



LEIDSE MILIEURAAD

p/a Kruitschip 4
2311 RS Leiden
06 – 533 76 405
jan.pieters70@gmail.com
twitter@lmraad

Leiden, 23 maart 2015

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
 Stadhuis
 Leiden

Advies over: **Mobiliteitsnota 2015-2022**

Geacht college,

Bij brief van 23 februari (uw kenmerk Z/15/154974) heeft uw college aan de Leidse Milieuraad (hierna de milieuraad) advies gevraagd over de Mobiliteitsnota Leiden 2015 - 2022. Dit advies treft u hieronder aan.

Inleiding

De milieuraad oordeelt positief over de grote lijnen van de Mobiliteitsnota: geen grote nieuwe infrastructuur (uitgezonderd de RLR, die als gegeven wordt beschouwd), het beperken autoverkeer in de binnenstad, vermindering van het aantal geluidgehinderden, aandacht voor wandelaars, fietsers en openbaar vervoer. Voor de nota als geheel hebben wij dan ook waardering. De richting is goed. Duurzaamheid en milieuaspecten krijgen, meer dan in het verleden, aandacht.

Dit laat onverlet dat de analyse op een aantal punten wat verdiept zou moeten worden. De beleidsintenties zijn op zich helder, maar het komt uiteindelijk aan op de uitwerking daarvan en die is op een aantal punten na nog niet voldoende concreet. Voorts zijn er wat de milieuraad betreft nog aandachtspunten, die ook in de nota behandeld zouden moeten worden. Wij denken hierbij aan de toename van de besteldiensten ten gevolge van internetaankopen, kansen voor vervoermanagement, Park & Ride en carpoolen, en –niet op de laatste plaats, de bijdragen die de gemeente levert aan het Convenant Duurzame Mobiliteit.

Uitgangspunten vanuit milieuoptiek

De wijze waarop wij naar de nota hebben gekeken is de volgende:

1. Vervoerwijzen

Vanuit milieuoptiek zijn in afnemende volgorde de volgende vervoerwijzen van belang: lopen, fietsen, openbaar vervoer, autovervoer.

2. Vervoermiddelen

Bij vervoermiddelen gaat het vanuit het milieuaspect vooral om de mate van geluidproductie en de uitstoot van luchtverontreiniging.

3. Effecten van verkeer op de omgeving

Hierbij zijn van belang de verkeersintensiteit, de aard van het wegdek, de doorstroming, de rijsnelheid, al dan niet eenrichtingverkeer, de fysieke omgeving (nauw met hoge bebouwing of ruim) en ruimtebeslag (direct en indirect).

4. **Beperken noodzaak van mobiliteit door functies dicht bij elkaar te brengen**

Het gaat hierbij zowel om regionaal ruimtelijke beleid (keuze van nieuwe woon- en werkgebieden en de ligging daarvan ten opzichte van OV en overige infrastructuur), als om het intensiveren van het binnenstedelijk gebied (andere functies voor lege kantoren, verdichting waar mogelijk, functiemenging).

5. **Bevorderen beperking verkeer door verkeers- en vervoersmanagement**

Met name moet hierbij gedacht worden aan maatregelen bij VRI's ten gunste van de milieuvriendelijker verkeerswijzen, collectief vervoer van bedrijven, e.d.

Met genoegen constateert de milieuraad dat, weliswaar wat anders geformuleerd, bovenstaande uitgangspunten in de nota zijn terug te vinden als basis voor het beleid.

Kanttekeningen bij de nota

Berekeningen met het verkeer- en vervoermodel vormen de basis van de nota. Al eerder in ons advies over de RijnlandRoute heeft de milieuraad aangegeven dat er vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de prognoses, die daarmee worden verkregen omdat daarin wordt uitgegaan van de hoogste groeiverwachtingen. De feitelijke ontwikkelingen binnen Leiden geven bijvoorbeeld nu al jaren aan dat er nauwelijks sprake is van groei van het binnenstedelijk verkeer en zelfs van afname, bijvoorbeeld op de Willen de Zwijgerlaan, terwijl de prognoses een aanzienlijke groei voorspelden. Zeer waarschijnlijk zijn zowel economische, als sociale factoren daarvoor verantwoordelijk. Juist die factoren vormen de basis van de herkomst- en bestemmingsmatrix en die zijn sterk in beweging, waardoor de betrouwbaarheid van de prognoses afneemt. Omvangrijke projecten, zoals het onderhavige, worden niet in één keer gerealiseerd maar in fasen. Voor meerdere onderdelen van de voorliggende nota zullen dan ook nog kader- en uitvoeringsbesluiten genomen moeten worden. De milieuraad pleit ervoor op die beslissingsmomenten de aanvankelijke ramingen te vergelijken met actuele verkeerstellingen, en de oorspronkelijke voornemens daaraan aan te passen. Die verkeerstellingen moeten betrekking hebben op regelmatige kortdortellingen op zowel het binnen- als het buitenkordon) aangevuld met kentekenonderzoek, onderzoek naar vervoerwijzekeuze (modal split) en herkomst- en bestemmingsmotieven.

Voorts pleit de milieuraad ervoor bij infrastructuurprojecten, die zich daar qua aard en omvang toe lenen, altijd een gevoeligheidsanalyse uit te voeren, waarbij een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt opgesteld waarin naast het hoogste groeiscenario ook het laagste groeiscenario wordt doorgerekend en vergeleken met de feitelijke ontwikkelingen.

De milieuraad acht zo'n aanpak van belang voor de besluitvorming over de nota genoemde te verbeteren kruispunten. Ook acht de milieuraad dit van belang voor de verdere besluitvorming over dimensionering en aanvaardbaarheid van snelheidsverhoging (geluidhinder- en luchtverontreinigingseffect) op de noordelijk deel van de ring volgens LAB071.

Het beleid om in de binnenstad de snelheid te beperken acht de milieuraad positief vanwege het daardoor minder aantrekkelijk worden van de routes door de binnenstad en de vermindering van geluid en luchtverontreiniging en. De aanvulling van de wegategorisering met wijkontsluitingswegen acht de milieuraad daarom positief. Wel pleit de milieuraad ervoor om ook voor wijkontsluitingswegen in de binnenstad een ontwerpssnelheid van 30 km/uur vast te stellen en daarmee max. 30 km/uur voor de hele binnenstad aan te houden. Dat is ook vanuit handhavingsoogpunt en vermindering van onnodige verkeersborden verstandig.

De milieuraad vraagt zich af of de consequenties van gemaakte of voorgestelde keuzes, zoals verplaatsen busstation naar de zeezijde van Leiden CS; afsluiten Spanjaardsbrug voor autoverkeer en eenrichtingverkeer op de Rijnzichtbrug wel voldoende geanalyseerd zijn. Bijvoorbeeld verdraagt het verplaatsen van het busstation naar de zeezijde van het station zich wel met het vele fietsverkeer (van en naar de scholen, LUMC, station) en autoverkeer dat de kruising Rijnsburgerweg-Bargelaan passeert? Nu al loopt het verkeer op de Rijnsburgerweg regelmatig vast, omdat de rotonde bij de Wassenaarseweg het verkeer niet aankan en ook de capaciteit van de afslag naar de Schiphollaan beperkt is. Wat gaat de afsluiting van de Spanjaardsbrug betekenen voor de belasting van de Zijlsingel en welke afgeleide gevolgen heeft dat weer voor de Hooigracht? Daarover moet meer duidelijkheid komen voordat naar het oordeel van de milieuraad daarover definitief beslist kan worden.

Voor het openbaar vervoer zijn directe verbindingen tussen herkomst en bestemming met liefst zo beperkt mogelijke reistijd van groot belang om aantrekkelijk te zijn en daarmee een bijdrage te kunnen leveren aan vermindering van de noodzaak tot gebruik van de auto en bevordering van de binnenstadeconomie. Gelet op de huidige concessie zal het niet eenvoudig zijn verandering in de huidige dienstregeling aan te brengen, als dat gewenst is. De komende jaren zullen met name gebruikt moeten worden om een meer op de wensen van de reiziger gericht openbaar vervoersysteem voor de latere jaren te onderzoeken.

Pakjesbezorging ten gevolge van internetaankopen is een aspect dat de milieuraad in de nota mist. Het beperken hiervan en van de effecten, door het bevorderen van afhaalpunten of het stellen van eisen aan de voertuigen (alleen elektrisch) zou als beleidsdoel en actiepoint in de nota niet misstaan.

Tenslotte geeft de milieuraad in overweging in de uitwerking van de nota ook aandacht te besteden vervoersmanagement (zowel van goederen als personen, bijvoorbeeld van het Biosciencenepark), als de verdere ontwikkeling van Park & Ride en carpoolen (o.a. i.v.m. het wegvallen van carpoolplaats bij de A44 ten gevolge van de RLR).

Aanbevelingen

1. Voer, bij omvangrijke infrastructuurprojecten, waarvoor geldt dat verkeersvolumina een beduidend effect hebben op de baten gedeeld door kostenverhouding, altijd een (gevoeligheids)analyse uit gebaseerd op zowel het hoogste als het laagste groeiscenario. Baseer de vooruitberekeningen berekeningen steeds op de meest recente verkeersstellingen.
2. Stel een programma op van regelmatige tellingen
 - a. op een buitencordon, waarmee de ontwikkeling van het ten opzichte van Leiden doorgaande- en bestemmingsverkeer kan worden bepaald en
 - b. op een cordon om de binnenstad waarmee het ten opzichte van de binnenstad doorgaande - en bestemmingsverkeer kan worden vastgesteld.
 - c. Op wegen waar de bijdrage aan luchtverontreiniging van het verkeer een belangrijk deel uitmaakt van het verschil tussen de achtergrondconcentratie en de milieugrenswaarden.
3. Stel voor het programma van regelmatige tellingen nog dit jaar voldoende budget ter beschikking.
4. Stel voor de hele binnenstad een maximum snelheid vast van 30km/uur.
5. Breng de consequenties van de voorgestelde keuzen: verplaatsen van het busstation naar de zeezijde, afsluiting Spanjaardbrug en eenrichtingverkeer op de Rijzichtsbrug goed in beeld voor dat er nadere besluiten genomen worden.
6. Besteedt bij de verdere uitwerking van de nota ook aandacht aan pakjesbezorging, vervoermanagement, P&R en carpoolen.
7. Stel een programma op aan de hand waarvan de voortgang van de nog uit te werken punten regelmatig kan worden gemonitord.

Leendert Jonker,



voorzitter