



Leiden, 17 februari 2020

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
t.a.v. wethouder voor Duurzaamheid, Bereikbaarheid en Beheer Openbare Ruimte
Hr. A. North
Stadhuisplein 1
Leiden

Betreft:

Advies over de Mobiliteitsnota

Geacht College,

Bij brief van 18 december 2019 (uw kenmerk Z/19/1465184) heeft u aan de Leidse Milieuraad (hierna onze raad genoemd) advies gevraagd over de Mobiliteitsnota Leiden 2020 – 2030. Als reden daarvoor noemt u dat dit beleid invloed heeft op de fysieke leefomgeving van Leiden en daarmee op de veiligheid en gezondheid van de Leidse inwoners en bezoekers van de gemeente. Het advies van onze raad treft u hieronder aan. U heeft op 5 januari 2020 per email laten we weten dat u akkoord bent met uitbrengen daarvan uiterlijk op 18 februari 2020.

Met het mobiliteitsbeleid wil uw college negatieve effecten van autoverkeer tegengaan door het gebruik van de auto in de stad te beperken en mensen een overstap te laten maken naar duurzamer vervoerwijzen. Daarnaast wil uw college de milieubelasting door het autoverkeer beperken.

Daarmee zet u vanuit milieuoptiek een hele nieuwe koers uit, welke koers veel duidelijker¹ is gebaseerd op het tegengaan van negatieve effecten van autoverkeer en het bevorderen van duurzame vervoerwijzen. Uw keuze voor een omslag naar de meer duurzame vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer komt tegemoet aan het milieu-uitgangspunt in afnemende sterkte prioriteit te geven aan lopen, fietsen, openbaar vervoer en autoverkeer. En ook de aandacht die u wilt geven aan verminderen van de milieubelasting door het autoverkeer komt overeen met de uitgangspunten van onze raad. We vragen ons wel af wat de consequentie hiervan is voor de inzet van de beschikbare middelen en of in de nabije toekomst meer middelen voor lopen, fietsen en openbaar vervoer worden bestemd.

De raad hanteert voor de beoordeling van uw mobiliteitsvisie de volgende uitgangspunten:

1. Vanuit milieuoptiek zijn in afnemende volgorde de volgende vervoerwijzen van belang: lopen, fietsen, openbaar vervoer, autovervoer.
2. Bij vervoermiddelen gaat het vanuit het milieuaspect vooral om de mate van geluidproductie en de uitstoot van luchtverontreiniging².
3. Voor de effecten van verkeer op de omgeving zijn de volgende factoren 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 (verkeersregelinstallaties) ten gunste van de milieuvriendelijker verkeerswijzen, collectief vervoer van bedrijven, e.d.

Onze raad oordeelt dan ook positief over uw nieuwe koers. Onze kanttekeningen en adviezen hebben betrekking op

¹ De nieuwe koers is veel doelgerichter dan in de vorige Mobiliteitsnota 2015-2022 (zie ook het LMR advies d.d. 23 maart 2015)

² Hierbij wordt gekeken naar zowel directe uitstoot (uitlaatgassen) als luchtverontreiniging door bandenslijtage, remvoeringen e.d. (vnl. fijn stof).

de onderbouwing en concretisering van de opgaven, strategie om de doelen te bereiken, de samenhang met de verstedelijkings- en klimaatopgaven en de onderbouwing van de verwachte effecten van de maatregelen.

Om de sterke en zwakke kanten van de effecten van mobiliteit op milieuaspecten in andere steden te vergelijken met die in Leiden, heeft onze raad de 'Benchmark actieve, gezonde, duurzame mobiliteit gemeenten' van CE Delft d.d. maart 2018 naast uw visie gehouden. Deze is te vinden via de website van het CROW. In het vervolg zal daarnaar worden verwezen met 'de benchmark'.

De onderbouwing en haalbaarheid van de ambities

De nota geeft aan dat een transitie van autovervoer naar actieve, gezonde, duurzame mobiliteit een positief effect heeft op of dat kan hebben op:

1. duurzaamheid en klimaatverandering door vermindering CO2 uitstoot;
2. luchtkwaliteit: luchtvervuiling door fijnstof en NOx
3. gezondheid: minder omgevingslawaai en luchtvervuiling en gezondere beoefenaren van een actieve mobiliteit;
4. verminderde geluidsoverlast;
5. verbetering van de veiligheid;
6. betere kwaliteit van de openbare ruimte;
7. betere bereikbaarheid en
8. hogere belevingswaarde van de stad.

Een foto van de huidige situatie voor de genoemde aspecten ontbreekt met per aspect de opgave die u ziet en de beoogde en te verwachten bijdrage van de maatregelen aan het realiseren van de opgaven. Denk bijvoorbeeld aan de geluidsbelastingskaart van de agglomeratie Den Haag-Leiden, waarop de geluidsbelasting van het verkeer en vervoer over wegen en spoorwegen voor de omgeving zichtbaar is gemaakt. De aanpak om het beoogde positieve effect te bereiken en de milieubelasting te verminderen zou op basis van dergelijke foto's uitgewerkt kunnen worden.

De nota gaat ook niet in op negatieve effecten die te verwachten zijn, van bijvoorbeeld de verstedelijkingsopgaven en uitvoering van de maatregelen die u voor ogen hebt. In de samenvatting van de nota staat dat gelijktijdig het uitvoeringsprogramma duurzaam bereikbaar is opgesteld. Maar dat is nog niet meegestuurd voor onze advisering. Het is dan ook moeilijk te beoordelen hoe groot de effecten van de aanpak zijn.

Aanbeveling 1. Besteed alsnog aandacht aan het in kaart brengen van de problemen in de huidige situatie en de opgaven om daarop te kunnen sturen bij de uitvoering en de gebiedsgerichte uitwerkingen, die worden aangekondigd. De extra opgaven door de verstedelijking horen daar uiteraard bij.

Aanbeveling 2. Werk met name de strategie nader uit op welke wijze de gemeente (gefaseerd) kan zorgen dat mensen niet met de auto, maar met meer duurzame vormen van vervoer gaan reizen. Om de doelen binnen bereik te krijgen is in elk geval een forse eerste stap in deze collegeperiode nodig.

Aanbeveling 3. Werk tevens de strategie nader uit op welke wijze de milieubelasting kan worden teruggedrongen om ongewenste effecten op dit punt van de modal shift op te vangen.

Zowel in Nederland (met name in delen van Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) als in het buitenland³ is een vergelijkbare transitie doorgevoerd, waarbij de bewoners heel actief zijn betrokken. Het klimaat voor de transitie naar duurzame mobiliteit is de afgelopen periode gunstiger geworden. Draagvlak voor de modal shift is essentieel om snel stappen te kunnen maken.

Integrale aanpak ruimtelijk beleid, mobiliteit en milieu

Bij de hoofdambitie van de nota is duidelijk dat uw college wil kiezen voor een integrale aanpak. Meer duurzame mobiliteit door de keuze van verdichting van woon- en werkfuncties bij OV-knooppunten. In het hoofdstuk ruimtelijk concept is een figuur opgenomen met de mobiliteitsnetwerken en de specifieke locaties/ zoekgebieden voor

³ O.a. in Amsterdam, Zwolle, Den Haag en Utrecht en Toronto

woningbouw. De zoekgebieden zijn zeer globaal aangegeven en de toelichting daarop is zeer summier. Ook mist de legenda bij de figuren met de mobiliteitsnetwerken en zoekgebieden voor de woningbouw. De keuze van het College om het knooppunt Leiden Centraal verder te ontwikkelen met een schaa sprong is zonder meer in het belang van de woningbouw en werkgelegenheid in het gebied en maakt meer gebruik van het ov mogelijk in plaats van de auto. De raad steunt deze prioritering. Ook de plannen voor een toekomstvaste ov-terminal bij het station voor de overstap naar vervoer naar de rest van de stad en de regio is essentieel voor de bereikbaarheid van de regio en via dit knooppunt naar bestemmingen met de trein en HOV verder weg. De raad steunt het voornemen om bij dit knooppunt de bereikbaarheid voor de voetganger centraal te stellen, omdat verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid daar nu al een aandachtspunt is en het risico bestaat dat door de verwachte toename van het aantal fietsers en ov en andere vervoermiddelen een verslechtering van de situatie optreedt.

Aanbeveling 4. Investeer veel energie in het creëren van draagvlak voor de omslag naar andere vervoerwijze en vermindering van autoverkeer. In binnen- en buitenland zijn daarvoor aansprekende voorbeelden te vinden.

Aanbeveling 5. Onderzoek bij de keuze van hubs en van OV-knooppunten die verder ontwikkeld gaan worden of ze wel op de beste plek liggen in het netwerk om vervoerbewegingen zoveel mogelijk te bundelen en beperken en daarmee negatieve effecten daarvan te beperken. Ga na of er voldoende ruimte is voor de verdere uitbouw in de toekomst. En bekijk ook welke milieueffecten verdere ontwikkeling op die plekken heeft en welke duurzaamheidsvoorzieningen dan nodig zijn.

Aanbeveling 6. Werk verder uit aan welke voorwaarden een knooppunt zou moeten voldoen om de woningbouwopgave realiseerbaar te maken. De teksten hierover in de nota zijn nog niet voldoende uitgewerkt om als kader voor het Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit te gebruiken.

Aanbeveling 7. Houd voldoende ruimte vrij rond het station Leiden Centraal voor toekomstige ontwikkelingen, zoals het zelfrijdend vervoer waarmee mensen bij het station afgehaald en weggebracht kunnen worden.

Aanbeveling 8. Maak bij de verdere ontwikkeling van het knooppunt Leiden Centraal gebruik van de mogelijkheid kansen voor klimaatbestendigheid, vergroening en biodiversiteit te benutten.

Deelambities

De nota kiest voor een aantal deelambities voor het bereiken van de modal shift en zegt daarbij één en ander over de aanpak. Hierover per deelambitie een reactie:

a. *Fietsgebruik*

- Een verdere groei van het fietsgebruik met 40% lijkt zeer ambitieus, vooral omdat in Leiden het fietsgebruik al veel hoger is dan in de meeste andere steden in de benchmark. De noodzaak fietsroutes te verbreden en duurzaam veilig in te richten is voor de groei van het fietsgebruik een absolute voorwaarde. Goed dat u daarvoor kiest en ook voor een gedragsaanpak en de bescherming van kwetsbare groepen. Dat is naar het oordeel van onze raad noodzakelijk voor de veiligheid van fietsers en voetgangers, met name bij kruispunten.
- Bij voorwaarden voor modal shift naar de fiets en voor de keuze combinatie fiets trein noemt de nota: parkeervoorzieningen, fietsroutes en verkeerregelininstallaties. Onduidelijk is wat de deelambitie daarbij is en hoe u denkt die stapsgewijs te realiseren. Helaas ontbreekt ook de legenda en onderbouwing bij de gewenste fietsstructuur.

Aanbeveling 9. Onderbouw de deelambitie en de stapsgewijze realisatie en werk deze verder uit, zodat onderbouwd kan worden wat de prioritaire maatregelen zijn in het uitvoeringsprogramma.

b. *Lopen*

- De raad steunt de keuze voor een apart beleidsprogramma voor lopen met aandacht voor kwetsbaarheid, beleving en kwaliteit van routes en de keuze om in het stationsgebied de voetganger de hoogste prioriteit te geven in het menggebied met de fietsers. Wat onze raad betreft zou de voetganger overal op 1 moeten komen, zeker waar de veiligheid van de voetganger in het geding is.
- Op basis van het aantal meldingen van verkeersonveiligheid lijkt de verkeersveiligheid fors afgenomen te zijn ook in vergelijking met andere steden uit de benchmark. Met name de klachten over overlast voor wandelaars door fietsers vragen om maatregelen. Hoe wilt u daarin verbetering brengen?

- Leiden heeft in vergelijking met andere steden uit de benchmark een lage score bij vrij liggende wandelpaden. Wellicht is de overlast van fietsers voor wandelaars daardoor te verklaren, zeker bij de 'shared space' rond het station Leiden Centraal.

Aanbeveling 10. Zet de voetganger op 1, overal waar diens veiligheid het geding is.

Aanbeveling 11. Betrek in een zeer vroegtijdig stadium voetgangers of gebruikers van routes, waaronder mensen met een beperking, bij de ontwikkeling van de belangrijkste looproutes van en naar de binnenstad en belangrijke bestemmingen rond het station (ziekenhuis, universiteit/hogeschool en het Bioscience park). Kijk ook naar routes tussen trein en bus en taxi, van en naar fietsenstallingen en kiss@ride. Kijk in de verschillende fasen van uitwerking van de plannen opnieuw naar het belang van de voetganger. Vaak zijn problemen veel moeilijker oplosbaar, wanneer pas in een later stadium op het voetgangers-/reizigersbelang wordt getoetst. Het komt in de praktijk vaak voor dat bij de uitvoering van de plannen voor de voetganger/ reiziger ongemerkt ongunstige wijzigingen worden doorgevoerd.

c. Openbaar vervoer

- Het treingebruik in combinatie met de fiets is in Leiden al vrij hoog in vergelijking met de andere steden uit de benchmark. De koppeling van bereikbaarheid met de trein met de verstedelijking is dan ook verstandig. Is nog overwogen een nieuw station te maken (of ruimte te reserveren) bij de Merenwijk/ Oegstgeest ten behoeve van woningbouwlocaties?
- In Leiden wordt veel minder gebruik gemaakt van de bus dan in de meeste andere steden uit de benchmark. Waarschijnlijk omdat veel mensen gebruik maken van de fiets en wellicht ook door het tochtige busplatform bij het belangrijkste overstappunt Station Leiden Centraal.
- Een busterminal met goede wachtvoorzieningen, reisinformatie en andere service kan de ketenreis voor reizigers een stuk aantrekkelijker maken.

Aanbeveling 12. Licht toe welke potentiële gebruikers u wilt bereiken bij het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en ga na waarom deze mensen de bus of fiets (nog) niet gebruiken. Zet bijvoorbeeld in samenwerking met vervoerders een ov ambassadeur in voor mensen die het OV nog niet kennen maar wel willen uitproberen.

d. Wegen, autoverkeer

- Voor onze raad is de omvang van de milieubelasting van het autoverkeer en de plaatsen waarop sprake is van een hoge of te hoge belasting niet inzichtelijk gemaakt.
- Wat onze raad mist zijn de deelambities op het gebied van de vermindering van de uitstoot van CO₂, fijnstof en NO_x. Deze uitstoot is vrij hoog in Leiden in vergelijking met andere steden uit de benchmark. In de nota is aangegeven dat minder autoverkeer, een modal shift naar lopen, fietsen en OV een doel is. Dat moet leiden tot vermindering van uitstoot. Wat is de *concrete* opgave en wat leveren de genoemde maatregelen naar verwachting op? En wat zijn de verwachte effecten van uw keuze op die plaatsen waar u investeert in de autobereikbaarheid en het versterken van de hoofdontsluitingsinfrastructuur. Deze versterking is bedoeld voor een betere en snellere doorstroming, maar kan ook ongewenste effecten hebben, zoals het aantrekken van meer autoverkeer door de snellere doorstroming en in de rand om de autoluwe binnenstad.
- Bij geluidsbelasting aan de gevel door wegverkeer scoort de gemeente ook hoog in vergelijking met de andere benchmark gemeenten. Ook hier geldt dat niet duidelijk is hoeveel effect de maatregelen zullen hebben en op welke plaatsen.
- De raad steunt uw keuze om doorgaand verkeer door de binnenstad te ontmoedigen. Dat kan bijdragen aan de leefbaarheid. Waar wordt concreet aan gedacht? Hierbij is het wel gewenst een eindperspectief te schetsen en een onderbouwing te geven voor de eerste stappen daarnaartoe. Ook is het nodig de milieubelastende effecten daarvan op het gebied rond de binnenstad te bezien.
- Autoluwe binnenstad: wat is ambitie voor 2030 en welke stappen worden genomen om daar te komen? In de nota wordt nog een beperkt aantal straten genoemd, die u autovrij wil maken. Nu de Garenmarktgarage binnenkort open gaat, is er een mooie kans in die buurt ook straten autovrij te maken. Denk bijvoorbeeld aan de Jan van Houtkade. Daarmee kan ook een bijdrage worden geleverd aan de vergroening van de kade en een inrichting die het hard rijden van auto's ontmoedigt.
- Een emissieloos vrachtdistributiesysteem is een mooi plan. In het advies van onze raad over de vorige nota uit 2015 wezen wij erop dat pakjesbezorging ten gevolge van internetaankopen een aspect was dat miste. Onze raad adviseerde het beperken hiervan en van de effecten, door het bevorderen van afhaalpunten of het

stellen van eisen aan de voertuigen (alleen elektrisch). Wordt dit in het emissie loze vrachtdistributiesysteem meegenomen? Denk daarbij ook aan een rol voor (elektrische) vrachtfietsen/ cargobikes, die de rol van een bestelwagen kunnen overnemen. Inmiddels blijkt ook aandacht nodig te zijn voor de negatieve gevolgen van pakjes- en maaltijdbezorging voor de verkeersveiligheid. De bestelbussen en brommers rijden vaak hard en worden op ongeschikte plaatsen geparkeerd.

- Verkeersveiligheid: goed dat spots met hoge verkeersonveiligheid zijn gedetecteerd, maar welke maatregelen worden hiervoor genomen?
- e. *Parkeren*
 - De raad steunt uw keuze voor een sturend parkeerbeleid om het autogebruik en het parkeerzoekgedrag in de stad te verminderen en daarmee de uitstoot te verminderen en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.
 - Het stimuleren van deelauto's en fietsen draagt overigens niet per definitie bij aan de duurzame mobiliteit en efficiënt gebruik van de ruimte. Wat is hierbij de strategie?
- f. *Verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement*
 - De raad is verheugd dat de nota ook aandacht besteedt aan vervoersmanagement, zoals in het advies van onze raad uit 2015 voorgesteld⁴.
 - Juist vanuit de gemeente is het mogelijk met bedrijven afspraken te maken over verduurzaming van de mobiliteit van hun werknemers, klanten en bedrijfsvervoer.
 - De raad steunt het voornemen om de verkeerscentrale uit te bouwen en de invoering van een geavanceerd monitoringsysteem.

Met vriendelijke groet,



Rob Boerée, voorzitter

⁴ Zie CROW publicaties over gedragsverandering t.b.v. duurzame mobiliteit, zoals "Mobility Management: smart way to sustainable mobility in European countries, regions and cities", Friso Metz e.a., 4-12-2013. Zie bijv. ook "Maastricht Bereikbaar: ervaringen met Slim Werken Slim Reizen", 5-6-2013, CROW nr. K-D14679.