



Postadres:
Leidse MilieuRaad
Thorbeckestraat 33
2313 HD Leiden

Aan: College van B&W Leiden

Onderwerp: Kadernota Bereikbaarheid

Datum: 20 februari 2009

Geacht college,

De Leidse MilieuRaad (LMR) heeft kennis genomen van Kadernota Bereikbaarheid. De milieuraad kan instemmen met de opvatting dat Leiden moet investeren in de kwaliteit van de stad. Aantrekkelijke woningen, prettige leefomgeving met voldoende groen en water, goede voorzieningen en goede bereikbaarheid zijn belangrijke onderdelen die de leefomgevingskwaliteit van de stad bepalen.

Deze kadernota gaat vooral in op het aspect bereikbaarheid met het risico dat de andere belangen naar de achtergrond verschuiven. Opvallend is verder dat de autobereikbaarheid in de nota de meeste aandacht krijgt en voorop staat, dat OV en fiets op de tweede plaats komen en dat de wandelaar niet aan bod komt.

Het begrip "duurzaam bereikbaar" dat wordt gehanteerd, vinden we verwarrend. We nemen aan dat bedoeld wordt dat de stad ook op langere termijn bereikbaar blijft. Door de term duurzaam te gebruiken wordt gesuggereerd dat ook duurzaamheidsdoelstellingen zoals 20% à 30% CO₂-reductiedoelstellingen worden nagestreefd. Die komen we echter in de nota verder niet tegen en dat vinden we wel een gemiste kans.

Wel wordt bedoeld op een gelijktijdige verbetering van de leefbaarheid. Volgens de LMR is dit te bereiken door het stimuleren van milieuvriendelijke mobiliteit als lopen en fietsen en het beteugelen van de automobilititeit in de stad. Dat betekent dat maatregelen worden genomen tegen de uitstoot van uitlaatgassen, m.n. NO₂ en fijn stof, en tegen lawaai. Dergelijke maatregelen zijn goed te realiseren in het openbaar vervoer (m.n. met elektromotoren) en wat lastiger in het personenautoverkeer. Voor goederenvervoer is gekozen voor milieuzonering; wij bepleiten een verdere verbetering door de milieuzonering ook uit te breiden voor bestelbusjes en door eisen te stellen aan busjes die de stad in mogen (geen dieselbusjes, maar schone motoren en/of voorzien van fijnstof-filters).

Het inzetten van dynamisch verkeersmanagement (DMV) maatregelen zal duidelijk gekoppeld moeten worden aan vermindering van emissies (CO₂, fijnstof, NO₂). Daarbij kunnen maatregelen als ontvlechting van fiets- en autoroutes, groene golf, het nieuwe rijden en LARGAS het rijgedrag gunstig beïnvloeden. Met name op hoofdroutes, zoals de Churchillaan, zullen deze maatregelen tot verbeterde doorstroming kunnen leiden. Betere afstemming van verkeerslichten kan onnodige stop&go-situaties voorkomen. De LMR constateert dat fietsers vaak onnodig lang op groen moeten wachten, terwijl anderzijds één fietser met een druk op de knop een juist opgetrokken rij (vracht)auto's weer tot stoppen kan dwingen. Dat is zeer vervuilend en vermijdbaar. Hoofdfietsroutes behoren de stadsring ongelijkvloers te kruisen. Op andere plaatsen kan ook

gedacht worden aan knipperoranje bij oversteekplaatsen, met groenlicht op verzoek voor wie het verkeer wil laten stoppen (vgl. de voetgangersoversteek in de Breestraat). Zo wordt ook het veelvuldig oversteken door rood voorkomen.

Met betrekking tot het terugdringen van geluidsoverlast hebben wij in een vorig advies (8 april 2008) al aangegeven dat Leiden een veel te hoge drempelwaarde hanteert van 70 dB, waaraan in 2010 de woningen zouden moeten voldoen. Omliggende gemeentes en de provincie hanteren een drempelwaarde van 65 dB. De LMR waardeert wel de aandacht voor stil asfalt, waarover ook eerdere adviezen zijn uitgebracht. Eerder dan bij noodzakelijke vernieuwing van het wegdek zou al tot overstap op stil asfalt moeten worden overgegaan. Een ander punt van advies dat niet tot uitvoering heeft geleid is de aandacht voor opzettelijke geluidshinder door brommers, motorfietsen en auto's waarbij geknoeid is aan de geluidsdempers. Wij vinden dat die met spoed middels een verscherpte en gerichte handhaving aangepakt dienen te worden.

Gemotoriseerd verkeer is uit de stad te weren door grootschaliger toepassing van het P&R-systeem. Het stadsparkerplan (SSL) voorziet al deels hierin, alleen zal hier met name geïnvesteerd moeten worden in verbeteringen om de emissies terug te dringen; door de overstap te maken van dieselbusjes naar elektrische busjes. Daarnaast zal dit systeem niet alleen beschikbaar moeten zijn voor automobilisten maar ook voor andere weggebruikers. Met name in zo'n compacte stad als Leiden kan uitbreiding van zo'n systeem veel automobilitet terugdringen en de leefbaarheid verbeteren.

De nota spreekt van het ontbreken van een heldere bereikbaarheidsstructuur. De aansluitingen op het landelijk wegennet worden goed genoemd en leiden wellicht juist daardoor tot drukke routes dwars door de stad. Wanneer de automobilist aan de invalswegen wordt duidelijk gemaakt, dat in de nieuwe verkeersstructuur geen doorgaande routes meer mogelijk zijn, zal dit probleem op te lossen zijn. Belangrijker is dat eerst de keuze wordt gemaakt om de stad in compartimenten te verdelen, waardoor doorgaand verkeer onmogelijk wordt gemaakt. De routes naar parkeergarages en terug blijven daarbij bereikbaar en via prijsbeleid (duur parkeren in de binnenstad; goedkoper parkeren op afstand, gratis op transferia) kan het autoverkeer sterk worden teruggedrongen. Wij ondersteunen daarom die keuze voor compartimentering en bevelen een parkeertarief-differentiatie aan.

In het onderzoek naar een milieuvriendelijke tariefdifferentiatie zien we minder heil. Zolang hierdoor met name leaseauto's worden bevoordeeld zal dit, door het vele gebruik ervan voor korte ritjes de stad in, weinig effect sorteren. De hoofdboodschap moet zijn: neem de fiets of de bus als je naar de binnenstad gaat.

In plaats hiervan stellen wij voor te onderzoeken hoe het meervoudig autobezit kan worden teruggedrongen en de auto-aanschaf door jongeren kan worden ontmoedigd. Greenwheels biedt hiervoor immers al een goed alternatief.

Wij vinden dat te gemakkelijk beslag wordt gelegd op de schaarse parkeercapaciteit, zowel door genoemd meervoudige autobezit per woning als door het zogenaamde asociale parkeren, waardoor nog eens 5% verlies aan parkeercapaciteit ontstaat. De gemeente moet hierin een regulerende en handhavende taak oppakken.

Een ringstructuur rond het centrum om de compartimentering te kunnen doorvoeren is nodig. De vraag is echter of er meteen twee ringstructuren nodig zijn, die bovendien niet zonder elkaar te overlappen gerealiseerd kunnen worden. De structuur die nu gepresenteerd wordt is zo gecompliceerd, met bovendien nog vele onderlinge wegverbindingen, dat dit de helderheid en de oversteekbaarheid niet ten goede komt. Andere weggebruikers en de leefbaarheid van de stadsbewoners worden ondergeschikt gemaakt aan dit autoverkeersmodel.

Het uitgaan van hoge groeiprognoses (30%) zonder de effecten van maatregelen te kunnen inschatten lijkt op bangmakerij, om de geesten rijp te maken voor grote infrastructurele ingrepen. Een extra buitenring is niet echt nodig aangezien Leiden e.o. al in een ring van autowegen ligt (A4, A44 en N14). Alleen de aansluiting van de N11 ten oosten met de N206 ten westen voor het doorgaande verkeer vergt de nodige kronkels.

De Rijnlandroute wordt daarbij steeds als de oplossing opgevoerd. Deze gaat echter ten koste van extra ruimte en van de ecologisch waardevolle gebieden in Voorschoten en Wassenaar en de

groene verbinding bij Maaldrift wordt afgekneld. Om deze wegverbinding mogelijk te maken moeten vele omwegen (extra wegen langs A4 en A44) worden gemaakt. De vraag is dan gerechtvaardigd of een geboorde tunnel die een rechtstreekse verbinding tussen beide punten mogelijk maakt niet een betere oplossing is. De LMR ondersteunt dan ook de gemaakte keuze om dat voorstel verder uit te werken. Uiteraard dient de uitslag van de MER bekend te zijn voordat over de juiste ligging van het tracé kan worden besloten.

Belangrijk vinden wij dat de transferia op beide punten, oost en west van de stad, een veel belangrijkere functie krijgen als overstappunt op OV, SSL-busje en de OV-fiets. Ook op het belangrijkste transferium, het station, moet voldoende ruimte gewaarborgd blijven om fietsen te kunnen stallen; op een manier die veilig en vandalisme-proof is.

Veilige fietsroutes zijn, gezien ook het grote aandeel van fietsers in de stad, belangrijk. Dat is ook nodig om anderen tot meer fietsen te verleiden. Aan de veiligheid en de aantrekkelijkheid ervan valt nog veel te verbeteren, met name door ontvlechting met het autoverkeer. Zowel fietsers en wandelaars ondervinden nog te veel barrières door het autoverkeer dat hun veiligheid en de leefbaarheid nadelig beïnvloedt.

Een andere vorm van bereikbaarheid betreft de mogelijkheid om via oude, rustieke en rustige wegen, gelegen aan de verschillende waterwegen (Vliet, Haarlemmertrekvaart, Rijn en Zijl) de stad in en uit te kunnen fietsen. Deze uitvalswegen zouden opgewaardeerd moeten worden tot aantrekkelijke fietsroutes naar de groene gebieden rond de stad. Daarmee wordt de groene omgeving de stad binnen gehaald en biedt dit een lonkend alternatief voor de recreant die nu per auto de stad ontvlucht.

Tot slot willen we terugkeren naar de beginopmerking dat de milieuraad kan instemmen met de opvatting dat Leiden moet investeren in de kwaliteit van de stad. De Nota Bereikbaarheid betreft een belangrijk deelaspect van de leefbare stad en moet voort borduren op een integrale visie op de stad. Wat dat betreft kijken we uit naar wat de Structuurvisie Leiden ons brengen zal.

Met vriendelijke groet,
namens de Leidse Milieuraad

Frank ter Beek