

Beleidsprogramma Voetganger 2020-2030, gemeente Leiden

Inhoudsopgave

1. Voetgangers in Leiden
 1. Aanleiding;
 2. Leeswijzer
 3. Beleidsdoelen;
 4. Beleidsprogramma Voetganger en de Mobiliteitsnota;
 5. Beleidsprogramma Voetganger en participatie;
2. Goede uitgangspunten voor voetgangers
 1. Een fijnmazig netwerk en continuïteit in routes;
 2. Passende maatvoering daar waar grote stromen voetgangers zijn;
 3. Inclusiviteit en lopen;
 4. Beleving en kwaliteit van routes;
 5. Voetganger in de ketenverplaatsing;
 6. Verkeersveiligheid;
 7. Ruimte voor verblijven;
 8. Duurzaamheid;
 9. Gezondheid;
3. Voetganger in de stad
 1. Algemeen;
 2. Verblijfsgebied Leidse binnenstad;
 3. Verbinding stationsgebied;
 4. Leiden Bio Science Park;
 5. Schilwijken rondom de Singels en Houtkwartier;
 6. Zuidwest, Meerburg en de Hoge Mors
 7. Merenwijk
 8. Stevenshof en Roomburg
4. Kansen voor voetgangers
 1. Algemeen;
 2. Kansen en barrières voor de voetganger;
 3. Inzoomen naar oplossingen per thema;
 4. Inclusiviteit en toegankelijkheid;
 5. Ruimte voor verblijven en ontspannen;
 6. Openbare ruimte bewegingsinclusief maken;
 7. Communicatie;

1. Voetgangers in Leiden

1.1. Aanleiding

De aandacht voor de voetganger als verkeersdeelnemer is de laatste jaren sterk toegenomen. Een goed voetgangersbeleid levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid, de bereikbaarheid, de lokale economie en de verkeersveiligheid in de stad. Ook heeft goed voetgangersbeleid een positieve invloed op de gezondheid van inwoners, de sociale veiligheid en het milieu.

Goed voetgangersbeleid is voor bijna iedereen belangrijk. Iedereen is tijdens zijn rit voetganger, van je woning naar de auto of fiets, of op weg naar een winkel vanuit een parkeergarage of als recreant. Veelal beweeg je je op één dag functioneel bijvoorbeeld naar de bus, maar ook recreatief tijdens een avondwandeling. Daarnaast zijn er ook andere gebruikers van het trottoir, zoals spelende kinderen, jongeren op skeelers en mensen in rolstoel. Waar over voetgangers gesproken wordt, gaat het ook over deze groepen.

Ook voor de bereikbaarheid van talloze bestemmingen voor mensen met een beperking is goed voetgangersbeleid van belang. In veel steden is de aandacht voor de voetganger groeiende, zo ook in Leiden. In de Mobiliteitsnota wordt de duurzame bereikbaarheid van Leiden beschreven. Ook de voetganger maakt hier onderdeel van uit. De ambities uit de Mobiliteitsnota worden verder uitgewerkt per onderwerp. Het beleidsprogramma Voetganger is zo een uitwerking van de Mobiliteitsnota net als de Parkeervisie en het beleidsprogramma Fiets.

Tijdens de participatieavond voor de vernieuwde mobiliteitsnota, in maart 2019, kwam duidelijk de wens naar voren voor een apart beleidsprogramma voor voetgangers. Dit programma geeft invulling aan deze wens.

Covid-19 en de anderhalve meter samenleving

Dit Beleidsprogramma Voetganger is opgesteld voordat het Covid-19 (Corona) virus Leiden, Nederland en de rest van de wereld op zijn kop zette. In dit beleidsprogramma zijn daarom geen specifieke (tijdelijke) maatregelen beschreven die verdere verspreiding van het virus tegengaan. Wel ambiëren we met meer aandacht voor de voetgangers een bijdrage te kunnen leveren aan het functioneren van de anderhalve meter samenleving.

Hoewel de verwachting is dat door bijvoorbeeld vaker thuiswerken enerzijds de aantallen forensen zullen afnemen en de spitsen zullen afvlakken, zullen er anderzijds ook personen zijn die juist in deze tijd meer gaan wandelen. Dit om bijvoorbeeld besmetting in het openbaar vervoer te voorkomen.

De wereld is sinds Covid-19 veranderd en er is door de anderhalve meter samenleving een grotere druk op de openbare ruimte ontstaan. In dit beleidsprogramma worden maatregelen beschreven die lopen stimuleren. In de komende maanden / jaren zullen deze maatregelen en keuzes in de openbare ruimte gemonitord worden en zo nodig tussentijds geëvalueerd.

1.2 Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk is een inleiding en geeft de beleidsdoelen en relatie met de mobiliteitsnota weer. In het tweede en derde hoofdstuk wordt beschreven per thema en per wijk wat de stand van zaken voor de voetganger is in de gemeente Leiden. Het laatste hoofdstuk geeft de kansen en acties, weer die voortkomen uit de thema's en gebieden die zijn beschreven in de hoofdstukken twee en drie.

1.3 Beleidsdoelen

Het beleidsprogramma Voetganger draagt bij aan de overkoepelende ambitie voor een duurzame, bereikbare en leefbare stad. Het hoofddoel van het Beleidsprogramma Voetganger is:

Het verbeteren van het voetgangersklimaat zodat een verschuiving naar meer duurzame vervoersmiddelen bereikt wordt, waarmee bijgedragen wordt aan de duurzame bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid van de stad en zijn inwoners.

Het hoofddoel wordt uitgewerkt in onderstaande subdoelen:

LOPEND moet iedereen overal kunnen komen

Lopen is gezond en goedkoop. De meeste mensen kunnen zich zonder verdere hulpmiddelen verplaatsen. Door de toenemende vergrijzing zal het aantal mensen met een lichte mobiliteitsbeperking in de komende 20 jaar verdubbelen. Daarom is het extra belangrijk om hier bij toekomstig voetgangersbeleid rekening mee te houden. Lopen maakt bij bijna iedere verplaatsing deel uit van de mobiliteitsketen. Daarom heeft iedereen baat bij verbeteringen in de loopinfrastructuur.

Aantrekkelijke directe looproutes zonder gevaarlijke barrières, maar met aandacht voor een sociaal veilige inrichting. Hiermee creëren we een omgeving waarin ouderen, mensen met een beperking en kinderen (veilig spelen en zelfstandig lopen) zich veilig voelen. Ook goed toegankelijk openbaar vervoer maakt deel uit van de voetgangersinfrastructuur. Hiermee kunnen ouderen en mensen met een beperking zelfstandiger reizen. Daardoor worden deze doelgroepen minder afhankelijk van familie of sociale hulpverlening.

LOPEND versterkt je de sociale samenhang in de wijk

Een voetgangersvriendelijke stad biedt veel mogelijkheden tot sociale interactie. Een voetgangersvriendelijke inrichting van de wijk kan ervoor zorgen dat mensen (weer) meer gebruik maken van de plaatselijke voorzieningen en meer zorg dragen voor hun burens en woonomgeving. De nabijheid van voorzieningen zorgt er voor dat bewoners makkelijker gaan lopen. Dat versterkt de lokale economie, verzorgdheid van de wijk en de sociale samenhang.

LOPEND blijf je gezond!

Lopen is goed voor de lichamelijke en geestelijke gezondheid. Het levert een bijdrage aan het voorkomen van overgewicht, het verlaagt de kans op hart- en vaatziekten en stress. Wandelen in het groen versterkt dit effect ook nog eens. Kortom wie wandelt, blijft langer fit.

LOPEND helpt je het milieu en klimaat

Maatregelen die duurzame vervoerwijzen als lopen, fietsen en openbaar vervoer bevorderen, kunnen tot een modal shift van automobiliteit tot deze vervoerswijzen leiden. Dat scheelt luchtvervuiling en geluidsoverlast. Lokaal zorgt dat voor minder overlast voor de bevolking en een afname van gezondheidsklachten. Ook beperkt een modal shift het broeikaseffect van het autoverkeer. De afname van het autoverkeersvolume kan zorgen voor minder ruimtebeslag door rijdende en geparkeerde auto's. Hierdoor komt meer ruimte vrij voor lopen en fietsen, maar ook vergroening, waterberging en andere klimaatadaptatieve maatregelen.

LOPEND versterkt je de lokale economie

Betere omstandigheden voor voetgangers versterkt de lokale economie. Een winkelgebied waar voetgangers zich welkom voelen trekt meer bezoekers. Dit komt doordat uit onderzoek blijkt dat voetgangers langer blijven (Loveday 2006), lucratievere en trouwere klanten (Héran 2011) en een vestigingstroef zijn voor bedrijven en instellingen.

LOPEND gebruik je minder dure infrastructuur

Als er minder auto's rijden verminderen files, hebben straten minder onderhoud nodig, hoeven minder parkeerplaatsen aangelegd en onderhouden te worden. Veel voorzieningen voor voetgangers, zoals

voetgangerslichten, zijn nodig om voetgangers te combineren met autoverkeer. Wanneer je gaat lopen gebruik je minder ruimte in de stad!

1.4 Beleidsprogramma Voetganger en de Mobiliteitsnota

In Leiden is er een aantal locaties met zeer grote stromen voetgangers. Rond het station zijn deze stromen groot, zowel naar het centrumzijde als naar de zeezijde. Aan de zeezijde trekken vooral onderwijsinstellingen en het Bio Science Park deze grote stromen voetgangers. Aan de centrumzijde ligt het busstation wat een grote voetgangersstroom veroorzaakt. Daar bovenop is de binnenstad zelf ook een grote trekker van voetgangersstromen vanuit het station. In de binnenstad zelf zijn veel voetgangers. De Haarlemmerstraat is tijdens de openingstijden van de winkels alleen voor voetgangers gereserveerd. Bovenstaande opsomming is echter niet volledig: er zijn meer plekken in Leiden met grote stromen voetgangers, zoals bij station Lammenschans en bij winkelcentrum De Luifelbaan.

Naast de hierboven genoemde gebieden met grote voetgangersstromen is op andere plekken in de stad de voetganger vaak minder zichtbaar in het straatbeeld, maar daarom niet minder belangrijk. Juist bij voetgangers moet extra rekening worden gehouden met kwetsbaarheid. Zeker voor doelgroepen zoals ouderen, kinderen en mindervaliden. Voor zowel leefbaarheid, veiligheid, als kwaliteit van de openbare ruimte is het belangrijk dat het wegennet een goede ruimte biedt aan de voetgangers. Lopen is niet alleen goed voor de omgeving, maar ook voor de verkeersdeelnemer zelf: lopen is gezond.

In de Mobiliteitsnota Leiden 2020 – 2030 is vastgesteld dat een transitie naar schone, duurzame mobiliteit nodig is om de toenemende vraag naar mobiliteit (mede door de verstedelijkingsopgave) te faciliteren en om de klimaatdoelen te realiseren. Het college heeft hiervoor 9 ambities geformuleerd:

- Ambitie 1: Leiden als fietsstad
- Ambitie 2: Lopen krijgt meer ruimte
- Ambitie 3: Stimuleren openbaar vervoer
- Ambitie 4: Versterken hoofd ontsluitingsstructuur
- Ambitie 5: Autoluwe binnenstad met meer autovrije straten
- Ambitie 6: Een aantrekkelijke binnenstad maken door de aanwezigheid van een emissieloos stadsdistributiesysteem
- Ambitie 7: De juiste parkeerder op de juiste plek
- Ambitie 8: Ondersteunen deelconcepten
- Ambitie 9: Gebruik maken van nieuwe technologie

In de Mobiliteitsnota is aangegeven dat het opstellen van nieuw voetgangersbeleid een logische vervolgstap is. Belangrijke onderdelen in dit beleid zijn:

1. Een fijnmazig netwerk en continuïteit in de routes;
2. Passende maatregelen daar waar grote stromen voetgangers zijn;
3. Inclusiviteit en lopen;
4. Beleving en kwaliteit van routes;
5. Voetganger in de ketenverplaatsing.

De voetganger heeft een belangrijke positie op de stedelijke modaliteitsladder. In de praktijk betekent dit dat we over langere afstanden inzetten op de fiets, in het de binnenstad en rond grote winkelgebieden heeft de voetganger prioriteit.

1.5 Beleidsprogramma Voetganger en Participatie

Voetgangersbeleid is nog een vrij nieuw thema, niet alleen in Leiden, maar ook in de rest van Nederland. Het startpunt voor het opstellen van het beleidsprogramma Voetganger is daarom een analyse van de beleidsdocumenten op het gebied van voetgangersbeleid, die in andere steden gemaakt zijn. Hieruit kwamen veel thema's naar voren die ook op Leiden van toepassing zijn. Op het moment van schrijven zijn het Amsterdam en Utrechtse voetgangersbeleid de enige voorbeelden van specifiek voetgangersbeleid in Nederland. Amsterdam heeft hierin gekozen voor een heel beschrijvend stuk waarin de plek van de voetganger in de stad beschreven wordt. Utrecht heeft juist een actieplan geschreven waarin gekeken wordt naar het verbeteren van de positie van de voetganger. Ook is er met verschillende belangengroepen over dit thema gesproken, zoals het Platform Gehandicapten en de Stichting Voetgangersbeweging Nederland.

Bij de participatie voor de Mobiliteitsnota, Parkeervisie en het beleidsprogramma Fiets is met veel organisaties gesproken. Op basis hiervan is een bloemlezing geschreven waarin ook veel informatie is opgenomen die relevant is voor het opstellen van voetgangersbeleid. Uit de gesprekken is naar voren gekomen dat voetgangers vooral hinder ondervinden van het gedrag van andere weggebruikers: vooral van auto's of bussen die gevaarlijk dicht langsrijden, van gestalde fietsen en van fietsers die door het voetgangersgebied rijden.

Tijdens de huiskamergesprekken in het kader van de Burgertop L750 van maart 2017 hebben met name ouderen en mindervaliden aandacht gevraagd voor de veiligheid en bereikbaarheid van de stad voor voetgangers. Ze vragen onder andere aandacht voor:

- Meer banken om tijdens het wandelen even te kunnen rusten.
- Verbeteren toegankelijkheid van winkels en restaurants voor mensen met een scootmobiel.

Op de participatiebijeenkomst in het kader van de actualisatie van de mobiliteitsnota gaf men, als het gaat om de binnenstad, de voorkeur aan de voetganger op 1. De fiets komt voor de deelnemers wel op een hoger plan dan de auto.

2. Goede uitgangspunten voor voetgangers

De uitgangspunten van de mobiliteitsnota 2020 worden in dit beleidsprogramma Voetganger verder uitgewerkt. In de mobiliteitsnota zijn de volgende punten benoemd:

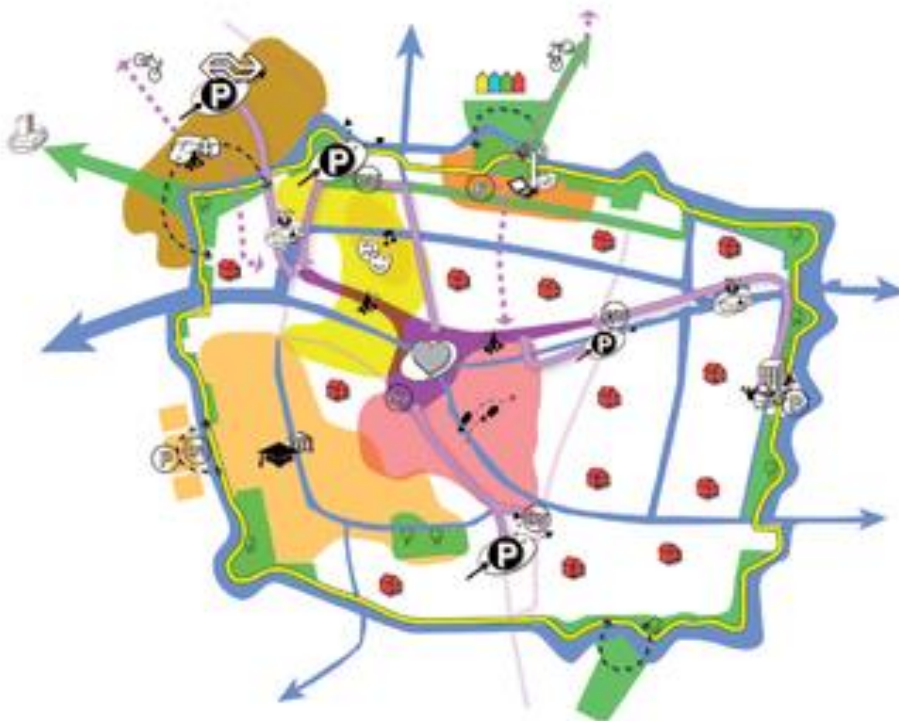
- Een fijnmazig netwerk en continuïteit in routes;
- Passende maatvoering daar waar grote stromen voetgangers zijn;
- Inclusiviteit en lopen;
- Beleving en kwaliteit van routes;
- Voetganger in de ketenverplaatsing.

We voegen *verkeersveiligheid* en *duurzaamheid* en *gezondheid* hier als extra uitgangspunten aan toe.

1. Een fijnmazig netwerk en continuïteit in routes;

We willen duurzame mobiliteit stimuleren. Dit kan onder andere door directe en aantrekkelijke routes te ontwerpen, zonder barrières. Deze verbindingen moeten herkenbaar en duidelijk zijn voor de gebruikers en samen een continue netwerk vormen. Voor de voetganger is een fijnmazig netwerk gewenst, passend bij het schaalniveau van de voetganger. Dit netwerk bestaat uit verschillende soorten routes voor verschillende doelgroepen, namelijk recreatieve routes, Lange-Afstand-Wandelpaden, winkelroutes en toeristische routes door de stad.

Daarnaast is een goed netwerk van deur naar alle bestemmingen belangrijk, waarbij het kernwinkelgebied, bushaltes, stationsgebieden, onderwijsinstellingen, musea en drukke werkomgevingen bijzondere aandacht behoeven.



Figuur 1 Belangrijke bestemming binnenstad (tijdelijke afbeelding)

Recreatieve routes

Dit zijn paden voor langzaam verkeer in de groene recreatieve gebieden en de doorgaande routes door de parken. Goed voorbeeld is het rondje Singelparken dat onlangs ontstaan is door de aanleg van bruggen tussen de verschillende parkdelen. De groene kwaliteit en de verblijfskwaliteit van deze gebieden gaan boven de verkeerseisen en -maten.

Ook lopen er door Leiden recreatieve routes aangeduid met wandelknooppunten, vergelijkbaar zoals deze ook voor toeristische fietsroutes gebruikelijk zijn.

Langeafstandswandelroutes

Een Lange-Afstand-Wandelpad (afgekort LAW) is een wandelroute van minstens 150 km. Alle LAW's zijn in twee richtingen bewegwijzerd met een wit-rode markering. Er zijn 23 LAW's in Nederland die samen een netwerk vormen van ca. 7500 km. Deze routes worden aangeduid met rood-witte horizontale tekens. Er lopen twee LAW-routes door Leiden:

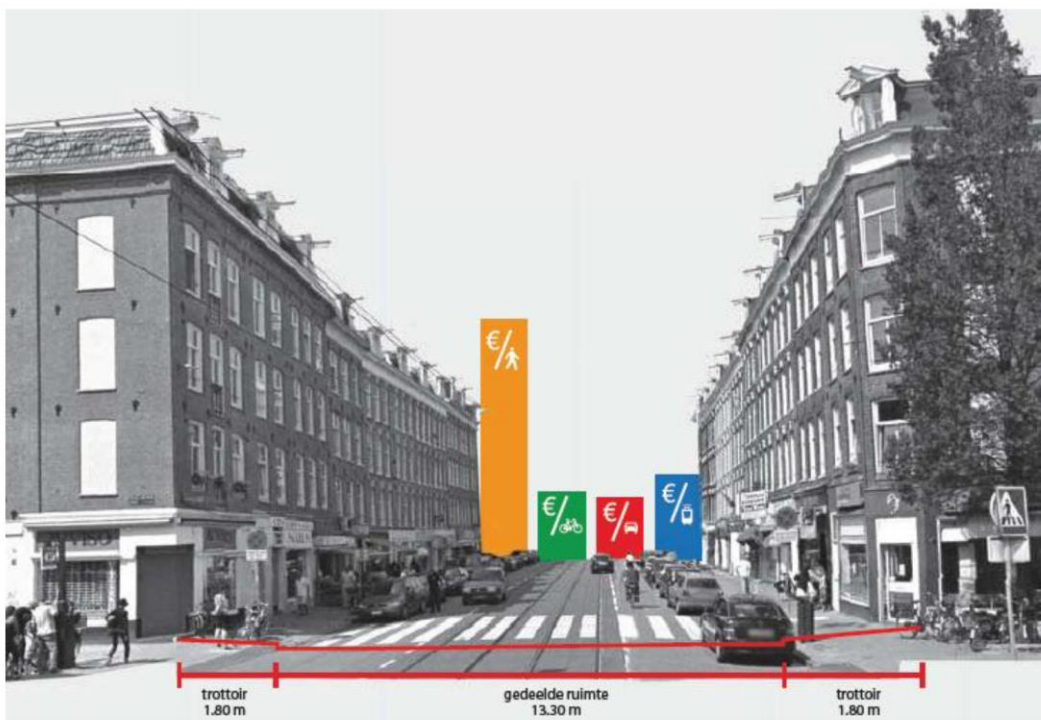
- Romeinse Limespad (Katwijk aan Zee/Voorburg – Berg en Dal)
- Marskramerpad (Bad Bentheim – Scheveningen)



Figuur 2 LAW-route Romeinse Limespad Leidse regio

Winkelroutes

Het winkelpubliek zal voornamelijk gebruik maken van de straten binnen het centrum, tussen het centraal station en de binnenstad en van de belangrijke bushaltes, parkeergarages en fietsenstallingen naar het kernverblijfsgebied. Dit zijn de straten waar zich grote stromen voetgangers bevinden. Extra aandacht voor de plek van de voetganger in deze gebieden is gewenst. In de nota bewegwijzering is de ambitie van de programma's Binnenstad en Bereikbaarheid om van Leiden een toegankelijke en gastvrije stad te maken. Dit heeft geresulteerd in de voetgangersbewijzering vanuit bronpunten naar belangrijke bestemmingen. De entreestraten naar de binnenstad dienen als een herkenbare rode loper ingericht te worden.



Figuur 3: Bestedingen in winkelstraat per vervoerswijze

Toeristische routes

Er zijn in Leiden verschillende toeristische wandelroutes uitgezet. Deze worden beheerd door Leiden Marketing. De routes zijn ieder opgebouwd rondom een bepaald thema. De routes gaan onder andere langs verschillende bekende gebouwen uit de Leidse geschiedenis. De routes worden verkocht bij de VVV Leiden. De volgende routes zijn beschikbaar:

- Rembrandt wandeling
- Pilgrim wandeling
- Hofjes Route (in ontwikkeling)
- Leidse Loper (in ontwikkeling)

2. Passende maatvoering daar waar grote stromen voetgangers zijn

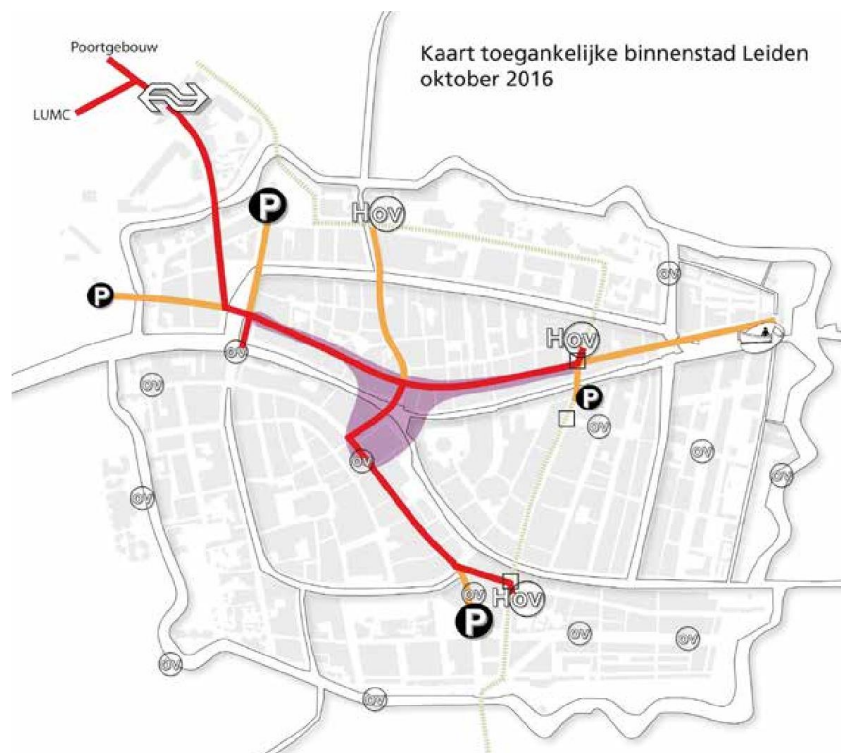
Het aantal voetgangers is maatgevend bij het ontwerpen van voetgangersvoorzieningen. We gaan hierbij nu al uit van een trottoir van minimaal 1,80 meter breedte. In gebieden met grotere voetgangersstromen en op belangrijke routes, zoals tussen station en binnenstad, is de ruimte voor de voetgangers zelfs breder!

Voor een goede doorstroming en het comfort is het belangrijk dat het trottoir ook vrij is van obstakels. Daarom is in de APV opgenomen dat een uitstalling niet geplaatst mag worden als de vrije doorgang op het trottoir daarna minder zal bedragen dan 1,5 meter. Ook de geleidelijnen en gidslijnen voor visueel gehandicapten blijft vrij met een vrije ruimte van 50 centimeter aan weerszijden van de lijn. Ook de overlast door hinderlijk geplaatste auto's, fietsen en bromfietsen moet worden tegengegaan.

3. Inclusiviteit en lopen

Leiden wil een sociale stad zijn waar **iedereen** mee kan doen. Voor iedereen moet het mogelijk zijn om voorzieningen zoals woningen, werkplekken, winkels, restaurants, sportfaciliteiten, scholen en parken te bereiken en te gebruiken.

Sommige mensen moeten meer gefaciliteerd worden om hun weg te vinden door Leiden. Het gaat hier bijvoorbeeld om mensen met een visuele beperking, mensen in een rolstoel, rollator of ander hulpmiddel en mensen met een kindwagen. Ook zij moeten zich vrijuit door de stad en de parken kunnen bewegen. Naast voldoende beschikbare ruimte dient er ook aandacht te zijn voor goede op- en afritten bij kruisingen, bankjes om te rusten, een trottoir zonder oneffenheden, goede oversteekvoorzieningen op de juiste plekken, verlichting en duidelijke geleidelijnen. Dit moet er voor zorgen dat alle wandelroutes begaanbaar zijn voor iedereen. Het ontbreken van aangepaste infrastructuur voor voetgangers (in het bijzonder met een mobiliteitsbeperking) doet afbreuk aan de toegankelijkheid. De behoeften van personen met beperkte



mobiliteit zijn richtinggevend voor het ontwerp in de openbare ruimte. Zo worden binnen enkele jaren de bushaltes in de stad toegankelijk gemaakt voor 99% van de reizigers.

4. Beleving en kwaliteit van routes

Lopen is meer dan je zomaar functioneel verplaatsen. Een ruimte wordt aantrekkelijker als er mogelijkheden worden geboden om te zitten, zoals bankjes of trappen, het zitten in de schaduw of juist in de zon. De kwaliteit van de buitenruimte en openbare groen heeft invloed op de gebruiksintensiteit en de beleving van de buitenruimte. In samenhang hiermee nemen ook aanvullende sociale activiteiten toe.

Ruimte voor verblijven

Ruimte voor activiteiten nodigt mensen uit om te verblijven. Dit zorgt voor meer veiligheid, economische activiteiten en levendigheid op straat. Een voorbeeld hiervan is een meanderend pad door het groen. Dit wordt als aantrekkelijker ervaren dan rechttoe met alleen bestrating.

Wanneer je je te voet beweegt, sta je ook wel eens stil. Tijdens een lange wandeling of gedurende het slenteren door de winkelstraten ontstaat de behoefte om even uit te rusten. In de openbare ruimte is vanuit verschillende doelgroepen, zoals ouderen en mindervaliden, behoefte aan meer bankjes. Lange wandelroutes en in woonwijken moet worden voorzien in verblijfsmogelijkheden zoals bankjes op aantrekkelijke plekken. Deze mogelijkheden dienen op een redelijke afstand van elkaar te worden geplaatst.

Verlichting

PM

5. Voetganger in de ketenverplaatsing

Om de duurzame modaliteiten te stimuleren krijgen de aanlooproutes naar het openbaar vervoer en looproutes naar geconcentreerde (fiets-)parkeerplaatsen hierbij in het bijzonder onze aandacht. Dat betekent dat de routes vanaf deze locaties naar de belangrijkste bestemmingen in het centrum duidelijk herkenbaar en logisch moeten zijn.

De bushaltes in de stad worden de komende jaren versneld toegankelijk gemaakt. Er zal extra aandacht worden besteed aan de looproutes vanuit de wijken naar de haltes en vanuit de parkeergarages/fietsenstallingen naar belangrijke bestemmingen in de omgeving. Alle haltes zijn toegankelijk voor alle gebruikers en een gelijkvloerse instap is mogelijk. De haltes zijn ook voorzien van geleidelijnen, die gebruikers naar herkenningspunten toe leiden.

6. Verkeersveiligheid

De voetgangers is een kwetsbare verkeersdeelnemers. In de ongevallenregistratie is het aandeel voetgangers beperkt. Bij veel ongevallen met voetgangers is een verkeersdeelnemer van een andere modaliteit betrokken. Daarom is van belang dat het aantal conflictpunten zo laag mogelijk is. In gebieden met veel voetgangers moet het snelheidsverschil met andere verkeersdeelnemers zo klein mogelijk zijn. Hierdoor kunnen kinderen veilig spelen en kwetsbare verkeersdeelnemers veilig oversteken. Het kernverblijfsgebied in de binnenstad en de rode loper met grote stromen voetgangers dienen daarom zo veel mogelijk autoluw te zijn. Ook rondom basisscholen dient extra aandacht te zijn voor goede voorzieningen voor de voetgangers.

Langs drukke wegen zijn veilige trottoirs, kruispunten en oversteken vereist. Ook tijdens bijzondere situaties zoals winters weer of werkzaamheden dient de veiligheid van voetgangers gewaarborgd te zijn.

7. Duurzaamheid en Gezondheid

Klimaat is ook nog een belangrijk element om ergens terug te laten komen. We hebben veel hitte-eilanden in de stad door het vele beton. Een straat heeft idealiter ook een zijde waar je op hete dagen in de schaduw kunt lopen. Kan een punt vormen bij nieuwbouwprojecten om daar rekening mee te houden. Denk aan een galerij op de begaande grond als er anders geen schaduw is of het net anders positioneren van een gebouw.

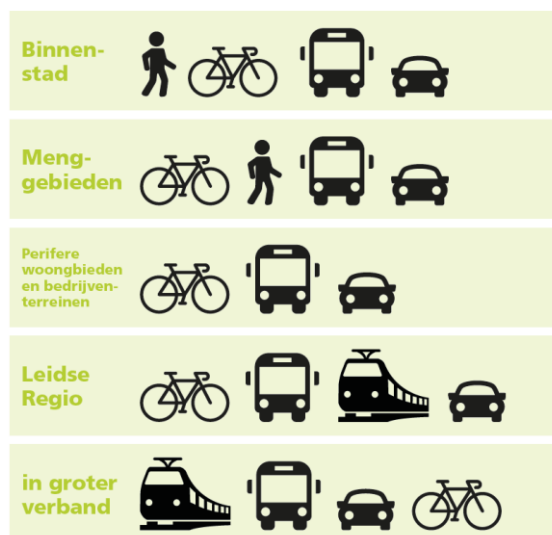
@@@gezondheid!

3. De voetganger in de stad

3.1 Algemeen

In de verschillende wijken in Leiden heeft de voetganger steeds een andere rol in het mobiliteitssysteem. De voetganger heeft een belangrijke functie in het bereikbaar houden van de binnenstad en het stationsgebied. In andere wijken heeft de fiets en de bus het primaat in hierin. In de volgende paragrafen zal worden toegelicht welke rol en positie de voetganger heeft in de betreffende wijk. Heel bepalend hierbij zijn de inrichting binnen de wijk en de ligging ten opzichte van de belangrijke bestemmingsgebieden.

In de Mobiliteitsnota staat een indeling welke modaliteit in welke omgeving voorop staat. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen *stadscentrum*, *menggebieden*, *perifere woongebieden* en *bedrijventerreinen*, *Leidse regio* en *in groter verband*. De wijken binnen Leiden vallen onder de categorieën stadcentrum, menggebieden en perifere woongebieden. De balans en de prioriteit tussen de modaliteiten bepalen we per gebiedstype en per type weg. Voor een woonstraat in de binnenstad is dit anders dan voor bijvoorbeeld een woonstraat in de Fortuynwijk. Als vertrekpunt in het bepalen aan welke modaliteit welke ruimte wordt gegeven, hanteren we de **onderstaande** volgorde. In de specifieke paragraaf van de wijk wordt dit verder toegelicht.



Figuur 4: Prioritering modaliteiten per gebied

De beschikbaarheid van data over voetgangersstromen is op dit moment beperkt tot het stadscentrum. Hierbij gaan de cijfers vooral over de winkelstraten die zich hier bevinden. Er is weinig informatie beschikbaar over de overige looproutes binnen het centrum en binnen woonwijken en naar wijkwinkelcentra. We identificeren de kansrijke routes, uitgaande van een analyse van de lokale bestemmingen en de wenslijnen. Voor die routes wordt nagegaan waar barrières met kleine ingrepen weggewerkt kunnen worden om het gebruik van de route te stimuleren. Het effect van een samenhangend voetgangersnetwerk is dat bewoners snel lopend hun dagelijkse behoeften voldoen in een aantrekkelijker woonomgeving. Bezoekers kunnen hun lokale verplaatsingen lopen en zich gemakkelijk oriënteren.

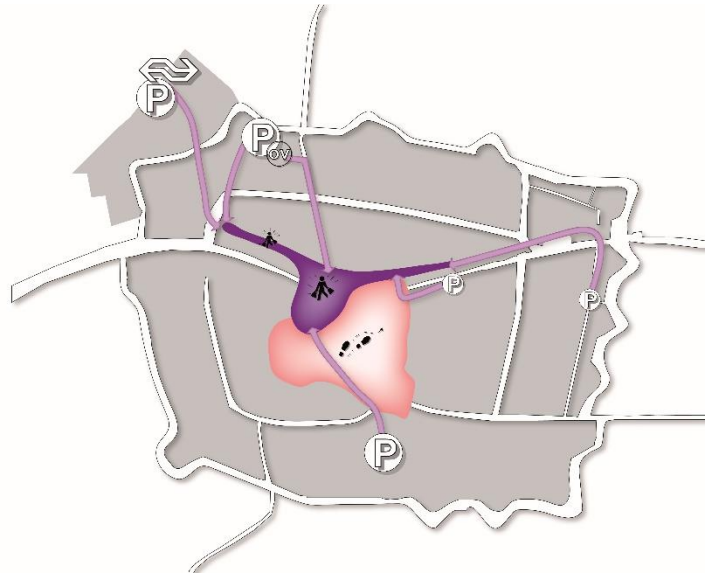
3.2 Verblijfsgebied Leidse binnenstad



De binnenstad van Leiden is bezig met een kwaliteitssprong met prioriteit voor voetgangers en fietsers. Wonen in de binnenstad is attractief, vele activiteiten vinden plaats en steeds meer mensen bezoeken de stad. Leiden wil prioriteit geven aan de voetganger in het hart van de binnenstad met kwalitatief goede looproutes en goede oversteekvoorzieningen. Locaties en looproutes naar fietsparkeervoorzieningen worden nadrukkelijker vorm gegeven. Hetzelfde geldt voor looproutes naar de parkeergarages. Ook worden verbindingen gelegd met het nieuwe Singelpark.

Uitbreiden voetgangersgebied

Sinds de jaren 70 van de vorige eeuw is het voetgangersgebied in de binnenstad op een paar kleine uitbreidingen na hetzelfde gebleven. In de Agenda Autoluw wordt de ambitie uitgesproken om het voetgangersgebied in het kernverblijfsgebied te vergroten. De positie van de voetganger in dit gebied wordt hiermee sterk verbeterd. Bij deze uitbereiding is het belangrijk om rekening te houden met voldoende voorzieningen om het gebied aantrekkelijk te maken voor wandelen.



Belang van de voetganger voor economie en cultuur

Uit onderzoek in Franse en Engelse binnensteden (Héran, 2011 kwam naar voren dat automobilisten weliswaar meer uitgeven per bezoek, maar dat voetgangers de winkels vaker bezoeken en als gevolg daarvan per individu meer uitgeven. De verklaring hiervoor is eenvoudig, te voet gaan mensen naar winkels in de omgeving van hun woning of werk, terwijl ze met de auto doorrijden naar grote overdekte winkelcentra. Met een voetgangersvriendelijke uitstraling, kunnen stedelijke winkelstraten de concurrentie aan met autovriendelijke complexen, zoals Leidschehage en het winkelcentrum in Zoetermeer.

Voetgangers blijven langer in een voetgangersvriendelijk ingericht gebied. Dit zorgt voor drukker en langer bezochte straten en pleinen en hogere inkomsten voor winkeliers (Loveday, 2006).

Het kennisplatform verkeer en vervoer (KpVV) schrijft dat in toenemende mate de kwaliteit van de openbare ruimte als vestigingsfactor wordt erkend. Aantrekkelijke verblijfsruimtes zorgen voor een leefbare stad.

Goede looproutes van/naar fietsenstallingen, parkeergarages en passantenhavens

Fietsgebruikers parkeren hun fiets bij voorkeur zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Door goede looproutes van en naar de fietsenstallingen worden fietsers gestimuleerd om hun fiets hier te stallen. Hierdoor blijft meer ruimte vrij in de openbare ruimte voor andere functies. Hiervan kan de fietser weer profiteren als hij zich te voet naar zijn eindbestemming begeeft. Uitgangspunt hierbij is de juiste fietser op de juiste plek.

Uitgangspunt is dat de gebruiker vanzelfsprekend begrijpt wat van hem wordt verwacht: “waar kan ik mijn fiets neerzetten en waar niet”. Een ander uitgangspunt is dat de gebruiker een logische route kiest naar zijn bestemming: “hoe kan ik vervolgens lopend mijn weg voortzetten”. Ook moet het voor de voetganger duidelijk zijn waar deze de hoofdgebruiker van de route is en wanneer andere weggebruikers verwacht kunnen worden. Hiervoor kunnen bepaalde straten ingericht worden als voetgangersgebied met fietser te gast.

Woongebieden

PM

3.3 Verbinding stationsgebied

Voetgangers rondom het centraal station

In het stationsgebied komen veel verkeersstromen bij elkaar. De plek van de voetganger hierin is erg kwetsbaar. Daarom is het belangrijk dat het duidelijk is wat de plek van de voetganger in dit gebied is. In de huidige situatie lopen de fiets- en voetgangersstromen vaak door elkaar en kruisen worden de routes voor voetgangers vaak doorkruist door fietser, openbaar vervoer en auto's. Soms is dit toegestaan, maar vaak ontstaat door de ligging van de fietsenstallingen ook kruisend verkeer waar het niet hoort. Daarom is het belangrijk dat er bij herinrichtingen rekening gehouden wordt met de kwetsbare positie van de voetganger.

Verbinding Stationsgebied - Binnenstad

De route van het centraal station naar de binnenstad is op dit moment een krappe en onaantrekkelijke verbindingsroute. Via deze route vinden veel bussen, fietsers en ook voetgangers hun weg naar de binnenstad. De route is, zeker voor voetgangers, niet aantrekkelijk. Vooral de doorgang door de Steenstraat kent erg smalle looproutes.

Het is wenselijk om de verbinding tussen het station en de binnenstad om te vormen tot een rode loper, waarbij de voetganger de prioriteit krijgt. Oversteekplaatsen met overig verkeer dienen veilig vormgegeven te worden. In het belang van de voetganger is het wenselijk om hen duidelijk te scheiden van het gemotoriseerd verkeer. Voor de bezoeker van de Leidse binnenstad is een logische, goed herkenbare en goed ingerichte route van belang waardoor deze als vanzelfsprekend naar de binnenstad wordt geleid. De situatie hier is al sterk verbeterd, maar om de samenhang tussen centraal station en binnenstad te verbeteren zijn nog verbeteringen mogelijk.

Volgorde van modaliteiten in ontwerpproces



In de mobiliteitsnota wordt voor de menggebieden aangegeven dat de fietser de hoogste prioriteit heeft, gevolgd door de voetganger en het OV. De automobilist komt in deze gebieden op de laatste plaats. Voor de ontwerpopgave in het stationsgebied betekent dit dat er ontworpen dient te worden vanuit de fietser en de voetganger.

3.4 Leiden Bio Science Park (LBSP)

Het afgelopen decennium is het aantal bedrijven en werknemers in het Leiden Bio Science Park gestaag gegroeid. De inrichting van de openbare ruimte heeft daar geen gelijke tred mee gehouden. De omvorming van een traditioneel bedrijventerrein naar een innovation district vraagt om een flinke impuls voor de openbare ruimte. Een belangrijk onderdeel van deze impuls is de aanleg van de hartlijn. Hiermee wordt het aantrekkelijk om te wandelen naar het Leiden Bio Science Park, LUMC en Naturalis.

De hartlijn is de langzaam-verkeersroute die centraal door het hart van het Leiden Bio Science Park loopt en de belangrijkste verblijfsplekken met elkaar verbindt. De hartlijn is ruim van opzet, en biedt zowel voor fietsers als voor voetgangers voldoende maat om ontspannen te bewegen. De hartlijn is overal ingepast in het groen om het landschappelijk effect te versterken. Het voet- en fietspad wordt van elkaar gescheiden door de kenmerkende, bloemrijke en herkenbare lijn van geneeskundige planten, de 'Officinalis'. Als uitgangspunt is gehanteerd dat aantallen van en voorrangssituatie voor fietsers en voetgangers ongewijzigd blijven en juist het gemotoriseerd verkeer aanzienlijk wordt gereduceerd.



3.5 Schilwijken rondom de Singels en Houtkwartier

De schilwijken rond de binnenstad zijn gebouwd in de periode eind 19^e eeuw en begin 20^{ste} eeuw. Doordat er in deze periode nog weinig of geen sprake van gemotoriseerd verkeer of fiets en werden de straten ontwikkeld volgens een patroon van slootverkaveling, dat veel rechte lijnen kent. De voetganger had het alleenrecht in deze straten, maar is na de oorlog in het gedrang gekomen door de komst van de auto.

De oudste schilwijken, de Vreewijk, Noorderkwartier, de Waard en de Slachthuiswijk, zijn opgezet als arbeiderswijken. In deze wijken is weinig ruimte voor de voetganger beschikbaar. De komst van de auto heeft hier gezorgd voor smalle trottoirs. In het Noorderkwartier is bij de herinrichting gekozen voor bredere trottoirs en meer groen, ten koste van ruimte voor autoparkeren.

De Burgemeesters- en Professorenwijk is opgezet als een wijk voor de welvarende klasse in de jaren 20/30 van de vorige eeuw en biedt veel ruimte voor de voetgangers. In het algemeen is er in deze wijken ook op dit moment nog voldoende ruimte voor de voetganger. Hier zijn geen ingrijpende maatregelen nodig om de positie van de voetganger te verbeteren. De herkenbaarheid van de route naar de binnenstad kan verbeterd worden, zodat het voor bewoners aantrekkelijker wordt om deze route te voet af te leggen.

3.6 Zuidwest, Meerburg en de Hoge Mors

In Leiden is in de naoorlogse periode de wijk Zuidwest gebouwd. Het scheiden van functies en het concentreren van de winkels langs grote centrale assen is kenmerkend voor deze traditionele periode. Ook de verschillende verkeersstromen werden van elkaar gescheiden. Omdat de auto in opkomst was, is er in deze wijken relatief veel aandacht geschonken aan brede lanen en grote wegen. Toch is dit ook een wijk waar veel aandacht is voor mogelijkheden om te spelen, veiligheid voor voetgangers en afwisselende ruimten.

De komende jaren zal de prioriteit in de wijk liggen bij de fietser, de voetganger en het openbaar vervoer. Doordat straten en lanen meer een plek worden om aangenaam te verblijven, wordt het aantrekkelijker om je als voetganger en fietser door het gebied te verplaatsen. Een extra verbinding voor fiets en voetganger naar de Vlietzone vanuit Zuidwest is gewenst, en vanuit de Vlietzone een verbinding met de Oostvlietpolder is gewenst in het Ontwikkelperspectief Zuidwest.

Hoewel de bewoners van de wijken Haagweg-Noord en Haagweg-Zuid en de bewoners van de nieuwe woningen in Vreewijk elkaar in het gezicht kunnen kijken, vormt het spoor een barrière. De wijk ligt op enkele wandelminuten van de binnenstad, maar is nog niet goed verbonden.

3.7 Merenwijk

Na de oorlog lag de nadruk op een snelle wederopbouw van het land en het oplossen van de ontstane woningnood. Dit resulteerde in het bouwen van grote aantallen, vaak eentonige, woningen en veel hoogbouw. Als tegenreactie ontstond een hang naar het buitenleven. Er werd gebroken met de strokenbouw en strakke rechtlijnigheid en ingezet op de zogenaamde bloemkoolwijken, zoals de Merenwijk in Leiden. Tegelijk deed op verkeerskundig gebied het woonerf zijn intrede. De verkeersongevallen kenden een dieptepunt aan het begin van de jaren zeventig. In de Merenwijk zijn de modaliteiten in het woonerf gemengd. Een soort 'shared space' voordat het zo genoemd werd. Voor de langere afstanden is de bus en de auto de aangewezen modus, terwijl in de wijk de fietsinfrastructuur een prachtige route biedt. Deze fietspadenstructuur is ook de primaire voetgangersstructuur van de Merenwijk. Met name Broekweg en de paden langs en door groen. Deze functies vragen allebei om ruimte in hetzelfde gebied. Op het erf heeft de voetganger prioriteit. De Merenwijk kent een unieke structuur en bijzondere ruimtelijk kwaliteit die zich niet leent voor meer versterking.

3.8 Stevenshof en Roomburg

Na de innovaties uit de jaren zeventig trad de rationaliteit van de jaren tachtig in. In de wijken als de Stevenshof in Leiden stond bereikbaarheid van alle modaliteiten voorop. Na de Vierde Nota ruimtelijke ordening Extra (VINEX), kwam de nadruk om duurzame modaliteiten, zoals de bus en de fiets. De voetgangers kreeg in deze wijk weer een eigen positie op het trottoir.

In de jaren negentig en in het begin van de 21^{ste} eeuw worden wijken meer vanuit een economische inslag gepland. Projectontwikkelaars hebben hier een belangrijke rol in. Er is veel ruimte voor de voetganger langs de nieuw aangelegde blokken. In Roomburg zie je dit terug in de verschillende bouwblokken die op zichzelf staande eenheden vormen qua uiterlijk en ontsluiting. De infrastructuur voor fietsers en automobilisten is gecombineerd, waardoor veel ruimte voor de voetganger beschikbaar blijft.

De voetganger heeft veel ruimte in deze wijken. Het is belangrijk om deze ruimte te behouden. Bij vergroening en klimaatadaptatie is het goed om de positie van de voetganger te waarborgen.

4. Kansen voor de voetganger

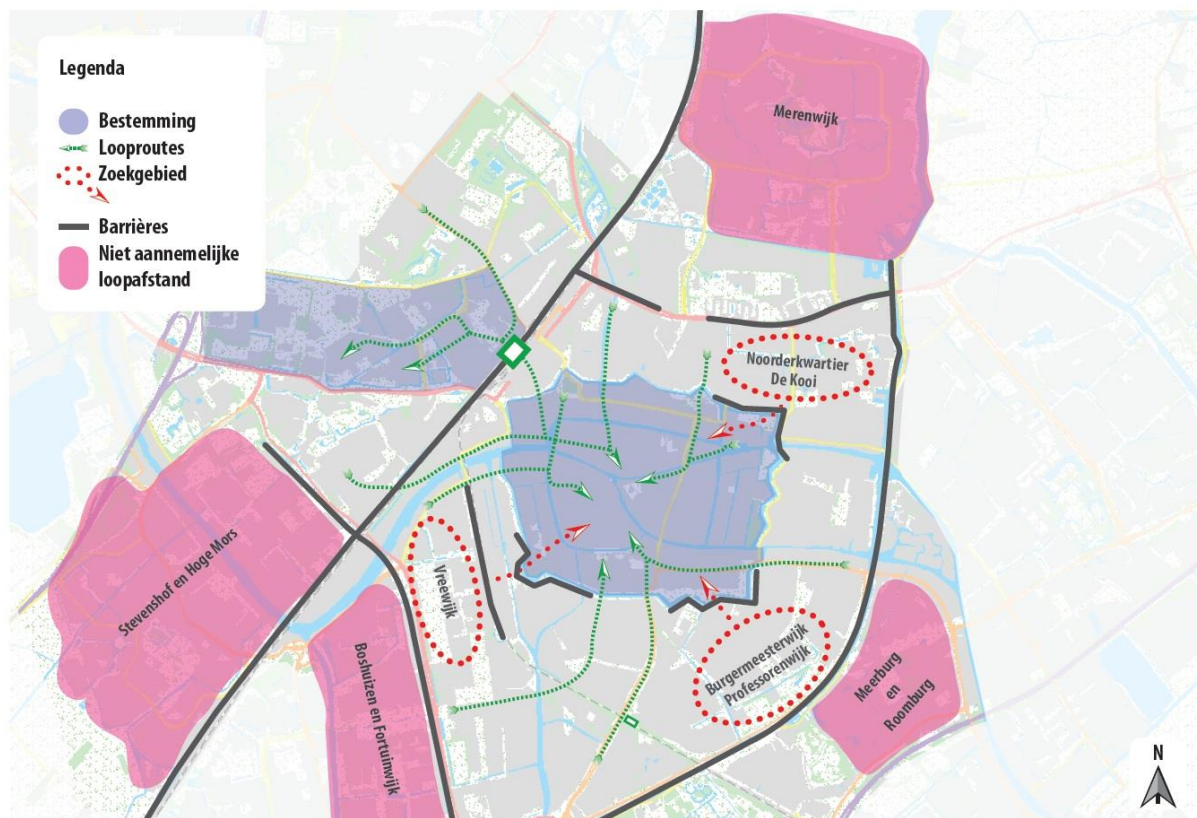
4.1 Algemeen

Het stimuleren van lopen heeft positieve effecten voor de gezondheid, economie en duurzaamheid. Bij de uitvoering van plannen uit andere beleidsvelden is het belangrijk dat rekening gehouden wordt met voetgangers. In hoofdstuk 2 en 3 zijn verschillende thema's en gebieden besproken waar knelpunten voor de voetganger zijnesignaleerd. In dit hoofdstuk behandelen we voorstellen voor het verbeteren van de genoemde knelpunten. Hierbij kijken we naar algemene thema's zoals maatvoering, toegankelijkheid en communicatie. Maar we beginnen met een overzicht van geïnventariseerde kansen en barrières op stadsniveau.

De oplossingen die we aandragen zorgen er voor dat de voetganger een betere positie krijgt in het netwerk. Met vastgesteld beleid en een integrale aanpak zorgen we ervoor dat de voetganger niet ad hoc bij projecten wordt betrokken, maar vanaf het begin een plek heeft in het proces. Het basisprincipe voor de toekomst is dat de voetgangerskwaliteit een permanente en prioritaire zorg is in elk ontwerpstadium, van concept, ontwerp via uitvoering tot het beheer.

4.2 Kansen en barrières voor de voetganger

In de stad Leiden is in het verleden al veel aandacht geweest voor de voetganger, met name in en om de binnenstad. Zo zijn er in het Singelpark verschillende bruggen toegevoegd waarmee nieuwe verbindingen worden gelegd voor de voetganger. De verbinding vanuit de schilwijken naar het centrum kennen echter nog wel verschillende barrières. Omdat Leiden een stad in en om het water is ontstaan hier ook enkele barrières door. Ook door spoorlijnen en drukke wegen ontstaan barrières waardoor het minder aantrekkelijk is om als voetganger vanuit de woonwijk naar het centrum te wandelen. In onderstaand kaartje hebben we deze barrières in beeld gebracht.



Figuur 5 Kansen en barrières vanuit wijken (voorlopige afbeelding)

Op bovenstaand kaartje zijn de routes naar het centrum geïnventariseerd die nu al voor voetgangers veel gebruikt worden of kunnen worden. Het gaat hierbij om straten waar de voetganger over het algemeen nu al goed zijn weg kan vinden. Ook is te zien dat door de barrières enkele wijken dichtbij de binnenstad liggen, maar te voet niet verbonden zijn. Een voorbeeld hiervan is de Haagweg-Noord en Haagweg-Zuid. De barrière die het spoor hier vormt zorgt ervoor dat het niet aantrekkelijk is om wandelend naar de binnenstad te gaan. Ook vanuit het Noorderkwartier en de Professoren- en Burgemeesterswijk kan deze verbinding verbeterd worden.

De oranje gekleurde wijken liggen op meer dan een half uur wandelen van het centrum. Op dergelijke verbindingen speelt de voetganger geen grote rol meer. De wandelbewegingen in deze wijk richten zich dan ook voornamelijk om functies binnen de wijk zoals het wijkwinkelcentrum. In deze wijken is het dus relevant om het netwerk zo in te richten dat deze verbindingen gestimuleerd worden. Als hier kleine barrières zijn kunnen die aangepakt worden om het wandelen binnen de wijken verder te stimuleren.

4.3 Inzoomen naar oplossingen per thema

Naast de algemene thema's zoals hierboven beschreven benoemen we per thema ook enkele verbetermogelijkheden in de stad.

4.3.1 Fijnmazigheid en maatvoering

Voor verplaatsingen als voetganger is een fijnmazig netwerk van belang. De meeste verplaatsingen te voet relatief korte afstanden. Maar als je op een afstand van 500 m hemelsbreed meer dan 250 m moet omlopen, is je weg de helft langer: we noemen dat een omloopfactor 1,5 (niet omlopen is dus factor 1.0). Algemeen mag een omloopfactor van 1.2 als aanvaardbaar worden beschouwd, dus op 500 m hoogstens 100 m omlopen (Hüssler, 2002). Wordt het meer, dan haken de meeste voetgangers af. Om dit te voorkomen is een goed voetgangersnetwerk voldoende fijnmazig (maaswijdte 50-100m). Het hanteren van een 50-100m norm bij stadsvernieuwingsprojecten wordt aangeraden, zodat het zogenaamde omgekeerd ontwerpen in de praktijk wordt gebracht.

Naast de fijnmazigheid van het netwerk zijn ook minimale breedtes van het trottoir gewenst op de drukste verbindingen. In de aanloopstraten naar het kernverblijfsgebied is een minimale breedte van x,x meter. In het kernwinkelgebied zelf is een minimale breedte van x,x meter gewenst omdat de voetganger hier de hoogste prioriteit heeft. Het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte geeft al veel maatvoeringen voor voetgangersvoorzieningen. Om de positie van de voetganger te verbeteren is het belangrijk dat het handboek wordt aangevuld met een onderdeel voetgangers.

ACTIE X: Minimale breedte trottoir bij herinrichting: x.x meter

De trottoirs in de stad dienen zo veel mogelijk vrij van obstakels te zijn, zodat er zo veel mogelijk ruimte voor de voetganger beschikbaar blijft. Juist in straten waar de ruimte beperkt is. Deze looproutes moeten voldoende breed zijn en dus geen containers, laadpalen, geparkeerde fietsen, slecht onderhouden geveltuinen, overhangende hagen, bermen en struiken in de weg hebben staan. De gemeente kan hier zelf ook aan bijdragen:

ACTIE X: Goed onderhouden van (openbaar) groen langs trottoirs.

4.4 Inklusiviteit en toegankelijkheid

In veel gemeenten verdwijnen zebrapaden vanuit het argument dat veel weggebruikers niet altijd stoppen voor voetgangers, ondanks het feit dat voorrang voor voetgangers bij een zebrapad duidelijk in onze verkeersregels staat en op verschillende plaatsen snelheid remmende maatregelen zoals drempels zijn aangebracht. Voor mensen met verminderd zicht is het zebrapad nog steeds een

belangrijke plek om veilig over te steken, gezien het zebrapad een duidelijk herkenningspunt biedt voor bijvoorbeeld stok- en geleidehondengebruikers.

Vanuit het ontwerpproces is een eenduidig kader nodig voor de toepassing van oversteekplaatsen. Hierbij moet het uitgangspunten zijn hierbij dat:

- bij oversteekplaatsen van en naar tram- en bushaltes altijd een zebrapad aangelegd dient te worden
- zebrapaden een voor iedereen herkenbare en daarmee relatief veilige oversteekplaats moeten zijn
- zebrapaden moeten worden voorzien van verkeer remmende maatregelen
- zebrapaden moeten worden doorgetrokken tot over het (vrij liggende) fietspad

ACTIE X: De oversteekwijzer geeft duidelijkheid over de toepassing van zebrapaden

Op plaatsen als pleinen of winkelstraten is er tegenwoordig niet altijd meer een apart voetpad, een apart fietspad en een aparte rijbaan voor gemotoriseerde voertuigen aanwezig. De ruimte wordt een shared space. Mensen die blind of slechtziend zijn kunnen zich dan niet goed oriënteren en dit kan leiden tot onzekerheid. Het toepassen van shared space is altijd maatwerk.

ACTIE X: Verkeersoplossingen moeten bestaan uit herkenbare en duidelijke structuren waar ook mensen met een visuele beperking zich goed kunnen oriënteren.

4.5 Ruimte voor verblijven en ontspanning

Om wandelroutes aantrekkelijk te maken zijn ook rustpunten nodig. Dit is belangrijk om het voor senioren ook mogelijk te maken om voldoende te bewegen in de directe omgeving van hun woning. Een onderlinge afstand van ongeveer 200 meter is hiervoor wenselijk.

ACTIE X: Creëren van plekken langs wandelroutes waar bezoekers en bewoners kunnen zitten en uitrusten.

4.6 Openbare ruimte bewegingsinclusief inrichten

@@@PM

4.7 Informatie en Communicatie

Informatie en veranderingen

In de afgelopen jaren zijn er regelmatig tellingen gehouden in een aantal belangrijke straten in het centrum van de stad. Omdat deze tellingen zijn gestopt, ontbreekt het op dit moment in de laatste ontwikkelingen en trends. Om de ontwikkelingen te kunnen volgen en het programma voetganger in de toekomst nog effectiever te kunnen maken, is dergelijk informatie noodzakelijk.

ACTIE X: We willen inzichtelijk maken waar het drukker wordt en welke straten er als nieuwe entreestraten straten fungeren.

Voetgangersgebied met fietser te gast

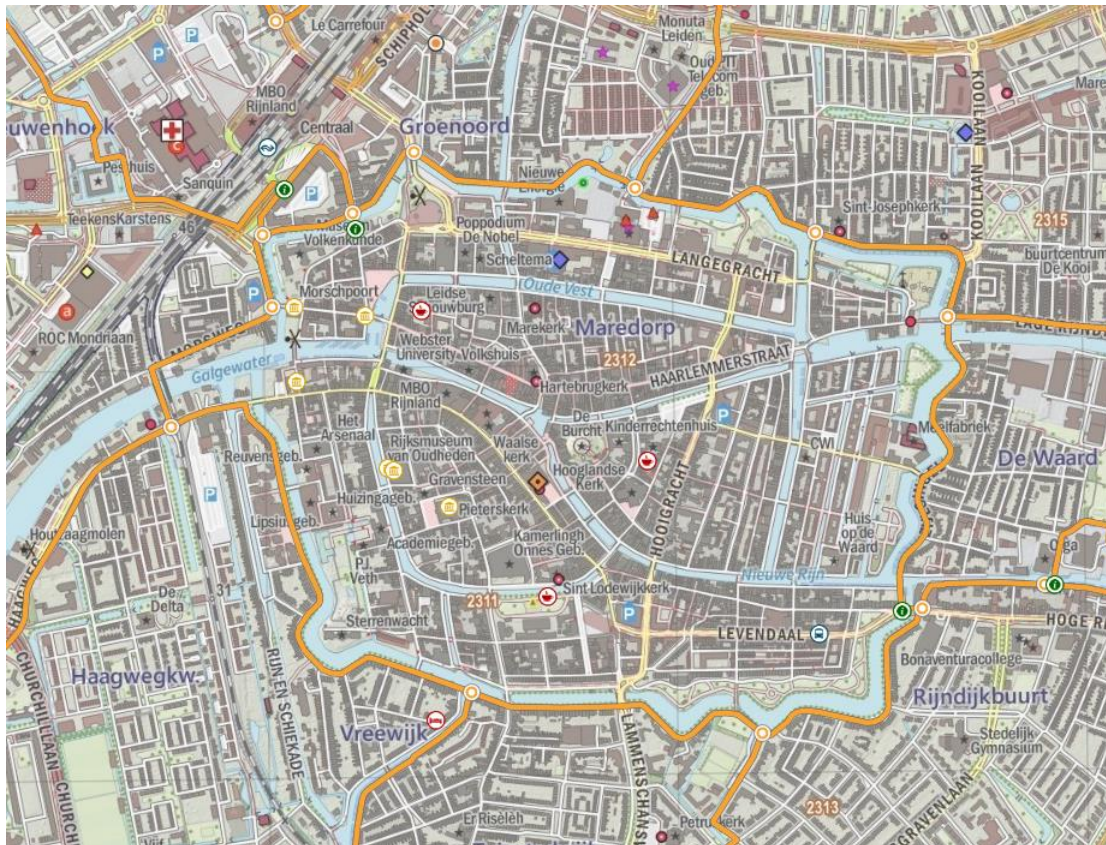
Met name in de binnenstad is er onduidelijkheid over het primaat van voetganger en fietsers. Fietsroutes en wandelroutes lopen hier door elkaar heen en verschillende modaliteiten maken gebruik van dezelfde weg.

ACTIE X: We gaan onderzoeken of het mogelijk is om meer gedeelten van de binnenstad in te richten als voetgangersgebied waar de fietser te gast is.

Wandelknooppunten verleggen via Singelpark

In hoofdstuk 2 is gesignaleerd dat de wandelknooppunten in de Leidse regio eindigen op de singels. Met de aanleg van het Singelpark is het wenselijk om deze routes hier naartoe te verleggen, zodat wandelaars hier comfortabel en veilig kunnen wandelen. Bovendien worden de wandelende toeristen dan uitgenodigd om de binnenstad te bezoeken, een ijsje te eten of zelfs een museum te bezoeken.

ACTIE X: Singelpark opnemen in recreatieve wandelroutes (wandelknooppunten)



Figuur 6: Wandelknooppunten rondom centrum (Geel zijn knooppuntroutes)

Bronvermelding:

- Hüsler, W., (2002). Intermodality/pedestrian/public transport. Donostia-San Sebastian: Paper for the third international conference on walking, Walk 21.
- Heran, 2011
- Loveday, 2006
- <https://kpvydashboard-13.blogspot.com/2012/07/voetgangersbeleid-loont.html>, geraadpleegd op 15 juli 2020