



**Stichting
Voetgangersbeweging Nederland**

Postbus 3014
2301 DA Leiden

T: 06- 53 444 342

Email: info@Voetgangersbeweging.nl

KvK: 76043797
ANBI/ RSIN 8604 87 301

Aan: College van B&W Leiden
Postbus 9100
2300 PC LEIDEN

Datum . : 14 mei 2021
Nummer : 20.129/ BL/ WL
Onderwerp : **Reactie Omgevingsvisie Leiden 2040**
Zaaknummer Z/20/3247588

In eerste instantie willen wij u complimenteren met uw toekomstvisie op een stad die duurzaam en groen is. In de nota constateren wij veel aandacht voor lopen. Vanuit het perspectief van de Voetgangersbeweging gezien volkomen terecht. Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen en vormt de basis voor een leefbare stad, maar ook voor een sociale en inclusieve samenleving. Lopen is ook een belangrijke stimulans voor de economie waarbij je kunt stellen "Iedere loper is een koper". Een aangename omgeving gaat samen met beleven van sfeer, een terrasje pikken, snuffelen in een winkel en impulsaankopen doen. Het biedt een prachtig perspectief voor de binnenstad. Hetgeen niet wegneemt dat er genoeg zaken zijn waar we dieper op willen ingaan.

Gewijzigde uitgangssituatie

Uw Omgevingsvisie 2040 is volgens blz. 29 onder punt 3.3 gebaseerd op een toenemende trek naar de stad. De vraag is echter of dit nog wel zo is. Juist steeds meer is inmiddels sprake van een omgekeerde trek vanuit de stad naar de regio en zelfs naar het platteland. Redenen hiervoor zijn de stijgende huizenprijzen en het meer thuis werken, dat door de coronapandemie in een versnelling is gekomen. Opvallend is in dat verband de daling van het aantal inwoners gedurende het afgelopen jaar. Niet duidelijk is wat deze trend voor de ontwikkeling van de stad op langere termijn betekent. Wat is de invloed op de hoeveelheid hoogbouw, op de mobiliteit binnen en naar de stad?

Hoogbouw

Duurzaamheid en hoogbouw staan op gespannen voet met elkaar. Diverse architecten hebben daar eerder hun mening over gegeven. Het is duurzamer om te bouwen met de menselijke maat in het achterhoofd. In dat kader is een bouwhoogte van 6 à 7 verdiepingen aan te bevelen. Hoogbouw en leefbaarheid van de buitenruimte op de begane grond staan vanuit de voetganger gezien ook op gespannen voet. We weten dat de hoeveelheid wind toeneemt evenals de hoeveelheid schaduw. Wat in de toekomstvisie ontbreekt is onderzoek naar windhinder rond hoge gebouwen. Vooral van belang voor fietsers en voetgangers. Windhinder kan een gebied echt onleefbaar maken. Het punt van sociale veiligheid is wat ons betreft iets waarvoor wij graag meer aandacht vragen. Waar is de veilige en aangename ruimte om te spelen en te verblijven voor de hoogbouwbewoners? Kunnen ouders nog wel zicht houden op hun buiten spelende kinderen? Het zullen niet allemaal expats of jonge mensen zonder kinderen zijn die in de hoogbouw zullen wonen. Deze bewoners zullen zich ook verplaatsen. Dichtheid van wonen zorgt voor dichtheid van verplaatsingen. Er zal veel ruimte nodig zijn voor voldoende brede en obstakelvrije voetpaden en fietsroutes.

Mobiliteit en bereikbaarheid

In de visie wordt duidelijk verwoord waar goed OV aan moet voldoen. Maar hoe verhoudt dit zich tot de huidige plannen om juist minder OV door de binnenstad (Steenstraat, Breestraat) te laten rijden? En om meer R-net lijnen aan te leggen, lijnen die veel minder haltes hebben, waardoor de loopafstanden groter worden. Voor jongeren en veel werkenden geen probleem. Maar een grote groep mensen heeft geen mogelijkheid te kiezen voor hun verplaatsingswijze. Visuele, verstandelijke of fysieke beperkingen bepalen dat ze een aantal vormen van individueel vervoer niet kunnen benutten. Het beperkt hen in zelfstandigheid en in hun sociale contacten. Dit geldt niet alleen voor mensen met een aangeboren lichamelijke beperking of op grond van leeftijd, maar ook bij gebroken ledematen, gebruik van kinder- of wandelwagen of bij zware boodschappen.

Wanneer wij ervan uitgaan dat in de praktijk de werkelijke loopafstand gemiddeld 1,2 maal de hemelsbrede afstand zal zijn, vinden wij dat de afstand van de woning of bestemming tot de bushalte maximaal 350 meter mag zijn en uitzonderlijk niet meer dan 400 meter. Voor 70-jarigen betekent dit maximaal 8 minuten lopen.

In de omgevingsvisie wordt op de kaart van blz. 30/31 ook een beeld gegeven van een upgrade van het HOV aangegeven van het station Leiden Centraal richting Estec/ESA en Noordwijk. In de plannen van Holland Rijnland wordt daarbij gedacht aan een lightrail. Het begrip lightrail omvat echter verschillende vormen en omgevingseisen van railvervoer, zoals de lichte trein, metrosystemen en regionale trams. Met name de regionale tram achten wij voor Leiden en omgeving het meest relevant en een comfortabel alternatief voor autogebruik. Deze zal dan wel ook de binnenstad moeten kunnen bedienen.

De 15-minutenstad

In Leiden kom je binnen 15 minuten lopen en zeker op de fiets een heel eind, van de buitenwijken naar het centrum of het station. Binnen de wijken zou je vanuit de randen van de wijk naar het wijkwinkelcentrum en andere voorzieningen binnen 15 minuten moeten kunnen lopen. Looproutes zouden hierop kunnen worden aangepast en eventueel gestrekt. Daarbij dienen verticale verplaatsingen zoals binnen hoogbouw moeten worden meegerekend. Zou de 15-minutenstad ook niet een idee voor Leiden zijn?

Hoofdwegennet

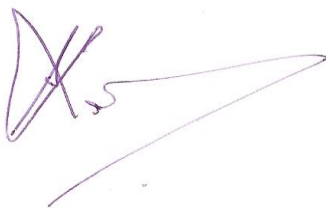
In uw Omgevingsvisie wordt op blz. 54 en blz.56 aangegeven dat al in 2030 moet worden gekeken of het "hoofdwegennet niet overgedimensioneerd is" en moet worden aangepast aan minder autoverkeer. Je vraagt je af waarom er nu dan nog van die kostbare plannen zijn voor een Centrumring Noord. Plannen die juist ten koste gaan van voldoende ruimte voor de voetganger en fiets, zeker met de huidige groei van fietsverkeer, en van een duurzame looproute aan de noordzijde van de Zijlbrug. Plannen voor wegen die bestemd zijn grotendeels voor doorgaand verkeer vanaf de westzijde van de stad naar de oostzijde. Een verbinding waarvoor nu juist de Rijnland-route wordt aangelegd. Past het dan niet nu een heroverweging te starten?

Tot slot

Met de Omgevingsvisie 2040 zet Leiden in op een stad die duurzaam en groen is. De Voetgangersbeweging kan dat alleen maar ondersteunen en benadrukken dat dan vooral aandacht moet worden gegeven aan het groene karakter op straatniveau als voorwaarde voor een leefbare stad op menselijke maat.

Met vriendelijke groet,
Voetgangersbeweging Nederland

afdeling Leiden e.o.
Wilna Lubbers



Boudewijn Leeuwenburgh, voorzitter