

## Geen bussen door de Breestraat: de nuloptie is geen utopie!

In de Breestraat rijden momenteel 735 bussen per dag. Het is een dagelijkse ergernis voor veel Leidenaren. De Breestraat is daardoor de onveiligste straat van Leiden geworden. Maar ook uit een oogpunt van luchtkwaliteit en hinder is dit een ongewenste situatie. De Breestraat maakt een 'unheimische' indruk en commercieel gezien is dat geen aantrekkelijk perspectief voor ondernemers en het winkelend publiek. Vandaar dit voorstel dat een lans breekt voor een Breestraat zonder bussen, en ook het Noordeinde, Kort Rapenburg, Prinsessenkade, de Stationsweg en de Hooigracht zonder bussen. Deze routes worden busvrij. Ook zal in dit voorstel het aantal bussen dat via de Langegracht rijdt, beperkt worden. Dit is geen utopie, maar de nuloptie, als alternatief voor het voorstel van het College van B&W het aantal bussen door de Breestraat, die de stad als diagonalen doorsnijden te reduceren tot 325 per dag. Diagonalen vervangen door lussen levert een efficiënter OV op, tegen de zelfde kosten. Vervoersdeskundigen die dit voorstel gelezen hebben, vinden het zeer de moeite waard en uitvoerbaar, zij het voorlopig in de vorm van een experiment.

In 'de nuloptie is geen utopie' wordt de Leidse agglomeratie (Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest en Voorschoten Noord) in vier sectoren verdeeld, de Russische, Amerikaanse, Engelse en Franse sector. Deze vier sectoren worden ieder exclusief, dat wil zeggen met uitsluiting van andere sectoren, steeds vanuit één hub (verdeelstation) bediend door het OV. Een hub kan gecombineerd worden met een parkeergarage. De bussen maken dus een lus in de betreffende sector en doorkruisen de stad niet langer diagonaal van de ene naar de andere kant zoals nu het geval is. Lussen hebben het voordeel dat de frequentie voor tenminste de helft en misschien wel tweederde (66%) van de bewoners van elke sector verdubbeld wordt, met de klok mee en tegen de klok in, zonder extra inzet van bussen. Een verdubbeling van de frequentie voor heel veel bewoners die géén extra geld kost.

Openbaar vervoer verdeeld in vier sectoren ziet er als volgt uit:

1. De Breestraat wordt busvrij, uitgezonderd milieuvriendelijke pendelbusjes, die voor een minimum aan overlast en uitstoot zorgen en passagiers precies op de plaats van bestemming afleveren. In dit plan rijden er ook geen bussen meer op het Noordeinde, Kort Rapenburg, Prinsessenkade, Stationsweg en Hooigracht. Dat wordt overgenomen door pendelbusjes, zoals die nu ook al rijden op het Noordeinde en de Breestraat;
2. Bussen met een bestemming buiten de Leidse agglomeratie worden via de hoofdroutes, Schipholweg, Willem de Zwijgerlaan en Plesmanlaan doorgeleid om zo snel mogelijk het hoofdwegennet te kunnen gebruiken, wat tijdwinst moet opleveren, vergeleken met het doorkruisen van de Breestraat;

3. De 325 bussen die volgens de plannen van het College van B&W door de Breestraat gaan rijden, worden in de nuloptie over de vier hubs verdeeld;
4. Lussen hebben als kenmerk dat je met de klok mee en tegen de klok in kunt rijden, waardoor de frequentie voor tenminste de helft (en wellicht 66%) van de bewoners in de wijken wordt verhoogd. In tegenstelling tot diagonalen kunnen ze nu op twee manieren naar hun bestemming rijden: met of tegen de klok in, en dat betekent in wezen een gratis frequentieverhoging van het OV en tijdwinst. Met een diagonale structuur is dat niet mogelijk. Je kan maar op één manier naar je bestemming;
5. Er zullen dagelijks zo'n 100 bussen via de Langegracht rijden, vanaf station Leiden Centraal op weg naar de hub Kaasmarkt, om de Engelse sector te bedienen, dat wil zeggen de Kooi en de Merenwijk. Dat zijn bij benadering 8 à 10 bussen per uur, uitgaande van een kwartiersdienst, wat nu ook al het geval is voor de meeste buslijnen binnen de Leidse agglomeratie. Drie hubs staan in directe verbinding met Leiden CS en een hub (Garenmarkt) met station Lammenschans;
6. Vanuit de hub Haagplein / voormalig Van Gend & Loos terrein kan de Amerikaanse sector bediend worden, d.w.z. het verzorgingsgebied Stevenshof, Leiden West/Morswijk en Leiden Zuid-West. Dagelijks zullen er 8 à 10 bussen per uur vanuit de hub Haagplein via een busbaan parallel aan de spoorlijn Utrecht-Leiden, het station Leiden CS aandoen en hun route vanuit Leiden CS vervolgen naar Leiden West en de Morswijk. Op het Noordeinde (tot het begin van de Witte Singel), Kort Rapenburg, Prinsessenkade en de Stationsweg zullen daardoor geen bussen meer rijden;
7. Bussen die in de Russische sector rijden, Vogelwijk, Houtwijk en Oegstgeest, doen Leiden CS aan en hebben als eindpunt de hub Beestenmarkt. Deze bussen belasten de belendende wijken niet;
8. Bussen die de Franse sector bedienen (Burgemeesters- en Professorenwijk, Roomburg, Leiderdorp) vanuit de hub Garenmarkt, mijden de Hooigracht en de Langegracht. Hierdoor wordt de binnenstad van Leiden ontzien, wat leidt tot een betere verdeling van de lusten en lasten voor gebruikers, omwonenden, passanten en ondernemers: minder luchtverontreiniging, méér veiligheid en een hogere frequentie van het OV tegen de zelfde kosten;
9. Om het winkelcentrum in de binnenstad van Leiden voor iedereen en voor alle leeftijdsgroepen bereikbaar te houden, zullen -zoals dat nu ook al gebeurt vanaf het Haagplein- pendelbusjes rijden, die een minimum aan luchtverontreiniging, geluidsoverlast, trillingshinder en onveiligheid veroorzaken. Vanaf iedere hub (Kaasmarkt, Garenmarkt, Beestenmarkt en Haagplein) worden mensen op de precieze en door hen gewenste plaats van bestemming in het stadscentrum van Leiden afgeleverd, waardoor loopafstanden voor ouderen en voor mensen die slecht ter been zijn geminimaliseerd worden. De binnenstad wordt voor hen ook weer een ontmoetingsplaats.

10. Hubs worden gekoppeld aan parkeergarages die gebouwd worden op de Beestenmarkt en de Garenmarkt. Ook automobilisten kunnen vanzelfsprekend gebruik maken van de pendelbusjes. Dat is het voordeel als een hub gecombineerd wordt met een parkeergarage
11. Om het serviceniveau van pendelbusjes te verhogen zullen in ieder geval in het weekend op de pendelbusjes gastheren of gastvrouwen meerijden, die mensen kunnen helpen bij het in- en uitstappen en als vraagbaak dienst kunnen doen. Een dergelijke dienstverlening zou uniek zijn, maar waarschijnlijk zeer gewaardeerd worden door Leidenaren en toeristen die het centrum van Leiden bezoeken. Het zou de Leidse binnenstad voor veel mensen aantrekkelijker maken en de Leidse binnenstad een voorsprong geven op de concurrentie;
12. Tot slot: het zou het overwegen waard zijn om aan deze problematiek een referendum te wijden, evenals indertijd gebeurd is met de tram door de Breestraat (wat is overigens erger: een tram door de Breestraat of 735 bussen per dag?). Daarnaast zou gedurende de periode dat de Breestraat op de schop gaat geëxperimenteerd kunnen worden met de nuloptie zoals die in dit stuk wordt voorgesteld.