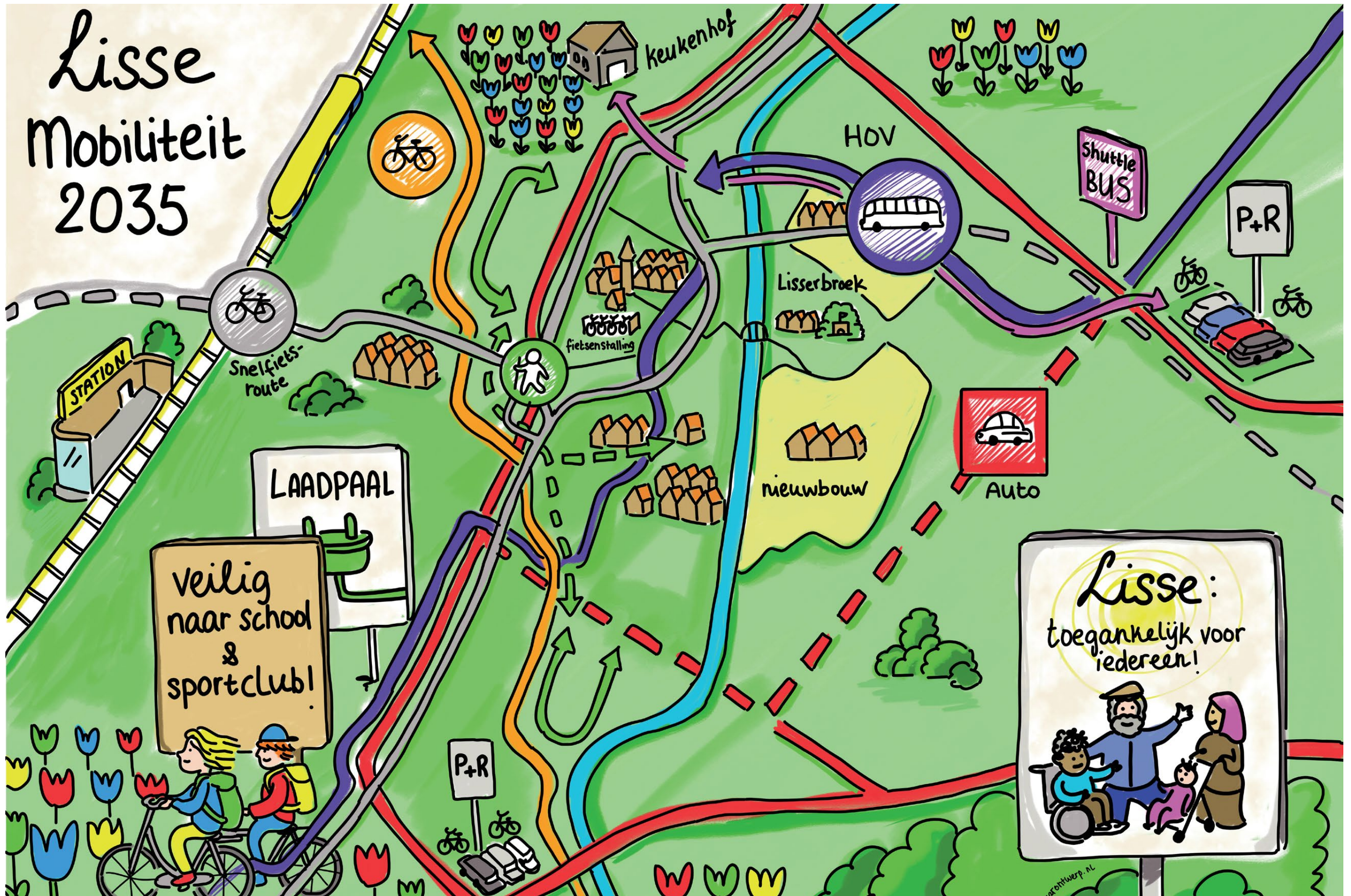
- A. We verbeteren de verkeersveiligheid met een hernieuwde focus.
- B. We maken een prettige leefomgeving voor de menselijke maat.
- C. We houden ons buitengebied toegankelijk voor inwoners, bezoekers en agrariërs.

Ambitie 4: Lisse gaat voor actieve en toegankelijke mobiliteit

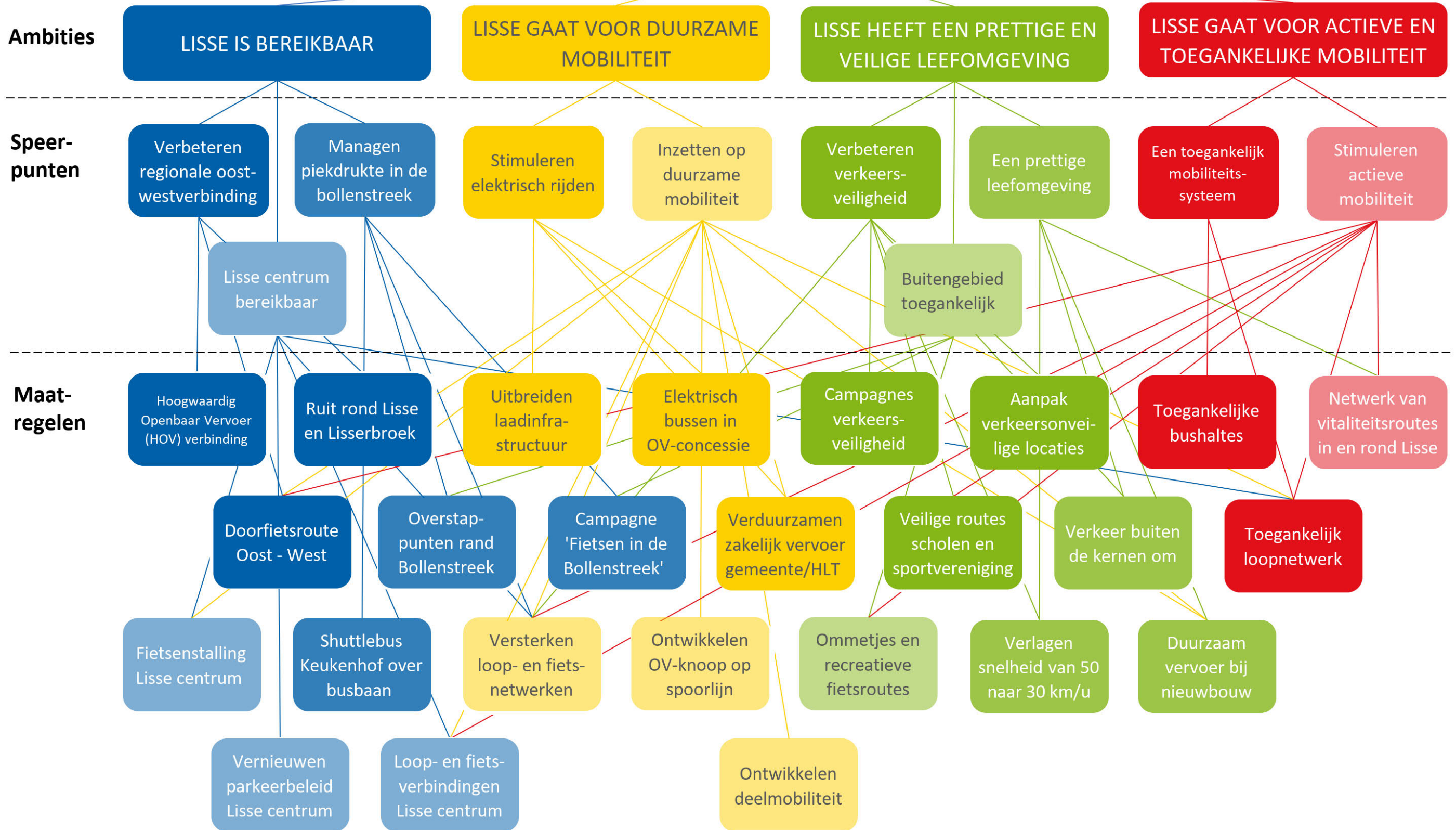
- A. We zorgen voor een toegankelijk mobiliteitssysteem.
- B. We stimuleren actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en nodigen inwoners uit om sportief en recreatief te bewegen.

De Toekomstkaart op de volgende pagina's laat zien hoe Lisse er in 2035 uit zal zien wanneer de maatregelen uit dit Mobiliteitsplan worden gerealiseerd. De belangrijkste dragende structuren zijn de provinciale doorfietsroutes, de verbinding voor hoogwaardige openbaar vervoer, de ontwikkeling van het recreatieve routenetwerk, de ruit voor gemotoriseerd verkeer rondom Lisse / Lisserbroek en regionale mobiliteitshubs (P+R) waar bezoekers en inwoners van Lisse kunnen overstappen tussen verschillende vervoerwijzen. Achter de toekomstkaart vindt u de doelenboom van dit Mobiliteitsplan. Hierin ziet u in één oogopslag hoe we de ambities en speerpunten van de Mobiliteitsvisie gaan omzetten in concrete maatregelen.

Lisse Mobiliteit 2035



MOBILITEIT IN LISSE IN 2035



LISSE IS BEREIKBAAR

Onze eerste mobiliteitsambitie is om Lisse bereikbaar te maken en houden: met de auto, op de fiets, met het openbaar vervoer en te voet. In de Mobiliteitsvisie hebben we drie speerpunten vastgesteld om deze ambitie waar te maken. In dit hoofdstuk beschrijven we per speerpunt welke maatregelen we daarvoor treffen en welke projecten nodig zijn om die maatregelen uit te voeren.

Regionale samenwerking

De bereikbaarheid van Lisse lossen we alleen op door nauw samen te werken met onze regionale partners. Hoe we onze regionale bereikbaarheid willen verbeteren hebben we vastgelegd in diverse regionale plannen: de Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek, de Regionale Omgevingsagenda, de Regionale Strategie Mobiliteit, de Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek en het Plan van Aanpak Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

Belangrijke thema's voor Lisse in deze regionale plannen zijn de regionale doorfietsroutes, regionale mobiliteitshubs (o.a. station Keukenhof en station Hillegom), hoogwaardig openbaar vervoer en de oost-west verbinding. Alleen door intensief en constructief met elkaar samen te werken, zorgen we ervoor dat deze projecten kunnen worden uitgevoerd. Daarom zijn en blijven we actief in overleg met de gemeenten in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer, met Holland Rijnland en de provincies Zuid- en Noord-Holland.

Samen met andere Duin- en Bollenstreekgemeenten, Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland werken we aan een onderbouwd voorstel voor de ontsluiting van de noordelijke Duin- en Bollenstreek voor alle modaliteiten. Hiermee verwachten we de korting van € 20 miljoen, die de provincie heeft opgelegd, ongedaan te kunnen maken. Daarvoor moet een door de regio gedragen voorkeurspakket structurele maatregelen in het tweede kwartaal van 2022 bij de provincie liggen.

De volgende concrete doelen stellen we ons om de mobiliteit in Lisse duurzaam te maken:

Op een gemiddelde zaterdagmiddag mag de parkeerdruk op de parkeerterreinen rondom het centrum niet hoger zijn dan 90%.

Bovenstaande doelstelling willen we bereiken door in te zetten op de onderstaande speerpunten.

Speerpunt A

3.1 We verbeteren de regionale oost-westverbinding

Een belangrijk speerpunt om Lisse Bereikbaar te maken en houden is het verbeteren van de oost-westverbinding, voor openbaar vervoer, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Het realiseren van dit speerpunt kan Lisse niet alleen. Hiervoor werken we samen met regionale partners: buurgemeenten, de regio Holland-Rijnland en de provincies Noord- en Zuid-Holland. Uitvoering van de maatregelen en projecten die in deze paragraaf worden genoemd zijn daarom mede afhankelijk deze samenwerking.



Wanneer in de samenwerking met regionale partijen blijkt dat andere maatregelen beter haalbaar zijn dan kunnen die maatregelen in de plaats komen van onderstaande maatregelen, onder de voorwaarde dat deze alternatieve maatregelen het speerpunt en de bijbehorende doelstelling helpen realiseren.

Voor dit speerpunt stellen we ons de volgende concrete doelstelling:

We streven naar een substantiële afname van de hoeveelheid doorgaand autoverkeer door Lisse na realisatie van de nieuwe regionale oost-westverbinding.

Bovenstaande doelstelling willen we bereiken door in te zetten op de onderstaande speerpunten.

Maatregel 1

3.1.1 HOV-verbinding Noordwijk - Schiphol via Lisse

De regionale partners (gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer, beide provincies en Holland Rijnland en de vervoerregio Amsterdam) hebben afgesproken om een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding te realiseren tussen Noordwijk en Schiphol, via Voorhout, Sassenheim, Lisse en Nieuw-Vennep. Deze verbinding zorgt ervoor dat een frequente, betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding ontstaat. Voor Lisse is met name de verbinding richting Nieuw-Vennep, Hoofddorp en Schiphol interessant omdat hier veel inwoners van Lisse werken. Ook zorgt de HOV-lijn voor een betere verbinding met de treinstations in Sassenheim, Voorhout, Hoofddorp en Schiphol.

In de provincie Zuid-Holland - en dus ook in Lisse - maakt de HOV-lijn gebruik van de bestaande infrastructuur. In Noord-Holland gaat de HOV-lijn grotendeels over een nog te realiseren vrijliggende busbaan, die wordt ontwikkeld in samenhang met de woningbouw in Lisserbroek.



Afbeelding 20 Visie verkeersstructuur Lissebroek (gebiedskaart Lissebroek, gem. Haarlemmermeer 28 mei 2018)

Om deze HOV-lijn te realiseren zijn binnen Lisse de volgende projecten nodig:

Project Ia1.1

Nieuwe oeververbinding over de Ringvaart ter hoogte van Sportlaan

Tussen Lisse en Lissebroek wordt een nieuwe brug aangelegd voor de HOV-verbinding. De brug komt naast het Fioretti-college, in het verlengde van de Sportlaan. Naast een busbaan komen er ook een fietspad en een voetpad over de brug, zodat ook voor het langzaam verkeer een nieuwe verbinding ontstaat. De nieuwe brug wordt een lage, beweegbare brug. De brug wordt gerealiseerd in opdracht van en onder regie van provincie Noord-Holland.

Project Ia1.2

Inpassing HOV-lijn tussen Oranjelaan en Ringvaart

De Sportlaan is in zijn huidige vorm niet geschikt als onderdeel van de HOV-corridor. Fietsers maken gebruik van de rijbaan en gezien de ligging ten opzichte van het Fioretti is het fietsgebruik zeer hoog. De Sportlaan ligt bovendien aan de rand van een woonwijk en wordt gebruikt voor het halen en brengen bij het Fioretti. Het doel is een dusdanige inpassing in de Sportlaan dat de verkeersveiligheid is geborgd en de bus hier comfortabel en betrouwbaar kan rijden. Er is een planstudie uitgevoerd, waarbij hiervoor verschillende varianten zijn verkend, met inbreng van de omgeving. Dit heeft geleid tot een voorkeursoplossing, die uitgaat van een vrijliggend fietspad tussen de Oranjelaan en de nieuwe brug, een rotonde in de Oranjelaan en een aanpassing van de wijkontsluiting. De komende periode wordt deze oplossing, in samenhang met de uitwerking van de HOV-brug, verder voorbereid.

Project Ia1.3

Aanpassen overig infrastructuur Lisse

De HOV-lijn rijdt in Lisse over bestaande infrastructuur gemengd met het overig verkeer. Op een aantal plaatsen is het nodig om de bestaande infrastructuur hierop aan te passen. Het betreft aanpassingen van de bochten in de Ruijshornlaan en modernisering van de VRI-kruispunten in de Oranjelaan. Ook passen we bushaltes aan op de eisen die hieraan vanuit de HOV-lijn worden gesteld. Op het kruispunt Grachtweg - Haven - Ruijshornlaan zijn deze aanpassingen al uitgevoerd.

Maatregel 2

3.1.2 Doorfietsroute Noordwijkerhout - Lisse - Nieuw-Venep

Samen met onze partners realiseren we een regionale doorfietsroute tussen Nieuw-Venep en Noordwijkerhout via Lisse. In de regionale plannen staat deze verbinding als 'te onderzoeken tracé' genoemd. In dit mobiliteitsplan doen wij een voorstel voor de onderdelen van dit tracé die over het gemeentelijk wegennet leiden.

Voor de verbindingen richting Nieuw-Venep en Noordwijkerhout is een tracé-studie nodig die we gezamenlijk oppakken met buurgemeenten, regio en provincie.

Om deze doorfietsroute te realiseren zijn binnen Lisse de volgende projecten nodig:

Project Ia1.2

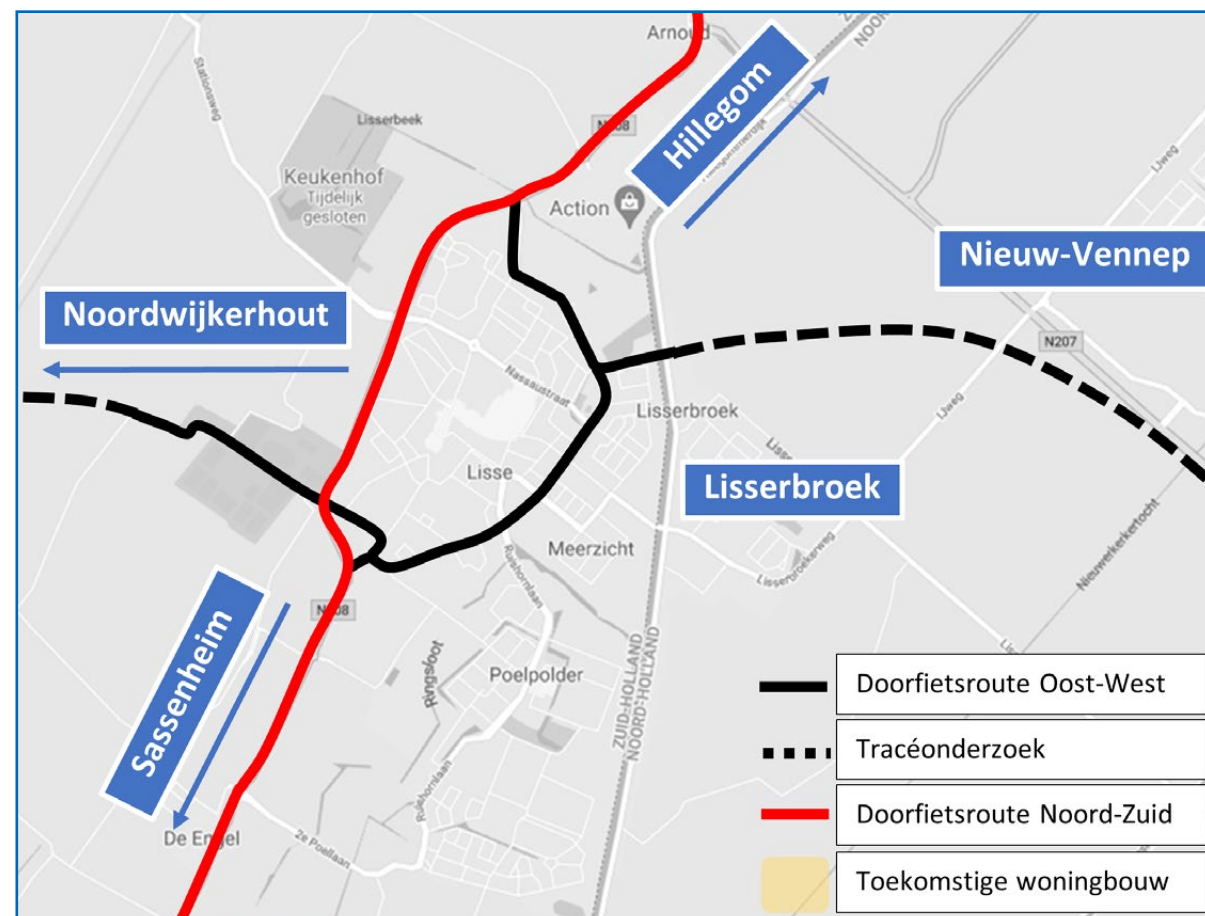
Aanleg vrijliggend tweerichtingen fietspad langs Sportlaan richting brug HOV-lijn

Bij de aanpassing van de Sportlaan ten behoeve van de HOV-lijn wordt een vrijliggend tweerichtingen fietspad aangelegd tussen de brug over de Ringvaart en de Oranjelaan. Dit fietspad maakt onderdeel uit van het gewenste toekomstige tracé van de doorfietsroute via Lissebroek richting Nieuw-Venep.

Project Ia2.1

Aanleg doorfietsroute langs Gladiolenstraat en Laan van Rijckevorsel

De fietsinfrastructuur langs de Gladiolenstraat en de Laan van Rijckevorsel voldoet niet aan de eisen die worden gesteld aan een regionale doorfietsroute. Bij een toekomstige herinrichting van de deze wegen passen we de fietsinfrastructuur daarom aan zodat deze wel voldoet aan de ontwerpeisen (zie bijlage B2).



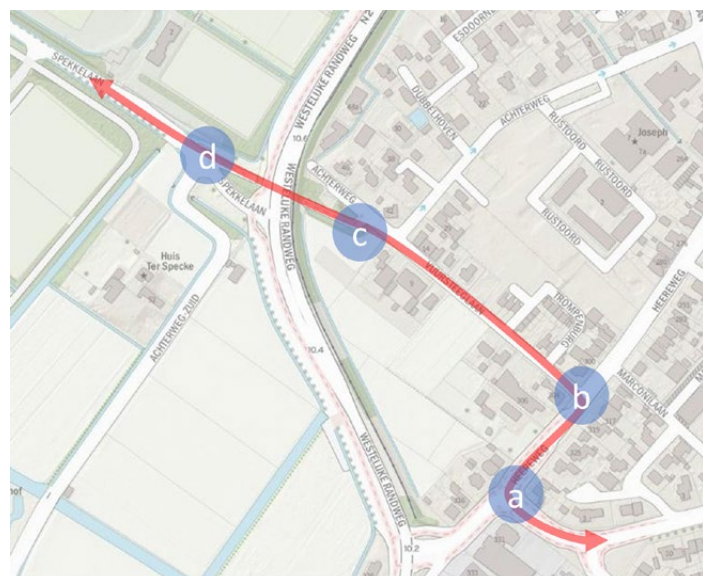
Afbeelding 18 Route doorfietsroute Sassenheim - Noordwijkerhout (Oost-West)

Project Ia2.2

Veilige verbinding fietsers tussen Laan van Rijckevorsel en Spekkelaan

Fietsers die via de fietstunnel van de Laan van Rijckevorsel naar de Spekkelaan fietsen en vice versa komen een aantal knelpunten tegen:

- a) Aansluiting Laan van Rijckevorsel - Heereweg
 - onlogische voorrangssituatie voor fietsers
- b) Aansluiting Heereweg - Vuursteeghlaan
 - aansluiting niet comfortabel voor fietsers
- c) Aansluiting Vuursteeghlaan - fietstunnel
 - aansluiting niet comfortabel voor fietsers
- d) Aansluiting fietstunnel - Spekkelaan
 - onlogische voorrangssituatie voor fietsers



Afbeelding 19 Verbinding Laan van Rijckevorsel - Spekkelaan

Voor een regionale doorfietsroute is het gewenst dat deze herkenbaar is als doorgaande fietsroute en dat doorgaande fietsers zoveel mogelijk voorrang krijgen op het overige verkeer. Bovendien dient deze route te voldoen aan de vastgestelde ontwerpisen (zie bijlage B2). Om hieraan te voldoen is een herinrichting nodig van het gehele tracé tussen de Laan van Rijckevorsel en Spekkelaan. Hiervoor is het nodig dat langs de Heereweg vrijliggende fietspaden komen, dat de Vuursteeghlaan wordt ingericht als fietsstraat en dat op de aansluitingen c en d de fietsroute de doorgaande voorrangroute wordt waar de overige wegen als zijweg op aansluiten. Op de aansluitingen b en c is het van belang dat de doorgaande fietsroute herkenbaarder en comfortabeler wordt dan nu het geval is.

Dit project is ook van groot belang voor een veiligere fietsverbinding tussen de sportparken en Poelpolder.

Project Ia2.3

Aanleg doorfietsroute langs Spekkelaan

Als onderdeel van de (toekomstige) doorfietsroute richting Noordwijkerhout wordt de Spekkelaan ingericht als fietsstraat. Dit project sluit aan op project (Ia2.2): de fietsstraat Spekkelaan leidt als doorgaande fietsroute rechtdoor de fietstunnel in, waar de Achterweg-Zuid als zijweg op aansluit. Om ruimte te creëren is het nodig deze Achterweg-Zuid deels om te leggen.

Project Ia2.4

Tracéstudie doorfietsroute tussen Spekkelaan en Noordwijkerhout

Samen met gemeente Noordwijk, Holland-Rijnland en de provincie voeren we een studie uit naar een mogelijk tracé van de doorfietsroutes vanuit de Spekkelaan richting Noordwijkerhout.

Maatregel 3

3.1.3 Ruit rond Lisse - Lisserbroek

Gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt de komende jaren een grote woningbouwlocatie in Lisserbroek met tussen de 2.400 en 3.200 woningen. Deze ontwikkeling bevindt zich zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het huidige Lisserbroek. Vanwege de nabijheid bij Lisse ligt de nadruk op de verbinding tussen beide kernen op het langzaam verkeer (lopen en fietsen). Voor de externe ontsluiting wordt ingezet op de HOV-lijn en een nieuwe auto-ontsluiting. In de gebiedskaart Lisserbroek (28 mei 2018) is voor de auto-ontsluiting een ruit rond de dubbelkern Lisse - Lisserbroek opgenomen.



Afbeelding 20 Visie verkeersstructuur Lisserbroek (gebiedskaart Lisserbroek, gem. Haarlemmermeer 28 mei 2018)

De ruit rond Lisse en Lisserbroek zorgt niet alleen voor een goede ontsluiting van Lisserbroek, maar draagt ook bij aan het verbeteren van de regionale oost-west voor wegverkeer. Met het realiseren van deze nieuwe verkeersstructuur worden de N207 en de van Pallandtlaan (N208) in Sassenheim ontlast. Bovendien biedt deze nieuwe structuur de mogelijkheid om de route door Lisse over de Hyacintenstraat - Broekweg - Kanaalstraat - Lisserbrug verkeersluw te maken en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten aanzienlijk te verbeteren.

Om deze ruit rond Lisse-Lisserbroek te realiseren is het volgende project nodig:

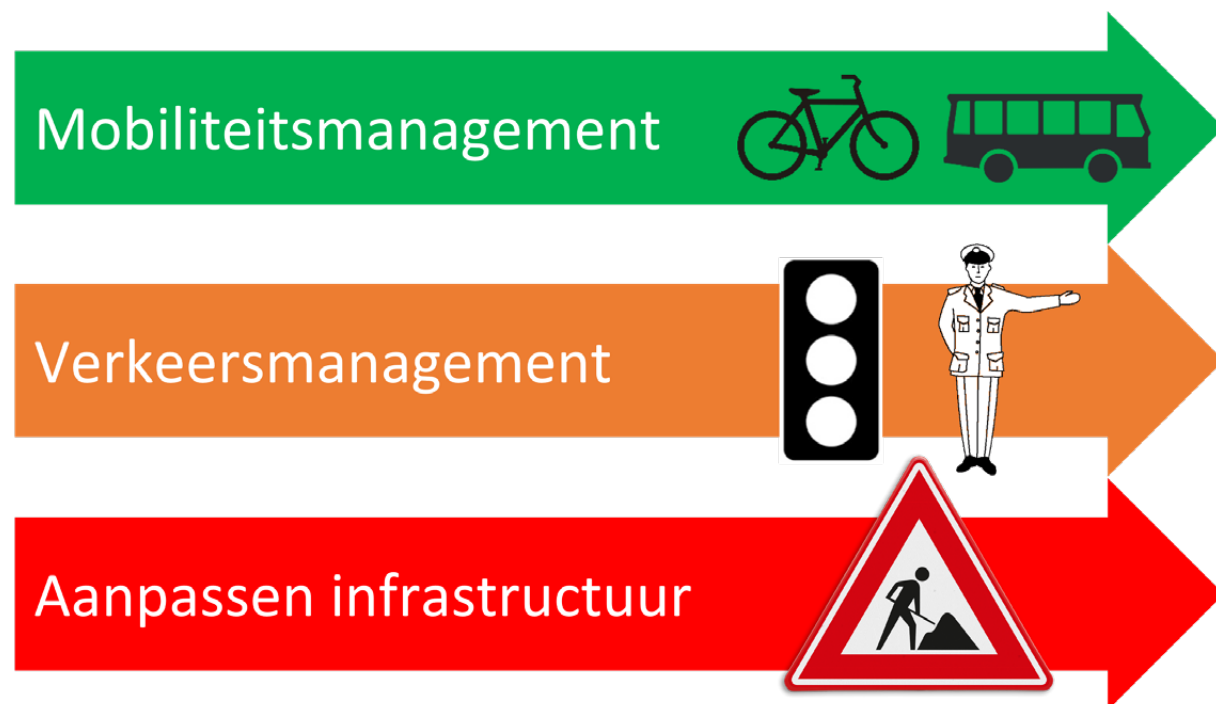
Project Ia3.1

Onderzoek ruit rond Lisse - Lisserbroek

Samen met gemeente Haarlemmermeer en de provincies Noord- en Zuid-Holland onderzoeken we de mogelijkheid om rond Lisse en Lisserbroek een nieuwe verbindingsweg aan te leggen. Deze nieuwe weg verbindt de N208 met N207 via de zuid- en oostzijde van Lisse en Lisserbroek. Door de ruit aan te sluiten op de A44 ontstaat een optimale oost-west verbinding en ontsluiting van het gebied.

3.2 We managen de piekdrukke in de bollenstreek

Tijdens het bollenseizoen bezoekt een grote groep toeristen en recreanten uit binnen- en buitenland de bollenstreek. Velen van hen bezoeken de Keukenhof, maar ook een rondrit langs de bollenvelden is een favoriet tijdverdrif. Naast het positieve economische effect (direct en indirect) van deze bezoekers zorgen zij ook voor een periodieke verslechtering van de bereikbaarheid van Lisse en omgeving. Om deze overlast van bezoekersverkeer tegen te gaan kunnen we maatregelen treffen op het gebied van infrastructuur, verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement.



Onder infrastructurele maatregelen verstaan we bijvoorbeeld het aanleggen of verbreden van wegen. Dit zijn relatief kostbare maatregelen voor een situatie die zich maar enkele weken per jaar voordoet. Wel zullen reguliere maatregelen - zoals de ruit rond Lisse - Lisserbroek - vanzelfsprekend ook hun bijdrage leveren aan het bereikbaar maken van de bollenstreek tijdens de piekdrukke. Onder verkeersmanagement verstaan we het managen van verkeersstromen tijdens piekdrukke. Dit doen we samen met Rijkswaterstaat en de provincie door het inzetten van adviesroutes, het tijdelijk anders afstellen van verkeerslichten, het inzetten van verkeersregelaars, etc. Onder mobiliteitsmanagement verstaan we het beïnvloeden van reizigersgedrag: door op een ander moment of met een andere vervoerswijze te komen wordt de piekdrukke op de infrastructuur verlicht waardoor minder overlast ontstaat voor regulier verkeer. De Keukenhof heeft hier de afgelopen jaren al veel energie in gestoken, wat heeft geleid tot een aanzienlijk afname van het aandeel autogebruik onder bezoekers.

Samen met onze regionale partners doen we dus al veel om de piekdrukke te managen in de Bollenstreek. Om de verkeersdruk tijdens de piekdrukke verder terug te dringen zetten we in op de onderstaande maatregelen.

Voor dit speerpunt stellen we de volgende doelstelling:

In aanvulling op de voorgenomen aanpassingen aan de infrastructuur en onze inspanningen op het gebied van verkeersmanagement streven we ernaar om met behulp van mobiliteitsmanagement bezoekers meer met fiets, openbaar vervoer en via hubs naar Lisse te laten reizen.

Maatregel 1

3.2.1 Campagne 'Fietsen in de Bollenstreek'

We stimuleren het bezoeken van de Bollenstreek per fiets. Voor mensen die dichtbij wonen of verblijven is dit eenvoudig. Voor mensen die van verder komen betekent dit dat zij in of vlakbij Lisse op een fiets moeten overstappen, vanuit de auto of het OV, of zelf een fiets moeten meenemen. Hiermee ontlasten we tijdens het bollenseizoen de toegangswegen van en naar Lisse en ontlasten we de landweggetjes tussen de bollenvelden door.

Voor deze maatregel nemen we het volgende project op in het uitvoeringsprogramma:

Project Ib1.1

Regionale campagne gericht op toeristische bezoekers

In al onze marketing-uitingen leggen we de nadruk op het fietsen en verwijzen we naar de voorzieningen die we hiervoor realiseren.



Maatregel 2

3.2.2 Overstappunten auto-fiets aan de rand van de Bollenstreek

Als we het bezoeken van de Bollenstreek per fiets stimuleren moeten we ervoor zorgen dat er plaatsen zijn waar onze bezoekers vanuit het OV en de auto overstappen op de fiets. Vanuit het OV is dat eenvoudig: mensen kunnen een fiets meenemen in de trein of een OV-fiets huren op het station. Uiteraard moeten we dan wel zorgen voor voldoende OV-fietsen. Voor bezoekers die met de auto komen richten we langs de invalswegen (tijdelijke) overstapplaatsen in waar mensen de auto kunnen parkeren en verder kunnen gaan op de fiets.

Voor deze maatregel nemen we het volgende project op in het uitvoeringsprogramma:

Project Ib2.1

Regionale locatiestudie naar toeristische overstappunten in de regio

Samen met onze regionale partners voeren we een locatiestudie uit naar geschikte locaties voor deze toeristische overstappunten. Het ligt voor de hand dat deze aan de invalswegen richting de bollenvelden komen te liggen, wat betekent dat zij vaak niet op het grondgebied van Lisse komen. We zijn op zoek naar locaties die voldoen aan de volgende kenmerken:

- Langs invalsweg richting de bollenvelden
- Langs (aantrekkelijke) fietsverbinding richting de bollenvelden
- Voldoende parkeerplaatsen aanwezig die niet nodig zijn tijdens het recreatief bezoek voor andere functies
- Of, voldoende ruimte beschikbaar voor het inrichten van (tijdelijke) parkeerplaatsen
- Bij voorkeur nabij een toeristisch-recreatieve voorziening, zoals een café of restaurant.

De locatiestudie moet uitwijzen welke locaties eventueel geschikt zijn en wat de potentiële bereidheid van bezoekers is om deze te gebruiken. De beste manier om de potentie te onderzoeken is een praktijk proef te houden en deze goed te evalueren.

Maatregel 3

3.2.3 Shuttlebus P+R Nieuw-Vennep Keukenhof over busbaan

Ondanks de inspanningen van Keukenhof om hun bezoek zoveel mogelijk met het openbaar vervoer te laten reizen rijden er tijdens het bollenseizoen nog zo'n 180.000 auto's naar de Keukenhof. Een deel van deze bezoekers kan op afstand parkeren en met een shuttlebus naar de Keukenhof reizen. Hiermee kan de verkeershinder op de grootste piekmomenten verminderd worden. Voorwaarde is wel dat een overstap op de shuttlebus comfortabel is, sneller is dan rechtstreeks met de auto gaan en niet duurder dan parkeren bij Keukenhof. De te realiseren vrije busbaan tussen P+R Nieuw-Vennep en Lisse biedt hiervoor kansen: bij een file op de N207 kan de shuttlebus via deze busbaan sneller bij Keukenhof zijn dan het autoverkeer. Op drukke stranddagen buiten het bollenseizoen kunnen badgasten op dezelfde manier het laatste stuk van de reis naar het strand maken.

Voor deze maatregel nemen we het volgende project op in het uitvoeringsprogramma:

Project Ib3.1

Haalbaarheidsstudie shuttlebus tussen P+R Nieuw-Vennep en Keukenhof

De haalbaarheid van de inzet van de shuttlebus is afhankelijk van een aantal factoren, onder andere:

- De beschikbaarheid van (tijdelijke) parkeerruimte nabij de vrije busbaan
- De bereidheid van Keukenhof, gemeente Haarlemmermeer en provincie om mee te werken
- De bereidheid van bezoekers om gebruik te maken van de shuttlebus
- De kosten in verhouding tot de opbrengsten.

Evenals bij de locatiestudie voor toeristische overstappunten kan een praktijkproef onderdeel uitmaken van de haalbaarheidsstudie om te onderzoeken of bezoekers bereid zijn om van deze voorziening gebruik te maken.

Speerpunt C

3.3 We maken en houden Lisse centrum bereikbaar

Het centrum van Lisse is een belangrijke plek waar onze inwoners elkaar ontmoeten en waar we onze bezoekers ontvangen. Het is dé plek in de regio om boodschappen te doen, te winkelen en om horeca te bezoeken. Onze eigen inwoner komen merendeels te voet of fietsend naar het centrum. Daarom is het belangrijk om goede loop- en fietsroutes te hebben en voldoende fietsenstallingen rondom het centrum. Hoe verder mensen van Lisse af wonen, hoe vaker zij met de auto komen. Voor hen zijn goede parkeervoorzieningen van belang.

Voor dit speerpunt stellen we de volgende doelstelling:

We streven naar een substantiële afname van de hoeveelheid doorgaand autoverkeer door Lisse na realisatie van de nieuwe regionale oost-westverbinding.

Om dit speerpunt te realiseren voeren we de onderstaande maatregelen uit.

Maatregel 1

3.3.1 Fietsenstallingen Lisse centrum

Verspreid door het centrum van Lisse zijn op veel plekken fietsenrekken aanwezig. Op drukke dagen zijn deze rekken vaak vol. Bovendien moeten deze fietsenrekken vaak plaats maken voor andere functies, zoals terrassen, uitstallingen of laad- en losplaatsen. Om ervoor te zorgen dat het centrum aantrekkelijk blijft om met de fiets te bezoeken zetten we in op clusters van fietsenstallingen aan de rand van het centrum. We onderzoeken op welke locaties we deze stallingen het beste kunnen plaatsen.

Voor deze maatregel nemen we het volgende project op in het uitvoeringsprogramma:

Project Ic1.1

Locatieonderzoek naar fietsenstallingen aan de rand van het centrum van Lisse

We voeren een studie naar de meest geschikte locatie voor fietsenstallingen aan de rand van het centrum van Lisse. Hiervoor onderzoeken we allereerst wat de huidige bezetting van gestalde fietsen is (binnen en buiten stallingsvoorzieningen). In de nabijheid van plekken met een te hoge bezettingsgraad gaan we op zoek naar een geschikte locatie voor een fietsenstalling. Daarbij letten we op de beschikbare ruimte, de ligging ten opzichte van aanrijdroutes (per fiets) en de ligging ten opzichte van looproutes. Als onderdeel van het onderzoek kijken we ook naar de wenselijkheid van een bewaakte fietsenstalling.



3.3.2 Loop- en fietsverbindingen naar Lisse centrum

Onze eigen inwoners gaan in meerderheid lopend en fietsend naar het centrum. Ook Lisserbroek ligt op een prima fietsafstand van het centrum van Lisse. We constateren echter dat niet alle fietsverbindingen veilig en comfortabel zijn. Dat blijkt ook uit de enquête die we onder inwoners hebben uitgevoerd. Daarom investeren we in een hoger kwaliteitsniveau van deze fietsverbindingen. Voor de toekomstige uitbreiding van Lisserbroek onderzoeken we hoe de nieuwe woningen het beste met de fiets kunnen aansluiten op de voorzieningen in Lisse.

Project Ic2.1

Verbeteren fietsverbinding tussen Poelpolder en Lisse Centrum

De Ruishornlaan verbindt Lisse Centrum met Poelpolder, ook voor fietsers. De vrijliggende fietspaden langs de weg bestaan uit tegelpaden die niet comfortabel zijn voor fietsers. Bovendien zijn de kruispunten met de Hobahostraat en met de Grachtweg/Molenstraat oncomfortabel en worden als onveilig ervaren. We verbeteren deze fietsverbinding door de tegelpaden op termijn – waar mogelijk – te vervangen door gesloten verharding en door de kruispunten met de Hobahostraat en met de Grachtweg aan te passen.

Project Ic2.2

Inrichten Kanaalstraat tussen Broekweg en Julianastraat als fietsstraat, incl. Lisserbrug

De Kanaalstraat is een belangrijke verbinding tussen Lisse Centrum en Lisserbroek. Het comfort en de verkeersveiligheid voor fietsers verhogen we door de Kanaalstraat in te richten als fietsstraat. Over het oostelijk deel - ten oosten van de Broekweg - rijdt nog teveel gemotoriseerd verkeer om daar nu al een fietsstraat in te richten. Dat kan pas wanneer de Lisserbrug autoluw gemaakt is. De Kanaalstraat tussen de Broekweg en Julianastraat komt nu al in aanmerking voor een inrichting als fietsstraat.

Project Ic2.3

Onderzoek oeververbinding lopen en fietsen tussen Poelpolder en Lisserbroek

De nieuwe woningen in Lisserbroek komen verder af te liggen van de Lisserbrug. Bewoners van de woningen ten noorden van de Lisserbrug kunnen straks de Nieuwe brug voor de HOV-lijn gebruiken om de Ringvaart over te steken. Voor de woningen aan de zuidzijde van de Lisserbrug is een dergelijke verbinding nog niet gepland. In de visie op de verkeersstructuur van Lisserbroek (Afbeelding 20, paragraaf 3.1.1) is een langzaam verkeer verbinding opgenomen tussen Lisse en Lisserbroek. Wij staan welwillend tegenover het gezamenlijk onderzoeken van een dergelijke verbinding als schakel om Lisserbroek te verbinden Poelpolder, winkelcentrum Poelmarkt en sportpark Ter Specke.

Maatregel 3

3.3.3 Vernieuwen parkeerbeleid Lisse centrum

Zowel de Omgevingsvisie als de Mobiliteitsvisie van Lisse zetten sterk in op een prettige en gezonde leefomgeving voor de inwoners van Lisse. Dit vraagt om een parkeerbeleid dat enerzijds de bereikbaarheid van het centrum verbeterd, en anderzijds de overlast van gemotoriseerd verkeer (rijdend en stilstaan) minimaliseert. Uit onze analyse blijkt dat het totaal aantal parkeerplaatsen in het centrum voldoende is om aan de parkeervraag te kunnen voldoen. Toch constateren we een aantal knelpunten. Deze zijn vooral het gevolg van een onevenwichtige verdeling van de parkeerdruk.

We constateren de volgende knelpunten op het gebied van parkeren in het centrum.

- Bezoekers ervaren tijdens piekmomenten op een aantal parkeerlocaties een te hoge parkeerdruk. De oorzaak hiervan is een ongelijke verdeling van de parkeerdruk: ook op drukke momenten blijven er parkeerplaatsen in het centrum leeg.
- Bewoners van het centrum ervaren met name aan de randen van de blauwe zone een te hoge parkeerdruk. Dit wordt veroorzaakt door voertuigen die net buiten de blauwe zone geparkeerd worden.
- Bewoners ervaren de regelgeving voor het verlenen van ontheffingen van de blauwe zone als onrechtvaardig omdat bepaalde adressen wel – en anderen niet – in aanmerking komen voor een ontheffing.
- De parkeerdruk in het centrum in combinatie met huidige parkeernormen zorgen ervoor dat het kostbaar is (en soms onmogelijk) om nieuwe woningen en voorzieningen te realiseren of winkels te verbouwen tot woningen.

Om de voorgaande knelpunten tegen te gaan is een heldere visie nodig op welke doelgroepen waar in het centrum mogen parkeren. Met deze doelgroepenbenadering kan de parkeerdruk beter verspreid worden over het centrum. Hiermee kan parkeerruimte vrijgemaakt worden op straat die gebruikt kan worden voor een toekomstige parkeervraag van woningbouw en andere ontwikkelingen in het centrum.

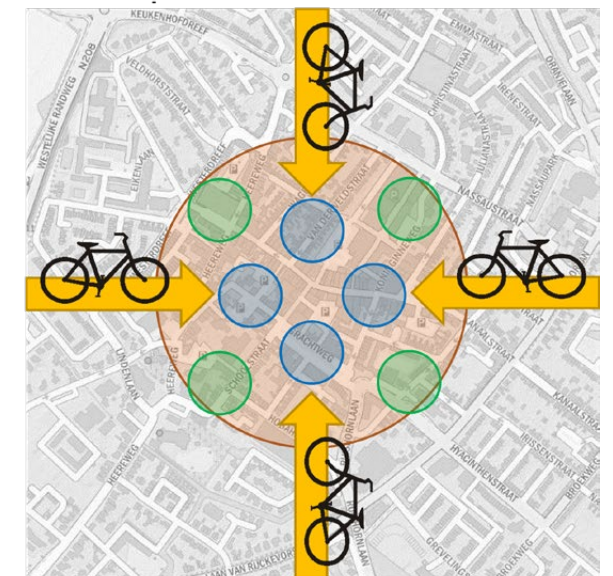
Voor het parkeren in het centrum onderscheiden we de volgende doelgroepen:

1. Inwoners van het centrum.
2. Bezoekers uit de rest van Lisse.
3. Bezoekers uit de regio (en toeristische bezoekers).
4. Werknemers en ondernemers in het centrum.
5. Bijzondere doelgroepen, waaronder gehandicapten.

HUIDIGE SITUATIE



VISIE PARKEREN CENTRUM



Doelgroepen:

- Inwoners centrum*
- (Regio)bezoekers
- Bezoekers rest van Lisse
- Werknemers centrum

*inclusief bijzondere doelgroepen

Huidige situatie

Op dit moment is het parkeren in het centrum van Lisse gereguleerd met een maximale parkeerdruk (blauwe zone). Bezoekers aan het centrum van Lisse kunnen overal binnen de blauwe zone parkeren: op straat en op de parkeerterreinen, met een maximale parkeerdruk van twee uur. Bewoners komen in aanmerking voor een ontheffing van de blauwe zone. Werknemers in het centrum kunnen een parkeervergunning aanschaffen voor het parkeerdek boven de Albert Heijn, of kunnen hun auto net buiten de blauwe zone parkeren. De handhaving van de maximale parkeerdruk is minimaal, waardoor werknemers en ondernemers ook op straat parkeren en de parkeerschijf doordraaien na het verlopen van de maximale parkeerdruk. Bezoekers uit Lisse komen voornamelijk lopend en fietsend naar het centrum.

In de praktijk komt het erop neer dat alle doelgroepen verspreid over het centrum parkeren, zowel op straat als op de verschillende parkeerterreinen.

Visie parkeren centrum

Met een duidelijker onderscheid tussen verschillende doelgroepen ontstaat een betere spreiding van parkeerders over het centrum:

- Inwoners centrum: op straat, met parkeerterreinen als overloop.
- (Regio)bezoekers: op parkeerterreinen, liefst zo dicht mogelijk in het centrum.
- Werknemers: op parkeerterreinen verder van het centrum.
- Bezoekers uit Lisse: blijven zo veel mogelijk lopend en fietsend komen.
- Bijzondere doelgroepen: parkeren overal.

Met deze maatregel ontstaat mogelijk meer parkeerruimte op straat in het centrum, waardoor meer ruimte ontstaat voor parkeren door nieuwe bewoners en nieuwbouwprojecten in het centrum van Lisse meer ruimte krijgen. Onder voorwaarden kan hier in de ontwikkeling van nieuwe projecten rekening mee gehouden worden (bijvoorbeeld voor het oplossen van parkeren van bezoekers).

Bovenstaande doelgroepenbenadering is een conceptueel uitgangspunt dat nader moet worden uitgewerkt. De beschikbare capaciteit vergelijken met de omvang van de doelgroep is daarbij een belangrijke vervolgstap om definitieve keuzes te kunnen maken.

De onderstaande projecten zijn nodig om het parkeren in het centrum van Lisse te verbeteren.

Project Ic3.1

Actualiseren parkeerbeleid centrum

De bovengenoemde doelgroepenbenadering werken we verder uit in een beleidsplan parkeren. Daarbij bekijken we in detail welke doelgroepen we waar willen laten parkeren en welk sturingsinstrument daar het beste bij past (blauwe zone, parkeren voor vergunninghouders of betaald parkeren). Bij het actualiseren van het parkeerbeleid onderzoeken we ook de mogelijkheid om het parkeerregime te digitaliseren zodat op basis van kentekens gehandhaafd kan worden in plaats van papieren kaarten achter de voorruit. Dit maakt het parkeerbeleid klantvriendelijker en (op termijn) minder kostbaar voor de gemeente.

Project Ic3.2

Nieuwe Nota Parkeernormen

Een heldere scheiding van doelgroepen kan ervoor zorgen dat op straat meer parkeercapaciteit vrijkomt die we (deels) in kunnen zetten om de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen te faciliteren. Hiermee houden we in nieuwe de Nota Parkeernormen rekening. Uitgangspunt van de nieuwe Nota Parkeernormen is dat de parkeernorm gebiedsafhankelijk is, met een aparte set parkeernormen voor het centrumgebied. Daarnaast kijken we naar de mogelijkheid om met de nieuwe Nota Parkeernormen aan ontwikkelaars de mogelijkheid om een zekere mate van 'korting' te krijgen op de parkeernormen als zij aannemelijk maken dat de mobiliteitsmaatregelen die zij treffen leiden tot een lager autobezit en dus een lagere parkeervraag. Hierbij past wel een zekere mate van waarborg vanuit de ontwikkelaar. We houden wel vast aan het principe dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot parkeeroverlast in de omgeving. Parkeernormen moeten daarom realistisch zijn.

Project Ic3.3

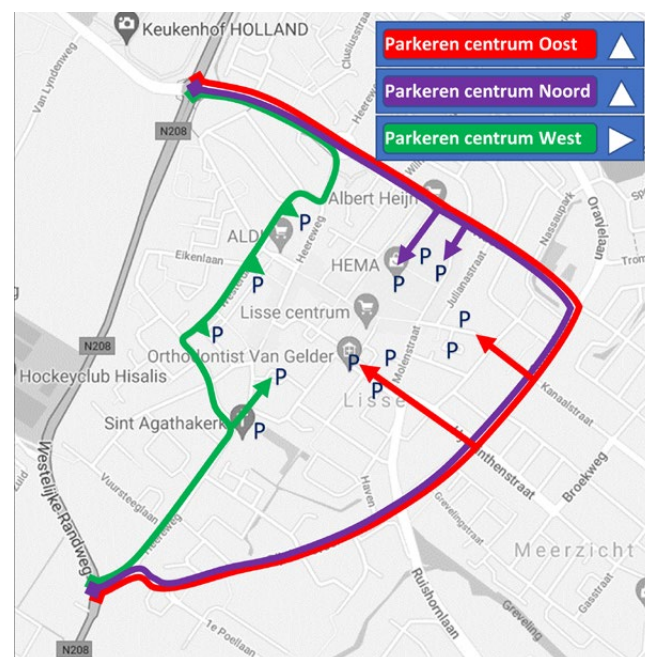
Onderzoek gebruik particuliere terreinen

In en rond het centrum ligt een aantal particuliere parkeerterreinen – zoals bij Madelief, Albert Heijn en Keukenhof - die alleen op bepaalde tijden beschikbaar. We onderzoeken de mogelijkheid om deze terreinen ook op andere tijden en voor andere doelgroepen te gebruiken zijn. Hiermee maken we optimaal gebruik van de parkeercapaciteit die we in Lisse beschikbaar hebben.

Project Ic3.4

Vernieuwen parkeerbewegwijzering

Wanneer we onderscheid naar doelgroepen maken in ons parkeerbeleid is het belangrijk dat we deze doelgroepen goed informeren over welke parkeerplaatsen voor hen bedoeld zijn. Voor onze (regio) bezoekers doen we dit met digitale informatie, parkeerfolders en door de parkeerbewegwijzering te vernieuwen. We vervangen de huidige borden door borden die beter opvallen een duidelijke kleur per parkeergebied. Op deze manier zorgen we ervoor dat onze bezoekers gemakkelijker een parkeerplaats vinden en bezoekers beter verspreid worden over de verschillende parkeerlocaties in en rond het centrum.



LISSE GAAT VOOR DUURZAME MOBILITEIT

Onze tweede mobiliteitsambitie is om ons mobiliteitssysteem te verduurzamen. In de Lokale Energie Strategie (LES) hebben we hiertoe al een eerste aanzet gedaan. De ambitie en doelstellingen die we daarin hebben verwoord werken we in dit hoofdstuk verder uit tot concrete maatregelen en projecten.

Speerpunt A

4.1 We stimuleren elektrisch rijden

Het behalen van onze doelstelling op elektrisch rijden is voor een groot deel afhankelijk van technologische ontwikkelingen en landelijke en Europese wetgeving. Gezien de huidige stand van zaken is onze doelstelling ambitieus maar haalbaar: de voertuigtechnologie ontwikkelt zich snel en dankzij schaalvergroting worden elektrische auto's steeds goedkoper, waarbij de verwachting is dat binnen enkele jaren een elektrische auto goedkoper is dan een vergelijkbare auto met verbrandingsmotor. Bovendien is vastgelegd dat in 2030 geen nieuwe auto's meer mogen worden verkocht die op basis van fossiele brandstof worden aangedreven. Het feit dat veel Nederlandse steden de ambitie hebben om vanaf 2030 geen auto's met verbrandingsmotor meer toe te laten in de binnenstad geeft een extra stimulans aan het gebruik van elektrische auto's.

Ondanks dat we voor een groot deel afhankelijk zijn van andere factoren kunnen wij als gemeente zelf ook proactief zijn in onze aanpak om elektrisch rijden te stimuleren. Dit doen we door te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur en door zelf een goed voorbeeld te geven: met onze zakelijke kilometers en door van onze opdrachtneemers te eisen dat zij gebruik maken van nul emissie voertuigen. Verder maken we ons hard voor het inzetten van nul emissie voertuigen in de nieuwe openbaar vervoer concessie.

Voor dit speerpunt stellen we de volgende doelstelling:

We streven ernaar om de doelstellingen voor mobiliteit uit de Lokale Energie strategie te realiseren. Om het energieverbruik door mobiliteit met 11% te laten afnemen in 2030 ten opzichte van 2014, is het nodig dat in 2030 ongeveer een derde van de autokilometers in onze gemeente gemaakt worden door elektrische voertuigen.

Om dit speerpunt te realiseren voeren we de onderstaande maatregelen uit.

Maatregel 1

4.1.1 Uitbreiden laadinfrastructuur

Het ontbreken van laadinfrastructuur mag nooit een reden zijn voor iemand om geen elektrische auto te gaan rijden. Begin 2022 neemt de gemeenteraad een besluit over een nieuw beleid voor laadinfrastructuur op basis waarvan de doorlooptijd voor het plaatsen van een laadpaal wordt verkort door de locaties van laadpalen al vooraf vast te leggen op basis van prognosekaarten. We zetten ons realisatiemodel voor laadinfrastructuur van een openmarkt-model voort wat betekent dat alle aanbieders van laadpalen binnen Lisse een laadpaal kunnen plaatsen. Hierdoor zijn we niet afhankelijk van de capaciteit van één enkele aanbieder. Bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties passen we de Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III) toe voor het voorbereiden op of realiseren van laadpunten. We willen voorkomen dat er een wildgroei aan laadpalen ontstaat. Daarom bekijken wij per locatie of het gespreid plaatsen van laadpalen of het plaatsen van laadpalen bij elkaar op een laadplein de voorkeur heeft. Op deze manier zorgen we voor betere inpassing in de openbare ruimte en meer laadzekerheid voor de gebruikers.



Voor deze maatregel nemen we het volgende project op in het uitvoeringsprogramma:

Project Iia1.2

Normen voor laadinfrastructuur in nieuwe Nota Parkeernormen

In onze nieuwe Nota Parkeernormen nemen we op dat, conform de Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III):

- Bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) wordt aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- Bij utiliteitsgebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein minimaal één laadpunt voor de hele parkeergelegenheid wordt aangelegd. Ook wordt er leidinginfrastructuur (loze leidingen) aangelegd voor één op de vijf parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein vanaf 2025 minimaal één laadpunt wordt aangelegd.

Maatregel 2

4.1.2 Nul-emissie voertuigen in nieuwe openbaar vervoer concessie

In januari 2024 of uiterlijk in januari 2025 start de nieuwe concessie voor openbaar vervoer in Zuid-Holland Noord. Gemeente Lisse maakt ook onderdeel uit van dit concessiegebied. Omdat wij vinden dat de overheid het goede voorbeeld moet geven als het gaat op de transitie naar emissievrije voertuigen maken wij ons er hard voor dat vanaf deze datum alleen nog emissievrije bussen rijden binnen ons concessiegebied.



Maatregel 3

4.1.3 Verduurzamen zakelijk vervoer gemeentelijke organisatie

Dat wij als overheid het goede voorbeeld moeten geven beperkt zich uiteraard niet alleen tot het openbaar vervoer. Als werkgever van circa 470 werknemers verduurzamen wij ook onze eigen zakelijke kilometers en dat van onze contractpartners, zoals leerlingenvervoer, vuilophaaldienst, regiotaxi, etc.

Voor deze maatregel nemen we de volgende project op in het uitvoeringsprogramma:

Project Iia3.1

Duurzame (deel-)mobiliteit voor dienstreizen van medewerkers HLTsamen

'Practice what you preach' is ons motto als het gaat om duurzame mobiliteit. Daarom stimuleren wij de medewerkers van HLTsamen om - naast het woon-werkverkeer - ook bij dienstreizen zoveel mogelijk gebruik te maken van duurzame mobiliteit. Op de korte afstand kan hiervoor gebruik gemaakt worden van deelfietsen, -scooters of - auto's. Voor langere afstand maken medewerkers gebruik van het openbaar vervoer. Nieuwe voertuigen die we aanschaffen zullen altijd nul emissie voertuigen zijn (elektrisch of waterstof) mits beschikbaar. Voor de toekomst onderzoeken we de mogelijkheid om de deelvoertuigen van onze eigen organisatie buiten kantooruren ook beschikbaar te stellen voor onze inwoners. Vanzelfsprekend pakken we dit op in samenwerking met de andere HLT-gemeenten en de HLTsamen organisatie.

Project Iia3.2

Duurzaam vervoer stimuleren bij inkoop diensten (o.a. regiotaxi, leerlingenvervoer)

De gemeente Lisse en HLTsamen zijn een belangrijke opdrachtgever voor dienstverleners die veel voertuigkilometers afleggen binnen onze gemeentegrenzen. Daarmee hebben wij een directe invloed op het type voertuigen dat in onze gemeente rondrijdt en de hoeveelheid schadelijke stoffen die zij uitstoten. We maken ons er hard voor om in regionale aanbestedingen duurzaam - nul emissie - vervoer als voorwaarde te stellen.

4.2 We zetten in op duurzame mobiliteit

Naast elektrisch rijden stimuleren we ook het gebruik van - andere vormen van - duurzame mobiliteit, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Want de meest duurzame manier van vervoer is nog altijd het gebruik van eigen lichaamskracht als aandrijving. Het stimuleren van deze duurzame vervoerswijze draagt bij aan het behalen van onze doelstelling op de afname van energiegebruik door mobiliteit.

Voor dit speerpunt stellen we de volgende doelstelling:

Om het de LES-doelstelling van 11% energieverbruik door mobiliteit te bereiken zetten we naast het stimuleren van elektrisch vervoer ook in op het stimuleren van andere vormen van duurzame mobiliteit.

Om dit speerpunt te realiseren voeren we de onderstaande maatregelen uit.

Maatregel 1

4.2.1 Versterken loop- en fietsnetwerken

Onze inwoners maken verplaatsingen binnen onze eigen gemeente al veel lopend of op de fiets. De komende jaren stimuleren we deze actieve vormen van mobiliteit door de onderstaande projecten uit te voeren. Hier nemen we de volgende projecten op in het uitvoeringsprogramma:



Project Iib1.1

Verhogen onderhoudsniveau op loop- en fietsnetwerken

In de paragrafen 5.1 en 5.2 hebben we de loop- en fietsnetwerken vastgesteld. Deze netwerken zijn de meest aantrekkelijke routes voor lopen en fietsen tussen de verschillende bestemmingen binnen Lisse en daar buiten. Om het lopen en fietsen aantrekkelijk en comfortabel te maken verhogen we op deze netwerken het onderhoudsniveau van de verharding. Dit nemen we mee in de eerstvolgende actualisatie van het wegenbeheerplan. Bovendien zorgen we ervoor dat bij toekomstige reconstructies en herinrichtingen van wegen de nieuwe ontwerpeisen worden geïmplementeerd die zijn opgenomen in de bijlagen B1 en B2.

Project Iib1.2

Aanpak knelpunten loop- en fietsnetwerken

Uit de analyse in de paragrafen 4.2 en 4.3 blijkt dat er nog een aantal knelpunten op de loop- en fietsnetwerk aanwezig is die het minder aantrekkelijk maken om door Lisse te lopen of fietsen. Deze knelpunten pakken we aan, waarbij we zoveel mogelijk gelijk opgaan met de geplande beheer- en onderhoudswerkzaamheden. De belangrijkste knelpunten om aan te pakken zijn:

- Oversteek N208 bij Keukenhofdreef ► geplande loop- en fietstunnel
- Kruispunt Sportlaan - Oranjelaan ► geplande rotonde
- Kanaalstraat tussen Lisserbrug en Oranjelaan ► zie project Ic2.2
- Kruispunt Ruishornlaan - Grachtweg ► zie project Ic2.1
- Fietstunnel Spekkelaan - Achterweg ► zie projecten Ia2.2 en Ia2.3
- Locaties met afbuigende voorrang voor gemotoriseerd verkeer ► zie project IIIa3.2

Maatregel 2

4.2.2 Ontwikkelen Mobiliteitsknoop op spoorlijn Leiden-Haarlem

De dichtstbijzijnde treinstations voor Lisse zijn: Sassenheim, Voorhout, Hillegom en Nieuw-Vennep. Deze stations liggen allemaal op ongeveer een half uur fietsafstand vanaf Lisse. Een treinstation dat dichterbij ligt draagt sterk bij aan het stimuleren van duurzame mobiliteit. Gemeente Lisse is al jaren in gesprek met NS en ProRail over het (her-)openen van station Lisse voor passagiers op de lijn Leiden-Haarlem. Ook het openstellen van station Lisse alleen tijdens het bollenseizoen is daarbij onderwerp van gesprek. NS en ProRail stellen zich echter op het standpunt dat heropening van het station onvoldoende extra reizigers aantrekt, hetgeen niet opweegt tegen de kosten en het reistijdverlies die een extra stop op station Lisse met zich meebrengt. Om toch het gebruik van het openbaar vervoer in de regio te verbeteren trekken we het gesprek breder. Want ook gemeente Hillegom is in gesprek met NS en ProRail over het functioneren van station Hillegom. Door gezamenlijk op te trekken kunnen we meer voor elkaar krijgen.

Project Iib2.1

Oriëntatie regionale OV-knooppunt op spoorlijn Leiden-Haarlem

De wens van Hillegom is om het station uit te breiden naar de westzijde, zodat de bereikbaarheid verbeterd en de overlast voor de omgeving verminderd. Station Hillegom kan dan meer een regionale rol gaan spelen. Om te zorgen voor een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer gaan we met Hillegom in gesprek over een gezamenlijk initiatief voor een regionaal OV-knooppunt waar Hillegom, Lisse en Keukenhof optimaal van profiteren.

Maatregel 3

4.2.3 Opstellen beleidsregels (elektrische) deelmobiliteit

Concepten voor (elektrische) deelmobiliteit zijn enorm in opkomst in Nederland, in allerlei vormen. Tot nog toe blijven concepten als FlickBike, Donkey Republic, GoSharing, Greenwheels etc. merendeels beperkt tot de grotere steden. De verwachting is dat deze deelconcepten op termijn ook hun weg vinden naar de middelgrote steden. Dit biedt inwoners meer vervoersmogelijkheden, maar kan ook leiden tot verrommeling van de openbare ruimte.



Project Iib3.1

Regionaal haalbaarheidsonderzoek deelmobiliteit

We stellen beleidsregels op waarin staat omschreven wat we willen faciliteren en wat we willen tegengaan. Als uitgangspunten hanteren we daarbij:

- Deelmobiliteit moet emissieloos zijn (elektrisch of op een andere manier).
- Voertuigen mogen alleen op specifieke locaties achtergelaten worden.
- De deelmobiliteit moet zich ook richten op toeristisch-recreatief gebruik.

We zoeken actief contact met aanbieders van deelmobiliteit om de mogelijkheden te bespreken.

LISSE HEEFT EEN PRETTIGE EN VEILIGE LEEFOMGEVING

Onze derde mobiliteitsambitie is om te zorgen dat Lisse een prettige en veilige omgeving is om in te leven. Dit doen we door de verkeersveiligheid te verbeteren, door de leefomgeving prettige in te richten voor de menselijk maat en door het buitengebied beter toegankelijk te maken. In dit hoofdstuk beschrijven we per speerpunt welke maatregelen we daarvoor treffen en welke projecten nodig zijn om die maatregelen uit te voeren.

Samen met Holland-Rijnland voeren we de volgende campagnes uit om de verkeersveiligheid te verbeteren:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| - School op SEEF | - Campagneborden |
| - Verkeersveiligheidslabel | - Fietsverlichtingscampagne |
| - TotallyTraffic | - BOB-sportcampagne |
| - Praktijkdagen jonge bestuurders | - Themawijk veilige schoolomgeving |
| - Rijvaardigheidsdagen senioren | |

Speerpunt A

5.1 We verbeteren de verkeersveiligheid met een hernieuwde focus

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is al jarenlang een gemeentelijk speerpunt. In de afgelopen jaren hebben we al veel geïnvesteerd in het verbeteren van de infrastructuur en leefomgeving en in het stimuleren van veilig verkeersgedrag met educatie en campagnes. Dit heeft zichtbaar positief resultaat opgeleverd. Toch zien we in de laatste jaren weer een toename van het aantal ernstige slachtofferongevallen, met name als gevolg van afleiding in het verkeer (telefoongebruik) en onder ouderen op de elektrische fiets. Om de verkeersveiligheid te verbeteren blijven we daarom doorgaan op de lijn die we hebben ingezet, maar een hernieuwde focus op afleiding en op (e-)fietsers.

Voor dit speerpunt stellen we de volgende doelstelling:

We streven ernaar om het aantal ernstige ongevallen uiteindelijk terug te brengen naar nul. Dit is een ambitieuze doelstelling die we onder andere proberen te bereiken door stapsgewijs het aantal voertuigen door Lisse en de snelheid daarvan naar beneden te brengen. Ook zetten we met gedragscampagnes in op veiliger verkeersgedrag door alle weggebruikers.

Om dit speerpunt te realiseren voeren we de onderstaande maatregelen uit.

Maatregel 1

5.1.1 Gedragscampagnes verkeersveiligheid

Menselijk gedrag is een belangrijk oorzaak van verkeersongevallen in Lisse. Gedeeltelijk kunnen we dit gedrag beïnvloeden door het aanpassen van de inrichting van de weg, bijvoorbeeld met verkeersdrempels of het overzichtelijker maken van verkeerssituaties. Maar niet al het verkeersonveilig gedrag kunnen we op deze manier beïnvloeden, denk bijvoorbeeld aan te hard rijden, alcoholgebruik in het verkeer of het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden. Dit soort oorzaken van verkeersonveilig gedrag kunnen we alleen tegengaan met gedragscampagnes. De BOB-campagne (Bewust Onbeschonken Bestuurder) is hiervan een goed voorbeeld: door gedurende een langere periode consequent dezelfde boodschap uit te dragen is het drankgebruik in het verkeer aanzienlijk afgenomen. De ervaring met deze en andere gedragscampagnes leert dat gedragscampagnes pas effectief zijn wanneer deze lang duren en de boodschap consequent is.

Voor deze maatregel nemen we het volgende projecten op in het uitvoeringsprogramma:

Project IIIa1.1

Wijkgesprekken verkeersveiligheid

Door het jaar heen ontvangen we regelmatig klachten over te hoge snelheden in woonwijken. In veel gevallen gaat het daarbij om eigen wijkbewoners die te hard rijden. We weten uit ervaring dat het effect van overheidscampagnes in deze gevallen heel beperkt is. Het effect is veel groter wanneer wijkbewoners gezamenlijk uitspreken dat zij de gereden snelheid in wijk willen verlagen en elkaar daarop op een positieve manier aanspreken. In wijken met veel klachten over verkeersgedrag starten we daarom wijkgesprekken op om tot een gezamenlijk actieprogramma te komen. Een onderdeel daarvan kan zijn de actie 'Stapvoets door de wijk!' Waarbij wijkbewoners beloofd worden bij goed gedrag: bij een meetbare afname van de het percentage snelheidsovertredingen stellen wij middelen beschikbaar voor een specifiek doel in de wijk (bijvoorbeeld speeltoestel, bankjes, buurtbarbecue, etc.). Ook gaan we onze inwoners informeren over verkeersregels en verkeersgedrag met een maandelijkse Columnbij de Gemeenteberichten in het LisserNieuws.

Project IIIa1.2

Verkeerseductie op basisscholen: SCHOOL op SEEF en verkeersexamen

We zetten onze succesvolle gedragscampagnes en verkeerseducatie-programma voort, waaronder het programma SCHOOL op SEEF. We maken ons er hard voor dat alle basisscholen in Lisse aan dit programma deel (blijven) nemen. Ook gaan we met hernieuwde energie aan de slag met het theoretisch en praktisch verkeersexamen op onze basisscholen. Hiervoor zoeken we nog enthousiaste ouders en leden voor Veilig Verkeer Nederland.

Project IIIa1.3

Campagne en trainingen fietsen met de elektrische fiets

Ouderen op de (elektrische) fiets is een groeiende groep weggebruikers. We zien dit als een positieve ontwikkeling vanwege de positieve effecten op de gezondheid en de actieve deelname van ouderen aan onze maatschappij. We zien echter ook een keerzijde en dat is het grote aantal letselongevallen in deze doelgroep. Met een training 'vallen en opstaan' leren we ouderen beter omgaan met de elektrische fiets en tegelijk leren we hen letterlijk 'vallen' zodat de kans op ernstig letsel veel minder groot is.

Maatregel 2

5.1.2 Veilige routes en omgevingen scholen en sportverenigingen

De sport- en schoolomgeving en de weg ernaartoe moeten veilig genoeg zijn om kinderen (in de bovenbouw) zelfstandig naar school te kunnen laten lopen en fietsen. De sport- en schoolomgeving moet daarom een verkeersveilige plek zijn, net als de route ernaartoe. Dat is niet alleen belangrijk voor de veiligheid van kinderen nu, maar oefenen met fietsen bereidt basisschoolleerlingen ook voor op de (vaak langere) fietstocht naar de middelbare school. Bovendien geldt ook hier 'jong geleerd is oud gedaan'. Wanneer kinderen op jonge leeftijd positieve ervaringen opdoen met fietsen zullen zij ook op latere leeftijd vaker de fiets pakken.



Voor deze maatregel nemen we het volgende projecten op in het uitvoeringsprogramma:

Project IIIa2.1

Verkeersveilige fietsroute Poelpolder - Spekkelaan

De route via de 1e Poelweg - Heereweg - Vuursteeghlaan - Spekkelaan wordt veel gebruikt door inwoners van Poelpolder die gaan sporten op één van de sportlocaties langs de Spekkelaan. Deze doelgroep bestaat voor een groot deel uit kinderen en jongeren die zelfstandig in de vroege avond - 's winters in het donker - van en naar de sportvereniging fietsen. De route leidt over belangrijke toegangswegen tot ons dorp waarvan de late avondspits samenvalt met het moment waarop de eerste fietsers naar de sportvereniging gaan. Reden genoeg om bijzondere aandacht te geven aan deze fietsroute. Een deel van deze route is al opgenomen in project 'Veilige verbinding fietsers tussen Laan van Rijckevorsel en Spekkelaan' (Ia2.2). Aansluitend hierop richten we de 1e Poellaan verkeersveiliger in en passen we de T-aansluiting 1e Poellaan - Laan van Rijckevorsel aan.

Project IIIa2.2

Tweerichtingen fietspad langs Heereweg - Oranjelaan

Dagelijks fietsen grote groepen jonge fietsers op-en-neer tussen Hillegom en het Fioretti college aan de Sportlaan in Lisse. Deze groepen moeten onderweg een aantal drukke wegen oversteken. Om de veiligheid voor deze schoolgaande jeugd te vergroten leggen we aan de noordoostelijke zijde van de Heereweg en Oranjelaan een vrijliggend fietspad aan dat in twee richtingen bereden kan worden. Met deze ingreep verminderen we het aantal drukke oversteken op de route tussen Hillegom en het Fioretti.

Project IIIa2.3

'Schooldeal' veilige schoolomgeving (IIIa2.3)

We streven ernaar om onze schoolomgevingen zo verkeersveilig mogelijk maken. De inrichting van de schoolomgeving en het verkeersgedrag van ouders en kinderen samen zijn hierin de bepalende factoren. Een school waar alle kinderen lopend en fietsend naartoe komen heeft de meest veilige omgeving. Maar we weten dat dit een utopie is. Toch streven we ernaar dat zoveel mogelijk kinderen lopend of fietsend naar school komen omdat we weten dat dat de sleutel is tot een veiligere omgeving. Aanpassingen aan de schoolomgeving koppelen we daarom aan concrete afspraken met het schoolbestuur over maatregelen die zij zelf nemen om personeel, ouders en kinderen te voet of fietsend naar school te laten komen. Dit kan bijvoorbeeld door het HR-beleid aan te passen, door haal- en brengregels af te spreken met ouders (op basis van afstand tot school) en door jaarlijks terugkomende acties in te plannen. Wanneer een school bereid is hierover afspraken te maken gaan we samen met de school aan de slag met het veiliger inrichten van de schoolomgeving.

Maatregel 3

5.1.3 Aanpak verkeersonveilige locaties

Hoewel we in Lisse al veel geïnvesteerd hebben in een verkeersveilige inrichting van ons wegennet zijn er nog altijd locaties in onze gemeente waar we de verkeersveiligheid kunnen verbeteren met een andere inrichting. Helaas zijn er ook locaties bij waar we recent een andere inrichting hebben gerealiseerd, maar die in de praktijk minder veilig blijken te zijn dan we hadden gehoopt. We richten ons wegennet daarom bij toekomstige herinrichtingen in volgens de in de bijlage beschreven richtlijnen. Daarbij kijken we bijvoorbeeld ook naar de verlichting bij zebra's. Twee specifieke thema's benoemen we hieronder omdat deze omvangrijk zijn en vragen om een substantiële investering.

Project IIIa3.1

Gelijkvloerse aansluiting Ruishornlaan - Laan van Rijckevorsel

De Ruishornlaan kruist de Laan van Rijckevorsel momenteel ongelijkvloers met een viaduct. Deze situatie is historisch gegroeid door dat destijds bij de aanleg van de Ruishornlaan gebruik gemaakt is van een brug over de Greveling die al aanwezig was. De consequentie van deze vormgeving is dat verkeer dat vanuit de Ruishornlaan rijdt naar de Gladiolenstraat / Laan van Rijckevorsel altijd via de Grachtweg moet rijden. Het heeft een aantal voordelen om dit kruispunt vorm te geven door een gelijkvloerse aansluiting:

- Er zal aanzienlijk minder verkeer over de lus Ruishornlaan - Grachtweg rijden
- De HOV-lijn hoeft de lus Ruishornlaan - Grachtweg niet meer te maken
- Er rijdt minder sluipverkeer door de Haven vanaf de Laan van Rijckevorsel naar het parkeerterrein Haven / Grachtweg

Met deze aanpassing kunnen de loop- en fietsroutes vanuit Poelpolder comfortabeler en veiliger verbonden worden met Lisse Centrum. Ook kan dan het kruispunt Ruishornlaan - Grachtweg beter geschikt gemaakt worden voor lopen en fietsen.



Afbeelding 21 Aanpassing kruising Laan van Rijckevorsel - Ruishornlaan

Project IIIa3.2

Aanpak 90 graden bochten 50 km/uur wegen

In Lisse wordt op veel plaatsen het doorgaande autoverkeer 'gestuurd' door in een T-aansluiting de voorrang zo te regelen dat het verkeer dat de bocht om gaat voorrang heeft.

Deze voorrangssituatie komt voor op de volgende kruisingen:

- Heereweg - Laan van Rijckevorsel
- Heereweg - Lindenlaan
- Heereweg - Westerdreef
- Heereweg - Oranjedreef
- Ruishornlaan - Grachtweg
- Hyacinthenstraat - Broekweg
- Broekweg - Kanaalstraat
- Laan van Rijckevorsel - 1e Poellaan

Het voordeel van dit type aansluitingen is dat het verkeer gestuurd wordt over wegen waar dit verkeer meer gewenst is. Het nadeel is echter dat op al deze locaties het doorgaande fietsverkeer rechtdoor gaat. Hierdoor ontstaan voor rechtdoor gaande fietsers onlogische en verkeersonveilige situaties, juist op de belangrijkste fietsroutes.



Afbeelding 22 T-kruising Heereweg - Laan van Rijckevorsel in Lisse

Omdat we in dit Mobiliteitsplan de keuze maken om lopen en fietsen meer prioriteit te geven nemen we als uitgangspunt dat rechtdoor gaande fietsers op deze locaties in principe voorrang moeten krijgen op het afslaand (auto-)verkeer. We onderzoeken per locatie of een dergelijke aanpassing van het kruispunt op een verkeersveilige manier kan worden uitgevoerd.

5.2 We maken een prettige leefomgeving voor de menselijke maat

De leefomgeving is prettig wanneer mensen daar met veel plezier wonen. Hiervoor is het belangrijk dat mensen zich zoveel mogelijk vrij kunnen bewegen in hun leefomgeving, zonder overlast van verkeer en met weinig tot geen kans op ongevallen. Bovendien neemt de auto veel ruimte in onze woonwijken in: ruim 50% van onze openbare ruimte wordt ingenomen door wegen en parkeerplaatsen. Met dit speerpunt willen we de openbare ruimte teruggeven aan de mens: zodat mensen prettig kunnen lopen, fietsen, spelen en verblijven.

Voor dit speerpunt stellen we de volgende doelstelling:

We streven ernaar om de inrichting van de openbare ruimte minder af te stemmen op gemotoriseerd verkeer en meer op de menselijke maat, zodat lopen en fietsen een prettigere manier van verplaatsen wordt.

Voor deze maatregel nemen we het volgende projecten op in het uitvoeringsprogramma:

Maatregel 1

5.2.1 Overlastgevende verkeersstromen buiten de kernen omleiden

De oost-west verbinding over de Lisserbrug trekt op dit moment veel verkeer aan over wegen die daarvoor ongeschikt zijn. De bewoners van de Hyacinthenstraat, Broekweg en Kanaalstraat ondervinden hier veel hinder van. Maar ook fietsers en voetgangers die over deze wegen lopen en fietsen of deze over moeten steken ondervinden veel overlast en onveilige situaties. Wanneer besloten wordt om de ruit om Lisse en Lisserbroek te realiseren kan het verkeer dat nu gebruik maakt van de Lisserbrug ten noorden of zuiden van Lisse omgeleid worden, zonder dat dit een nog grotere druk legt op de route over de N208 en N207.

Project IIIb1.1

Lisserbrug verkeersluw

Wanneer de oost-west verbinding ten zuiden van Lisse gerealiseerd wordt - als onderdeel van de ruit rond Lisse en Lisserbroek - gaan we de Lisserbrug en de route daarnaartoe verkeersluw inrichten. De Kanaalstraat richten we dan volledig in als fietsstraat tussen de Lisserbrug en de Oranjelaan (project Ic2.2). De Broekweg en Hyacinthenstraat waarderen we dan volledig af tot 30 km/u zone met een sterke nadruk op de verblijfsfunctie. Indien nodig passen we de verkeerscirculatie in het gebied tussen de Oranjelaan/Gladiolenstraat en de Ringvaart aan zodat doorgaand verkeer door deze wijk onaantrekkelijk wordt. Voor de korte termijn onderzoeken we de mogelijkheid van een inrijverbod voor vrachtverkeer.

Maatregel 2

5.2.2 Verlagen snelheid van 50 naar 30 km/u

Bij een snelheid van 30 km/u is de kans op een ernstig ongeval aanzienlijk lager dan bij een snelheid van 50 km/u. Vandaar dat landelijk steeds vaker de roep komt om op wegen binnen de bebouwde kom standaard een maximum snelheid in te voeren, met alleen een uitzondering voor die wegen waren het wenselijk en verantwoord is om 50 km/u te rijden. In Lisse zetten we een eerste stap door de maximum snelheid op een aantal wegen terug te brengen naar 30 km/u. Dat doen we op wegen die een beperkt verkeersfunctie is en/of met weinig ruimte voor vrijliggende fietspaden. Deze wegen blijven hun gebiedsontsluitingswegen en worden dus geen verblijfsgebieden. Bij de snelheidsverlaging hoort wel een aanpassing van de weginrichting. Hiermee verbeteren we de verkeersveiligheid, geven we meer ruimte aan voetgangers en fietsers.



Afbeelding 23

Verlagen snelheden van 50 naar 30 km/u

Op de volgende wegen verlagen we de snelheid van 50 naar 30 km/u:



Project IIIb2.1

Snelheid verlagen op Heereweg - Lindenlaan - Westerdreef

De route Heereweg - Lindenlaan - Westerdreef richten we tussen de Laan van Rijckevorsel en Oranjelaan in als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u.

Project IIIb2.2

Snelheid verlagen op Hyacinthenstraat - Broekweg - Kanaalstraat

De route Hyacinthenstraat - Broekweg - Kanaalstraat richten we tussen de Oranjelaan en Lisserbrug in als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. Op termijn - als de ruit rond Lisse en Lisserbroek is gerealiseerd - richten we deze wegen echt in als verblijfsgebied (project IIIb1.1) met een fietsstraat in de Kanaalstraat (project Ic2.2).

Project IIIb2.3

Snelheid verlagen op Gladiolenstraat - Oranjelaan

De route Gladiolenstraat - Oranjelaan richten we tussen de Hyacinthenstraat en Sportlaan in als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. Wanneer we de kruising Ruishornlaan - Laan van Rijckevorsel gelijkvloers gemaakt hebben kan ook het stuk van de Laan van Rijckevorsel tussen de Ruishornlaan en Hyacinthenstraat afgewaardeerd worden naar 30 km/u (project IIIa3.1).

Project IIIb2.4

Onderzoek naar verlagen maximum snelheid gehele bebouwde kom

Eind 2020 heeft de Tweede Kamer het kabinet in een motie verzocht om in de bebouwde kom een maximum snelheid van 30 km/u als uitgangspunt te nemen, waarvan lokaal beredeneerd kan worden afgeweken. Wanneer deze motie omgezet wordt in wetgeving betekent dit dat de gemeente Lisse moet kunnen beargumenteren dat het verantwoord is om op een bepaalde weg een maximum snelheid van 50 km/u in te voeren. Dat is wezenlijk anders dan de omgekeerde redenering nu, waarbij de wegbeheerder moet beargumenteren waarom de maximum snelheid wordt teruggebracht naar 30 km/u. Omdat een lagere snelheid substantieel bijdraagt aan het verhogen van de leefbaarheid en verkeersveiligheid starten we een onderzoek naar de effecten van het verlagen van de maximum snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/u.

Speerpunt C

5.2.3 Stimuleren duurzaam vervoer bij woningbouwontwikkeling

Bij nieuwbouwlocaties hebben we de mogelijkheid om in de openbare ruimte meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers, spelen en verblijven. Deze ruimte kunnen we vrijmaken door minder ruimte te reserveren voor parkeren. Dat parkeren kan bijvoorbeeld plaatsvinden op parkeerpleinen of in 'parkeerkoffers' aan de rand van de woonwijk. Een andere mogelijkheid is om deelmobiliteit aan te bieden in de wijk waardoor het bezit van een (tweede) auto minder noodzakelijk is.

Project IIIb3.1

Ruimte voor duurzame mobiliteit Nota Parkeernormen

We ondersteunen de Regionale Strategie Mobiliteit van Holland Rijnland de gezamenlijke uitdrukkelijk voor duurzame mobiliteit. We faciliteren daarom initiatieven om duurzame (deel-)mobiliteit in woonwijken, met als doel het terugbrengen van het aantal (geparkeerde) peronenauto's en daarmee het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woonwijken.

5.3 We houden ons buitengebied toegankelijk voor inwoners, bezoekers en agrariërs

Om te zeggen dat Lisse een aantrekkelijk buitengebied heeft is een understatement. De bollenvelden zijn wereldberoemd en trekken mensen van over de hele wereld. Dan is het soms eventjes héél druk op de anders rustige landweggetjes. Maar ook buiten het bollenseizoen wordt ons buitengebied gebruikt voor recreatie, maar dan meer door lokale mensen. We maken ons buitengebied graag toegankelijk voor dit recreatief gebruik, maar houden daarbij ook rekening met het landbouwverkeer dat in hetzelfde gebied zijn werk moet doen.

Voor dit speerpunt stellen we de volgende doelstelling:

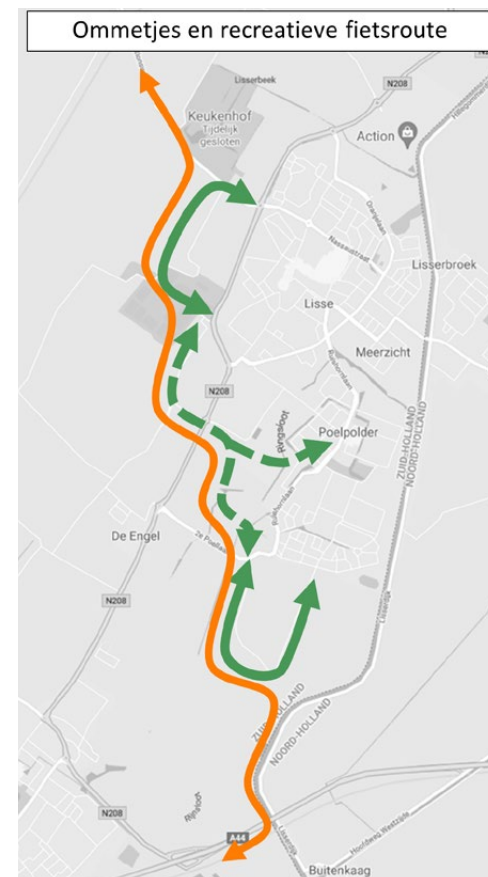
We streven naar groter welzijn van onze inwoners door het buitengebied aantrekkelijk en toegankelijk te maken voor recreatieve wandel- en fietsommetjes.

Om dit speerpunt te realiseren voeren we de onderstaande maatregelen uit.

Maatregel 1

5.3.1 Verbeteren en uitbreiden ommetjes en recreatieve fietsroutes

We verbeteren de routes die mensen als ommetje gebruiken vanuit Lisse en onderzoeken of deze ommetjes met elkaar kunnen verbinden zodat een aantrekkelijke wandeling mogelijk is vanuit Lisse. Tegelijkertijd onderzoeken we de mogelijkheid van een recreatieve fietsroute die de Keukenhof via 't Huys Dever en de Lisserpoelmolen met Leiden verbindt. Hiermee dragen we bij aan een prettig verblijf klimaat in Lisse en bieden we onze inwoners meer mogelijkheden om recreatief en sportief te bewegen.



Afbeelding 24
Ommetjes en recreatieve fietsroute

Voor deze maatregel voeren we de volgende projecten uit.

Project IIIc1.1

Behouden ommetje Rooversbroekdijk

De route over de Middenweg en Rooversbroekdijk is een veelgebruikt ommetje voor inwoners van poelpolder. We vinden het daarom belangrijk om dit ommetje te behouden en liefst te verbeteren wanneer aan de zuidzijde van Lisse een oost-west verbinding gerealiseerd wordt als onderdeel van de ruit rond Lisse en Lissebroek.

Project IIIc1.2

Verbinden Rooversbroekdijk en Van Lyndenweg

In de ontwikkeling van de woonwijk Geestwater zien we een kans om de wandelommetjes over de Rooversbroekdijk en Van Lyndenweg met elkaar te verbinden. Door dit te koppelen aan de langzaam verkeer structuren van Geestwater wordt ook deze woonwijk aangesloten op het buitengebied voor recreatief gebruik.

Project IIIc1.3

Recreatieve fietsroute Lisserpoelmolen - 't Huys Dever - Keukenhof

Gelijktijdig met het onderzoeken van het verbinden van Rooversbroekdijk en Van Lyndenweg voor recreatieve voetgangers kijken we ook naar de mogelijkheid om een recreatieve fietsverbinding aan te leggen. Hiermee ontstaat een aantrekkelijke recreatieve verbinding vanaf Station Lisse en de Keukenhof via 't Huys Dever en de Lisserpoelmolen met Leiden. Ook hiervoor geldt dat deze route dan beschikbaar moet blijven bij een eventuele nieuwe oost-west verbinding aan de zuidzijde van Lisse als onderdeel van de ruit rond Lisse en Lissebroek.

LISSE GAAT VOOR ACTIEVE EN TOEGANKELIJKE MOBILITEIT

Onze vierde mobiliteitsambitie is om te zorgen dat mobiliteit in Lisse toegankelijk is voor iedereen en uitnodigt tot activiteit. Dit doen we door onze openbare ruimte en het openbaar vervoer beter toegankelijk te maken en door actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. In dit hoofdstuk beschrijven we per speerpunt welke maatregelen we daarvoor treffen en welke projecten nodig zijn om die maatregelen uit te voeren.

Speerpunt A

6.1 We zorgen voor een toegankelijk mobiliteitssysteem

Onze inwoners blijven steeds langer thuis wonen, ook wanneer ze niet meer zo goed ter been zijn. We vinden het belangrijk dat zij actief kunnen blijven deelnemen aan de maatschappij. Toegang tot mobiliteit is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. We richten ons daarbij met name op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het loopnetwerk.

Voor dit speerpunt stellen we de volgende doelstelling:

We streven naar een hoger onderhoudsniveau van ons wandelnetwerk, met name op de hoofdroutes.

Om dit speerpunt te realiseren voeren we de onderstaande maatregelen uit.

Maatregel 1

6.1.1 Toegankelijke bushaltes

Voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is het belangrijk dat het voertuig en het perron goed op elkaar aansluiten zodat een gelijkvloerse instap mogelijk is. Dit hebben we op de meeste plaatsen in Lisse op orde. Om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor iedereen is het echter ook belangrijk dat iedereen gemakkelijk bij de halte kan komen. Op dit punten zien we nog een aantal knelpunten.

Project IIIc1.2

Verbinden Rooversbroekdijk en Van Lyndenweg

We beoordelen alle haltes binnen Lisse op toegankelijkheid. Daarbij kijken we naar de voorzieningen die op de halteplaats zelf aanwezig zijn en naar de toegankelijkheid van de routes naar de haltes toe. Op basis van deze inventarisatie stellen we een actieprogramma op om de toegankelijkheid te verbeteren.

Maatregel 2

6.1.2 Toegankelijk loopnetwerk

Helaas is een toegankelijk loopnetwerk niet voor iedereen even vanzelfsprekend. Wanneer je slecht ter been bent of met een rollator of kinderwagen loopt, zijn niet alle trottoirs in Lisse goed toegankelijk. Dit komt doordat tegels scheef liggen, maar ook doordat er auto's op de stoep worden geparkeerd. Om Lisse toegankelijk te houden voor iedereen, zorgen we ervoor dat de trottoirs fatsoenlijk begaanbaar zijn. Dit doen wij door het onderhoudsniveau te verhogen en het parkeren op het trottoir tegen te gaan. Omdat het omhoog brengen van het onderhoudsniveau op alle trottoirs een onevenredig hoge investering vergt, kiezen we ervoor om alleen op het loopnetwerk (zie paragraaf 5.1.2) het onderhoudsniveau te verhogen naar A-niveau.

Het verhogen van het onderhoudsniveau op het loopnetwerk is al genoemd als project bij het speerpunt 'Inzetten op duurzame mobiliteit': zie project IIB1.1.

Speerpunt B

6.2 We stimuleren actieve mobiliteit en stimuleren sportief en recreatief bewegen

We vinden het belangrijk dat onze inwoners gezond en in goede conditie blijven. Naast sporten in verenigingsverband is het belangrijk dat ook de omgeving uitnodigt tot bewegen: sportief, recreatief of voor de dagelijkse verplaatsing. Een uitdagende beweegvriendelijke omgeving betekent voor iedereen iets anders. In het principe van vitaliteitsroutes wordt met deze verschillende behoeften rekening gehouden.

Voor dit speerpunt stellen we de volgende doelstelling:

We streven naar een buitenruimte die onze inwoners uitdaagt om actief en sportief te bewegen.

Om dit speerpunt te realiseren voeren we de onderstaande maatregelen uit.

Project IVb1.1

Opstellen inrichtingsplan vitaliteitsroutes Lisse

We stellen voor Lisse een inrichtingsplan op voor vitaliteitsroutes. Deze hebben als doel om mensen in beweging te krijgen. Niet op een dwingende manier, maar door mensen te verleiden en als onderdeel van de dagelijkse routine. We bieden de gelegenheid om comfortabel en veilig te kunnen bewegen. Dat doen we voor verschillende doelgroepen:

- Voor ouderen die behoefte hebben aan een comfortabele wandelroute vanuit de woning naar ontmoetingsplaatsen en voorzieningen in de buurt. Een wandelroute met voldoende rustplaatsen onderweg om even bij te komen of een praatje te maken.
- Voor iedereen die graag sportief wil bewegen in de openbare ruimte door te hardlopen, skeeleren, fietsen of wandelen. Een route die onderweg uitdagingen en inrichting biedt om te sporten op elk niveau. De inrichting maakt de route geschikt voor het hele gezin, met bijvoorbeeld ook losloopplaatsen voor de hond die meegaat.
- Voor wandelingen samen met kinderen naar het dorp of juist langs de weilanden. Een veilige en comfortabele route met voldoende aanleiding tot spelen langs de route die goed begaanbaar is voor kinderwagen, rollator en rolstoel.

Nadat we het inrichtingsplan voor vitaliteitsroutes opgesteld hebben rollen we dat fasegewijs uit. Daarbij liften we zoveel mogelijk mee met andere werkzaamheden.



Uitvoering van het Mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsplan voeren we uit via een jaarlijks uitvoeringsprogramma. De planning stemmen we af op de uitvoeringsplanningen van beheer, projecten en onze regionale partners. Jaarlijks monitoren en actualiseren wij de uitvoering van dit programma. Besluitvorming over de jaarlijks benodigde investeringsruimte nemen we mee in de reguliere begrotingscyclus.

7.1 Globale uitvoeringsplanning en budgetindicatie

In de onderstaande tabellen zijn de uit te voeren projecten weergegeven, uitgesplitst naar studies en uitvoeringsprojecten. Per project is globaal en indicatief aangegeven wat de planning is en welke budgetruimte nodig is. In het jaarlijks op te stellen uitvoeringsprogramma worden deze nader gespecificeerd.

Toelichting op de tabel:	
Kostensoort:	I = incidenteel (eenmalig) M = meerjarig incidenteel S = structureel K = kapitaallast (meerjarige afschrijving)
Budgetindicatie:	€ = laag €€ = middel €€€ = hoog €€€€ = zeer hoog
DL:	Doorlopende uitvoering
'22-'26:	Uitvoering tussen 2022 en 2026
'26-'30:	Uitvoering tussen 2026 en 2030
'30-'35:	Uitvoering tussen 2030 en 2035
BH:	Uitvoering afstemmen met beheer

PROJECTEN	Kosten soort	Budget indicatie	DL	'22- '26	'26- '30	'30- '35	BH
Ambitie I: Lisse is bereikbaar							
Ia1.1	Aanleg oeververbinding t.h.v. Sportlaan	K	€€€€				
Ia1.2	Aanpassen inrichting Sportlaan	K	€€				
Ia1.3	Aanpassen bestaande infrastructuur en inrichten HOV haltes	K	€€				
Ia2.1	Aanleg doorfietsroute langs Gladiolenstraat en Laan van Rijckevorsel	K	€€€				
Ia2.2	Veilige verbinding fietsers tussen Laan van Rijckevorsel en Spekkelaan	K	€€€				
Ia2.3	Aanleg doorfietsroute langs Spekkelaan	K	€€				
Ia2.4	Tracéstudie doorfietsroute tussen Spekkelaan en Noordwijkerhout	I	€€				
Ia3.1	Onderzoek ruit rond Lisse-Lisserbroek met aansluiting op de A44	I	€€ - €€€				
Ib1.1	Regionale campagne gericht op toeristische bezoekers	M	€€				
Ib2.1	Regionale locatiestudie naar toeristische overstappunten in de regio	I	€€				
Ib3.1	Haalbaarheidsstudie naar shuttlebus tussen P&R Nieuw-Vennep en Keukenhof	I	€€				
Ic1.1	Locatieonderzoek naar fietsstallingen aan de rand van het centrum van Lisse	I	€€				
Ic2.1	Verbeteren fietsverbinding tussen Poelpolder en Lisse Centrum	K	€€€				
Ic2.2	Inrichten Kanaalstraat tussen Broekweg en Julianastraat als fietsstraat	K	€€€				
Ic2.3	Onderzoek oeververbinding lopen en fietsen tussen Poelpolder en Lisserbroek	I	€€ - €€€				
Ic3.1	Actualiseren parkeerbeleid centrum	I	€€				
Ic3.2	Nieuwe Nota Parkeernormen	I	€€				
Ic3.3	Onderzoek gebruik particuliere terreinen	I	€€				
Ic3.4	Vernieuwen parkeerbewegwijzering	K	€€				

PROJECTEN	Kosten soort	Budget indicatie	DL	'22- '26	'26- '30	'30- '35	BH
Ambitie II: Lisse gaat voor duurzame mobiliteit							
IIa1.1	Normen voor laadinfrastructuur in nieuwe Nota Parkeernormen	-	-				
IIa2.1	Bij nieuwe OV-consessie als eis stellen dat het vervoer 100% elektrisch is	-	-				
IIa3.1	Duurzame (deel-)mobiliteit voor zakelijk vervoer medewerkers gemeente en HLTsamen	I	€€				
IIa3.2	Duurzaam vervoer stimuleren bij inkoop diensten (afvalverwerking, regiotaxi, leerlingenvervoer, etc.)	-	-				
IIb1.1	Verhogen onderhoudsniveau op loop- en fietsnetwerken	S	€€€				
IIb1.2	Aanpak knelpunten loop- en fietsnetwerken	-	-				
IIb2.1	Oriëntatie regionale OV-knooppunt op spoorlijn Leiden-Haarlem	-	-				
IIb3.1	Opstellen beleidsregels (elektrische) deelmobiliteit	I	€€				
Ambitie III: Lisse heeft een prettige en veilige leefomgeving							
IIIa1.1	Wijkgesprekken verkeersveiligheid	M	€€				
IIIa1.2	Verkeerseductie op basisscholen: SCHOOL op SEEF	M	€€				
IIIa1.3	Campagne en trainingen fietsen met de elektrische fiets	M	€€				
IIIa2.1	Verkeersveilige fietsroute Poelpolder - Spekkelaan	K	€€€				
IIIa2.2	Tweerichtingen fietspad langs Heereweg - Oranjelaan	K	€€€				
IIIa2.3	'Schooldeal' veilige schoolomgeving	M	€€				
IIIa3.1	Gelijkvloerse aansluiting Ruishornlaan - Laan van Rijckevorsel	K	€€€€				
IIIa3.2	Aanpak 90 graden bochten 50 km/uur wegen	K	€€€				
IIIb1.1	Lisserbrug verkeersluw	I	€€				
IIIb2.1	Snelheid verlagen op Heereweg - Lindenlaan - Westerdreef	K	€€€				
IIIb2.2	Snelheid verlagen op Hyacinthenstraat - Broekweg - Kanaalstraat	K	€€€				
IIIb2.3	Snelheid op verlagen Gladiolenstraat - Oranjelaan	K	€€€				
IIIb2.4	Onderzoek naar verlagen maximum gehele bebouwde kom	I	€€				
IIIb3.1	Ruimte voor duurzame mobiliteit Nota Parkeernormen	-	-				
IIIc1.1	Behouden ommetje Rooversbroekdijk	-	-				
IIIc1.2	Verbinden Rooversbroekdijk en Van Lyndenweg	K	€€€				
IIIc1.3	Recreatieve fietsroute Lisserpoelmolen - 't Huys Dever - Keukenhof	K	€€€				
Ambitie IV: Lisse gaat voor actieve en toegankelijke mobiliteit							
IVa1.1	Vergroten toegankelijkheid bushaltes	K	€€				
IVa2.1	Verhogen onderhoudsniveau op hoofd looproutes	S	€€€				
IVb1.1	Opstellen inrichtingsplan vitaliteitsroutes Lisse	I	€€				

7.2 Hoe nu verder?

Na vaststelling van dit Mobiliteitsplan werken we de in paragraaf 7.1 genoemde maatregelen verder uit in een meerjaren uitvoeringsprogramma (MUP). Dit zal onder andere worden afgestemd op de planning van beheer- en onderhoud, met het oog op zogenaamde meekoppelkansen.

Per maatregel neem we in dit MUP op een globale budgetraming, een planning in jaarschijven, mogelijke kostendekking en betrokken uitvoeringspartners. De financiële consequenties van dit uitvoeringsprogramma vertalen we naar het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP). Jaarlijks, in het kader van de Planning- en Controlcyclus (kadernota begrotingsbesprekingen) worden voorstellen voor uitvoering gedaan met bijbehorende financiële gevolgen.

Eventuele consequenties voor het wijzigen van het onderhoudsniveau van loop- en fietspaden nemen we mee in het nieuwe wegenbeheersplan.

Jaarlijks zal over de voortgang van uitvoering van het mobiliteitsplan worden gerapporteerd.

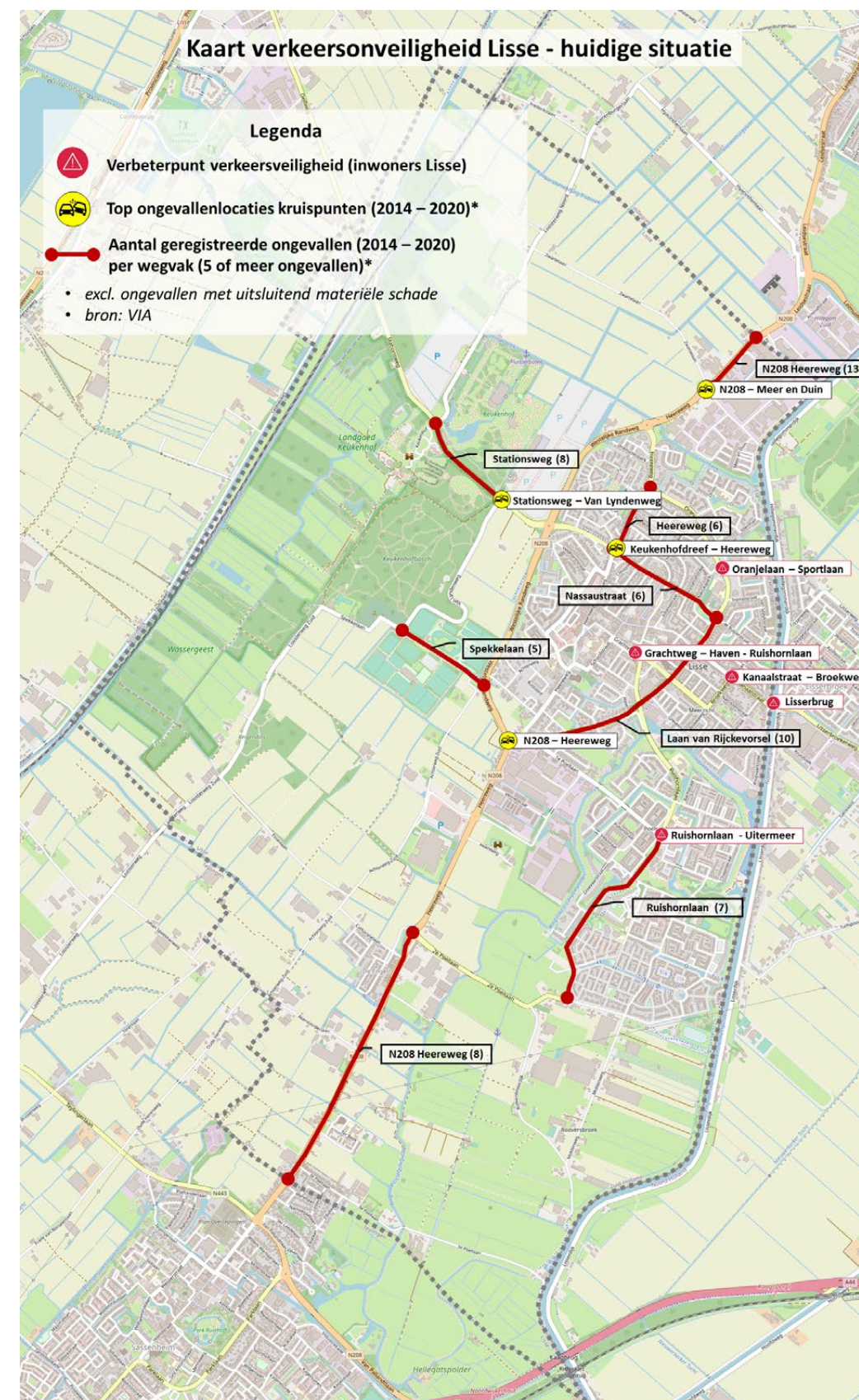
We gaan ons daarnaast actief inzetten om subsidie te verwerven om de maatregelen uit het Mobiliteitsplan te kunnen uitvoeren, bijvoorbeeld vanuit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de verkeersveiligheidssubsidies van Holland-Rijnland. Voor veel subsidieaanvragen is een beleidsmatige onderbouwing en aantoonbare gemeentelijke cofinanciering een belangrijke voorwaarde. Een vastgesteld Mobiliteitsplan met daaronder een flexibel MUP zijn daarvoor essentieel. De flexibiliteit in het MUP is nodig om in te kunnen blijven spelen op actuele subsidie-kansen en meekoppelkansen.





B1 ANALYSE MOBILITEIT IN LISSE

B1.1 Verkeersveiligheid



Afbeelding 1 Verkeersonveiligheidskaart Lisse



INLEIDING

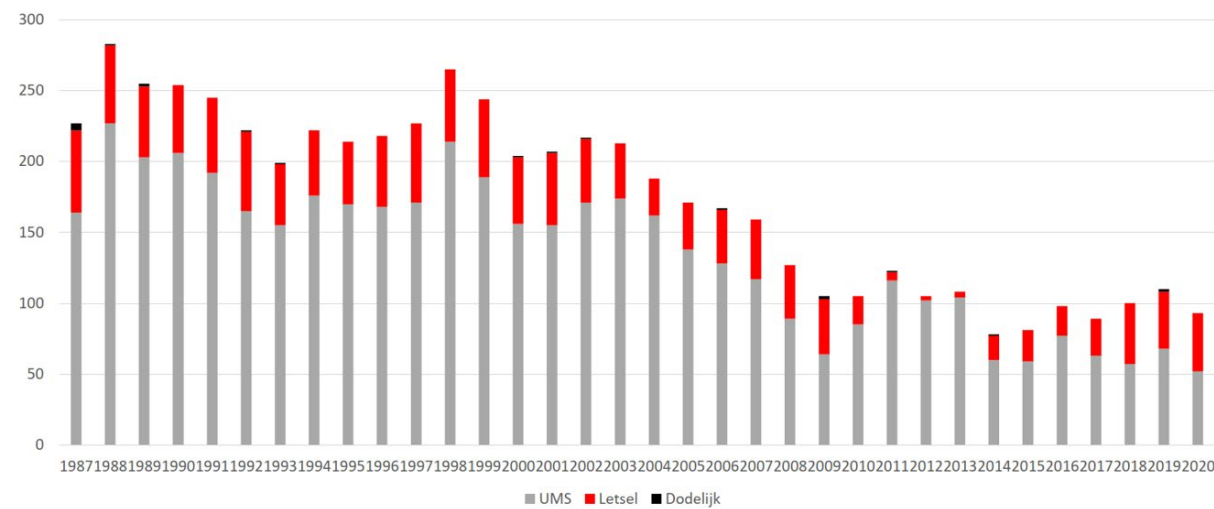
Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijk speerpunt in onze Mobiliteitsvisie. Dit is niet nieuw; verkeersveiligheid is altijd een van onze belangrijkste aandachtspunten geweest. Toch zien we dat - na een jarenlange daling - de verkeersonveiligheid in de afgelopen jaren weer iets is toegenomen. Dit betekent dat onze inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid hun vruchten hebben afgeworpen, maar dat op onderdelen wellicht dat een andere aanpak of andere focus nodig is.



ANALYSE

Om te kunnen bepalen waar we onze aandacht op moeten blijven richten en waar we een nieuwe focus moeten aanbrengen hebben we een analyse uitgevoerd van de objectieve verkeersonveiligheid (ongevallen-data) en subjectieve verkeersonveiligheid (ervaringen van inwoners) in Lisse. Deze paragraaf bevat een samenvatting van deze analyse.

Ongevallentrend

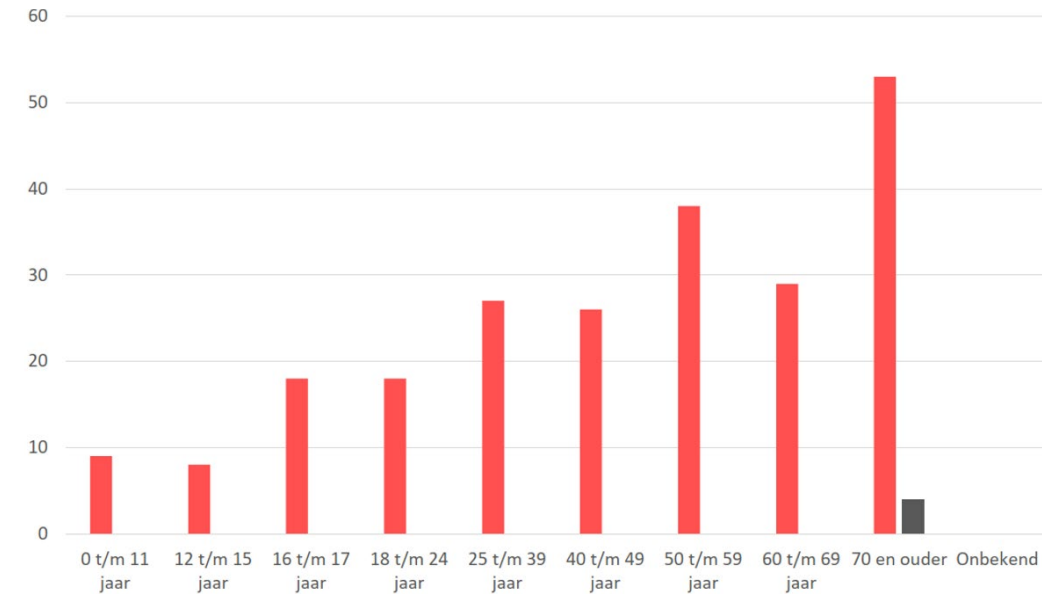


Figuur 1 Geregistreerde verkeersongevallen gemeente Lisse (1987 - 2019)

De landelijke trend van een toename van het aantal ernstige ongevallen in de afgelopen jaren, na een jarenlange daling, is ook terug te zien in Lisse. Binnen onze gemeente is namelijk sinds 2014 een stijging te zien in het aantal letselongevallen.

Landelijk gezien zijn er twee belangrijke oorzaken aan te wijzen voor de toename van het aantal ernstige verkeersongevallen. Ten eerste zorgt afleiding, onder andere door het gebruik van de smartphone, in het verkeer tot steeds meer ongevallen. In de tweede plaats zorgt de opkomst van de e-bike ervoor dat ouderen veel vaker fietsen, waarbij de combinatie van hogere snelheden, een lagere reactiesnelheid en een grotere kwetsbaarheid zorgt voor relatief veel ongevallen met (ernstig) letsel. De onderstaande analyse bevestigt dat dit ook in Lisse een rol speelt.

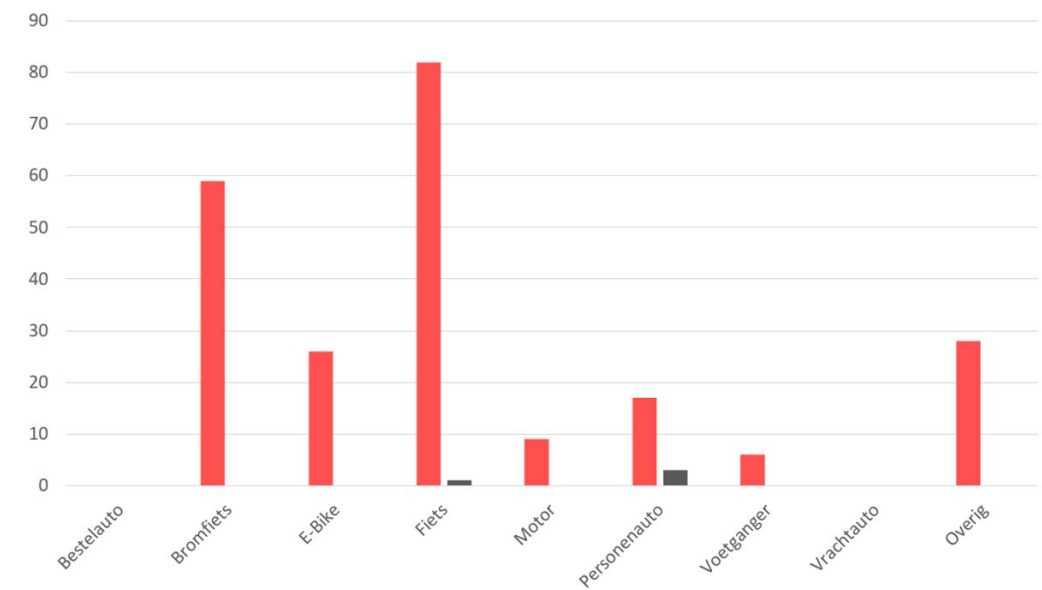
Slachtoffers naar leeftijdscategorie



Figuur 2 Leeftijd slachtoffers verkeersongevallen gemeente Lisse (2014 - 2020)

Binnen de groep van letselongevallen is de leeftijdsgroep 70 jaar en ouder oververtegenwoordigd. In de periode van 2014 tot 2021 zijn er drie ongevallen geweest met een dodelijke afloop. Hierbij zijn in totaal vier mensen overleden. Ook de overledenen behoren tot de groep 70 jaar en ouder.

Slachtoffers per vervoerwijze (modaliteit)



Figuur 3 Slachtoffers per vervoerswijze (modaliteit) verkeersongevallen gemeente Lisse (2014-2020)

In de periode van 2014 tot 2021 zijn in onze gemeente 31 geregistreerde ongevallen geweest met de e-bike, waarvan 28 ongevallen met letsel en drie ongevallen zonder letsel. Fietsers vormen veruit de grootste groep van slachtoffers van verkeersongevallen. Ook bromfietzers zijn relatief vaak bij ongevallen betrokken.

Ongevallenlocaties

Op de verkeersonveiligheidskaart van Lisse (Afbeelding 1) is te zien op welke locaties (kruispunten en wegvakken) de meeste ongevallen zijn geregistreerd en wat de vijf meest genoemde locaties zijn die onze inwoners als onveilig ervaren. Het gaat hierbij om ongevallen waarbij doden of gewonden zijn gevallen.

In de periode 2014 t/m 2018 vonden veel ongevallen plaats op de Stationsweg. Gezien de drukte op deze weg gedurende het toeristenseizoen is dit een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast vinden veel ongevallen plaats op de N208. Opvallend is dat de Stationsweg en N208 door inwoners van de gemeente Lisse niet direct worden aangemerkt als onveilige locaties.

Het kruispunt Sportlaan - Oranjelaan (nabij Sportcentrum en Fioretti college), het kruispunt Ruyschoornlaan - Grachtweg (nabij Lisse centrum) en de rotonde Uitermeer - Ruyschoornlaan (nabij WC Poelmarkt) zijn plekken die door de inwoners worden aangewezen als algemeen knelpunt met betrekking tot de verkeersveiligheid. Een weg waar specifiek sprake is van zowel objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid is de Kanaalstraat en in het verlengde daarvan de Lisserbrug.



CONCLUSIES

De belangrijkste conclusies uit de analyse van de verkeersonveiligheidsgegevens zijn:

- Afleiding in het verkeer is een belangrijk (nieuw) aandachtsgedebied
- Ouder (e-)fietsgebruikers zijn een belangrijke (nieuwe) doelgroep
- De Kanaalweg is een belangrijk aandachtspunt op het gebied van verkeersveiligheid, de inrichting van de weg en het gebruik daarvan op dit moment niet met elkaar in overeenstemming zijn.

Naast infrastructurele aanpassingen op verkeersonveilige locaties is het nodig om met gedragscampagnes, cursussen en trainingen te zorgen dat weggebruikers zich verkeersveiliger gaan gedragen.



Bronnen:

- 'Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan gemeente Lisse', januari 2021
- Ongevallencijfers START-database (Smart Traffic Accident Reporting)

B1.2 Lopen



Afbeelding 2 Kaart looproutes Lisse - huidige situatie



INLEIDING

Om het lopen in onze gemeente te faciliteren en stimuleren hebben we in kaart gebracht wat de huidige looproutes zijn en welke positieve en negatieve ervaringen onze inwoners hebben op deze routes. Hiermee kunnen we de sterktes van het voetgangersnetwerk uitbouwen en verbeterkansen aangrijpen. Dit moet leiden tot een hoogwaardig voetgangersnetwerk als basis voor het faciliteren en stimuleren van actieve mobiliteit.

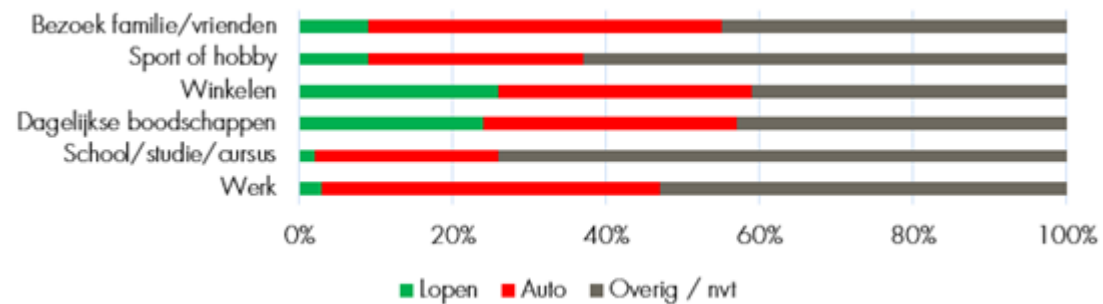


ANALYSE

Om te kunnen bepalen welke maatregelen nodig zijn om het voetgangersverkeer te faciliteren en stimuleren hebben we een analyse uitgevoerd van de belangrijkste bestemming van de voetganger, de meest gebruikte looproutes, de plekken die voetgangers als knelpunt ervaren en de plekken waar voetgangers betrokken zijn geweest bij ongevallen. Deze paragraaf bevat een samenvatting van deze analyse.

Belangrijkste bestemmingen

De belangrijkste bestemmingen voor de voetganger liggen - vanzelfsprekend - dichtbij huis. Lissenaren gaan relatief vaak te voet naar de winkel, zowel om boodschappen te doen als om te winkelen. Naar school en sportvereniging gaan onze inwoners relatief weinig te voet.



Afbeelding 3 Voorkeur vervoersmiddel per activiteit (%) - vergelijking lopen / auto / overig

Meest gebruikte looproutes

Op de kaart 'looproutes Lisse - huidige situatie' (Afbeelding 2) is te zien welke routes veel gelopen worden door Lissenaren. De looproutes naar school en winkels komen hier duidelijk in naar voren. Ook zijn de ommetjes buiten het dorp duidelijk zichtbaar: over de Van Lyndenweg en over de Roversbroekdijk. Uiteraard is het centrumgebied zelf een belangrijk voetgangersgebied. Daarbij zijn de verbindingen tussen de parkeerterreinen en het centrumgebied ook belangrijke looproutes.

Verbeterpunten

De verbeterpunten voor voetgangers liggen verspreid door Lisse. De meeste verbeterpunten liggen op plekken waar de loopnetwerken 50 km/u-wegen kruisen. Dit geldt zowel voor de knelpunten die door voetgangers ervaren worden als voor de ongevallenlocaties.

Stellingen

In de mobiliteitsenquête van januari 2021 is gevraagd om te reageren op een aantal stellingen over lopen als vervoerswijze. Het merendeel van de inwoners van Lisse is het eens of deels eens met de stelling dat de bereikbaarheid van het winkelcentrum (hoofdstraat) te voet of met de fiets belangrijker is dan met de auto. Voor de bereikbaarheid van supermarkten lopen voor inwoners minder van belang. Dat mensen die slecht ter been zich makkelijk kunnen verplaatsen, vindt het overgrote deel wel belangrijk.



CONCLUSIES

De belangrijkste conclusies uit de analyse van de vervoerswijze lopen zijn:

- Mensen gaan in Lisse relatief vaak te voet naar de winkel, maar relatief weinig naar school of sportclub.
- Kruisingen van looproutes met 50 km/u-wegen zijn een aandachtspunt voor de voetgangersveiligheid.
- De Van Lyndenweg en over de Roversbroekdijk zijn populaire wandelroutes voor een recreatief ommetje.

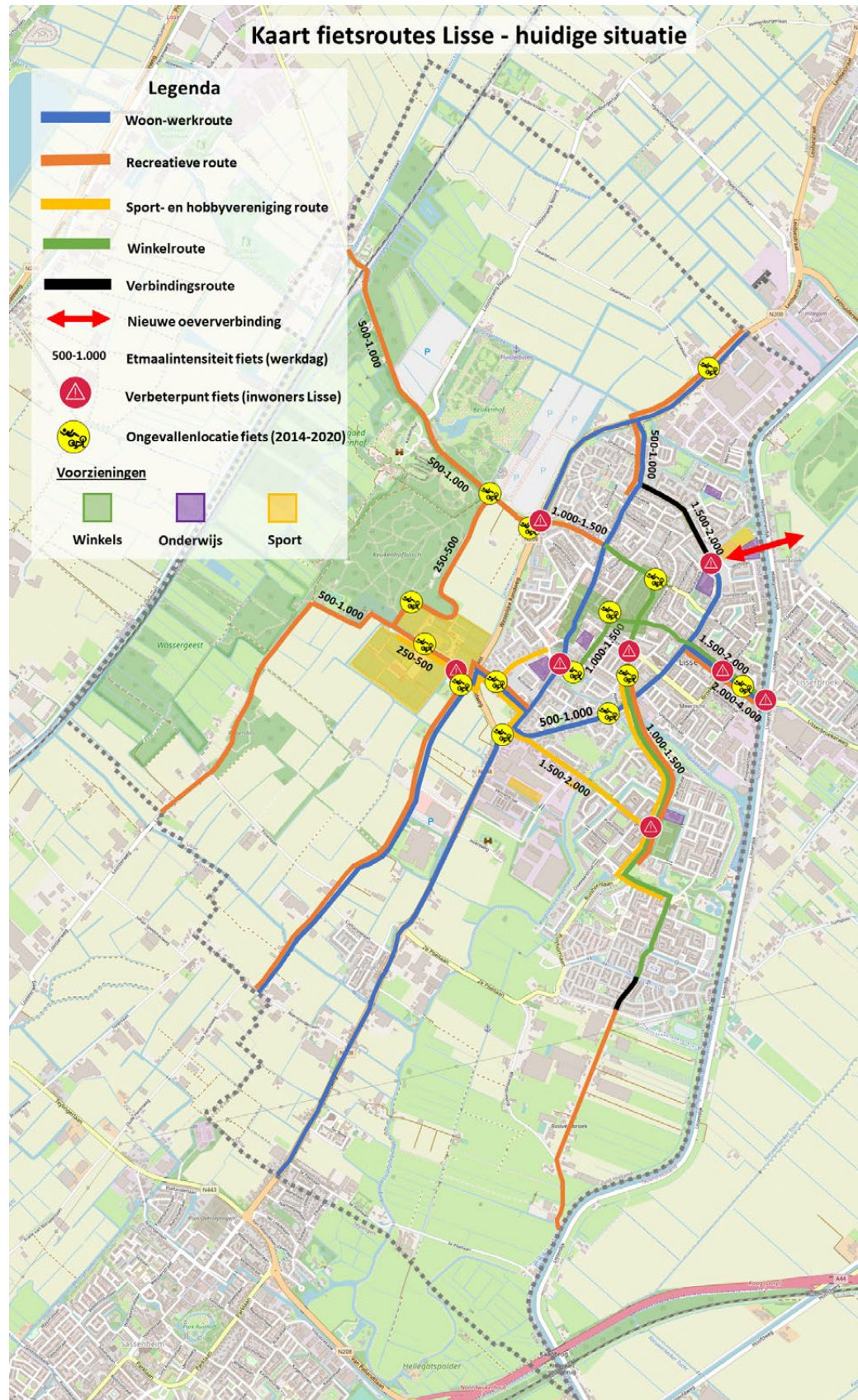
Naast het verbeteren van de looproutes die nu al veel gebruikt worden, gaan we ons in ons mobiliteitsbeleid ook richten op het stimuleren van lopen naar bestemmingen op de korte afstand waar nu nog weinig mensen te voet naartoe gaan, zoals scholen en sportclubs.



Bronnen:

- 'Rapportage Levendig Lisse; onderzoek mobiliteit', augustus 2020
- 'Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan gemeente Lisse', januari 2021
- Ongevallencijfers START-database (Smart Traffic Accident Reporting)

B1.3 Fietsen



Afbeelding 4 Kaart fietsroutes Lisse - huidige situatie



INLEIDING

Om ook het fietsen in onze gemeente te faciliteren en stimuleren als actieve vorm van mobiliteit hebben we in kaart gebracht hoe mensen de fiets nu al gebruiken en welke verbeteringen er mogelijk zijn. Door deze gegevens te analyseren kunnen we de sterktes van het voetgangersnetwerk uitbouwen en waar mogelijk verbeteren. Dit moet leiden tot een hoogwaardig fietsnetwerk dat Lisse verbindt met de regio en dat de bestemmingen binnen Lisse goed ontsluit.

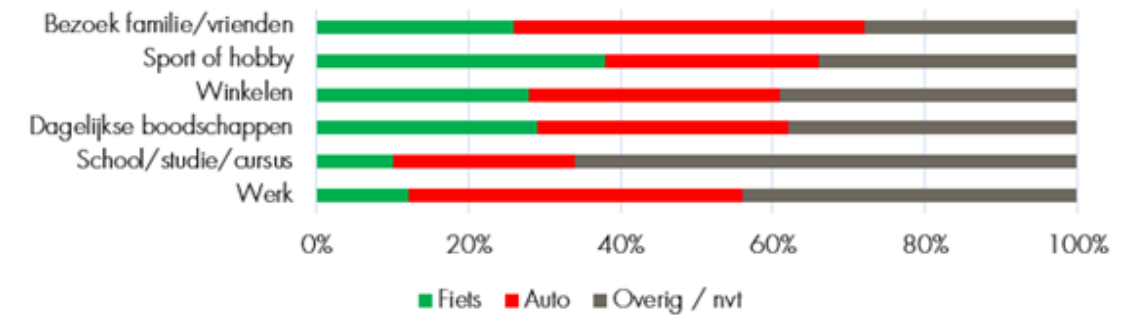


ANALYSE

Om te kunnen bepalen welke maatregelen nodig zijn om het fietsen te faciliteren en stimuleren hebben we in kaart gebracht welke bestemmingen onze inwoners op de fiets bezoeken, via welke routes zij fietsen en welke positieve en negatieve ervaringen onze inwoners hebben op deze routes. Daarnaast hebben we op veel locaties geteld hoeveel fietsers er dagelijks passeren en hebben we in beeld gebracht waar ongevallen plaatsvinden waar fietsers bij betrokken zijn. Deze paragraaf bevat een samenvatting van deze analyse.

Belangrijkste bestemmingen

De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor een bezoek aan familie, sport- of hobbyclub of om te gaan winkelen of boodschappen te gaan doen. Dit zijn allemaal activiteiten die veel op de korte of middellange afstand gebeuren. Opvallend is het lage percentage respondenten dat met de fiets naar school of naar het werk gaat. Voor het werk kan dit verklaard worden door de langere reisafstanden. Voor school gaat dit niet op en is het percentage van de auto als vervoerswijze daarom des te opvallender.



Afbeelding 5 Voorkeur vervoersmiddel per activiteit (%) - vergelijking fiets / auto /overig

Meest gebruikte fietsroutes

De kaart in Afbeelding 4 laat zien wat de belangrijkste fietsroutes zijn in Lisse, per bezoekdoel. Op de kaart is tevens een indicatie gegeven van het aantal getelde fietsers op een gemiddeld werkdag. Opvallend is de route voor woon-werkverkeer dwars door het centrum. Veel forensen kiezen ervoor om over de Heerweg te reizen en niet over het fietspad langs de Westelijk Randweg. Verder valt op dat een grote groep fietsers Achterweg Zuid verkiest boven de N208 als fietsroute richting Sassenheim.

Binnen Lisse zijn de Kanaalstraat en Ruishornlaan belangrijke fietsroutes tussen het centrum en Lisserbroek / Poelpolder. Uiteraard is het Fioretti College een belangrijke bestemming voor fietsers, vooral uit de richting Hillegom. Deze route wordt veel gebruikt door schooljeugd en is daarom een belangrijk aandachtspunt. De route Oranjelaan - Gladiolenstraat - Laan van Rijckevorsel wordt veel gebruikt door woon-werkverkeer. Speciale aandacht mag uitgaan naar de fietsroute tussen Poelpolder en Ter Specke; deze wordt veel gebruikt door bezoekers van de sportclubs, die veelal jong zijn en in de vroege avond fietsen, met overlap met de avondspits.

Recreatieve rondjes worden vooral in aan de westzijde van Lisse gemaakt, in het bollengebied. Maar ook de route door het Roversbroek, langs de Ringvaart richting Leiden is populair.

Verbeterpunten

Op de kaart in Afbeelding 4 zijn de locaties aangegeven waar drie of meer slachtofferongevallen zijn geregistreerd waar fietsers bij betrokken zijn geweest. Ook zijn de locaties aangegeven die veel genoemd worden als verbeterpunt door inwoners van Lisse. Een opvallende overeenkomst tussen een aantal locaties dat op de kaart voorkomt is dat op een kruispunt de doorgaande fietsroute rechtdoor gaat, terwijl de doorgaande autoroute op het kruispunt een haakse bocht maakt.

Dergelijke situatie komen veel voor in Lisse en zijn niet optimaal voor de verkeersveiligheid van fietsers.

Verder komen de volgende locaties naar voren als verbeterpunten voor de fiets: de Kanaalstraat, het kruispunt Ruishoornlaan - Grachtweg, de toegang tot de fietstunnel naar Ter Specke, de rotonde Westelijke Randweg - Keukenhofdreef, de rotonde bij WC Poelmarkt en de aansluiting van de Sportlaan op de Oranjelaan nabij het Fioretti college.

Stellingen

Het merendeel van de inwoners van Lisse is het eens of deels eens met de stelling dat de bereikbaarheid van het winkelcentrum (hoofdstraat) te voet of met de fiets belangrijker is dan met de auto. Daarnaast geeft een groot deel van de inwoners aan dat men de auto graag laat staan als er betere, snellere fietsroutes komen met voldoende breedte.



CONCLUSIES

De belangrijkste conclusies uit de analyse van de vervoerswijze fietsen zijn:

- Mensen gaan in Lisse relatief vaak fietsend naar de winkel en sportclub, maar relatief weinig naar school.
- Veel fietsers kiezen een alternatief voor het fietspad langs N208 en rijden liever door het centrum van Lisse of over de Achterweg Zuid.
- Kruispunten waar doorgaande fietsers rechtdoor gaan en het doorgaand gemotoriseerd verkeer afslaat zijn een aandachtspunt op het gebied van verkeersveiligheid.
- Het veiliger inrichten van de Kanaalweg en de fietsroutes naar Fioretti en Ter Specke zijn belangrijke aandachtspunten.

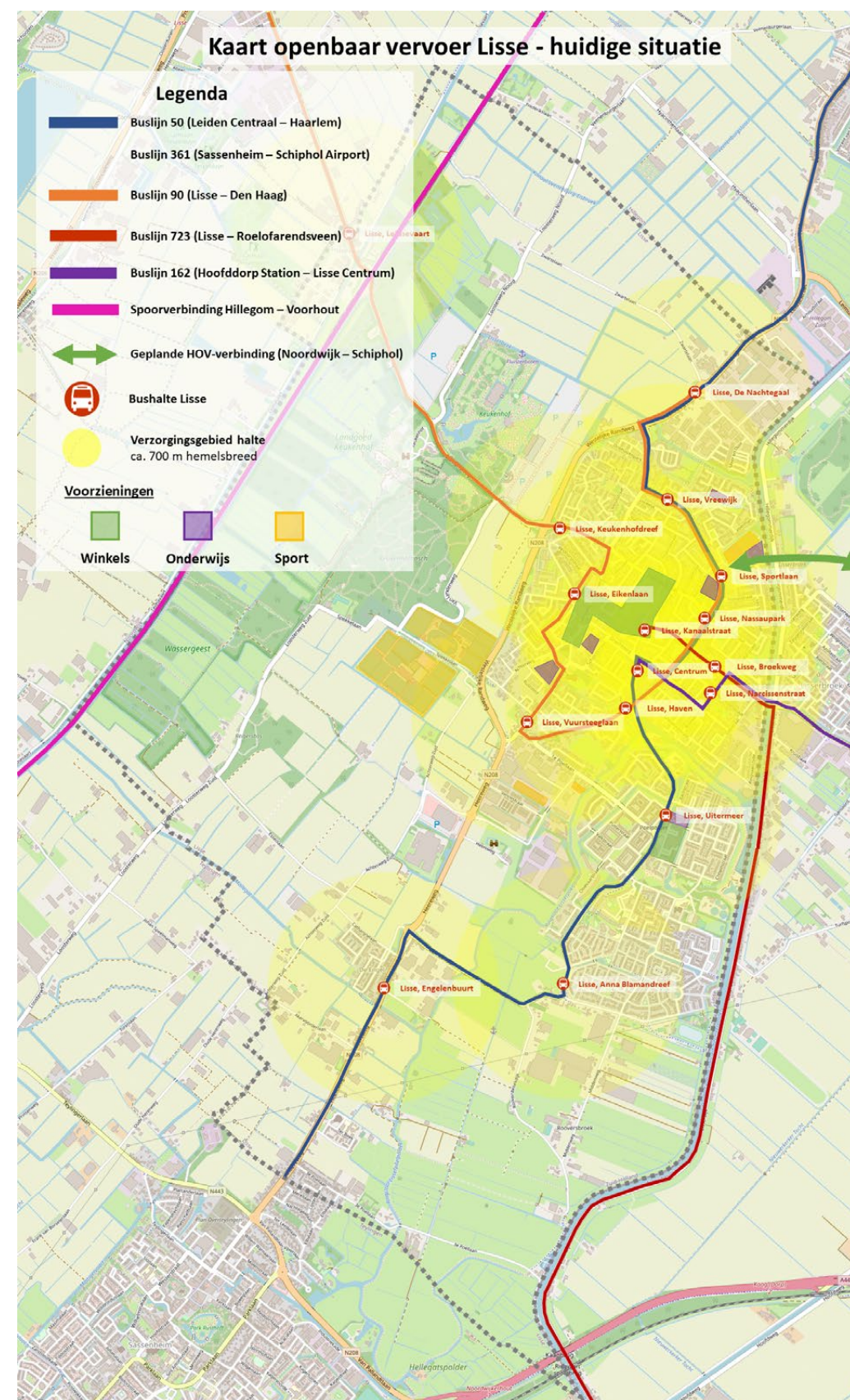
Naast het verbeteren van de fietsroutes die nu al veel gebruikt worden, gaan we ons in ons mobiliteitsbeleid ook richten op het stimuleren van fietsen naar school en naar het werk. We kunnen hierop inzetten door een combinatie van het op orde brengen van de infrastructuur en gedragscampagnes.



Bronnen:

- 'Rapportage Levendig Lisse; onderzoek mobiliteit', augustus 2020
- 'Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan gemeente Lisse', januari 2021
- Ongevallencijfers START-database (Smart Traffic Accident Reporting)
- Verkeerstellingen: 'Rapportage Parkeer- en Verkeersonderzoek HLTsamen - gemeente Lisse', september/oktober 2020.

B1.4 Openbaar vervoer



Afbeelding 6 Kaart openbaar vervoer Lisse - huidige situatie



INLEIDING

Het openbaar vervoer biedt voor een deel van de Lissenaren toegang tot mobiliteit. Voor hen zijn de westelijk van Lisse gelegen spoorverbinding (tussen Hillegom en Voorhout) en diverse buslijnen een essentieel onderdeel in hun dagelijkse verplaatsingen. Door de kwaliteit van het openbaar vervoer in Lisse op pijl te houden en te verbeteren, kan het aandeel OV-gebruikers worden vergroot. Door het bestaande OV-netwerk te analyseren en de kansen voor te toekomst te benutten, wordt het OV een nog waardiger alternatief voor de overige vervoerswijzen in onze gemeente.



ANALYSE

Voor het in kaart brengen van het bestaande OV-netwerk van Lisse, is gekeken de huidige buslijnen binnen de gemeente en het verzorgingsgebied. In combinatie met de belangrijkste bestemmingen binnen Lisse (winkels, onderwijs en sport) geeft dit inzicht de dekking van het openbaar vervoer. Deze paragraaf bevat een samenvatting van deze analyse.

Bestaande routes en haltes

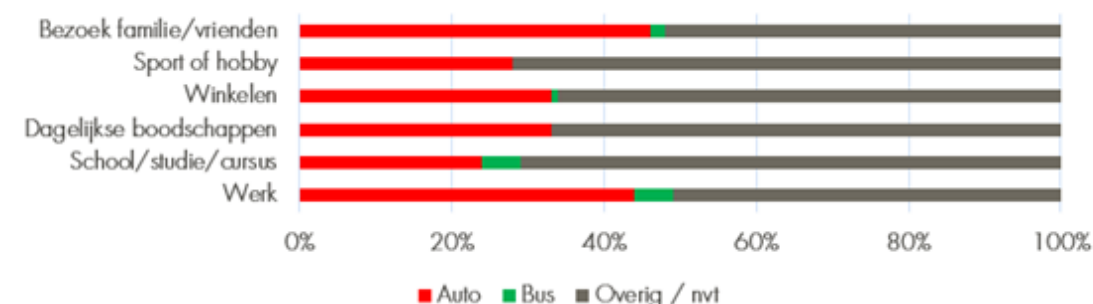
Afbeelding 5 geeft een overzichtskarta van het huidige openbaar vervoer in Lisse. Daarbij zijn alle buslijnen en -haltes weergegeven. Hoewel Lisse zelf geen treinstation heeft, is wel de ligging van de spoorverbinding tussen Hillegom en Voorhout afgebeeld. Daarnaast is globaal het verzorgingsgebied van de bushaltes afgebeeld, waarbij het gebied 700 meter rondom iedere halte (hemelsbreed) is gemarkeerd. Dit is grofweg het gebied dat binnen de acceptabele loopafstand van de bushaltes valt. Aan de hand hiervan kan worden geconcludeerd dat op een aantal kleine gebieden na, zoals de meest oostelijke rand van de wijk Poelpolder, de huidige 'dekking' van het openbaar vervoer in Lisse goed is.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

Op de kaart is eveneens de locatie van de geplande HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol ingetekend, die onder meer Lisse zal aandoen. Deze zal de huidige busverbinding naar Schiphol (lijn 361) vervangen er sneller, frequenter en comfortabeler zijn. Naast de komst van deze nieuwe HOV-verbinding, kan Lisse regionaal per openbaar vervoer beter bereikbaar worden door een goede overstap op de treinstations van Sassenheim en Nieuw-Vennep te verzorgen. De huidige buslijnen 50 en 361 zijn momenteel de snelste opties van en naar het treinstation van Sassenheim te reizen. Voor station Nieuw-Vennep is dit buslijn 162.

Stellingen

Het openbaar vervoer wordt door inwoners van Lisse voornamelijk gebruikt voor verplaatsingen van en naar werk, school of studie. Voor deze activiteiten geldt dat 5% van de inwoners aangeeft de bus hun voorkeur heeft als vervoersmiddel en 1% de trein. Over het algemeen zijn inwoners van Lisse tevreden over het openbaar vervoer (bus) in Lisse. De afstand tot de bushalte is het best beoordeelde aspect, daarnaast is twee op de vijf tevreden over de frequentie van de bussen en een derde tevreden over de mogelijkheden om de fiets te stallen. De toegankelijkheid van de bushaltes voor mensen met een fysieke beperking is een derde te beoordelen: slechts een klein deel is hier ontevreden over. Wel vormt het openbaar vervoer nog onvoldoende een waardig alternatief voor bezoekers (overwegend toeristen) van de Bollenstreek, het wegennet wordt momenteel (te) zwaar belast door bezoekers van bollenvelden en strandgangers. De uitdaging voor de toekomst is om ook deze mensen te verleiden om het openbaar vervoer te gebruiken, zodat het wegennet wordt ontlast.



Figuur 4 Voorkeur vervoersmiddel per activiteit (%) - vergelijking OV / auto /overig



CONCLUSIES

De belangrijkste conclusies uit de analyse van de vervoerswijze openbaar vervoer zijn:

- Het busnetwerk van Lisse is goed, het overgrote deel van de bestemmingen ligt binnen acceptabele loopafstand van een halte.
- Met de geplande HOV-verbinding wordt Lisse, dat niet over een eigen treinstation beschikt, regionaal beter bereikbaar per openbaar vervoer.
- Het OV wordt door inwoners van Lisse voornamelijk gebruikt voor verplaatsingen van en naar werk, school of studie. Voor bezoekers van Lisse (overwegend toeristen) vormt OV een nog onvoldoende waardig alternatief voor de auto. Het OV gebruik onder deze doelgroep stimuleren is een aandachtspunt.



Bronnen:

- 'Rapportage Levendig Lisse; onderzoek mobiliteit', augustus 2020
- 'Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan gemeente Lisse', januari 2021

B1.5 Gemotoriseerd verkeer



Afbeelding 7 Kaart routes gemotoriseerd verkeer Lisse - huidige situatie



INLEIDING

Voor Lissenaren is de auto een belangrijk vervoersmiddel. Het merendeel van de inwoners (ruim driekwart) geeft aan één of meerdere keren per week gebruik te maken van de auto als vervoersmiddel. Hoewel het wegennet van Lisse volgens inwoners nog steeds de voorkeur heeft bij de meeste activiteiten die zij ondernemen, zijn er ook zorgen. In het toeristische seizoen trekt de bollenstreek dermate veel bezoekers dat het verkeer op de N-wegen stagneert, wat leidt tot verkeersoverlast bij ondernemers en omwonenden. Door het huidige verplaatsingsgedrag, autonetwerk en de knelpunten te analyseren, kan worden toegewerkt naar een verbeterd vervoerssysteem voor het gemotoriseerd verkeer.

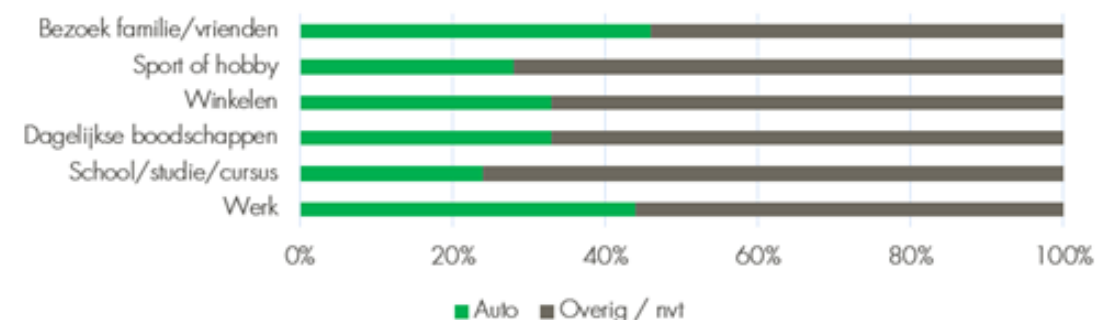


ANALYSE

Ambities en speerpunten uit de Mobiliteitsvisie die betrekking hebben op de auto als vervoersmiddel, gaan onder meer over het verbeteren van bestaande verkeersknelpunten, het managen van piekdrukke tijdens het toeristische seizoen en het geheel stimuleren van alternatieve vervoerswijzen om autogebruik waar mogelijk terug te dringen. Bij het bereiken van een veilig en toekomstbestendig wegennet, is het komen tot een logische wegencategorisering de basis waarnaar de verschillende wegvakken en kruispunten kunnen worden ingericht. Huidige knelpunten in de verkeersafwikkeling, trajecten waar (te) hard wordt gereden en tracés waar veel vrachtverkeer aanwezig moeten in kaart worden gebracht. Met de nieuwe wegencategorisering moet het verkeer in Lisse zo goed en veilig mogelijk worden afgewikkeld met een minimum aan overlast voor de leefomgeving.

Belangrijke bestemmingen

De auto wordt door inwoners van Lisse voor veel verschillende doeleinden gebruikt. Lissenaren die naar het werk gaan of familie en vrienden bezoeken, kiezen het vaakst voor de auto. Ook onder winkelbezoekers (dagelijkse boodschappen en funshoppen) is de auto populair.



Figuur 5: Voorkeur vervoersmiddel per activiteit (%) - vergelijking OV / auto / overig

Woon-werk pendelnetwerk

Uit onderzoek blijkt dat binnen en rond de Duin- en Bollenstreek, woonfuncties domineren. De arbeidsmarkt overschrijdt de gemeentegrenzen en dat leidt tot regionaal woon-werkverkeer. De ruimtelijke structuur van pendelnetwerken verschilt sterk naar gelang het opleidingsniveau van werknemers. Op basis van de pendelnetwerken zijn voor het wegennet van Lisse de volgende conclusies getrokken:

- Voor lager opgeleid werk geldt een groot belang van Schiphol voor werknemers van onder andere Lisse.
- Middenopgeleid werk heeft een oriëntatie op de streek, maar ook op Schiphol. Er is een nauwe samenhang tussen Lisse, Hillegom (via N208), Haarlemmermeer en Amsterdam.
- Voor hoogopgeleid werk is er een dominante oriëntatie op Leiden, Schiphol en Amsterdam (steden buiten de streek).

Afhankelijk van de herkomst en bestemming van de forens verloopt de werkpendel hoofdzakelijk via de N208 (in noordelijke of zuidelijke richting) of binnendoor via de Kanaalstraat en Lisserbroek.

Huidige categorisering

Op de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom in Lisse, namelijk de Stationsweg en N208, geldt een maximum snelheid van 60 km/uur. De overige wegen in het buitengebied zijn gecategoriseerd als Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). De hoofdstructuur in Lisse is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur), tot slot geldt op alle overige wegen een maximum snelheid van 30 km/uur (erftoegangswegen binnen de bebouwde kom).

Verkeersintensiteiten

De N208 is met een werkdagintensiteit van 15.000 - 20.000 voertuigbewegingen per etmaal de drukste verkeersader van Lisse. Op de Stationsweg is deze intensiteit met 10.000 - 15.000 voertuigbewegingen per etmaal ook fors. Op de diverse gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is de intensiteit gemiddeld 5.000 - 10.000 mvt/etmaal, met als uitschieter de Ruishornlaan (10.000 - 15.000 mvt/etmaal). Op de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom varieert de verkeersintensiteit sterk. Een drukke route is daarbij de 2e Poellaan (5.000 - 10.000 mvt/etmaal).

Vrachtverkeer

In bepaalde gevallen kan vrachtverkeer overlast veroorzaken en een onveilige beleving geven. Voorbeelden hiervan zijn woonwijken of op wegvakken waar veel fietsers de rijbaan delen met de overige verkeer. Bij het aandeel vrachtverkeer is het belangrijk onderscheid te maken tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Tabel 1 toont de telpunten op erftoegangswegen uit het verkeersonderzoek met een aandeel van meer dan 5% vrachtverkeer. Tabel 2 toont de telpunten op gebiedsontsluitingswegen uit het verkeersonderzoek met een aandeel van meer dan 10% vrachtverkeer.

Tabel 1 Telpunten verkeersonderzoek met meer dan 5% vrachtverkeer (ETW)

Telpuntnummer	Straat	Wegcategorisering	% Vrachtverkeer
118	Van Lyndenweg	BUBEKO-ETW-60	6%
107	Loosterweg Noord	BUBEKO-ETW-60	5%
119	Spekkelaan	BUBEKO-ETW-60	5%
108	Loosterweg Noord	BUBEKO-ETW-60	5%
40	De Ruijterstraat	BIBEKO-ETW-30	5%

Tabel 2 Telpunten verkeersonderzoek met meer dan 10% vrachtverkeer (GOW)

Telpuntnummer	Straat	Wegcategorisering	% Vrachtverkeer
35	Heereweg N208	BUBEKO-GOW-60	14%
51	Westelijke Randweg N208	BUBEKO-GOW-60	13%
58	Heereweg N208	BUBEKO-GOW-60	12%
38	Westelijke Randweg N208	BUBEKO-GOW-60	12%

Snelheid

In het verkeersonderzoek is ook de snelheid gemeten. De snelheid wordt doorgaans uitgedrukt als V85-waarde. Dit is de snelheid die door 85% van de weggebruikers wordt nageleefd. Door de gemeten V85-waarde te vergelijken met de maximaal toegestane snelheid op het wegvak, kan worden achterhaald op welke wegen binnen de gemeente de maximum snelheid door veel weggebruikers wordt overschreden. Dit zijn vaak de wegen waar het snelheidsregime niet goed aansluit op de weginrichting. Tabel 3 geeft de wegvakken in de gemeente Lisse waarbij het verschil tussen de maximum toegestane snelheid en gemeten V85-waarde groter is dan 10 km/uur.

Tabel 3 Telpunten verkeersonderzoek met een V85-waarde >10 km/uur hoger dan de maximum snelheid

Telpuntnummer	Straat	Wegcategorisering	V85 hoger dan Vmax (km/uur)
47	Bondstraat	BIBEKO-ETW-30	23
40	De Ruijterstraat	BIBEKO-ETW-30	20
120	Spekkelaan	BUBEKO-ETW-30	20
53	Laam van Rijkvorsel	BUBEKO-GOW-50	10

Piekdrukke bollenseizoen

Speciale aandacht voor bereikbaarheid tijdens het bollenseizoen. Tijdens het bollenseizoen is er veel drukte op de wegen wat overlast oplevert voor de bewoners en bedrijven. Keukenhof trekt veel bezoekers, maar dat is publiek dat redelijk te managen is: met beter OV en combitickets is het OV-gebruik aanzienlijk toegenomen de afgelopen jaren (van 5% naar 20%). Veel bezoekers komen met touringcar. Met kaartverkoop vooraf kan bezoek beter gespreid worden in de tijd, daardoor ontstaan minder pieken. Maar, de helft van de bezoekers aan de Bollenstreek zijn dagjesmensen die niet naar Keukenhof gaan, maar een kijkje gaan nemen bij de bollenvelden, eventueel in combinatie met een dagje strand. Dat zijn mensen die bijna allemaal met de auto komen en veel minder makkelijk te managen zijn.

Verbeterpunten auto

Vanuit de inwoners bevinden alle belangrijke verbeterpunten voor autoverkeer (Afbeelding 7) zich op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur-wegen).



CONCLUSIES

De belangrijkste conclusies uit de analyse van het gemotoriseerd verkeer zijn:

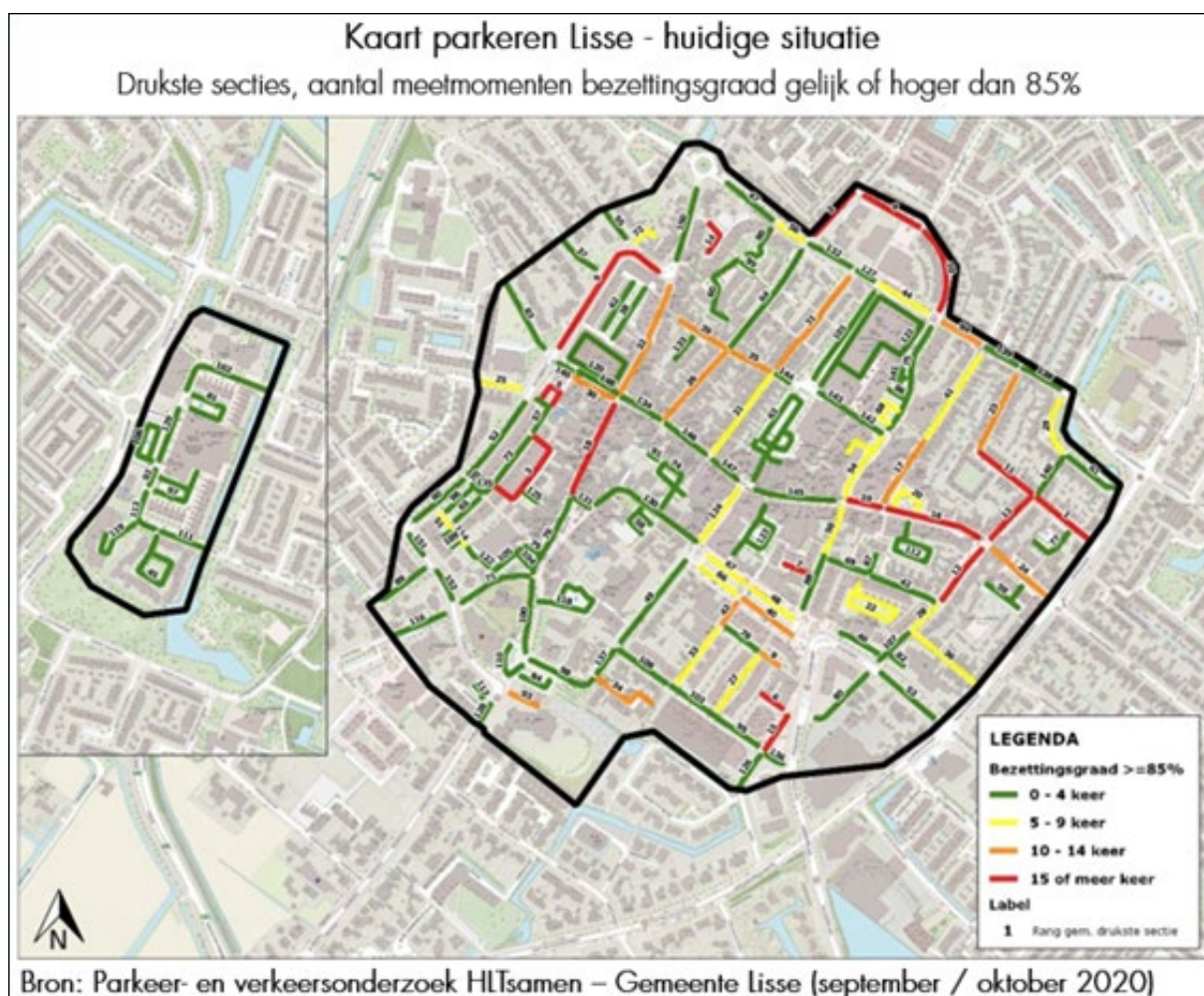
- De auto is populair onder Lissenaren, maar zorgt tegelijkertijd voor de nodige overlast bij ondernemers en omwonenden. Vooral in het toeristische seizoen is de piekbelasting hoog.
- Werkpendel vooral uitgaand in ochtend en inkomend in avond, via N208 of binnendoor via Kanaalbrug en Lisserbroek.
- De N208 vormt de belangrijkste verkeersader binnen de gemeente. Om de (piek)drukke beter te spreiden, zijn sterkere oost-westverbindingen van belang.
- Wegen binnen de gemeente waar het hardst boven de maximum snelheid wordt gereden, zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Het wegontwerp moet hier beter aansluiten bij het snelheidsregime van 30 km/uur.
- Aandachtspunten vanuit bewoners zijn hoofdzakelijk onoverzichtelijke kruispunten en aansluitingen binnen de bebouwde kom waar veel verkeersstromen samenkomen.



Bronnen:

- 'Rapportage Levendig Lisse; onderzoek mobiliteit', augustus 2020
- 'Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan gemeente Lisse', januari 2021
- Verkeerstellingen: 'Rapportage Parkeer- en Verkeersonderzoek HLTsamen - gemeente Lisse', september/oktober 2020
- 'Maatschappelijke en economische samenhang binnen en rond de Duin- en Bollenstreek - quick scan van verplaatsings- en verhuisdata', Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir, 18 december 2020.

B1.6 Parkeren



Afbeelding 8 Kaart parkeren Lisse - huidige situatie



INLEIDING

Lisse heeft een groot parkeeraanbod, zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte maken fietsenstallingen, parkeergarages, parkeerterreinen en straatparkeerzones de verschillende bestemmingen in de stad bereikbaar. In de binnenstad bevinden zich diverse blauwe zones waar tot maximaal 120 minuten gratis door bezoekers geparkeerd kan worden. Belangrijke parkeerlocaties binnen de gemeente zijn het parkeerterrein van Keukenhof, het parkeerdek Blokhuis in het centrumgebied, de parkeerterreinen Lisbloem en Kanaalstraat (aan de rand van de binnenstad) en parkeergarage Madelief.

Ambities en speerpunten uit de mobiliteitsvisie die betrekking hebben op het aspect parkeren zijn onder meer het op orde hebben van (fiets)parkeervoorzieningen binnen de gemeente, verkenning van een nieuwe P+R langs de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep als oplossing voor piekdruk in het toeristenseizoen en voldoende toekomstbestendige laadinfra voor elektrisch vervoer. Om deze en andere speerpunten aan te grijpen om de mobiliteitsambities van Lisse te verwezenlijken, is het bestaand parkeeraanbod van Lisse relevant. Het totale aanbod en de gemeten parkeerdruk in de verschillende (woongebieden) geeft een beeld van de sterktes en zwaktes van de parkeersituatie in Lisse. Aan de hand hiervan kan worden toegewerkt naar een kwaliteitssprong van het (fiets)parkeren.



ANALYSE

Parkeerdruk

Parkeergebieden waar de parkeerdruk hoog is (veel meetmomenten een bezettingsgraad $\geq 85\%$), liggen hoofdzakelijk in het westelijk en oostelijk deel van de binnenstad van Lisse. Straten met een hoge parkeerdruk zijn de Prinsessestraat, Wilhelminastraat, Westerdreef, Prins Hendrikstraat, Westerdreef en Korte Havenstraat.

Tabel 4 Straten met hoge parkeerdruk (veel meetmomenten bezettingsgraad $\geq 85\%$)

Straat	Capaciteit	Gemiddelde bezettingsgraad	Aantal momenten parkeerdruk $\geq 85\%$
Prinsessestraat	16 pp	150%	21 momenten
Wilhelminastraat	11 pp	120%	19 momenten
Westerdreef	18 pp	117%	18 momenten
Prins Hendrikstraat	18 pp	100%	17 momenten
Westerdreef	16 pp	100%	21 momenten
Korte Havenstraat	13 pp	100%	20 momenten

Qua parkeren zijn de drukste woonbuurten in Lisse de Zeeheldenbuurt, De Blinkerd, Bloemenbuurt en Oranjebuurt.

Tabel 5 Drukste woonbuurten Lisse (hoogst gemeten parkeerdruk nacht)

Straat	Capaciteit	Parkeerdruk nacht	Bezettingsgraad nacht
Zeeheldenbuurt	716 pp	612 pp	85%
De Blinkerd	864 pp	720 pp	83%
Bloemenbuurt	877 pp	710 pp	81%
Oranjebuurt	826 pp	659 pp	80%

Parkeermotief

Op zaterdag om 13 uur is in de parkeerschijfzone van Lisse (max 2 uur) het aantal werkers het grootst met 179 parkeerders (aandeel van 20%). Dit terwijl er een maximale parkeerduur van 2 uur is, uitgezonderd voor vergunninghouders. De parkeerduur van een werker is minimaal 120 minuten, ook wel 2 uur. Op zaterdag om 15 uur is in deelgebied Lisse – Vrij parkeren het aantal bezoeker parkeerders het grootst met 226 (aandeel van 21%), het aantal werker parkeerders is 255 (aandeel van 24%) en het aantal bewoner parkeerders is 588 (aandeel van 55%).



Figuur 6 Parkeerkaart Lisse (bron: bollenstreek.nl)

Parkeerverwijsroute

Bezoekers die een vrije parkeerplaats zoeken kunnen gebruik maken van de P-ring bordes in het centrum. Deze parkeerroute leidt hen naar een van de parkeervoorzieningen in het centrum van Lisse. Er zijn twee parkeergarages waar gratis geparkeerd kan worden (met parkeerschijf), namelijk Blokhuis (P1) en Madelief (P12).

Overige parkeerlocaties en blauwe zone

Verspreid over het centrum zijn diverse parkeerterreinen aanwezig, zie Figuur 6. De gekleurde straten maken onderdeel uit van de blauwe zone, waarbinnen de venstertijden een maximale parkeertijd van 2 uur geldt (met blauwe schrijf). Op P8 en P10 kan onbepaald geparkeerd worden.

Omdat het ontheffingenbeleid niet meer actueel is, ontbreken sommige adressen die wel een ontheffing zouden moeten krijgen. Daarnaast ontstaat er bij diverse nieuwbouwlocaties in de blauwe zone de discussie in hoeverre er wel of geen ontheffing moet komen voor parkeren in de openbare ruimte. Omdat de looptijd voor het aanvragen van ontheffing kort is, kan dit telkens opnieuw worden aangevraagd. Ook de omvang van de huidige blauwe zone is een punt van discussie.

Parkeernormen

De beleidsregel parkeernormen Lisse 2019 heeft als doel het bewaken van een prettige en leefbare leefomgeving door een actueel toetsingskader op het gebied van parkeren te bieden voor ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Lisse. De parkeernormen zijn voor de gemeente een sturend middel om parkeeroverlast tegen te gaan. Een aandachtspunt is dat deze de normen de ontwikkelingen in voornamelijk in het centrumgebied niet onmogelijk maken.

Stellingen

Het aanleggen van meer parkeerplaatsen staat in het enquêteonderzoek onder inwoners van de gemeente in de top 3 van belangrijkste verkeersmaatregelen (31% van de respondenten noemt dit). Meer en/of betere fietsenstallingen wordt door 8% van de respondenten genoemd als belangrijke maatregel. Meer (bewaakte) fietsenstallingen wordt tevens genoemd als maatregel om het fietsgebruik in Lisse te stimuleren.

De meeste inwoners van Lisse zijn (nog) niet in het bezit van een elektrische auto. Onder de inwoners die wél in het bezit zijn van een elektrische auto is ruim twee derde van mening dat de gemeente openbare laadpalen moet aanleggen. Voor 18% van de respondenten die niet in het bezit zijn van een (volledig) elektrische auto, is voor 18% het feit dat er geen/onvoldoende laadpalen in de wijk zijn, een reden om dat niet te doen.



CONCLUSIES

De belangrijkste conclusies uit de analyse van het aspect Parkeren zijn:

- Door de hoge parkeerdruk in het westelijk en oostelijk deel van de binnenstad van Lisse, is voor Lissenaars de aanleg van meer parkeerplaatsen binnen de gemeente een aandachtspunt.
- Voor een toekomstbestendig laadnetwerk is de aanleg van meer openbare laadpalen een must.
- Een betere verdeling van vrije parkeerplaatsen, parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone en vergunningsplaatsen is nodig om het parkeergedrag te reguleren. De huidige ontheffingsprocedure is een punt van discussie.
- Parkeernormen dienen parkeeroverlast te voorkomen maar ruimtelijke ontwikkelingen in vooral het centrumgebied niet onmogelijk maken.



Bronnen:

- 'Rapportage Levendig Lisse; onderzoek mobiliteit', augustus 2020
- 'Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan gemeente Lisse', januari 2021
- 'Rapportage Parkeer- en Verkeersonderzoek HLTsamen - gemeente Lisse', september/oktober 2020



B2 MOBILITEITSNETWERKEN

Om de ambities en speerpunten van de Mobiliteitsvisie te kunnen realiseren stellen we voor iedere vervoerswijze een mobiliteitsnetwerk op. Deze netwerken zijn de basis voor toekomstige investeringen in infrastructuur. In bijlage B1 t/m B3 wordt per netwerk aangegeven welke inrichtingseisen gekoppeld zijn aan de verschillende hiërarchische categorieën van een specifiek netwerk.

Het STOMP-principe

Bij het ontwikkelen van nieuwe gebieden en bij grootschalige investeringen in de bestaande bebouwde omgeving passen we het STOMP-principe toe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privéauto. Bij het STOMP-principe krijgt lopen (Stappen) de meeste prioriteit, gevolgd door fietsen (Trappen), Openbaar vervoer (OV), deelvervoer (MaaS) en dan pas de Privéauto. Zo vormt de mens het startpunt bij het ontwerpen van de openbare ruimte.

Om de prioriteitsvolgorde van STOMP in dit Mobiliteitsplan uit te dragen beginnen we met het loopnetwerk en eindigen we met de wegategorisering voor gemotoriseerd verkeer.

B2.1 Loopnetwerk

B2.1.1 Uitgangspunten

Een belangrijk uitgangspunt van het loopnetwerk is dat lopen een vanzelfsprekende vervoerswijze wordt voor alle verplaatsingen op de korte afstand. Dit betekent dat mensen via een directe route de belangrijkste bestemmingen kunnen bereiken op een veilige, comfortabele en aantrekkelijke manier. Daarnaast willen we het recreatief en sportief bewegen stimuleren door de bestaande recreatieve ommetjes te verbeteren en indien mogelijk met elkaar te verbinden.

Een ander uitgangspunt dat van belang is voor het opstellen van een loopnetwerk is dat we de huidige hoofdverbindingen versterken: dit zijn de routes naar Lisse centrum vanuit Lissebroek en Poelpolder en de route tussen Lisse en Ter Specke. Na de uitbreiding van Lissebroek willen we ervoor zorgen dat de nieuwe wijken voor voetgangers goed verbonden worden met Lisse centrum en winkelcentrum de Poelmarkt. Hiertoe is een zoekgebied voor een nieuwe langzaam verkeersverbinding aangegeven, waarbij de gewenste verbinding tussen de N208 en de A44 leidend is.

Voor de kortere afstanden versterken we de loopstructuur op de wegen rondom belangrijke bestemmingen, zoals de scholen en beide winkelcentra. Daarbij zorgen we er ook voor dat de looproute tussen de parkeerterrein en winkelcentra aantrekkelijk wordt ingericht.

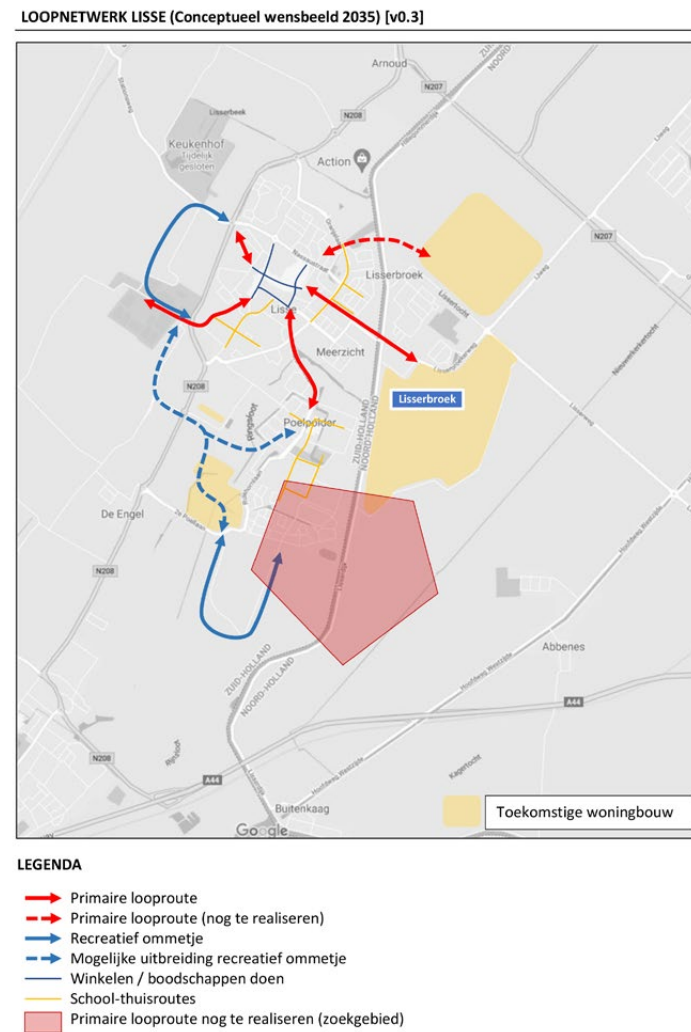
Ten slotte verbeteren we de verkeersveiligheid en het comfort op de ommetjes over de Van Lyndenweg en over de Roversbroekdijk. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid om de Van Lyndenweg en Roversbroekdijk met elkaar te verbinden en om een recreatieve wandelverbinding aan te brengen vanuit Poelpolder richting Van Lyndenweg.

B2.1.2 Netwerk

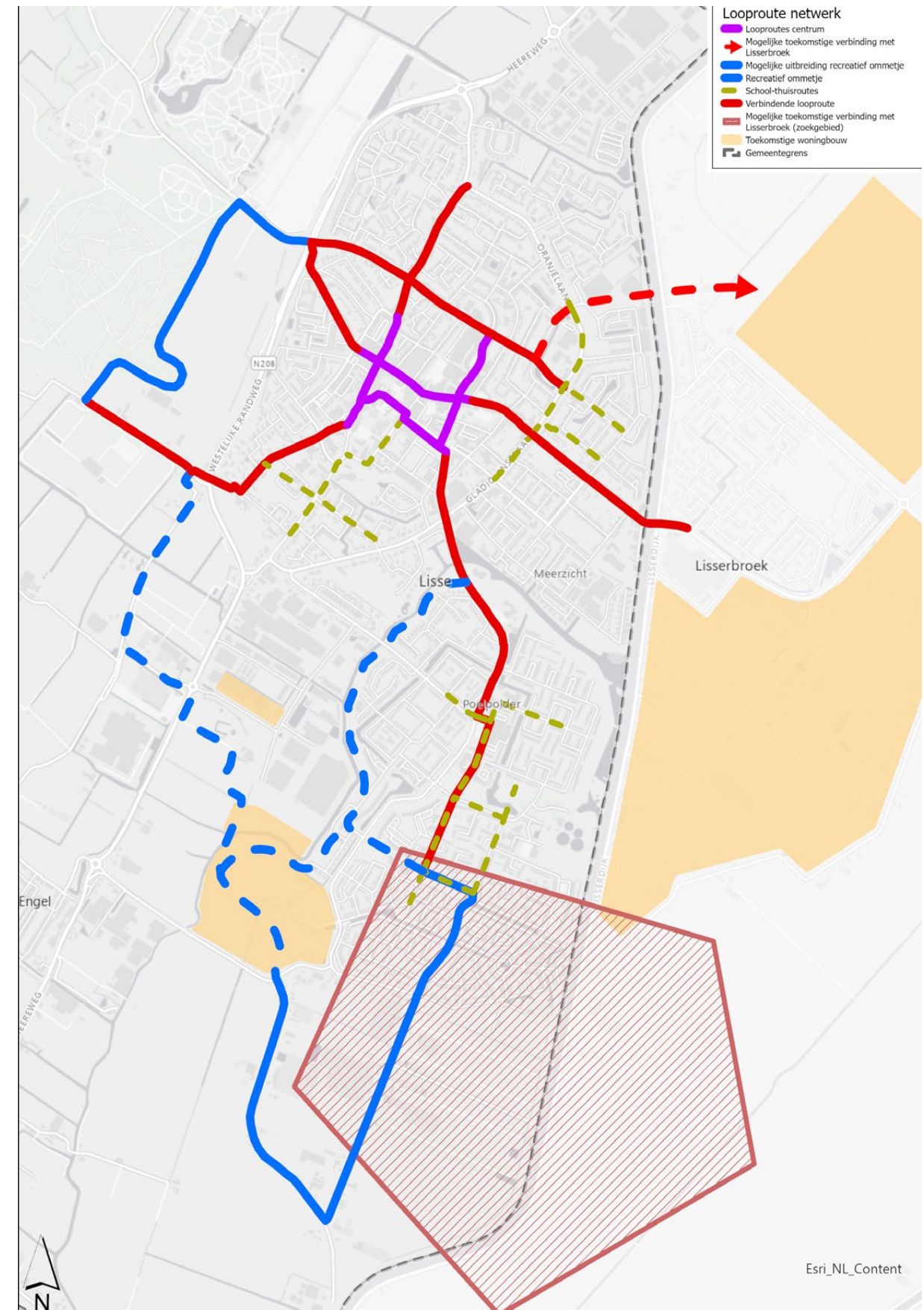
De uitgangspunten uit de vorige paragraaf hebben we vertaald in het onderstaande loopnetwerk. De inrichtingseisen voor toekomstige investeringen in de infrastructuur op het loopnetwerk zijn opgenomen in bijlage 1. Verder gelden voor dit netwerk de volgende uitgangspunten.

De trottoirs en paden van het loopnetwerk:

- Krijgen de eerste prioriteit bij de gladheidsbestrijding
- Worden onderhouden op het hoogste onderhoudsniveau
- Worden vrijgehouden van obstakels door middel van gerichte en actieve handhaving.



Afbeelding 9 Uitgangspunten loopnetwerk



Afbeelding 10 Kaart loopnetwerk

B2.2 Fietsnetwerk

B2.2.1 Uitgangspunten

Voor het fietsnetwerk is een belangrijk uitgangspunt dat fietsen (inclusief e-fiets) een vanzelfsprekende vervoerswijze wordt op de korte en middellange afstand (tot 7 km voor de conventionele fiets en tot 15 km voor de e-fiets). Hiervoor is het nodig om Lisse te verbinden met de omliggende dorpen en binnen Lisse de belangrijkste woonwijken en bestemming te verbinden via een veilig, direct, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk.

Het provinciale netwerk van doorfietsroutes vormt de basis voor de verbindingen met de omliggende kernen. In afbeelding 5 zijn deze in zwart aangegeven, met doorgetrokken lijnen voor de routes die al zijn vastgesteld en gestippelde routes voor verbindingen waarvoor nog geen tracé is vastgesteld. In de praktijk blijkt dat veel fietsers kiezen voor de Achterweg-Zuid richting Sassenheim in plaats van de provinciale weg. Bovendien is het ongewenst dat een doorgaande fietsroute dwars over de promenade van Lisse centrum gaat. Daarom is met een dubbelde zwarte lijn een gewenste aanpassing van het provinciale netwerk aangegeven.

In rood is in afbeelding 11 aangegeven hoe mensen uit Lisse nu naar de omliggende kernen fietsen. In blauw is aangegeven wat nu de belangrijkste interne fietsverplaatsingen zijn en met een blauwe stippellijn is aangegeven welke toekomstige interne fietsverbinding relevant worden wanneer alle woningbouwontwikkelingen gereed zijn of wat daarbij een zoekgebied zou kunnen zijn. (Waarbij de gewenste verbinding tussen de N208 en de A44 leidend is.) Bij de interne verplaatsingen worden ook verplaatsingen tussen Lisse en Lisserbroek bedoeld, vanwege de nabijheid en onderlinge verwevenheid.



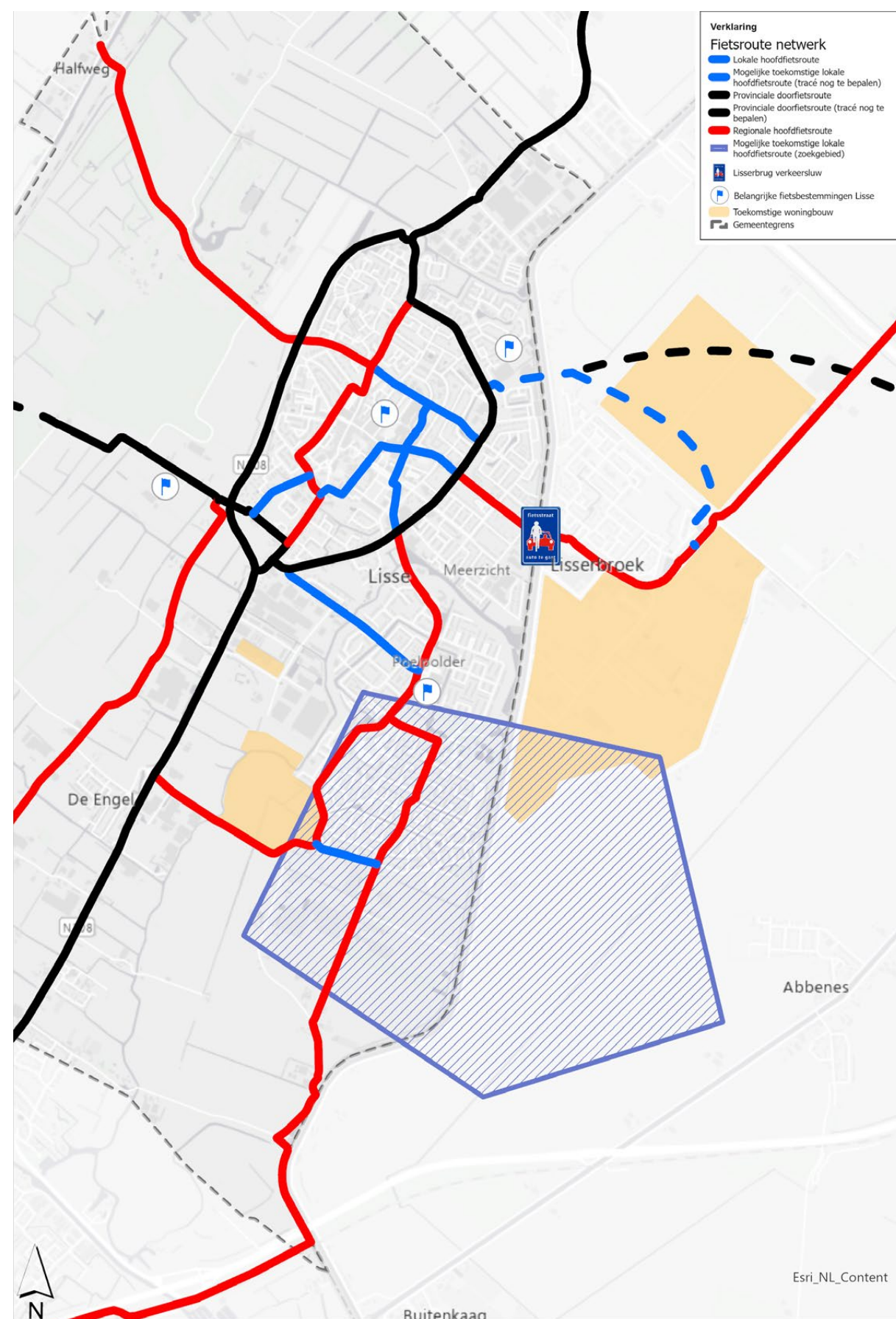
Afbeelding 11 Uitgangspunten fietsnetwerk

B2.2.2 Netwerk

De uitgangspunten uit de vorige paragraaf hebben we vertaald in het onderstaande fietsnetwerk. De inrichtingseisen voor toekomstige investeringen in de infrastructuur op het fietsnetwerk zijn opgenomen in bijlage 2. De gewenste aanpassingen aan het provinciale netwerk van doorfietsroutes worden besproken met de regio en provincie. Verder gelden voor dit netwerk de volgende uitgangspunten.

De fietspaden op het fietsnetwerk:

- Krijgen de eerste prioriteit bij de gladheidsbestrijding
- Worden onderhouden op het hoogste onderhoudsniveau
- Zijn in principe voorzien van gesloten verharding (asfalt, beton of materiaal van vergelijkbaar comfort)
- Krijgen bij voorkeur voorrang op kruisend verkeer.



Afbeelding 12 Kaart fietsnetwerk

B2.3 Openbaar vervoer

B2.3.1 Uitgangspunten

Voor het OV-netwerk is een belangrijk uitgangspunt dat reizen per openbaar vervoer een nog waardiger alternatief zal vormen voor de auto. De belangrijkste ingreep zal daarbij zijn om het HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) netwerk uit te breiden met een nieuwe verbinding Noordwijk-Schiphol, via Lisse. Om dit mogelijk te maken wordt er een nieuwe HOV-brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek aangelegd. Dit zorgt voor beter regionaal openbaar vervoer met een hoge frequentie, hoge snelheid, optimale toegankelijkheid, hoge betrouwbaarheid en goed comfort.

Momenteel verzorgt vervoerder Arriva in het concessiegebied Zuid-Holland Noord, waar Lisse onderdeel van is, het busvervoer. De concessieperiode duurt officieel nog tot december 2022. In verband met de coronapandemie is de nieuwe aanbesteding voor openbaar vervoer in dit gebied uitgesteld en geldt er een 'overbruggingsconcessie', zodat de reizigersaantallen zich kunnen herstellen en de marktwerking in de OV-sector weer normaliseert.



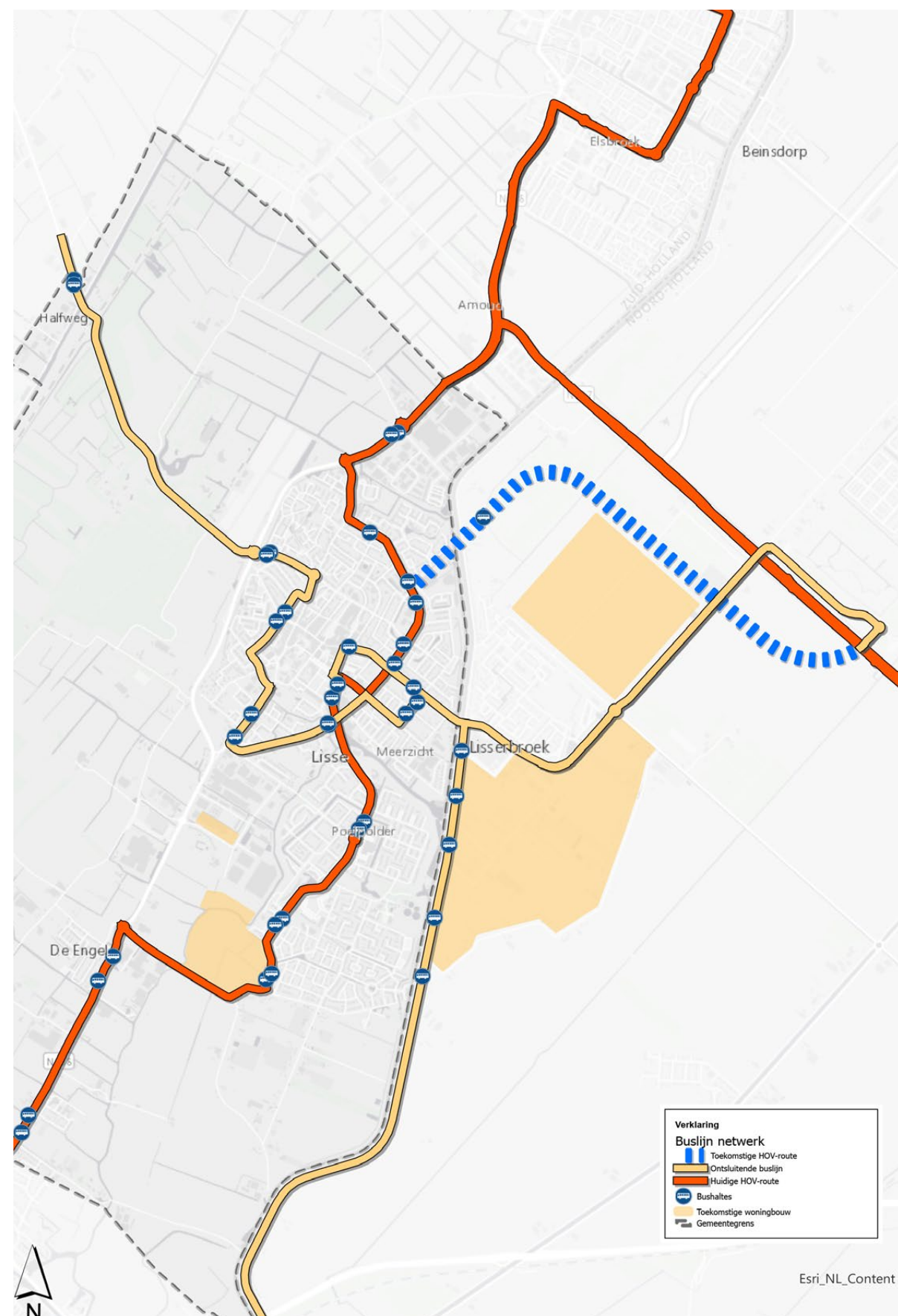
Afbeelding 13 Uitgangspunten OV-netwerk

Belangrijke doelen om de kwaliteit van het openbaar vervoer in Lisse te waarborgen en verbeteren zijn:

- Stiptheid, volgens dienstregeling en met goede aansluitingen
- Frequentie, aansluitend op behoeftes van bewoners en bezoekers van de gemeente
- Snelheid, bij voorkeur over eigen infrastructuur (waar mogelijk busbanen)
- Toegankelijkheid, voor alle soorten reizigers
- Aantrekkelijkheid, comfortabele en herkenbare voertuigen
- Extra aandacht voor de bereikbaarheid van Keukenhof in het bollenseizoen en nachtlijnen van en naar omliggende steden.

B2.3.2 Netwerk

De uitgangspunten uit de vorige paragraaf zijn doorvertaald naar het onderstaande OV-netwerk. De buslijnen in het openbaar vervoersnetwerk van Lisse zijn grofweg onder te verdelen in twee categorieën: regulier openbaar vervoer en Hoogwaardig Openbaar Vervoer. De reguliere buslijnen (streeklijnen en buurtbuslijn) ontsluiten Lisse op stads- en wijkniveau. De regionale buslijn (Qliner) ontsluit Lisse met de regio. Via de diverse buslijnen kunnen treinstations van omliggende steden zoals Hillegom en Voorhout worden bereikt. Om de verbondenheid van Lisse met de regio verder te vergroten, is een directere HOV-verbinding (blauwe lijn) gepland. Deze is onderdeel van de HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol.



Afbeelding 14 Kaart netwerk openbaar vervoer

B2.4 Gemotoriseerd verkeer

B2.4.1 Uitgangspunten

De wegencategorisering van het wegennet van Lisse is gebaseerd op de uitgangspunten van het landelijk programma Duurzaam Veilig Wegverkeer. Het principe Duurzaam Veilig Wegverkeer heeft zich de afgelopen jaren in Nederland bewezen doordat deze een aanzienlijke toename van verkeersveiligheid teweeg heeft gebracht.

Bij het tot stand komen van de verschillende wegencategorieën, is gekeken naar een evenwicht tussen de vorm van de weg, het gebruik (snelheid en intensiteit) en de functie die de weg vervult binnen het netwerk. De Stroomweg (SW) is de hoogste wegencategorie in het netwerk en is in het beheer bij de provincie of het rijk. Deze wegencategorie heeft uitsluitend een verkeersfunctie. De Gebiedsontsluitingsweg (GOW) vervult de functie van het ontsluiten van een gebied richting de stroomwegen. De Erftoegangsweg (ETW) is de laagste wegencategorie en vervult hoofdzakelijk een verblijfsfunctie (wonen, werken, recreëren). Deze drie wegencategorieën komen voor binnen (bibeko) en buiten (bubeko) de bebouwde kom.

Bij de uitgangspunten voor het autonetwerk van Lisse, wordt tevens rekening met de nieuwe verkeersstructuur van het naastgelegen Lissebroek, zoals opgenomen in de Gebiedskaart Lissebroek 2040.



Afbeelding 15 Uitgangspunten autonetwerk

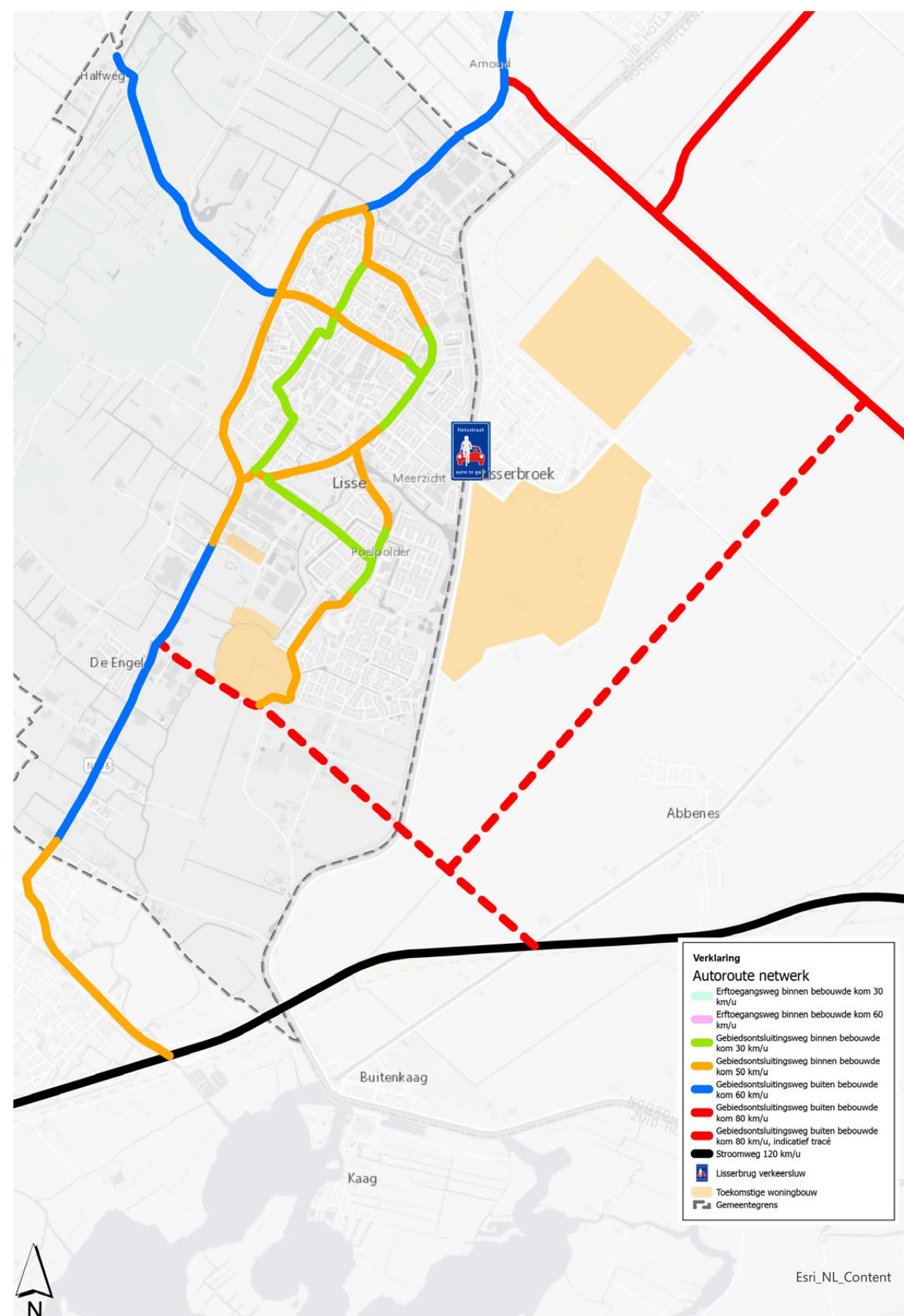
Hoewel de ontwikkelingen rondom de mogelijke introductie van de categorie GOW30 (binnen de bebouwde kom) nauwlettend worden gevolgd, is deze nog niet in de nieuwe wegencategorisering opgenomen. Wanneer meer bekend is over de verschijningsvorm, impact en er landelijke richtlijnen met betrekking tot de inrichting bekend zijn, moet worden onderzocht welke wegvakken in Lisse baat hebben bij een her-categorisering.

Belangrijk doelen om een kwalitatief autonetwerk te bereiken zijn:

- De hoofdontsluiting van Lisse en de regio naar de A4 en A44 over N207 en de nieuw te realiseren verbinding tussen de N208 en A44 ten zuiden van Lisse laten gaan.
- Noord-Zuid verkeer over de N208 langs Lisse zoveel mogelijk ontmoedigen.
- Lopen en fietsen tussen Lisse en Lissebroek stimuleren door gemotoriseerd verkeer buitenom te laten rijden (over de N207 en nieuwe verbinding tussen N208 en A44).
- Een shuttle laten rijden tussen Keukenhof en P+R langs de N207 over de vrije busbaan, om zo de N207 te ontlasten tijdens het bollenseizoen.

B2.4.2 Netwerk

De uitgangspunten van het landelijk programma Duurzaam Veilig Wegverkeer zijn vertaald in onderstaande wegencategorisering. De inrichtingseisen voor toekomstige investeringen in de infrastructuur op het netwerk voor gemotoriseerd verkeer zijn opgenomen in bijlage 4.



Afbeelding 16 Kaart netwerk autoverkeer

B3 INRICHTINGSEISEN LOOPNETWERK

Om een goed toegankelijk loopnetwerk te bereiken, gaan wij uit van onderstaande inrichtingseisen voor aanliggende trottoirs en vrijliggende looppaden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een minimaal en ideaal profiel.

Tabel 6 Ontwerputgangspunten loopnetwerk

	Breedte trottoir		Breedte looppad		Obstakelvrije ruimte ⁽¹⁾
	Minimaal	Ideaal	Minimaal	Ideaal	
Hoofdroute voetgangers	1,80 m	2,40 m	1,80 m	2,40 m	1,20 m
Recreatieve wandelroute	1,50 m	2,00 m	1,50 m	2,00 m	0,90 m
Geen onderdeel loopnetwerk	1,80 m	2,00 m	1,80 m	2,00 m	0,90 m

⁽¹⁾ $\geq 0,90$ m bij puntvernauwing over een lengte van max. 0,50 m. $\geq 1,20$ m bij plaatselijke versmallingen over een lengte van max. 20 m.

B4 INRICHTINGSEISEN FIETSNETWERK

Voor een toereikend fietsnetwerk, met voldoende comfort en veiligheid, gaan wij uit van onderstaande inrichtingseisen voor fietsvoorzieningen per wegcategorie. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen voorzieningen als onderdeel van het utilitair fietsnetwerk en het recreatieve fietsnetwerk.

B4.1 Utilitair fietsnetwerk

Tabel 7 Gewenste voorzieningen utilitair fietsnetwerk

Wegcategorie	Verkeers-intensiteit (mvt/etm)	Regionale doorfietsroute	Hoofd-fietsroute	Ontsluitende route	Geen onderdeel fietsnetwerk
ETW bibeko (30 km/uur)	< 4.000	Fietsstraat	Gemengd ⁽¹⁾ Fietsstraat ⁽²⁾	Gemengd ⁽³⁾ Fietsstraat ⁽⁴⁾	Gemengd
	> 4.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
ETW bubeko (60 km/uur)	< 2.000	Fietspad	Gemengd ⁽⁵⁾ Fietspad ⁽⁵⁾ Fietsstraat ⁽⁶⁾	Gemengd ⁽⁷⁾ Fietspad ⁽⁸⁾ Fietsstraat ⁽⁶⁾	Gemengd
	2.000 – 3.000	Fietspad	Fietspad (evt. fietsstroken)	Fietspad (evt. fietsstroken)	Fietspad (evt. fietsstroken)
	> 3.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW30 bibeko (30 km/uur) ⁽⁹⁾	n.v.t.	Fietspad	Fietsstroken	Fietsstroken	Fietsstroken
GOW bibeko (50 km/uur)	n.v.t.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW bubeko (60 km/uur)	n.v.t.	(brom)fietspad	(brom)fietspad	(brom)fietspad	(brom)fietspad

⁽¹⁾ bij aantal fietsers < 50% het aantal motorvoertuigen

⁽²⁾ bij aantal fietsers \geq 50% het aantal motorvoertuigen

⁽³⁾ bij < 750 fietsers per etmaal

⁽⁴⁾ bij > 750 fietsers per etmaal

⁽⁵⁾ bij aantal motorvoertuigen > aantal fietsers

⁽⁶⁾ bij aantal motorvoertuigen < aantal fietsers

⁽⁷⁾ bij < 500 fietsers per etmaal

⁽⁸⁾ bij > 500 fietsers per etmaal

⁽⁹⁾ voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u zijn nog geen landelijke inrichtingseisen bekend. Bij potentiële publicatie CROW wordt die overgenomen/ingepast aan de situatie in Lisse.

Tabel 8 Ontwerpuitgangspunten utilitair fietsnetwerk

				Regionale fietsroute	Hoofd fiets	Ontsluitende route	Geen onderdeel fietsnetwerk	
Kwaliteitseisen	Eisen inrichting fietsvoorzieningen	Breedte vrijliggend fietspad één richting (m)	0 - 150 fts/h (één richting)	3,00	2,50	2,00	2,00	
			150 - 750 fts/h (één richting)	3,00	3,00	3,00	2,50	
			> 750 fts/h (één richting)	4,00	4,00	4,00	3,50	
		Breedte vrijliggend fietspad twee richtingen (m)	0 - 50 fts/h (twee richtingen)	4,00	3,00	3,00	3,00	
			50 - 150 fts/h (twee richtingen)	4,00	3,00	3,00	3,00	
			150 - 350 fts/h (twee richtingen)	4,00	4,00	3,50	3,50	
			> 750 fts/h (twee richtingen)	5,00	4,50	4,50	4,50	
		Breedte fietsstraat (m)	Min.	4,50	4,50	4,50	4,50	
			Opt.	5,80	5,80	5,80	5,80	
		Obstakelvrije ruimte (m)	Min.	0,625	0,625	0,625	0,625	
			Opt.	1,50	0,75	0,75	0,75	
Kantopsluiting	Min.	Lage band, max 0.05m zicht	Lage band, max 0.05m zicht	Lage band, max 0.05m zicht	Lage band, max 0.05m zicht			
	Opt.	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak			
Verharding		Gesloten	Gesloten	Gesloten	Gesloten			
Aanwezigheid paaltjes		Nee	Nee	Nee	Nee			

B4.2 Recreatief fietsnetwerk

Tabel 9 Gewenste voorzieningen recreatief fietsnetwerk

Wegcategorie	Verkeersintensiteit (mvt/etm)	Recreatieve fietsroute
ETW bibeko (30 km/uur)	< 4.000	Gemengd
	> 4.000	Fietspad
ETW bubeko (60 km/uur)	< 2.000	Gemengd
	> 2.000	Fietspad
GOW30 bibeko (30 km/uur) ⁽¹⁾	n.v.t.	Fietsstroken
GOW bibeko (50 km/uur)	n.v.t.	Fietspad
GOW bubeko (60 km/uur)	n.v.t.	(brom)fietspad

⁽¹⁾ voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u zijn nog geen landelijke inrichtingseisen bekend. Bij potentiële publicatie CROW wordt die overgenomen/ingepast aan de situatie in Lisse.

Tabel 10 Ontwerpuitgangspunten recreatief fietsnetwerk

			Recreatieve fietsroute		
Kwaliteitseisen	Eisen inrichting fietsvoorzieningen	Breedte vrijliggend fietspad één richting (m)	0 - 150 fts/h (één richting)	2,00	
			150 - 750 fts/h (één richting)	2,50	
			> 750 fts/h (één richting)	3,50	
		Breedte vrijliggend fietspad twee richtingen (m)	0 - 50 fts/h (twee richtingen)	3,00	
			50 - 150 fts/h (twee richtingen)	3,00	
			150 - 350 fts/h (twee richtingen)	3,50	
			> 750 fts/h (twee richtingen)	4,50	
		Breedte fietsstraat (m)	Min.	4,50	
			Opt.	5,80	
		Breedte fietsstrook (m)	Min.	1,70	
			Opt.	2,25	
Verharding		Gesloten			
Aanwezigheid paaltjes		Nee			

B5 INRICHTINGSEISEN NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER

Ten behoeve van een veilige en betrouwbare verkeersafwikkeling met zo min mogelijk overlast voor bewoners en ondernemers in Lisse, worden onderstaande inrichtingseisen voor de verschillende wegcategorieën (gebaseerd op Duurzaam Veilig) voorgesteld.

Tabel 11 Ontwerputgangspunten netwerk gemotoriseerd verkeer

Wegcategorie	Maximum snelheid (km/u)	Rijrichtingscheiding	Wegkanten	Parkeervoorziening
ETW bibeko (30 km/uur)	30	Geen	Trottoirband	Langs- of haaksparkeren
ETW bubeko (60 km/uur)	60	Geen	Geen of onderbroken markering	Langsparkeren
GOW30 bibeko	30	Enkele asmarkering	Trottoirband	Geen
GOW bibeko (50 km/uur)	50	Dubbele asmarkering of berm	Trottoirband	Geen
GOW bubeko (60 km/uur)	80		Onderbroken markering	Geen

Tabel 12 Inrichtingseisen netwerk gemotoriseerd verkeer

	Afkorting		ETW bibeko	ETW bubeko	GOW30 bibeko ⁽⁴⁾	GOW bibeko	GOW bubeko
Inrichtingseisen	Vmax	km/u	30	60	30	50	80
	Wegkanten		Trottoirband	Geen of onderbroken markering	Trottoirband	Trottoirband	Onderbroken
	Rijrichtingscheiding		Geen	Geen	Dubbel of berm	Dubbel of berm	Dubbel of berm
	Verhardingsbreedte rijstrook (in meter) minimaal profiel	m	2,40	1,75	2,90 - 3,50	2,90 - 3,50	2,75
	Verhardingsbreedte rijstrook (in meter) optimaal profiel	m	2,90	2,25	3,25 ⁽²⁾	3,25 ⁽¹⁾	2,75
	Minimale breedte rijrichtingscheiding (incl. markering)	m	N.v.t.	N.v.t.	0,10	0,10	0,45
	Optimale breedte rijrichtingscheiding (incl. markering)	m	N.v.t.	N.v.t.	1,50	1,50	1,10
	Verhardingsbreedte rijbaan minimaal profiel (incl. evt. tussenberm)	m	4,80	4,20 ⁽²⁾	5,90	5,90	6,85

	Afkorting		ETW bibeko	ETW bubeko	GOW30 bibeko ⁽⁴⁾	GOW bibeko	GOW bubeko
Inrichtingseisen	Verhardingsbreedte rijbaan optimaal profiel (incl. evt. tussenberm)	m	5,80	5,50 ⁽²⁾	6,60	8,50 - 15,00 ⁽³⁾	7,50
	Obstakelvrije afstand minimaal profiel	m	0,60	1,50	0,60	0,60	4,50
	Obstakelvrije afstand optimaal profiel	m	0,60	2,50	1,50	1,50	6,00
	Parkeervoorziening minimaal profiel		Langs, 2m / haaks 5,13m	Geen	Langs, ≥2,30m	Langs, ≥2,30m	Geen
	Parkeervoorziening optimaal profiel		Langs, 2m	Langs, 2m	Geen	Geen	Geen
	Breedte asmarkering	m	N.v.t.	N.v.t.	0,10	0,10	0,15
	Breedte kantmarkering	m	N.v.t.	0,10	N.v.t.	N.v.t.	0,15
	Breedte redresseerstrook (excl. markering)	m	N.v.t.	0,25 - 0,40	N.v.t.	N.v.t.	0,30
	Breedte vluchtruimte		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	2,45

⁽¹⁾ Bij één rijstrook per richting 3,25 - 3,50 m, bij twee rijstroken of meer per richting 3,25 m

⁽²⁾ Uitgaande van kant- of uitwijkstrook en geen fiets/suggestiestrook

⁽³⁾ 8,50m bij één rijstrook per richting en 15,00 meter bij twee rijstroken per richting

⁽⁴⁾ voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u zijn nog geen landelijke inrichtingseisen bekend. Bij potentiële publicatie CROW wordt die overgenomen/ingepast aan de situatie in Lisse.

Opdrachtgever:
HLTsamen
Datum:
30 november 2021

Projectteam Lisse
Wanda van der Wolf
Martijn Meulenbroek
Wim Vermeulen

Projectteam Kragten
Jan Waalen
Gertjan Hanckmann
Ton van der Plaats