

Verkeer en vervoer

Hoe je omgaat met de verkeersstromen in een drukke stad als Leiden is niet alleen belangrijk voor de doorstroom ervan, maar ook voor het milieu en de luchtkwaliteit in de stad, voor het straatbeeld en voor de verkeersveiligheid. Er moet een balans zijn tussen al die zaken, waarbij de SP vindt dat de stad zich vooral moet richten op het faciliteren van milieuvriendelijk vervoer. Daarom kiest de SP ervoor om te investeren in fietsinfrastructuur, het openbaar vervoer en milieuvriendelijk transport.

Verkeer en vervoer

Er zijn de afgelopen jaren een paar grote knopen doorgehakt op het gebied van verkeer en vervoer, waarbij de SP zowel in Leiden als in de provincie een grote rol speelde. De RijnGouweLijn gaat definitief niet door en in plaats daarvan komt de oplossing waarvoor de SP al jaren pleit: verbetering van het treinverkeer tussen Leiden Centraal en Utrecht Centraal en een beter netwerk. Ook over de RijnlandRoute is na decennia getouwtrek een knoop doorgehakt. Die gaat wel door maar dan wel op een veel beter ingepaste manier dan eerst bedacht was. We hebben gelukkig kunnen voorkomen dat de Ringweg Oost dwars door woonwijk De Kooi zou worden aangelegd. In plaats daarvan komt de ringweg grotendeels om de Leidse agglomeratie heen te liggen en wordt er niet alleen in de auto, maar ook in het openbaar vervoer en fietsverbindingen geïnvesteerd. De SP wil deze projecten de komende jaren tot een goed einde brengen en ze ook gebruiken om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer en de fiets een beter alternatief worden voor de auto. Zo willen we zorgen voor een schonere, mooiere en veiligere stad.

Voorrang voor de fiets

De fiets is de meest milieuvriendelijke en gezonde manier om van A naar B te komen. Dankzij de opkomst van de elektrische fiets kunnen steeds meer mensen grotere afstanden afleggen en kunnen ouderen langer blijven fietsen. Ook ontstaan er nieuwe vormen van vervoer, zoals de elektrische bakfiets en zwaardere elektrische fietsen die een alternatief zijn voor brommers.

De stad heeft, mede op aandringen van de SP, de afgelopen jaren al veel geïnvesteerd in nieuwe fietsinfrastructuur. Daardoor wordt de fiets nu al aanzienlijk meer gebruikt voor onder andere het woon-werkverkeer. Maar we zijn er nog lang niet. Niet alleen is er

achterstallig onderhoud en zijn er nog veel knelpunten in de fietsinfrastructuur, ook is er op allerlei plekken in de stad een groot gebrek aan veilige fietsparkeerplaatsen, zowel in de wijken als bij de stations en bushaltes en in het centrum. De opkomst van de elektrische fiets in al zijn vormen maakt ook dat we onze fietsinfrastructuur zullen moeten aanpassen. Fietspaden moeten breder worden. Overal in de stad moeten stoplichten worden aangepast en voorzien worden van sensoren zodat fietsers niet nodeloos lang hoeven te wachten.

We moeten dus investeren in de fiets. Dat willen we vooral doen door gebruik te maken van projecten die al gestart zijn. Maar ook het opnieuw inrichten van grote delen van het centrum als gevolg van de nieuwe buslijnen in plaats van de RijnGouweLijn biedt de kans om ruimte te scheppen voor de fiets, het openbaar vervoer en een mooiere en groenere openbare ruimte. De SP wil dat vrijwel de hele binnenstad een 30 km/u-gebied wordt waarin het langzaam verkeer voorrang heeft. Bij de nieuwe inrichting van het busstation bij Leiden Centraal moet ook het fietsparkeren worden meegenomen. In de vorige collegeperiode is al 4 miljoen euro gereserveerd voor een extra bewaakte fietsenstalling maar het is nu al duidelijk dat dit niet genoeg is. Juist voldoende parkeerruimte is belangrijk voor zowel de fiets als het openbaar vervoer, aangezien een soepele overgang tussen beide ze weer aantrekkelijker maakt als alternatief voor de auto.

Daarnaast zijn nog andere investeringen nodig. Door het instellen van het betaald parkeren in de wijken rondom het centrum is er op veel plekken meer ruimte gekomen, die onder andere ingevuld kan worden met veilige fietsparkeerplaatsen. Ook bij bushaltes moet er voldoende ruimte zijn om fietsen veilig te parkeren. Rond scholen en de belangrijkste routes daar naartoe moet de verkeersveiligheid voor fietsers gewoon goed zijn. De afgelopen jaren is daar al een goede start mee gemaakt, nu moet dat worden doorgezet voor alle scholen in Leiden.

Openbaar vervoer verder verbeteren

Het openbaar vervoer is milieuvriendelijker dan het autoverkeer, voorkomt files en is essentieel voor iedereen die geen auto (meer) heeft. Daarom moet de gemeente ook in het openbaar vervoer extra investeren.

De plannen voor het busnetwerk dat in plaats komt van de RijnGouweLijn zijn al deels uitgevoerd maar er moet nog veel gebeuren. We willen doorgaan met het uitbreiden van het netwerk van regionale bussen, die vaak rijden (minstens eens per 10 minuten) en snel bij hun bestemming komen. Het regionale vervoer door het centrum kan via de Hooigracht en Langegracht worden afgewikkeld, bussen uit de wijken kunnen via de Breestraat zodat het

centrum goed bereikbaar blijft met de bus. Bushaltes moeten altijd voorzien zijn van actuele reisinformatie en waar mogelijk genoeg ruimte hebben voor het veilig parkeren van de fiets.

De SP zou graag zien dat er met kleinere en schonere busjes gereden wordt, met name vanuit de wijken. Groot voordeel van kleinere busjes is dat je ze vaker kan laten rijden (en ook moet laten rijden, om dezelfde capaciteit te houden, met name in de spits). Dit is wel moeilijk te realiseren omdat de provincie uiteindelijk verantwoordelijk is voor de OV-concessie. Toch moeten we hiernaar streven en minstens een proef met kleinere busjes starten, zodat kan blijken of het ook (commercieel) een succes is. Wij verwachten van wel. De SP is voorstander van het verbeteren van de busregeling in de Merenwijk.

Een onderbelicht stuk openbaar vervoer is het vraagafhankelijke vervoer, waaronder het Wmo-vervoer en de OV-taxi. Hier komen veel klachten over binnen. De versplinterde manier waarop het nu georganiseerd is, is bovendien erg duur. De SP wil dat de gemeente een leidende rol pakt bij het organiseren van vraagafhankelijk openbaar vervoer. Vervoerders moeten veel strenger afgerekend worden op hun prijs en prestaties en er moet meer ruimte zijn voor experimenten, zoals vervoer binnen een wijk. Waar er samengewerkt kan worden moet de gemeente ervoor zorgen dat dat ook gebeurt.

Tot slot nog de trein. Daar wordt in Leiden enorm veel gebruik van gemaakt. Leiden Centraal is qua aantallen reizigers het vijfde station van Nederland terwijl we qua inwonersaantal op de tweeëntwintigste plek staan. Er zijn nog een paar flinke knelpunten bij het Centraal Station: er is te weinig ruimte om de fiets te parkeren, het busstation is onoverzichtelijk en de verbinding met Utrecht heeft onvoldoende capaciteit. De SP wil al deze punten verbeteren. De eerste twee binnen het project om het busstation bij het Centraal Station te veranderen. Over de verbinding naar Utrecht zijn we het gelukkig met de provincie eens geworden dat die verbeterd moet worden. We krijgen helaas nog wel te weinig medewerking vanuit de overheid waardoor de plannen vertraagd worden. De gemeente moet er daarom samen met de provincie én de regiogemeentes bij het Rijk voor blijven pleiten om snelle investeringen in het spoor tussen Leiden en Utrecht te doen zodat er eindelijk een kwartierdienst kan komen.

Autoverkeer en parkeren

Nu er een netwerk van snelle regionale busverbindingen komt is het extra belangrijk dat het huidige doorgaande autoverkeer door de centra van Leiden en Leiderdorp een alternatief krijgt. Het vele autoverkeer zorgt niet alleen voor veel lokale vervuiling maar maakt een snelle OV-verbinding door de stad onmogelijk. Ook zitten de auto's fietsers en voetgangers

in de weg.

In plannen uit het verleden, bijvoorbeeld voor de Ringweg Oost, werd er vrijwel uitsluitend naar het autoverkeer gekeken en lag de (peperdure) oplossing bij voorbaat al vast. Gelukkig is er, mede op aandringen van de SP, samen met de regiogemeentes gewerkt aan een oplossing die wel haalbaar en betaalbaar is, die zo min mogelijk overlast geeft en die ook verbeteringen voor het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur met zich meebrengt. De SP wil bij de verdere uitwerking van de plannen nog meer de nadruk leggen op deze punten: voorkomen van overlast, verbeteren van het openbaar vervoer en verbeteren van de fietsinfrastructuur.

Onderdeel van de ringweg is de RijnlandRoute. Inmiddels zijn alle besluiten daarover genomen. De SP is nooit een voorstander geweest van deze nieuwe weg, maar nu hij er toch komt biedt het wel de mogelijkheid om het auto- en vrachtverkeer door Leiden heen te verminderen.

De twee nieuwe parkeergarages die aan de rand van het centrum gebouwd zullen worden bieden ook kansen. De SP wil evenveel bezoekersparkeerplaatsen in het centrum op straat schrappen als er gebouwd worden in de garages. Daardoor komt er ruimte voor bomen en groen, voor fietsers en voor voetgangers.

De SP wil het betaald parkeren in de wijken rond het centrum handhaven. Alleen de grens van het gebied in Leiden Noord moet anders getrokken worden, dat moet de Willem de Zwijgerlaan zijn. Er moet doorgedaan worden met het evalueren van de effecten met alle betrokkenen, zodat we goede keuzes kunnen maken over het uitgeven van extra (werknemers)vergunningen en het opnieuw inrichten van de openbare ruimte.

Om het autoverkeer in Leiden zo soepel mogelijk te laten verlopen moeten stoplichten en verkeersregelininstallaties versneld vervangen worden door 'slimme' stoplichten met sensoren. De experimenten die we hiermee al gedaan hebben laten zien dat alle verkeersdeelnemers hier veel voordeel van hebben. Doordat de verkeerslichten reageren op de omstandigheden wordt de gemiddelde wachttijd voor iedereen veel korter. Dat maakt dat het verkeer soepeler doorstroomt en opstoppingen worden voorkomen.

Transport

Er rijden heel wat vrachtwagens en busjes door de stad, voor bevoorrading en voor het weer afvoeren van afval. In andere steden lopen verschillende experimenten om hier verbetering in aan te brengen. Voor bevoorrading zou een stedelijk distributiecentrum een oplossing zijn. Daarbij wordt het grootste gedeelte van de bevoorrading van winkels en andere bedrijven aan de rand van de stad verzorgd door een centrum waar alles binnenkomt. Een milieuvriendelijk systeem verspreidt de bevoorrading verder door de stad. Doordat er in totaal veel minder kilometers gemaakt worden en je het laatste gedeelte van het transport milieuvriendelijk kan inrichten voorkom je veel lokale luchtvervuiling en drukte op de weg. De SP wil een onderzoek naar de mogelijkheid van een stedelijk distributiecentrum, in samenwerking met steden die dat al hebben en met ondernemers.

Ook aan de andere kant van deze stroom van goederen valt nog veel winst te behalen. Er zijn verschillende bedrijven actief die bedrijfsafval ophalen maar er wordt weinig aan afvalscheiding gedaan. Op dit gebied zijn er in andere steden interessante experimenten. Het zou goed zijn om een onderzoek hiernaar te combineren met een onderzoek naar een stedelijk distributiecentrum, omdat deze twee zaken misschien met elkaar gecombineerd zouden kunnen worden.

De perfecte partner om hierover mee te denken is het Duurzaam Mobiliteit Centrum bij het Stadsparkerplan aan de Haagweg. De SP heeft beide initiatieven altijd ondersteund en bevordert omdat ze een waardevolle bijdrage leveren aan het op een zo milieuvriendelijk mogelijke manier bereikbaar maken van de stad. Heel veel restauranthouders en vrijwel alle musea in de stad zijn afhankelijk van het Stadsparkerplan. Ook als de beide nieuwe parkeergarages zijn opgeleverd zal het Stadsparkerplan nodig blijven.

Kortom, de SP wil:

- voorrang geven aan fietsverkeer in Leiden
- meer kleine busjes en verbetering van vraagafhankelijk vervoer
- een kwartierdienst voor de trein tussen Leiden en Utrecht
- de parkeerplaatsen op het maaiveld opheffen en inruilen voor groen en fietsparkeren
- fietspaden veilig en goed onderhouden
- voldoende parkeerplekken voor invaliden realiseren
- een bewaakte fietsenstalling bij station Lammenschans
- een stedelijk distributiecentrum