



BEREIK MEER IN LEIDEN

Mobiliteitsnota 2050
VVD Leiden

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Duurzame mobiliteit & leefbaarheid	3
Voetganger, fiets en openbaar vervoer & nieuwe vervoersvormen	4
Auto	6
Parkeren en ketenmobiliteit	7
Veiligheid	8
Wij horen graag van u	8

› Inleiding

In september 1574 hadden de inwoners van Leiden een bereikbaarheidsprobleem. Op enige afstand van de stad vertoefde het geuzenleger dat Leiden wilde ontzetten van de Spaanse belegering. Het beleg had op dat moment al bijna een jaar geduurd en duizenden levens gekost. Hun weg naar de stad was echter geblokkeerd: tussen hen en Leiden stond een fors Spaans leger dat niet in een rechtstreeks gevecht verslagen kon worden. Voor de geuzen was Leiden onbereikbaar. Om dit probleem op te lossen, werd een innovatieve (en erg Hollandse) oplossing gevonden: de dijken werden doorgestoken, het water verdreef de Spanjaarden en de geuzen konden, in hun boten, Leiden bereiken en ontzetten.

Anno 2020 ligt er gelukkig geen vijandig leger voor de poorten van de stad. Wel hebben we nog altijd een bereikbaarheidsprobleem dat Leiden economisch dreigt af te knippen en het voor veel mensen elke dag uitermate lastig maakt om de stad in en uit te komen. En ook nu hebben we innovatieve oplossingen nodig om deze uitdaging het hoofd te bieden.

2020 is het jaar dat Leiden werd uitgeroepen tot filehoofdstad van Nederland. De uitdaging waar we als stad voor staan is zelden zo duidelijk geweest. Het Leidse stadsbestuur van D66, GroenLinks en PvdA heeft recent een nieuwe mobiliteitsnota gepubliceerd. De nota zet 'de fiets op 1' en staat vol met ronkende teksten over hoe het afgelopen moet zijn met al dat gefaciliteer van de auto. De gemeente is automobilisten volgens deze linkse partijen genoeg ter wille geweest. Volgens hen is het daarom tijd voor 'ontmoediging' van autogebruik. Ze willen de bereikbaarheidsproblematiek van de stad vooral te lijf gaan door mensen uit hun auto te pesten.

De VVD is het hartgrondig oneens met deze aanpak. Natuurlijk zien we het belang van beter openbaar vervoer, betere fietsverbindingen en een betere infrastructuur voor voetgangers. Waar wij absoluut geen heil in zien, is Leidenaren het autorijden onmogelijk maken voordat er een degelijk alternatief is gerealiseerd. D66, GroenLinks en de PvdA denken dat mensen vanzelf de auto laten staan als autorijden maar zo onaantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt. Dit is een denkfout: mensen stappen niet voor hun plezier dagelijks in de auto. Autorijden in Leiden, file-hoofdstad van Nederland, is niet bepaald een pretje. Onze stadsgenoten nemen de auto omdat ze naar hun werk gaan, hun kinderen naar school brengen, boodschappen doen, familie of vrienden bezoeken of omdat ze slecht ter been zijn. Betere fietspaden, hogere parkeertarieven en het vervangen van autoparkeerplekken door 'groen' of fietsparkeerplekken zorgen niet dat de auto opeens niet meer nodig is.

Wij willen een alternatief bieden dat inzet op verduurzaming van mobiliteit in de stad, ruim baan geeft aan fietsers en voetgangers én rekening houdt met het feit dat een fors aantal Leidenaren zich per auto verplaatst. Daarom hebben wij onze eigen mobiliteitsnota geschreven. De VVD wil Leiden omvormen van file-hoofdstad van Nederland tot de meest bereikbare stad van het land. Ongeacht het vervoermiddel waar reizigers voor kiezen.

› Duurzame mobiliteit & leefbaarheid

Het stadsbestuur maakt zich in haar nota zorgen om de luchtkwaliteit in de Leiden. Ook de VVD hecht, vanzelfsprekend, veel waarde aan de kwaliteit van leven van stadsbewoners en de kwaliteit van het milieu. De stikstofnorm moet worden nageleefd, waarbij tegelijkertijd de Leidenaar ook zijn huis en werk moet kunnen blijven bereiken.

Om leefbaarheid en bereikbaarheid in balans te houden stellen wij een aantal maatregelen voor om de verkeersdoorstroming in de stad te verbeteren. Minder tijd in de auto betekent immers ook minder uitstoot.

■ De VVD wil dat de gemeente zich eindelijk hard maakt voor het sluiten van alle bruggen in de spits. Het huidige spits-brugbeleid van de provincie Zuid-Holland wordt niet alleen slecht nageleefd, maar is ook heel slecht voor de doorstroming van verkeer. Bijna iedere Leidse automobilist staat wel eens vast in een enorme file omdat een brug toevalig rond 8 uur open gaat voor een passerend schip. De VVD wil dat Leiden samen optrekt met buurgemeenten om er bij de provincie op aan te dringen dat bruggen in de spits voortaan gesloten blijven.

■ Ervoor zorgen dat mensen niet eindeloos moeten rondrijden om een parkeerplek te vinden betekent ook dat men minder tijd in de auto doorbrengt. Dit geldt zowel voor bewoners, die geen rondjes willen rijden in hun eigen wijk, als voor bezoekers, die niet vertwijfeld van de ene parkeergarage naar de ander willen rijden op zoek naar een parkeerplek. De gemeente moet voor voldoende parkeerplekken voor bewoners én bezoekers zorgen. Bezoekers moeten op duidelijke wijze worden gewezen naar parkeergarages waar ze hun auto kwijt kunnen.

■ De VVD wil serieus kijken naar maatregelen die schonere automobilititeit bevorderen. Veel Leidenaren zullen auto blijven rijden. Door elektrisch rijden te stimuleren zal de luchtkwaliteit een sterke impuls krijgen. Ook deelscooters en -auto's (op elektriciteit of waterstof) verdienen een grotere focus van het beleid. Daarbij wil de VVD ook slimme maatregelen in het verkeer. Hierbij kan gedacht worden aan de herinvoering van de groene golf op de Churchilllaan, als de RijnlandRoute gereed is, en betere monitoring van het Leidse wegennet.

■ Minder tijd in de auto nastreven betekent ook dat de slechte bereikbaarheid van sommige wijken wordt aangepakt. De Stevenshof heeft bijvoorbeeld zo weinig uitvalswegen naar de rest van de stad dat zelfs korte storingen aan de Waddinger- of Haagse Schouwbrug onmiddellijk files tot diep in de wijk veroorzaken.

› Voetganger, fiets en openbaar vervoer & nieuwe vervoersvormen

Eerlijk is eerlijk, los van het 'fiets op 1' borstgeklop van het stadsbestuur bevat de mobiliteitsnota veel zaken rondom fiets, openbaar vervoer en voetgangersbeleid waar de VVD zich ruimschoots in kan vinden. Wij zien echter wel dat het college teveel nadruk legt op het Centraal Station en daarmee andere OV-knooppunten uit het oog verliest.

Zo zijn er uitgebreide plannen om de fietsfaciliteiten bij CS te verbeteren. Er worden echter weinig woorden gewijd aan het aantrekkelijker maken van stations Lammenschans en de Vink, of aan het beter faciliteren van de reizigers die nu al gebruik maken van de stations.

■ Leidenaren moeten de mogelijkheid hebben om het vervoermiddel te kiezen dat bij ze past. Voor veel Leidenaren is dat de trein. Maar Leiden CS is overvol met treinen, fietsen en bussen. We hebben twee stations die Leiden CS kunnen ontlasten, maar daar maken we nu onvoldoende gebruik van. De VVD wil meer focus op deze stations om ze voor reizigers aantrekkelijker te maken en het Leidse OV-net klaar te maken voor de toekomst.

■ Ook durft het college weinig écht nieuwe oplossingen voor te stellen. De VVD wel: wij willen dat Leiden meer hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) verbindingen krijgt met de regio, zoals bijvoorbeeld een treinverbinding richting Zoetermeer en een aansluiting op de Randstadrail. Daarbij staan we ook open voor nieuwe vervoersvormen en zou de VVD graag zien dat Leiden zich als pilotgemeente bij het Rijk aanbiedt voor nieuwe initiatieven zoals zelfrijdende bussen.

■ De VVD vindt dat verschillende 'Mobility as a Service' initiatieven die in andere steden al wel bestaan (zoals elektrische deelscooters) ook hier aangemoedigd moeten worden en ruim baan krijgen. Leiden is het als kennisstad aan haar stand verplicht om ook op het gebied van mobiliteit voorop te lopen met innovatie.



Het stadsbestuur probeert in haar mobiliteitsnota de auto zoveel mogelijk weg te denken. Los van het afronden van enkele initiatieven van vorige colleges (zoals de Leidse Ring Noord) willen D66, GroenLinks en PvdA zo min mogelijk inzetten op de auto. Wanneer wel wordt gesproken over de auto, wordt gezegd dat deze 'nog geruime tijd een rol' in het verkeer zal spelen. Men lijkt te denken dat de auto over een aantal jaar zal uitsterven als vervoersmiddel. Uitspraken als 'het wordt steeds minder vanzelfsprekend om een eigen auto aan te schaffen' worden slecht of niet onderbouwd en stroken niet met de daadwerkelijke ontwikkelingen in onze stad en samenleving. Zeker niet nu het openbaar vervoer gedurende de Coronacrisis door veel mensen niet of minder wordt gebruikt.

De auto wegdenken is niet alleen onrealistisch, het leidt ook tot beleid dat een van de grootste bereikbaarheidsproblemen van de stad negeert. Hopen dat iedereen de auto laat staan als de parkeerplekken maar schaars genoeg zijn en fietsers maar genoeg voorrang krijgen, brengt Leiden niet verder. Het is terugverlangen naar 1950, toen auto's stukken zeldzamer waren dan nu, in plaats van vooruit kijken naar 2050. Leiden heeft geen behoefte aan wensdenken maar aan concrete oplossingen die zorgen dat we niet langer hoofdstad van Nederland zijn.

■ Duurzamer autovervoer kan ook worden bereikt met een duurzamer wagenpark. Daarom moet de gemeente actief stimuleren dat mensen kiezen voor een elektrische auto. De VVD wil dat er meer laadpalen in de stad komen en dat het makkelijker en sneller wordt deze aan te vragen. Ook willen wij dat verschillende duurzaamheidssubsidies van de gemeente gebruikt kunnen worden om een laadpaal bij mensen thuis te kunnen plaatsen. Daarnaast willen we dat de gemeente stimuleert dat op strategische plekken in de stad snelladers voor elektrische auto's worden geïnstalleerd.

■ De VVD wil dat de gemeente een actieve lobby opzet bij de nationale overheid om meer te investeren in het wegennet rondom Leiden. Ook moet Leiden meer inzetten op aansluiting bij de metropoolregio's Den Haag en Amsterdam.

› Parkeren en ketenmobiliteit

Parkeren is de afgelopen jaren een van de heetste hangijzers geweest in de discussie rondom mobiliteit. Wat de VVD betreft is het beleid dat het stadsbestuur voorstelt niet goed voor de stad. Parkeertarieven worden verhoogd, bezoekersparkeerplekken worden opgeofferd en vooral: maatregelen om autoverkeer te 'ontmoedigen' worden doorgevoerd voordat geschikte alternatieven gereed zijn. De VVD maakt een aantal duidelijk andere keuzes.

■ Ondanks dat Leiden de afgelopen jaren twee nieuwe parkeergarages heeft gebouwd is er nog altijd een ernstig tekort aan bezoekersparkeerplekken in de stad. Inmiddels zijn Leidenaren zelf genoodzaakt de nieuwe garages (ooit bedoeld als netto nieuwe parkeerplekken voor bezoekers) te gebruiken omdat te veel parkeerplekken in de stad zijn verwijderd. En nog altijd wil het college het liefst meer bezoekersparkeerplekken gebruiken om bijvoorbeeld bewoners te compenseren die door de plannen rondom de autoluwe binnenstad hun parkeerplek verliezen. De VVD vindt dit beleid desastreus voor de economie van de stad: bezoekers betekenen inkomsten voor Leidse ondernemers en minder bezoekers betekent dus minder inkomsten. Daarom willen wij stoppen met opheffen van bezoekersparkeerplekken zonder alternatief. Hierbij valt te denken aan grotere parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad. Maar de gemeente kan ook creatief zijn. Zo kan het stadsbestuur de samenwerking zoeken met particuliere garages (die normaliter niet open zijn voor het publiek) om bewoners een parkeerplek te bieden als deze op straat verdwijnt.

■ De VVD is het eens met de insteek van het college dat we de stad bereikbaarder kunnen maken door te zorgen dat er zo min mogelijk autoverkeer de (binnen-)stad ingaat. Het college weigert echter de logische conclusie van deze gedachtegang te trekken. De VVD doet dit wel: wij pleiten voor het realiseren van een groot transferium aan de A4-kant van de stad. Dit transferium moet eenzelfde soort functie vervullen als het huidige Haagwegterrein: bezoekers en forensen kunnen hier hun auto parkeren en vervolgens hun reis de stad in vervolgen met elektrische busjes, OV-fietsen of ander vervoer. Een dergelijke oplossing maakt het mogelijk om grote hoeveelheden auto's aan de rand van de stad op te vangen en de verkeersdruk aanzienlijk te verlagen. De realisatie van een dergelijk transferium aan de rand van de stad zou kunnen betekenen dat een stuk groen moet worden ingeleverd. De VVD vindt dit echter een verantwoorde keuze aangezien de leefbaarheid van de stad en het milieu zeer veel baat zullen hebben bij deze maatregel.

■ De VVD vindt dat de parkeerder niet de melkkoe moet worden waarmee het stadsbestuur allerlei hobbies betaalt die niks met mobiliteit te maken hebben. In de mobiliteits- en parkeernota is het huidige stadsbestuur vrij helder: parkeer- en vergunningtarieven worden verhoogd om autobezit te ontmoedigen en ander beleid te financieren. Als het geld dat middels parkeertarieven wordt opgehaald niet wederom besteed wordt aan bereikbaarheid zijn die hogere tarieven niets meer dan een verkapt belastingverhoging. De VVD wil eerlijke parkeertarieven; geen stiekeme lastenverzwaring die slechts bewoners en bezoekers met een auto treft.

■ Het college wil vrachtverkeer in het centrum beperken. Alhoewel de VVD het eens is met deze doelstelling geldt ook hier: leg geen beperkingen op totdat er een volwaardig alternatief is, anders komen bedrijven en ondernemers in de binnenstad in de knel. De VVD is voorstander van een duurzaam stadsdistributiesysteem dat in samenspraak met ondernemers in het centrum wordt ontworpen en uitgerold. Pas als dit systeem functioneert kan wat ons betreft de discussie over het verminderen van vrachtverkeer gevoerd worden.

› Veiligheid

Er zijn teveel 'black spots' in Leiden waar met regelmaat ongelukken gebeuren. Fietzers worden aangereden, auto's botsen op elkaar of voetgangers worden geschept. De gemeente weet veelal waar deze black spots zich bevinden en wat de VVD betreft is het tijd om ze aan te pakken.

■ De VVD wil serieus investeren in infrastructuur. Hierbij valt te denken aan de realisatie van nieuwe ongelijkvloerse kruisingen (bijvoorbeeld bij de Leidseweg of het Noordeinde) en andere concrete ingrepen die de veiligheid en doorstroming van alle verkeer bevorderen.

■ Daarbij willen we aan de slag met een aantal aanbevelingen van Veilig Verkeer Nederland zoals meer fietspaden scheiden van de auto rijbaan. Hiermee verbeteren we de doorstroming op doorgaande wegen en worden ze tegelijk veiliger.

› Wij horen graag van u

Deze nota bevat onze ideeën over hoe we mobiliteit in Leiden toekomstbestendig kunnen maken. Maar we zijn uiteraard ook benieuwd naar uw mening over dit onderwerp. Heeft u opmerkingen over onze nota of ideeën die u met ons wil delen? Neem dan contact op met onze bereikbaarheidwoordvoerder Maarten Dirkse via dirkse@vvdleiden.nl.