



**Stichting  
Voetgangersbeweging Nederland**

Postbus 3014  
2301 DA Leiden

T: 06- 53 444 342  
Email: [info@Voetgangersbeweging.nl](mailto:info@Voetgangersbeweging.nl)  
KvK: 76043797  
ANBI/ RSIN 8604 87 301

Aan: Het College van B&W en  
leden van de Gemeenteraad Leiden

Postbus 9100  
2300 PC LEIDEN

**Datum** : 12 december 2022  
**Nummer** : 22.140/WL/ BL  
**Onderwerp** : Autoluwe binnenstad

Voor de Voetgangersbeweging vormt de leefbaarheid en toegankelijkheid van de binnenstad een belangrijk punt. Voldoende loopruimte en goede obstakelvrije looproutes zijn van essentieel belang voor een inclusieve samenleving en kansengelijkheid voor iedere burger, jong en oud, met of zonder beperking. Een combinatie van lopen met gebruik van openbaar vervoer behoort voor de Voetgangersbeweging dan ook tot een voorwaarde voor een voetgangersvriendelijke binnenstad.

Een autoluwe binnenstad zal voor voetgangers bijdragen tot een belangrijke verbetering van de leefbaarheid van de stad. Vanuit die achtergrond juichen wij het voorliggende beleid van het College van harte toe. Echter zal naar mening van de Voetgangersbeweging deze autoluwe ontwikkeling vooral tot stand gebracht moeten worden door minder gebruik van de auto en niet door verdringen van de auto naar andere routes. Stimuleren van het gebruik van OV is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Wij missen dit in de voorliggende plannen.

Volgens de plannen van het College zullen naast een knip voor het autoverkeer ook een groot aantal lokale en regionale buslijnen verlegd worden vanaf de Breestraat naar een route via Morsweg/Noordeinde of via de Hooigracht/Langegracht. Vanuit de Voetgangersbeweging maken wij hiertegen ernstig bezwaar aangezien daarmee de bereikbaarheid van het hart van de stad sterk achteruit gaat. Halteplaatsen op de Steenstraat, Nieuwe Beestenmarkt, Prinsessekade en Kort Rapenburg komen te vervallen, de haltes op de Breestraat en Korevaarstraat zullen door aanzienlijk minder bussen worden aangedaan. Lijn 5 vanuit Voorschoten en Zuid-West zal zelfs helemaal niet meer in de binnenstad komen. De loopafstanden nemen daardoor vooral voor kwetsbare burgers onaanvaardbaar toe. We willen dit graag onderstaand verder onderbouwen.

Leiden kent een bijzondere cirkelvormige structuur. Wanneer wij de Visbrug als hart van de stad aanmerken en de Hartebrugkerk als centrum van het winkelgebied, dan kunnen wij het volgende concluderen:

- In de huidige situatie bedraagt de loopafstand vanaf de halte Breestraat naar de Visbrug 210 m en naar de Hartebrugkerk 370 m (gemeten via Google Earth).
- In de voorgestelde situatie zal de loopafstand naar de Visbrug vanaf de halte Sint Jorissteeg 525 m worden of vanaf de Langegracht 600 m.
- De loopafstanden tot de Hartebrugkerk zullen in de nieuwe situatie vanaf de Pelikaanstraat 455 m en vanaf de Langegracht 425 m worden.
- Voor reizigers van lijn 5 (Zuid-West en Voorschoten) zal de loopafstand vanaf een nieuwe halte Morsweg naar de Hartebrugkerk 715 m en naar de Visbrug zelfs 890 m gaan worden.
- Op basis van internationaal onderzoek naar loopsnelheden voor ouderen betekent dit dat voor een 70-jarige de looptijd naar de Visbrug van circa 3 minuten zal toenemen tot circa 10 minuten. Voor reizigers van de lijn 5 zal dit zelfs toenemen tot circa 14 minuten. Dit vergt voor velen teveel energie.

Ongetwijfeld zal vanuit het College worden gesteld dat de halte Breestraat niet zal worden opgeheven en deze door overstappen bereikbaar zal blijven. Echter aan de kant van de Korevaarstraat is er geen goed overstappunt, aan de andere kant zal overgestapt moeten worden op het busstation Leiden Centraal. Voor veel ouders met kinderen en oudere kwetsbare mensen vormt deze overstap een groot bezwaar omdat het busstation, zeker in de avond, als sociaal onveilig wordt ervaren. Bovendien vergroot het de druk op deze nu al overbelaste stationslocatie.



Ervaringen binnen het openbaar vervoer tonen aan dat overstappen leidt tot een reizigersverlies van 30 tot 33%. Niet vreemd als je bedenkt net lekker in de bus te zitten, er op het drukke busstation uit te moeten, de juiste bus te moeten zoeken, opnieuw wachten en dan wellicht in een veel drukker bus naar het centrum te moeten reizen. De volgende keer kies je wel voor ander vervoer of een andere bestemming. Niet voor niets dat juist recent het College voor de nieuwe aanbesteding van het OV aan de Provincie ZH de wens heeft geuit tot minder overstappen en regionale lijnen vanaf het station te laten doorrijden naar het centrum. Het voorliggende plan is hiermee strijdig.

Niet alleen is er sprake van langere looproutes, ook zijn de looproutes via de Lange Mare en via Hogewoerd onvoldoende geschikt voor kwetsbare mensen. Geleidelijnen ontbreken, er zijn geen of te smalle trottoirs, er staan veel fietsen en reclameborden waardoor de bruikbare ruimte veel te smal is. Op de Hogewoerd en op het kruispunt Gangetje/Breestraat wordt de shared space tussen voetgangers en fietsen als zeer onveilig ervaren, veel ouderen, mensen met kleine kinderen of mensen met een beperking mijden dat liever. Kortom, wanneer grote aantallen voetgangers deze routes moeten gebruiken om in de stad te komen, dan zullen hier zeker aanpassingen moeten worden getroffen om er een goede obstakelvrije looproute van te maken.

Langere loopafstanden en vaker overstappen zal vooral leiden tot minder gebruik van het OV door ouderen, gezinnen met kinderen en mensen met een beperking. Resultaat zal zijn minder OV-reizigers en mogelijk meer vervoer met speciale busjes naar de binnenstad.

Tot slot zijn wij op grond van sociale veiligheid tegen het busvrij maken van de Stationsweg/Steenstraat en de Nieuwe Beestenmarkt. Het regelmatig rijden van OV, met hun directe verbinding naar een centrale post, biedt een belangrijke basis voor de sociale veiligheid op deze routes. Voorbeelden als de Haarlemmerstraat, maar ook stationsomgevingen en voetgangersgebieden in Düsseldorf en Saarbrücken laten zien dat na het omleiden van het OV deze gebieden in de donkere avondperiodes als sociaal onveilig worden ervaren en door veel voetgangers worden gemeden. Sociale veiligheid vormt een belangrijke voorwaarde om ergens aangenaam en veilig te kunnen lopen en verblijven.

Kortom: wij zijn voorstander van het verder autoluw maken van de binnenstad, maar absoluut tegen het als gevolg daarvan verslechteren van het openbaar vervoer. Om het autoluwe doel te bereiken zouden juist maatregelen nodig zijn om het gebruik van OV te stimuleren. Daarmee zal naar onze mening beter worden voldaan aan het voorliggende Collegeprogramma 2022-2026.

Met vriendelijke groet,

Voetgangersbeweging Nederland  
Boudewijn Leeuwenburgh, voorzitter  
Nelly de Kok, secretaris

c.c. Pers