



MOBILITEITSVISIE

GEMEENTE LISSE

Bestuurlijk opdrachtgevers:

HLTsamen

Datum:

24 augustus 2021

VOORWOORD

Voor u ligt de mobiliteitsvisie van Lisse. Deze visie vormt een belangrijke eerste stap die straks moet leiden tot een nieuw mobiliteitsplan inclusief uitvoeringsprogramma voor onze gemeente. Met het mobiliteitsplan willen we ervoor zorgen dat Lisse nu maar ook in de toekomst een bereikbare, aantrekkelijke en leefbare woonplaats blijft met een rustig en dorps karakter en een hoog voorzieningenniveau.

Het motto van onze Omgevingsvisie Lisse 2040 is 'Samen werken aan een levendig Lisse'. U ziet die gedachte terug in deze voorliggende visie. Vanuit dezelfde gedachte zijn we aan de slag gegaan met ons mobiliteitsplan.

Net als bij de omgevingsvisie maken we dit plan samen met inwoners en partners. We hebben daarom aan het begin van dit jaar prettige en interessante gesprekken gevoerd met inwoners en andere betrokkenen. Dit heeft ons, samen met de resultaten van de veelvuldig ingevulde enquête, een schat aan waardevolle informatie opgeleverd. Het is fijn om te zien 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.

De wensen en ideeën die met ons zijn gedeeld zijn input geweest voor deze visie. De geformuleerde ambities vind ik een mooi resultaat dat ons inspireert om nu ook de volgende stap te zetten en deze mobiliteitsvisie te vertalen in concrete plannen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Uiteraard hebben we hierbij de Lisser samenleving weer hard nodig en rekenen we graag op net zoveel betrokkenheid en enthousiasme als we nu hebben mogen ervaren.

We komen dus weer bij u terug!

Ik wens u veel leesplezier.

Jolanda Langeveld
Wethouder verkeer en infrastructuur

SAMENVATTING

Lisse in 2040: Lisse is een bloeiende omgeving waar we als Lissers graag in bewegen, nu en in de toekomst. Daarom werken we aan een goede bereikbaarheid, tijdens en buiten het bollenseizoen, met een goede oost-westverbinding voor de lange termijn. Daarbij gaan we voor duurzame oplossingen die bijdragen aan een gezond klimaat. Alle mensen, jong of oud, kunnen komen waar ze willen zijn. Iedereen is op zijn eigen manier mobiel en hoort erbij. Ruimte voor fiets en voetganger dragen bij aan het dorpse gevoel, waar iedereen van houdt. In Lisse voelen we ons veilig en genieten we van onze omgeving, die we met elkaar steeds mooier maken!

Voor deze mobiliteitsvisie hebben we de ambities van de Omgevingsvisie vertaald naar vier mobiliteitsambities. Daarbij kijken we niet alleen naar bereikbaarheid en doorstroming, maar ook naar de leefbaarheid van ons dorp, de verkeersveiligheid voor onze inwoners en een duurzame toekomst voor onze kinderen en kleinkinderen. Aan iedere ambitie zijn speerpunten gekoppeld waarmee we de mobiliteitsvisie waarmaken.

Ambitie 1: Lisse is bereikbaar

- a) We verbeteren de regionale oost-westverbindingen:
Dit doen we samen met de regio voor personenauto's, voor de fiets en met de ontwikkeling van (hoogwaardig) openbaar vervoer.
- b) We managen de piekdrukke in de bollenstreek:
Door in te zetten op verkeersmanagement met onze regionale partners, de ontwikkeling van regionale overstappunten en de verkenning van een P&R langs de nieuwe vrije busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep wordt de drukke als gevolg van de Keukenhof en het bollenseizoen in goede banen geleid.
- c) We maken en houden Lisse centrum bereikbaar:
Door het verbeteren van fietsparkeren, loop- en fietsverbindingen naar het centrum en met een nieuwe beleidsregels voor parkeren.

Ambitie 2: Lisse gaat voor duurzame mobiliteit

- a) We stimuleren elektrisch rijden:
Door de laadinfrastructuur te verbeteren op basis van een dynamisch beleidsplan, met elektrische bussen in het openbaar vervoer en door zelf het goede voorbeeld te geven met het eigen wagenpark. Daarnaast blijven we op zoek naar mogelijkheden om hierbij drempels voor onze inwoners zo veel mogelijk weg te nemen of juist extra kansen te creëren door een integrale aanpak.
- b) We zetten in op duurzame mobiliteit:
Door lopen en fietsen te stimuleren, thuiswerken te ondersteunen en deelmobiliteit beschikbaar te stellen.

Ambitie 3: Lisse heeft een prettige en veilige leefomgeving

- a) We verbeteren de verkeersveiligheid met een hernieuwde focus:
Met veilige fietsroutes naar sportverenigingen en scholen, met meer aandacht voor de elektrische fiets en afleiding en met de inzet van gedragscampagnes.
- b) We maken een prettige leefomgeving voor de menselijke maat:
Door autoverkeer om de kern heen te leiden en de woonwijken in te richten voor de menselijke maat met een minder dominante positie voor de auto.
- c) We houden ons buitengebied toegankelijk voor inwoners, bezoekers en agrariërs:
Door ontmoetingen tussen fietsers en landbouwverkeer zoveel mogelijk te vermijden en verkeersveilig in te richten waar dat niet kan.

Ambitie 4: Lisse gaat voor actieve en toegankelijke mobiliteit

- a) We zorgen voor een toegankelijk mobiliteitssysteem:
Met OV en looproutes die goed toegankelijk zijn met voldoende rustpunten.
- b) We stimuleren actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en nodigen inwoners uit om sportief en recreatief te bewegen:
Met de ontwikkeling van vitaliteitsroutes die actieve vormen van mobiliteit voor iedereen aantrekkelijk maakt.

In dit visiedocument zetten we de stip op de horizon en geven we richting aan de weg daarnaar toe. In het mobiliteitsplan stellen we vast hoe we die weg gaan bewandelen met elkaar. Bekijk de animatie op www.Lisse.nl/mobiliteit

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	6
1.1. Aanleiding	6
1.2. Een integrale benadering	6
1.3. Begin met het waarom	6
1.4. Leeswijzer	7
2. INBRENG VANUIT DE SAMENLEVING	8
3. MOBILITEIT IN DE REGIO	9
3.1. Trends en ontwikkelingen	9
3.2. Knelpunten	9
3.3. Plannen voor de toekomst	12
4. ONTWIKKELINGEN EN BELEID	15
4.1. Gemeentelijk beleid	15
4.2. Ruimtelijke ontwikkelingen	16
4.3. Ontwikkelingen mobiliteit en infrastructuur	17
5. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	19
5.1. Maatschappelijke trends en ontwikkelingen	19
5.2. Trends en ontwikkelingen mobiliteit	20
5.3. Trends in Lisse	20
6. MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE	23
6.1. Wat gaat goed?	23
6.2. Wat kan beter?	23
6.3. Waar afscheid van nemen?	24
7. VISIE OP MOBILITEIT IN LISSE	25
7.1. Ambitie 1: Lisse is bereikbaar	26
7.2. Ambitie 2: Lisse gaat voor Duurzame Mobiliteit	27
7.3. Ambitie 3: Lisse heeft een prettige en veilige leefomgeving	28
7.4. Ambitie 4: Lisse gaat voor actieve en toegankelijke mobiliteit	29
BIJLAGEN	61
B1	GETEKENDE VERSLAGEN DIALOOGSESSIES
B2	INFORMATIE UIT PARTICIPATIEPROCES

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Lisse en de regio zijn volop in ontwikkeling. Als alle woningbouwplannen doorgaan komen er in Lisse en Lisserbroek tezamen ruim 3.500 woningen bij in de komende periode. Ook in de regio is de bouwopgave groot. Deze nieuwe bewoners zorgen voor een toenemende behoefte aan mobiliteit. En dat in een gemeente en regio waar de doorstroming en bereikbaarheid nu al onder druk staat: tijdens de bollentijd, maar zeker ook daarbuiten.

Ook buiten Lisse staat de tijd niet stil. Sociale ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit bieden kansen om groei mogelijk te maken en tegelijkertijd onze leefomgeving te verbeteren. Daarvoor moeten we wel keuzes maken. Kunnen we de groei opvangen met nieuwe vormen van mobiliteit? Of blijft het ondanks de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer, snelfietsroutes, deelmobiliteit, etc. ook nodig om te investeren in nieuwe infrastructuur.

Dit vraagt om een nieuwe visie op mobiliteit in onze gemeente. Daarbij kijken we niet alleen naar bereikbaarheid en doorstroming, maar ook naar de leefbaarheid van ons dorp, de verkeersveiligheid voor onze inwoners en een duurzame toekomst voor onze kinderen en kleinkinderen. In deze mobiliteitsvisie leest u de uitgangspunten van het nieuwe gemeentelijk mobiliteitsbeleid die de basis vormen voor het nieuwe mobiliteitsplan.

1.2. Een integrale benadering

Het mobiliteitsbeleid van Lisse reikt verder dan het oplossen van verkeerskundige knelpunten in de gemeente. Maatregelen die uit dit beleid voortkomen, ondersteunen immers de doelstellingen van andere beleidsprogramma's, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. In verschillende bijeenkomsten zijn de dwarsverbanden met deze beleidsvelden geïnventariseerd, zowel ambtelijk als met externe partijen.

Gelijktijdig met de mobiliteitsvisie is de gemeente Lisse ook gestart met het opstellen van een omgevingsvisie. Omdat er duidelijke raakvlakken bestaan tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid stemmen we beide processen goed op elkaar af. Daarbij organiseren we waar mogelijk gezamenlijke bijeenkomsten, bijvoorbeeld met stakeholders of raadsleden.

1.3. Begin met het waarom

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 de mobiliteitsvisie zijn we daarom uitgegaan van de behoefte achter de vraag naar mobiliteit. Waarom is mobiliteit belangrijk voor de gemeente Lisse? En welke maatschappelijke effecten willen we met het mobiliteitsbeleid bereiken? Deze waarom-vraag staat centraal in de mobiliteitsvisie.



Mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie van de gemeente Lisse is gebaseerd op vier ambities die we hebben opgesteld op basis van de omgevingsvisie van Lisse en de gesprekken met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. In deze mobiliteitsvisie kijken we wat we op het gebied van mobiliteit kunnen bijdragen aan het realiseren van deze ambities.

Mobiliteitsplan

De mobiliteitsvisie maken we concreter in het mobiliteitsplan. Hierin staat de hoe-vraag centraal. Hoe draagt mobiliteit bij aan het realiseren van de ambities van de gemeente Lisse? We vertalen hiervoor de speerpunten naar concrete doelstellingen en kaders voor de komende tien jaar: Hoe ziet het mobiliteitssysteem er over tien jaar uit?

Meerjarenuitvoeringsprogramma

In het Uitvoeringsprogramma geven we vervolgens antwoord op de wat-vraag. Wat moet de gemeente Lisse de komende vier jaar doen om de gestelde doelstellingen te behalen? Hiervoor vertalen we de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan in een aantal concrete maatregelen die bijdragen aan het behalen van de mobiliteitspunten en de ambities van de gemeente Lisse.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 leest u hoe we de samenleving van Lisse hebben betrokken en bij het opstellen van deze visie. Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting weer van wat er op mobiliteitsgebied speelt in de Duin- en Bollenstreek en de regio Holland Rijnland. Hoofdstuk 5 biedt een samenvatting van het gemeentelijk beleid en de ontwikkelingen op gebied van ruimte en mobiliteit die relevant zijn voor deze mobiliteitsvisie. In hoofdstuk 5 vindt u een analyse van de relevante trends en ontwikkelingen die de ontwikkeling van mobiliteit in Lisse de komende jaren vormgeven. Een samenvatting van de gesprekken die we hebben gevoerd met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden vindt u in hoofdstuk 6.

In het laatste hoofdstuk – hoofdstuk 7 – leest u als conclusie de visie op mobiliteit in Lisse. Hierin staan de vier mobiliteitsambities van Lisse beschreven en de speerpunten waarlangs we gaan werken aan die ambities.

2. INBRENG VANUIT DE SAMENLEVING

Een nieuw mobiliteitsbeleid maken we samen met de Lisser samenleving. Bij het opstellen van de mobiliteitsvisie 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.

Ook bij het opstellen van het mobiliteitsplan blijven we de samenleving nauw betrekken. Dit doen we in de vorm van interviews met verschillende belanghebbenden zoals ondernemersverenigingen, scholen, ouderenbond, etc. Ook organiseren we opnieuw een aantal dialoogsessies waar we samen bespreken hoe de toekomst van Lisse op het gebied van mobiliteit eruit moet zien.

3. MOBILITEIT IN DE REGIO

De Bollenstreek heeft als buitenplaats, gelegen tussen de metropolen Den Haag-Rotterdam en Amsterdam, een uniek karakter, dat gekenmerkt wordt door ruimtelijkheid, de bollencultuur en de nabijheid van duinen en strand. De Bollenstreek wordt, met zijn gunstige ligging in de Randstad, gezien als één van de aantrekkelijkste woongebieden van Nederland. Het is van groot belang dat wij met elkaar de kracht van de karakteristieke Duin- en Bollenstreek optimaal benutten. Met balans tussen de nodige economische ontwikkelingen en de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit. Waarbij wonen, werken én toerisme hand in hand gaan.

3.1 Trends en ontwikkelingen

In de Regio Holland Rijnland is het gewenst in 2030 zo'n 28.000 nieuwe woningen te hebben toegevoegd. Hiervan komen zo'n 12.000 à 14.000 woningen in de Duin- en Bollenstreek. Het op een goede wijze accommoderen van deze bestaande woningbouwopgave en mobiliteitsbehoefte brengt omvangrijke inpassings- en bereikbaarheidsvraagstukken met zich mee. Ook de groei en ontwikkeling van de teelt, handel en export, leiden tot verdere aantasting van de openheid van het gebied.

Pact van Teylingen

Sinds de jaren negentig van de vorige eeuw vinden steeds meer partijen, zowel overheden als marktpartijen, de verdergaande verrommeling binnen de Duin- en Bollenstreek een ongewenste ontwikkeling. Op 25 maart 1996 werd het Pact van Teylingen gesloten. Dit pact was nadrukkelijk bedoeld om verdere aantasting van het gebied tegen te gaan. In de praktijk leidde dit naast een adequate bescherming tegen invloeden van buitenaf echter ook tot een vertraging van positieve en wél gewenste ontwikkelingen van het gebied. In maart 2004 is in aanvulling op het Pact van Teylingen het Offensief van Teylingen vastgesteld. Dit offensief zet op initiatief van de greenportgemeenten in op het realiseren van gewenste ontwikkelingen en op het saneren van ongewenste ontwikkelingen.

3.2 Knelpunten

De regionale opgave is om kansen te blijven bieden voor de woningbouwontwikkeling en de economische ontwikkeling van het gebied zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de woonkernen. Veel regionale verbindingen lopen door of net langs woonkernen. Noodgedwongen rijdt veel doorgaand verkeer over deze routes. Net als in veel andere kernen in de regio levert dit in Lisse knelpunten op wat betreft leefbaarheid en verkeersonveiligheid.

De wegen in Lisse zijn op bepaalde momenten overbelast, mede door toedoen van het doorgaand verkeer (toeristisch, recreatief, vrachtverkeer, uitwijkverkeer bij congestie elders). In het voorjaar is sprake van een doorstromingsproblemen op de N208 door verkeer van en naar de Keukenhof en bollenvelden en de verkeersstroom van en naar de duin- en strandgebieden zorgt gedurende het jaar voor extra drukte op de N208.

De Ringvaart is een grote fysieke barrière in het gebied. Er zijn zes Ringvaartbruggen waarvan drie met een regionale functie (A44, N207 en N201). De afstand tussen deze bruggen is groot, daardoor krijgen ook de bruggen zonder regionale functie veel verkeer te verwerken. Deze bruggen

zijn door het smalle wegprofiel en het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen niet in staat de grote hoeveelheid (vracht-)verkeer, dat er noodgedwongen gebruik van moet maken, te verwerken.

De capaciteit van de N207 als centrale route voor de verkeerafwikkeling van en naar de Noordelijke Bollenstreek wordt beperkt door de flessenhals ter hoogte van de kruising van de Ringvaart en de aansluiting N207 op N208 loopt geregeld vast. Verder hebben alle drie de HLT-gemeenten te maken met een slechte aansluiting op de A4/A44. De huidige twee aansluitingspunten (Van Pallandtlaan en N207) zijn onvoldoende.

De bestaande dwarsverbindingen met Noordwijk/Noordwijkerhout en de kust en duingebieden (N442, N443, N444, Delfweg/Stationsweg) zijn ontoereikend voor het huidige verkeersaanbod en er is daar vaak onvoldoende ruimte voor herprofilering.

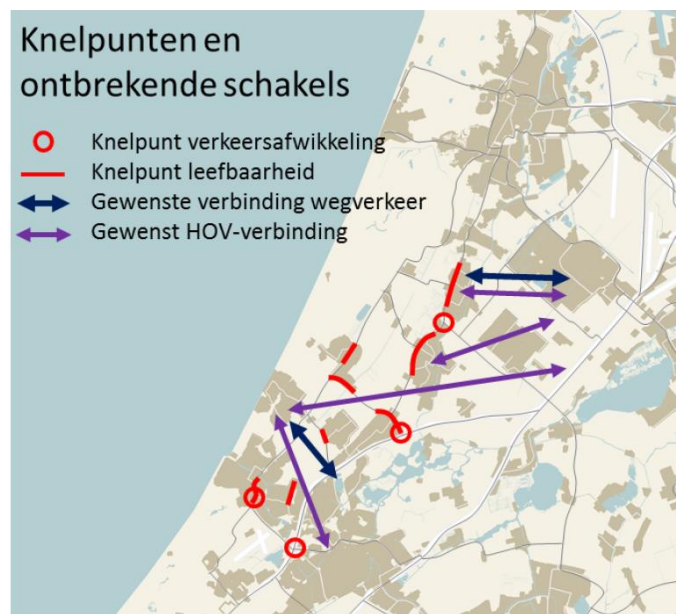
Voor Lisse geldt dat de regionale verkeersstromen vooral via de N208 en de N207 lopen. Op beide routes ontstaat vertraging in de ochtend- en avondspits omdat de wegen de grote hoeveelheid verkeer niet kunnen verwerken. In Sassenheim zorgt dit bovendien voor aantasting van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, waardoor inwoners van Sassenheim een sterke lobby voeren om de hoeveelheid verkeer op de N208 te beperken. Met de verdere groei van het verkeer zal de vertraging voor de weggebruikers en de overlast voor omwonenden nog verder toenemen.

De fietsroutes in het gebied lopen veelal over wegen die tevens een belangrijke functie hebben als ontsluitingsroute voor (vracht) autoverkeer. Dit maakt deze fietsroutes onaantrekkelijk en onveilig.

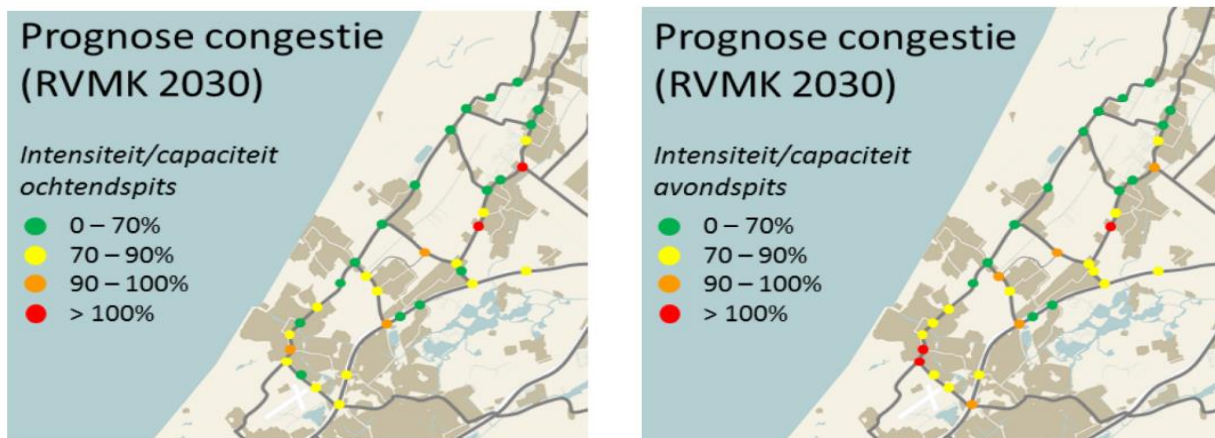
De Duin- en Bollenstreek heeft een grofmazig busnetwerk. Hierdoor zijn niet alle kernen (direct) met elkaar verbonden en zijn verbindingen naar buiten de regio onvoldoende. Met name hoogwaardige oost-west gerelateerde verbindingen worden gemist om echt concurrentie te bieden voor de auto.

Doorkijk naar de 2030

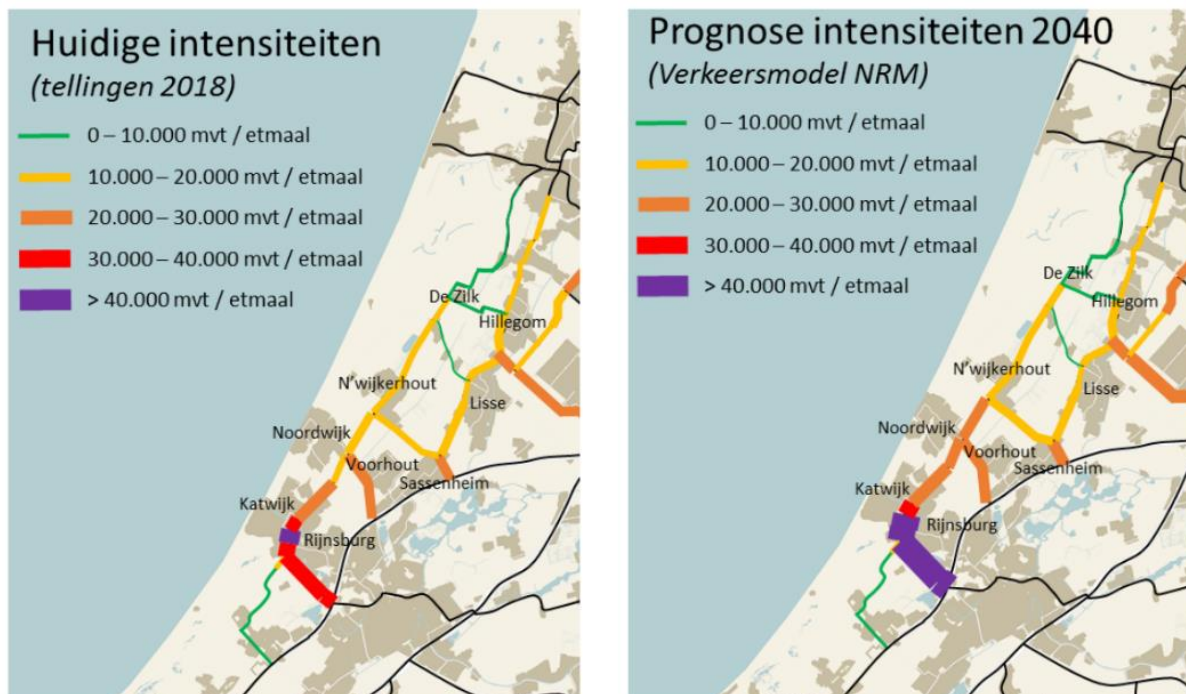
Een toename van grofweg 60.000 inwoners (27.600 woningen) in 2030 tot circa 80.000 inwoners (37.000 woningen) in 2040, leidt zonder ingrijpen tot een substantiële verhoging van het aantal verkeersbewegingen (per dag in 2030 165.600 en in 2040 222.000 extra autoverplaatsingen).



In 2030 dreigt aan de zuidkant van Lisse congestie te ontstaan. De groei van het gemotoriseerd verkeer is op de N208 (Van Pallandtlaan) in Sassenheim (+37%) en de N207 (+30%) in de periode tot 2040 aanzienlijk. Als gevolg van de overbelaste kruispunten ontstaat op enkele plekken terugslag op het onderliggende wegennet. Op de A44 ontstaat ook op een aantal wegvakken in de regio congestie. Een gezamenlijke regionale samenwerking is dus noodzakelijk.



Figuur: prognose congestie kruispunten 2030 (bron: RVMK)



Figuur: huidige en toekomstige intensiteiten regionale wegennet (motorvoertuigen per etmaal)

De kernopgaven voor de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek worden als volgt samengevat:

- De Duin- en Bollenstreek moet betere verbindingen krijgen met de metropolitane netwerken in de Randstad. Vooral vanuit Hillegom en Lisse bestaat behoefte aan betere verbindingen naar de Haarlemmermeer en Schiphol. Dit betreft zowel fiets-, OV- als wegverbindingen.
- Ruimtelijke ontwikkelingen en het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer moeten in samenhang worden gezien.
- De doorstromingsknelpunten moeten worden opgelost.
- Het wegennet wordt zodanig vormgegeven dat er minder doorgaand verkeer door woongebieden rijdt.
- Fietsers moeten op meer verbindingen vrijliggende infrastructuur krijgen zodat een samenhangend regionaal fietsnetwerk ontstaat.

3.3 Plannen voor de toekomst

Er wordt op dit moment op verschillende niveaus gewerkt aan de mobiliteitsopgave in de regio Duin- en Bollenstreek:

- Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek.
- Regionale Strategie Mobiliteit van Holland Rijnland, met maatregelen op het gebied van bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland.
- De subregio Duin- en Bollenstreek is bezig met een Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek als deelverhaal van de Regionale Strategie Mobiliteit.
- Het Plan van Aanpak van de provincie met Zuid-Hollandse partners, wat zich richt op maatregelen (korte en (middel)lange termijn) ter oplossing van mobiliteitsvraagstukken in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Dit is 'werk in uitvoering'. Wat het definitief betekent voor Lisse kunnen we daarom nog niet zeggen. Hieronder volgt daarom een weergave van de stand van zaken op het moment van schrijven.

Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek

Voor het gebied Hillegom, Lisse en Teylingen zet de Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek in op een duurzame Greenpoort, bollenteelt en -toerisme. Een landelijk gebied met vitale dorpskernen waar het prettig leven, wonen, werken en recreëren is. Er wordt geanticipeerd op de grootschalige verstedelijkingsopgave aan de overkant van de Ringvaart, vanwege de grote impact op de regio. Mede met het oog op deze ontwikkelingen, zetten we in het noordelijk deel van de regio in op het verbeteren van de bereikbaarheid oost-west (verbindingen kust/Haarlemmermeer/Schiphol/A44/A4). Het tegengaan van (vracht)verkeer door de kernen en goede OV-fietsverbindingen vragen spoedig om tijdige oplossingen, die (inter)regionaal opgepakt moeten worden.

Regionale Strategie Mobiliteit

Voor ruimtelijke verdelingsvraagstukken heeft de regio Holland Rijnland de Regionale Strategie Mobiliteit opgesteld. Samen met de Regionale Omgevingsagenda en de Regionale Energiestrategie vormt dit het instrument om strategische keuzes te maken op regionaal niveau. In het plan worden een aantal ambities en speerpunten benoemd. Hieronder zijn de belangrijkste speerpunten voor Lisse en omgeving beschreven.

- **Gerichte investeringen in fysieke infrastructuur**
Concreet betekent dit een versteviging van de oost-westas N11 en de realisatie van een nieuwe regionale aansluiting voor de zuidelijke Duin- en Bollenstreek. Om de kwaliteit van doorfietsroutes op deze assen op een concurrerend niveau te krijgen, zijn investeringen noodzakelijk om barrières, die kruisende infrastructuur (weg, spoor, water) tot gevolg heeft, te slechten.
- **Doorstroming hoofdassen**
Voldoende capaciteit op deze hoofdassen is een belangrijke basisvoorwaarde voor het economisch en maatschappelijk functioneren van de regio. Voorbeelden hiervan zijn de A4, A44, N11 en het spoor. Oost-westverbindingen Duin- en Bollenstreek: de relatie tussen de Duin- en Bollenstreek en de Metropoolregio Amsterdam wordt versterkt door investeringen in weginfrastructuur en aansluiting van de Duin- en Bollenstreek op het HOV-netwerk van Haarlemmermeer.
- **Doorfietsnetwerk**
Het regionale doorfietsnetwerk vormt een onmisbare schakel in ketenverplaatsingen. Veel ketenreizen beginnen per fiets. De kwaliteit en compleetheid van het samenhangende regionale doorfietsnetwerk wordt verder ontwikkeld.
- **Mobiliteitshubs**
Dit biedt ook inwoners van kleinere kernen de mogelijkheid om met eigen vervoer het eerste deel van de reis af te leggen, waarna soepel wordt overgestapt op het HOV of ander collectief- of deelvervoer. De mobiliteitshubs kunnen binnen Holland Rijnland (Keukenhof, stranddagen) op sommige locaties ook een belangrijke rol spelen voor het toeristische en recreatieve verkeer.

Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek

Momenteel is de Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek in ontwikkeling. Binnen dit kader wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een gezamenlijk standpunt van de vijf gemeenten in de Duin- en Bollenstreek.

De hoofdpunten van de bereikbaarheidsvisie zijn als volgt:

- Duurzaam bereikbaar met concurrerend hoogwaardig openbaar vervoer
De verwachte groei van de hoeveelheid verplaatsingen van en naar de Duin- en Bollenstreek wordt opgevangen met een schaalessprong in het regionale openbaar vervoer.
- Uitstekende interne bereikbaarheid
Een kwalitatief hoogwaardig en samenhangend regionaal snelfietsnetwerk maakt het aantrekkelijk om verplaatsingen in de regio per fiets af te leggen. Tezamen met slimme duurzame (keten)mobiliteitsoplossingen levert dit uitstekende interne bereikbaarheid.

- De basis op orde: robuuste regionale wegenstructuur
Voor het vestigingsklimaat in de economische toplocaties van onze Greenport, maar ook bijvoorbeeld het toerisme, is het cruciaal dat een regionale wegenstructuur ontstaat die betrouwbare reistijden garandeert naar de Duin- en Bollenstreek.

Plan van Aanpak Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

- Stap 1, gericht op kortere termijn aanpak:
 - o De aanpak van de knelpunten bij de ringvaartbruggen
 - o Het versnellen trajectstudie N443 en aanpak kruising N443/N208
 - o Verbeteren doorstroming op kruispunten (bijvoorbeeld aanpak N207/N208)
 - o Verbeteren regionaal fietspadennetwerk (bijvoorbeeld fietstunnel Keukenhofdreef- Stationsweg)
 - o Beter benutten huidige stations/OV knooppunten (bijvoorbeeld bereikbaarheid, (fiets)parkeren)
- Stap 2, ambitie bepalen voor de middellange en langere termijn:
Toewerken naar een veilig en duurzaam mobiliteitsnetwerk
- Stap 3, verkennen en uitwerken van concrete structurele oplossingen:
Samenstellen van een voorkeurspakket met de planontwikkeling voor de (midden)lange termijn.

4. ONTWIKKELINGEN EN BELEID

In Lisse is voor de komende jaren een aantal ontwikkelingen voorzien die van invloed zijn op het mobiliteitsbeleid. Het gaat dan vanzelfsprekend om projecten op het gebied van mobiliteit en infrastructuur, maar ook om andere ruimtelijke ontwikkelingen, gemeentelijk beleid en andere regionale ontwikkelingen binnen het mobiliteitsdomein.

4.1 Gemeentelijk beleid

Maatregelen uit mobiliteitsbeleid moeten de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. We hebben daarom een inventarisatie gemaakt van de meest relevante gemeentelijke beleidsambities die een relatie hebben met het mobiliteitsbeleid.

Omgevingsvisie

Lisse werkt momenteel hart aan het opstellen van een nieuwe omgevingsvisie. Deze omgevingsvisie legt de basis voor het ruimtelijk beleid van Lisse in de komende twintig jaar. Het mobiliteitsbeleid maakt hier een belangrijke onderdeel van uit.

De ambities uit de omgevingsvisie zijn:

- Lisse leert, werkt en onderneemt met oog op de toekomst
- Lisse gaat voor duurzaamheid
- In Lisse floreert iedereen een leven lang
- Onze leefomgeving laten bloeien
- Dorps wonen in het centrum van de Bollenstreek

Deze vijf ambities uit de omgevingsvisie hebben we vertaald naar vier mobiliteitsambities. Door in het proces en in de participatie met stakeholders gezamenlijk op te trekken zorgen we ervoor dat de omgevingsvisie en het mobiliteitsplan in lijn met elkaar blijven en elkaar inhoudelijk versterken.

Duurzaamheid en energietransitie

Onze ambities op het gebied van duurzaamheid en energietransitie zijn (en worden nog steeds) uitgewerkt in verschillende documenten. In januari 2018 heeft de gemeenteraad het Richtinggevend Plan Duurzaamheid Lisse 2040 vastgesteld. Hierin zijn de vier ambities van gemeente Lisse geformuleerd op het gebied van Duurzaamheid.

De gezamenlijke gemeente ontwikkelen momenteel in Holland-Rijnland-verband een Regionale Energie Strategie (RES) voor de dertien gemeenten van Holland Rijnland, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Deze RES vertaalt de doelstellingen uit het klimaatakkoord van Parijs (2016) en het Nationaal Klimaatakkoord (2019) naar een regionale en lokale strategie om bij te dragen aan het behalen van die doelstellingen.

De doelstelling van de RES is om de CO₂-uitstoot door mobiliteit in Holland Rijnland met 22 procent te laten afnemen in 2030 ten opzichte van 1990 en het energieverbruik door mobiliteit met 11 procent te laten dalen in 2030 ten opzichte van 2014. Om deze doelstellingen te kunnen behalen is het nodig dat in Lisse:

- In 2030 22% van de personenauto's elektrisch wordt aangedreven (bij een voorspelde toename van 5% van het aantal voertuigkilometers)
- Een toename in thuiswerken, lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer leidt tot 4 tot 6 % minder autokilometers (hetgeen leidt tot een beperktere groei, niet tot een absolute afname)

Om deze doelstelling te behalen zetten we in het mobiliteitsplan in op schonere, slimmere en andere mobiliteit. Met slimmere mobiliteit willen wij zorgen voor slimmere, en waar mogelijk, minder verplaatsingen. Bijvoorbeeld door zuinig te rijden, meer thuis te werken of autodelen te stimuleren. Met andere mobiliteit willen wij het autogebruik verminderen door bijvoorbeeld meer in te zetten op de (elektrische) fiets, vrachtvervoer via water of het openbaar vervoer. De overstap naar elektrisch rijden levert de grootste bijdrage aan het behalen van onze doelstellingen.

Centrumvisie Lisse

Binnenkort starten we met het opstellen van een centrumvisie voor Lisse. Verkeer en mobiliteit speelt daarbij uiteraard een belangrijke rol: Hoe willen we dat mensen naar ons centrum reizen? Waar stallen mensen de fiets of parkeren zij de auto? En waar ligt een goede balans in de belangen van bewoners en winkeliers? Ook voor dit plan geldt dat een nauwe afstemming met het proces van het mobiliteitsplan van groot belang is.

4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

De komende jaren staat er een aantal grotere ruimtelijke ontwikkelingen op het programma voor de gemeente Lisse. De ontwikkelingen binnen onze gemeente kunnen we wellicht nog opvangen met de bestaande infrastructuur. De combinatie met grootschalig woningbouw in Lissersbroek vraagt echter om een nieuwe kijk op onze ontsluitingsstructuur.

De volgende ruimtelijk ontwikkelingen zijn voor het mobiliteitsplan het meest relevant:

1. Dever Zuid Geestwater (450 woningen)

In het gebied ten zuidwesten van de wijk Poelpolder worden circa 450 woningen gebouwd. Als gevolg hiervan zal de bevolking van Lisse naar verwachting met 1.125 inwoners toenemen. De nieuwe woonwijk zal via de 2e Poellaan en/of Ruishornlaan ontsloten worden voor gemotoriseerd verkeer.

2. Uitbreiding Lisserbroek (2.400 - 3.200 woningen)

Met de uitbreiding van Lisserbroek neemt het aantal inwoners van deze – tegen Lisse aan gelegen – kern de komende 10 tot 20 jaar toe van 3.500 naar zo'n 11.600 inwoners in het maximale scenario. De schaal en het tempo van de ontwikkeling en de nabijheid bij Lisse zorgen ervoor dat deze uitbreiding een enorme impact heeft op het toekomst mobiliteitssysteem van Lisse. Gemeente Haarlemmermeer gaat ervan uit dat het forensenverkeer vanuit de Bollestreek via een ringstructuur om Lisse en Lisserbroek heen geleid wordt. De Lisserbrug krijgt dan uitsluitend een functie voor het lokale verkeer tussen Lisse en Lisserbroek.

3. Inbreidingslocaties

Verspreid over de kern van Lisse vinden de komende jaren verschillende woningbouwprojecten plaats. In een aantal gevallen worden bestaande gebouwen gesloopt of verbouwd om plaats te

maken voor woningbouw ('transformatie'). In andere gevallen worden op plekken binnen de bebouwde kom gebruikt voor woningbouw ('verdichting'). Deze ontwikkelingen zorgen voor een toename van het aantal verkeersbewegingen en een toename van de behoefte aan parkeerplaatsen in een bestaande omgeving.

4.3 Ontwikkelingen mobiliteit en infrastructuur

Het feit dat we geen mobiliteitsplan hebben betekent niet dat we stilstaan op het gebied van mobiliteit. Met een aantal projecten zijn we al volop in voorbereiding:

4. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding Noordwijk – Schiphol

De provincies Noord- en Zuid-Holland werken samen met de gemeenten in de regio aan een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Een deel van de route loopt door Lisse: vanaf Sassenheim gaat de HOV-lijn over de Heereweg (N208), 2e Poellaan, Ruishornlaan, Oranjelaan en Sportlaan via een nieuwe brug over de Ringvaart over een nieuw aan te leggen busbaan naar P+R Getsewoud Zuid in Nieuw-Vennep. Bij de inpassing van de HOV-lijn is verkeersveiligheid een prioriteit.

5. Kruispunt N207 – N208

Het kruispunt N207 – N208 vormt al lange tijd een bottleneck voor het verkeer van en naar Lisse. Kleinschalige aanpassing (quick-win) van dit kruispunt moet het mogelijk maken om – in beperkte mate – meer verkeer af te wikkelen.

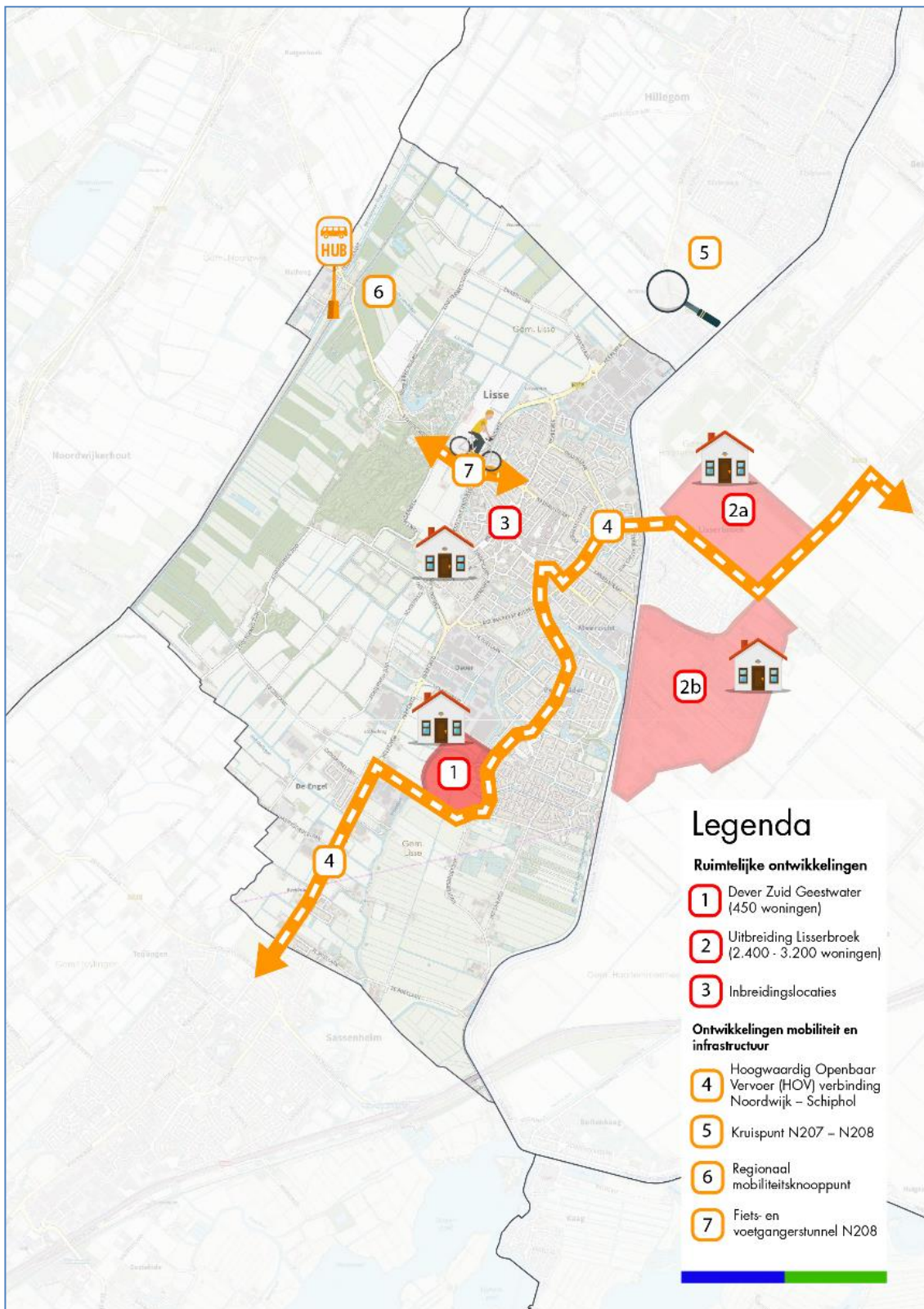
6. Regionaal mobiliteitsknooppunt

De gemeenten Lisse en Hillegom hebben de ambitie om een regionaal mobiliteitsknooppunt te realiseren op de spoorlijn Leiden – Haarlem. Hierover vinden gesprekken plaats met ProRail, NS, provincie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Niet alleen de inwoners van Lisse profiteren hiervan: dit maakt het ook mogelijk dat toeristisch-recreatieve bezoekers vanuit de trein midden in de Bollenstreek uitstappen.

7. Fiets- en voetgangerstunnel N208

Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren en tegelijkertijd de doorstroming op de Westelijke Randweg (N208) te verbeteren wordt ter hoogte van de Keukenhofdreef een fiets- en voetgangerstunnel aangelegd onder de Westelijke Randweg door. Naast de verkeerskundige voordelen zorgt deze tunnel er ook voor dat bezoekers van de Keukenhof veilig en comfortabel naar het centrum van Lisse kunnen wandelen. Andersom zorgt de tunnel er ook voor dat inwoners van Lisse gemakkelijker de Westelijke Randweg kunnen oversteken, bijvoorbeeld om te gaan sporten of recreëren in het buitengebied.

Bij het realiseren van deze ruimtelijke ontwikkelingen zullen we de speerpunten uit deze mobiliteitsvisie zoveel mogelijk implementeren.



5. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

We maken mobiliteitsbeleid niet alleen om huidige knelpunten op te lossen, maar ook om toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden. Daarom is het belangrijk te weten welke trends en ontwikkelingen actueel zijn en wat deze betekenen voor de toekomst van mobiliteit in zijn algemeenheid en voor de gemeente Lisse in het bijzonder. Een aantal trends en ontwikkelingen biedt kansen, maar brengt ook nieuwe uitdagingen met zich mee. Bijvoorbeeld de smartphone. Dankzij de smartphone is het gebruik van deelauto's en deelfietsen veel eenvoudiger geworden en is reizen met het openbaar vervoer comfortabeler. Het smartphonegebruik in het verkeer leidt echter ook tot meer ongevallen. Het uitgangspunt van ons mobiliteitsbeleid is om de kansen van nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk te benutten en tegelijkertijd de bedreigingen die daarvan het gevolg zijn zoveel mogelijk tegen te gaan.

5.1 Maatschappelijke trends en ontwikkelingen

Onze maatschappij is continu in verandering en ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Veel van deze ontwikkelingen hebben invloed op onze verplaatsingspatronen. Bijvoorbeeld de trend dat werk en zorgtaken steeds evenwichtiger verdeeld worden tussen mannen en vrouwen. Dit leidt ertoe dat verplaatsingspatronen complexer zijn geworden. Waar vroeger de kostwinner heen en weer ging tussen de woning en werklocatie, zien we tegenwoordig dat er steeds meer tussenstops gemaakt worden, bijvoorbeeld bij school, winkels of kinderopvang of bijvoorbeeld bij ouders om mantelzorg te verrichten. Technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om op afstand te werken en deel te nemen aan vergaderingen (bijvoorbeeld 'Zoomen' of 'Teamsen'). Steeds meer kantoormedewerkers voeren hun werkzaamheden dan ook een gedeelte van de week vanuit huis uit. Veel verplaatsingen hoeven daardoor helemaal niet meer gemaakt te worden. Een andere invloedrijke ontwikkeling is de omvang van onze huishoudens. Sinds 2009 neemt de grootte van de huishoudens gestaag af, terwijl de omvang van de bevolking toeneemt. Hierdoor komen er naar verhouding steeds meer huishoudens wat resulteert in een toename van het aantal verplaatsingen per hoofd van de bevolking.

De onderliggende trends brengen ook nieuwe uitdagingen met zich mee op het gebied van mobiliteit. Ouderen die langer thuis wonen, moeten langer zelfstandig kunnen blijven deelnemen aan de maatschappij. Dat betekent dat zij toegang moeten blijven houden tot ons mobiliteitssysteem, ook wanneer zij geen auto of fiets meer kunnen besturen of moeilijk kunnen lopen. Dit heeft bijvoorbeeld consequenties voor ons collectief vervoerssysteem en voor de begaanbaarheid van trottoirs.

Andere trends beïnvloeden de manier waarop we ons verplaatsen. Zo is er een groeiend bewustzijn dat een gezonde en duurzame levensstijl belangrijk is. Bij een bepaalde groep mensen leidt dit tot andere vervoerskeuzen: bijvoorbeeld vaker op de fiets, met het openbaar vervoer of het gebruik van een elektrische auto. Jongeren hechten minder waarde aan bezit en door de vele platforms waar vraag en aanbod bij elkaar komen, is het gemakkelijker geworden om producten en diensten met elkaar te delen. Dit geldt ook voor mobiliteit, daarom zien we de afgelopen jaren dan ook een toename in het gebruik van deelauto's en deelfietsen. Ook de toenemende populariteit van privé lease van auto's en de leasefiets past in deze trend.

Met het ieder jaar toenemende aantal online-bestellingen, zijn ontwikkelingen gaande om te kunnen blijven voldoen aan veranderende eisen van de consument. Het aantal pakket bezorgingen neemt toe, waarmee ook de vraag naar een stedelijk distributienetwerk ontstaat. Distributie wordt steeds meer een combinatie van beleving van winkels en distributie rechtstreeks naar de klant.

5.2 Trends en ontwikkelingen mobiliteit

Elektrische vervoerswijzen zijn enorm in opkomst, auto's nemen steeds meer taken over van de bestuurder en allerlei apps maken het eenvoudiger om je reis te plannen en onderweg bij te stellen. Deze ontwikkelingen zetten zich de komende jaren door. Hoewel niemand weet hoe de toekomst er precies uitziet is het voor het mobiliteitsplan wel belangrijk om met deze ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening te houden.

Elektrisch en autonoom rijden

De verwachting is dat binnen afzienbare tijd een elektrische auto betaalbaarder is dan een auto die op fossiele brandstof rijdt. Dat zal ervoor zorgen dat er op termijn meer elektrische auto's zijn dan auto's met een diesel of benzine motor. De groei van elektrisch vervoer vraagt om een laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Dit betekent iets voor de inrichting van de openbare ruimte. De elektrische auto kan echter ook een bijdrage leveren in de opslag en verdeling van elektriciteit. Ook de ontwikkeling van waterstofauto's gaat razendsnel. De meningen over de zelfrijdende auto lopen sterk uiteen, maar veel experts zijn het erover eens dat binnen tien jaar zelfrijdende auto's in een gecontroleerde omgeving – zoals de snelweg – volledig zelfstandig kunnen rijden.

Een andere belangrijke ontwikkeling is de opkomst van de elektrische fiets, oftewel de e-bike, en de speed pedelec. Deze vervoermiddelen zorgen ervoor dat mensen ook voor langere afstanden gebruik kunnen maken van de fiets. Ook zorgt het ervoor dat een grotere groep mensen bereid is – en fysiek in staat is – om de fiets te gebruiken. Dit heeft gunstige effecten op het gebied van duurzaamheid en gezondheid, maar zorgt er ook voor dat ouderen langer mobiel blijven en sociale contacten makkelijker kunnen onderhouden. Met een toenemende vergrijzing van de bevolking in de gemeente Lisse tot 2040 is dit een positieve ontwikkeling. Helaas zien we met de toename van de e-bike ook een toename in het aantal ernstige ongevallen onder fietsers. Deels wordt dit verklaard door een groei in het fietsgebruik, maar dit komt ook omdat de snelheden hoger liggen en oudere mensen kwetsbaarder zijn.

5.3 Trends in Lisse

Auto

In Lisse is de auto nog steeds de favoriet van de meeste inwoners. Voor werk, studie, boodschappen en bezoeken van familie is auto het meest gebruikte vervoersmiddel. Dit komt omdat de autobereikbaarheid goed is. Het merendeel van de inwoners is tevens ook tevreden over de verkeersveiligheid voor automobilisten. Wel zorgen automobilisten voor verschillende ergernissen in de wijk. Er wordt veel geklaagd over te hard rijden en fout parkeren. Ten slotte is het in het bollenseizoen vaak erg druk waardoor er veel files ontstaan en de bereikbaarheid van de auto in deze periode slecht is.

Lopen en fietsen

Actieve mobiliteit (lopen en fietsen) is de meest gebruikte manier van verplaatsen voor verplaatsingen die beginnen en eindigen binnen Lisse. De fiets wordt veel gebruikt voor het doen van boodschappen, winkelen, sport en hobby. Inwoners van Lisse ervaren de bereikbaarheid per fiets als erg goed. Toch zien nog veel fietsers knelpunten voor de fiets. Het verbreden van fietspaden en het verbeteren van de verharding is het belangrijkste aandachtspunt, met name op de verbindingen met andere kernen.

Openbaar vervoer

Net als de ontwikkelingen binnen de agrarische sector, is de ontwikkeling op het gebied van openbaar vervoer ook erg belangrijk. Op het gebied van openbaar vervoer zien we een trend dat steeds meer de focus wordt gelegd op snelle verbindingen voor grote vervoersstromen. De realisatie van de Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) lijn Noordwijk – Schiphol is hiervan een goed voorbeeld. De HOV-haltes spelen hierin een belangrijke rol als plaats waar reizigers over kunnen stappen tussen verschillende vervoerwijzen. Bijvoorbeeld van de fiets op de bus onderweg naar school, of uit de auto in de bus onderweg naar Keukenhof.

In Lisse wordt ten opzichte van het landelijk gemiddelde redelijk gebruik gemaakt van het OV. Ongeveer 10% van de inwoners maakt hier gebruik van. Voor activiteiten buiten Lisse wordt het OV ook gebruikt. Vooral voor werk en studie. De frequentie is op de meeste plekken goed alleen kan dit in de avond en het weekend wel beperkt zijn.

Landbouwverkeer

Een ontwikkeling die belangrijk is, is de ontwikkeling binnen de agrarische sector. Op het gebied van landbouwverkeer zien we al jaren een toename in de omvang van voertuigen. Ook leidt de verandering in de agrarische logistiek ertoe dat er steeds meer transportbewegingen met grotere voertuigen van en naar agrarische bedrijven gaan. Het is de vraag of de oude landbouwweggetjes hier nog wel allemaal geschikt voor zijn, zeker in combinatie met het groeiende toeristisch-recreatieve gebruik van het buitengebied. De bollenteelt vraagt hier om schaalvergroting, terwijl recreanten juist op zoek zijn naar de kleinschaligheid van het bollenlandschap. Onderzoek is nodig naar een structurele oplossing die financieel haalbaar is.

Verkeersveiligheid

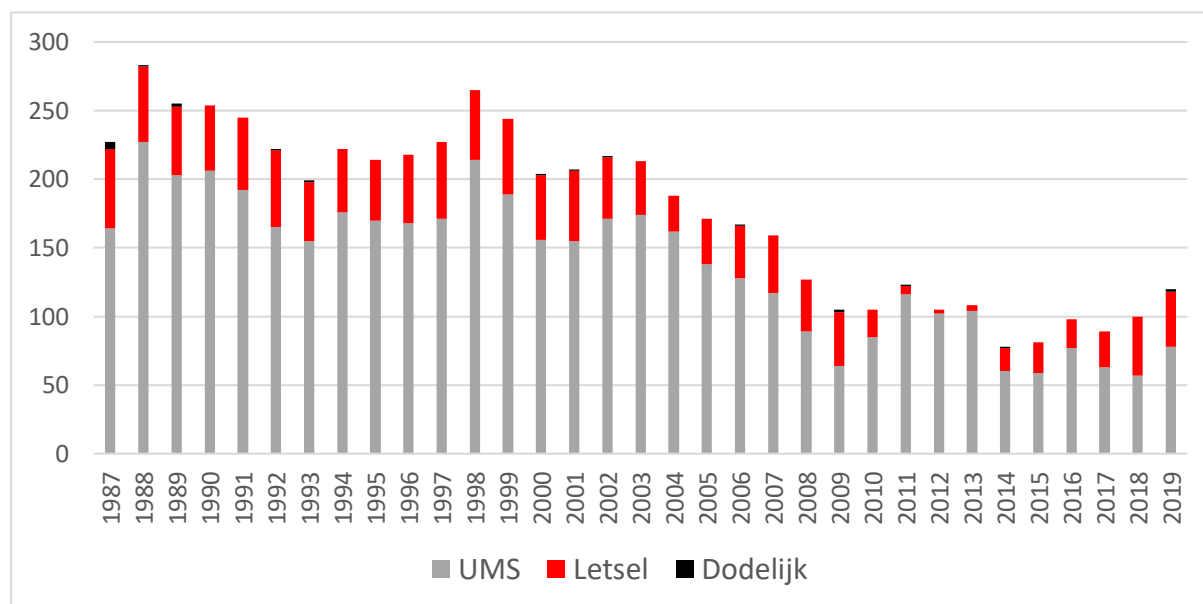
Op het gebied van verkeersveiligheid zien we na een jarenlange landelijke daling van het aantal ernstige ongevallen helaas sinds enkele jaren weer een toename. Deze landelijke trend zien we ook in de gemeente Lisse terug. Hier is namelijk sinds 2014 een stijging te zien in het aantal letselongevallen. Binnen deze groep 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 overledene behoren tot de groep 70 jaar en ouder. De meeste ongevallen in Lisse gebeuren binnen de bebouwde kom.

Er zijn landelijk twee belangrijke oorzaken aan te wijzen voor de toename van het aantal ernstige ongevallen in het verkeer. In de eerste plaats zorgt afleiding in het verkeer – o.a. door het gebruik van smartphones – voor 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. In de gemeente Lisse zijn in de periode van 2014 tot 2021 31 geregistreerde ongevallen geweest met de e-bike, waarvan 28 ongevallen met letsel en drie ongevallen zonder letsel.

Verbondenheid met de regio

Eind 2020 is door Atelier Tordoir een analyse uitgevoerd naar de maatschappelijke en economische samenhang binnen en rond de Duin- en Bollenstreek. Uit deze analyse blijkt dat Lisse – net als de rest van de Duin- en Bollenstreek – veel werkgelegenheid biedt aan niet-hooggeschoold personeel en tegelijkertijd een populair woongebied is voor gezinnen en hoger opgeleiden vanuit de Metropoolregio Amsterdam en de Leidse regio. Hierdoor zien we zowel een inkomende als uitgaande pendel van werknemers in verschillende sectoren. Haarlemmermeer is de gemeente waar het grootste aantal Lissers werkt. Opvallend is dat Lisse als enige gemeente binnen de Duin- en Bollenstreek de functie van een algemeen commercieel streekcentrum vervult. Voor alle buurgemeenten geldt dat er dagelijks substantieel meer mensen in Lisse komen winkelen dan dat er Lissers naar de buurgemeenten gaan.



6. MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE

Bij het opstellen van de mobiliteitsvisie staat de behoefte van de Lisser samenleving centraal. Welke ambities willen zij realiseren, welke knelpunten ervaren zij en welke wensen spelen er? En hoe kunnen we vanuit mobiliteit deze wensen, knelpunten en ambities oppakken? Om de maatschappelijke behoefte van de samenleving in beeld te brengen, hebben we een enquête uitgevoerd en hebben we gesprekken gevoerd met bewoners, werkgevers, verschillende maatschappelijke organisaties en hebben we werksessies georganiseerd met de leden van de gemeenteraad en met gemeentelijke beleidsmakers.

Bij de gesprekken met alle groepen stonden drie vragen centraal:

- Wat gaat goed?
- Wat kan beter?
- Waar wilt u afscheid van nemen?

In dit hoofdstuk vindt u een samenvatting van de inbreng die we met de enquête en tijdens alle gesprekken en bijeenkomsten hebben opgehaald. Om een indruk te krijgen van de verschillende bijeenkomsten hebben we van drie bijeenkomsten een getekend verslag toegevoegd aan de rapportage.

6.1 Wat gaat goed?

Lisse is een **aantrekkelijk dorp** met een landelijk karakter, waar mensen graag wonen en uit de hele regio komen **winkelen**. Er zijn veel voorzieningen zoals een bioscoop, veel sportverenigingen en een zwembad. De omgeving biedt veel mogelijkheden om te sporten en recreëren, zoals de Van Lyndenweg en het **Keukenhofbos**. De ligging midden in de **Randstad** zorgt ervoor dat er veel werkgelegenheid en voorzieningen aanwezig zijn op een korte reisafstand.

Ook op het gebied van mobiliteit gaat er veel goed. Lisse is goed bereikbaar met het openbaar vervoer, met de fiets en met de auto. Wegen en fietspaden zijn goed onderhouden en langs veel doorgaande wegen liggen **vrijliggende fietspaden**. Met het **openbaar vervoer** is Lisse goed verbonden met de omliggende kernen en steden, al mag de frequentie van de bussen hoger en de reistijd wat korter. **De Randweg** is goed en verkeersveilig ingericht en ook de woonwijken over het algemeen veilig ingericht met een maximum snelheid van **30 km/uur**. De **rotonde Ruishornlaan – Vivaldistraat** wordt vaak genoemd als goed voorbeeld voor andere kruispunten.

Tijdens het **bollenseizoen** is het druk op de wegen. En hoewel Lisse dan nog steeds moeilijk bereikbaar is, is de overlast de laatste jaren aanzienlijk verbeterd als gevolg van de inzet van **verkeersregelaar** en het op tijd informeren van reizigers naar de Bollenstreek.

6.2 Wat kan beter?

Vooraf de regionale partners pleiten voor **een regionale benadering** van de mobiliteitsopgave. Daarbij moeten vanuit een **ambitieuze visie** realistische en **meetbare doelen** gesteld worden, een duidelijk visie die het mogelijk maakt investeringen op de lange termijn te plannen.

Concrete verbeterpunten voor de regionale bereikbaarheid zijn een betere **oost-westverbinding**; regionaal door Lisse beter te verbinden met de A44, maar ook lokaal door Lisse en Lisserbroek beter met elkaar te verbinden. **De Lisserbrug** is hierbij nu een groot knelpunt. Ondanks de verbeteringen in recente jaren blijft de bereikbaarheid tijdens het **bollenseizoen** een aandachtspunt waaraan gewerkt moet worden. De bereikbaarheid van Lisse met **het openbaar vervoer** moet beter; door de reistijden te verkorten en frequentie te verhogen. Daarbij moet ook gekeken worden naar het heropenen van **Station Lisse**. Ook voor fietsers moet Lisse beter verbonden worden met de omliggende kernen en steden – bijvoorbeeld met **snelfietsroutes** – voor scholieren van Fioretti en voor woon-werkverkeer, maar ook voor recreatieve bezoekers.

Lokaal is het **loop- en fietsnetwerk** een aandachtspunt. Er is behoefte aan duidelijke en veilige fietsroutes naar scholen en sportvoorzieningen. Ook de bereikbaarheid van het centrum voor lopen en fietsen, met name vanuit Poelpolder. In en rond het centrum is het **parkeren van fietsen en auto's** een aandachtspunt waarvoor heldere keuzes nodig zijn. Op het gebied van verkeersveiligheid is behoefte aan meer eenduidigheid in voorrangregels voor fietsers op rotondes en meer aandacht voor verandering van **verkeersgedrag** in woonwijken. Veelgenoemde knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid zijn Haven/Grachtweg, Kanaalstraat/Broekweg, Lisserbrug en de rotonde Keukenhofdreef. Meer inzetten op **duurzame mobiliteit** is ook een verbeterpunt bijvoorbeeld door meer laadpalen en duurzame deelmobiliteit beschikbaar te stellen.

6.3 Waar afscheid van nemen?

De regionale partners roepen op om afscheid te nemen van **besluitenloosheid** en **bestuurlijke grenzen** tussen gemeenten en provincies. Iedereen wil afscheid nemen van de slechte oost-westverbindingen en de vertragingen die daardoor worden veroorzaakt. Het openbaar vervoer bedrijf wil graag afscheid nemen van alles wat de reistijd en het comfort van **buslijnen belemmerd**, zoals plateau's en slecht afgestelde verkeerlichten.

Verder wil iedereen afscheid nemen van **verkeersonveiligheid**, bijvoorbeeld door grote voertuigen te weren uit het dorp of door te stimuleren dat kinderen met de fiets naar school of sportvereniging komen en niet met de auto worden gebracht. Er is ook behoefte om afscheid te nemen van de grote hoeveelheid **verkeersborden**.

7. VISIE OP MOBILITEIT IN LISSE

Lisse in 2040:

Bekijk de animatie op www.Lisse.nl/mobiliteit

Lisse is een bloeiende omgeving waar we als Lissers graag in bewegen, nu en in de toekomst.

Daarom werken we aan een goede bereikbaarheid, tijdens en buiten het Bollenseizoen met een goede oost-westverbinding voor de lange termijn.

Daarbij gaan we voor duurzame oplossingen die bijdragen aan een gezond klimaat.

In Lisse voelen we ons veilig en genieten we van onze omgeving. Er is ruimte voor fietsers en doorgaand autoverkeer rijdt om het dorp heen.

Alle mensen, jong of oud, kunnen komen waar ze willen zijn. De looproutes zijn gemakkelijk begaanbaar voor iedereen, want door zoveel mogelijk te bewegen blijven we langer fit.

Zo blijft Lisse een unieke en bloeiende gemeenschap in het hart van de randstad.

De omgevingsvisie van Lisse legt de basis voor het ruimtelijk beleid van Lisse in de komende twintig jaar. Ons mobiliteitsbeleid is hiervan een belangrijke onderdeel. In deze mobiliteitsvisie hebben we daarom de vijf ambities uit de omgevingsvisie vertaald naar vier ambities op het gebied van mobiliteit. We laten zien met welke speerpunten we deze ambities helpen waarmaken.

Onze mobiliteitsambities zijn:

1. Lisse is bereikbaar
2. Lisse gaat voor duurzame mobiliteit
3. Lisse heeft een prettige en veilige leefomgeving
4. Lisse gaat voor actieve en toegankelijke mobiliteit

De mobiliteitsvisie van Lisse is verbeeld in een animatiefilm die te vinden is op de website van de gemeente Lisse: www.Lisse.nl/mobiliteit

Deze mobiliteitsvisie is tot stand gekomen door gesprekken met een divers gezelschap aan inwoners, gemeenteraadsleden, beleidsmedewerkers en belangengroepen uit de gemeente Lisse.

7.1 Ambitie 1: Lisse is bereikbaar

Lisse heeft een sterke economische positie, midden in de Randstad. De agrarische sector (bollenteelt), toerisme en recreatie (Keukenhof) en een sterke retailsector leveren Lisse veel werkgelegenheid op en zorgen voor een hoog voorzieningen niveau waarvan ook inwoners van profiteren. Het brengt echter ook uitdagingen met zich mee, met name op het gebied van bereikbaarheid.

Op reguliere werkdagen is de verkeersdruk op het wegennet in en rond Lisse groot als gevolg van het vele forensenverkeer (zowel herkomst- en bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer). Tijdens het bollenseizoen zijn er veel toeristisch-recreatieve bezoekers die de Keukenhof bezoeken en een rondje langs de bollenvelden maken. Daar komt bovenop dat op mooie zomerse dagen veel verkeer van en naar het strand door Lisse rijdt. Dit recreatief verkeer zorgt voor een nog sterkere belasting van het wegennet. Deze drukte gaat ten koste van de bereikbaarheid van de winkels en horeca in het centrum van Lisse.

Regionale Oost-West verbinding

Om de druk op het wegennet in en rond Lisse te verlichten zijn betere oost-westverbindingen van essentieel belang. Deze verbindingen moeten voor alle vervoerwijzen versterkt worden; fietsen, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. De maatregelen die hiervoor nodig zijn kunnen alleen in een regionale samenwerking opgepakt worden, samen met de buurgemeenten en de provincies Zuid- en Noord-Holland. De noordelijke ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek is een voorbeeld van een dergelijke samenwerking (project Mobiliteitsoplossingen Noordelijke Duin- en Bollenstreek). Voor de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding wordt dit al gedaan. Voor de fiets wordt een eerste aanzet gedaan met een betere fietsverbinding met Nieuw-Vennep, die in westelijke richting doorgetrokken zal worden naar Keukenhof en de kust. Voor het gemotoriseerd verkeer moeten nog belangrijke stappen gezet worden om de verbindingen met de A44 te verbeteren, bijvoorbeeld door de 2e Poellaan door te trekken naar oprit 2 (Kaag). Het doel hiervan is dat verkeer, zonder herkomst of bestemming in Lisse, gebruik maakt van wegen die daar toe zijn uitgerust, waardoor de leefbaarheid in de kern verbetert. Omdat de aanleg van grootschalige infrastructurele werken lang op zich laat wachten is het voor de korte termijn noodzakelijk om in te zetten op anders reizen (mobiliteitsmanagement) waarmee in de Coronatijd al ervaringen zijn opgedaan.

Piekdrukke in de bollenstreek

Tijdens het bollenseizoen is de drukte in de Bollenstreek op zijn piek, zeker wanneer dit samenvalt met een mooie stranddag. Samen met de provincie en Rijkswaterstaat zijn al veel maatregelen getroffen op het gebied van verkeersmanagement. Bijvoorbeeld met de inzet van verkeersregelaars en het ver van te voren informeren van weggebruikers. De grenzen van wat het gebied aan kan zijn echter bereikt. Voor de toekomst stimuleren we onze bezoekers daarom om met ander vervoerwijzen dan de auto het gebied in te komen. Daarnaast kunnen regionale overstappunten ingericht worden aan de randen van de Bollenstreek, waar mensen van de auto over stappen op de fiets of een (shuttle-)bus. De Park&Ride locatie bij Nieuw-Vennep biedt hiervoor goede mogelijkheden wanneer de vrije busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse is gerealiseerd.

Lisse centrum bereikbaar

Het centrum van Lisse heeft een belangrijke regionale functie voor de omliggende kernen Hillegom, Nieuw-Vennep, Sassenheim en Noordwijkerhout. Mensen uit Lisse zelf en uit Lisserbroek komen voornamelijk lopend en fietsend naar het centrum. Voor hen zijn goede fietsenstallingen en een veilige en comfortabele loop- en fietsverbindingen naar het centrum daarom van belang. Speciale aandacht moet daarbij uitgaan naar de verbinding met de nieuwe woonwijken die in Lisserbroek worden gerealiseerd. Bezoekers uit de omliggende kernen komen vaker met de auto. Voor hen is het belangrijk dat zij gemakkelijk en op loopafstand van het centrum kunnen parkeren. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen kan conflicteren met de wens om ontwikkelingen in het centrum mogelijk te maken. Daarom is het noodzakelijk onze beleidsregels met betrekking tot het parkeren te actualiseren.

Onze speerpunten voor mobiliteit zijn voor deze ambitie:

- a) We verbeteren de regionale oost-westverbindingen.
- b) We managen de piekdrukke in de bollenstreek.
- c) We maken en houden Lisse centrum bereikbaar.

7.2 Ambitie 2: Lisse gaat voor Duurzame Mobiliteit

In Lisse gaan we voor duurzame oplossingen die bijdragen aan een gezond klimaat. Het is onze ambitie is om in 2050 volledig energieneutraal te zijn. Dat betekent dat we alle energie die we verbruiken lokaal en op hernieuwbare wijze opwekken – ook de energie die nodig is voor onze mobiliteit. Op de kortere termijn streven we naar reductie van het energieverbruik door mobiliteit met 11% (in 2030 ten opzichte van 1990) en een reductie van onze CO₂-uitstoot door mobiliteit met 22% (in 2030 ten opzichte van 2014). Onze leefomgeving passen we aan, aan de uitdagingen die de klimaatverandering met zich meebrengt, waarbij we biodiversiteit stimuleren en oog hebben voor een goede waterkwaliteit.

We doen dit door duurzame mobiliteit te stimuleren. Het is ons einddoel om alle voertuigen op hernieuwbare energie te laten rijden. Maar we realiseren ons dat er meer nodig is om onze klimaatambities te realiseren. Daarom zetten in eerste instantie in op het stimuleren van thuiswerken, lopen, fietsen en openbaar vervoer. Bij de (her-)inrichting van onze infrastructuur en openbare ruimte is klimaatadaptatie een belangrijk uitgangspunt.

Elektrisch rijden

Elektrisch rijden levert een aanzienlijke besparing op omdat een elektromotor met een efficiëntie van 90% veel efficiënter is dan een brandstofmotor, die maar 40% van de verbruikte energie omzet in beweging. We stimuleren daarom elektrisch rijden: in het personenverkeer, in de logistiek en het openbaar vervoer. Dit doen we door op strategische locaties te zorgen voor laadinfrastructuur op basis van een dynamisch beleidsplan, door de inzet van elektrische bussen voor te schrijven in de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer vanaf 2023 en door als gemeentelijke organisatie zelf het goede voorbeeld te geven: 'practice what you preach'. Bij de inzet deelmobiliteitsdiensten, zoals deelauto's of deel scooters gaan we ook voor 100% elektrische deelmobiliteit. Daarnaast kan de elektrificering ook een bijdrage leveren aan de energietransitie door de opslagmogelijkheden multi inzetbaar te maken. Een integrale aanpak is dus essentieel.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit gaat verder dan elektrisch rijden alleen. Actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen) zijn het meest duurzaam. Daarom versterken we de infrastructuur hiervoor en stimuleren we lopen en fietsen op de korte en middellange afstand. Voor de langere afstanden stimuleren we het gebruik van het openbaar vervoer, wat vaak gepaard gaat met lopen en fietsen als voor- en natransport. Door de centrale ligging van Lisse tussen grote werklocaties in de Randstad zijn er goede kansen voor de ontwikkeling van Hoogwaardig Openbaar Vervoer dat aansluit op een mobiliteitsknooppunt als verbinding met het spoor Leiden – Haarlem. We stimuleren de ontwikkeling van deelmobiliteit als onderdeel van een pakket aan mobiliteitsdiensten dat in de toekomst kan ontwikkelen tot een vorm van Mobility as a Service (Maas).

Onze speerpunten voor mobiliteit zijn voor deze ambitie:

- d) We stimuleren elektrisch rijden en blijven op zoek naar mogelijkheden om hierbij drempels voor onze bewoners zo veel mogelijk weg te nemen of juist extra kansen te creëren door een integrale aanpak.
- e) We zetten in op duurzame mobiliteit

Mobility as a Service: Op één platform (bijvoorbeeld een smartphone app) kan de reiziger zijn of haar reis plannen, reserveren en betalen. Voor deze reis kunnen verschillende vervoerswijzen worden aangeboden, of een combinatie daarvan: openbaar vervoer, taxi, deelfiets en/of deelauto.

7.3 Ambitie 3: Lisse heeft een prettige en veilige leefomgeving

In Lisse voelen we ons veilig en genieten we van onze omgeving. We spelen actief in op de veranderingen in de maatschappij om onze fijne leefomgeving te behouden of opnieuw uit te vinden. Een bloeiende leefomgeving is een omgeving waarin we ons prettig en veilig voelen. Onze kinderen kunnen veilig en leuk spelen en laten we met een gerust hart lopend of fietsen naar school of de sportclub gaan. We voelen ons prettig in een omgeving die is ingericht voor de menselijke maat, zonder dat de auto daarin een dominante rol speelt. We gaan de nadelige gevolgen van mobiliteit voor de leefomgeving zoveel mogelijk tegen. Gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk buiten de kernen om geleid en onze woonwijken worden verkeersluw (her-)ingericht. Een bloeiende leefomgeving vinden we ook in ons buitengebied, waar voldoende ruimte is voor agrarische activiteiten, maar mét oog voor de veiligheid van fietsers en wandelaars.

Verkeersveiligheid

Na een jarenlange daling, zien we dat de laatste tien jaar het aantal ernstige ongevallen helaas weer toeneemt. Belangrijke oorzaken hiervan zijn de opkomst van de elektrische fiets en afleiding in het verkeer (bijvoorbeeld door smartphone gebruik). Het verkeersveiligheidsbeleid dat in het verleden erg succesvol was heeft dus een nieuwe focus nodig: ons algemene verkeersgedrag in het verkeer is nóg belangrijker geworden, met minder focus op specifieke locaties. Met consistente gedragscampagnes – die aansluiten bij landelijke campagnes – gaan we afleiding in het verkeer en hard rijden tegen. Oudere verkeersdeelnemers is een belangrijke doelgroep om ons op te richten met campagnes en trainingen. Daarnaast blijven we ons focussen op veilige routes naar scholen en sportverenigingen en de omgevingen van scholen en sportcomplexen.

Prettige en gezonde leefomgeving

Veel inwoners van Lisse zien de kwaliteit van de leefomgeving als het belangrijkste onderwerp voor het mobiliteitsplan. Dit blijkt uit de enquête en de gesprekken die we met inwoners gevoerd hebben. Met name gemotoriseerd verkeer is in veel gevallen een bedreiging voor de leefomgeving en zorgt voor verkeersonveiligheid en overlast.

We vergroten de kwaliteit van de leefomgeving door de dominantie van de auto terug te dringen. Dit doen we bijvoorbeeld door uit te gaan van de menselijke maat: smallere wegen met meer ruimte voor voetgangers. Hierdoor worden straten rustiger en overzichtelijker en verbetert de luchtkwaliteit. Woningbouwontwikkelaars stimuleren we om (duurzaam) deelvervoer te plaatsen. Nog belangrijker is de overlast gevende verkeersstromen zoveel mogelijk buiten de kernen om te leiden. De ontwikkeling van 2.400 tot 3.200 woningen in Lisserbroek is de aanleiding voor gemeente Haarlemmermeer om te onderzoeken of een ruitstructuur rond het dubbeldorp Lisse – Lisserbroek mogelijk is. Deze ruit helpt ons om ook het lokale verkeer van en naar Lisse zelf zoveel mogelijk om de kern heen te leiden.

Toegankelijk buitengebied

Lisse kent een uniek buitengebied dat beroemd is over de hele wereld. Naast de bloemen is de kleinschaligheid van het landschap een belangrijk kenmerk van het buitengebied. De smalle kronkelige weggetjes die daarbij horen zijn aantrekkelijk voor recreatieve fietsers en wandelaars, maar ook voor forensen die fietsend naar hun werk gaan. De smalle wegen zijn veel minder geschikt voor de steeds groter wordende landbouwmachines. Wanneer de fietsers en landbouwmachines elkaar tegenkomen kan dat tot gevaarlijke situaties leiden. Deze ontmoetingen willen we daarom op een veilige manier laten verlopen. Bij de (her-)inrichting van de wegen in het buitengebied kiezen we daarom voor een inrichting waarbij conflicten tussen fietsers en landbouwvoertuigen zoveel mogelijk vermeden worden.

Onze speerpunten voor mobiliteit zijn voor deze ambitie:

- f) We verbeteren de verkeersveiligheid met een hernieuwde focus
- g) We maken een prettige leefomgeving voor de menselijke maat
- h) We houden ons buitengebied toegankelijk voor inwoners, bezoekers en agrariërs

7.4 Ambitie 4: Lisse gaat voor actieve en toegankelijke mobiliteit

Alle mensen, jong of oud, kunnen komen waar ze willen zijn. Iedereen is op zijn eigen manier mobiel en hoort erbij. Alle Lissers nemen actief deel aan de maatschappij. Het is daarvoor belangrijk dat iedereen toegang heeft tot mobiliteit. We wensen iedereen een goede gezondheid en veel geluk en helpen onze inwoners daar graag bij. Een actieve levenshouding, een groene omgeving en ontmoetingen met anderen zijn hiervoor van groot belang. Op lokaal niveau willen we het dorpse karakter versterken door de verkeersdrukke binnen het dorp tot een minimum te beperken. Dit doen we door gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk buiten de kernen om te leiden, door actieve mobiliteit (lopen en fietsen) te stimuleren voor verplaatsingen binnen Lisse en tussen Lisse en Lisserbroek en door onze woonwijken verkeerssluw te (her-)inrichten.

Toegang tot mobiliteit

We verwachten van onze inwoners dat ze steeds langer zelfstandig – in hun eigen woning – blijven wonen. Daarom vinden we het belangrijk dat iedereen zelfstandig mobiel kan blijven. We zorgen daarom dat ons mobiliteitssysteem toegankelijk is, ongeacht de fysieke, mentale of economisch beperkingen. We zorgen dat de bussen en bushaltes goed toegankelijk zijn voor mensen met een fysieke beperking. Ook onze trottoirs moeten voor mensen met een rolstoel, kinderwagen of rollator goed toegankelijk zijn, dus zonder ongelijk liggende bestrating, geparkeerde auto's of reclame-uitingen en mét voldoende rustpunten onderweg. En omdat niet iedereen zich een eigen auto kan of wil aanschaffen zorgen we voor (duurzame) deelmobiliteit in alle woonwijken.

Actieve mobiliteit

De meeste duurzame mobiliteit is een vorm van bewegen waarvoor helemaal geen energie opgewekt hoeft te worden: lopen en fietsen. De energie die hier wel voor nodig is helpt je gezond te blijven: 'Burn fat, not fuel'. Om deze actieve vormen van mobiliteit te stimuleren zorgen we dat de loop- en fietsnetwerken comfortabel, aantrekkelijk en veilig zijn, zowel binnen Lisse als naar de omliggende kernen. De doorgaande fietsroutes leggen we zoveel mogelijk aan door aantrekkelijke gebieden en dus zo min mogelijk langs drukke (provinciale) wegen. In het centrum en op andere bestemmingen zorgen we voor voldoende fietsparkeerplaatsen. Wanneer sport- en schoolomgevingen veilig zijn en de routes daarnaartoe ook, laten meer ouders hun kinderen lopen en fietsend naar school gaan. Wanneer lopen en fietsen op jonge leeftijd al vanzelfsprekend is, zullen zij dit later vaker blijven doen. Want jong geleerd is oud gedaan.

Lopen en fietsen doen we soms ook als ontspanning, bijvoorbeeld tijdens een ommetje over de Van Lyndenweg, of door het bos. Sportief en recreatief bewegen in de buitenruimte stimuleren we zoveel mogelijk. Een netwerk van vitaliteitsroutes helpt ons om de openbare ruimte zo in te richten dat er aantrekkelijke loop- en fietsroutes zijn voor alle doelgroepen; sportief, recreatief en voor dagelijkse verplaatsingen. Als onderdeel van het netwerk richten we plekken in waar mensen kunnen rusten, spelen, oefeningen kunnen doen en elkaar kunnen ontmoeten.

Onze speerpunten voor mobiliteit zijn voor deze ambitie:

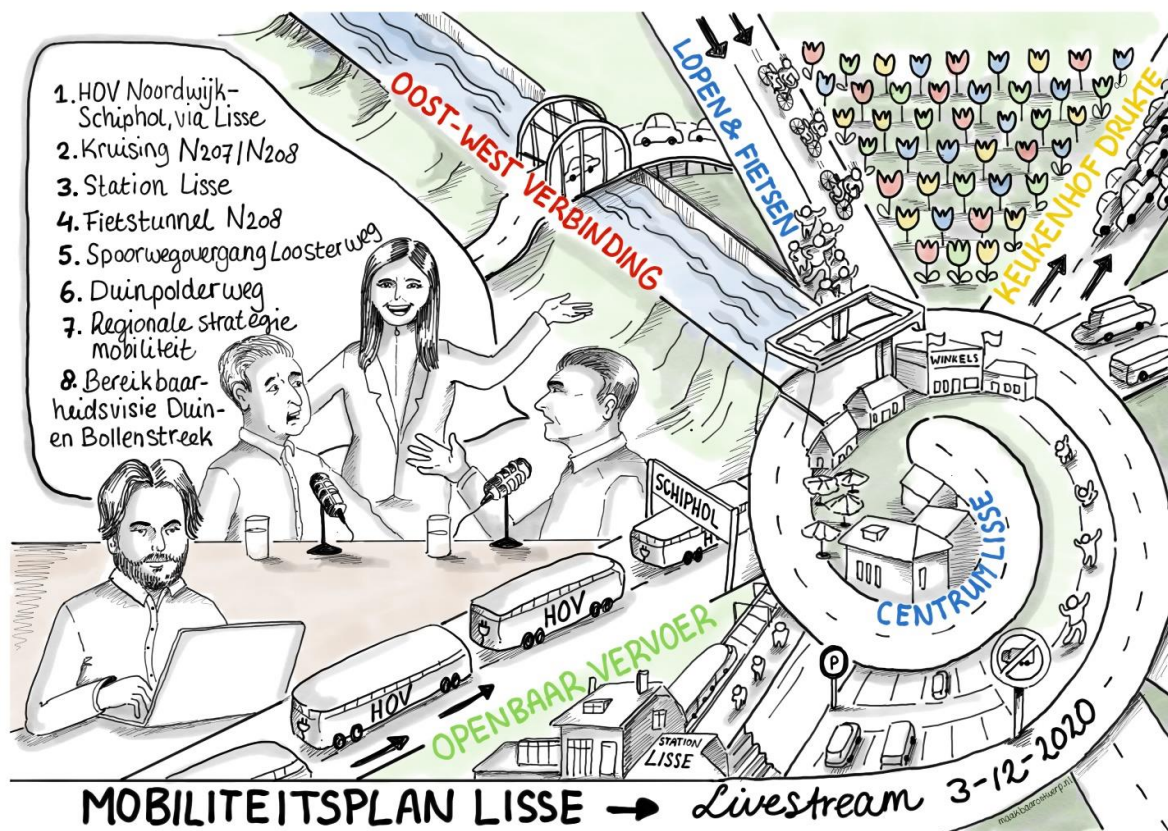
- i) We zorgen voor een toegankelijk mobiliteitssysteem
- j) We stimuleren actieve mobiliteit en nodigen inwoners uit om sportief en reactief te bewegen



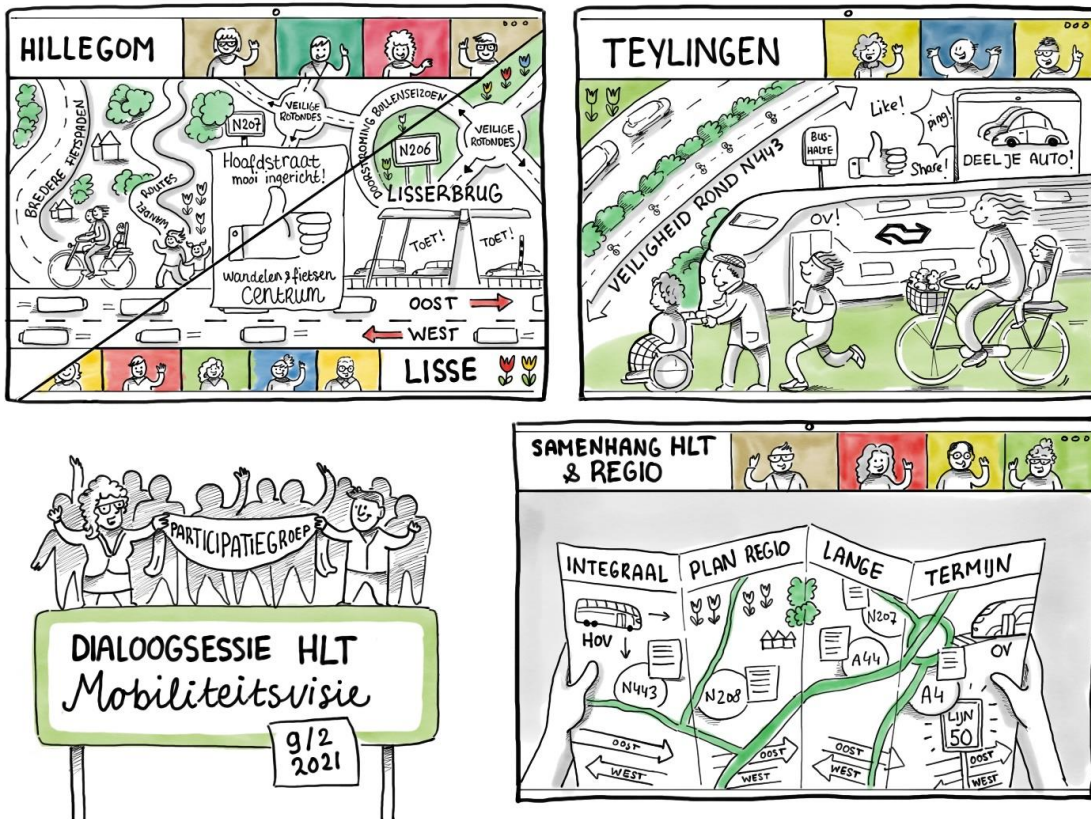
BIJLAGE

B1 GETEKENDE VERSLAGEN DIALOOGSESSIES

Dialogsessie met raadsleden op 3 december 2020



Regionale dialoogsessie met stakeholders op 9 februari 2021



Dialogosessie met beleidsmakers op 9 februari 2021



B2 INFORMATIE UIT PARTICIPATIEPROCES

Tijdens de verschillende bijeenkomsten hebben verschillende stakeholders aangegeven wat zij - op het gebied van Mobiliteit - goed vinden gaan in Lisse, wat beter kan en waar men afscheid van wil nemen. In de onderstaande tabellen staat dit per stakeholdergroep samengevat.

Wat gaat goed?

<p>Participatiegroep (regionale en lokale dialoogsessie)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lisse heeft een aantrekkelijk centrum • De proef met afsluiten van Kanaalstraat voor fietsers is goed bevallen bij ondernemers • Lisse heeft een aantrekkelijke omgeving om te wandelen en fietsen • De fiets en loop infrastructuur is goed ingericht • Er is veel geïnvesteerd in het lokale wegennet qua veiligheid en doorstroming • Openbaar vervoer groeit me 4% per jaar (voor de corona periode) • De samenwerking met Keukenhof zorgt voor minder overlast tijdens het bollenseizoen
<p>Inwoners (enquête en interviews)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landelijk en dorpse karakter van Lisse • Autoluw dorpscentrum • Aantrekkelijke omgeving met mooie wandelroutes in het buitengebied • Veel goede sportvoorzieningen • Ligging midden in de randstad met veel voorzieningen dichtbij • Drukke in Bollenseizoen is enorm verbeterd door de inzet van verkeersregelaars • Rotonde Ruishornlaan - Vivaldistraat
<p>Raadsleden (dialoogsessie)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mooi omgeving met veel toeristisch-recreatieve bezoekers • Gunstige ligging, centraal tussen verschillende grote steden • Veel gescheiden fietspaden • Onderhoud van de infrastructuur • Voldoende openbaar vervoer haltes • Goede bereikbaarheid • De 30km/u zones zijn goed ingericht, daardoor verkeersveilige woonwijken • Westelijke Randweg is goed en verkeersveilig ingericht
<p>Beleidsmakers (dialoogsessie)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitstraling van Lisse centrum • Leuke wandelommetjes, bijvoorbeeld de Van Lyndenweg en door Keukenhofbos • Hoog voorzieningenniveau (bioscoop, sportvoorzieningen, zwembad) • Midden in de Randstad, maar ontzettend dorps in de nabijheid van strand, bossen, meren • Bollenvelden en Keukenhof belangrijk voor de lokale economie • Mensen zijn heel erg kerngebonden, gelijkgestemd en trots

Wat kan beter?

Participatiegroep (regionale en lokale dialoogsessie)

- Bereikbaarheidsopgave moet vooral regionaal worden benaderd.
- Er is behoefte aan een ambitieuze visie met realistische en meetbare doelen
- Langer vooruit kijken in de investeringsafwegingen.
- Een robuuste oplossing is nodig voor het Oost – West verkeer
- Bereikbaarheid tijdens het bollenseizoen
- Doorstroming van de bussen en verder uitbouwen lijn 50
- Heropenen station Lisse
- Centrum beter bereikbaar voor fietsers en wandelaars
- De Lisserbrug is een groot knelpunt
- Inrichting parkeerterrein Haven / Grachtweg
- Parkeervoorzieningen voor bezoekers in het centrum
- Meer oog voor opladen elektrische auto's
- Meer aandacht voor duurzaamheid, veiligheid en inclusiviteit
- Consequente voorrangregels voor over de gemeentegrens heen (rotondes)
- De op- en afritten van de A44, zowel qua doorstroming als qua leefbaarheid.
- N207: De waterkruising ringvaart / afrit Keukenhof / doortrekking naar N206

Inwoners (enquête en interviews)

- Betere busverbinding naar Schiphol
- Fietsverbinding tussen Hillegom en Fioretticollege
- Fietsverbinding (woon-werk) tussen Lisse en Sassenheim/Leiden
- Veiligheid fietsverbinding tussen centrum en Poelpolder
- School-thuis routes basisschool
- De Lisserbrug is een knelpunt voor voetgangers, fietsers en automobilisten
- Inrichting parkeerterrein Haven / Grachtweg
- Handhaving blauwe zone centrum
- Beschikbaarheid van huurauto's /deelauto's
- Aandacht voor verkeersgedrag (snelheid) in woonwijken.
- Kanaalstraat - Broekweg onveilig voor voetgangers
- Rotonde Keukenhofdreef onveilig voor lopen en fietsen

Raadsleden (dialoogsessie)

- Lisse via snelfietsroutes verbinden met omliggende kernen.
- Verkeersdrukte tijdens het bollenseizoen
- Parkeren centrum: te hoge parkeerdruk vs. ruimtelijke ontwikkelingen
- Meer ruimte om fietsen te stallen en het centrum
- Frequenter openbaar vervoer

Beleidsmakers (dialoogsessie)

- Versterken van de Oost – West verbinding voor gemotoriseerd verkeer (verbinding A44)
- Goed en duidelijke fietsroutes naar scholen en sportvoorzieningen
- Kruispunten met doorgaand verkeer in bocht en fietsers die rechtdoor gaan
- Parkeerdruk in en rond het centrum van Lisse
- Blauwe zone en beleid ontheffing verlening moet beter
- Behoefte aan flexibele parkeernormen
- Fiets parkeren centrum (in het centrum of aan de rand)
- Versterken openbaar vervoer verbindingen
- Veiligheid en bereikbaarheid tijdens grote evenementen

Waar wil je afscheid van nemen?

<p>Participatiegroep (regionale en lokale dialoogsessie)</p> <ul style="list-style-type: none">• Polderen en besluiteloosheid.• Wegnemen van 'grenzen' tussen gemeenten en provincies.• Kruisingen van water en spoor die veel tijd kosten.• Belemmeringen voor busverkeer (30 km/h zones, plateaus, slechte vri's)
<p>Inwoners (enquête en interviews)</p> <ul style="list-style-type: none">• Verkeersonveiligheid in woonwijken
<p>Raadsleden (dialoogsessie)</p> <ul style="list-style-type: none">• Slechte oost-westverbinding, bijvoorbeeld naar Lisserbroek• Files richting Leiden• Onveilige kruispunten• Grote voertuigen in het dorp• De grote hoeveelheid verkeersborden
<p>Beleidsmakers (dialoogsessie)</p> <ul style="list-style-type: none">• Halen en brengen naar scholen en sportverenigingen met de auto.