

**Openbare vergadering raadscommissie Leefbaarheid en Bereikbaarheid – 16 januari 2014**  
**Inspraakreactie Pieters- & Academiewijk en Levendaal West**

Ludo van Oyen, bestuurslid  
06 53 487151  
valquest@cs.com

Mevrouw de voorzitter, geachte commissieleden.

Wij zijn blij dat het uitvoeringsbesluit, na vele jaren discussie en overleg, er eindelijk ligt.  
Het is een goed besluit.  
Maar we zijn er nog niet.

De Breestraat als moderne winkelstraat, vereist dat de straat een “verblijfsgebied” wordt. Dat betekent o.a. verkeersluwte . Dat betekent veel minder bussen. Vooral op dat punt zijn we er zeker nog niet. Als we er niet in slagen om in de komende jaren van de Breestraat een aantrekkelijke verblijfsstraat te maken, dan lopen we een flinke kans op achteruitgang en zelfs verpaupering van een groot deel van de hele binnenstad. Dat wil niemand.

Dit uitvoeringsbesluit is een *eerste noodzakelijke* stap, en komt geen moment te vroeg.  
Het is in dit verband goed om op een aantal zaken te wijzen.

De Breestraat heeft een belangrijke *verbindende* functie tussen de smalle stegen met de unieke kleine niche-winkels enerzijds en het gebied aan de Nieuwe Rijn anderzijds. Als de Breestraat ‘omvalt’, *valt er veel meer om*. En dat heeft een direct en ernstig negatief gevolg voor de kwaliteit van leven in onze wijk.

Een heel belangrijke succesfactor voor winkelgebieden is de diversiteit van de winkels en dienstverlenende organisaties. En daar heeft dit deel van Leiden goud in handen, met zoveel variatie als in de Pieterswijk, de Breestraat, de markten, en de Nieuwe Rijn.

Dat de bewoners veel belang hechten aan de Breestraat als verblijfsgebied en als “verbindende schakel”, bleek ook heel duidelijk op 30 oktober jl. Er vond toen een bijeenkomst plaats die georganiseerd was door de buurtverenigingen van de Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West en van de Hogewoerd en omstreken. Het ging over de belangrijkste initiatieven om de Leidse binnenstad vitaal en aantrekkelijk te houden. Bewoners, gemeente, citymanagement, ROC ID College, winkeliers en bedrijven deden eraan mee. De opkomst was groot [om en nabij een 100-tal deelnemers], de discussie was geanimeerd. Ook de herinrichting van de Breestraat stond, *in samenhang met vele andere initiatieven*, waaronder de parkeergarage Garenmarkt, de bussen, de Aalmarktprojecten, vanzelfsprekend op de agenda.

Eén van de dingen die op die avond glashelder naar voren kwam was het grote belang dat door de bewoners gehecht wordt aan een fraaie, interessante, levendige, vitale Breestraat. *Juist ook in samenhang met de belangrijke andere initiatieven in onze wijk.* We durven daarom te stellen dat dit uitvoeringsbesluit op een brede instemming kan rekenen van de buurtbewoners, maar voegen daar direct aan toe dat *wij er op rekenen dat nu ook wordt 'doorgepakt' – dat dit uitvoeringsbesluit daadwerkelijk tot ambitieuze uitvoering komt.*

Het betekent voor ons bijvoorbeeld een halvering van het aantal bussen per etmaal door de Breestraat. Het betekent bijvoorbeeld ook een klinkerbestrating binnen afzienbare tijd. Het thans ingeplande asfalt is voor ons beslist een tijdelijke oplossing; wij zeggen dat met nadruk.

Maar dit uitvoeringsbesluit is *niet* zonder problemen. Het zou ernstig zijn als door dit besluit het verkeer over de Langebrug zou toenemen. Wij hechten er zeer aan dat er een *serieus* overleg tussen de bewoners van de Langebrug [*die nu reeds naar onze informatie veel overlast van het huidige autoverkeer ondervinden*] en de gemeente plaatsvindt over de opties die er zijn om het verkeer over de Langebrug te beperken.

Tenslotte het volgende: minder bussen door de Breestraat betekent dat die ergens anders moeten rijden. Als dat bijvoorbeeld op de Hooigracht tot niveaus van luchtvervuiling en geluidhinder boven de wettelijke norm leidt, dan hebben we een probleem. We vinden dat andere wijkverenigingen daar terecht aandacht voor vragen. *Maar* we zijn óók van mening dat als die niveaus van vervuiling *dreigen* op te treden, dat dat *niet* betekent dat de bussen dan maar door de Breestraat moeten blijven rijden. Er zijn veel andere mogelijkheden om aan een eventueel geluidsprobleem en/of te hoge concentraties van luchtvervuiling het hoofd te bieden. In het kader van LAB071 wordt aan dat soort oplossingen momenteel ook hard en met creativiteit en vakmanschap gewerkt.

Het feit dat de bussen verhoudingsgewijs schoon zijn en het wagenpark gemiddeld ook schoner wordt, en het feit dat het verkeer niet meer zo hard groeit, misschien zelfs wel afneemt, zijn redenen om nog maar eens goed te kijken naar de relatie tussen dit uitvoeringsbesluit en een mogelijke dreiging van milieuoverlast elders. Daar pleiten andere wijkverenigingen ook voor, en dat ondersteunen wij. *Maar dit uitvoeringsbesluit moet natuurlijk niet vanwege iets dat thans niet meer is dan een mogelijke dreiging van milieuproblemen, nu worden tegengehouden.* Het voorliggende uitvoeringsbesluit scheidt namelijk *geen voldongen feiten* over het aantal bussen dat over de Hooigracht gaat rijden.

Dank u voor uw aandacht.